



LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA 2013

LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

**LATVIJAS JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2013**

21. grāmata

RĪGA 2014

Redkolēģija

Antons Vjaters, Anita Freiberga, Ilze Bernsone

Redaktore

Anita Freiberga

Datorgrafika

Kaspars Vēveris

Pirmais vāks: Irbes bāka. Jura Kalniņa foto

Ilustrācijām izmantoti:

Ā Freiberga, H. Apoga, S. Kočānes, R. Mūrnieka, R. Sulaiņa, A. Zeltiņa, A. Dāles, V. Novikova, Ģ. Anīņas, G. Diedziņa, I. Kārklīņas, U. Kalmaņa, M. Boicova un Žabovu ģimenes personīgā arhīva foto, kā arī foto no Ministru kabineta, Valsts prezidenta kancelejas Preses dienesta, Saeimas kancelejas, Satiksmes ministrijas, LOTLP Reklāmas komisijas, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūras akadēmijas, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas, Rīgas brīvostas pārvaldes, Ventspils brīvostas pārvaldes, LSEZ ostas pārvaldes, Ainažu jūrskolas muzeja, Latvijas Jūras spēku flotiles, JS Krasta apsardzes dienesta, LDz preses dienesta, laikraksta "Tēvijas Sargs", EPA, ES, SM, NATO OTAN, EMSA, IMO, Greenpeace, "The Guardian", "Lloyd's List", "Reuter", "Army technology" un izdevuma "Jūras Vēstis" arhīva.

Rakstos izmantota ES, EK, IMO, Satiksmes ministrijas, aģentūras LETA, BNS, laikrakstu "Diena", "Dienas Bizness", "Neatkarīgā Rīta Avīze", "Kurzemes Vārds" "Latvijas Avīze", Latvijas Jūras administrācijas žurnāla "Jūrnieks", "Tēvijas sargs", portālu "Delfi", "Apollo", "Viss liepājniekiem", "Ventspils aktuāli", lv.lv informācija. Rakstus publicēšanai sagatavojusi Anita Freiberga.

© "Latvijas jūrniecības gadagrāmata 2013" sagatavota SIA "Jūras informācija"

© Latvijas Jūrniecības savienība

Ļoti tieši un ļoti simboliski

Uz gadagrāmatas vāka ir Irbes bāka. Bāka – tā ir gaismas nesēja. Ļoti tieši un ļoti simboliski.

Cauri gadu simtiem bāka ir bijusi jūrnieka sabiedrotā, tā iedrošinājusi, rādījusi ceļu, solījusi tikšanos ar krastu un mīļajiem.

Bāka nav malduguns. Tā nenoved no ceļa pat vistumšākajā naktī. Kāds man teica, ka ar bākām var saslimt, vēl kāds cits, ka bākas ir kā cilvēki – katra ar savu raksturu un sirdspukstu.

Bākas – tie ir arī cilvēki. Tie, kuri šos torņus pret debesīm slējuši, kuri par tām gādājuši senatnē un rūpējas šodien.

Jauši vai nejauši, bet par bākām tiek izrādīta līdz šim vēl nepieredzēta interese. Mākslinieki, fotogrāfi, komponisti, žurnālisti iemūžina, komponē, apraksta un publicē. Bāku attēli kalendāros un pastmarkās. Tiek veidotas izstādes tepat Latvijā un ārpus mūsmājām. Oktobrī Eiropas Padomē Strasbūrā tika atklāta izstāde par Eiropas industriālo mantojumu. Latvija izstādē piedalījās ar fotokolāžu, kurā attēlotas Latvijas skaistākās bākas. Latvijas industriālie pieminekļi radījuši interesi arī starptautiskā mērogā.

Par bākām tiek izdotas grāmatas, 2013. gadā arī Latvijas Jūras administrācijas lepnums un jūrnieceības sabiedrībā augsti novērtētā grāmata “Latvijas bākas”.

Mūsu bākas ir Baltijas jūras sāļuma pievilkušās, dažādu varu un cilvēku likteņu liecinieces.

Bākas – tas ir gaismas stars tumsā. Ļoti tieši un ļoti simboliski.■

Anita Freiberga, “Latvijas jūrnieceības gadagrāmatas” redaktore

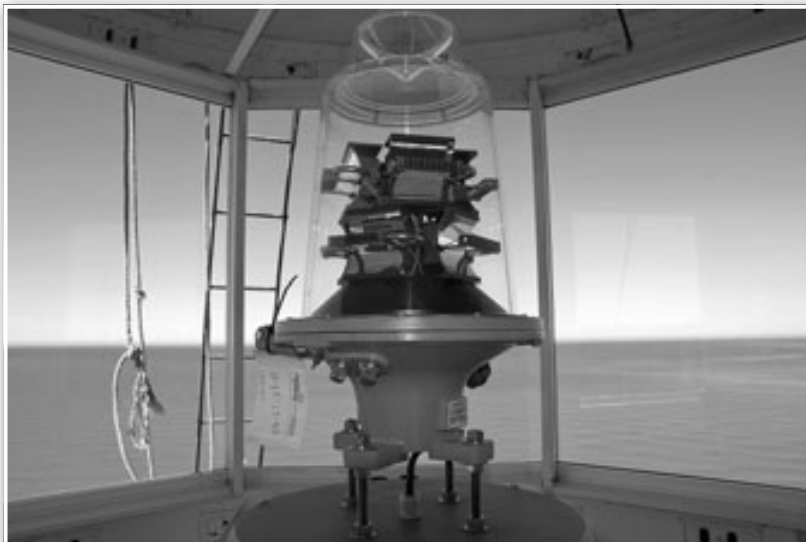
PAR TIEM, KAS IZSTARO GAISMU!

Gadagrāmata atskatās uz aizvadīto 2013. gadu, kaut mēs jau reāli dzīvojam lielo jubileju gadā. Latvijas jūrniecības izglītībai 225 gadi, Latvijas Jūras akadēmijai 25, Ainažu jūrskolai 150 un Ainažu jūrskolas memoriālajam muzejam 45, Latvijas Jūrniecības savienībai – 25, Latvijas Jūras spēkiem – 95, Latvijas Jūras medicīnas centram – 70, Bēgļu laivām – 70. Un tas nebūt vēl nav pilns jubileju saraksts. Bet šoreiz ne par to, jo tas jau būs cits stāsts un cita grāmata.

Ja jums ir pilns “Latvijas jūrniecības gadagrāmata” krājums, tad šī jūsu grāmatu plauktā būs divdesmit pirmā. Ar atbalstītāju finansiālo palīdzību mēs, grāmatas veidotāji – rakstu un fotomateriālu autori un redaktore, da-tormākslinieks un literārā redaktore, mēs visi kopā esam kļuvuši par starp-niekiem, kuri aizvadītā gada notikumus, pārdzīvojumus un cilvēku liecības dokumentējuši, izdzīvojuši, pārdzīvojuši un, izlaižot caur savām domām un savu sirdi, tagad nodevuši jums. Es pat negribētu teikt – vērtējumam. Pareizāk būtu teikt – mēs visi kopā, gan tie, kuri strādājuši valsts institūcijās, ostās un ostu kompānijās, jūrniecības izglītības iestādēs un jūrniecības sabiedriskajās organizācijās, cilvēki jūrā un krastā, mūsu dzīves 2013. gadu esam nodevuši vēsturei. Par ko rakstīts grāmatā, to jūs izlasīsit katrs pats, vismaz rakstus, kas jums šķiet interesanti un noderīgi.

Bet es vēlos padalīties ar to, kas man šoreiz īpaši iekritis sirdī. Veidojot katru jauno gadagrāmata, arvien ir kāda centrālā tēma, kas to caurvij. Ir bijis gan Egona Līva motīvs, gan Krišjāņa Valdemāra, gan hercoga Jēkaba tēma. Šo cilvēku atstātais mantojums ir tik pamatīgs, ka, gadiem ejot, tā garīgā bagāža kļūst vēl daudz apjomīgāka. Mēs uzzinām par vēsturi un vēstures veidotājiem, un mums tas šķiet pašsaprotami. Bet pašsaprotams tas kļūst tikai pateicoties tiem cilvēkiem, es pat teiktu, savā ziņā misionāriem, kuri vēsturi pieraksta, dokumentē, šķirkļo un saglabā. Un tie ir muzejnieki, pavisam īpaša cilvēku šķira, kuriem esam pateicīgi par saglabātajām pagātnes liecībām. Esmu pār-liecināta, ka arī pēc gadu desmitiem un simtiem būs tādi pat apsēstie, kuriem jau nākamās paaudzes varēs izteikt pateicību par iemūžinātajām pagātnes liecībām.

Klāra Radziņa, Ilze Bernsone, Inta Kārklīņa, Aigars Miklāvs, Andris Cekuls, Iveta Erdmane, Antra Dūcīte, Gunārs Ozols, Irina Kurčanova, Ingrida Šrumfa, Juris Dambis, Gita Vanaga, Zigmārs Miemis, Ilze Millersone un vēl daudzi jo daudzi muzeju cilvēki ir tie, kuri saglabā un uztur mūsu vēsturi dzīvu. Ar jūrlietu vēsturi var iepazīties Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, muzejos Ainažos, Ventspilī, Liepājā, Rojā, Mērsragā, Salacgrīvā, Pāvilostā, Papē, Jūrmal-ciemā, Sakā. Atvainojiet, bet visu uzskaitīt nav iespējams. Tie ir lielie muzeji,



kuriem piešķir valsts finansējumu, tie ir novadpētniecības muzeji, kuri iztiek no pašvaldību naudas un raksta projektus Eiropas fondiem, un tās ir pilnīgi neviena nefinansētas entuziastu veidotas kolekcijas, kas mājvietu nereti atrod parastā šķūnī. Un pilnīgi visiem tiem ir nenovērtējama nozīme.

Vai esat dzirdējuši, ar kādu sajūsmu muzejnieki stāsta par vecu pogu, cepuri, zābaku, diplomu vai sudraba kausu, kas nonācis muzeja fondos? Vai esat sajutuši, ar kādu mīlestību un pietāti viņi izturas pret cilvēku likteņiem? Vai esat satikuši muzeja cilvēkus, kuri dodas ekspedīcijās, lai pierakstītu vēl dzīvo leģendu ne mazāk leģendāros stāstus? Vai esat redzējuši, ar kādu pacietību un precizitāti viņi apraksta katru muzejā nonākušo lietu, pirms tā iegulst muzeja krātuvēs? Vai pazīstat tādus aktīvistus, kuri ar savu entuziasmu aizrauj līdzcilvēkus, kuri savā muzejā rīko izstādes, tematiskus pasākumus, izdomājot atkal un atkal ko jaunu un iedvesmojošu? Es tādus pazīstu. Viņi ar savu personību, gara bagātību un milzīgajām darba spējām iedvesmo pārējos. Viņi ir kā mūsu Latvijas bākas, kas izstaro gaismu, rada drošības sajūtu un izgaismo ceļu.

Lai šī gadagrāmata ir kā pateicība mūsu garīgajām *bākām*!■

Anita Freiberga

DIVDESMIT "LATVIJAS JŪRNICĪBAS GADAGRĀMATAS"

"Tu jau lasīji jauno gadagrāmatu?" Zināmās aprindās šāds jautājums precizējumu neprasa. Tāpat ir skaidrs, ka runa ir par "Latvijas jūrniciības gadagrāmatu" (turpmāk LJG), kuras divdesmito grāmatu saņēmām 2013. gadā. Nosacīti par tās "tēviem" uzskatāmi Egons Līvs (1924–1989) un Arvis Pope (1933–2007), kuru iecere bija, atbilstoši nosaukumam, katru gadu interesentus iepazīstināt ar jaunu daudzprofila jūras tematikas materiālu krājumu. A. Pope pirmās jaunās grāmatas ievadā raksta: "Tagad jau grūti atcerēties, kurš pirmais ieminējās par šādas grāmatas izdošanu, šķiet, tas bija Jūrniciības vēstures kopas (JVK) dibinātājs E. Līvs un saruna notika 1987. gadā." Ideja par šāda izdevuma veidošanu nav jauna. 19. gs. beigās un 20. gs. sākumā iznāk "Baltijas jūrnieku kalendārs", izdots vienā sējumā ar pielikumu "Jūrniciības rakstu krājums", mērķis – dot praktiskas, lietderīgas ziņas par kuģniecību. No 1925. līdz 1931. gadam iznāk "Kuģniecības gada grāmata" (KGG), mērķis līdzīgs jau minētajam izdevumam, taču publicēja arī rakstus par latviešu jūrniciības vēsturi. Pirmās LJG ievadvārdos tās atbildīgais redaktors Arvis Pope, nenoliedzot agrākajos izdevumos, jo īpaši KGG atrodamā bagātīgā izziņas materiāla vēsturisko nozīmi, norāda, ka jaunajam darbam "citi lasītāji, citi uzdevumi, cits saturs". Tādēļ tika pieņemts lēmums neuzskatīt jauno gadagrāmatu par KGG turpinājumu un dot tai citu, nedaudz atšķirīgu nosaukumu. Šāda izdevuma, kurš nesatur kalendāriju, specifika ir retrospekcija, t.i., iepriekšējā perioda aktualitāšu apskats.

Latvijas Kultūras fonda paspārnē izveidojas Latvijas jūrniciības vēstures interesentu grupa, lai objektīvi apkopotu, atspoguļotu un popularizētu padomju okupācijas gados noklusētos latviešu nacionālās jūrniciības sasniegumus un vērtētu aktuālās mūsdienu problēmas. 1988. gada novembrī Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā pulcējas ap 150 cilvēku un nodibina Jūrniciības vēstures kopu, kas darbojas līdz 1996. gadam. Tiek pieņemta E. Līva un A. Popes izstrādātā programma un jaunās grāmatas nosaukums "Latvijas jūrniciības gadagrāmata".

No E. Līva dienasgrāmatas (1989. gada 24. janvāra ieraksts): "Pārējo atmetot, galvenais LJG sēdē Jūrniciības muzejā bija "Jūrniciības gada grāmatas" tematikas apspriešana. Mani nemierīgu dara daudzie solījumi materiālu iesniegšanā. Tas viss nenotiks tik vienkārši un rožaini." (Piedosim lielajam rakstniekam sīkas neprecizitātes kopas un muzeja nosaukumā.)

Rakstnieka nemieram bija pamats, to tautā sen zina: "Ar muti Rīgā, ar darbiem aizkrāsne." A. Pope pirmās grāmatas ievadvārdos: "Latvijas jūrniciības gadagrāmatas tapšana bija sarežģīta. Izdevuma veidotājiem sākumā šķita,

ka daudzi jo daudzi jūrai tuvi ļaudis to vien gaida, lai izteiktu savus novērojumus, domas un cerības latviskā grāmatā par jūru. Bet, kad lieta nonāca līdz darīšanai –, un rakstīšana, izrādījās, arī ir darbs –, rakstītāju rindas bija kļuvušas gaužām retas.” Lai vai kā, 1991. gadā iznāk pirmā jaunā gadagrāmata ar tuvāku vai tālāku atskatu vēsturē un dziļāku vai ne tik dziļu ieskatu tagadnē un tās problēmās, ko jūrniecības sabiedrība saņēma ar lielu gandarījumu un cerīgu skatu nākotnē.

Pēc klasifikācijas un satura LJG ir daudzu autoru publikāciju tematisks krājums. Pirmajā grāmatā apkopoti 34 autoru sagatavoti 48 materiāli. Cik daudzveidīga ir tematika, tikpat raibs ir autoru loks – līdzās profesionāliem rakstītājiem un savas lietas speciālistiem atrodam amatierus un interesentus (tāpat kā pārējās 19 grāmatās). “Odziņas” ir sākumdaļā ievietotie divi V. Ļūdēna dzejoļi un pēc grāmatas izlasīšanas nodziedamā folklorizējusies sena jūrnieku dziesma (ar notīm) “Buenos-Aires jūrmalā”.

Vēl divi A. Popes vēlējumies (1. grāmatas ievadā): “Grāmatā maz rakstu par zvejniecību, taču tas nenozīmē, ka sastādītāji būtu gribējuši to atdalīt no jūrniecības. Zvejnieki no laika gala bijuši “īstāki” jūrnieki nekā visu pārējo jūras arodu pārstāvji [...] Diemžēl redakcija tikpat kā nesagaidīja materiālus par zvejniecību.

Grāmatā paredzēta arī vieta daiļliteratūrai – kā prozai, tā dzejai. Ļoti gaidīsim jaunus oriģināldarbus. Devīze – jūra.”

Tomēr tas izrādījās sauciens ja ne tuksnesī, tad pustuksnesī gan.

Jau pirmajā LJG iezīmējas tematiskā struktūra, būtībā caurviju, varbūt pamainoties akcentiem atkarībā no aktualitātēm sabiedrībā vispār un jūrniecības sabiedrībā konkrēti. Pēc paša izstrādātas sistēmas mēģināju sistematizēt un analizēt publikācijas. Tīrais subjektīvisms, jo nereti grūti attiecīgo materiālu iespiest noteiktā “rāmītī”. No gandrīz 1500 publikācijām 20 grāmatās 55% veltītas jūras transportam (pēc definīcijas tas ir ūdenstransporta veids kravu un pasažieru pārvadāšanai pa dabiskiem ūdensceļiem (okeāniem, jūrām) un kanāliem. Galvenās sastāvdaļas: flote, ūdensceļi,





Anita Freiberga un Antons Vjaters.
Bez viņiem gadagrāmatas nebūtu!

ostas, navigācijas, sakaru un signalizācijas iekārtas, kuģu remonta rūpnīcas). Un būtu tikai dīvaini, ja tas tā nebūtu. Vai tad būtu bijis vērts veidot šādu grāmatu un tik ilgi to uzturēt pie dzīvības, kaut arī visi LJG iekļautie materiāli tā vai citādi saistīti ar jūrniecību?

Kā zināms, pat visaugstākās tehnoloģijas bez cilvēka nedarbojas, bez tam arī pagātnē ir daudz ievērojamu ar

jūru, kuģniecību saistītu personību. Tādēļ sadaļa "Cilvēks", kurā iederas arī izglītība, medicīna, sports un viss cits, kas saistīts ar cilvēka dzīvi. Apmēram 15% publikāciju var ieskaitīt šajā kategorijā, kaut nebija viegli izšķirt, vai raksti nepiederas sadaļai "Jūras transports" un otrādi.

Problemātiski izrādījās veidot sadaļu "Vēsture". Jautājumam piegāju subjektīvi, izmantojot savu profesionālo pieredzi un intuīciju, un rezultāts – šajā kategorijā iederas apmēram 10% publikāciju. Šeit ietilpināju arī ar jūrniecību tieši (profesionāli) nesaistītas personas, piemēram, K. Valdemāru, un objektus, kuri konkrētajā laikā nekalpo jūras transportam, piemēram, stāsti par kuģu vrakiem.

Sistēmā ierādīju vietu arī sabiedriskajām organizācijām, zvejniecībai un Jūras spēkiem. Katrai no šīm tēmām veltīts mazāk par 4% no visiem materiāliem, bet latviešu literātu oriģināldarbi, kurus gaidīja LJG "tēvi", izpaudās dažos nelielos dzejoļos.

20 grāmatas, ap 1500 publicētu materiālu (pēc satura rādītāja), no tiem ap 800 autorizēti, ap 300 autoru – tāda ir LJG statistika. No 170 lappusēm pirmajā "Latvijas jūrniecības gadagrāmatā" darbs izaudzis par apjomīgu, ap 500 lappušu biezu izdevumu. Vienlaikus sarūk autoru loks – pirmajā grāmatā 34 autoru darbi, divdesmitajā 15. Paradokss? Nebūt ne. Cilvēks, pārliecinājies par to, cik darba un laika ietilpīgi ir sagatavot kaut nelielu rakstiņu, no tālākiem mēģinājumiem nereti atsakās – gandrīz pusei (ap 140) no LJG autoriem ir tikai viena publikācija. Īpaši uzticīgi grāmatai ir autori, kas, iesākuši publicēties, darbu nepārtrauc, piemēram, I. Bernsone un G. Šīmanis (visās divdesmit), A. Miklāvs (sākot ar otro), I. Kārklīņa (ar trešo), A. Cekuls (ar ceturto), A. Freiberga (ar piekto), A. Pope (no pirmās līdz devītajai). Čakli rakstītāji ir burāšanas sporta pārstāvji – katrā grāmatas laidienā atrodam ziņas par viņu gaitām, ražīgākais no viņiem ir U. Kalmanis ar 14 nereti visai apjomīgiem rakstiem. Par aktualitātēm un problēmām savā darbības sfērā raksta izglītības un jūras

transporta darbinieki, aktīvākie no tiem Ģ. Aniņa, J. Bērziņš, A. Brokovskis-Vaivods, S. Čakšs, A. Kļaviņš, J. Spridzāns, G. Šteinerts, A. Vjaters utt. Diemžēl gadagrāmatai neko neuzrakstīs leģendārais H. Legzdīņš, tālbraucējs kapteinis B. Kondruss, Latvijas jūrnieceības vēstures arhīva Kārdifā glabātājs A. M. Kalniņš, burātājs E. Stieģelis, vēsturnieki E. Blūmfelds, V. Kronis un citi, kā arī pirmo astoņu gadagrāmatu atbildīgais redaktors, ģeogrāfs, jūrnieceības vēstures pētnieks ar žurnālista tvērienu A. Pope.

Ne katram "tinte tek no spalvas", tiešajā darbā noslogoti, speciālisti nevaļas dēļ nereti atsakās kļūt par autoriem, bet neatsakās aprunāties. Un top intervijas. Interviju veidotāji A. Freiberga, J. Lapsa, V. Novikovs, A. Pope, G. Šimanis u. c. meklē aktualitātes, problēmas un to risinājuma ceļus visās jūrnieceības sfērās. Rakstos tiek izmantota arī presē, globālajā tīmeklī, dažādās iestādēs un organizācijās atrodamā informācija un materiāli. Un tad parādās informācija, ka rakstus, kuriem nav norādīts autors, publicēšanai sagatavojusi Anita Freiberga. Apjoms ir iespaidīgs – no 488 lappusēm teksta divdesmitajā gadagrāmatā Anita aizpildījusi 329. Var jau būt, ka citās grāmatās skaitļi atšķiras, neskaitīju. Un tas vēl nav viss – kopš 1994. gada viņa aktīvi piedalās grāmatas veidošanā, būtībā veicot gan sastādītāja, gan atbildīgā redaktora funkcijas.

Redakcijas kolēģijas sastāvs ir daudzkārt mainījies. Strādājuši G. Šimanis, V. Ļūdēns, J. Hartmanis, G. Šteinerts u.c., taču neiztrūkstoša tās locekle ir I. Bernsone. No 2003. gada redakcija nostabilizējās triju cilvēku sastāvā: I. Bernsone, A. Freiberga un A. Vjaters. LJG pirmos trīs laidienus izdeva Jūrnieceības vēstures kopa, no 1994. gada izdošanu pārņēma Latvijas Jūrnieceības savienība. Ar šo laiku gadagrāmatas maketa sagatavošanu pārņēma SIA "Jūras vēstis", vēlāk "Jūras informācija". Datorgrafiku izpilda Kaspars Vēveris.

1991. gadā iznāk pirmā LJG, 2013. gadā – divdesmitā. Hronoloģiskā neatbilstība rodas tādēļ, ka finansiālu grūtību dēļ trīs reizes nācās izdot divus gadus aptverošu grāmatu (1995–96, 1997–98, 1999–2000). Jūrnieceības sabiedrība ar gandarījumu saņēma kā pirmo, tā divdesmito grāmatu. Tagad turam rokās "acīti" – jauno, divdesmit pirmo. Kopš Latvijas Jūrnieceības savienību vada Antons Vjaters (kopš 1999. gada), aktīvs Latvijas jūrnieceības vēstures izpēti atbalstītājs (viņš arī septiņu rakstu autors), ir pārvarētas visas grūtības pat finanšu krīzes gados. Un kamēr Anita raksta un Antons gādā naudu, droši varam teikt – "Latvijas jūrnieceības gadagrāmata" bija, ir un būs.

Lai mums visiem kopā veicas!

Juris Siksa

P.S. Atļaujos grāmatas veidotāju un autoru vārdā solīt nepievilt mūsu lasītājus. Savukārt mūsu vēlējums ir, lai no čaklo lasītāju rindām rastos arvien vairāk jaunu autoru, aktīvu līdzdalībnieku grāmatas radīšanā.■

VECĀKAIS MUZEJS BALTIJĀ

Vecrīgā, Palasta ielā 4, jau daudzus gadus durvis apmeklētājiem ver viens no vecākajiem publiskajiem muzejiem Eiropā un vecākais Baltijā – RĪGAS VĒSTURES UN KUĢNIECĪBAS MUZEJS. Kopš 18. gs. beigām tas atrodas nozīmīgā mūsu valsts arhitektūras un vēstures pieminekļī – Rīgas Doma ansambļī. 2013. gadā tika atzīmēta muzeja 240. gadadiena, un tad biežāk nekā ikdienā ir gribējies atskatīties pagātnē, atcerēties, kā veidojās tagad valsts galvaspilsētā Rīgā tik populārais muzejs, bet cilvēkiem, kam interesē jūrniecības vēsture, arī kuģniecības vēstures nodaļa.

Viss sākās 1773. gada 22. februārī, kad Rīgas rāte kā dāvinājumu no Katrīnes fon Himzeles saņēma viņas mirušā dēla, pilsētas ārsta Nikolausa fon Himzela (1729–1764) savāktās mākslas un dabaszinātņu kolekcijas, kuras izstādīja Anatomijas teātra brīvajās telpās Kalēju ielā 34/36 (nams gāja bojā Otrā pasaules kara laikā). Jaunais muzejs ieguva Himzela vārdu. 1791. gadā kolekcijas pārvietoja uz jaunuzcelto pilsētas bibliotēkas ēku virs bijušā Doma klostera austrumu spārna. Muzeja darbība sašaurinājās 19. gs. otrajā pusē, kad 1858. gadā Šķūņu ielā 11 atklāja citu, t.s. Rīgas muzeju, kas atradās Dabas pētītāju biedrības un Rīgas vēstures un senatnes pētītāju biedrības pārziņā, un tam nodeva Himzela muzeja dabaszinātņu un arheoloģisko priekšmetu kolekciju.

19. gs. 80. gados sākās Doma baznīcas restaurācija, kuras gaitā nojauca bijušā Doma klostera telpas virs krustejas rietumu un dienvidu spārniem, uzceļot ēku Palasta ielā 4 muzejam un pilsētas arhīvam (arhitekts K. Neiburgers). Tas ieguva ne vien pārējos Himzela muzeja materiālus un biedrību kolekcijas, bet arī jaunu vārdu – Doma muzejs, un apmeklētāju apskatei (sestdienās un svētdienās) to atklāja 1891. gada 2. janvārī. Līdz gadsimta beigām muzeju gadā apmeklēja 1200 līdz 2200 cilvēku. Dažus gadus vēlāk veica telpu daļēju pārbūvi virs krustejas austrumu spārna (arhitekts V. Neimanis), un 1899. gadā arī šo daļu nodeva muzejam, bet pārzināja Krievijas Baltijas provinču vēstures un senatnes pētītāju biedrība. Ekspozīciju gadā (atvērts vasaras periodā) apskatīja ap 2000 cilvēku. Anotācijas un paskaidrojošie teksti bija lasāmi tikai vācu valodā, latviski informācija pirmo reizi parādījās vien pēc Pirmā pasaules kara. 20. gs. 20. gados muzeju atkārtoti nodeva Rīgas vēstures un senatnes pētītāju biedrībai. 1921. gadā apmeklētāju skaits sasniedza 8784, bet vēlāk nostabilizējās ap 4000 cilvēku gadā. 1936. gadā Doma muzeju ar visām krājuma kolekcijām iekļāva Latvijas Republikas Pieminekļu valdes aizsargājamo objektu sarakstā, to pārņēma Pieminekļu valde. Numismātikas un vēstures priekšmetu kolekcijas, papildinātas ar Rīgas pilsētai piederošo vēsturisko materiālu krājumu (kopā gandrīz 90 000 vienību) apvienoja jaunizveidotajā

Rīgas pilsētas vēsturiskajā muzejā. Tā rīcībā nodeva bijušās Doma muzeja telpas. Nozīmīgi muzejam bija 1938. un 1939. gads, kad atklāja trīs lielas izstādes, pirmā no tām bija veltīta Dziesmu svētkiem, otrajā bija apskatāmi arheoloģisko izrakumu jaunieguvumi, bet trešajā, "Jūras dienu" izstādē, eksponēja Latvijas jūrniecības materiālus. Paveiktais darbs veicināja arī glabājamo vienību skaita pieaugumu, kas Otrā pasaules kara priekšvakarā sasniedza 100 000. 1940. gadā neatkarīgo valsti okupēja Padomju Savienība, muzeju nacionalizēja un nodeva valsts pārraudzībā. 1941. gadā muzejs pārtrauca darbību, daļu kolekciju izveda. Pateicoties muzeja darbiniecei Mērijai Grīnbergai, kura devās līdzī krājumam, vairums tika atgūts. Apmeklētājiem pirmās eksponācijas atklāja tikai Otrā pasaules kara pēdējās dienās, 1945. gada 1. maijā, kad muzejs atkal ieguva jaunu vārdu – Valsts vēsturiskais Doma muzejs, no 1949. gada – Valsts Rīgas vēstures muzejs. Viens no galvenajiem uzdevumiem bija padomju iekārtas slavināšana un komunistiskās ideoloģijas sludināšana. Tomēr tas netraucēja komplektēt krājumu ar vēsturiski nozīmīgiem artefaktiem. Pieauga zinātnisko darbinieku skaits, 1946. gadā to bija 13, 1972. – jau 33. 2013. gadā strādāja ap 120 darbinieku, no tiem ap 70 speciālistu (tai skaitā arī tehniskie), bet apmeklētāju skaits bija 176 779 cilvēki. Muzeja direktore kopš 1987. gada ir Klāra Radziņa (strādā muzejā no 1970. gada). Mūsu viesi var iepazīties gan ar ekspozīciju par Rīgas vēsturi, gan Latvijas kuģniecības vēsturi. Regulāri ir apskatāmas dažādas izstādes, tai skaitā arī par jūrniecību, piemēram, 2013. gadā atklātas "Rīgas kuģu būvētavai 100", bērnu radošo darbu izstāde – skate "Bākas", bet no maija līdz septembrim apmeklētāji kā "mēneša eksponātu" varēja apskatīt sudraba kausu, kas cieši saistīts ar slavenā latviešu rēdera Friča Grauda (1886–1942) vārdu.

Kopš 1964. gada muzejs saucas Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs. 1973. gadā, kad tika atzīmēta muzeja divsimtgade, tas varēja lepoties ar pāri par 300 000 glabājamo vienību, desmit gadus vēlāk ar 400 000, bet 2013. gada 31. decembrī Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja krājumā bija 550 937 priekšmeti, kas sadalīti 80 kolekcijās.



Rīgas pilsētas ārsts Nikolauss fon Himzelis, tagadējā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja pamatlicējs.



Doma muzeja jaunceltne, 19. gs. litogrāfijas kopija.

Muzejam ir trīs filiāles: 1969. gadā apmeklētājiem atklātais Ainažu muzejs, 1992. gadā Mencendorfa nams Rīgā, rīdzinieku 17.–18. gs. māja – muzejs, un 1993. gadā Latvijas Fotogrāfijas muzejs. No 1959. gada muzeja filiāle bija arī Doma muzejs, bet, atjaunojoties valsts neatkarībai, Domu atguva tā likumīgie īpašnieki. Muzejs kopā ar filiālēm glabā 606 869 vēsturisku vērtību, no kurām vairāk nekā 27 000 mājvietu radušās Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krātuvē.

Nodaļa nevar lepoties ar tik garu mūžu kā pilsētas muzejs, tās vecums ir trīs reizes mazāks. Veidoties tā sāka 1937. gadā, kad Jūrniecības departaments publicēja "Aicinājumu latvju jūrniekiem, kuģu īpašniekiem, kuģu būvētājiem un citiem kuģniecības darbiniekiem" (mēnešraksts "Jūrnieks", 1937, Nr. 3, 77. lpp.): "Latviešu jūras tirdzniecības kuģniecībai ir spīdošiem nopelniem bagāta pagātne, kurā spilgti izceļas latviešu jūrnieku 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, Jūrniecības 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, jūrniecības un jūrniecības organizāciju darbinieki uzsāka materiālu vākšanu, lai kuģniecības vēstures liecības tiktu komplektētas un saglabātas nākamajām paaudzēm. Tobrīd muzejā strādāja astoņi cilvēki – direktors, divi preparatori (tagad tos sauktu par zinātniskajiem darbiniekiem) un pieci pagaidu un tehniskie darbinieki. Kuģniecības nodaļas pamatlicējs un viens no galvenajiem darba veicējiem bija slavenais jūrnieku dzimtas pārstāvis, arheologs, numismāts, Rīgas pilsētas vēstures muzeja direktors Rauls Šnore (1901–1962). Saglabājušās daudzas atskaite par muzejnieku komandējumiem. Īss fragments no vienas piecu lappušu atskaites par komandējumu: "No Rīgas uz Saulkrastiem un Skulti izbraucu ar vilcienu 8. oktobrī plkst. 6.12... Apsekotajās 16 mājās savākti 34 priekšmeti, rēders Pēteris Legzdiņš Skultes pagasta "Dūcos" nodod muzeja īpašumā trīsmastu šonera "Rudolf" Fovejas ostā Anglijā pirms Pirmā pasaules kara fotogrāfiju. Dāvāta ar noteikumu, ka

muzejs nosūtīs P. Legzdiņam fotogrāfijas tāda pat formāta kopiju." Citās mājās iegūtas gleznas, kuģa tauvas, modelis, tālskats, zīmējumi – rasējumi (būvrisēs), vairāku autors ir slavenais kuģu būves meistars no Mangaļiem vācietis Augusts Ferle (1837–1904). "9. oktobrī plkst. 18.08 jūrniecības priekšmeti ar vilcienu (bagāžas sūtījumu) no Saulkrastiem nosūtīti uz Rīgu, kur pats ar vilcienu ieradās 9. oktobrī plkst. 19.22."

Iepriekš paveiktais rezultējās 1939. gada septembrī atklātajā "Jūras dienu" izstādē. Par tās moto kļuva goda protektora (*lat.* protector – aizstāvis, aizbildnis) Valsts prezidenta Kārļa Ulmaņa vārdi: "Neviena valsts nav maza, kuras krastus skalo jūra, jo viņai atvērta visa pasaule." Rīcības komitejas goda priekšsēdētājs bija Tirdzniecības un rūpniecības kameras vadītājs Andrejs Bērziņš un Kara flotes admirālis Teodors Spāde.

Izstādes vēsturisko daļu izvietoja Rīgas pilsētas vēsturiskā muzeja astoņās zālēs (ap 2000 priekšmetu). Prospekts vēstīja, ka ekspozīcija aptver trīs galvenās tēmas: 1) latviešu kuģniecības senvēsturi; 2) hercoga Jēkaba laika kuģniecību; 3) latviešu kuģniecību pagājušā gadsimta otrajā pusē (domāts 19. gs.). Ieejas maksa Ls 0,50; karavīriem, aizsargiem, studentiem, skolēniem Ls 0,20; ekskursiju dalībniekiem, skaitā ne mazāk kā 10, – Ls 0,10. Izstādes "modernā" daļa (20. gs. 20., 30. gadi) atradās Rīgā, Kongresu namā (tā no 1936. gada saucās Lielās ģildes nams). Pēc izstādes slēgšanas jūrniecības u.c. organizācijas, jūrnieki, viņu ģimenes locekļi, antikvariāti daļu priekšmetu uzdāvināja vai pārdeva muzejam, piemēram, K. Valdemāra jūrskola uzdāvināja



Kuģniecības nodaļas pamatlicējs
Rauls Šnore, 1930. g. vidus.



1939. gada septembrī atklātās "Jūras dienu" izstādes prospekts.



1945. gadā veidotā kuģniecības vēstures ekspozīcija.

vairākus kuģu lukturus un miglas tauri, Ainažu pilsētas valde – mācību līdzekļus un inventāru, Jūrniecības departaments – Krišjāņa Valdemāra 100. dzimšanas dienas rīcības komitejas sēžu protokolus.

Topošajā nodaļā nonāca vairāki iepriekš muzejā glabātie jūrniecības materiāli, piemē-

ram, 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.

Pēc Otrā pasaules kara Rīgas pilsētas vēsturiskajā muzejā notika kolekciju pārbaude un uzskaitē – Jūrniecības nodaļā 329 priekšmeti. 1945. gada 1. maijā atklāja ekspozīciju "Kuģniecības vēsture 9. gs. – 19. gs.". 1949. gadā muzejā bija četras nodaļas: Arheoloģijas, Vēstures, Sociālisma celtniecības un Kuģniecības vēstures. Pastāvēšanas laikā nodaļa saukusies arī Jūrniecības, Baltijas jūrniecības, Latvijas PSR kuģniecības vēstures nodaļa, no 1974. līdz 1990. gadam pastāvēja pat divas nodaļas – Latvijas PSR pirmspadomju perioda un Latvijas PSR padomju perioda nodaļa. Pašreizējais nosaukums dots 1990. gadā – **Latvijas kuģniecības vēstures nodaļa**. Ilgstoši nodaļā strādāja viens cilvēks ar nodaļas vadītāja statusu. Zināmi visi nodaļas vadītāju vārdi. Īpaši pieminams Jānis Skolis (1909–1979), profesionāls jūrniece un vēsturnieks, piecus gadus viņš vadīja Baltijas jūrniecības nodaļu. 1937. gadā J. Skolis beidza Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļu, bet 1954. gadā absolvēja Latvijas Valsts universitāti, aizstāvot diplomdarbu par tematu "Latviešu tālbraukšanas kuģniecība attīstītā kapitālisma un imperiālisma periodā līdz Lielajai Oktobra Sociālistiskajai revolūcijai" (diplomdarbs glabājas nodaļā). Vēlāk kuģniecības vēsturnieks bija Latvijas PSR Vēstures un Revolūcijas muzeju apvienotās direkcijas, tad Revolūcijas muzeja direktors, bet pētījumus jūrniecības vēsturē turpināja visu mūžu. Pēc J. Skoļa iniciatīvas, viņa veiktā milzīgā sagatavošanas darba 1966. gada 30. martā Rīgas pilsētas darbaļaužu deputātu padome, bet 1967. gada 29. decembrī Ministru padome pieņēma lēmumu par 17. gs. arhitektūras pieminekļa Danenšterna nama nodošanu jūrniecības muzejam. Šis darbs nav noslēdzies, jo valstī joprojām nav flotei, ostām, jūrniekiem, jūrniece izglītībai un kuģu būvei veltīta muzeja. Tā kā jūrniecības vēsturē Latvijā

nebija plašu zinātnisku pētījumu, tad būtiska bija jebkura pētnieka publikācija. Daudzus gadus muzejnieki izmantoja J. Skoļa darbus, piemēram, "Pieraksta osta – Rīga", izdots 1961. gadā; "Jūras sardzē", izdots 1968. gadā (krievu valodā). Desmit gadus nodaļu vadīja Edgars Blūmfelds (1928–1998). Arī vēlāk, pārejot darbā uz Latvijas ZA Vēstures institūtu, viņš regulāri publicēja rakstus par Latvijas jūrnieceības vēsturi, pārsvarā par Otrā pasaules kara un pēckara periodu. Viņa raksti publicēti arī Jūrnieceības gadagrāmatā. Pēc E. Blūmfelda iniciatīvas 1994. gadā izdotajā grāmatā "Latvijas Republikas tirdzniecības flote un tās traģiskais liktenis. 1940–1945" (kopā ar I. Bernsoni un A. Miklāvu) izmantoti pētījumi Latvijas un ārvalstu arhīvos. 1968. gadā pirmo reizi par nodaļas vadītāju kļuva sieviete – Beata Krajevskā (dz. 1936. g.), bet darbinieku skaits pieauga līdz diviem. Viņa muzejā strādāja līdz 1978. gadam – pirmos gadus par Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vadītāju, tad par direktora vietnieci zinātniskajā darbā. Viens no šā posma nozīmīgākajiem veikumiem bija muzeja izveide Ainažos (Ainažu jūrskolas memoriālais muzejs, tagad Ainažu jūrskolas muzejs).

Gadiem ritot, pieauga krājums. 1973. gadā, kad muzejs svinēja divsimtgadi, tajā bija vairāk nekā 6000 pamatkrājuma vienību, 2013. gada 31. decembrī krājumā 27 251 vienība (pamatkrājums – 16 268, palīgkrājums – 10 983): fotogrāfijas, rakstiskie pieminekļi, lietiskie materiāli – kuģu modeļi, kuģu detaļas un piederumi,



Jānis Skolis, ap 1930. gadu.



Beata Krajevskā Ainažu jūrskolas muzeja atklāšanā, 1969. gads.



Edgars Blūmfelds, 1986. gads.



Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas darbinieki, 2009. gads. No kreisās: Inta Kārklīņa (strādā nodaļā no 1983. gada), Andris Cekuls (no 1989. gada), Ilze Bernsone (no 1972. gada), Aigars Miklāvs (no 1979. gada).

navigācijas instrumenti, jūrnieku apģērbs, suvenīri, jūras gleznas un kartes, kuģu būvē lietoti darba rīki, numismātiskais materiāls u.c., faktiski muzejs muzejā. Darbinieku skaits ir vairākkārt mainījies, pēdējos desmit gadus strādājam četri cilvēki, no kuriem viens ir arī krājuma glabātājs.

Kopš muzeja 200 gadu jubilejas pagājuši 40 gadi, un krājums pieaudzis par 20 000 vienību. Daudzi jaunieguvumi nonākuši nodaļā neplā-

noti – cilvēki, visbiežāk aizsaulē aizgājušu jūrnieku radinieki, ieradušies muzejā un piedāvājuši savā īpašumā esošas lietas, bet nozīmīgākie, ilglaicīgie un daudzskaitlīgākie ieguvumi krājuma papildināšanā ir bijuši plānoti, un to rezultātā katrā projektā iegūti vismaz 1000 krājuma vienību. No tiem īpaši atzīmējamās ekspedīcijas, jūrnieku salidojumi, materiālu vākšana divām Latvijas jūrniecības vēstures enciklopēdijām un Latvijas Jūrniecības vēstures arhīva pārvešana no Kārdifas (Lielbritānija) uz Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju.

EKSPEDĪCIJAS

Kopš 1972. gada nodaļas darbinieki, toreizējās Latvijas PSR Zinātņu akadēmijas rosināti, gandrīz 10 gadus katru vasaru (īsaķu vai garāku laiku) strādāja zinātniskos komandējumos un ekspedīcijās posmā no Lapmežciema līdz Kolkai un tālāk no Kolkasruga līdz Nidai par tematu "Kurzemes piekrastes iedzīvotāju iesaistišanās jūras kuģniecībā 19. gs. 2. pusē un 20. gs. sākumā", turpinādami kādreiz Vidzemē kolēģu aizsāktu darbu. Rezultātā ieguvām fotogrāfijas, rakstiskos materiālus, lietiskos pieminekļus – burinieku būvdarbos lietotus kalēju un namdaru darba rīkus, kuģu pusmodeļus, kuģu detaļas un piederumus (blokus, juferus, kuģu naglas, apšuvuma fragmentus u.c.), jūras gleznas, kā arī simtiem atmiņu stāstījumu, uzmērojumu, fotonegativu (katrā ekspedīcijā veikta fotofiksācija).

Ekspedīcijā devās komanda – vēsturnieki, fotogrāfs, arhitekts uzmērotājs, nodaļas sabiedriskais aktīvs. Sagatavošanas darbus veicām bibliotēkās,

arhīvos, iepazīnāties ar krājumā esošo materiālu, kā arī sagatavojām daudzus dokumentus: raksts vietējā avīzē, ekspedīcijas programma, dienasgrāmata, inventāra grāmata, caurlaides darbam tolaik aizliegtajā zonā, pirmatnējie eksponātu pieņemšanas akti, muzeja vizītkartes u.c. Noslēgumā rakstījām atskaiti muzeja zinātniskajai padomei un arhīvam, kā arī publicējām rakstu Latvijas PSR Zinātņu akadēmijas Vēstures institūta zinātniskās atskaites sesijas materiālos par arheologu un etnogrāfu pētījumiem. Tas bija pēdējais brīdis, lai satiktu cilvēkus, kuri bija aculiecinieki vai no tēva zināja par laiku, kad vienkāršo zēģelnieku būvi nomainīja tālbraucēju burinieku ēra. Nozīmīgu informāciju sniedza tai laikā vienīgais vēl šaisaulē esošais ievērojamas jūrnieku dzimtas pārstāvis Eduards Štāls (1895–1987, dzīvoja Kaltenē "Maizišu" mājās), kurš kā zēns bija vērojis kuģu būvi pie savām mājām. Apsekotajā teritorijā gandrīz katrā mājā bija dzīvojis kāds jūrnieks, kuģu īpašnieks vai būvdarbu dalībnieks. Bija kurzemnieki, kas vienlaicīgi būvēja kuģus, bija to īpašnieki un kapteiņi. Komandējumu un ekspedīciju laikā dienā apmeklējām ap desmit māju.

Vairākumā no tām ieguvām jaunus materiālus krājumam.

Kurzemē par tāljūras burinieku būves centriem izveidojās jūrmalciemi ar senām laivu un kuģu būves tradīcijām – Upesgrīva, Kaltene, Roja. No vietējiem kokmateriāliem ar lēto piejūras ciemu iedzīvotāju darbaspēku (vienam kuģim 15–30 cilvēki) būvētie koka zēģelnieki zemo izmaksu dēļ nesa peļņu īpašniekiem, atpelnoties trijos līdz piecos gados un veicinot piekrastes ciemu uzplaukumu. Visizplatītākie bija divu līdz četru mastu gafelšoneri un šoneri (barkentīnas). Tos būvēja vairākus gadus. Darbos iesaistītie vietējie zemnieki un zvejnieki ziemā varēja strādāt meža darbus, tad izvest kokus



Tālbraucēja kapteiņa, kuģīpašnieka, jūrskolotāja, jūrniecības darbinieka Andreja Lonfelda (1879–1950) 1910. gadā būvētā dzīvojamā māja "Kausi" Ķesterciemā.

Augstātvā izbūvēta kapteiņa kajīte. Fotografēts 1972. gadā ekspedīcijas laikā.



Burinieku būves vieta Kaltenē pie "Maizišu" mājām, fotografēts 1973. gada ekspedīcijas laikā.



Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas darbinieki materiālu vākšanas laikā 1979. gada ekspedīcijā.



Eduards Štāls, fotogrāfs 1979. gada ekspedīcijas laikā.

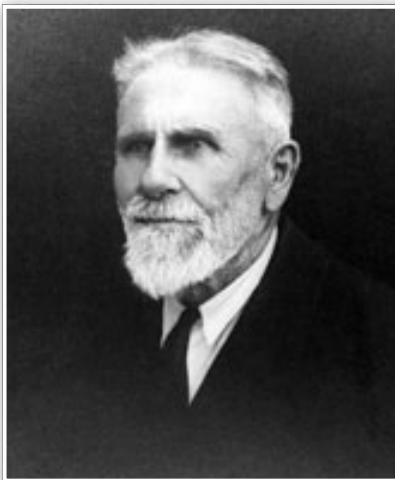
no meža uz nākamo būvvietu, kur tos pārstrādāja dēļos. Tikai 20. gs. sākumā, kad kuģu būvē uzaicināja algotus strādniekus, darbus varēja veikt gada laikā. Īpaša persona bija kuģa būvmeistars. Pirmie latviešu kuģu būvmeistari amata prasmi mācījās no pieredzējušākajiem vāciešiem un igauņiem, piemēram, Augusta Ferles, dvīņu brāļiem Ado (1851–1926) un Mihaela (1851–1937) Sepiem, Redika Tūma (1847–1919). Viens no slavenākajiem latviešu būvdarbu vadītājiem bija Mārtiņš Morgenšterns (1866–1945). Viņa būvētā mājā vairākus gadus dzīvojam ekspedīciju laikā. 1891. gadā 25 gadu vecumā Morgenšterns nolaida ūdenī savu pirmo kuģi, bet pavisam vadīja 30 gafelšoneru būvi, visvairāk Upesgrīvā un Kaltenē. Sākumā būvmeistars izgatavoja precīzu iecerētā kuģa pusmodeli un vienkāršotu rasējumu – *būvrisi*. Rudenī viņš ar saviem palīgiem mežā izmeklēja materiālu – ozola koku ķīlim un brangām, priedi pārējām detaļām. Zēģelnieka būvdarbi notika jūras krastā zem klajas debess. Vietai bija jābūt

viegli pieejamai no krasta, līdzenai, piemērotai kuģa korpusa ievilkšanai ūdenī. Burinieku būvei ejot plašumā, radās specializēti amatnieki – namdari, virvju vijēji, buru šuvēji, drīvētāji, bet īpaši nepieciešama bija kalēja līdzdalība. Lielākajās būvvietās parasti uzcēla arī smēdi. Lai taupītu līdzekļus, kuģu īpašnieki rīkoja kuģu ievilkšanu ūdenī kā talku – tās bija “kuģu kāzas”. Visbiežāk tās notika vasarā, lai korpusu nonāktu brīvā ūdenī. Kuģa *salaulāšana* ar ūdeni bija svētki visiem cieminiekiem. Zēģelniekam deva vārdu “Mikus”, “Ejtik”, “Ziedonis”, “Zibens”, “Puika”, “Bangpūtis”, “Bez bailis”, “Draugs”, “Kalps”, “Pūķis”, “Stars” vai vēl kā savādāk. Gatavo kuģa korpusu atvilka uz Rīgu, kur tas ieguva mastus, buras un citu vajadzīgo inventāru.

19. gs. 2. pusē un 20. gs. sākumā Eiropas un Amerikas ostās nereti bija sastopams kāds no 550 Kurzemē un Vidzemē būvētajiem tālbraucējiem buriniekiem ar vietējiem jūrmalniekiem uz klāja un latviešu kapteini uz

komandtilta. Tie veda labību, kokmateriālus, akmeņogles, rūdu, metāllūžņus, superfosfātu, ķieģeļus, cementu, lopbarību, boksītu, siļķes, křitu, sāli, vilnu, kafijas pupiņas, cukuru, kokvilnu, kakao, asfaltu, rumu, petroleju mucās un daudz ko citu. Īpaša krava bija kaolīns (tā saucamie Ķīnas māli), kas bija domāts Rīgas Kuzņecova porcelāna fabrikai, savukārt no Latvijas ceļoja stutmalka, kas Lielbritānijā kalpoja par raktuvju balstiem, bet no Alžīrijas, Portugāles vai Spānijas atvestās korķozola mizas vēlāk korķus izgatavoja visai Krievijai. Burinieki nekursēja regulārās līnijās, bet meklēja izdevīgas kravas. Šādus reisus – klaiņošanu no vienas ostas uz citu sauc par trampu jeb klaiņkuģniecību. Ja bija jāiet bez kravas, burinieka stabilitātes saglabāšanai kuģi pildīja ar balastu (visbiežāk ar akmeņiem vai smiltīm), kas samazināja ieņēmumus. Burinieki reti transportēja ātri bojājošos kravu, jo to kustība bija atkarīga no vēja vai bezvēja, kad kuģis stāvēja un krava aizgāja bojā. Kuģus pierakstīja galvenokārt Rīgas ostai, bet tie jūrā gāja ar Krievijas karogu (šai laikā Latvijas teritorija bija Krievijas impērijas sastāvā).

Vairāk nekā trīs desmitgades piekrastes ciemos būvēja vairākmastu buriniekus. 20. gs. sākumā ekonomiskā krīze Krievijā un tvaikoņu konkurence graujoši ietekmēja zemnieku koka kuģu būvi. Pirmajā pasaules karā Latvija zaudēja 90% zēģelnieku. Pēc kara Latvijas brīvvalstī uzbūvēja tikai 30 gafelšonerus un barkentīnas, pārsvarā piekrastes braucieniem.



Mārtiņš Morgenšterns, ap 1935. gadu.



Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skola, 20. gs. 30. gadi.



Četrmastu motorburinieks "Eirāzija".

1925. gadā Plieņciemā ūdenī nolaistais četrmastu gafelšoneris (ar motoru) "Eirāzija" ("Eurasia") bija viens no lielākajiem un pēdējais Latvijā uzbūvētais lielais koka kuģis. Pēc astoņu gadu ekspluatācijas 45,5 metrus garais motorburinieks, kura kravnesība bija 513 tonnas, ar kravu dodoties pāri Atlantijas okeānam avarēja. Apkalpe izglābās. Tas bija pēdējais ievērojamā kuģu būvmeistara M. Morgenšterna devums latviešu zemnieku flotei.

Ekspedīcijās iegūtie vairāk nekā tūkstotis materiālu un simtiem personu, kuģu un kuģu būvvietu kartiņu palīdz daudz pamatīgāk ekspozīcijās, izstādēs

un publikācijās parādīt slaveno kurzemnieku kuģu būvniecības laiku.

Ekspedīcijā ieguvām arī materiālus par jūrskolām, Latvijas brīvvalsts jūrniekiem un tvaikoņiem.



Valdemāriešu 1981. gada salidojumā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja direktore Līvija Blūmfelde pasniedz muzeja goda rakstu slavenajam latviešu kapteinim Paulam Brašķim (1908–1983). Viņš dāvināja vērtīgu kolekciju, bet pēc jūrnieka nāves viņa dzīvesbiedre Malda Brašķe dāvinājumam pievienoja vēl vairākus simtus materiālu, to skaitā daudzas fotogrāfijas un Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas godalgu – zelta pulksteni.

VALDEMĀRIEŠU SALIDOJUMI

Tāpat kā ekspedīcijas, arī jūrnieku salidojumi sākās Vidzemē, Ainažos. Vēl nebija atklāts muzejs, bet turp devās cilvēki, kuri pirms Pirmā pasaules kara bija mācījušies demokrātiskās jauna tipa jūrskolās Latvijas un Igaunijas teritorijā. Tajās priekšmetus pasniedza latviešu valodā, bez mācību maksas. Kādreizējiem burinieku speciālistiem pievienojās vairāki 1920. gadā dibinātās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas skolnieki un absolventi. Jauna tipa jūrskolnieku skaits strauji



Valdemāriešu 1982. gada salidojuma dalībniekus sveic muzeja direktora vietniece zinātniskajā darbā (kopš 1987. gada direktore) Klāra Radziņa.

samazinājās, kamēr līdz ar koka kuģiem aizsaulē bija aizgājuši visi dzelzs vīri. "Stafeti" pārņēma cilvēki, kas jūrā gājuši (pārsvarā profesionāli jūrnīki) uz tvaikoņiem 20. gs. 20. un 30. gados.

Tas bija nozīmīgs laiks materiālu komplektēšanai par Latvijas Republikas jūras transportu. 1980. gadā valdemārieši pirmo reizi pulcējās Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijas zālē. Pieredzējušie kuģotāji gandrīz 15 gadus regulāri ieradās uz saietiem. Dalībnieku skaitam pieaugot, pulcēšanās notika lielākajā muzeja zālē – Kolonnu zālē. Ar bijušo jūrnīku palīdzību Latvijas kuģniecības vēstures noda-

ļas krājums papildinājās ar vairāk nekā 1000 materiāliem, kā arī muzeja darbinieki saņēma nozīmīgu palīdzību kuģniecības vēstures izpētē par Latvijas brīvvalsts gadiem, noskaidroja kuģu un cilvēku likteņus, kad latviešu jūrnīku vadīti tvaikoņi pārvadāja kokmateriālus, lauksaimniecības preces, akmeņogles un citu produkciju ne vien uz Baltijas, Melnās un Ziemeļjūras ostām, bet devās arī tālos reisos, šķērsojot okeānus. Dažādi likteņi šiem cilvēkiem bija pēc kara, daudzi bija atstājuši Latviju, retais dzimtenē palikušais dabūja darbu specialitātē, īpaši uz tālbraucējiem kuģiem. Salidojumu organizēšanā un norisē piedalījās daudzi muzeja kolektīva locekļi un jūrnīcas entuziasti. Neskatoties uz pētāmo sarežģīto vēstures posmu, īpašu atbalstu saņēmām no muzeja administrācijas, kas tam laikam bezbailīgi ne vien neliedza organizēt saietus, bet arī tajos piedalījās. Valdemārieši nesa dāvinājumus ne tikai par sevi, bet arī jau aizsaulē aizgājušiem biedriem. Pateicoties viņiem, par muzeja



Jaunās paaudzes tālbraucēji kapteiņi valdemāriešu 1986. gada salidojumā Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. No kreisās: Imants Vikmanis, Georgs Draviņš, Bruno Kondruss.



Pēdējais valdemāriešu saiets, 1993. gads.

īpašumu kļuva materiāli par Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolu, jūrskolniekiem, skolotājiem un mācību procesu. Gadiem ritot, arvien vairāk valdemāriešu devās citos, tālos kuģojumos. 1993. gadā viņi nodaļā (ne vairs Kolonnu zālē) pulcējās pēdējo reizi.

Salidojumu laikā iegūtās ziņas un materiāli kļuva par nozīmīgu papildinājumu Latvijas kuģniecības vēstures izpētē.



1998. gadā Rīgā izdotā enciklopēdija "Latvijas jūrnieceības vēsture 1850-1950".

ENCIKLOPĒDIJAS

Ekspedīcijās iegūtais un Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas bijušo audzēkņu devums lasāms divās jūrnieceības vēstures enciklopēdijās. Pirmajā "Latvijas jūrnieceības vēsture 1850 – 1950" (izdota Rīgā, 1998. gadā), apkopots 25 gadu darbs arhīvos, bibliotēkās, ekspedīcijās, muzeja krātuvēs u.c. 1998. gadā Latvijas Grāmatizdevēju asociācijas konkursā tā saņēma augstāko godalgu, bet Latvijas Muzeju asociācijas konkursā tika apbalvota kā labākais muzeju zinātniskais izdevums. Vēl tautā nebi- ja laista pirmā daļa, bet muzeja darbinieki jau



Andris Kļaviņš, 90. gadu beigās.



Ēvalds Grāmatnieks, ap 1993. gadu.

uzsāka otrās grāmatas sagatavošanu. 1999. gada 1. oktobrī sadarbības līgumu parakstīja muzeja direktore Klāra Radziņa un Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidents Antons Ikaunieks. 2003. gadā Rīgā klajā nāca enciklopēdija "Latvijas jūrnieceības vēsture 1950–2000". To izdeva ar Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas un daudzu citu jūrnieceības organizāciju finansiālu un morālu atbalstu. Publikācija bija pirmais mēģinājums apkopot materiālu par mūsu valsts jūras transportu (arī zvejniecību un kara floti) pēc Otrā pasaules kara. Arhīvos meklējām kuģiniekus, kuri vismaz desmit gadus bijuši kapteiņi vai vecākie mehāniķi uz tirdzniecības un lielajiem zvejas kuģiem, apzinājām jūrnieceības organizācijas, to darbiniekus un cilvēkus, kuri lielāko dzīves daļu bija veltījuši jūrai, jūrnieceības attīstībai un veicinājuši valsts neatkarības atgūšanu.

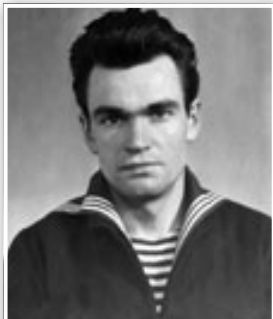
Abu enciklopēdiju pirmajā daļā "Kuģinieki" apkopotas ap 2500 dažādas tautības, izglītības un politiskās pārliecības cilvēku biogrāfijas, otrajā daļā "Kuģi" – ap 700 burinieku, tvaikoņu, motorkuģu, karakuģu, velkoņu likteņi, bet trešajā – raksti par ostām, jūrskolām, kuģniecības organizācijām, bākām, kara floti, jūrnieceiku medicīnisko aprūpi, jūrnieceības muzejiem, literatūru u.c. Daļa šķirkļu ilustrēti ar melnbaltām vai krāsu fotogrāfijām. Attēli par pēckara gadiem glabājas Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājumā, bet vairākumu ieguvām manuskripta sagatavošanas gaitā. Tos meklēt mums palīdzēja daudzas organizācijas un cilvēki. Piemēram, tagad muzejā glabājas tālbraucēju kapteiņu un jūrnieceības darbinieku Gunāra Šteinerta (dz. 1936.g.), Antona Ikaunieka (dz. 1947.g.), Ēvalda Grāmatnieka (dz. 1946.g.), Alekseja Tarvida (dz. 1928.g.) un daudzu citu dzīvesstāsti un liecības par jūrnieceībā aizvadīto laiku. Gandrīz katrā Latvijas jūrnieceības gadagrāmatā ir raksts par kādu no tiem, kas ne tikai vārdos, bet ar darbiem pierāda, ka vēlas, lai nākamās paaudzes zinātu, kāds bija šis laiks.



Antons Ikaunieks, 1966. gads.



Gunārs Ross, ap 1959. gadu.



Gunārs Šteinerts, 1965. gads.



Aleksejs Tarvids, ap 2010. gadu.



Miķelis Elsbergs, ap 1993. gadu.

Mājvietu muzejā atradušas ar "Latvijas kuģniecības" prezidentu Imantu Vikmaņa (dz. 1932.g.) un Andra Kļaviņa (dz. 1957.g.) līdzdalību iegūtas fotogrāfijas. Palīdzību mūsu jūrnieceības vēstures saglabāšanā gadiem sniedzis Latvijas Jūrnieceības savienības ilggadējais valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters (dz. 1941.g.). Viņam varam pateikties, ka nodaļas krātuvē ir apjomīgas kolekcijas par tālbraucējiem kapteiņiem un jūrnieceības darbiniekiem Miķeli Elsbergu (1931–2002), Gunāru Rosu (1937–2000) u.c. Enciklopēdijas "Latvijas jūrnieceības vēsture 1950–2000" sagatavošanas gaitā un arī pēc tās izdošanas Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājums kļuva ievērojami bagātāks, īpaši pieaudzis jūrnieceības materiālu klāsts par laiku, kad valsts atguva neatkarību. Iegūti ne vien ievērojami jūrnieceku un jūrnieceības darbinieku attēli, bet arī lietiskie, rakstiskie un fotomateriāli par dažādām norisēm jūrnieceībā. Glabājam vairākus simtus pārfotografētu Latvijas kuģniecības arhīva materiālu, Latvijas kuģniecības motorkuģu krāsu foto, Latvijas kuģniecības pensionāru un invalīdu biedrības "Enkurs" dāvinājumus, laikraksta "Ceļavējš" un SIA "Jūras Vēstis" attēlus. Varam lepoties, ka mūsu īpašumā ir neatkarību atguvušās valsts 1993. gadā izdotie tālbraucēja kapteiņa Ulda Rudziša (dz. 1940.g.) un 1. klases mehāniķa Ivara Leiša (dz. 1939.g.) diplomi Nr. 1; Aināra Vimbas, pirmā Latvijas Jūras akadēmijas absolventa, kurš ieguva tālbraucēja kapteiņa diplomu, fotogrāfijas un daudzas citas vērtības.



Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja kolektīvs muzeja 225. gadu jubilejas laikā, 1998. gads.

Pateicoties daudziem joprojām aktīvā dienestā esošiem jūrnikiem, jūrniecības darbiniekiem un arī *jaunajiem pensionāriem* nākamās paaudzes saņems mantojumā viņu devumu muzejam, kurš, cerams, te uzturēsies vēl daudzus gadsimtus. Muzeja darbinieki cer, ka krājums turpinās papildināties, un tas, vai tā būs, ir atkarīgs tieši no jums.

LATVIJAS JŪRNICĪBAS VĒSTURES ARHĪVS (LJVA)

Nozīmīga krājuma papildināšana saistīta ar sabiedrisko bezpeļņas apvienību "Latvijas jūrniecības vēstures arhīvs". Sīkāk par 1966. gadā Kārdifā (Lielbritānija) izveidoto organizāciju, tās priekšsēdētāju Arvaldu Kalniņu (1917–2006), arhīva biedriem un LJVA atgriešanos dzimtenē stāstīts 2012. gada Latvijas jūrniecības gadagrāmatā (Bernsone I. No Kārdifas uz Rīgu, 372–385. lpp.). Tagad vērtīgais, vairākus desmitus gadu vāktais materiāls glabājas Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļā.

Muzejs sagaidījis savu 240. dzimšanas dienu. Turpinās izpētes darbs, krājuma papildināšana, izstāžu un ekspozīciju veidošana. Šai procesā nozīmīgu vietu ieņem arī Latvijas kuģniecības vēstures nodaļa.■

Ilze Bernsone,

Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vadītāja



LATVIJAS JŪRAS MEDICĪNAS CENTRS

“ESI VESELS!” – PROGRAMMA VĪRIEŠIEM PĒC 40

40 gadi vīrietim ir tas vecums, kad savlaicīgi var diagnosticēt un prognozēt reproduktīvās sistēmas veselību, potences problēmu draudus un audzēju riskus. Ja regulāri ir sāpes krūtīs, sirdsklauves, elpas trūkums, nogurums, kāju pietūkšana, sāpes mugurā, galvas reiboņi, tas var liecināt par nopietnām sirds saslimšanām, tāpēc jāgriežas pie speciālista, lai noskaidrotu šo simptomu cēloņus.

“ESI VESELA!” – PROGRAMMA SIEVIETĒM PĒC 40

Ja pēc 40 gadu sasniegšanas regulāri izjūtat izteiktu nogurumu, nervozitāti, pastiprinātu svīšanu, ādas izmaiņas, migrēnu, miega traucējumus, sāpes mugurā, klepu un aizdusu, sāpes vēderā, plecu un jostas daļā, tad nekavējoties ir jāgriežas pie speciālista uz veselības pārbaudi, lai iespējami ātri noskaidrotu šo simptomu cēloņus!

PROGRAMMA “ELPO BRĪVI!”

Ja gadījies saņemt augšējo elpceļu vīrusus vai paasinājusies hroniska elpceļu slimība, bronhiālā astma, hroniska obstruktīva plaušu saslimšana vai kāda cita kaite, tad programma “Elpo brīvi!” ir domāta jums!

Ja regulāri tiek novērots klepus un aizdusa, pastiprināta svīšana, nogurums, miega traucējumi, sāpes krūtīs, tas var liecināt par augšējo elpceļu vīrusu, saasinātu hronisku elpceļu slimību, bronhiālo astmu, hronisku obstruktīvu plaušu un citām nopietnām saslimšanām.

SIRDS VESELĪBAS PROGRAMMA “ESI AKTĪVS!”

Vēlaties uzsākt fiziskas aktivitātes? Esat noguris? Daudz darba? Māc bažas par savu veselību? Ja regulāri tiek novērotas sāpes krūtīs, sirdsklauves, elpas trūkums, nogurums, kāju pietūkšana, sāpes mugurā, galvas reiboņi, tas var liecināt par nopietnām sirds saslimšanām.

Visos gadījumos jūs saņemsiet nepieciešamos izmeklējumus, ārstēšanu un ieteikumus veselīgam dzīvesveidam.

Lai justos moži un ikdienas gaitās dotos bez bažām, pārbaudiet savu veselību!

Lai pieteiktos, zvaniet (reģistratūra): **+371 28644633.**

■■■ LJMC CENTRA SLIMNĪCA SARKANADAUGAVĀ

Reģistratūra: **67889050**, adrese: Patversmes iela 23, Rīga

■■■ SARKANDAUGAVAS AMBULATORĀS VESELĪBAS APRŪPES CENTRS

Reģistratūra: **67889000**, adrese: Patversmes iela 23, Rīga

■■■ VECMĪLGRĀVJA PRIMĀRĀS VESELĪBAS APRŪPES CENTRS

Reģistratūra: **67340442**, adrese: Melīdas iela 10, Rīga

■■■ VECMĪLGRĀVJA SLIMNĪCA, ZIEMEĻU DIAGNOSTIKAS CENTRS

Reģistratūra: **67098433**, adrese: Vecmīlgrāvja 5. līnija 26, Rīga

Jūrniecības gadagrāmatai 2013

JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



Lai vairāk labu ziņu!

Nereti nākas domāt, kāpēc slikta ziņa ir laba ziņa? Dzīvē taču ir tik daudz laba, par ko runāt un domāt! Varbūt lasītāja, skatītāja un klausītāja uzmanību vairāk piesaista nebūšanas? Varbūt vieglāk ir cīnīties pret, nevis par kaut ko. Tomēr tas nav nedz arguments, nedz atbilde.

Profesionāls un spēcīgs vadītājs ap sevi pulcējis spēcīgas personības un labi izglītotus speciālistus, jo nebaidās vadīt stipru komandu. Lūk, laba ziņa!

Latvijas prezidentūra ES Padomē norisināsies 2015. gada pirmajā pusgadā, un politologi uzskata, ka tas būs viens no nozīmīgākajiem notikumiem Latvijas vēsturē. Lūk, vēl viena laba ziņa.

2013. gada jūlija beigās Rīgā ienāca "The Tall Ships Races" regate. Tie bija īsti svētki. Piedevām starptautiskie organizatori atzinuši, ka Rīga regati uzņēmusi visaugstākajā līmenī. Atkal laba ziņa!

Jūrniecības sabiedrība izsaka pateicību cilvēkiem par pašizliedzīgu un profesionālu darbu Latvijas jūrniecības labā. Un... Tā labo ziņu uzskaitījumu varētu turpināt un turpināt.

Vai arī jūs balsojat par labajām ziņām?

SPĒKS IR VIENOTĪBĀ UN KOPIĢĀ DARBĀ

2013. gada 27. martā Latvijas Jūrnieceības savienības biedri pulcējās Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā uz savu gadskārtējo kopsapulci, lai apspriestu jūrnieceības nozarei svarīgus jautājumus. Kopsapulcē piedalījās Satiksmes ministrijas Jūrnieceības departamenta direktore Laima Rituma, kura kapteiņiem G. Zaksam un A. Tarvidam pasniedza Pateicības rakstus par ieguldījumu Latvijas jūrnieceības attīstībā, kā arī pastāstīja par ministrijas aktualitātēm jūrnieceības nozarē.



LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters uzrunā kopsapulces dalībniekus.

LJS valdes priekšsēdētājs A. Vjaters: "Mūsu uzdevums ir atgādināt sabiedrībai, ka neesam raduši stāvēt malā un ļaut kādam citam lemt mūsu likteni, jo mūsu kopīgi uzsāktais ceļš ne tuvu nav noiets un mums kopā vēl daudz kas paveicams. Galvenais, lai mums visiem pietiktu enerģijas, spēka un gribas sakārtot un tālāk veidot mūsu jūrnieceības tradīcijas un mūsu nacionālo jūrnieceību.



Pateicība tiek izteikta (no kreisās) G. Zaksam un A. Tarvidam. Viņus sveic JA valdes priekšsēdētājs J. Krastiņš, SM Jūrnieceības departamenta direktore L. Rituma, LJS valdes priekšsēdētājs A. Vjaters un LJG redaktore A. Freiberga.

Kārtējo reizi vēlos uzsvērt: ir labi, ka kopā ar Jūrniecības savienību ir visi tie, kam rūp Latvijas jūrniecības nozares attīstība. Tādi ir Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja un Ainažu jūrskolas muzeja ļaudis, lielās un mazās ostas, "Latvijas kuģniecība", Latvijas Jūras administrācija, Jūrniecības departaments, Jūras spēki, Latvijas Jūras medicīnas centrs, "Jūras informācija", Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, jūrniecības nozares sabiedriskās organizācijas, kā arī privātie uzņēmēji. Patiesu gandarījumu sagādā apziņa, ka par Latvijas jūrniecības procesiem arvien lielāku interesi izrāda jauni cilvēki. Jaunākās paaudzes kapteiņi pulcējas kopā ar saviem pieredzējušajiem kolēģiem, lai daudziem neatbildētiem jautājumiem meklētu risinājumu."

Par Latvijas jūrniecības, ostu un tranzīta politiku runāja Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktore Laima Rituma, par Latvijas Jūras administrācijas darbību ziņoja administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, bet JA Jūrnieku reģistra speciālists Roberts Gailītis iepazīstināja ar pētījumu par Latvijas jūrnieku resursiem. Par lielo ostu darbību ziņoja Latvijas Ostu asociācijas izpilddirektors Kārlis Leiškalns.

Izglītības un zinātnes ministrijas augstākās izglītības vecākais eksperts Anatolijs Melnis informēja par jūrniecības profesionālās izglītības jautājumiem, savukārt Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš klātesošajiem pastāstīja par akadēmijas sasniegumiem un problēmām.

Kopsapulce nolēma arī turpmāk atbalstīt skolu jaunatnes konkursu "Enkurs", kopā ar jūrniecības nozares asociācijām, iestādēm un organizācijām



LJA jūrskolas ansamblis ar dziesmu sveic kopsapulces dalībniekus.



LJS kopsapulces laikā.

veicināt un palīdzēt uzturēt Ainažu jūrskolas muzeja ilggadējo tradīciju – jūrnieku salidojumu “Paaudžu stafete” un aicināja LJS biedrus palīdzēt LJA darbībā, iesakot diplomdarbu tematus, kā arī piedaloties diplomdarbu vadīšanā un recenzēšanā. Par svarīgu LJS biedri atzina latviešu valodas nostiprināšanu jūrniecības mācību iestādēs.

AKTUALIZĒJAS LATVIJAS OSTU JAUTĀJUMS

Varētu teikt, ka 2013. gads Latvijas Jūrniecības savienībai ir bijis nosvērti mierīgs, un labākā ziņa ir tā, ka tas jūrniecības nozarei kopumā nav nesījis lielus satricinājumus. LJS aizvadītā gada darbību varētu raksturot kā ikdienas rutīnas darbu, kas ir bijis saistīts ar visu to jautājumu risināšanu, kuri kopumā veido jūrniecības notikumu spektru.



Kārlis Leiškalns.

Tomēr nav jau tā, ka visumā mierīgajā ikdienā nebūtu ieskanējies arī kāda satraucoša nots. Griežīgi skanēja jautājumi, kas bija saistīti ar Latvijas lielo ostu darbību un turpmāko stratēģiju. Latvija kļuvusi par tranzītpārvadājumu līderi reģionā un kravu apjoma ziņā ir krietni priekšā kaimiņvalstīm. Rīgas, Ventspils un Liepājas ostu attīstībā pēdējo gadu laikā ieguldīti vairāki simti miljoni latu, ostu gada apgrozījums ir ap tuveni 50–60 miljoni latu, bet kravu apgrozījums pārsniedzis 75 miljonu tonnu robežu. Tie ir neapstrīdami fakti. Tomēr jau 2012. gada polemika par it kā samilzušajām problēmām ostu pārvaldībā un nepieciešamajām

reformām, kas ar pilnu sparū turpinājās arī 2013. gadā, liek uzdot jautājumu – kam tas ir izdevīgi un kas aiz šiem plāniem slēpjas?

Šo jautājumu komentē Latvijas Ostu asociācijas izpilddirektors Kārlis Leiškalns: “Tas ir pavisam vienkārši: politikāņiem, es uzsveru, nevis politiķiem, bet politikāņiem ir savs mērķis – osta kā gards kumoss. Savukārt pašām ostām ir savi mērķi – kāpināt kravu apjomu un radīt arvien labvēlīgākus apstākļus tiem uzņēmējiem, kas strādā šo ostu teritorijā. Vieniem mērķis ir nokampt, otriem – veicināt attīstību. Pašreizējais ostu pārvaldības modelis Latvijā ir ļoti progresīvs, jo nodrošina gan valsts, gan attiecīgās pašvaldības interešu ievērošanu. Ostu valdēs ir četri pašvaldības un četri valsts izvirzīti pārstāvji. Piemēram, Lietuvā Klaipēdas ostu pārtrauga tikai Satiksmes ministrija, kas nedod iespēju

visām iesaistītajām pusēm piedalīties lēmumu pieņemšanā. Ostu valžu locekļi ne tikai pieņem lēmumus par ostu attīstību, bet arī nodrošina informatīvo saikni ar izvirzītājiem – attiecīgi pašvaldību un konkrēto ministriju. Reti kura valsts institūcija ir tik plaši pārvaldīta. Nevienu lēmumu nevar pieņemt, ja valdes sēdē nepiedalās vismaz seši valdes locekļi un par attiecīgo lēmumu nenobalso pieci. Ja valdību veidojošās partijas kaut ko pārmet ostu pārvaldēm, tad jājautā – kur jūs bijāt un kā balsojāt, kad tika pieņemts viens vai otrs projekts? Es nezinu nevienu gadījumu, kad valsts pārstāvji būtu ierosinājuši atcelt kādu ostu valdē pieņemtu lēmumu un atzītu to par nelikumīgu. Ja tagad ir tādas batālījas ap ostās notiekošajiem procesiem, tad vietā ir uzdot jautājumu – kas ir tie cilvēki, kuri sēž ostu valdē un pārstāv valsti? Vai viņi neko nesaprot vai arī nevēlas saprast pieņemamos lēmumus? Patiesībā kāds mūsu ostas ir nolūkojis kā gardu kumosu un mērķtiecīgi dara visu, lai savu projektu realizētu un atņemtu Latvijai pēdējo, kas tai palicis – ostas! Manus vārdus apliecina gan Valsts kontroles atzinums par Rīgas brīvostas darbību, gan valsts kontrolieres vēlēšanas, gan Valsts kontroles atzinuma izskatīšanas tempi. Tas viss liecina, ka Reformu partijas aktivitātes ir pieskaņotas pašvaldību vēlēšanām. Es nevaru iedomāties kaut ko vēl absurdaķu un noziedzīgāku, kā bez konkursa uzticēt Pasaules Bankai, pēc būtības mūsu valsts konkurentiem, veikt pētījumu par mūsu ostu pārvaldības modeli. Tas nozīmē, ka viņu rokās nonāk visa mūsu ostu informācija – gan stratēģiskie plāni, gan visas tās lietas, ko parasti cītīgi slēpj no konkurentiem.”



L. Rituma sveic A. Tarvidu.

PAR LATVIJAS JŪRNICĪBAS NOZARES APBALVOJUMU

2008. gadā Latvijas Jūrnieceības savienība un "Latvijas jūrnieceības gadagrāmata" sastādītāja SIA "Jūras informācija" pirmo reizi atjaunotās Latvijas jūrnieceības vēsturē iedibināja tradīciju izteikt pateicību "Par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrnieceības attīstībā". Pateicība par darbu jau izteikta tālbraucējiem kapteiņiem Igoram Vitolam Eduardam Delveram, Arvīdam Bukam, Eduardam Raitam, Gunāram Šteinertam, Imantam Vikmanim, Gunāram Zakšam, Vladimīram Einiņam, Aleksandram Tarvidam un Latvijas Jūras medicīnas centra ārstei Martai Aizsilniecei.

2014. gada sākumā jūrnieceības organizācijas – Latvijas Jūrnieceības savienība, Latvijas Jūras administrācija, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, kā arī LJS valdes locekļi aktīvi un pat vētraini diskutēja par to, pēc kādiem principiem turpmāk būtu izvirzāmi kandidāti šai nominācijai. Nominācijai tika izvirzīti (Vladimīrs Aizenšadts, Ģertrūde Aniņa, Raimonds Baško, Ilze Bernsone, Jānis Bērziņš, Aivars Boja, Artūrs Brokovskis, Visvaldis Feldmanis, Ēvalds Grāmatnieks, Antons Ikaunieks, Valentīns Jevstignejevs, Oļģerts Mangulis, Māris Mertens, Gunārs Nartišs, Ivars Ross, Oļģerts Sakss, Jānis Stepiņš, Guntis Tīrmanis, Kārlis Zakss), un rezultātā jūrnieceības sabiedrība un LJS valde pieņēma lēmumu 2014. gadā pateicību "Par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrnieceības attīstībā" izteikt Ģertrūdei Aniņai un Ilzei Bernsonei, kuras ar savu harizmu, aktīvo darbību, profesionālajām zināšanām, augstajiem morāles principiem un patiesi cilvēcisko sirsnību ir iemantojušas jūrnieceības nozares ļaužu cieņu un mīlestību.

Ģertrūde Aniņa ir piedalījusies Latvijas Jūras akadēmijas un Latvijas Jūrnieceības savienības dibināšanā, bijusi Latvijas Jūras akadēmijas prorektore un vēl tagad ir tajā pasniedzēja, sniedzot saviem studentiem fundamentālas zināšanas svarīgu jūras vides aizsardzības jautājumu risināšanā.

Ģertrūde Aniņa 13 gadus nostrādāja Latvijas Jūras administrācijā par vecāko ekspertu vides aizsardzības jautājumos. 2013. gada 31. jūlijā viņa saņēma Latvijas Jūras administrācijas augstāko apbalvojumu – zelta Goda zīmi par ilggadēju kvalitatīvu darbu JA un ieguldījumu jūrnieceības nozarē. Ar jūras vides aizsardzības jautājumiem ir saistīts viss Ģertrūdes Aniņas darba mūžs, viņu droši var dēvēt par vienu no zinošākajām šīs jomas speciālistēm Latvijā, kas ieguvusi autoritāti arī starptautiskajās jūrnieceības organizācijās, tādās kā IMO un HELCOM.

Vēsturniece Ilze Bernsone ir Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kuģniecības nodaļas vadītāja. Bijusi K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas veterānu salidojumu iniciatore un organizētāja, piedalījusies zinātniski pētnieciskajās ekspedīcijās par Latvijas kuģniecības vēsturi, ir Latvijas jūrnieceības vēstures arhīva biedre un Latvijai nodotā krājuma atbildīgā glabātāja, kā arī Latvijas Jūras spēku kuģa "Saule" krustmāte.

Ir vairāku grāmatu autore, divu Latvijas jūrnieceības vēstures enciklopēdiju atbildīgā redaktore un līdzautore. Kopš pirmās "Latvijas jūrnieceības gadagrāmatas" (1989. g.) ir tās redkolēģijas locekle un rakstu autore. Ilze Bernsone ir Latvijas Jūrnieceības savienības biedre.

Lai pievērstu Latvijas jauniešu uzmanību jūrnieka profesijai, jau sešus gadus tiek organizēts skolu jaunatnes konkurss "Enkurs", kas 2011. gadā kļuva par starptautisku pasākumu, kad Latvijas uzvarētāja komanda sacentās ar Lietuvas jauniešiem. Konkursa organizētāji ir pārliecināti, ka šo pasākumu var padarīt vēl plašāku. Piemēram, Norvēģijā ir fonds, kas atbalsta jūrnieceības popularizēšanu, tāpēc "Enkura" organizētāji paredzējuši sazināties ar fonda turētājiem, lai piedāvātu sadarbību un paplašinātu konkursa robežas, tā dodot mūsu konkursam "Enkurs" patiesi starptautisku skanējumu.



E. Viljama izstādes atklāšanā kopā ar O. Spārīti.



PAR JŪRU, JŪRNICIEM, BĀKĀM UN GRĀMATZĪMĒM

Elitas Viliamas izstādes atklāšanā 2013. gada 12. novembrī LZA prezidents Ojārs Spārītis teica: "Elita Viliama palīdz domāt par Latvijas valsts simtgadi. Sadarbībā ar "Latvijas Pastu" viņas filigrāni izpildītās pastmarkas nes pasaulē Latvijas simboliku. Māksliniece pieder pie grafiķiem, kuru apmācībā lielas pūles ielika izcilā latviešu meistarū paaudze, sākot ar R. Zariņu, P. Upīti, D. Rožkalnu. Jūrnieceības, kuģu un bāku tēma – tā ieausta zvejnieku tīklos, liekas, māksliniece pati tajos ieaudusies. Lai rodas jaunas tēmas, atrodas jauni dzintari, plaukst zvejniecība, atspoguļojas Latvijas vēsture."



Elita Viliama: "Markas, kartes, ilustrācijas, Latvijas bākas – gatavojoties izstādei LZA, sanāca šo tēmu kokteilis, jo jūrnieceība ir visai raiba padarīšana.

8. novembrī izdeva markas, tiek gatavots horoskopu albums 2014. gadam. Jūras tēmu var risināt dažādi – jūrā var iet uzvalkā, ar iestīvinātu krekla apkaklīti, var braukt romantiskā noskaņojumā. Man palīdz veco un jauno jūrnieku stāsti, un tad, kad salasās ideju drūzma, var uzsākt jaunus darbus.”

Latvijas Jūras administrācijas pārstāvis Ansis Zeltiņš un Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētājs Antons Vjaters uzteica mākslinieces tēmu izvēli un virtuozo tehniku – kādā skaistumā viņas darbos parādās bāku arhitektūras un mākslas vērtības.

KOMANDKAPTEINIM HUGO LEGZDIŅAM – 110

2013. gadā H. Legzdiņam apritētu 110 gadi. Turpinot labi aizsāktu Latvijas Jūrniecības savienības tradīciju, 7. decembrī, zemūdenes “Ronis” komandiera komandkapteiņa Hugo Legzdiņa dzimšanas dienā, viņa tuvinieki, skolnieki, draugi un jūrniecības sabiedrības pārstāvji pulcējās komandkapteiņa atdusas vietā – Lēdurgas kapos.



H. Legzdiņa piemiņas brīdis Lēdurgas kapos.



Piemiņas brīdis Igates pilī.

Jau 2008. gada 8. decembrī svinīgi atklāja piemiņas plāksni komandkapteinim Hugo Legzdiņam pie nama Rīgā, Bezdelīgu ielā 1, kur H. Legzdiņš nodzīvojis mūža lielāko daļu – no 1946. līdz 2004. gadam. Piemiņas plāksnes izveidošanas iniciatore

UZZIŅAI

Latvijas Jūrniecības savienība darbojas Latvijas Ostu padomē, Vides konsultatīvajā padomē, sadarbojas ar citām jūrniecības nozares asociācijām, piedalās jauniešu konkursa “Enkurs” rīkošanā, sadarbojas ar TV raidījuma “Latvji, brauciet jūrīnā!” veidotājiem un ilgu gadu sadarbībā ar SIA “Jūras informācija” izdod “Latvijas jūrniecības gadagrāmatu”, kā arī LJS Sertificēšanas centrs veic profesionālo zināšanu pārbaudi un būvprakses sertifikātu izsniegšanu hidrotehniskās būvniecības speciālistiem.

bija Latvijas Jūrniecības savienība, projektu finansiāli atbalstīja Nacionālie bruņotie spēki, un tajā redzams mākslinieka Jāņa Strupuļa veidotais Hugo Legzdiņa portrets – bronzas cilnis. Kopš tā laika jau pagājuši pieci gadi. LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters piemiņas brīdī atgādināja, ka LJS atkārtoti vērsusies Rīgas domē ar ierosinājumu Bezdelīgu ielai, kurā dzīvojo komandkapteinis, vai kādai no jaunbūvējamām ielām Rīgā piešķirt Hugo Legzdiņa vārdu.

To piemiņas brīdī atcerējās admirālis Gaidis Zeibots. Latvijas Jūras akadēmijas rektors profesors Jānis Bērziņš apliecināja, ka topošie jūras virsnieki pilda H. Legzdiņa savulaik dotos norādījumus.

Pēc H. Legzdiņa tuvinieku ierosinājuma visi klātesošie tika aicināti apmeklēt jaunuzcelto Igates baznīcu, kā arī Hugo Legzdiņa piemiņas istabu Igates pils kompleksā.

AR SKATIENU NĀKOTNĒ

A. Vjaters: "Jūrniecības savienības valdes 2012. gada vēlēšanas apliecināja, ka savienībā ienāk jaunie, notiek paaudžu maiņa, un arī vecākās paaudzes jūrnieki un jūrniecības darbinieki apzinās, ka Jūrniecības savienībai un nozares attīstībai ir nepieciešamas viņu zināšanas un viņu pieredze. Tāpēc pats svarīgākais ir tas, ka vienkopus pulcējas dažādu paaudžu cilvēki, kuriem ir svarīgi kopt mūsu jūrniecības tradīcijas un domāt par nacionālās jūrniecības nākotni, kā arī uzrunāt Latvijas sabiedrību, lai tā neaizmirst, ka mums ir jūra, ka mums ir jūrniecība, ka mums ir šīs nozares profesionāļi, un arī to, ka neesam raduši padoties un samierināties, neesam raduši stāvēt malā un ļaut kādam citam lemt mūsu likteni, jo mūsu kopīgi uzsāktais ceļš vēl nav noiets un mums kopā vēl daudz kas paveicams. Gribu vēlēt mums visiem enerģiju, spēku un vēlēšanos kopdarboties."■

UZZIŅAI

Latvijas Jūrniecības savienības 2012. gada kop-sapulcē par valdes priekšsēdētāju atkārtoti uz diviem gadiem ievēlēja Antonu Vjateru, bet valdes sastāvā tika ievēlēti Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš, LSEZ Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja, Rīgas brīvdostas kapteiņa vietnieks tālbraucējs kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods, Ventspils ostas kapteinis Arvids Buks, Latvijas Jūras akadēmijas studente Lienīte Ērkške, Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra pārstāvis Roberts Gailītis, tālbraucējs kapteinis Ēvalds Grāmatnieks, tālbraucējs kapteinis Antons Ikaunieks, Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, "Latvijas kuģniecības" Mācību centra direktors Juris Leimanis, Latvijas Jūras akadēmijas students Mareks Pentjušs, Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzējs tālbraucējs kapteinis Gunārs Šteinerts, Latvijas Jūras administrācijas direktora padomnieks Ansis Zeltiņš.

Sagatavoja Anita Freiberga

STARP RĪGAS KUĢI UN BURINIEKIEM

Nebūs trīsreiz jāsaka nevienam no gadagrāmatas lasītājiem: ja saruna aizsākas par Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja ļaudīm, bez Ilzes Bernsones vārda piesaukšanas neiztikt. Vieniņ viņa ir sirsnīgā muzeja darbiniece, kam padomu paprasīt, citiem stingrā priekšniece, kas pati mīl lietu kārtību un prasa to no saviem līdzcilvēkiem, vēl citiem skolotāja un darbaudzinātāja, kā tas bija arī man. Būdams vēl filoloģijas students, muzeju praksē nokļuvu tieši Ilzes Bernsones vadītajā Latvijas kuģniecības vēstures nodaļā. Principā – pēc paša izvēles, jo docenta Gunāra Bībera lekcijas 2. kursā par Krišjāni Valdemāru mani bija patiesi aizkustinājušas. Filologa gaitās jūrniecības vēsture lieti noderēja.

Kad biju izšķīrtījis Latvijas laika "Jūrniecības gada grāmatas" sējumus, izrakstījis kartotēkā burinieku un tvaikoņu vārdus, norādot to pieminēšanas avotus, nobriedu plašākam apcerējumam par ledlauzi "Krišjānis Valdemārs" žurnālam "Avots." Rakstu ar augsti paceltu galvu nesu Ilzei, kura sev vien raksturīgā stilā mani nosēdināja atpakaļ uz zemes. Atmosferas laika eiforijā biju glorificējis Latvijas laika tirdzniecības floti gluži tāpat kā latviešu runasvīru Krišjāni Valdemāru, kad viņam apritēja apaļi simt gadi. Lai taču es lasot rakstos, kur skaidri pateikts, ka Latvija varēja lepoties tikai ar tvaikoni "Hercogs Jēkabs" un ledlauzi "Krišjānis Valdemārs." Patiesība un manuskripta sakāve lika man turpmāk daudz piesardzīgāk bārstīt komplimentus par lietām, ko pats nebiju ne redzējis, ne dzirdējis.

Latvijas Kultūras fonda Jūrniecības vēstures kopa Atmosferas gados tapa kā tilts starp Latvijas un trimdas kuģniecības vēsturniekiem. Ilzi, protams, ievēlēja kopas valdē. Tas mazināja dažu laba entuziasta spriedzi, jo pirms tam tika skaidri bazūnēts, ka muzeja darbinieki nerīkojas demokrātiski, ka fondos savāktie materiāli neesot pieejami vienkāršiem pētniekiem. Lai nu ko, bet nevēlēšanos strādāt ar jūrniecības vēstures entuziastiem muzeja ļaudīm nebūtu bijis taktiski pārņemst. Kopa savu paveica, un tā ir jauka lappuse mūsu jūrniecības atdzimšanā.

Ilzes Bernsones mūža darbs, neapšaubāmi, ir "Latvijas jūrniecības enciklopēdijas" divsējumu izdevums. Pēc garās iešūpošanās muzeja ļaudis ar šo uzdevumu tika galā samērā īsā laikā. Te parādījās arī būtiskā atšķirība starp sapņiem un realitāti. Cēlās idejas bez naudas seguma varēja bārstīt kā ziles rudeni. Ne vienmēr revolūcijas tribūni ir spējīgi pragmatiski iet soli pa solim līdz mērķim un tā piepildījumam. Drīzāk jābrīnās, kur muzeja ļaudis, kuru darbs materiāli allaž bijis nenovērtēts, ir tik daudz entuziasma un pašaieliedzības.



I. Bernsone Ainažu jūrskolas muzejā 2013. gada maijā.

Kur jūs vēl sastapsiet tik šarantas dāmas starp Rīgas kuģu un burinieku modeļiem, ja ne Jūrniecības vēstures nodaļā?! Te sakņojas kuģu krustmātes, zinošas jūrnieku tradīcijās un paražās, kāda neapšaubāmi ir Ilze. Tas nāk līdzī no tiem tālajiem gadiem, kad viņa pulcēja kopā K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolventus, izgājušus leģionu un Sibīrijas plašumus. Tur vajadzēja drosmi, jo sirmie vīri uzrāva pa aizliegtam meldīnam, vārdus kabatā nemeklēja un lietas mēdza saukt īstajos vārdos. Ilze rūpīgi glabāja *valdemāriešu* atnestās lietas, uzklusīja dzīves stāstus, jo tiem bija mūžības skaņa. Viņa bija autoritāte tā laika stipri nelatviskā Latvijas Jūras kuģniecībā, jo patiesu cieņu izrādīja tikai profesionāļiem, sava aroda meistariem. Vēl šobaltdien Ilzi traucēt ar pajoliņiem raksturīgām idejām ir gluži vai pašnāvība. Kad janvārī mēs sanākam Ilzēs, plaiksnī humors un asprātības. Ir tradicionāli un pirmreizīgi stāsti, jo dažkārt aizvadītais gads bijis tik raibs kā dzeņa vēders. Tad labāk paklausīties, ko citi runā. Un Ilze vienmēr pateiks ko ļoti trāpīgu. Tādēļ mēs viņu mīlam, suminām un rosinām uz jauniem, cēliem darbiem!■

Gints Šimanis

AR SAULI SIRDĪ UN DZINTARU DVĒSELĒ

*Latvijas jūras administrācijas (JA) augstākais apbalvojums – zelta Goda zīme – 31. jūlijā tika pasniegts vecākajai ekspertei vides aizsardzības jautājumos **ĢERTRŪDEI ANIŅAI**. Viņa apbalvojumu saņēma par ilggadēju kvalitatīvu darbu JA un mūža ieguldījumu jūrniecības nozarē. Ar jūras vides aizsardzības jautājumiem bijis saistīts viss Ģertrūdes Aniņas darba mūžs, viņu droši var dēvēt par vienu no zinošākajām šīs jomas speciālistēm Latvijā, kas ieguvusi autoritāti arī starptautiskajā aprītē.*



31. jūlijā Ģ. Aniņa pēc trīspadsmit kopīgi nostrādātiem gadiem atvadījās no saviem kolēģiem Jūras administrācijā. Ģertrūde turpmāk strādās par patsniedzēju Jūras akadēmijā un sola neliegt padomu un konsultācijas svarīgu jūras vides aizsardzības jautājumu risināšanā.

Ģertrūde Aniņa: "Visus trīspadsmit gadus katru dienu uz darbu Jūras administrācijā gāju ar milzīgu prieku, un to nekādā gadījumā nesaku pieklājības pēc. Jūras administrācijā ne tikai strādā zinoši speciālisti, bet tas patiešām ir lielisks kolektīvs, kur ikviens ir Cilvēks ar lielo burtu. Lai gan svinīgajā pasākumā, ko kolēģi bija sarīkojuši man par godu, biju samulsusi un apjukusi, tāpēc pagaidām vēl īsti nespēju aptvert visu teikto un vēlēto, tomēr joprojām jūtu to patiesās sirsnības gaisotni, kas valdīja ap mani. Paldies visiem maniņiem mīļajiem kolēģiem."

Aktīva un darbīga. Pagūst nolasīt lekcijas akadēmijā un aizskriet līdz Briselei uz vides dokumentu apspriešanu. Ģertrūde nūjo, brauc ar riteni un vasarās iet gar jūras krastu. No Nidas, kas ir Latvijas tālākais punkts Kurzemes jūrmalā, kopā ar vīru vasarā ceļo pa jūras krastu, jo jātiek taču līdz Lgaunijas robežai Vidzemes jūrmalā. Jūra. Tā dod spēku un apskaidrību, tā ar savu varenību piepilda sirdi un dvēseli. "Jūra ir kaut kas vārdos nepasakāms, es bez tās nevarētu dzīvot," saka Ģertrūde. Katru brīvo brīdi, kas īpaši bieži nav iegādājies, viņa cieņojas Jūrkalnē. Savukārt pie Ģertrūdes ciemos brauc bijušie studenti, īpaši, kad viņas dārzā zied dālijas. Viņa savas puķes kopj tikpat cītīgi kā attiecības

ar cilvēkiem. Pie Ģertrūdes ciemoties ir viegli, nav liekulības, uz galda ir linu galdauts un kafiju pasniedz māla krūzēs. Ja tautiskas lietas ir tuvas sirdij, tad pilnīgi vienalga, vai tās ir vai nav modē.

Ģertrūde prot stāstīt un klausīties. Viņu piepilda emocijas un prieks par dzīvi. Viss notiek! Tikai nedrīkst apstāties un pārstāt mācīties. Viņa nevēlas skatīties pagātnē, jo ar prieku tver katru mirkli. Ģertrūdes acis smaida. Nav laika, jāgatavojas lekcijām. "Nekādā ziņā negribu teikt, ka esmu ideāla, bez grēciņiem," saka Ģertrūde. "Bet to gan varu apliecināt, ka esmu centusies vienmēr būt godīga visās lietās – ģimenes attiecībās, attiecībās ar draugiem, kolēģiem un studentiem. Un vēl, lai cik tas būtu grūti, esmu mācījusies atzīt savas kļūdas."■

Anita Freiberga

JAUNĀS DZĪVES IZAICINĀJUMS

*Kapteinis **AIVARS BOJA**, tagad jau bijušais Liepājas ostas pārvaldnieks, vienmēr mēdz aizrādīt, ka Liepājā jau sen nav tāda amata kā ostas pārvaldnieks, Liepājā ir speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks, un viņš bija šā pārvaldnieka vietnieks ostas jautājumos. Lai kā arī būtu, jūrniecības sabiedrībai Aivars Boja divdesmit divus gadus tomēr ir bijis Liepājas ostas pārvaldnieks, nu kopš septembra atvaļināts rezervē.*

Pirmo reizi 22 gadu laikā intervija ar Aivaru nenotiek viņa darba kabinetā. Jautāts, vai laiks, kas nostrādāts Liepājas ostas pārvaldē, ir bijis ilgs vai īss, viņš atbild, ka tagad šķiet, tas ir bijis nenormāli īss, lai gan ikdienas darbā tā nemaz nav lies.

– Kad 1991. gadā atnācu šurp strādāt, kapteiņdienests ostu jau bija ieņēmis, jo nevajadzētu aizmirst, ka Liepāja ir bijusi kara osta. Mēs visi bijām nepieredzējuši, bet tolaik nekādas problēmas neredzējām, gājām tikai uz priekšu.

– **Pa šiem gadiem Liepājas osta ir ļoti mainījusies.**

– Pilnīgi noteikti! Un es Eiropas skeptiķiem un kritiķiem gribu pateikt, ka viņi ir akli vai dumji, ja neredz, piemēram, kaut vai Liepājas pārmaiņas, kas nekādā gadījumā nebūtu notikušas bez Eiropas naudas.

– **Kā tas nākas, ka Aivars Boja, īsts letiņš un Latvijas patriots, tik cildinošus vārdus velta Eiropas Savienībai, kura nekautrējas mums pievilkt arī grožus?**

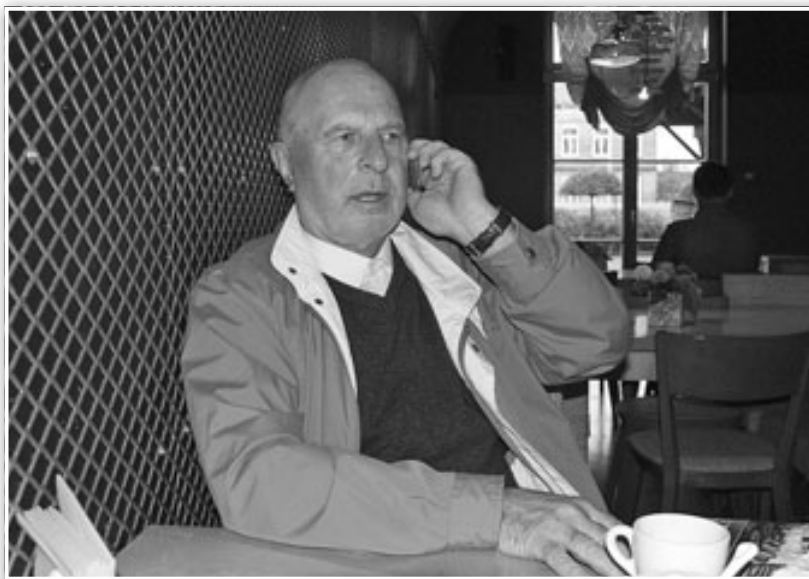
– Tur nav pretrunu! Tikai īsts Latvijas patriots no diviem jaunumiem izvēlas to mazāko. Mums jau citas alternatīvas nav – vai nu Austrumi, vai Rietumi, jo pavisam neatkarīgi šodienas apstākļos mēs nevaram būt. Varbūt to par jaunumu tā īsti nemaz nevar saukt, tā vienkārši ir mūsu realitāte. Patiesībā mēs tagad esam tur, kur visu laiku vēlējāmies būt un kur mums arī vajadzētu būt – Eiropā. Un tieši tas pats attiecas arī uz eiro ieviešanu. Mums nešauboties jāiet Rietumu virzienā. Nebūsim naivi, ja kāds vēlētos nogāzt mūsu latu, tad to varētu izdarīt stundas laikā. Latu atstāsim sev par piemiņu.

– **Tagad, atstājot posteni, paliek līdz galam nepadarīti darbi. Piemēram, līdz galam nepadzīlīnāta osta.**

– Līdz galam neko un nekad nevar paveikt. Lai Liepājas osta nostātos līdzvērtīgās pozīcijās ar Rīgu un Ventspili, vēl daudz ir jādara. Jāatzīst, ka Liepāja joprojām ir mazā osta, un grūti prognozēt, kāda tā būs pēc gadiem divdesmit.

– **Pirms divdesmit gadiem Rīgas ostas kravu apgrozījums tikai nedaudz pārsniedza Liepājas pagājušā rekorda gada rādītājus.**

– Bet Rīgas ostas mantojums bija tirdzniecības osta ar milzīgām attīstības iespējām. Liepājas osta bija atpalikusi un joprojām ir sekla osta, tomēr, vai



Aivars Boja 2013. gada novembra beigās.

lielāks dziļums par četrpadsmit metriem šeit ir vajadzīgs, tas man šķiet diskutējams jautājums. Visapkārt ostās ir pustukšas jaudas.

– Nākotnē tomēr prognozē ostu jaudu deficītu.

– Pagaidām gan jaudas iet pa priekšu. Pasaules krīze piebremzēja attīstību, arī tagad tirgū notiek svārstības, tāpēc ir loģiski, ka katra osta mēģina iestrādāt rezerves, un tas ir labi, jo vienmēr grūtāk ir skriet pakaļ vilcienam. Liepājas ieguvums ir tas, ka osta strādā ar kravām un jaudām, kas lielos neinteresē. "Liepājas metalurga" krīze parādīja, cik bīstami ir paļauties uz vienu kravas veidu, jo piecdesmit procentus no kompānijas "Liepājas osta LM" veidoja tieši "Metalurga" produkcija.

– Savulaik ļoti populāri bija kopīgi biznesa braucieni, kuros vienmēr piedalījās Latvijas ostas, uzņēmēji, "Latvijas dzelzceļš", citas organizācijas un biznesa struktūras. Ko tas deva Liepājai?

– Tolaik, kad Latvija neatkarību bija atguvusi tikai dažus gadus, citas iespējas, kā likt par sevi zināt un piedāvāt savas iespējas, nemaz nebija. Mēs šādu braucienu lietderību nemaz neapspriedām, braucām, piedalījāmies, reklamējām, aicinājām. Toreiz tas bija ļoti svarīgi, jo bijām jaunu izaicinājumu un attīstības priekšā. Arī Rīgas osta iesākumā nevarēja īsti apjēgt, kas darāms. Pirmā atjēdzās Ventspils. Jāatzīst, ka arī tolaik daudz tika diskutēts par attīstības ceļiem, esam strīdējušies, mīņājušies uz vietas, pat dūres ir vicinātas, jo nevienam nebija pieredzes, kā strādāt tirgus konkurences apstākļos. Mani

kolēgi tam, visticamāk, nepiekritīs, bet man jau no pirmās dienas ir nepārprotami skaidrs, ka Latvijā vajadzētu būt vienai ostu pārvaldei – Latvijas ostu pārvaldei. Nav lielas jēgas iekšējai konkurencei un nav pareizi savā starpā grūstīties kravu dēļ. Pat Vācija ar savām milzīgajām iespējām un jaudām ir sapratusi, ka daudz efektīvāk var strādāt, ja nenotiek cīņa vienas valsts ietvaros. Bet mūsu sabiedrība šādam solim nav gatava. Ja būtu viens komandpunkts, kas cīnītos par ostu interesēm, tad tādas nelielas valsts ietvaros, kāda ir Latvija, tas dotu labu rezultātu. Tagad šķiet, ka viss, kas noticis, pagājis vienā elpas vilcienā.

– Par ko ir gandarījums, ko izdevies paveikt ostā?

– Nav jau tāds viens, divi, trīs punkti. Mēs darījām, ko varējām. Tagad Liepāja ir starptautiska osta, te viss notiek tieši tāpat kā jebkurā citā pasaules ostā. Diemžēl jāatzīst, kā jau es teicu, ka bez Eiropas naudas ar esošo kravu apgrozījumu ostu uzturēt nav iespējams, kur nu vēl runāt par daudzmiljonu ieguldījumiem attīstībā. Divpadsmitā gada kravu apgrozījums vēl neliecina par ostas līmeni. Tas bija veiksmīgs gads, ko nodrošināja gaudi, kas apjoma ziņā nekad nebūs stabila krava, jo viss atkarīgs no laika apstākļiem. Es, protams, priecātos par konteineriem, kas pasaulē ir krava numur viens, bet tās ir tālas Liepājas perspektīvas, kam osta šodien nav gatava. Būvēt jaunu infrastruktūru un tajā pašā laikā konkurēt tirgū nav vienkārši, bet osta attīstās.

– Vai Ostu padomē Liepājas ostu uzskata par mazo ostu?

– Tādā veidā mēs nekad neesam grūstījušies. Pēc sēdes mēs draudzīgi pāēdam pusdienas un viens otru pavelkam uz zoba.

– Vai šo pusdienu tagad nepietrūks?

– Tas gan tā varētu būt, bet ir tikai loģiski, ka tāda reize pienāk. Nekas nav mūžīgs, nāk jaunie. Un katra paaudze ir savādāka. Tagad jaunie ir izglītoti. Reizēm man šķiet, ka lietas vajadzētu tā darīt, bet jāsaprot, ka jaunie uz visu skatās savādāk. Arī mēs savulaik tādi bijām. Es būtu nekritisks, ja teiktu: toreiz, kad mēs, tad gan bija...

ĪSTA VĪRU DZĪVE

Jautāju Aivaram, kas bija tas, kāpēc deviņdesmito sākumā ostas pārvaldnieka amatam izvēlējās viņu. Varbūt tā bija labā slava, kas nāca līdzī no jūras? "To nu gan es nezinu," viņš parausta plecus, bet es esmu pārliecināta, ka tas ir tieši tā, jo nevienam, kas kopā ir strādājis vai tikai pazīst Boju, nav šaubu par viņa godaprātu. Viens saka: "Cepuri nost!", cits: "Kārtīgs vecis, kurš daudz nerunā, bet dara!", "Īsts godavīrs!" saka trešais.

"1991. gadā ienācu Liepājas ostā ar zvejas kuģi un tā arī paliku krastā. Apmēram jau nojaušu, kā tas viss notika. Viens no kuģa zēniem bija labs paziņa kādai Liepājas domes darbiniecei. Čoms pus pa jokam bija izmetis, ka te ir viens, kurš kaut ko labu varētu darīt ostas labā. Un tā arī viss sākās, tā iekļuju



1995. gads. Liepājas ostas pārvaldnieks A. Boja.

tajā ostas mutulī,” atceras Aivars Boja. “Vai tolaik tu vēl būtu gājis jūrā?” jautāju kapteinim Bojam. “Grūti pateikt, vai būtu kur iet,” viņš domīgi nosaka. “Tolaik ar zvejošanu vairs nebija nekādas skaidrības. Drīzāk tāpat kā citiem zvejniekiem būtu jāmeklē jaunas darba iespējas. Visticamāk, būtu devies uz tirdzniecības floti. Kas to šodien var pateikt, kā būtu bijis, ja būtu bijis...”

– Deviņdesmitajos gados ostās gāja diezgan karsti, bija gan “jumti”, gan šaušana. Vai arī Liepāju tas skāra?

– Domāju, ka Liepāju tas mazāk skāra. Uzņēmēji gan savā starpā strīdējās, savā nodabā rošījās un attīstījās, bet es kā ostas pārvaldnieks nekādus *uzbraucienus* neizjutu. Tolaik Liepāja savu ierobežoto iespēju dēļ biznesam nebija interesanta, jo šeit nebija gatavas infrastruktūras. Katram, kas te sāka biznesu, bija ļoti daudz jāiegulda attīstībā. Visi darīja, ko varēja: uzņēmēji ieguldīja ostas infrastruktūrā, bet ostas pārvalde par to viņiem nāca pretī ar nomas maksas atlaidēm.

– Ne jau pirmo gadu rakstu par ostām un tās cilvēkiem. Daudzus, arī tevi, pazīstu vairāk nekā divdesmit gadu. Man Liepāja vienmēr ir bijusi atšķirīga no citām Latvijas ostām, un ne jau ar savām lielākām vai mazākām iespējām, bet gan ar Liepājas cilvēkiem, kuri te dzīvo un strādā.

– Liepājā piecdesmit gadu nebija ostas, te saimniekoja svešas valsts armija, un arī tas nav palicis bez sekām. Tie, kuri Rīgas un Ventspils ostā strādāja padomju gados, nekur nepazuda, viņi tā vai citādi turpināja darbu ostā. Daudzi no viņiem nemaz nebija tik priecīgi par pārmaiņām neatkarī-

bas atjaunošanas laikā, un viņi noteikti neko daudz nedomāja par Latviju kā par savu valsti. Liepājas osta no neatkarības atjaunošanas pirmās dienas ir bijusi nacionāla osta, jo mums nebija padomju kadru mantojuma. Tagad Liepājas ostā ir dažādi uzņēmēji, bet tagad situācija valstī un arī ostās ir pavisam cita. Tagad katrs uzņēmējs cīnās par savām ekonomiskajām interesēm.

– Man par tevi radies iespaids, ka lieliski proti novaldīt savas emocijas.

– Man brīžiem tā neliemas.

– Vai tad darbā esi gājis ārā no rāmjiem un aurojis uz cilvēkiem?

– Laikam gan ne. Tas man nāk līdzī no kuģa laikiem, jo tieši uz jūras es mācījos un centos sevi savaldīt. Sākot ar to, ka pie manis uz tiltiņa netika lietoti

mātes vārdi, es to matuškas valodu aizliedzu. Uz tiltiņa jau tas izdevās, bet nevarētu teikt, ka tā bija arī uz kuģa.

– Nacionāli noskaņots tu biji arī uz kuģa, jo tas vai nu ir, vai nav.

– Piekřitu! Vai nu ir tas gēns, vai tā gēna nav. Patiesībā vairākas paaudzes bija ideoloģijas upuri, un arī vecāki īstenību nestāstīja, jo baidījās. Pie ideoloģijas upuriem piederu arī es. Cepuri nost, piemēram, Einiņam un visiem citiem,



Ir 1997. gads, un Ventspils osta jau ieguvusi brīvostas statusu.

Rīga un Liepāja Ventspili nedaudz apskauž. No kreisās:

Ventspils brīvostas pārvaldnieks I. Sarmulis, Rīgas ostas

pārvaldnieks G. Ross un Liepājas ostas pārvaldnieks A. Boja.

kuri spēja pārvērsties, jo mēs visi bijām nezinīši. Gēns iekšā bija, bet ko ar to iesākt, mēs nezinājām. Varu teikt, ka mēs bijām apmulķoto paaudze. Ziemassvētki un eglīte mūsu mājās vienmēr ir bijusi, bet runas par leģionāriem gan nebija nekad, lai gan mans patēvs bija izgājis leģionu un visus lēģerus.

– Vai otrs spēcīgais gēns tev ir jūra?

– Esmu dzimis Alsungā, un tā nav neko tālu no Jūrkalnes, tātad no jūras. Pašā bērnībā es neko daudz par jūru nedomāju, bet, kad ar vecākiem pārcēlāties uz Liepāju, tad gan tā jūra manī sabangojās. Kāpēc izvēlējos



Latvijas Ostu padome 1995. gadā.

jūrnieka likteni? Tur laikam bija viss kopā – vēlme izrauties un redzēt pasauli. Ar čomu nospriedām, ka jāiet uz *makarovku*, jo tur bija tā sauktās nacionālās vietas. Aizbraucām uz Rīgu kārtot iestājekšāmenus, un abi divi eksāmenus izgāzāmies. Galvenos eksāmenus nokārtojām, palika tikai krievu valoda, kas ne man, ne viņam nebija stiprā puse. Kārtīgi nosvinējām galveno eksāmenu sekmīgu nokārtošanu un otrā dienā aizgājām kārtot krievu valodu. Fiksi uzrakstījām, viens otra darbu pārbaudījām un izgāzāmies. Čoms aizgāja uz matrožu skolu Rīgā, Bezdelīgu ielā, bet es trīs mēnešus pamētājos apkārt, tad izlasīju avīzē sludinājumu, ka ar saviem nokārtotajiem eksāmeniem varu iestāties Liepājas jūrskolā. Tolaik Liepājas jūrskola bija ļoti spēcīga mācību iestāde ar augstas klases pasniedzējiem. Daudzi tam negrib piekrist, bet es uzskatu, ka tagad jūrniecības izglītībā kaut kas uz labu var mainīties tikai tad, ja visa jūrniecības izglītība būs zem viena jumta – viens spēcīgs jūras izglītības centrs ar filiālēm.

– Uz Makarova augstskolu neaizgāji, bet vai nekad nebija vēlēšanās tikt prom no zvejniekiem?

– Reizēm jau uznāca visādas pārdomas, īpaši tad, kad bija gari reisi, slikti laika apstākļi un švaka nozveja. Tad uzmācās domas, ka jātiek prom. Bet tad atkal viss mainījās: gāja labi, zivis nāca, pārbraucām mājās, un viss atkal bija kārtībā. Droši vien uz tirdzniecības floti būtu gājis 1991. gadā, ja nebūtu nokļuvis ostā.

– Vai esi piedzīvojis īstu jūrnieku bohēmas laiku, par ko kļīst leģendas, ka ar vienu taksi no Liepājas uz Rīgu brauc pats jūras vilks, bet ar otru taksi brauc viņa mēteli un cepure?

– Es šos stāstus pats esmu klausījies, un ļoti iespējams, ka tā arī notika. Kāpēc lai ar taksi neaizbrauktu uz Rīgu, ja ir nauda? Manā laikā bija tādi Atlantijas veči, kuri jau pēc nedēļas nāca un pierakstījās reisā, jo visu pusgadā nopelnīto naudu jau bija notrallinājuši un vairs nebija par ko dzīvot.

Jūrā ar peļņu arī bija dažādi. Bija reisi, kad nopelnījām ļoti labi, bet gadījās tukšais laiks, kad zivis neķērās un neko nevarēja nopelnīt. Uz kuģa viss bija atkarīgs no trim četriem cilvēkiem: no kapteiņa, traļmeistara un zivju meistara, bet, protams, gadījās arī tāds reiss vai tāds rajons, kad zivju nebija.

– Kāpēc tad sūtīja uz tādiem rajoniem un tādos laikos?

– Daudzas lietas nevarēja paredzēt. Piedevām jāatceras, ka bija plānveida ekonomika, un kapteinis tur daudz neko nevarēja ietekmēt – pēc plāna bija jāiet uz turieni un tad, kad sūtīja. Labajos rajonos bija noteiktas kvotas, un ne jau visi tur tika zvejojot.

– Kas jūrā bija visgrūtākais?

– Jo tālāk pagātnē paliek jūras laiks, jo romantiskāks tas liekas. Viss tagad šķiet bijis tik patīkams.

– Ja šodien teiktu – ej jūrā! Ko tu darītu?

– Šodien vairs ne, bet plus mīnus desmit dienas pēc darba krastā domāju – kas man nekaitēja strādāt jūrā! Joprojām liekas, ka tas bija man vispiemērotākais darbs. Īsts vīru darbs. Režims. Kad strādāja, tad strādāja, bet krastā atpūtās. Ja tāds režims patika un bija pieņemams, tad tur vairs nebija, ko apspriest – tas bija tavējais. Bet es zinu arī tādus, kuri visu mūžu ir lamājuši šādu darba režīmu. Jauniem zēniem tagad stāsta, ka jūrā bija necilvēciski smaga dzīve. Tā nebija! Tā bija īsta vīru dzīve!

– Bet piecdesmito gadu vidū darba apstākļi zvejas flotē bija diezgan necilvēciski.

– Protams, tos laikus nevar salīdzināt ar laiku, kad es sāku strādāt, bet ko tad lai saka par burinieku laikiem? Vai tad kaut ko sliktu stāsta par darbu un dzīves apstākļiem uz buriniekiem? Tā ir normāla vīru dzīve!

– Bet zivju smaka?

– Smaka vai smarža?

– Es domāju, ka smaka.

– (Smejas) Nu, varbūt, ka smaka. Es gan zivis par visu citu lieku pirmajā vietā. Mēs uz kuģa visu mūžu ēdām delikateses, dzīvojām svaigā gaisā, un arī sievas nekrita uz nerviem.

– Bet, kad atbrauc krastā, tad īsti nezini un nesaproti, ko darīt. Īstā dzīve taču bija jūrā. Vai tā?

– Zemes dzīvei mēs nebijām piemēroti un sagatavoti.

– Un kā bērni auga?

– Tas bija pilnīgi atkarīgs no sievas. Patiesībā tikai no deviņdesmit pirmā gada es sāku apgūt visus tos saimniecības darbus, ko normāli cilvēks iemācās divdesmit gadu vecumā. Tik traki jau nebija, ka nepratu spuldzīti ieskrūvēt, bet daudzas lietas tiešām nepratu. Uz kuģa jau tu dzīvo kā kūrortā. Ja kajītē izdeg lampiņa, tu jautā: kur elektriķis?

– Vai ostās pirmais ceļš bija pie meitenēm?

– Mums jau neļāva! Tas bija aizliegts!

– Bet tu kā kapteinis taču zināji, ka tā notiek?

– Visi ir tikai cilvēki! Ja notika kāds *čē pē*, tad bija jārisina problēmas. Kad kapteinim blakus uzradās *zampolīts*, tad viņa pienākumos ietilpa jūrnieku tikumisko jautājumu risināšana. Ja bija kādas lielākas nepatīkšanas, tad, protams, arī kapteinis iekļuva *melnajā sarakstā*. Kad pats vēl biju kursants praksē uz burinieka, mani norakstīja no kuģa, jo biju aizkavējies pilsētas vēsturiskajā centrā. Mums ar burinieku bija jābrauc uz Rīgu, tad uz Sautemptonu un Gibraltāru, kas kursantam bija *johaidī*! Iebraucām Pionerskā, un mēs, zēni, aizkavējamies. Nākam atpakaļ uz kuģi un ceram, ka visi jau gulēs un mūsu prombūtni nepamanīs. Bet *zampolīts* stāv un lūr, kā mēs nākam. Gibraltāra vietā mūs nosūtīja sešu mēnešu praksē uz Atlantiju.

– Tagad jaunie to nespēj iedomāties, bet, lai jūsu paaudze izsistos uz augšu, vajadzēja ne tikai būt spējīgam profesijā, bet arī piederēt vienīgajai partijai.

– Tolaik viss bija ļoti vienkārši. Man bija paredzēta trešā stūrmaņa vieta, bet man skaidri un gaiši pasaka – ja nestāšos partijā, man šo vietu neredzēt. Skaidrs! Jāstājas! Amats prasīja upurus, bet arī tajos laikos bija jādzīvo. Tā taču bija mūsu dzīve, un nevienu gadu mums neviens nevar atdot. Tomēr nav ļaunuma bez labuma, 1991. gadā noderēja mūsu kā vadītāju zināšanas, iemaņas un spēja uzņemties atbildību. Tagad gan politiskās cīņās vairs neiesaistīšos. Divos sasaukumos biju Liepājas domes deputāts, un jau toreiz sapratu, ka tās spēlītes nav priekš manis. Bet par politiku gan nevarētu teikt, ka tā ir netīra lieta, jo bez politikas jau valsts nepastāvētu. Manā skatījumā lielajā politikā ir vismaz divi īsti politiķi – Valdis Dombrovskis un Andris Vilks.

– Ko tu uzskati par lielāko vērtību?

– Doto vārdu. Vārds ir jātur, darbā jābūt precīzam un tas jādara uz pilnu klapi. Un vēl tas, ka es sevi izjūtu kā latvietis. Bet man ir ļoti žēl, ka mēs esam pakļāvušies spiedienam, tai skaitā no masu mediju puses, kas cenšas iepotēt, ka mēs nekam nederam, un tā arī dzīvojam. Bet patiesībā latviešu tauta ir izcila tauta, jo, neskatoties uz to, ka trešdaļu no tautas labākās daļas izkāva, mēs joprojām esam dzīvi. Un tā ir milzīga vērtība!■

AINAŽU JŪRSKOLAS MUZEJS JUBILEJU GAIDĀS

Muzejs ir pamatu pamats Latvijas vēsturei.

Hugo Legzdiņš

2014. gada 23. novembrī Ainažu jūrskolai apritēs 150. gadskārta.

21. jūlijā apritēs 45 gadi, kopš atklāts Ainažu jūrskolas muzejs.

Bet toreiz, 1969. gadā, lai taptu šī piemiņas vieta, līdzekļus ēkas restaurācijai piešķīra zvejnieku kopsaimniecības "Brīvais vilnis", "Enkurs" un Igaunijas "Parnu kalur". Ar lielu rūpību un mīlestību restaurāciju veica valsts saimniecības "Ainaži" remontbrigādes vīri. Ideju par muzeju izauklēja toreizējais Latvijas Vēstures muzeja un Revolūcijas muzeja apvienotās direkcijas direktors Jānis Skolis. Kas bija J. Skolis? Izglītību ieguvis K. Valdemāra jūrskolā Rīgā (1937), beidzis Latvijas Valsts universitātes Vēstures un filoloģijas fakultāti (1954), pētījis jūrniecības problēmas, vairāku grāmatu autors, ieņēmis vairākus vadošus amatus, pēdējos dzīves gados bijis Latvijas muzeju apvienotās direkcijas ģenerāldirektors. Par savu darbu J. Skolis saņēmis LPSR Nopelniem bagātā kultūras darbinieka nosaukumu. Viņam bija liela autoritāte Kultūras ministrijā, un viņš bija atzīts muzeoloģijas speciālists. Tomēr dziļākajā būtībā Jānis Skolis bija valdemārietis, un pēdējos desmit dzīves gadus viņš visas pūles veltīja Ainažu jūrskolas muzejam. Viņš uzsvēra Ainažu jūrskolas lielo nozīmi Krievijas jūrniecības vēsturē, norādot, ka eksperiments Ainažu jūrskolā pavēra ceļu 1867. gada jūrskolu likumam Krievijā, uz kura pamata visā impērijā atklāja 41 jūrskolu (no tām 11 – Vidzemē un Kurzemē).

Pirmo muzeja ekspozīciju izveidoja Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja darbinieces Beāta Krajevskā un Jadviga Mamedova.

Līdz ar muzeja atklāšanu cilvēki vairāk sāka interesēties par savu dzimtu vēsturi, meklēt senus priekšmetus, mēbeles, darbarīkus u.c. Tas bija lielākais ieguvums – apjaušot savu senču dzimtas saknes, veidojās godbijība pret paaudžu atstāto mantojumu.

B. Krajevskā savās atmiņās raksta: "Saulainais 1969. gada 21. jūlijs – muzeja atklāšanas diena, tik ļoti nozīmīga Ainažu pilsētas kultūras dzīvē. Jau no agra rīta pie muzeja rosījās cilvēki: veda krēslus, solus, tribīnes. Muzeja durvis bija slēgtas un durvju priekšā pārlīkta sarkana lente. Bija gaidāmi ciemiņi no Rīgas un Tallinas. Rīdzinieki atbrauca ar diviem autobusiem, ieradās arī Latvijas Radio ļaudis. No Tallinas atbrauca Antss Perna (Tallinas kuģniecības muzeja direktors), no Pērnavas Roberts Kurgo (Ainažu jūrskolnieka M. Kurgo dēls) ar ģimeni. Tepat bija arī vietējās avīzes korespondenti. Ap plkst. 14.00 Jānis



D. Micānes-Zālītes lugas "Vidzemes Kolumbs" prezentācijas dalībnieki pie muzeja ēkas. 2013. gada 10. augusts.

Skolis pārgriezta sarkano lenti un muzeja atslēgas nodeva Arvīdam Vētram kā nākamajam muzeja vadītājam."

Pirmie muzeja vadītāji, kas pameta savu labi iekārtoto dzīvi Rīgā un atnāca uz tikko atvērto muzeju Ainažos, bija Arvīds un Velta Vētras.

V. Vētra savās atmiņās stāsta: "Viss sākās no nulles punkta, mums nebija ne dzīvokļa, ne pieraksta, bet bija sirdij tuvs darbs. Tā bija K. Valdemāra iecere – 1864. gadā Ainažos atvērt jūrskolu, tagad šī viņa doma jāatspoguļo muzejā. Pirmais gads. Jau no pirmajām darba dienām sākās bijušo Ainažu jūrskolnieku apzināšanas darbs. Devāmiem kājām gar piekrasti no Skultes līdz Ainažiem. Šo ceļu uz Ainažu jūrskolu kājām mēroja arī jūrskolnieki. Muzeja fondos radās pirmie materiāli.

Mazliet pastāstīšu par Ainažu jūrskolas absolventiem un salidojumiem muzejā. Pirmā tikšanās ar Ainažu jūrskolnieku notika jau 1969. gada rudenī. Uzaiicinājām kapteini Jāni Putniņu no Skultes, viņš atbrauca kopā ar dzīvesbiedri un tālbraucēja kapteiņa Muskara dzīvesbiedri (pats kapteinis Muskars jau sen atradās citā saulē). Putniņš pastāstīja par savām skolas gaitām jaunajā jūrskolas ēkā sagatavošanas klasē. Skolotāji bijuši stingri, ar augstām prasībām gan pret sevi, gan audzēkņiem. No skolas laikiem kapteinim bija saglabājušās tikai formas tērpa pogas, kuras tad arī nodeva muzejam. No formas tērpa sieva sev esot pašuvusi svārkus, kas, tāpat kā žakete, novalkāti. Kapteinis Putniņš bija ļoti sirsnīgs, atsaucīgs un labsirdīgs. Arī viņa mājā valdīja sirsnīga gaisotne. Nākamajā tikšanās reizē Ainažos ieradās Rīgas K. Valdemāra jūrskolas absolventi un viņu pēcnācēji. Un tā šīs tikšanās kļuva par labu tradīciju. Tās notika katru gadu rudenī.



Piemīņas brīdis Ainažu kapos. Centrā J. Bērziņš, Latvijas Jūras akadēmijas rektors; aizmugurē no kreisās: G. A. Zeibots, viceadmirālis; A. Ikaunieks, tālbraucējs kapteinis, jūrniecības darbinieks; I. Erdmane, Ainažu jūrskolas muzeja vadītāja; G. Zakss, tālbraucējs kapteinis, zvejniecības un valsts darbinieks; K. Radziņa, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja direktore. 2013. gada 22. maijs.



Latvijas jūrnieru salidojums Ainažos. Latvijas Jūras administrācijas direktors J. Krastiņš un Ainažu muzeja vadītāja I. Erdmane. 2013. gada 22. maijs.

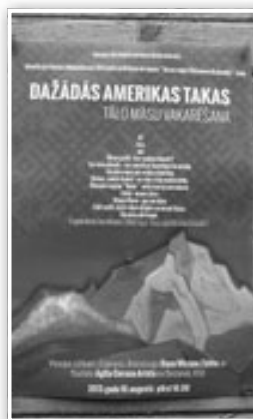
Vecie tālbraucēji kapteiņi bija ar augstām morālajām un ētiskajām īpašībām. Nosvērti, atbildīgi, bet reizē arī dzīvespriecīgi. Atmiņās bieži kavējās pie tiem laikiem, kad viņu kuģi braukuši zem Latvijas karoga. Saietos skanēja vecās jūrnieru dziesmas, nostāsti un kvēlas ilgas pēc brīvas Latvijas.

Tālbraucējs kapteinis Hugo Legzdiņš kādā vēstulē 1993. gadā rakstīja: "Es bieži atceros tos brīžus, kad tikāmies Ainažos. Tur bija mīlestība, siltums, latviskums."

Salidojumos piedalījās arī igauņu kapteinis – Roberts Kurgo un Ainažu jūrskolas kādraizējais audzēknis Avo Sādre.

Pamazām Ainažu jūrskolnieki aizgāja mūžībā, viņu vietā stājās Rīgas K. Valdemāra jūrskolas absolventi, viņu vidū vecais līvis Oskars Stalts un iznesīgais zemūdenes "Ronis" komandieris Hugo Legzdiņš. Tā mūsu ģimenes dzīve savijās ar darbu! Muzejā

ir tikai ekspozīcija, bet fondi – materiāli ir jāiegūst, jāpēti. Mazpamazām viss sāka veidoties un krāties. Ekspozīti bieži vien "atnāca paši". Bet mēs savās brīvajās dienās arī gājām gar Vidzemes jūrmalu, apmeklējām Vitrupi, Skulti, Dunti un tā visu piekrasti. Posmā līdz pat Pērnavai visās mājās, kurās bija mituši tālbraucēji kapteiņi, joprojām atradās kapteiņa istaba ar viņa lietotām



D. Micānes-Zālītes lugas "Vidzemes Kolumbs"
prezentācija. 2013. gada 10. augusts.

mēbelēm un citām personīgām lietām. Šīs istabas netika apdzīvotas, bet lolo-
tas, sargātas un uzpostas.

Arī ainažnieku attieksme pret muzeju toreiz bija pretimnākoša, atbalsts no
visām iestādēm un iedzīvotājiem. Ja vien kāds ko atrada savas mājas bēniņos,
tūlīt tas tika atdots muzejam..."

Tik veiksmīgi iesākts darbs, tik daudz savāktu materiālu! Muzejs kļuvis plaši
pazīstams, iecienīts un populārs. Un nu šis darbs prasa labus turpinātājus. Būs
jāpieliek lielas pūles, lai noturētos iepriekšējo darbinieku līmenī.

Mums paveicās, jo iemīlējām šo vietu, šo darbu un apkārtnes ļaudis. Un tā
pamazām darbs kļuva par dzīvi.

Pašlaik muzeja krājumā jau glabājas ap 10 000 vienību. To vidū nozīmī-
gākās kolekcijas ir Ainažu kartes, jūrskolnieku diplomu, mācību pieraksti,
grāmatas, fotogrāfijas, navigācijas instrumenti, burukuģu būves darbarīki,
jūrnieku sadzīves priekšmeti u.c. Šobrīd iegūt kādu vēsturisku materiālu par
Ainažu jūrskolu, tās audzēkņiem, burukuģu būvi un citām vēstures liecībām
ir aizvien grūtāk.

Īpaši nozīmīgas ir Ainažu jūrskolnieku bērnu un mazbērnu atmiņas. Tajās
vēlākie kapteiņi un stūrmaņi ieraugāmi pavisam citā gaisotnē, ar saviem ti-
kumiem un arī netikumiem. Darba gaitās esmu tikusies ar daudziem Ainažu
jūrskolas absolventu radiniekiem un ievērojusi, ka viņiem ir daudz kopīga – no
tēviem un tēvu tēviem mantotais kapteiņu un stūrmaņu sīkstums un spīts, lielā
atbildības sajūta, cieņa pret saviem vecākiem, darba tikums. Šie cilvēki ir per-
sonības. Jūras vilki tieši savu bērnu audzināšanā daudz nepiedalījās, jo dzīves
lielākā daļa taču tika aizvadīta jūrā, tomēr paraugs jau bija viņu dzīve, tā daudz-
reiz lika saņemties un palikt cilvēka vārda cienīgam pat bezcerīgās situācijās.

Šos jūrskolnieku radiniekus mēs, muzejnieki, mēdzam dēvēt par muzeja
"dzīvajiem eksponātiem". Pie jūrskolnieku dēliem un meitām allaž tikām

gaidīti un uzņemti kā savējie. Mīļā atmiņā palikušas jūrskolnieka Jāņa Ērmaņa meitas Valmieras pagasta "Ķempēs".

Arī Ainažu muzejā, savu tēvu un vectēvu senajā skolā, šie ļaudis vienmēr ir, bija un būs gaidīti. Kapteiņa Artūra Martinsona mazdēls Edmunds Freibergs (Nacionālā teātra režisors) par savu vectēvu: "Savu vectēvu nekad neesmu redzējis, neesmu sēdējis viņam klēpī. Viņš nav mani ucinājis, stāstījis par saviem tālajiem braucieniem, kad ar buru kuģi ceļojis arī uz Ameriku. Otrā pasaules karā vectēvs traģiski gāja bojā, viņa kapavieta ir Kronštatē. Līdz zināmam laikam vectētiņš mums bija pasveša lēģenda. Bet šeit, Ainažos, jutos, it kā būtu ar viņu saticies. Paldies muzejam, ka devāt man šo vienreizīgo iespēju."



"Kaķēns, kurš atteicās no jūras skolas".

Jūrnieki, būdami ticīgi ļaudis, dzīvoja pēc Dieva likumiem – nekad nedarīt otram to, ko pats nevēlies saņemt; viņi nekad neaizmirsu pateikties Dievam par dzīves dāvanām, savās likstās un nelaīmēs palāvās uz Dievu. Īpaši ticīga bija jūrnieku Kozenkrānīšu dzimta. Dieva mīlestība dzīvo vēl šodien dzimtas pēcteča Gunvara Ilusa sirdī.

Daudzi šeit jau minētie un nemiņētie ļaudis ir palīdzējuši jūrskolas muzejam krājuma papildināšanā, pasākumu rīkošanā u.c. Liels paldies!

Arī 2013. gads deva mums, muzejniekiem, iespēju tikties ar vēl neiepazītiem Ainažu jūrskolas absolventu radiniekiem.

Ainažu jūrskolas skolotāja Rūdolfa Valtera mazdēls Eriks Norkross (filmu kompānijas "Ruhm pluss null" produ-

cents) vāc materiālus par savu vectēvu. Interesanti materiāli jau iegūti Igaunijā, kā arī ASV, kur R. Valters dzīvojis emigrācijā. Mazdēls ir iecerējis uzņemt filmu par savu vectēvu.

Pagājušajā gadā biežs viesis mūsu muzejā bija Ainažu jūrskolas absolventa Juri Jurgensona mazdēls Ēro Jurgensons. Strādājot muzeja krātuvē, viņš ieguva daudz interesantu materiālu par savu vecotēvu.

Emocionāla bija tikšanās ar Ainažu jūrskolas absolventa Hermana Dzirnupa mazmazmeitu zvērinātu advokāti Ievu Bandenieci. Viņa par savu vecvectēvu bija daudz dzirdējusi, bet nekad nebija redzējusi viņa foto. Nu muzejā pirmo reizi viņa to ieraudzīja. Šī tikšanās advokāti saviļņoja līdz asarām.

Nereti starp muzeja apmeklētājiem ir cilvēki, kas interesējas par saviem radiniekiem, viņu saistību ar jūrskolu. Viņiem līdzī ir fotogrāfijas, dokumenti. Rīdziniece Maija Unferihte muzejam uzdāvināja sava tēva Ainažu jūrskolas absolventa Augusta Vitola dzimšanas apliecību, diplomu, vairākas fotogrāfijas.

Mūsu muzejam par labu tradīciju jau piecu gadu garumā kļuvusi sadarbība ar kaimiņvalsts kolēģiem. Muzejā tapušas vairākas Igaunijas (Sāremas) mākslinieku izstādes. Nesen aizsākām arī draudzību ar Pērnavas jaunatvērto muzeju, apmeklējām viņu jauno ekspozīciju. Bijām sajūsmā un iesakām šo moderno muzeju apmeklēt arī citiem!

Liels notikums muzeja dzīvē 2013. gada vasarā bija režisores Daces Micānes-Zālītes lugas "Jūras sāga. Vidzemes Kolumbs" priekšlasījums. Pasākumu kuplināja flautiste no Bostonas Agita Cerusa-Arista. Viesu vidū bija skaistās baltās formās tērpušies kuģu kapteiņi no Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas.

Luga stāsta par Ainažu jūrskolas absolventa tālbraucēja kapteiņa Pētera Šnora dzīvi un slaveno jūrasbraucienu, kad viņš pašu būvētā buru kuģī "Rota" šķērsoja Atlantijas okeānu, sasniedzot Dienvidamerikas pilsētu Rosario. Lugas ideja autorei radās pirms desmit gadiem, kad Rīgas dome pasūtīja darbu par godu pirmajai burinieku regatei Latvijā. Kā šodien atceros to auksto nedēļas nogali, kad Dace pieteica vizīti un pa slidenajiem ceļiem traucās uz Ainažiem. Dace stāsta: "Pirms tam Ainažos nekad nebiju bijusi, bet zināju, ka man turp ir jāaizbrauc. Izklāstīju Ivetai savu plānu, viņa man uzdāvināja grāmatu "Jūras vilki vēstulēs". Naktī lasot atradu stāstu par kapteini Pēteri Šnori. Uzreiz sapratu, ka te ir saistošs materiāls, un nu, pēc desmit gadiem, tapusi luga. Lugas mērķis ir atcerēties latviešu burinieku zelta laikmetu un caur lugas varoni Pēteri Šnori runāt par cilvēka neierobežotajām spējām izzināt pasauli,



Ainažu jūrskolas muzejā. Centrā J. Spridzāns, tālbraucējs kapteinis, jūrniecības darbinieks. 2013. gada 10. augusts.



D. Micānes-Zālītes lugas "Vidzemes Kolumbs" prezentācijas dalībnieki. 2013. gada 10. augusts.



Ainažu jūrskolas muzeja ēka, 2014. gads.

meklējot aizvien jaunus horizontus. Dzīves ass mūžīgi būs mīlestība, bet tās dažādās šķautnes un virsotnes – sieviete, jūra un dzimtene.”

Arī kapteiņi uzsvēra, ka luga mūsdienās ir aktuāla. “Svinot Ainažu jūrskolas 150 gadus, luga varētu būt labs

sākums jūrniecības popularizēšanai. Tā ir dziļi pārdomāta un satur daudz precīzu vārdu, kas cilvēkus uzrunās,” sprieda kapteinis Jāzeps Spridzāns. “Latvieši arī mūsdienās ir labi jūrasbraucēji, ir gūti panākumi, bet par tiem tautā nerunā. Mēs esam piektajā vietā Eiropā pēc jūrnieku skaita, un mums ir 12 tūkstoši starptautiski sertificētu jūrnieku, kuri brauc pasaules flotē, jo Latvijai nav daudz kuģu.” Arī kapteinis Ēvalds Grāmatnieks atzina, ka luga varētu būt patriotisma sauciens.

Vēl pagājušajā vasarā muzeja apmeklētājus priecēja koris no Handevitas ar jūras dziesmām. Koristi jutās ļoti pagodināti uzstāties vietā, kur atradās Baltijā pirmā jūrskola.

Ilggadējais jūrnieku salidojums ievadīja Ainažu jūrskolas 150. gadskārtu. Tajā kā ierasts tikās visi tie, kuriem tuva jūra, saule un vējš.

Salidojums tradicionāli sākās ar piemiņas brīdi vecajos jūrnieku kapos, kur, sākot uzrunas un noliekot ziedus, tika godināti aizsaulē aizgājušie jūrniecības nozares aizsācēji.

Šā pasākuma laikā atklājām arī jaunu ekspozīciju – tālbraucēja kapteiņa, muzeja labvēļa Antona Ikaunieka meitas Irinas Volkovičas izšūto gleznu izstādi “Kapteiņa meitiņas salons”.

Salidojuma saviesīgajā daļā pie muzeja namdurvīm tika atklāta skulptūra “Kaķēns, kurš atteicās no jūras skolas”. Skulptūras ideja tapa, kad mazai meitenītei, cītīgi pētot muzeja ekspozīciju, radās jautājums: “Kur tad ir uz jūrskolu atsūtītie kaķēni?”

Atkal viens gads ir aizvadīts. Nu esam lielās jubilejas priekšvakarā. Darāmā būs daudz.

Lai pa visu Latviju kā atgādinājums, kā slavinājums Ainažu kuģinieku entuziasmam un spējai iedrikslēties izskan: ja neko necels, nebūs spāru svētku!■

Iveta Erdmane

Jūrniecības gadagrāmatai 2013

POLITIKĀ



No kuras puses pūš politiskais vējš?

Politika tiek taisīta dažādi, un tas, ka mēdz teikt – politika ir viena netīra padarīšana, droši vien nav bez pamata. Nu kaut vai politiskā kņada, kas 2013. gadā bija sacelta ap mūsu lielajām ostām. Ostu eksperti pamatoti pauž bažas, ka aiz runām par reformām varētu slēpties mērķis privatizēt Latvijas nacionālo bagātību – ostas. Izskanēja ieteikums apsvērt iespēju izmantot akciju pirmreizējā publiskā piedāvājuma stratēģiju un kotēt akcijas fondu biržā. Citiem vārdiem runājot, izskanēja aicinājums privatizēt Latvijas ostu pārvaldīšanu.

Interesanti, ka skaļi netiek runāts par vēl vienu ieteikumu, kas, paldies Dievam, neizgāja cauri, un tas bija – atcelt speciālās ekonomiskās zonas statusu, kas šobrīd ir visām lielajām ostām. Vai tas ir mēģinājums stiprināt Latvijas ostu uzņēmumu konkurētspēju?

Vai tikai patiesība nav tāda, ka kāds mūsu ostas ir nolūkojis kā gardu kumosu un mērķtiecīgi dara visu, lai savu projektu realizētu un atņemtu Latvijai pēdējo, kas tai palicis – ostas?

ES JŪRLIETU POLITIKA

ES jūrlietu politika aptver jūras transportu, konkurētspējīgus šīs nozares uzņēmumus, nodarbinātību, zinātnisko pētniecību, zivsaimniecību un jūras vides aizsardzību. Mērķis ir nodrošināt ekonomisko attīstību un vienlaikus gādāt par vides ilgtspēju.

Efektivitāte un veiktspēja Eiropā ir visai atšķirīgas. Daudzas ES ostas darbojas ļoti sekmīgi, piemēram, Roterdama, Antverpene un Hamburga, kurās apstrādā 20% visu kravu. Tomēr ne visas ostas piedāvā tikpat augsta līmeņa pakalpojumus. Ostu tīkla savienojumi un tirdzniecības plūsmas ir labi attīstītas Eiropas ziemeļu daļā, bet ne tik labi dienvidos. Ostām jābūt gatavām nākotnei. Tas nozīmē, ka jāuzlabo vietējie savienojumi ar plašākiem autoceļu, dzelzceļa un iekšējo ūdensceļu tīkliem, pilnībā jāoptimizē pakalpojumi, lai vislabāk izmantotu ostas pašreizējā situācijā, un jārada tāds uzņēmējdarbības klimats, kas piesaistītu ieguldījumus, kuri ir tik ļoti vajadzīgi, lai uzlabotu kapacitāti tā, kā tas nepieciešams.

EIROPAS OSTAS

Eiropas Savienībai ir pasaulē lielākā jūras teritorija (1200 ostu) un pasaulē lielākā tirdzniecības flote. Ārējā tirdzniecībā jūras ceļu izmantojuma īpatsvars ir 90%, iekšējā ES tirdzniecībā – 40%. Caur ostām no ES eksportē un no pārējās pasaules ES importē 74% no kravu kopējā apjoma.

OSTĀS PIEAUGS KRAVU APJOMS

Ņemot vērā pat vispieticīgākās ekonomikas izaugsmes prognozes, gaidāms, ka kravu apjoms ostās līdz 2030. gadam palielināsies par 57%, gandrīz noteikti izraisot pārslogotību. Pēc 20 gadiem simtiem Eiropas jūras ostu saskarsies ar nopietnām problēmām tādās jomās kā veiktspēja, ieguldījumu nepieciešamība, ilgtspēja, cilvēkresursi un integrācija ar ostu pilsētām un reģioniem.

OSTĀM JĀPIELĀGOJAS

Priekšlikumā par ES ostu politikas pārskatīšanu galvenā uzmanība pievērsta Eiropas transporta tīkla ostām, kurās apkalpo 96% preču un 95% pasažieru, ko ES ostu sistēmā pārvadā tranzītā. Pirmkārt, ja ostas vēlas pielāgoties jaunajām ekonomikas, nozares un sociālajām prasībām, tajās jābūt konkurenci veicinošai un atvērtai uzņēmējdarbības videi. Pakalpojumu sniegšanas brīvībai bez diskriminācijas jābūt vispārējam principam. Lai gan gadījumos, kad platība ir ierobežota vai sabiedrība pauž interesi, atbildīgajai ostas pārvaldei jānodrošina, ka lēmumi, ar kuriem atļauj piekļuvi tirgum, ir pārredzami,

proporcionāli un nediskriminējoši. Komisija lēš, ka līdz 2030. gadam ostās izveidos līdz 165 000 jaunu darbvietu.

VĒL DAUDZ NESKAIDRĪBU

Tā sauktā Sēra emisijas direktīva vispirmām kārtām paredz ES likumdošanā ieviest jaunus standartus, par kuriem jau 2008. gadā vienojās IMO. Striktāki standarti jau tagad ir paredzēti SOx emisijas kontroles zonās (Baltijas jūra, Ziemeļjūra un Lamanša šaurums), kur sēra saturs degvielā nedrīkst pārsniegt 1% no masas līdz 2015. gadam, bet pēc tam – 0,1% no masas.

Savukārt pārējos ES ūdeņos varēs izmantot degvielu, kuras sēra robežlīmeņi būs 3,5% no aptuveni 2014. gada vidus (18 mēneši no jaunās direktīvas stāšanās spēkā) un 0,5% no 2020. gada.

“Tā kā ES dalībvalstis Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā ir piekritušas striktākiem standartiem sēra emisijas kontroles zonās, ir skaidrs, ka pienācīga vērība būtu jāpievērš godīgas konkurences nodrošināšanai kuģniecības sektorā. Atšķirīgi ierobežojumi dažādos Eiropas piekrastes ūdeņos nostāda kuģniecības uzņēmumus Baltijas jūrā, Ziemeļjūrā un Lamanša šaurumā neizdevīgākos konkurences apstākļos,” atzīst ES deputāts Roberts Zīle.

Īstermiņā var palielināties zema sēra satura degvielas cenas, un nav īstas skaidrības par šādas degvielas pieejamību vajadzīgajā daudzumā. Kuģniecības uzņēmumiem būs jāveic ieguldījumi tehnoloģijās, bet ostām jānodrošina atbilstošas uzņemšanas iekārtas kuģiem, kas izmanto izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas.



R. Zīle: “Vides ieguvumu efekts var izrādīties neliels, jo pašlaik pa jūru pārvadājamās kravas degvielas satura ierobežojumu dēļ turpmāk var būt izdevīgāk pārvadāt pa sauszemi, līdz ar to palielināsies noslodze ceļiem un kaitējums videi.” ■

IMO ASAMBLEJA LEMJ – AUDITI BŪS OBLIGĀTI



Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) Asamblejas 28. sesijā, kas no 25. līdz 29. novembrim notika Londonā, piedalījās Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš un valdes priekšsēdētāja padomnieks Ansis Zeltniņš.

Viens no svarīgākajiem sesijā pieņemtajiem lēmumiem bija IMO Instrumentu ieviešanas kodeksa (*IMO Instruments Implementation Code*) vai 3 I kodeksa apstiprināšana.

Šis kodekss paredz, ka IMO auditi, kas līdz šim bija brīvprātīgi, no 2016. gada būs dalībvalstīm obligāti.

“Asamblejas lēmums bija gala rezultāts, līdz tam pie šī jautājuma strādāja vairākas IMO komitejas. Sarežģītākais jautājums bija formulējumu un nosacījumu maiņa visos pakārtotajos dokumentos. Tieši par šiem jautājumiem lielākās debātes izraisījās arī Asamblejas sesijas laikā. Piemēram, ASV vēlējās daļu formulējumu saglabāt ieteikumu, nevis obligātu nosacījumu formā, un tas radīja problēmas. Notika arī vairākas Eiropas valstu viedokļu koordinācijas sanāksmes. Taču galu galā izdevās rast ieinteresētajām pusēm pieņemamu variantu, kas ļāva apstiprināt kodeksa formulējumu,” pastāstīja A. Zeltniņš.

Viņš piebilda, ka 3 I kodeksa apstiprināšana ļaus IMO pārstāvjiem sekot līdzi tam, kā dalībvalstis norisinās pats IMO apstiprināto instrumentu ieviešanas process. Jāpiebilst, ka Latvijā IMO instrumentu ieviešanas audits brīvprātīgi tika veikts jau 2010. gada oktobrī.

IMO Asamblejas sesijā tika izskatīta arī virkne tradicionālu jautājumu – par gada pārskatu, budžetu nākamajiem diviem gadiem, tāpat notika arī IMO Padomes vēlēšanas. Padome ir IMO operatīvās pārvaldes instruments, kas darbojas Asamblejas sesiju starplaikos. Automātiski Padomē iekļūst 10 valstis, kas veic lielākās iemaksas organizācijas budžetā, un organizācijas 10 vadošās valstis pēc jūrniecība interesēm – flotes lieluma, piekrastes garuma u.c. Tās ir Ķīna, Grieķija, Itālija, Japāna, Norvēģija, Panama, Korejas Republika, Krievijas Federācija, Lielbritānija, ASV, Argentīna, Bangladeša, Brazīlija, Kanāda, Francija, Vācija, Indija, Nīderlande, Spānija un Zviedrija. Vēl 20 vietas Padomē tiek sadalītas balsojot, tādēļ valstis, kas uz šīm vietām kandidē, veic lielu darbu, lai sevi prezentētu un reklamētu. Uz nākamajiem diviem gadiem Padomē tika ievēlētas Austrālija, Bahamas, Beļģija, Čīle, Kipra, Dānija, Indonēzija, Jamaika, Kenija, Libērija, Malaizija, Malta, Meksika, Maroka, Peru, Filipīnas, Singapūra, Dienvidāfrika, Taizeme un Turcija.■

IMO CENŠAS SAMAZINĀT ADMINISTRATĪVO SLOGU

2013. gada 7. maijs iezīmēja sākumu sešu mēnešu ilgām IMO konsultācijām par administratīvā sloga samazināšanu.

IMO atzīst, ka dažas tās izvirzītās administratīvās prasības var kļūt nevajadzīgas. Tas būtu izdevīgi, jo palīdzētu atbrīvot resursus, ko IMO varētu novirzīt lielo stratēģisko mērķu sasniegšanai – kuģošanas drošības uzlabošanai un negatīvās ietekmes uz vidi samazināšanai.

Jautājuma apspriešanā var piedalīties ikviens interesents, bet īpašas mērķgrupas ir jūrniecībā ieinteresētās puses, tai skaitā:

- uzņēmumi un to īpašnieki;
- karoga, ostas vai piekrastes valsts;
- ražotāji un iekārtu piegādātāji;
- jūras administrācijas;
- kapteiņi un kuģu apkalpes;
- ostu pārvaldes;
- kuģu būvētāji un kuģu remontētāji.

IMO ģenerālsēkretārs Koji Sekimizu: "Jau sen ir sajūta, ka šajā nozarē tiek izšķērdēts pārāk daudz papīra, un mūsu centieni ir labs piemērs šīs problēmas risināšanai, tāpēc es aicinu iespējami vairāk interesentu piedalīties apspriešanā, jo, tikai iegūstot iespējami plašu informāciju, var pieņemt pareizus lēmumus."

Apspriešanas process ilgs līdz šā gada 31. oktobrim. Tad tiks analizētas atbildes un noteiktas tās administratīvās prasības, kas tiek uztvertas kā slogs.

Anketas, kas atrodamas IMO tīmeklī (<http://www.imo.org/OurWork/rab>), iesniedzamas elektroniski.■

GEF-UNDP-IMO "GLOBALLAST" PARTNERĪBAS PROJEKTS SAŅEM STARPTAUTISKO JŪRNICĪBAS BALVU

Sestās Starptautiskās jūrniecības balvas pasniegšanas ceremonijā, kas notika Dubajā šā gada 15. maijā, Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO) saņēma labākā novatoriskā projekta balvu par centieniem paātrināt starptautisko sadarbību, lai rastu inovatīvu tehnoloģisko risinājumu kuģu balasta ūdeņu problēmai. Žūrija izskatīja vairākus radošus projektus, ko bija iesniegušas starptautiskās un reģionālās jūrniecības organizācijas, tomēr balvu nolēma piešķirt GEF-UNDP-IMO "GloBallast" partnerības projektam. Projekts tiek realizēts ar IMO un Pasaules vides fonda (GEF) atbalstu un sadarbībā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Attīstības programmu (UNDP).■



ASĀS CĪNĀS PANĀKTA VIENOŠANĀS PAR HELCOM BALTIJAS JŪRAS DEKLARĀCIJU

2013. gada 3. oktobrī HELCOM ministru līmeņa tikšanās laikā pēc ļoti grūtām un garām sarunām tomēr tika panākta vienošanās par Baltijas jūras deklarāciju. Galvenās domstarpības izvērtās par slāpekļa emisiju (NECA) samazināšanu kuģiem, un diemžēl iesaistītās puses nebija spējīgas vienoties par labāko iespējamo variantu.

"Ir pilnīgi skaidrs, ka vides ministri daudzās no Baltijas jūras reģiona valstīm nespēj stāties pretī citu nozaru ministriem un sektoriem, lai aizstāvētu reģiona veiksmīgu attīstību, kas iespējama, tikai atveseļojot jūras ekosistēmu," norāda Ingus Purgalis, Pasaules Dabas fonda Baltijas jūras programmas vadītājs Latvijā.



"Ne tikai nevalstiskās organizācijas, bet arī dažas no valstīm, kas piedalījās HELCOM ministru līmeņa sanāksmē, bija neapmierinātas ar slikto sniegumu Baltijas jūras rīcības plāna izpildē. Šīs vājās ambīcijas sakārtot situāciju ir rezultāts īstermiņa ekonomiskajām interesēm. Baltijas jūras vides atveseļošana tiek uzskatīta par nevajadzīgām izmaksām, nevis

investīcijām reģiona ilgtspējīgā nākotnē. Sarunās netiek pietiekami uzsvērts fakts, ka ekoloģiski vesela Baltijas jūra ir ekonomisks stimuls reģionam," norāda Ingus Purgalis.

Nesen publikotais "Boston Consulting Group" ziņojums "Baltijas jūras biznesa plāns", ko pasūtījis Pasaules Dabas fonds, parāda, ka, uzlabojot jūras stāvokli, reģions līdz 2030. gadam varētu iegūt 550 000 jaunu darba vietu un palielināt ikgadējo pievienoto vērtību par 32 miljardiem eiro.

"Viens no iemesliem, kāpēc progress ir tik niecīgs, ir valstu, ministriju, dažādu valdības struktūru, kā arī publiskā un privātā sektora pārāk vāja sadarbība. Tas samazina iespēju īstenot aktivitātes, par kurām valstis ir vienojušās," norāda Ingus Purgalis. "Jā, Latvija ir izdarījusi vairākas labas lietas jūras stāvokļa uzlabošanai, cenšoties sakārtot ūdenssaimniecību, aizliedzot fosfātus veļas pulveros, bet tā ir tikai neliela daļa no nepieciešamajām darbībām. Vājā un sabiedrībai nedraudzīgā lauksaimniecības politika, nepietiekami kontrolētā ostu darbība, zivsaimniecības krīze un absolūti neholistisks skatījums uz jūras resursu izmantošanu ir galvenās problēmas un nākotnes izaicinājumi Latvijai."

"Kaut arī valstu vides ministri ir publiski pauduši nodomu glābt Baltijas jūru, viņu pasivitāte un neizdarītie darbi runā skaļāk par vārdiem," norāda Pasaules Dabas fonda pārstāvji. "Diemžēl uz HELCOM tikšanos ir devušies nepareizie ministri. Daudzos gadījumos vides ministriem nav ne mandāta, ne politiskās varas, lai īstenotu pasākumus Baltijas jūras situācijas uzlabošanai."

"Ja valdības nemainīs pieeju Baltijas jūras aizsardzībai, viss izstrādātais plāns izgāzīsies," uzskata Ingus Purgalis. "Baltijas jūras veselība nav tikai vides aizsardzības, bet arī ekonomisks un sociāls jautājums, tādēļ rūpes būtu jāuzņemas ne tikai vides ministriem, bet arī ekonomikas, finanšu, lauksaimniecības, zivsaimniecības ministriem un citām atbildīgajām amatpersonām."

HELCOM ministru tikšanās notika Kopenhāgenā, Dānijā, un to apmeklēja arī Latvijas vides ministrs Edmunds Sprūdžs.■

BALTIJAS JŪRAS PLĀNOŠANA

Viss atrodas nemītīgā kustībā. Mainās tautsaimniecības pieprasījums, pieaug vajadzība pēc enerģijas, arvien aktuālāks kļūst vides piesārņojuma jautājums un globālo klimata pārmaiņu problēma. Tiek prognozēts ostu kravu apgrozījuma pieaugums un ostu potenciāla palielināšanās. Iespējamā vēja parku attīstība, zvejniecība, ostas, pieaugošā saimnieciskā aktivitāte – tas viss izvirza noteiktas prasības un atstāj savu iespaidu gan uz kuģošanu, gan dabas resursu izmantošanu. Palielinās spiediens uz jūras ekosistēmu.

Lai nodrošinātu jūras telpas racionālu izmantošanu un ekosistēmu saglabāšanu, bija nepieciešams vienots instruments, kas kompleksi izvērtētu sociālos, ekonomiskos un vides jautājumus, risinātu konfliktsituācijas, atļautu vai aizliegtu noteiktas darbības jūrā. Par šādu instrumentu kļuva Baltijas jūras



plānošana, kas tika iekļauta vairākos Eiropas Savienības un Baltijas jūras reģiona dokumentos un iniciatīvās, tai skaitā ES Integrētajā jūrniecības politikā. Latvijas intereses jūrā galvenokārt saistītas ar valsts aizsardzību, kuģu ceļiem, drošu kuģošanu, ostu darbību, derīgo izrakteņu ieguvu, infrastruktūru (cauruļvadi, kabeļi u.tml.), zvejniecību, akvakultūru, zemūdens un piekrastes kultūras mantojumu, tūrismu un rekreāciju, dabas aizsardzību, krasta erozijas procesus mazināšanu un piekrastes aizsardzību, kā arī jūras un piekrastes ainavu.

UZZIŅAI

Plānots tiek viss: jūras gultne, ūdens slānis, ūdens virsma un gaisa telpa virs ūdens, kas pieļauj vienu un to pašu teritoriju izmantot vairākiem mērķiem. Plānošanā tiek ņemts vērā arī laiks, kas konkrēta jūras apgabala pielietojumu un pārvaldību var mainīt atkarībā no apstākļiem un sezonas.

Tā kā LR teritoriālie un ekskluzīvās ekonomiskās zonas ūdeņi ir starptautiskās kuģošanas telpa, būtiska loma plānojuma veidošanā ir VAS "Latvijas Jūras administrācija" (JA), kas īsteno valsts pārvaldes funkcijas jūrlietās. Saskaņā ar Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma 56. panta trešo daļu JA veiktie mērījumi tiek uzskatīti par oficiāliem hidrogrāfiskiem mērījumiem. Jūras administrācija piedalās arī projektā "Jūras telpiskās plānošanas ieviešana Baltijas jūrā (*BaltSea-Plan*)". Ņemot vērā JA pieredzi un funkcijas, kā arī uzkrāto informācijas bāzi un esošo tehnoloģisko nodrošinājumu, Jūras administrācija Baltijas jūras

plānojuma izstrādē ir galvenais sadarbības partneris, kas veic grafiskā materiāla sagatavošanu

Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam ir augstākais ilgtermiņa attīstības plānošanas dokuments Latvijā, kas uzsver nepieciešamību saskaņot jūras plānošanu, ilgtspējīgu piekrastes attīstību un jūras akvatorijas izmantošanas nodrošināšanu.■

KLIMATA PĀRMAIŅAS APDRAUD CILVĒCI

Gandrīz 200 valstu valdību pārstāvji Apvienoto Nāciju Organizācijas (ANO) Varšavas klimata pārmaiņu konferencē, kas notika 2013. gada novembrī, vienojušies par grafiku, pēc kura samazināt siltumnīcefektu radošo gāzu izplūdi visā pasaulē. Varšavā panāktā vienošanās paredz, ka valstis nākamā gada laikā apzinās tos uzdevumus, kurus tās apņemsies īstenot, lai sasniegtu kopīgo mērķi – nepieļautu postošas klimata pārmaiņas un Zemes vidējās temperatūras paaugstināšanos par 2°C.

Kā raksta "EU Observer", Klimata konferencē, kurā piedalījās valstu vadītāji un vides ministri, arī ANO ģenerālsekretārs Bāns Kimuns, politikas veidotāji sprieda par Klimata konvencijas un Kioto protokola ieviešanu un jaunu saistību uzņemšanos. Plašas diskusijas notika par pielāgošanos klimata



Stāvkrasts Jūrkalnē.

pārmaiņām, par zaudējumiem un postījumiem. Valstu valdības sagatavoja tekstu vispārējam klimata pārmaiņu nolīguma projektam, kas tiku parakstīts 2015. gadā Parīzē. Šis nolīgums aizstātu neveiksmīgo Kioto protokolu un stātos spēkā 2020. gadā.

ES Padomes pašreizējās prezidējošās valsts Lietuvas vides ministrs Valentīns Mazuronis: "Varšavas tikšanās ir svarīgs solis, lai īstenotu līdz šim pieņemtās saistības, lai rastu veidus, kā īstermiņa darbības padarīt vērienīgākas, un lai sagatavotu 2015. gada nolīgumu. Lai izstrādātu vērienīgas saistības 2015. gada nolīgumam, kas nodrošinās stabilu pamatu lēmumam Varšavā, ES ir ierosinājusi pakāpenisku procesu, tostarp arī novērtējuma posmu."■

UZZIŅAI

Kioto protokols ir ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām protokols, kura mērķis ir samazināt klimatam kaitīgo gāzu izmešus atmosfērā un cīnīties ar globālo sasilšanu. Tas tika pieņemts 1997. gada 11. decembrī Japānas pilsētā Kioto, taču stājās spēkā tikai 2005. gadā. Kioto protokola darbības pagarināšanu līdz 2020. gadam atbalstīja 27 Eiropas Savienības dalībvalstis, Austrālija, Šveice un astoņas industriālās valstis, kuras pašlaik rada 15% no pasaules kaitīgajiem izmešiem. Pirms Kanādas izstāšanās no Kioto protokola 2011. gadā to bija parakstījusi 191 ANO dalībvalsts, bet ASV ir vienīgā valsts, kas to ir parakstījusi, bet nav ratificējusi.

LATVIJA PAUŽ SAVU VIEDOKLI

Latvijas vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Edmunds Sprūdžs, uzstājoties ANO Varšavas klimata konferencē, norādīja, ka valstis nedrīkst vilcināties ar lēmumiem un rīcību, kas mazinātu klimata pārmaiņu ietekmi, un nekavējoties nepieciešams pāriet no runām pie darbiem.

Ministrs atzīmēja, ka klimata pārmaiņas ir viens no lielākajiem izaicinājumiem, ar kādiem cilvēcei nācies saskarties, un patlaban sabiedrība visā pasaulē ar cerībām raugās uz ANO konferences lēmumiem. Lai gan klimata pārmaiņu mazināšanā Eiropas Savienībā daudz jau tiek darīts, ir nepieciešama visu pasaules valstu vēl aktīvāka kopīga rīcība un sadarbība. "Zinātnieki jau pašlaik norāda, ka risinājuma meklēšanu un īstenošanu ilgāk atlikt vairs nedrīkstam, tādēļ aicinu rīkoties nekavējoties," pauda ministrs.■



ZINĀTNIEKI BRĪDINA PAR DRAUDIEM

Zinātnieki brīdina, ka kavēšanās klimata pārmaiņu ierobežošanā var novest pie nopietnām sekām. ANO zinātnieki prognozē, ka ap 2100. gadu, planētai sasilstot, cikloni vairākos reģionos var kļūt vēl daudz postošāki nekā, piemēram, taifūns "Haijan", kas 9. novembrī plosījās Filipīnās, laupot vairāk nekā 10 000 cilvēku dzīvības.

Kopš industriālās revolūcijas 18. gadsimta beigās gaisa temperatūra pasaulē paaugstinājusies vidēji par 0,8 grādiem pēc Celsija un, saglabājoties pašreizējiem tempiem, noteikti pieaugs vēl par vairāk nekā diviem grādiem pēc Celsija, ko pasaules valstis daudzās iepriekšējās ANO konferencēs jau

bija apņēmušās nepieļaut. Saskaņā ar ANO Starpvaldību klimata izmaiņu komisijas (IPCC) septembrī publicēto ziņojumu ar 95% pārliecību var apgalvot, ka no pēdējo 60 gadu laikā konstatētās globālās sasilšanas cēloņiem vairāk nekā pusi veido cilvēka darbība. Iepriekšējā ziņojumā 2007. gadā komisija savu pārliecību šajā jautājumā vērtēja ar 90%.



ANO Pasaules meteoroloģiskā organizācija (PMO) novembrī informēja, ka siltumnīcefekta gāzu emisija Zemes atmosfērā 2012. gadā ir sasniegusi jaunu rekordu un ka strauji augošo ekonomiku ietekmē pieauguma temps kļūst arvien ātrāks.

Pēc finanšu krīzes valstis ir pastiprināti pievērsušās ekonomikas izaugsmei, nevis ieguldījumiem atjaunojamās enerģijas attīstībā. Daudzas valdības, sevišķi Eiropā, bažijas, ka dāsns atbalsts atjaunojamajiem energoresursiem un citi klimata pārmaiņu ierobežošanas pasākumi dramatiski palielinās ierindas patērētāju rēķinus.

ANO Vispārējās klimata konvencijas izpildsekretāre Kristiana Figeresa pauda pārliecību, ka konference Varšavā bijis pēdējais brīdis, kad vēl iespējams ierobežot Zemes temperatūras paaugstināšanos par diviem grādiem pēc Celsija, salīdzinot ar pirmsindustriālā perioda līmeni.

Polija, kas šogad bija ANO klimata konferences rīkotājvalsts, uzskata, ka valstīm pašām būtu jāatļauj noteikt savus siltumnīcefekta gāzu emisijas griestus, nevis jāpakļaujas globālam diktātam. Šobrīd vairāk nekā 90% no patērētās elektroenerģijas Polija iegūst termoelektrostacijās, kurās tiek



izmantotas ogles. Protestējot pret Varšavas vēlmi saglabāt savu atkarību no fosilā kurināmā, vides aizstāvju organizācijas "Greenpeace" aktīvisti uz sešām Polijas spēkstacijām ar projektoru demonstrēja uzrakstus "Klimata pārmaiņas sākas šeit!" un "Vētras sākas šeit!".

Sešas vides aizstāvju organizācijas – "Greenpeace", "Oxfam", "ActionAid", Pasaules dabas fonds, "Friends of the Earth" un Starptautiskā arodbiedrību konfederācija pameta Varšavā notiekošās ANO klimata sarunas. "Organizācijas un kustības, kas pārstāv cilvēkus visās zemeslodes malās, nolēmušas, ka labākais veids, kā izmantot mūsu laiku, ir brīvprātīgi izstāties no Varšavas klimata sarunām," teikts organizāciju izplatītajā paziņojumā. "Varšavas klimata konferencē, kurai bija jākļūst par nozīmīgu ceļu taisnīgā pārejā uz ilgtspējīgu nākotni, netiks panākts burtiski nekas." Un šīm organizācijām izrādījās taisnība, jo, lai gan ES un vairāk nekā 80 citas valstis ir uzņēmušās siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas saistības līdz 2020. gadam, kopumā to apjoms vēl nav pietiekami liels, lai pasaulei izdotos nepieļaut globālo sasilšanu par vairāk nekā 2°C.■

PAR PAVEIKTO 2013. GADĀ

Saskaņā ar Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes atbalstīto Reklāmas pasākumu plānu 2013. gadam Latvijas lielo ostu pārvaldes, VAS "Latvijas dzelzceļš" un citi tranzīta un loģistikas jomā strādājošie uzņēmumi 2013. gadā kopīgi ir piedalījušies desmit starptautiskās transporta un loģistikas izstādēs, tādējādi apliecinot, ka Latvijas ostas un transporta uzņēmumi ir nozīmīgi spēlētāji starptautiskajā transporta un loģistikas arēnā. Izstādēs esam iepazīstinājuši ar Latvijas ostu un tranzīta jomā strādājošo uzņēmumu pakalpojumiem un jaunajiem projektiem.

LATVIJAS UZŅĒMUMU KOPĒJIE STENDI ŠOGAD TIKA VEIDOTI ŠĀDĀS IZSTĀDĒS:

- "TransRussia 2013", Maskava (Krievija)
- "InterTransport 2013", Odesa (Ukraina)
- "Transport & Logistic 2013", Minhene (Vācija)
- "TransCaspian 2013", Baku (Azerbaidžāna)
- "China – Eurasia Expo 2013", Urumči (Ķīna)
- "Transit – Kazakhstan 2013", Almata (Kazahstāna)
- "Transports un loģistika 2013", Minska (Baltkrievija)
- "CILF 2013" ("China International Logistics & Transportation Fair"), Šeņžena (Ķīna)
- "TransUzbekistan 2013", Taškenta (Uzbekistāna)
- "Logitrans 2013", Stambula (Turcija).

Par dalību izstādēs kopējā Latvijas nacionālajā stendā lēmumus pieņem Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) Reklāmas komisija. Komisijā darbojas Rīgas un Ventspils brīvostu, Liepājas SEZ pārvalžu, VAS "Latvijas dzelzceļš" un SIA "LDZ Cargo" pārstāvji. Reklāmas komisiju vada Sattiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis. Dalību izstādēs organizē ar Ostu attīstības fonda daļēju atbalstu, kura turētājs ir VAS "Latvijas Jūras administrācija".

Latvijas uzņēmumu dalība nozares desmit izstādēs 2013. gadā bija iespējama, izmantojot ES struktūrfondu līdzfinansējuma darbības programmas "Uzņēmējdarbība un inovācijas" papildinājuma apakšaktivitātes "Ārējo tirgu apgušana – ārējais mārketing" līdzekļus, ko administrē LIAA. Kopš 2011. gada, kad sākām iesniegt projektus programmas ietvaros, Ostu attīstības fondā atpakaļ esam saņēmuši gandrīz 30 tūkstošus latu. Minētā summa ietver 50% gan no izstāžu darba platības, stenda konstrukciju un mēbeļu nomas, gan darbinieku komandējuma izdevumiem.

“TRANSRUSSIA 2013”

23.–26. aprīlī Maskavā notika lielākā Krievijas starptautisko kravas pārvešanas, transporta un loģistikas izstāde un konference “TransRussia 2013”. Šogad Latvijas nacionālā stenda platība bija 366 m². Kopējā Latvijas ekspozīcijā ar savu uzņēmumu stendiem piedalījās 32 Latvijas uzņēmumi, vēl vairāki brīvostās strādājošie uzņēmumi izmantoja iespēju strādāt standā brīvostu nomātajā platībā.

Paralēli izstādei katru gadu Maskavā notiek konference “TransRussia”, kurā regulāri uzstājas kāds no Latvijas pārstāvjiem, prezentējot Latvijas transporta sistēmu un jaunākos projektus tranzīta jomā, kā arī īpašu uzmanību vēršot uz Latvijas tranzīta uzņēmumu pakalpojumu piedāvājumu Krievijas uzņēmumiem preču tranzītam no un uz Eiropu.

Šogad konferencē “TransRussia” ar prezentāciju “Latvijas transporta un loģistikas nozares iespējas sadarbībai ar Krieviju” uzstājās SM valsts sekretāra vietniece Džineta Innusa.

“INTERTRANSPORT 2013”

29.–31. maijā Odesā, Ukrainā, notika izstāde “InterTransport 2013”. Tajā bija iekārtots 8 m² liels informatīvs Latvijas stands, kurā bija pieejama informācija par Rīgas, Ventspils un Liepājas ostām un VAS “Latvijas dzelzceļš”.

Izstādes laikā stenda dalībnieki tikās ar Ukrainas uzņēmējiem un pārrunāja sadarbības iespējas gan konteineru vilciena “Zubr” ietvaros, gan izmantojot auto-transportu, iepazīstināja ar Latvijas transporta infrastruktūru kopumā un aicināja kravu pārkraušanai un uzglabāšanai izmantot Latvijas ostas.



Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ pārvaldes un Satiksmes ministrijas pārstāvji izstādē “InterTransport 2013”.

“TRANSPORT & LOGISTIC 2013”

4.–7. jūnijā Minhenē, Vācijā, notikušajā izstādē bija Latvijas nacionālais stands. Stenda kopējā platība bija 95 m², tajā strādāja Rīgas un Ventspils brīvostu un Liepājas SEZ pārvalžu un VAS “Latvijas dzelzceļš” pārstāvji, kā arī SIA “LDZ Cargo”, SIA “LDZ Cargo loģistika”, SIA “Ultima”, SIA “TVA grupa”, SIA “ALPA Centurms”, SIA “Riga Container Terminal”, SIA “Sungate”, SIA “Karlshamn

Express Baltic", SIA "Terrabalt", SIA "Noord Natie Ventspils termināls" un vēl citu uzņēmumu pārstāvji, kuri izmantoja izdevību, nenomājot atsevišķu platību, strādāt kopējā stendā, kā arī apmeklēt citu uzņēmumu standus.

6. jūnijā "LDz Cargo" meitas uzņēmuma "LDz Cargo loģistika" vadības pārstāvji izstādes ietvaros parakstīja sadarbības līgumu ar Kazahstānas loģistikas kompāniju "Kedentransserviss". Saskaņā ar parakstīto līgumu "LDz Cargo loģistika" kļūst par "Kedentransserviss" oficiālo aģentu Latvijas teritorijā un ir tiesīga slēgt līgumus "Kedentransserviss" vārdā kravu pārvadājumu organizēšanai.



Latvijas stends izstādē "Transport & Logistic 2013".

Izstādi apmeklēja ap 53 000 cilvēku no vairāk nekā 100 valstīm. Šī izstāde tiek pozicionēta kā pasaules lielākais un nozīmīgākais transporta un loģistikas pasākums. Šogad lielākais apmeklētāju skaita pieaugums bija no Ķīnas, Francijas, Krievijas un Turcijas.

Latvijas uzņēmumu pārstāvji pasākumu novērtēja ļoti atzinīgi, norādot, ka šogad Minhenes izstāde ir bijusi daudz produktīvāka nekā pavasarī Maskavā notikusī "TransRussia 2013", kuru agrāk mēs pozicionējām kā galveno nozares izstādi.

"TRANSBALTICA 2013"

6. jūnijā Rīgā notika jau 16. starptautiskā konference. To atklāja satiksmes ministrs A. Matīss. Konference ir vienīgais specializētais ikgadējais transporta nozares pasākums, kas jau 16. reizi tika rīkots Rīgā. Konferencē notika diskusijas par Baltijas transporta un tranzīta tirgu, īpašu uzmanību veltot nozares



Konferences "TransBaltica 2013" plenārsēde.

attīstības tendencēm un paredzamajiem izaicinājumiem turpmākajos gados. Konferencē piedalījās transporta jomas eksperti no Krievijas, Vācijas, Čehijas, Igaunijas, Gruzijas, Lietuvas un Latvijas, kopumā ap 150 nozares speciālistu.

Darbs konferencē bija organizēts trīs plenārsēdēs Rīgā, viesnīcā "Radisson SAS Daugava", un izbraukuma sesijā Ventspilī. Ventspilī konferences dalībnieki tika iepazīstināti ar brīvostas darbu un tur strādājošajiem uzņēmumiem.

"TRANSCASPIAN 2013"

Izstādē, kas 13.–15. jūnijā notika Baku, Azerbaidžānā, Latvijas nacionālā ekspozīcija bija iekārtota 36 m² platībā. Latviju izstādē pārstāvēja Satiksmes ministrija, Ventspils brīvostas un Liepājas SEZ pārvaldes, VAS "Latvijas dzelzceļš", SIA "LDZ Cargo" un Mērsraga osta. Latvijas uzņēmumiem dalība izstādē pavēra iespēju informēt Azerbaidžānas, citu Centrālāzijas valstu un starptautiskā transporta un loģistikas sektora pārstāvjus par Latvijas transporta infrastruktūras iespējām, īpaši ostu servisu, kravu tranzīta un loģistikas pakalpojumiem. Izstādē piedalījās aptuveni



Latvijas delegācija kopā ar vēstnieku H. Baumanis izstādē "TransCaspian 2013".

70 dalībnieku no 15 valstīm. Latvijas standu apmeklēja LR vēstnieks Azerbaidžānas Republikā Hārdijs Baumanis un Azerbaidžānas transporta ministrs Zija Mamedovs, kurš vairākkārt uzsvēra Latvijas un Azerbaidžānas veiksmīgi izveidojušos sadarbību un izteica patiesu gandarījumu, ka jau otro gadu pēc kārtas izstādē ir pārstāvēti Latvijas uzņēmumi. Z. Mamedovs uzsvēra arī Starpvaldību komisijas darba nozīmīgumu abu valstu sadarbības stiprināšanā. No Baltijas reģiona valstīm Latvija bija vienīgā, kas piedalījās izstādē. Azerbaidžāņu uzņēmēji izrādīja interesi par Latvijas ostu un VAS "Latvijas dzelzceļš" piedāvājumu, bet īpaši liela interese bija par kravu pārvadājumiem ar autotransportu.

"CHINA – EURASIA EXPO 2013"

Dalību izstādē, kas 2.–6. septembrī notika Urumči, Ķīnā, organizējam sadarbībā ar Latvijas Investīciju un attīstības aģentūru. Latvijas standā piedalījās Rīgas, Ventspils brīvostu un Liepājas SEZ pārvalžu pārstāvji, VAS "Latvijas



Latvijas delegācijā izstādē "China – Eurasia Expo 2013".

dzelzceļš", SIA "LDZ Cargo", SIA "DB Schenker" un SIA "Ave Trans". Izstādes ietvaros tika rīkots Ķīnas – Austrumeiropas valstu sadarbības seminārs, kurā ar prezentāciju par Latvijas transporta sistēmu un sadarbības piedāvājumu uzstājās LOTLP sekretārs Andris Maldups.

"TRANSIT – KAZAKHSTAN 2013"

18.–20. septembrī Almatā, Kazahstānā, notika lielākā un nozīmīgākā Vidusāzijas reģiona transporta un loģistikas izstāde "Transit – Kazakhstan 2013".

"Transit – Kazakhstan" ir transporta nozares nozīmīgākā izstāde Eirāzijā. Tajā ik gadus piedalās 100–120 uzņēmumu no vairāk nekā desmit pasaules valstīm, tostarp Ķīnas, kā arī līdz 4000 dažādu nozaru profesionāļu.

Šogad Latvijas nacionālā ekspozīcija bija 70 m² liela. Izstādē Latviju pārstāvēja ostu, dzelzceļa un loģistikas valsts un privātā sektora uzņēmumu pārstāvju delegācija Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieka Ulda Reimaņa vadībā. Stendu rotāja sauklis "Tranzīts caur Latviju – 21. gadsimta Zīda ceļš". 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.

Izstādes ietvaros Latvijas stendā tika rīkots konteinerilciena "Baltika Transīt" 10 gadu jubilejas pasākums, kurā tika sniegtas īsas prezentācijas.



U. Reimanis kopā ar Ē. Šmukstu, J. Maklakovu un Kazahstānas amatpersonām Latvijas stendā.

Pasākumā piedalījās konteinerilciena darbības nodrošināšanā iesaistītie Krievijas un Kazahstānas pārstāvji.

Ņemot vērā kravu pārvadājumu pašreizējo kritumu pasaulē, kā arī Krievijas ostu straujo attīstību, "LDz" ļoti intensīvi strādā pie jaunu kravu, īpaši konteinerkravu piesaistīšanas.

“Dalība šajā izstādē dod iespēju mums un mūsu kolēģiem no lielākajām Latvijas ostām nodibināt kontaktus, kas nākotnē ļautu nodrošināt mūsu tranzitkoridoru ar jauniem kravu veidiem. Pašlaik Kazahstāna nav mums lielākais partneris kravu pārvadājumu jomā, līderpozīcijas saglabā Krievija ar vairāk nekā 65% īpatsvaru, seko Baltkrievija. Krievija šobrīd ļoti aktīvi attīsta savas ostas, lai uz tām pārorientētu pašmāju kravas, tāpēc nākotnē sadarbībai ar Kazahstānu ir ļoti liels potenciāls – gan kravu piesaistē no šīs valsts, gan veidojot transporta koridoru pārvadājumiem no Ķīnas.

Konteinervilciena “Baltika Tranzit” operatora “FESCO Integrated Transport” ģenerāldirektora padomnieks Vjačeslavs Manuhins prezentācijā norādīja, ka operators plāno nākamgad konteinervilciena pārvadāto kravu apjomu palielināt par 10–15%, piesaistot kravas gan dienvienu, gan ziemeļu virzienā. Kravu plūsmā abos virzienos ļaus samazināt vagonu izmantošanas izmaksas, padarot konteinervilciena pakalpojumu pievilcīgāku izmaksu ziņā.

“TRANSPORTS UN LOĢISTIKA 2013”

8.–10. oktobrī Minskā notika gadskārtējais Baltkrievijas starptautiskais transporta un loģistikas forums un tā ietvaros nozares izstāde “Transports un loģistika”. Kopumā izstādē piedalījās aptuveni 100 uzņēmumu no 12 valstīm.

Latvijas ekspozīcijā strādāja Rīgas brīvostas pārvalde, Ventspils brīvostas pārvalde, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, VAS “Latvijas dzelzceļš”, SIA “LDz Cargo”, SIA “TVA grupa” un SIA “Ultima”. 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 šajā pasākumā piedalās kopš tā pirmsākumiem.

9. oktobrī Baltkrievijas transporta kongresā ar Latvijas ostu un loģistikas un transporta uzņēmumu piedāvājumu Baltkrievijas uzņēmumiem iepazīstināja Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks un Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes Reklāmas komisijas priekšsēdētājs Uldis Reimanis. Kongresa laikā tika daudz diskutēts par Baltkrievijas kā tranzīta un loģistikas pakalpojumu sniedzējas attīstību, par Baltkrievijas vietu starptautiskajos transporta koridoros, par investīcijām galvenajos transporta infrastruktūras objektos, par sadarbību Muitas savienības (Baltkrievija, Krievija, Kazahstāna) un Ziemeļu dimensijas ietvaros. Kongresa laikā dalībnieki pārrunāja arī pasaules tendences transporta un loģistikas attīstībā.



Latvijas stends izstādē “Transports un loģistika 2013”.

"CILF 2013"

14.–16. oktobris, Šeņžena, Ķīna. Izstādē bija izveidots apvienotais Latvijas – Krievijas – Kazahstānas stends ar nosaukumu "Eurasian Logistics". Latvijas uzņēmumu kopējā platība stendā bija 60 m², tajā bija pārstāvētas Ventspils brīvpostas un Liepājas SEZ pārvaldes un VAS "Latvijas dzelzceļš", kā arī SIA "LDZ Cargo", SIA "LDZ Cargo loģistika" un SIA "TVA grupa".



Latvijas stends izstādē "CILF 2013".

Paralēli izstādei notika Transsibīrijas pārvadājumu koordinācijas padomes un Šeņženas loģistikas asociācijas 2. konference "Šeņženas transporta un loģistikas kompleksa attīstības perspektīvas starptautiskajos Eirāzijas koridoros". Latvijas delegācijas dalība forumā jau otro gadu bija organizēta kopā ar Krievijas un Kazahstānas delegācijām.

Kopumā izstādes platība bija vairāk nekā 60 000 kvadrātmetru. Izstādē bija pārstāvētas gan vietējās kompānijas, kas piedāvā loģistikas pakalpojumus un pārvadājumus pa Ķīnu, gan arī starptautiskas kompānijas. Šeit jāmin "Hapag-Lloyd", "China Shipping Container Lines", "Fesco Lines", "Hamburg Sud", "CMA CGM", "TransContainer", "Russian Railways Logistics". No Eiropas ostām bija pārstāvētas tādas ostas kā Zēbrige un Hamburga.

Liela daļa stenda apmeklētāju sākumā interesējās par Latvijas atrašanās vietu, bet, noskaidrojot, ka tā ir Eiropas Savienības valsts, interese jau tika izrādīta par konkrētiem transporta mezgļiem un piedāvājumiem.

"TRANSUZBEKISTAN 2013"

No 12. līdz 14. novembrim Taškentā notika starptautiskais forums "Centrālāzijas industriālā nedēļa" un tā ietvaros izstāde "Transports un loģistika – TransUzbekistan 2013".

Ikgadējo starptautisko izstādi "TransUzbekistan" rīko Uzbekistānas Ārējo ekonomisko sakaru, tirdzniecības un investīciju ministrija sadarbībā ar Uzbekistānas Tirdzniecības un rūpniecības palātu. Valsts izdevīgais ģeogrāfiskais stāvoklis un attīstītā transporta infrastruktūra veido pievilcīgu vidi starptautiskās sadarbības veicināšanai transporta un loģistikas, it īpaši tranzīta pakalpojumu jomā.

Kopumā izstādē piedalījās vairāk nekā 200 uzņēmumu no Vācijas, Indijas, Irānas, Ķīnas, Norvēģijas, Apvienotajiem Arābu Emirātiem, Polijas, ASV,

Taivānas, Turcijas, Ukrainas, Somijas, Francijas, Čehijas, Šveices un Uzbekistānas. Izstāde ar katru gadu kļūst plašāka un populārāka.

Latvijas stendā šogad bija pārstāvēti tādi uzņēmumi kā Ventspils brīvostas un Liepājas SEZ pārvaldes, VAS „Latvijas dzelzceļš”, SIA „LDz Cargo”, SIA „DB Schenker Latvija” un SIA „ALPA Centurms”.

Paralēli izstādei notika satiksmes ministra A. Matīsa un uzņēmēju vizīte un Latvijas – Uzbekistānas biznesa forums.

“LOGITRANS 2013”

No 21. līdz 23. novembrim Stambulā notika starptautiskā transporta, tranzīta un loģistikas izstāde “Logitrans 2013”, kas ir lielākais ikgadējais notikums transporta jomā Turcijā. Izstādi rīkoja Turcijas izstāžu sabiedrība EKO, sadarbojoties ar Minhenes mesi. Izstādē piedalījās ap 200 uzņēmumu no 16 valstīm.



Latvijas stends izstādē “Logitrans 2013”.

Paralēli izstādei 21. novembrī sadarbībā ar Turcijas Republikas Transporta ministriju un Latvijas Republikas vēstniecību Turcijā tika rīkota konteiner-vilciena “Zubr” prezentācija, kurā piedalījās Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš. Prezentācijā diskutēja ne tikai par konteiner-vilciena “Zubr” piedāvājumu, bet arī par Latvijas transporta infrastruktūras iespējām, īpaši ostu servisa, kravu tranzīta un loģistikas pakalpojumiem.

Uzskatām, ka līdzšinējais modelis, kad Latvijas ostu un tranzīta uzņēmumu publicitāti koordinē un dalību izstādēs organizē Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes izveidotā Reklāmas komisija Satiksmes ministrijas paspārnē, ir labākais risinājums, lai veicinātu Latvijas kā tranzīta valsts atpazīstamību ārvalstīs un piesaistītu jaunus sadarbības partnerus mūsu valsts tranzīta koridoram. Zīmols “Transit Latvia” ir ieguvis atpazīstamību ārvalstīs un ar to tiek identificēti Latvijas kā tranzīta valsts pakalpojumi kopumā. Ostu pārstāvji papildina un aizstāj cits citu, strādājot izstāžu stendos, piemēram, 2013. gadā dažās izstādēs nepiedalījās Rīgas brīvostas pārvalde, bet Ostu padomes sekretariāta pārstāvji, kuri piedalījās izstādēs, nodrošināja tajās Rīgas brīvostas informatīvos materiālus. Kļūdainis ir uzskats, ka ostas nespēj sadarboties un ir izteiktas konkurentes. Varam apgalvot, ka ostu pārvalžu līmenī šī konkurence, strādājot kopīgos izstāžu stendos, nepastāv.■

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes Reklāmas komisija

LATVIJAS TRANZĪTS KONKURENCES APSTĀKĻOS

Konkurences ciņā ļoti būtisks faktors ir pakalpojumu cena. Pēdējos gados jau bijuši vairāki gadījumi, kad kravu īpašnieki izvēlējušies mainīt pārkraušanas vietu. Latvijas ostu risku paaugstina tranzīta kravu īpatsvars, kas sasniedz aptuveni 80%. Tallinas ostas risku, piemēram, mazina lielais prāmju skaits, bet Klaipēdas ostā tas, ka aptuveni 60% ir vietējas izcelsmes kravas. Latvijas tranzīta nozare kopumā nodarbina aptuveni 73 000 strādājošo. Samazinoties kravu apjomam caur Latvijas ostām, sašaurināsies darba apjoms, kas novedīs pie bezdarba un ieņēmumu samazināšanās.■



A. Ronis.

A. RONIS ATSTĀJ AMATU, JAUNS SATIKSMES MINISTRS

2013. gada 15. janvārī satiksmes ministrs Aivis Ronis paziņoja, ka viņam dažos jautājumos ir izveidojušās viedokļu atšķirības gan ar valdības koalīciju, gan opozīciju. Lai noņemtu spriedzi koalīcijā, ministrs A. Ronis pieņēma lēmumu aiziet no darba valdībā.

2013. gada 1. martā Saeimas ārkārtas sēdē satiksmes ministra amatā apstiprināts bijušais Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Anrijs Matīss.

A. Matīss ieguvis inženierzinātņu bakalaura, kā arī maģistra grādu Rīgas Tehniskajā universitātē. No 2009. gada decembra Satiksmes ministrijas valsts sekretārs, pirms tam strādājis vairākos amatos Ekonomikas ministrijā, arī tur bijis valsts sekretārs.■



A. Matīss.

LATVIJAS OSTAS PASAULES BANKAS ROKĀS

Jau 2012. gada 19. decembrī tika parakstīts līgums ar Pasaules Banku (PB) par ostu darbības izvērtēšanas pētījuma izstrādi. 30. janvārī PB pārstāvi viesojās Satiksmes ministrijā, lai kopā ar nozares asociāciju speciālistiem pārrunātu aktuālākos jautājumus. Pētījuma mērķis ir, vadoties pēc iegūtajiem rezultātiem, sniegt ieteikumus, kā stiprināt ostu pārvaldību un veicināt ostu konkurētspēju. Pētījums atklās stiprās un vājās puses ostu darbībā, jau esošo ieguldījumu ostu attīstībā un prioritātes uzņēmējdarbības attīstīšanai. Pētījumu plānots pabeigt līdz jūnija beigām.■

JAUTĀJUMS PALIEK DARBA KĀRTĪBĀ

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) sēdē sprieda par samazināta sēra satura degvielas iespējamo ietekmi uz jūras transportu un ostām. Paredzēts, ka no 2015. gada emisiju kontroles zonās sēra daudzums kuģu degvielā nedrīkstēs pārsniegt 0,1% atzīmi. LOTLP sēdē tika uzklauti valsts institūciju un nozares nevalstisko organizāciju priekšlikumi negatīvās ietekmes mazināšanai. Jautājums paliek LOTLP darba kārtībā.■

NORAI DA IEROSINĀJUMU APLIKT AR NODOKLI OSTU MAKSAS

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes sēdē noraidīja Reformu partijas iniciētos un Ekonomikas ministrijas virzītos nodokļu grozījumus, kas paredz iekasēt nodokli 20% apmērā no lielo ostu ienākumiem, jo tas samazinās ostu konkurētspēju un attiecīgi saruks kravas pārkraušanas apjomi. LOTLP sēdē Ekonomikas ministrijas padomniece Ilona Platonova norādīja, ka apliekamais nodoklis attiektos uz ostu pārvaldēm, kam būtu jāoptimizē izdevumi, nevis uzņēmējiem, kuri strādā ostās.



Ostu pārstāvji norādīja, ka ostu līdzekļi ir ierobežoti, jo jāmaksā kredīti bankām par ostu infrastruktūras sakārtošanu, un atzina, ka, piemērojot nodokli ostu maksām, nāksies celt maksas arī ostā strādājošajiem uzņēmējiem. Latvijas Ostu asociācijas izpilddirektors Kārlis Leiškalns minētos nodokļu grozījumus nosauca par "fikso ideju", uzsverot, ka nav izvērtēts, cik lielus zaudējumus šis solis nesīs tautsaimniecībai. Viņš pieļāva, ka par šo jautājumu var rosināt diskusiju. Ostu vadītāji skaidroja, ka mūsu lielo ostu finansiālo situāciju nevar salīdzināt ar Tallinas ostu, kur katru gadu pietājam aptuveni 5000 prāmju.

Premjerministrs Valdis Dombrovskis balsojumā atturējās, jo uzskata, ka priekšlikums ir samērā agrīnā sagatavošanas stadijā un nav pietiekami noformulēts.■

UZZIŅAI

Rīgas brīvosta piedalās būv, tai skaitā 200 km attālās Kolgas bākas uzturēšanā, kuģu kustībai visā Rīgas līcī nepieciešamā ledlauža "Varma" uzturēšanā u.tml. Vēl viens izdevumu postenis ir ostu līdzfinansējumi Eiropas Savienības palīdzības fondu atbalsta projektiem, kuros ostas ieguldījušas bankas aizdotu naudu. Tiklīdz ostām uzliktu jaunu nodokli, bankas paaugstinātu kredītlīkmes vai samazinātu (apturētu) finansējumu, līdz ar to valstij nāktos no ostām paņemto naudu atdot tām atpakaļ jau sākot projektu īstenošanai.

JAPĀNAS UZŅĒMĒJI MEKLĒ SADARBĪBU TRANSPORTĀ UN LOĢISTIKAS JOMĀ

Satiksmes ministrija (SM) ir ieinteresēta turpināt ekonomiskās sadarbības padziļināšanu ar Japānu, piedāvājot Latvijas tranzīta koridora pakalpojumus Japānas kravu pārvadājumiem, t.sk. automašīnu komplektējošo detaļu piegādēm japāņu rūpnīcām Krievijā.

SM valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš: "Mēs redzam potenciālu plašākām ekonomiskās sadarbības iespējām starp abām valstīm. Esmu pārliecināts, ka Japānas uzņēmējiem Latvija būs interesanta kā tilts starp Eiropas Savienības un Neatkarīgo Valstu Sadraudzības (NVS) tirgiem. Mūsu priekšrocības ir gan efektīva, droša un konkurētspējīga transporta sistēma, gan biznesa pieredze sadarbībā ar Krieviju un citām NVS valstīm. Ar gandarījumu varu atzīmēt, ka šobrīd tā iegūst jau konkrētas aprises – tiek padziļināti izvērtēti sadarbības piedāvājumi tranzīta un loģistikas, kā arī aviācijas jomās."■

PIEAUG ĶĪNAS INTERESE

2013. gada 2. ceturksnī Latviju apmeklēja vairāku Ķīnas provinču pārstāvji, tā iezīmējot aizvien pieaugošo interesi par Latviju. 14. jūnijā Latvijā uzturējās Ķīnas pilsētas Veņdžou 20 uzņēmēju delegācija. Veņdžou ir ostas pilsēta Ķīnas dienvidaustrumos, Džedzjanas provincē, kurā dzīvo 9,1 miljons iedzīvotāju. Delegācijas sastāvā bija Ķīnas Ārējās tirdzniecības padomes, kā arī Latvijas-Ķīnas biznesa padomes pārstāvji. Ķīnas uzņēmēji pārstāvēja tekstila izstrādājumu un apavu ražotnes, kā arī poligrāfijas izstrādājumu uzņēmumus. Vizītes laikā uzņēmēji tika iepazīstināti ar poligrāfijas un tekstila nozaru attīstības tendencēm Latvijā. Uzņēmējus interesēja biznesa vides attīstība Latvijā, kā arī iespēja iegūt Latvijas uzturēšanās atļaujas, investējot nekustamajā īpašumā vai uzņēmumu kapitālā Latvijā.■

LATVIJA FINANSIĀLI PALĪDZĒS ĀFRIKAI, KARĪBU JŪRAS UN KLUSĀ OKEĀNA VALSTĪM

Valdība pieņēmusi lēmumu atbalstīt Eiropas Savienības dalībvalstu noslēgto vienošanos sniegt finansiālu palīdzību Āfrikas, Karību jūras un Klusā okeāna valstīm (ĀKK) 35 423 567 eiro (24 895 824 latu) apmērā. Minētais nolīgums parakstīts 2013. gada 26. jūnijā Briselē. Tas paredz palīdzības finansēšanu atbilstoši daudzgadu finanšu shēmai laikā no 2014. līdz 2020. gadam saskaņā ar ĀKK un ES partnerattiecību nolīgumu, kā arī finansiālas palīdzības piešķiršanu aizjūras zemēm un teritorijām. ES dalībvalstis ir uzņēmušās

saistības, tostarp finanšiālas, pret sadarbības partnervalstīm, parakstot partnerattiecību nolīgumu ar ĀKK. Nolīgums parakstīts Kotonu 2000. gada 23. jūnijā un ir spēkā līdz 2020. gadam.

Kotonu nolīgumā apstiprināto mērķu sasniegšanai tika izveidots speciāls finanšu instruments – Eiropas Attīstības fonds (EAF), kurā ES dalībvalstis ir apņēmušās veikt iemaksas. 2013. gada 8. februārī Eiropadome apstiprināja daudzgadu finanšu shēmu 2014.–2020. gadam, kuras ietvaros tika panākta vienošanās arī par 11. EAF pieejamo līdzekļu apjomu 2014.–2020. gadā, proti, 30 506 miljoniem eiro. Nolīgums arī nosaka katras dalībvalsts iemaksu.■



PĀRROBEŽU SADARBĪBA

VAS "Latvijas dzelzceļš" (LDz) prezidents Uģis Magonis un Lietuvas dzelzceļa vadītājs Stasis Dailidka 3. decembrī Rīgā parakstīja vairākas vienošanās par savstarpējās pārrobežu sadarbības jautājumiem, kā arī vienojās izskatīt iespējas kopīgi izveidot vilcienu maršrutā Rīga–Šauļi.

"Darbs pie šo dokumentu sagatavošanas ilga vairākus gadus, tāpēc esam gandarīti, ka mums izdevās pilnībā juridiski sakārtot jautājumus par pārrobežu sadarbību ar lietuviešu kolēģiem, kā arī pārrunāt turpmākās sadarbības iespējas," norāda LDz prezidents Uģis Magonis.

Izvērtējot sadarbību kravu pārvadājumu jomā, LDz meitasuzņēmuma SIA "LDz Cargo" valdes priekšsēdētājs Guntis Mačs ierosināja izskatīt sadarbības iespējas kopīga piedāvājuma izveidē austrumu klientiem. "Nav noslēpums, ka Latvijas un Lietuvas dzelzceļus interesē iespējas gan veikt kravu pārvadājums no Melnās jūras ostām, gan piesaistīt konteinerkravu pārvadājumus no Kazahstānas un Ķīnas. Šobrīd katram no mūsu uzņēmumiem ir savi



"Latvijas dzelzceļa" prezidents Uģis Magonis un Lietuvas dzelzceļa vadītājs Stasis Dailidka.

konteintervilcieni, tomēr daudz efektīvāk būtu apvienot spēkus un izstrādāt vienotu piedāvājumu,” uzsvēra G. Mačs.■

LATVIJAS OSTAS ATVĒRTAS BRAZĪLIJAS KRAVĀM

Novembra sākumā notika Satiksmes ministrijas valsts sekretāra Kaspāra Ozoliņa vizīte Brazīlijā, kuras galvenais mērķis bija prezentēt Latvijas priekšrocības kravu pārvadājumu tranzītam no Brazīlijas uz Krieviju un NVS valstīm. Brazīlijas uzņēmējiem tika piedāvāts izmantot Latvijas ostu sniegtās loģistikas iespējas kravu distribūcijā uz Krievijas un NVS valstu tirgiem, kā arī investēt un veidot savus uzņēmumus Rīgas un Ventspils brīvostās, Liepājas un Rēzeknes SEZ. Tika akcentēts, ka Latvija sevi ir pierādījusi kā spēcīgu spēlētāju tranzīta nodrošināšanā uz austrumiem, kopš 2009. gada uzņemoties vadošo lomu Ziemeļu distribūcijas tīkla darbībā, īstenojot ISAF (Starptautiskie drošības atbalsta spēki) apgādi Afganistānā. Tāpat tika prezentēts konteintervilcienų piedāvājums, kā arī akcentēta vienotā dzelzceļa infrastruktūra ar Krieviju un NVS, kas ir svarīgs priekšnosacījums ātrai kravu piegādei un distribūcijai.■

VISI LK FLOTES KUĢI IR PIEMĒROTI DEGVIELAI AR SAMĀZINĀTU SĒRA SATURU



Eiropas Parlamenta pieņemtajam lēmumam samazināt kuģu degvielā pieļaujamo sēra saturu līdz 0,1% no 2015. gada būs neliela ietekme uz akciju sabiedrības “Latvijas kuģniecība” (LK) flotes darbību. LK piederošie kuģi pārsvarā tiek fraktēti laika nomā, tāpēc kuģu degvielas izmaksas sedz kuģu fraktētājs, nevis īpašnieks. Individuālie kuģu frakts līgumi paredz, ka papildu izmaksas, kas saistītas ar pazemināta sēra saturu degvielā, atmaksā kuģu fraktētājs.■

NEPIECIEŠAMS GROZĪT NORMATĪVOS AKTUS

Eiropas Komisija rosina pārkāpuma procedūru pret Rīgas ostu saistībā ar tās pieņemtajiem lēmumiem velkoņu pakalpojumu tirgū, tāpēc LOTLP sēdē pieņemts lēmums izvērtēt iespēju veikt grozījumus normatīvajos aktos situācijas uzlabošanai, kā arī izvērtēt Eiropas Komisijas argumentus. Kā uzsvēra premjers Valdis Dombrovskis, tā ir reāla problēma, ka EK rosina pārkāpumu

procedūru, jo valsts šajā procesā varot ciest zaudējumus. Viņš gan norādīja, ka pašai ostai vien būs jāsamaksā iespējamais uzliktais sods. Konkurences padomes priekšsēdētāja Skaidrīte Ābrama gan pieprasīja, lai Satiksmes ministrija jau līdz nākamajai Ostu padomes sēdei izstrādā priekšlikumus grozījumiem normatīvajos aktos, kas neatļautu Rīgas ostai pieņemt lēmumus attiecībā uz velkoņu nozari, kurā pati piedalās kā tirgus dalībnieks.

Satiksmes ministrs Anrijs Matīss savukārt atzina, ka pašlaik nekas nav jādara, tikai jāgaida Pasaules Bankas ziņojums par ostu pārvalžu darba uzlabošanu, un tikai pēc tam, ja būs nepieciešams, jāveic grozījumi normatīvajos aktos.

Latvijas Ostu asociācijas izpilddirektors Kārlis Leiškalns norādīja, ka velkoņu joma ir stratēģiska nozare, tāpēc jāatļauj šos pakalpojumus sniegt tikai ostai.■

LATVIJAS TRANZĪTA BIZNESA ASOCIĀCIJĀ

Latvijas Transzīta biznesa asociācijas (LTBA) biedru sēdē AS "DNB banka" ekonomikas eksperts Pēteris Strautiņš norādīja, ka, lai gan transporta un uzglabāšanas nozarē pēdējos gados nav bijis izteikta krituma, arī krīzes gados ne, tomēr 2013. gads ir sācies ar tranzīta apjomu samazināšanos.

Tāpat eksperts atzīmēja, ka transporta nozares īpatsvars Latvijas ekonomikā ir vidēji par septiņiem procentpunktiem lielāks nekā vidēji Eiropas Savienībā, proti, Latvijā 12–13%, Eiropas Savienībā – 5%.

Transzīta nozarei svarīga ir pasaules ekonomikas attīstība kopumā, un, kā norādīja Strautiņš, šogad gaidāms ekonomikas pieaugums. Varbūt tas ir lēnāks, nekā gribētos, taču turpinās. Agrāk pasaules ekonomikas izaugsme gadā bija 4% robežās, tagad prognozēts aptuveni 3% pieaugums, bet to nodrošinās galvenokārt jaunattīstības valstis.

Vērtējot makroekonomisko situāciju kopumā, eksperts arī norādīja, ka pašreiz ir labākas aizņemšanās iespējas, jo finanšu tirgū situācija ir labāka nekā pirms gada.■

SĀKS JŪRAS TELPISKĀ PLĀNOJUMA IZSTRĀDI

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija paredzējusi 2014. gadā sākt jūras telpiskā plānojuma izstrādi visai Latvijas jurisdikcijā esošajai Baltijas jūras daļai, ņemot vērā ar jūru saistīto sauszemes daļu. Jūras telpiskais plānojums ir dokuments, kas noteiks jūras teritorijas ilgtermiņa telpisko perspektīvu un prioritātes. Tā mērķis ir līdzsvarot dažādu nozaru, piemēram, transporta, zivsaimniecības un atjaunojamo energoresursu, kā arī marikultūras, ekonomiskās intereses ar Baltijas jūras ekosistēmas spēju pašsaglabāties un atjaunoties.■

TIEK PAPLAŠINĀTA OSTAS TERITORIJA



Atbalstot Mērsraga ostas ieceri paplašināt ostas teritoriju jūras virzienā, Mērsraga dome pieņēma lēmumu mainīt ostas robežas. Izmaiņas paredz, ka ostas zemes platība paliek nemainīga – 47,65 hektāri, bet ūdeņu teritorija no līdzšinējiem

30,7 hektāriem tiek paplašināta līdz 552,35 hektāriem. Mērsraga ostas teritorijas paplašināšana ir nepieciešama, lai realizētu ostas attīstības stratēģiju 2010.–2015. gadam, izveidojot industriālo parku.■

“LATVIJAS KUĢNIECĪBA” PĀRDEVUSI “LSC MARINE TRAINING”

Turpinādama optimizēt savu darbību un vēlēdamās lielāku uzmanību pievērst pamatbiznesa attīstībai, AS “Latvijas kuģniecība” (LK) ir pārdevusi tai piederošo meitas uzņēmumu – jūrnieku mācību centru “LSC Marine Training”, kas ārējiem klientiem sniedz jūrnieku un kuģu personāla apmācības pakalpojumus. Lai gan LK finansiālās darbības rezultāti ir uzlabojušies, it īpaši 2013. gada pirmajā ceturksnī, pasaules kuģošanas tirgus joprojām ir visai sarežģīts, tāpēc uzņēmumam ir svarīgi koncentrēties uz pamatdarbības uzlabošanu un attīstīšanu.■

ĢENĒTISKI DEFEKTI BALTIJAS JŪRAS ZIVĪM



Pēc Otrā pasaules kara Baltijas jūrā nogremdētie ķīmiskie ieroči zivīm izraisa ģenētiskus defektus. Ar šādu biedējošu secinājumu klajā nākusi starptautiska zinātnieku grupa. Latvijas zinātnieki nebija aicināti pētījumā piedalīties, jo Latvijas piekrastē ķīmisko ieroču nogremdēts vismazāk. Taču kaimiņvalstis ar pētījuma datiem ir iepazīstinājušas arī Latvijas pētniekus.■

EIROPĀ UN PASAULĒ

PAR VIENOTU INFORMĀCIJAS VIDĪ

Pašlaik Eiropas Komisija un ES/EEZ dalībvalstis kopīgiem spēkiem izstrādā vienotu informācijas apmaiņas vidi (CISE). Tajā tiks apvienotas pašreizējās uzraudzības sistēmas un tīkli, visām iesaistītajām iestādēm piedāvājot piekļuvi informācijai, kas tām vajadzīga attiecīgo uzdevumu izpildei saistībā ar jūru. CISE nodrošinās dažādu sistēmu savstarpējo savietojamību, lai ar moderno tehnoloģiju palīdzību varētu viegli apmainīties ar datiem un citu informāciju.■



KĀPĒC JĀRĪKOJAS ES LĪMENĪ?

Valstu dati nesniedz visu nepieciešamo informāciju par jūrām, jo tā ir globāla sistēma, kurā valda mainīgi vēji, sezonālas straumes un migrējošas sugas, tāpēc ir ļoti svarīgi veikt analīzi Eiropas līmenī. Dažādu vietējo un valsts līmeņa sistēmu integrāciju vienotā veselumā parasti organizē ES. Piešķirtās pilnvaras tādās jomās kā zivsaimniecība, vide, transports, pētniecība, uzņēmējdarbība un rūpniecība ļauj ES sarūpēt finansējumu un pieņemt tiesību aktus, kas vajadzīgi zināšanu bāzes paplašināšanai līdz 2020. gadam. "Zināšanas par jūru 2020" apkopo no dažādiem avotiem iegūtus datus par jūru.■

PAR KAITĪGIEM ŪDENS ORGANISMIEM KUĢU BALASTA ŪDEŅOS

2004. gada Starptautiskā konvencija par kuģu balasta ūdeņu un nosēdumu kontroli un pārvaldību (IBWMC) vēl nav stājusies spēkā. Tai šobrīd pievienojušās 36 valstis, kuru kopējais tirdzniecības flotes apjoms ir 29,07% no pasaules tirdzniecības kuģu bruto tilpības (BT), bet konvencija stāsies spēkā 12 mēnešus pēc tam, kad tai būs pievienojušās 30 valstis, kuru kopējā tirdzniecības flotes BT nav mazāka par 35% no pasaules tirdzniecības kuģu BT. Latvija IBWM konvenciju vēl nav ratificējusi.■

PAR HONKONGAS KONVENCIJU

Honkongas konvenciju (*Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009*) vēl nav ratificējusi neviena valsts (spēkā stāties, kad tai būs pievienojušās vismaz 15 valstis, kuru kopējā tirdzniecības flotes bruto tilpība nav mazāka par 40% no kopējās pasaules tirdzniecības flotes bruto tilpības un kopējais pārstrādāto kuģu apjoms pēdējos desmit gados nav mazāks par 3% no šo valstu kopējās tirdzniecības flotes bruto tilpības).

Savukārt EK 2012. gada 23. martā ir nākusi klajā ar priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par kuģu pārstrādi. Šobrīd noris tās izstrāde. Regulas mērķis ir agrīna Honkongas konvencijas prasību ieviešana ES dalībvalstīs. Darba grupās Latvija ir pozicionējusi nostāju par regulas iespējamu tuvināšanu Honkongas konvencijā noteiktajam. Atbildīgā institūcija regulas projekta izstrādei ir VARAM.■

EIROPAS JŪRAS DROŠĪBAS AĢENTŪRAI JĀPAPLAŠĪNA PILNVARAS

Eiropas Parlamenta deputāti pieņēmuši lēmumu, ka Eiropas Jūras drošības aģentūra palīdzēs cīnīties ar jūras pirātiem: tiks nodrošināta datu labāka apstrāde, samazināta birokrātija, jo kuģu pārvietošanos varēs izsekot ar "SafeSeaNet" programmas palīdzību. Savukārt jūrniekiem tiks organizētas pieredzes apmaiņas programmas un apmācība. To visu plānots izdarīt, jo Eiropas Jūras drošības aģentūrai tiks paplašinātas pilnvaras un palielināts finansējums.

Plašākas pilnvaras dos iespēju aģentūrai iesaistīties naftas un gāzes iegūšanas platformu radītā piesārņojuma likvidēšanā jūrā (līdz šim aģentūra varēja iesaistīties tikai tajos gadījumos, kad piesārņojums nāca no kuģiem). Aģentūrai ir līgumi ar speciāliem savācējkuģiem, kuri nepieciešamības gadījumā jau pēc dažām stundām spēj ierasties jebkuras ES valsts ūdeņos, kur notikusi lielāka noplūde. Kā norādīja EP deputāts Knuts Flekenšteins, EMSA domāta nevis tam, lai aizstātu vai dublētu dalībvalstu darbu, bet gan lai radītu pievienoto vērtību, un tās galvenais uzdevums būs sniegt atbalstu valsts iestādēm.■



UZZIŅAI

2013. gadā EMSA svinēs desmit gadu jubileju. Tās centrālais birojs atrodas Lisabonā. Aģentūrā nodarbināti 230 cilvēki, un tās budžets ir aptuveni 50 miljoni eiro gadā.

EMSA TURPINĀS IESĀKTO

Eiropas Komisija atbalstījuši septiņu gadu finansējumu 160,5 miljonu eiro apmērā Eiropas Jūras drošības aģentūrai (EMSA). Pateicoties šim finansējumam, EMSA turpinās iesāktu cīņu pret kuģu radīto piesārņojumu jūrā. Turpinās darboties aģentūras jau izstrādātais kuģu novērošanas tīkls, kā arī tiks pilnveidota satelītnovērošana, kas palīdzēs atklāt kuģu radītos piesārņojumus un kā preventīvs pasākums kalpos piesārņojuma novēršanai.



Piešķirtie līdzekļi ļaus iegādāties arī specializētu aprīkojumu, kas spēs identificēt naftas un gāzes iekārtu noplūdes piekrastē.■

VIENOTA STRATĒGISKĀ PLĀNOŠANA

Limasolas deklarācijā ir uzsvērts, ka nākamais stratēģiskās plānošanas periods "Eiropa 2020" jāpastiprina ar dinamisku jūru un okeānu programmu un vienotu telpisko plānošanu, kas ļautu samazināt birokrātiskos šķēršļus, pilnveidot dalībvalstu starpinstītūciju sadarbību, sekmētu izaugsmi, konkurētspēju, radītu jaunas darbavietas un veidotu ilgtspējīgu uz inovācijām un efektivitāti balstītu ekonomiku.

Atbalstot deklarāciju, dalībvalstis apņemas uzlabot ES kuģniecības nozares konkurētspēju, saglabājot šīs nozares vadošo lomu pasaulē un palielinot tuvsatiksmes kuģošanas īpatsvaru ES iekšējā tirdzniecībā, vienlaikus attīstot ostu infrastruktūru un pakalpojumus. Tāpat deklarācijā tiek solīts pavērt plašas iespējas inovācijai Eiropas kuģubūves un aprīkojuma ražošanas nozarē, lai uzlabotu kuģu ekoloģiskos raksturlielumus, paplašinātu darbības profilu, apgūstot jaunas nozares un izmantojot augošo pieprasījumu pēc izklaides kuģiem. Bez tam atzīta nepieciešamība stimulēt plašāku atjaunojamās enerģijas (ne tikai vēja) ražošanu un meklēt jaunus, progresīvus enerģijas ieguves risinājumus. Deklarācijā skartas arī daudzas citas ar jūru un jūrlietām saistītas sfēras.■

VAI NAFTAS PĀRSTRĀDES RŪPNĪCAS BŪS GATAVAS?

EP direktīva paredz samazināt kuģu degvielā pieļaujamo sēra saturu no pašreiz atļautā 1% uz 0,1%, kuģojot Baltijas jūrā, Ziemeļjūrā un Lamanša šaurumā. Likumdošanas akti, kas paredz pazemināta sēra saturs degvielās

lietošanu, ir pieņemti vairākās valstīs, tai skaitā ASV, kur tamlīdzīgi normatīvi ir spēkā kopš 2012. gada augusta. Globālā vienošanās paredz, ka pasaulē no 2020. gada tiks izmantota kuģu degviela, kurā sēra saturs nedrīkstēs pārsniegt 0,5%. Ja izrādīsies, ka šādas degvielas ražošana ir nepietiekama, tad normatīvi varētu stāties spēkā no 2024. gada. Noteikumi atļauj sašķidrinātās dabasgāzes izmantošanu.

Jaunie noteikumi paaugstinās kuģu degvielas cenu, kas nozīmē, ka, vis ticamāk, pieaugs transportēšanas izmaksas un tā rezultātā, iespējams, var pieaugt arī pārvadāto preču un produktu cena. Pagaidām nav iespējams prognozēt, vai degvielas ražotāji – naftas pārstrādes rūpnīcas – būs gatavi piegādāt nepieciešamajos daudzumos jauno degvielu ar stipri pazeminātu sēra saturu.■

DĀNIJA – ZAĻS KUĢOŠANAS INICIATORE



Dāniju var uzskatīt par Eiropas centru, ja runā par *zaļo* jūras transportu un *zaļo* jūras pārvadājumu attīstību. Īpašu vērību jūras biznesā tā pievērš kuģošanas drošībai, tehnisko parametru uzlabošanai un jūrniecības speciālistu profesionālās prasmes pilnīgošanai, kas, protams, prasa mērķtiecīgu darbību un ievērojamus

finanšu ieguldījumus. Lai stiprinātu savu jūrniecības klasteri, Dānija ir atvērta sadarbībai un ārvalstu jūrniecības uzņēmumu piesaistei, bet biznesa pamatā vienmēr tiek liktas stingras prasības vides drošības jautājumos. Dānija ir arī bijusi iniciatore un veltījusi lielas pūles starptautiska mēroga jūras konferenču rīkošanai par videi draudzīgas kuģošanas jautājumiem.■

“MAERSK LINE” PAR 25% SAMAZINĀJUSI CO2 EMISIJAS

“Maersk Line” operatīvās darbības virsnieks Mortens Engelstofts: “Mēs esam lepnī, ka astoņus gadus pirms pašu noteiktā termiņa esam spējuši CO2 emisiju samazināt par 25 procentiem, kas liecina, ka esam uz pareizā ceļa. Lai nezaudētu tempu, esam izvirzījuši nākamā mērķi – līdz 2020. gadam CO2 emisiju samazināt par 40 procentiem.

Samazinot oglekļa dioksīda emisijas mūsu kompānijas kuģiem, esam palīdzējuši to samazināt arī mūsu klientiem. Augstos rādītājus mums palīdzēja

sasniegt darbības efektivitāte, pārvaldes un reisu optimizācija, kā arī tehniskās inovācijas. "Maersk Line" ir koncentrējusies uz energoefektivitāti, kas kompānijai nodrošina arī konkurētspējīgas izmaksas.

CO2 emisijas noteikšana "Maersk Line" notiek saskaņā ar "Clean Cargo" darba grupas izstrādāto metodoloģiju: CO2 uz viena konteineru transportēšanu viena kilometra attālumā. Iegūtos datus ir pārbaudījis un apstiprinājis "Lloyd" reģistrs.



Atbrīvoties no liekas jaudas nozīmē izņemt no kravu pārvadājumu tirgus neefektīvus un vidi piesārņojošus kuģus.■

KOPĪGA STRATĒGIJA

Saskaņā ar starpvaldību nolīgumu par sadarbību aviācijas un jūras meklēšanas un glābšanas, kā arī naftas noplūdes seku likvidēšanas gadījumos Baltijas jūrā tikās Krievijas, Lietuvas un Polijas ostu speciālisti un ostu biznesa pārstāvji. Kopīgi tiek meklētas atbildes uz jautājumiem, vai Krievijas, Lietuvas un Polijas atbildīgās amatpersonas, speciālisti un dienesti ir gatavi ātrai un efektīvai rīcībai un kopīgām darbībām meklēšanas, glābšanas un naftas avāriju seku likvidēšanas gadījumos. Visi bija vienisprātis, ka vismaz reizi divos gados jāriko kopīgas mācības.■

REVOLUCIONĀRA REFORMA

10. decembrī Eiropas Parlamenta deputāti apstiprināja jauno kopējo ES zivsaimniecības politiku nākamajiem septiņiem gadiem. EP galvenais mērķis, strādājot pie jaunajiem zivsaimniecības noteikumiem, bija pārzvejas pārtraukšana, zivju izmešanas aizliegums, kā arī pircēju informētības uzlabošana par zivju produktiem. Jaunie noteikumi kopumā nodrošinās ilgtspējīgu zivsaimniecības politiku un stāsies spēkā no 2014. gada. Noteikumi reformē lielu daļu ES zivsaimniecības politikas. Piemēram, ilgtspējīgas zvejas principu turpmāk piemēros arī tiem ES zvejas kuģiem, kas zvejo



UZZIŅAI

■ Aptuveni ceturtdaļa ES nozvejotā loma tiek izgāzta atpakaļ jūrā, jo noķertās zivis neatbilst vajadzīgajai sugai vai izmēram. Lielākā daļa atpakaļ izmesto zivju iet bojā.

■ Turpmāk kuģiem vismaz 95% loma būs jāved krastā atbilstoši noteiktam grafikam (noteiktos datumos noteiktām zivsaimniecībām), ko pakāpeniski ieviesīs no 2015. gada.

ārpus ES ūdeņiem, tādējādi ES zvejnieki varēs citu valstu teritoriālajos ūdeņos zvejot tās zivis, kas šīm valstīm paliek pāri. Dalībvalstis ar pārmērīgi lielām zvejas flotēm tiks sodītas ar ES Zivsaimniecības fonda subsīdiju aizturi.

Deputāti pieņēma arī jaunus zivju tirgošanas noteikumus, kas nodrošinās, ka patērētāji būs labāk informēti par zivīm, ko tie pērk, jo būs prasība uz iepakojuma norādīt vairāk detaļu par zvejas vietu vai izmantotajiem zvejas rīkiem.

EP deputāte Ulrike Rodusta: "Noteikumu reforma atrisinās ES zivsaimniecības galveno problēmu, proti, ilgstošu pārmērīgu nozveju. ES Padoimei tagad būs pienākums rīkoties ilgtspējīgi, pieņemot lēmumus par nozvejas kvotām. Zvejniekiem būs jāievēro maksimālais ilgtspējīgas ieguves apjoms, t.i., nezvejot vairāk zivju, nekā attiecīgajā gadā spēj atjaunoties. Jauno ilgtspējīgas nozvejas noteikumu mērķis ir atjaunot un uzturēt zivju krājumus virs maksimālā ilgtspējīgas ieguves apjoma."■

PLĀNO PALIELINĀT JŪRAS PATRUĻU SKAITU

Eiropas Savienība paziņojusi par gaidāmām izmaiņām robežu kontrolēšanā, lai samazinātu nelegālo imigrantu bojāeju, mēģinot nokļūt Eiropas dienvidu valstīs. Plānos ir jūras patruļu skaita palielināšana un citi pasākumi. No



Kipras līdz Spānijai tiks izstrādāta viena jūras robežu kontroles sistēma, lai laikus pamanītu nelegālo imigrantu laivas. Tiks arī izskatīti piedāvājumi laikus sniegt informāciju Āfrikas valstu iedzīvotājiem par patvēruma iespējām Eiropā.

Eiropas Komisija arī vēlas, lai visas Eiropas Savienības dalībvalstis uzņemtu nelegālos imigrantus, tādējādi atvieglojot situāciju Eiropas dienvidos. Tomēr tiek uzskatīts, ka tas tuvākajā laikā nebūs iespējams, jo dalībvalstis lielākoties domā par imigrācijas ierobežošanu, nevis palielināšanu.■

Jūrniecības gadagrāmatai 2013

JŪRAS ADMINISTRĀCIJA



Kādi būs nākotnes izaicinājumi?

“Mierīgais laiks drīz pārvērtās par lāstu. Viegļajā vējā kuģiem nebija ātruma, un sākās problēmas ar pārtiku. Virs dzeramā ūdens peldēja riebigas putas, bet pārtikas krājumos ložņāja tārpī. Jūrnieku vidū plosījās slimības.” Diezgan skaudra, bet reāla jūrnieku dzīves aina no burinieku laikiem. Šodien kaut kas tāds nav iespējams. Tomēr, par spīti tam, ka 21. gadsimtā strauji attīstās jaunās tehnoloģijas, tiek pieņemti jauni drošības standarti, regulas, tiek paaugstināts apmācības līmenis, kā arī starptautiskās jūrniecības organizācijas un kuģniecības industrija kopumā dara iespējami daudz, lai uzlabotu kuģošanas drošību, vēl joprojām notiek negadījumi, avārijas un traģēdijas, kurās vainojams cilvēka faktors. Kuģu īpašnieku, investoru, kapteiņu, jūras virsnieku, ierindas jūrnieku un pedagogu cilvēka faktors, kas vai nu samazina, vai gluži pretēji – vairo bīstamību.

IMO ģenerālsekretārs Koji Sekimizu IMO simpozijā aicināja izvērtēt, vai pašreizējais kuģošanas drošības tiesiskais regulējums ir pietiekams, lai iespējami ātri reaģētu uz nākotnes izaicinājumiem. Viens ir skaidrs – IMO pieņems jaunus likumus par augstākiem drošības standartiem, kas būs jāievēro gan kuģu būvētājiem, gan kuģu īpašniekiem un ekspluatētājiem.

2013. BIJIS DARBĪGS UN RADOŠS GADS

Par svarīgākajiem 2013. gadā paveiktajiem, veiksmīgi iesāktajiem un vēl turpināmajiem darbiem Latvijas Jūras administrācijā pārdomās dalās administrācijas valdes priekšsēdētājs JĀNIS KRASTIŅŠ.

"2013. gadā mēs pabeidzām un nodevām vērtēšanai grāmatu "Latvijas bākas". Tās sagatavošana bija tiešām ilgs, bet arī ļoti radošs process, kas deva patiesu gandarījumu. Kaut gan sākotnēji bijām plānojuši jauno grāmatu izmantot galvenokārt kā prezentācijas materiālu, interese par to bija tik liela, ka nolēmām atļaut šo izdevumu iegādāties mūsu internetveikalā www.lja.lv/mapshop.

Starptautiskā mērogā 2013. gads aizritējis MLC konvencijas zīmē. Mēs no savas puses esam centušies darīt visu iespējamo, lai konvencijas prasību ieviešanā rastu zelta vidusceļu – lai tiktu optimizēti jūrnieku darba un sadzīves apstākļi, vienlaikus nepārslogojot kuģu īpašniekus ar neizpildāmām prasībām.

Jūrnieku reģistram lielu papildu darba apjomu sagādāja STCW konvenci-

jas Manilas grozījumu ieviešana. Ir strādāts gan ar jūrniekiem, gan jūrnieceības mācību iestādēm un mācību centriem, tiek rīkoti semināri.

2013. gadā esam aktīvi uzsākuši kuģu reģistrēšanas procesa optimizēšanu, lai padarītu to klientiem draudzīgāku un vienkāršāku, vienlaikus veidojot un popularizējot mūsu Kuģu reģistra tēlu. Šis darbs vēl nav pabeigts, esam plānojuši to turpināt jaunajā gadā. Tāpat jaunajā gadā plānots nopietni strādāt, lai paaugstinātu pakalpojumu sniegšanas līmeni tieši jahtu īpašniekiem un jahtotājiem.



Jānis Krastiņš.

Hidrogrāfijas jomā sevišķi atbildīgs mums būs 2014. gads, kad Latvijā notiks gan kuģošanas drošības informācijas nacionālo koordinātoru sanāksme, gan Baltijas jūras valstu hidrogrāfijas dienestu konference. 2013. gadā Latvijas Jūras administrācijā viesojās un arī ar satiksmes ministru tikās viens no Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) direktoriem Mustafa Iptes, kurš ļoti atzinīgi novērtēja līdzšinējo sadarbību un Latvijas ieguldījumu IHO darbā.

Nozīmīgs 2013. gads bijis arī žurnālam "Jūrnieks", kurš atdzimst jaunā veidolā. Šis bija tāds eksperimentāls gads, esam plānojoši 2014. gadā turpināt žurnāla pilnveidošanu, tajā parādīsies vairāk materiālu par ostām un norisēm Ostu, tranzīta un loģistikas padomē, kā arī par citiem jūrniecības nozares jaumiem un aktualitātēm.

Noslēdzot 2013. gadu, gribu pateikties visiem mūsu sadarbības partneriem un izteikt cerību, ka tikpat veiksmīga un ražena mūsu sadarbība būs arī jaunajā gadā! Droši var sacīt, ka 2014. gads nāks ar jauniem izaicinājumiem. Gribu novēlēt, lai mums visiem pietiek spēka, izturības un veiksmes!"■

JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS ZIŅAS

JA SAŅEM ATJAUNOTO KVALITĀTES ATBILSTĪBAS CERTIFIKĀTU

Latvijas Jūras administrācija saņēma atjaunoto atbilstība sertifikātu, kas apliecina, ka JA kvalitātes vadības sistēma atbilst starptautiskā standarta ISO 9001:2008 prasībām.



Pārsertifikācijas auditu veica sertifikācijas kompānija "Lloyd's Register Quality Assurance" (LRQA). Nepieciešamību veikt neatkarīgu auditu JA Jūrnieku reģistrā nosaka STCW konvencija un ES 106. direktīva, savukārt ES direktīva, kas reglamentē karogvalsts pienākumus, paredz auditu kā obligātu Kuģošanas drošības inspekcijā. Taču JA audits tiek veikts brīvprātīgā kārtā visās struktūrās, tai skaitā tiek auditēta personāla vadības sistēma, iepirkumu veikšana un citi procesi.

Audita ziņojumā neatbilstības nav konstatētas, ir saņemti divi auditoru ieteikumi par atsevišķu tehnisko procesu izpildījuma variantiem. Īpaši ir atzīmēta JA darbinieku profesionalitāte,

kompetence un patiesā ieinteresētība sava darba kvalitatīvā veikšanā.

Nākamais sertifikāta atjaunošanas audits JA būs jāveic pēc trim gadiem.■

EMSA AUDITORI PĀRBAUDA OSTAS VALSTS KONTROLES PROCESU LATVIJĀ

No 15. līdz 19. aprīlim Latvijas Jūras administrācijā norisinājās Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) audits par ostas valsts kontroles jautājumiem. EMSA auditori vērtēja, kā Latvijā ieviesta un tiek realizēta Eiropas ostas valsts kontroles direktīva – kā direktīvas prasības iestrādātas Latvijas likumdošanā un kā tās tiek pildītas.



“Auditori vērtēja, kā notiek darba organizācija Jūras administrācijā, un devās arī līdz inspektoriem, lai redzētu, kā praksē tiek veiktas ostas valsts kontroles pārbaudes. Daļēji tika pārbaudītas arī Krasta apsardzes dienesta darbības, taču ostas valsts kontroles jautājumi pirmkārt attiecas uz mums,” pastāstīja JA Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs.■



EMSA auditori kopā ar JA speciālistiem.

LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA – GODĪGS EIRO IEVIEŠĒJS

Latvijas Jūras administrācija ir pievienojusies iniciatīvas “Godīgs eiro ieviešs” memorandam.

Pievienojoties memorandam, JA apņemas:

1. Neizmantot eiro ieviešanu preču un pakalpojumu cenu celšanai;
2. Visām precēm un pakalpojumiem norādīt skaidras un nepārprotamas cenas latos un eiro cenu paralēlās atspoguļošanas periodā no 2013. gada 1. oktobra līdz 2014. gada 30. jūnijam;
3. Nodrošināt godīgu cenu pārrēķinu no latiem uz eiro, ievērojot oficiālo valūtas maiņas kursu 1 EUR = 0,702804 LVL un cenu matemātiskas noapaļošanas principus, kā arī visus likumdošanas aktus un normatīvus, kas saistīti ar uzņēmējdarbību;
4. Iespēju robežās veicināt savu sadarbības partneru, piegādātāju un klientu pievienošanos iniciatīvai, pēc iespējas skaidrojot memoranda mērķi, principus un ietekmi uz Latvijas tautsaimniecību eiro ieviešanas periodā;
5. Informēt un apmācīt darbiniekus par jautājumiem, kas saistīti ar eiro ieviešanu, nodrošinot viņu spēju savas kompetences ietvaros izskaidrot klientiem cenu norādīšanas principus.■

HIDROGRĀFIJAS KUĢIS "KRISTIĀNS DĀLS" VĒIC MĒRĪJUMUS

Aprīļa pirmajā pusē Jūras administrācijas hidrogrāfijas kuģis "Kriščiāns Dāls" no Liepājas ostas devās jūrā, lai veiktu HELCOM mērījumus.

HELCOM projekts ir kopīgs visām Baltijas jūras valstīm, tā mērķis – uzlabot kuģošanas

drošību un vides aizsardzību. Reāli darbs projekta ietvaros tika uzsākts 2002. gadā, katra valsts uzmērīja kuģu ceļus tur, kur tiem teorētiski vajadzēja būt. Tikai pēc tam, kad sāka darboties Baltijas jūras vienotā AIS sistēma, bija iespējams noteikt, kur patiesībā ir aktīvākie kuģu ceļi.

2012. gadā tika lemts, ka HELCOM mērījumu plāns jāiedala vairākās kategorijās – 1. un 2. kategorijā ietilptu kuģu ceļi, bet 3. kategorijā – pārējā teritorija, kur mērījumi būtu svarīgi ne vairs navigācijai, bet gan zivsaimniecībai, tūrismam, enerģijas ieguvei un citām tautsaimniecības nozarēm. Latvijai vajadzētu veikt mērījumus 28 300 kvadrātkilometru platībā, līdz šim ir uzmērīti ap 5000.■



RISKU BĪSTAMO KRAVU APRITĒ SAMAZINA PREVENTĪVIE PASĀKUMI

13. maijā JA notika Bīstamo kravu aprites konsultatīvās padomes sēde, kurā piedalījās pārstāvji no Satiksmes, Ekonomikas un Zemkopības ministrijas, Valsts policijas, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta, Valsts ieņēmumu dienesta Muitas pārvaldes, Valsts vides dienesta, Civilās aviācijas aģentūras, Autotransporta direkcijas, Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas, Valsts dzelzceļa administrācijas, Rīgas brīvostas, JA un citiem uzņēmumiem un dienestiem.



Viens no darba kārtības jautājumiem bija par bīstamo un

piesārņojošo kravu aprites pārraudzības aspektiem *kuģis/krasts* mijiedarbībā. Par šo jautājumu informāciju sniedza JA inspektors bīstamo un piesārņojošo kravu jautājumos Edgars Andersons.

Izmatojot pēdējo gadu laikā notikušo negadījumu analīzes pieredzi, JA izstrādāts modelis termināļu darbības optimizēšanai, ieviešot preventīvo pasākumu sistēmu, kas ietver drošības pasākumu izvērtēšanu pirms bīstamo kravu kraušanas darbu sākšanas. Pirms darbu uzsākšanas darbiniekiem tiek sniegta informācija par kravu, tās uzliesmošanas temperatūru, iepakojuma veidu, marķējumiem, kraušanas un segregācijas nosacījumiem, kā arī primārajiem un sekundārajiem riskiem. Tāpat tiek pārrunāta iespējamā rīcība ugunsgrēka vai kravas noplūdes gadījumā un tas, kā rīkoties, ja, saskaroties ar bīstamo kravu – ieelpojot, norijot, gūstot apdegumus vai citus bojājumus, ir cietis cilvēks.

Veicot preventīvās darbības, tiek samazināts avārijas risks, savukārt, ja noticis negadījums, ir nodrošināta precīzas informācijas sniegšana Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestam, Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestam vai citiem avārijas seku likvidēšanā iesaistītajiem dienestiem. Arī tad, ja, saskaroties ar bīstamo kravu, cietis cilvēks, ir skaidrs, kāda veida neatliekamā palīdzība jāsniedz.■

UZZIŅAI

2012. gadā JA Bīstamo kravu un beramkravu inspekcija veikusi 47 kuģu un 37 krasta termināļu pārbaudes, bet šā gada pirmajā ceturksnī gan kuģi, gan termināļi pārbaudīti 11 reizes. Pārbaudes ir gan plānotās, gan nepieciešamības gadījumā arī ārpuskārtas. Termināļi, kuros tiek veikta bīstamo kravu iekraušana un izkraušana, tiek pārbaudīti vidēji divas reizes gadā. Gan šogad, gan arī pagājušā gadā visi pārbaudītu laikā konstatētie trūkumi ir novērsti nekavējoties, jau kontroles laikā, un neviens no trūkumiem nav bijis tik nopietns, lai vajadzētu apturēt kuģa kravas operācijas.

PRECIZĒS MAZO KUGOŠANAS LĪDZEKĻU REĢISTRĀCIJU

Ir izstrādāts tiesiskais regulējums, kas noteiks arī tādu kuģošanas līdzekļu reģistrāciju, kuru garums ir mazāks par 12 metriem un kuri netiek izmantoti komercdarbībai jūrā un ostās.

Līdz šim Ceļu satiksmes drošības direkcijā (CSDD) reģistrēja tikai ūdenssportam un atpūtai paredzētos kuģošanas līdzekļus, bet tagad ir izstrādāts regulējums, kas ļaus CSDD reģistrēt arī motorizētus plostus, niedru plāvējus u.tml., iesniedzot reģistrācijai nepieciešamos dokumentus. Paredzams, ka jaunā kārtība mazinās administratīvo slogu gan šo kuģošanas līdzekļu īpašniekiem, gan arī ļaus vienkāršāk īstenot to kontroli ūdens satiksmē.■

PIRMS IEGĀDĀTIES JAHTU

Pirms iegādāties jahtu, vajadzētu noskaidrot, vai un kur tā ir reģistrēta, kas ir tās īpašnieks, vai jahta nav iekļāta, tai nav uzlikts liegums vai kāds cita veida apgrūtinājums.

Ja jahta ir reģistrēta ārzemēs, tā jāizslēdz no reģistra, jāsaņem izslēgšanas apliecība. Ja iegādājamā jahta ir reģistrēta Latvijas Kuģu reģistrā (KR), īpašnieka maiņas gadījumā tā nav jāizslēdz no reģistra.

Jahtas īpašuma tiesību pāreju apliecinoši dokumenti ir pirkuma līgums un pieņemšanas – nodošanas akts, attiecīgi apliecināti atkarībā no darījuma noslēgšanas vietas, ko nosaka MK noteikumi Nr. 467 "Par kuģu reģistrāciju Latvijas Kuģu reģistrā".



Ja jahta iegādāta ārzemēs un vēl nav bijusi reģistrēta, nepieciešams pārdevēja apliecinājums, kurā norādīts jahtas īpašnieks pārdošanas brīdī. Pārdevējs apliecina, ka jahta nav bijusi reģistrēta un tai nav reģistrēts nekāda veida apgrūtinājums. KR ir izstrādāta vienkārša forma, kas kalpo kā apliecinājums. Apliecinājuma formu un citu informāciju par jahtu reģistrāciju var atrast Latvijas Jūras administrācijas mājas lapas www.lja.lv sadaļā *Kuģu reģistrācija*, uzklikšķinot uz *Atpūtas kuģu reģistrēšanas kārtība*.

Pirms reģistrācijas jahta jāuzrāda JA Kuģošanas drošības inspekcijai (KDI), kas pēc jahtas un tās dokumentācijas pārbaudes izsniegs aktu par atpūtas kuģa atbilstību MK noteikumiem Nr. 201 "Par atpūtas kuģu drošību" un MK 2008. gada 25. marta noteikumiem Nr. 647 "Par atpūtas kuģu būvniecību, novērtēšanu un piedāvāšanu tirgū". Šie MK 2005. gada

30. augusta noteikumi tiek piemēroti atpūtas kuģiem, kuru korpusa garums ir no 2,5 līdz 24 metriem, ja tie iegādāti no jauna vai pirmo reizi ievesti ES.

Ja jahta jaunāka par diviem gadiem un atrodas ārpus Latvijas teritorijas, tad īpašnieks var KDI iesniegt kuģa dokumentāciju un rakstiski

deklarēt tā aprīkojumu. Ja dokumentācija ir kārtībā, tad jahtas apskate var nenotikt.

Lai izvairītos no iespējamām problēmām jahtu iegādes procesā, labāk vispirms ielūkoties jau minētajā JA mājas lapā www.lja.lv un, ja kaut kas nav skaidrs, jautājumos par reģistrāciju zvanīt pa tālruni 67062164 vai rakstīt uz e-pastu kr@lja.lv. Jautājumos par kuģa tehnisko apskati zvanīt pa tālruni 67062119 vai rakstīt uz e-pastu gints.kezbers@lja.lv.

Ja to izdarīsiet pirms jahtas iegādes, nevis pēc tam, tad nekādu sarežģījumu nebūs!■

ZVEJNIEKU DROŠĪBA PAŠU ROKĀS

Zvejnieki ne tikai pilda nozvejas plānus, bet ir arī līdztiesīgi un līdzvērtīgi kuģošanas dalībnieki, tāpēc arī zvejniekiem ir svarīgi apzināties, ka viņi ir atbildīgi ne tikai par savu dzīvību un kuģu īpašnieku kuģiem, bet arī par kopējo kuģošanas drošību. Latvijas Zivsaimnieku asociācija rīkoja Jūras administrācijas un zvejas kuģu īpašnieku tikšanos, lai vēlreiz apspriestu kuģošanas drošības jautājumus un izvirzītu svarīgākos uzdevumus, kas veicami, lai uzlabotu ne īpaši spožo drošības stāvokli zvejas flotē. Ar zvejas kuģu īpašniekiem tikās JA Kuģošanas drošības inspekcijas vecākie kuģu kontroles inspektori Alberts Evertovskis un



Olģerts Sakss, kuri pauda JA viedokli un ierosināja pasākumus zvejas kuģu drošības uzlabošanai. Tādu ir daudz – gan modernāku individuālo glābšanas līdzekļu, tādu kā hidrotērpi, automātiskās glābšanas vestes, darba drošības vestes, ieviešana uz zvejas kuģiem, gan kuģu kraušanas stingrāka uzraudzība, gan kuģu tehniskās uzraudzības pilnveidošana, bet svarīgākais tomēr ir celt zvejas kuģu īpašnieku, kapteiņu un apkalpi atbildību par kuģošanas drošību un cilvēku dzīvību, izskaužot jebkādas jūrniecības normatīvo aktu pārkāpumus pat ierobežotu finansiālo līdzekļu gadījumā.■

ZIVSAIMNIEKU ASOCIĀCIJAS BIEDRU PROBLĒMAS

Kuģu īpašnieki nepiekrīt tam, ka viņiem jāuzņemas atbildība par kuģu pār-
mērīgu piekraušanu vai neatbilstošas kravas pārvadāšanu, kas ir bijis viens no
iesmesliem pēdējos gados notikušajām traģiskajām zvejas kuģu avārijām.

“Glābšanas līdzekļu uz kuģiem jau tā ir par daudz! Patiesībā problēma ir
tā, ka kapteiņi un stūrmaņi uz kuģiem ne par ko neatbild un īpašniekiem nav
mehānisma, kā uz viņiem iedarboties,” uzsver nogrimušā zvejas kuģa “Unora”
īpašnieks Aleksandrs Blohins (SIA “BraDava”, SIA “5 B”).

Kuģu īpašnieki vienprātīgi apgalvo, ka tā ir tikai kuģu kapteiņu vaina un
atbildība. JA inspektori piedāvāja sarīkot tikšanos ar zvejas kuģu kapteiņiem,
lai tiem izskaidrotu kuģošanas drošības jautājumus un to neievērošanas bīsta-
mību. Zivsaimnieku asociācijas prezidents Inārijs Voits un atsevišķi asociācijas
biedri šo ierosinājumu atbalstīja, taču daļa kopsapulces dalībnieku pret to
iebilda.

“Es gan nesaprotu, par ko un kāpēc vispār vajadzētu runāt ar kapteiņiem!”
aizrādīja Igors Fikss (SIA “Balticfish”), kuram piederošais zvejas kuģis “Beve-
rīna” 2008. gada nogalē gāja bojā kopā ar apkalpi. I. Fikss uzsvēra, ka visa
nelaime slēpjas valsts attieksmē – Latvijā nav glābšanas dienesta, kas spētu
palīdzēt nelaimē nonākušiem zvejniekiem.

“Mūsu kuģu tehniskais stāvoklis ir pietiekami augstā līmenī, tas ir ievēro-
jami labāks nekā daudzās citās Eiropas valstīs. Arī mūsu kapteiņu līmenis ir
nesalīdzināmi augstāks nekā citur Eiropā,” savukārt uzskata Juris Pētersons
(SIA “Grifs”).

Ja tā tiešām ir, tad kāpēc joprojām ir tik daudz neatrisinātu problēmu?■

BŪS JĀAPDROŠINA ATBILDĪBA

Latvijas Jūras administrācijas Juridiskā departamenta speciālisti izstrādā
virkni normatīvo aktu, kas nepieciešami, lai ieviestu Eiropas Parlamenta un
Padomes regulā par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos
uz jūras izvirzītās prasības. Regulas prasības ES dalībvalstīm jāpiemēro ne
vēlāk kā no 2012. gada 31. decembra. No šā datuma pasažieru starptautiskos
pārvadājumus pa jūru var veikt tikai tie pārvadātāji, kuri apdrošinājuši savu
atbildību pasažieru nāves vai nelaimes gadījumiem. Obligātās apdrošināša-
nas ierobežojums nevar būt mazāks par 250 000 SDR (speciālās aizņēmuma
vienības) uz vienu pasažieri katrā atsevišķā gadījumā.

Regulas prasību ieviešanai Latvijā tika izstrādāti grozījumi Ministru kabi-
neta noteikumos par kuģu reģistrēšanu Latvijas Kuģu reģistrā, lai noteiktu
institūciju, kas izsniegs pasažieru pārvadātājiem sertifikātu, apliecinot, ka

pārvadātāja atbildība ir apdrošināta. Tāpat tika gatavoti grozījumi Jūras kodeksā, nosakot pasažieru pārvadātāju atbildības apdrošināšanu par obligātu.

Ir izstrādāts likumprojekts par grozījumiem likumā "Par 1974. gada Atēnu konvencijas par pasažieru un to bagāžas jūras pārvadājumu 2002. gada protokolu" saistībā ar minēto Eiropas Parlamenta un Padomes regulu un Padomes 2011. gada 12. decembra lēmumu par Eiropas Savienības pievienošanos 1974. gada Atēnu konvencijas 2002. gada protokolam.■

KUĢIEM REĢISTRĀCIJAS APLIECĪBU IZSNIEGS VIENREIZ

Lai mazinātu administratīvo slogu un izdevumus kuģu īpašniekiem, Satiksmes ministrija sagatavojusi grozījumus Ministru kabineta 2006. gada 6. jūnija noteikumos Nr.467 "Noteikumi par kuģu reģistrāciju Latvijas Kuģu reģistrā", paredzot starptautisko tiesību aktu prasībām pakļautajiem kuģiem izsniegt beztermiņa reģistrācijas apliecības. Pašlaik šādiem kuģiem izsniegto reģistrācijas apliecību derīguma termiņš ir divi gadi. Izstrādātie grozījumi attieksies uz 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību jūrā (SOLAS) prasībām pakļautajiem kravas un pasažieru kuģiem ar bruto tilpību 500 un lielāku. Latvijas Kuģu reģistrā šobrīd ir reģistrēti 16 šādi kuģi, arī daži kompānijas "Tallink" kuģi.■

KUĢI ZEM LATVIJAS KAROGA

Latvijas Kuģu reģistrā pierēģistrēts pasažieru/ro-ro tipa kuģis "Isabelle". Kuģa berbouta fraktētājs ir AS "Tallink Latvija", un maija pirmajā pusē "Isabelle" nomainīja pasažieru prāmi "Silja Festival" maršrutā Rīga – Stokholma.

Līdz šim "Isabelle" bija reģistrēta zem Somijas karoga, piederēja Somijas firmai "Viking Line" un kursēja maršrutā Turku – Stokholma.

"Isabelle" būvēta Horvātijā, kuģa būve pabeigta 1989. gadā. Kuģa garums ir 153,57 metri, platums 27,60 metri, bruto tilpība 35 154. "Isabelle" pašlaik ir ceturtais zem Latvijas karoga reģistrētais pasažieru/ro-ro tipa kuģis.

17. jūnijā Latvijas Kuģu reģistrā pierēģistrēts sauskravas kuģis "Karsnes". Tā berbouta fraktētājs ir SIA "Karsnes Maritime", kuģa īpašnieks – "Karsen Shipping Ltd". Kuģis būvēts





1997. gadā Portugālē, tā garums ir 93,37 metri, platums – 16,50 metri, bruto tilpība – 3850. “Karsnes” iepriekšējais vārds bija “Gerda J”.

3. jūlijā zem Latvijas karoga reģistrēts kuģis “Unistar”, kas pieder kompānijai “Tonberg Management Ltd”. “Unistar” ir salīdzinoši jauns kuģis, būvēts 2009. gadā Krievijā. Tā garums ir 89,92 metri, platums 14 metri, bruto tilpība – 2997. Līdz šim kuģis bija reģistrēts Maltā, tā iepriekšējais nosaukums bija “Emi Leader”.



15. jūlijā Latvijas Kuģu reģistrā pie-reģistrēts kompānijas “VP Shipping Ltd” sauskravas kuģis “Transund”, kas 2002. gadā būvēts Ķīnā. Kuģa garums ir 133,83 metri, platums 22 metri, bruto tilpība – 13 340. Līdz šim kuģis bija reģistrēts Gibraltārā, tā iepriekšējais nosaukums bija “Transeagle”.



Pirms reģistrācijas Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas speciālisti pārbaudīja kuģu atbilstību starptautisko normatīvo aktu prasībām. Pārbaudes gaitā inspektori izvērtēja kuģu konstrukciju, tehnisko stāvokli, dokumentāciju, glābšanas un ugunsdrošības aprīkojumu, kā arī kuģu apkālpju gatavību

un prasmi rīkoties avārijas situācijās.

Savukārt JA Kuģu un ostu aizsardzības inspekcijas inspektori izvērtēja, vai kuģu aizsardzības plāns atbilst ISPS kodeksa, SOLAS konvencijas XI-2 nodaļas un ES 725. regulas prasībām, kā arī kontrolēja, kā plāns tiek realizēts. Pārbaužu gaitā tika konstatēti daži nebūtiski trūkumi, kas nekavējoties tika novērsti.

Pēc pārreģistrācijas kuģu pieraksta osta ir Rīga.

Pašlaik Latvijas Kuģu reģistrā ir 16 kravas kuģi, kuru bruto tilpība pārsniedz 500.■

IZDOTS KARŠU KOMPLEKTS ATPŪTAS KUĢIEM BALTIJAS JŪRĀ

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienests ir izdevis atjaunotu jahtu karšu komplektu "Kartes atpūtas kuģiem. Baltijas jūra, Latvija", ko var iegādāties JA, kā arī interneta veikalā www.lja.lv/mapshop. Jahtu kartes pilnībā atbilst jūras navigācijas kartēm, tikai tās ir mazāka izmēra parocīgākai lietošanai. Tā kā karšu lietotāji atzinīgi novērtēja iepriekšējo jahtu karšu komplektu ieviešanu īpaši caurspīdīgā plastmasas mapē, lai pasargātu tās no samirkšanas, tad līdzīga prakse izmantota, arī sagatavojot tirdzniecībai jauno komplektu.



Iepriekšējais jahtu karšu komplekts tika izdots 2010. gadā. Jaunajā komplektā kartes ir atjaunotas, izmantojot ne tikai Latvijas, bet arī Igaunijas Jūras administrācijas un Lietuvas Jūras drošības administrācijas visjaunākos dziļumu mērījumu datus, informāciju par jaunūzbūvētajām piestātnēm, jaunajiem kuģu ceļiem, jaunākajiem ugunu un zīmju raksturojumiem, kā arī citām izmaiņām. Jaunajā komplektā mainīta karšu secība, saturs papildināts ar jahtotājiem nepieciešamu informāciju par jahtu ostām, jahtklubiem un tur pieejamajiem pakalpojumiem. Izdevumā atrodama kontaktinformācija, kā arī fotoattēli, tai skaitā jahtu ostu aerofoto. Katalogā lietotie simboli, saīsinājumi un termini aktualizēti saskaņā ar starptautiskajiem standartiem (INT1).

Hidrogrāfijas dienesta Kartogrāfijas daļas speciālisti izsaka lielu pateicību tām ostām un jahtklubiem, kas aktīvi sadarbojās jaunā izdevuma veidošanā, apzinoties, ka šāds izdevums, kas tiek tirgots gan Latvijā, gan ārvalstīs, ir lieliska iespēja popularizēt ostu pakalpojumus. ■

BALTIJAS JŪRAS VALSTU HIDROGRĀFU KONFERENCE NĀKAMGAD NOTIKS RĪGĀ

19. septembrī Latvijas Jūras administrāciju apmeklēja Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) direktors Mustafa Iptes. JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš iepazīstināja viesi ar administrācijas Hidrogrāfijas dienesta darbību. Tikšanās laikā tika pārrunāti nozarei aktuāli jautājumi.

M. Iptes tikās arī ar satiksmes ministru Anriju Matisu. Sarunas laikā IHO vadītājs vairākkārt uzsvēra, ka Latvija ir ļoti profesionāla jūrniecības un hidrogrāfijas valsts, ko viņš nereti minot kā paraugu citām valstīm. M. Iptes norādīja, ka starptautiskā līmenī augstu tiek vērtēta Latvijas darbība IHO un tās struktūrās.



M. Iptes paziņoja ministram, ka ir pieņemts lēmums Baltijas jūras valstu hidrogrāfu konferenci nākamgad rīkot Rīgā, par ko A. Matiss puda danku. Tiek plānots, ka konference varētu notikt jūnija pirmajā pusē.

Pirms ierašanās Rīgā M. Iptes piedalījās Baltijas jūras valstu hidrogrāfu konferencē, kas šogad notika Tallinā.

LJA šajā konferencē pārstāvēja valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, LJA Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Aigars Gailis un Kartogrāfijas daļas vadītājs Mikus Ranka.■

SKULTES OSTĀ TIEKAS NAVIGĀCIJAS LĪDZEKĻU APSAIMNIEKOTĀJI

3. oktobrī Skultes ostā norisinājās Latvijas Jūras administrācijas (JA) Hidrogrāfijas dienesta (HD) speciālistu organizēta tikšanās Latvijas ostu pārstāvjiem, kuri veic navigācijas tehnisko līdzekļu (bāku, boju un citu kuģošanai domātu zīmju un norāžu) apsaimniekošanu Latvijas teritoriālajos ūdeņos. Šādas tikšanās ir tradicionālas, un to galvenais mērķis ir informēt navigācijas līdzekļu apsaimniekotājus par nozares jaunumiem un kopīgi izdiskutēt svarīgākās aktuālās problēmas. Ostu pārstāvji iepazīstas ar kolēģu pieredzi, tādēļ pasākums katru gadu tiek rīkots citā Latvijas ostā.

Tiekoties Skultē, JA HD vadītājs Aigars Gailis iepazīstināja ostu pārstāvjus ar izmaiņām likumdošanā, kas skar ar navigācijas līdzekļiem saistītus jautājumus, tai skaitā ar noteikumiem par aizsargjoslu ekspluatāciju. A. Gailis arī pastāstīja par JA HD šogad paveikto: JA hidrogrāfi, izmantojot kuģi "Kristiāns Dāls", jau līdz oktobra sākumam veikuši mērījumus 410 kvadrātkilometru platībā plānoto 325 kvadrātkilometru vietā. Savukārt kartogrāfi sagatavojuši vairākas jaunas kartes, tai skaitā Ventspils, Pāvilostas, Skultes, Liepājas un Salacgrīvas ostu kartes. Nākamgad plānots sagatavot jaunas Rīgas un Mērsraga ostu kartes. Lai optimizētu mērījumu veikšanu vietās, kur nav iespējams piekļūt ar hidrogrāfijas kuģi, HD iegādāsies jaunu kuteri. Bez tam JA HD ir izsludinājis iepirkumu jaunas datu bāzes izveidošanai.

HD vadītājs ostu pārstāvjus informēja arī par svarīgākajiem jautājumiem, kas skatīti pēdējā Starptautiskās Bāku asociācijas (IALA) ANM (*Aids to Navigation Management*) komitejas sanāksmē. Komitejā spriests par nepieciešamību

izvērtēt un konsolidēt daudzos un dažādos norādījumus un rekomendācijas, kas *saražoti* tik daudz, ka kļūst par apgrūtinājumu lietotājiem. Svarīgs komitejā skatītais jautājums ir par vēja parku straujo attīstību – Ziemeļjūrā to jau saradies tik daudz, ka tiek apgrūtināta kuģošana. Nav izslēgts, ka šādas problēmas nākotnē radīsies arī Baltijas jūrā.■

OSTU SPECIĀLISTI DALĀS PIEREDZĒ

Pēc HD vadītāja uzstāšanās par aizvadītā gada laikā paveikto un savām problēmām stāstīja ostu speciālisti. Liepājnieki informēja pat Tosmares kanāla izpēti un attīrīšanu. Vācijas speciālisti kanālā meklēja tur nogremdētās sprāgstvielas un atrada ievērojami vairāk, nekā tika prognozēts. Bīstamos atradumus plānots izcelt un neitralizēt nākamgad. Liepājas osta atjauno aprīkojumu navigācijas līdzekļu monitoringam ar GSM, jo līdz šim lietotais uz VHF (ultraīsviļņu) sakariem balstītais aprīkojums ir novecojis un tam vairs nav iespējams iegādāties rezerves daļas. Visas bojas, kas atrodas ārpus ostas vārtiem, jau ir aprīkotas ar jauno aparāturu.

Ventspils ostas navigācijas līdzekļu apsaimniekotāji, kuri jau pirms vairākiem gadiem aprīkoja bākas un sāka aprīkot arī bojas ar automātiskās identifikācijas (AIS) sistēmu, šā procesa laikā vairākkārt saskārās ar tehniskām problēmām. Beidzot izdevies novērst šo problēmu cēloņus, un ir cerības, ka turpmāk sistēma darbosies bez



traucējumiem. Ventspilnieki lepojas, ka viņu ostā tiks uzstādīts jaunākās paaudzes monitoringa serveris ostas navigācijas līdzekļu uzraudzībai. Jauno monitoringa sistēmu izstrādājis Igaunijas Kibernētikas institūts.

Visi navigācijas līdzekļu apsaimniekotāji ar interesi uz klausīja ventspilnieku stāstīto par mitruma savācēju izmantošanu, lai mazinātu kondensāta radīto mitrumu bākās – cīņa ar mitrumu ir aktuāls jautājums praktiski visās bākās.

Rīgas ostas navigācijas līdzekļu apsaimniekotāji nākamā gada martā saņems jaunu ledus klases kuģi, kas tiks izmantots gan boju apsaimniekošanai, gan hidrogrāfisko mērījumu veikšanai, kā arī citiem darbiem. Daugavgrīvā

tiks uzstādīta jauna aparatūra, kas nodrošinās vaduguņu sinhronizāciju ar GPS. Rīgas ostā tiek realizēti vairāki attīstības projekti, kas daļēji mainīs ostas ģeogrāfiju – būs izmaiņas pieejai Mangaļsalai, vairs nebūs Admirāļa mola Ziemas ostā.

Tikšanās nobeigumā Skultes ostas kapteinis Kristaps Židenš iepazīstināja kolēģus ar jauniegādāto ledus klases velkoni "Aitik".

A. Gailis atzīst, ka šādas tikšanās navigācijas līdzekļu apsaimniekotājiem noteikti ir nepieciešamas, un izsaka nožēlu, ka mazo ostu pārstāvji ir kūtri to apmeklēšanā. Šoreiz uz sanākumi Skultē no mazajām ostām bez namatēva bija ieradies vēl tikai Salacgrīvas un Kuivīžu ostas kapteinis.

Nākamruden tikšanos organizēt uzņēmās liepājnieki.■

HIDROGRĀFI SVĒTKUS SVIN KOPĀ AR AUDŽUBĒRNIEM

Atzīmējot Starptautisko hidrogrāfijas dienu, Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfi 21. jūnijā uz sava kuģa "Kristiāns Dāls" bija uzaicinājuši viesos bērnus no Latvijas audžuģimeņu biedrības. Šāda kopīga svētku svinēšana ar audžubērniem jau kļuvusi par tradīciju.

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, 2006. gadā, JA Hidrogrāfijas dienests arī nolēma šajā dienā aicināt ciemos audžubērnus. Ik gadus tikšanās reizēs audžuģimeņu bērni dodas izbraukumā ar "Kristiānu Dālu" un tiek iepazīstināti ar hidrogrāfu darbu.



Hidrogrāfi savus profesionālos svētkus dažādās valstīs atzīmē atšķirīgi – vieni šajā dienā rīko sporta spēles un citus jautrus pasākumus, citi organizē nopietnas sanāksmes un prezentācijas, vēl citi publicē informatīvus materiālus.

Latvijas audžuģimeņu biedrības vadītāja Ilze Golvere uzsver, ka JA hidrogrāfu aizsāktā tradīcija ir ļoti nozīmīga bērniem, kuri palikuši bez vecāku gādības, jo tā ir iespēja uzzināt daudz jauna, redzēt un piedzīvot lietas, ko daudzi viņu vienaudži nav redzējuši un piedzīvojuši, līdz ar to aug audžubērnu pašapziņa, kas ir ļoti svarīgi, lai šie jaunieši integrētos sabiedrībā.■

PAR SILTUMNĪCEFEKTU IZRAISOŠO GĀZU EMISIJU SAMAZINĀŠANU

Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) Jūras vides aizsardzības komitejā (MEPC) joprojām aktuāls ir jautājums par siltumnīcefektu izraisošo gāzu (SEG) emisiju mazināšanu no kuģiem, vispirms vēršot uzmanību uz ogļskābās gāzes (CO₂) emisiju samazināšanu. IMO pētījuma "IMO GHG Study 2009" dati liecina, ka ogļskābās gāzes emisijas, ko rada starptautiskā kuģošana, veido aptuveni 2,7% no kopējā piesārņojuma apjoma.

Jūras administrācijas eksperte vides jautājumos Ģertrūde Aniņa: "Šobrīd IMO īpašu uzmanību velta pētījumam par ogļskābās gāzes emisijām no kuģiem, regulāri veic datu atjaunināšanu un aicina IMO dalībvalstis deleģēt šim darbam savus ekspertus. Pirmajā darba grupas sanāksmē 2013. gada februārī visi vienojās, ka pētījums balstīsies uz statistikas datiem par pasaules starptautiskās kuģošanas flotes sastāvu un kuģiem ar bruto tilpību 100 un vairāk."

Kā atzīst eksperte, nozīmīgas diskusijas gaidāmas MEPC-65 sesijā 2013. gada maijā. Pagaidām siltumnīcefektu izraisošo gāzu emisiju mazināšana no kuģiem Eiropas Savienības ietvaros netiek regulēta, bet tajā pašā laikā ES transporta politikas Baltajā grāmatā "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un



Ģ. Aniņa.

resursefektīvu transporta sistēmu” ir noteikts mērķis siltumnīcefektu izraisīšo gāzu emisiju samazināšanai no kuģiem. 2012.gadā Eiropas Komisijas rīkotā sabiedriskā apspriešana internetā par iespējamo SEG Jūras vides aizsardzības komitejas priekšlikuma ieviešanu Eiropas Savienībā parādīja, ka vairums dalībvalstu reģionālā līmenī neatbalsta šāda regulējuma ieviešanu. Tai skaitā arī Latvija piedalījās aptaujā un puda nostāju, ka gadījumā, ja tomēr šīs prasības tiks ieviestas, tam jābūt globālam pasākumam.

Ģ. Aniņa: “Eiropas un IMO līmeņa forumos Latvija ir paudusi savu nostāju jautājumā par siltumnīcefektu izraisīšo gāzu emisiju mazināšanu no kuģiem un akcentējusi, ka kuģošana ir starptautisks bizness, tāpēc, lai novērstu tirgus kropļošanu un nevienlīdzīgas konkurences radīšanu reģionā, atbalstāma ir vienīgi un tikai globāla pieeja šā jautājuma risināšanā.”

Jautājumā par iespējamo MBM risinājumu IMO ietvaros, ņemot vērā pētījuma rezultātus, Latvijas pozīcija tiks veidota sadarbībā ar Vides un reģionālās attīstības ministriju (VARAM) kā atbildīgo institūciju par klimata pārmaiņām. VARAM jau ir zināma pieredze saistībā ar ES ieviesto emisiju kvotu tirdzniecības sistēmu (ES ETS) aviācijas nozarē.

Savukārt EK, ņemot vērā sabiedriskās aptaujas rezultātus, paziņojusi, ka 2013. gada pirmajā pusē nāks klajā ar regulas projektu par SEG emisiju no kuģiem monitoringu, ziņošanu un sertificēšanu.■

KAMPAŅA NOSLĒGUSIES BEZ KUĢU AIZTURĒŠANAS

Veiksmīgi ir noslēgusies koncentrēta ostas valsts kontroles inspekciju kampaņa, kas no 1. septembra līdz 30. novembrim norisinājās visās Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (PMoU) dalībvalstīs.

Šogad kampaņas laikā pastiprināti tika kontrolēta kuģu galveno dzinēju, palīgdzinēju, ģeneratoru un ar to saistīto signalizācijas iekārtu darbība un uzturēšana. Īpaša uzmanība tika pievērsta kuģu apkalpju profesionalitātei un kompetencei, ekspluatējot kuģu dzinējus un aprīkojumu, kā arī drošībai un spējai rīkoties ārkārtas situācijās. Inspekciju laikā uz kuģiem tika imitētas ugunsgrēku situācijas, lai pārliecinātos par komandas gatavību veikt dzēšanas operācijas.

Koncentrētās inspekciju kampaņas (CIC) PMoU dalībvalstīs notiek katru rudeni, ik gadus pievēršot uzmanību kādai no aktuālākajām kuģošanas drošības problēmām. Visās dalībvalstīs pārbaudes notiek atbilstoši vienādiem standartiem un vienādām, iepriekš saskaņotām prasībām.

Latvijā ostas valsts kontroles funkcijas pilda Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas (JA KDI) inspektori, pārbaudot Latvijas ostās

ienākošos citu valstu kuģus. Laikā no 1. septembra līdz 30. novembrim veiktas 43 ostas valsts kontroles pārbaudes, 38 no tām kampaņas ietvaros (ja kuģis kādā ostā jau pārbaudīts kampaņas ietvaros, tad citā ostā atkārtota pārbaude tieši par CIC jautājumiem netiek veikta). 21 pārbaude veikta Rīgas ostā, pa septiņām Liepājā un Ventspilī, divas Skultes ostā un viena Salacgrīvā. Nevienā gadījumā nav konstatēti nopietni pārkāpumi vai trūkumi.

Īpašs gandarījums par to, ka kampaņas laikā neviena ar CIC saistīta piezīme nav reģistrēta arī ārvalstu ostās pārbaudītajiem desmit Latvijas karoga kuģiem!

Vienlaikus ar PMoU valstīm līdzīga koncentrētā kampaņa notika arī Tokijas memoranda valstīs. Noslēdzoties CIC, kā Parīzes, tā Tokijas memoranda valstīs tiek apkopota statistika par biežākajiem pārkāpumiem. Pirms kampaņas tika prognozēts, ka pavisam gan Parīzes, gan Tokijas memoranda valstīs CIC laikā tiks veiktas ap 10 000 kuģu pārbaudes.

Eiropas jūras valstis 1982. gadā apvienojās Parīzes saprašanās memorandā par ostas valsts kontroli, lai nodrošinātu vienotu pieeju ostas valsts kontroles jautājumiem par kuģošanas drošību, aizsardzību un vides piesārņojumu. Latvija ir PMoU dalībvalsts no 2005. gada.■



JA PIEDALĀS IZSTĀDĒS ĶĪPSALĀ

No 28. februāra līdz 3. martam Ķīpsalas izstāžu centrā notika tradicionālā izstāde "Skola 2013", kurā šogad pirmo reizi piedalījās arī Latvijas Jūras administrācija (JA). JA pieņēma Latvijas Jūras akadēmijas piedāvājumu izveidot kopīgu stendu, kurā reklamētu iespēju mācīties Jūras akadēmijā un piedalīties jūrniecības konkursā vidusskolēniem "Enkurs".

Izstādi apmeklēja tiešām daudz skolēnu no visiem Latvijas reģioniem, un tās laikā varēja pārliecināties, ka jauniešu interese par mācībām Latvijas Jūras akadēmijā un akadēmijas Jūrskolā ir liela. Skolēni, kuri turpmāko dzīvi vēlas saistīt ar jūrnieka profesiju, interesējās arī par dalību konkursā "Enkurs".



Savukārt no 5. līdz 7. aprīlim JA – arī pirmo reizi – piedalījās starptautiskajā izstādē “Atpūta un sports 2013”. JA standā varēja iepazīties ar informāciju par atpūtas kuģu un jahtu reģistrāciju, tehniskajām pārbaudēm, kā arī ar JA izdotajām jūras kartēm un citām kuģu vadītājiem aktuālām publikācijām.

JA standā savus materiālus izvietoja arī Jūras spēku Krasta apsardzes dienests, informējot apmeklētājus par dažādiem drošības pasākumiem un rīcību ekstremālās situācijās.■

VALSTS PĀRVALDES ATVĒRTO DURVJU DIENA

27. septembrī visā valstī norisinājās Atvērto durvju diena valsts pārvaldē, kurā piedalījās arī Latvijas Jūras administrācija. Dienas pirmajā pusē Satik-



smes ministrijā notika prezentācijas pasākums, lai iepazīstinātu vidusskolēnus ar ministrijas struktūru un darbības principiem, savukārt nozares kapitālsabiedrības ne tikai atraktīvi par sevi informēja, bet arī bija gatavojušas vidusskolēniem dažādus uzdevumus, testus un konkursus.

Latvijas Jūras administrācijas un AS “Tallink Latvija” kopējā standā skolēni varēja saņemt informāciju par iespējām apgūt jūrnieka profesiju, iemācīties siet jūrnieku mezglus, kā arī, pareizi atbildot uz vairākiem jautājumiem, piedalīties loterijā, kurā uzvarētājs ieguva “Tallink” dāvāto kruīza ceļojumu uz Stokholmu četrām personām. Pasākumu Satiksmes ministrijā apmeklēja vairāk nekā 100 cilvēku, tādēļ apmeklētāji bija sadalīti vairākās plūsmās.



Pēcpusdienā skolēnu grupa JA speciālistu pavadībā apmeklēja Rīgas brīvostu, iepazīnās ar Kuģu satiksmes vadības centra darbu, kā arī klātienē apskatīja ledlauzi "Varma". Neraugoties uz nelabvēlīgajiem laika apstākļiem, jaunieši apgalvoja, ka esot ļoti apmierināti ar redzēto un piedzīvoto.■

KARJERAS DIENA JA

30. maijā Latvijas Jūras administrācija piedalījās Karjeras dienā, kuras gaitā vidusskolēni tika iepazīstināti ar vairāku Satiksmes ministrijas pārraudzības uzņēmumu darbu.

JA viesojās Rīgas pilsētas 3. ģimnāzijas 10. klašu skolēni. Jaunieši ne tikai uzzināja, ko dara JA, bet arī saņēma vispusīgu informāciju par jūrniecības nozari kopumā un iespējām apgūt jūras virsnieka specialitāti un strādāt šajā nozarē.

Sadarbībā ar AS "Tallink Latvija" vidusskolēniem bija noorganizēta ekskursija uz prāmja "Isabelle", kur uz kuģa komandtilta viņi tika iepazīstināti ar kuģa vadības procesu un iekārtām.

Dienas nobeidumā skolēni gribēja uzzināt, kad notiks nākamā Karjeras diena, jo vēloties atkal apmeklēt Jūras administrāciju.■



LIELDIENU OLU IZSTĀDE JŪRAS ADMINISTRĀCIJĀ

2013. gadā jau otro gadu tūlīt pēc Lieldienu brīvdienām Latvijas Jūras administrācijā rīkoja Lieldienu olu izstādi, kurā piedalījās administrācijas darbinieki ar pašu vai ģimenes locekļu apgleznotām Lieldienu olām. Košāko un interesantāko mākslas darbu autori saņēma garšīgas balvas, taču, pēc visu dalībnieku kopīga atzinuma, vērtīgākā bija iespēja dalīties pieredzē un no kolēģiem smelties idejas nākamā gada Lieldienu olu krāsošanai.■



TRADICIONĀLĀ BALTIJAS VALSTU JŪRAS ADMINISTRĀCIJU TIKŠANĀS

No 4. līdz 6. septembrim Igaunijā, netālu no Pērnavas, notika Baltijas valstu Jūras administrāciju pārstāvju tikšanās. Šādas tikšanās ir tradicionālas, tās tiek organizētas kopš 1997. gada kādā no Baltijas valstīm, un šogad kolēģus uzņēma Igaunijas Jūras administrācija. Tikšanos galvenais mērķis ir dalīties pieredzē par gada laikā paveikto, pārrunāt kopīgās problēmas un meklēt to risinājumus, kā arī saskaņot viedokļus dažādos starptautiskā mērogā aktuālos jūrniecības nozares jautājumos.

Sanāksmes gaitā administrāciju vadītāji informē kolēģus par nozares aktualitātēm savā uzņēmumā un valstī. Savukārt atsevišķi konkrēti jautājumi tiek skatīti darba grupās, ko veido administrāciju speciālisti, kuri ikdienā nodarbojas ar līdzīgiem jautājumiem – kuģošanas drošības garantēšanu, jūrnīeku sagatavošanu un sertifikāciju, kuģu un ostu aizsardzības nodrošināšanu un hidrogrāfijas darbu veikšanu.

Šogad tikšanos atklāja Igaunijas Jūras administrācijas vadītājs Andrus Maide, uzsverot, ka Igaunijas JA šo var uzskatīt par jubilejas gadu – pirms 95 gadiem Igaunijā tika izveidota kuģošanas drošības un uzraudzības sistēma, uz kuras pamata vēlāk izveidojās JA. Jubileju šogad svin arī Igaunijas ledlauzis “Tarmo”, kas būvēts pirms 50 gadiem, bet joprojām ir labi uzturēts un darba ierindā. Igaunija, tāpat kā abas pārējās Baltijas valstis, joprojām ir Parīzes memoranda *Baltajā sarakstā* un aizvadītā gada laikā nav piedzīvojuši nevienu kuģu aizturēšanu. Igaunijai, tāpat kā Latvijai, flote ir neliela, tādēļ valstī tiek izstrādāti grozījumi likumdošanā, kam vajadzētu veicināt kuģu reģistrēšanu zem Igaunijas karoga. Igaunijā joprojām spēkā ir nesen pieņemtais dīvainais likums, kas nosaka, ka par ostu uzskatāma faktiski jebkura kuģu vai laivu piestātne, līdz ar to valstī ir vairāk nekā 100 ostu. JA šādu situāciju uzskata par kuriozu.

Igaunijas JA ir kāda specifiska funkcija, ar ko nevar lepoties pārējās Baltijas valstīs, proti, administrācija valsts uzdevumā pasūta un uzrauga, kā tiek būvēti kuģi, kas uztur satiksmi starp Igaunijai piederošajām salām. Katru gadu tiek uzbūvēti vidēji divi jauni šādas satiksmes kuģi, katrs apmēram 9 miljonus eiro vērts. Igaunijā tiek svinēti dažādi jūras svētki – Eiropas Jūras diena, Tallinas Jūras svētki, Kuresāres Jūras svētki un citi, kuru organizēšanā iesaistās arī Jūras administrācija. A. Maide pastāstīja, ka šogad izdota elektroniskās locijas 2. daļa. Pirmā daļa tika sagatavota jau pērn.

Lietuva pašlaik ir ES prezidējošā valsts, Lietuvas JA direktors Evalds Zaharevičs pastāstīja, ka JA šajā procesā ir galvenokārt eksperta loma. Viens no



svarīgākajiem jūrniecības nozares jautājumiem, ko Lietuvai vajadzēs risināt savas prezidentūras laikā, ir vienotas ES prasības izklaides kuģu ekspluatācijai. Īrija savas prezidentūras laikā to nepaguva.

Lietuvas JA hidrogrāfijas kuģis šogad piedalījās starptautiskajās jūras spēku mācības "Open Spirit 2013", kurās galvenais uzdevums bija mīnu meklēšana un neitralizēšana, jo, kā paskaidroja E. Zaharevičs, arī hidrogrāfijas kuģis, veicot mērījumus, nereti atrod mīnas. Lietuvā pamazām samazinās gan jūras virsniekiem, gan ierindas jūrniekiem izsniegto sertifikātu skaits, kas gan skaidrojams ar piecu gadu ciklu – 2002. gadā sāka izdot sertifikātus, kas jāatjauno ik pēc pieciem gadiem. Pašlaik Lietuvā ir ap 5000 aktīvo jūrnieku (Latvijā – 13 000, Igaunijā – 9000). Arī Lietuva ir Parīzes memoranda *Baltajā sarakstā*, taču šogad pirmajā pusgadā vien jau aizturēti divi Lietuvas karoga kuģi, un, tā kā arī Lietuvas flote ir neliela, tad aizturēšanas procents sanāk pietiekami iespaidīgs, lai rastos bažas par palikšanu *Baltajā sarakstā*.

Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš savā uzrunā lielu uzmanību pievērsa starptautisko konvenciju un citu likumdošanas aktu ieviešanai un nacionālās likumdošanas pielāgošanai. Liels ir darba apjoms STCW Manilas grozījumu ieviešanā, jo nepieciešams pārstrādāt mācību programmas. Jūrnieku reģistrs rīko skaidrojošus seminārus jūrniecības mācību iestādēm, treniņu centriem, kruinga kompānijām. Vēl ļoti daudz neskaidru jautājumu ir par MLC konvenciju, tiem risinājumi tiek meklēti diskusijās.



Latvijā šogad pirmo reizi beigusies kuģu skaita samazināšanās Kuģu reģistrā. JA pievērš īpašu uzmanību Kuģu reģistra reklamēšanai, gan piedaloties starptautiskās izstādēs, gan izveidojot speciālu sadaļu mājas lapā. J. Krastiņš pastāstīja, ka Latvijas kuģu īpašnieki bieži vien nemaz necenšas aizstāvēt savus kuģus un to apkāpes, ja kuģi tiek aizturēti nepamatoti, tādēļ izveidojusies situācija, ka to dara JA Kuģošanas drošības departaments, kam aizvadītajā laika periodā vairākkārt izdevies panākt aizturēšanas anulēšanu. Pateicoties tam, arī Latvija ir PM *Baltajā sarakstā*.

Latvijas JA Hidrogrāfijas dienests lielu uzmanību pievēršis savu darbinieku – hidrogrāfu un kartogrāfu kvalifikācijas celšanai un apmācīšanai, izmantojot arī starptautisko organizāciju piedāvātās iespējas. JA kartogrāfi jau otro gadu jūras kartes drukā paši, vairs neizmantojot tipogrāfiju pakalpojumus. Šādā veidā ir iespējams izdrukāt konkrētu, maksimāli aktualizētu karti konkrētam pircējam, neveidojot drukāto karšu uzkrājumus. Šogad kartogrāfi sagatavojuši Ventspils, Pāvilostas, Skultes, Liepājas un Salacgrīvas ostu kartes, kā arī sagatavoja un dāvināja speciālas kartes regates "The Tall Ships Races 2013" dalībniekiem. Nākamgad plānots izdot jaunas Rīgas un Mērsraga ostu kartes.

J. Krastiņš informēja kolēģus arī par JA sociālajām aktivitātēm – jūrniecības nozares konkursu vidusskolēniem "Enkurs", Ēnu dienu, Hidrogrāfijas dienas atzīmēšanu, dalību valsts pārvaldes Atvērto durvju dienā, kā arī starptautiskajās izstādēs "Skola 2013" un "Atpūta un sports". Tāpat Latvijas JA vadītājs palepoja ar šogad izdoto grāmatu "Latvijas bākas", ko uzdāvināja arī kaimiņvalstu kolēģiem.

Kuģošanas drošības darba grupā nopietnākās diskusijas notika par MLC konvenciju. Igaunij konvenciju vēl nav ratificējuši, lietuvieši to izdarīja krietni vēlāk nekā Latvija, taču problēmas visās valstīs ir līdzīgas, nepieciešami nopietni likumdošanas grozījumi, lai šis instruments varētu darboties.

Jau trešo gadu kuģošanas drošības inspektori ostas valsts kontroli veic saskaņā ar jauno direktīvu, arī šeit problēmas visās valstīs līdzīgas, sistēma ir ļoti neelastīga. To atzīst ne tikai Baltijas valstis, bet arī Somija un Polija, tādēļ ir doma kopīgi sagatavot vēstuli ar ierosinājumiem sistēmas optimizācijai. Tāpat Baltijas valstīm, līdzīgi kā citām valstīm ar nelielu floti, ir iebildumi pret PM *Baltā, Pelēkā* un *Melnā* saraksta veidošanas metodiku, jo, ja valstij ir maz kuģu, pietiek ar pavisam nedomāzīgu aizturēšanas gadījumiem, lai *izkristu* no *Baltā saraksta*. Kuģošanas drošības darba grupā tika arī pārrunātas visās valstīs notikušās EMSA (Eiropas Jūras drošības aģentūra) pārbaudes par dažādu direktīvu ieviešanu un izdarītie secinājumi.

Viens no kuģu un ostu aizsardzības nodrošināšanas darba grupas apspriestajiem jautājumiem bija par bruņotas apsardzes izvietojumu uz kuģiem, kam jāšķērso pirātu apdraudētas teritorijas. Visas trīs valstis par šo jautājumu var runāt tikai teorētiski, jo praksē tas vēl nav izmēģināts, kaut gan likumdošana šādu rīcību atļauj. Speciālisti vienojās informēt cits citu, ja kāda no valstīm nolems bruņoto apsardzi izmantot.

Jūrnieku sagatavošanas un sertifikācijas darba grupa identificējusi vairākas problēmas, daļa no tām saistīta ar STCW Manilas grozījumiem. Piemēram, dažādās valstīs tiek izdoti dažādi sertifikāti, ir valstis, kurās ieviesti sertifikāti, kas apstiprina kompetenci, citās tādu nav. Zvejnieku sertificēšanai atsevišķas valstis nav pievienojušās, tai skaitā arī Igaunija.

Latvijas Jūrnieku reģistrs ir sagatavojis priekšlikumu par darbu piekrastes ūdeņos, kas šķiet interesants visām trim valstīm. Lai to prezentētu, nepieciešams panākt savstarpēju vienošanos.

Hidrogrāfu darba grupā tika pārrunāti jautājumi par mērījumu veikšanu un karšu sagatavošanu, Igaunijas un Lietuvas kolēģiem ļoti interesanta šķita Latvijas pieredze, tirgojot jūras kartes savā internetveikalā "Mapshop".

Nākamgad kolēģus no Igaunijas un Lietuvas uzņems Latvijas JA. ■

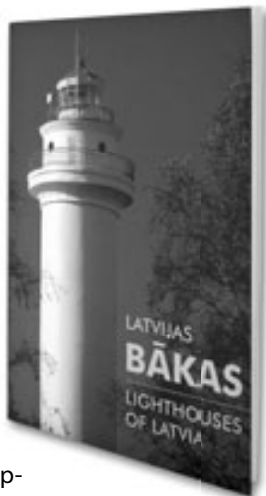
AINAŽU JŪRSKOLAS MUZEJĀ NOTIKA GRĀMATAS "LATVIJAS BĀKAS" ATVĒRŠANA

22. maijā Ainažu jūrskolas muzejā notika ikgadējais Latvijas jūrnieru salidojums, kura laikā tika atvērta Latvijas Jūras administrācijas (JA) un Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas (VKPAI) izdotā grāmata "Latvijas bākas". Tas ir izdevums ar māksliniecisku, informatīvu un arī vēsturisku vērtību – grāmatas tapšanā izmantoti VKPAI un JA sadarbībā veiktā pētījuma "Vēsturiskās bākas Latvijā" materiāli.

Izdevumā iekļauti krāšņi visu Latvijas bāku fotoattēli – gan vēsturiskie, gan speciāli jaunajai grāmatai tapušie, arī aerofoto uzņēmumi, tāpat ap-

raksti par katru bāku, arī informācija par bāku publisko pieejamību.

Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš: "Latvijas Republikas Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastē vienotā sistēmā darbojas deviņpadsmit bākas. Vienpadsmit no tām ir vēsturiskas, un tieši tās vienmēr ir izraisījušas vislielāko interesi – gan ar izskatu, gan vēsturi, gan stāstiem un teiksmām, kas piešķir bāku izmantošanas tehniskajai vienkāršībai romantikas un īstu jūras vilku piedzīvojumu alku dvesmu. Vienīgā bāka, kas vairs nepilda savas tiešās funkcijas, ir Slīteres bāka, kas praktisku apsvērumu dēļ kļuvusi par muzeju un turpina informēt, tiesa, ne vairs kuģotājus, bet sauszemes



VKPAI pārstāve B. Mūrniece (no kreisās), J. Krastiņš un S. Kočāne.



Grāmatas fotomākslinieks A. Meiers.

ceļotājus. Pārējās bākas pastāvīgi tiek uzturētas un modernizētas, lai kalpotu navigācijai.”

Viens no grāmatas tekstu autoriem ir Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja darbinieks Andris Cekuls, kuru Latvijā var uzskatīt par bāku speciālistu. Viņš ir pētījis bāku vēsturi un savus pētījumus publicējis divās bāku tematikai veltītās grāmatās, pēdējā no tām ir JA grāmata “Latvijas bākas”.

A. Cekuls: “Abām grāmatām ir pilnīgi atšķirīga filozofija. JA izdotajā ir apkopoti gan vēsturiskie materiāli, gan bāku šodienas un funkcijas. Grāmatā ir daudz interesantu faktu, ko izdevās atklāt, padziļināti pētīt bāku vēsturi. Grāmatai ir liels noformējums un kvalitatīvas fotogrāfijas.”

Grāmatas fotogrāfiju autors Latvijā pazīstamais fotomākslinieks un dokumentālists Ainars Meiers grāmatas atvēršanas pasākumā teica: “Ir divu kategoriju cilvēki – tie, kuri traucē strādāt, un tie, kuri netraucē. Esmu pateicīgs tiem, kuri darīja visu, lai neļautu traucēt darbu grāmatas tapšanas procesā. Un mums izdevās!”

“LATVIJAS BĀKAS” VAR IEGĀDĀTIES JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS INTERNETA VEIKALĀ

Latvijas Jūras administrācijas interneta veikalā www.lja.lv/mapshop var iegādāties šogad iznākušo grāmatu “Latvijas bākas”. Sākotnēji grāmata bija iecerēta kā prezentācijas izdevums, taču lielās intereses dēļ daļu no grāmatas tirāžas ir nolemts nodot tirdzniecībā.

“Latvijas bākas” ir izdevums ar māksliniecisku, informatīvu un arī vēsturisku vērtību.

“Latvijas Republikas Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastē vienotā sistēmā darbojas 19 bākas, no kurām 11 ir vēsturiskas. Tieši tās arī vienmēr ir izraisījušas vislielāko interesi – gan ar savu izskatu, gan vēsturi, gan stāstiem un teiksmām, kas piešķir bāku izmantošanas tehniskajai vienkāršībai romantikas un piedzīvojumu dvesmu. Vienīgā bāka, kas vairs nepilda savas tiešās funkcijas, ir Slīteres bāka. Praktisku apsvērumu dēļ tā kļuvusi par muzeju un turpina informēt, tiesa, ne vairs kuģotājus, bet sauszemes ceļotājus. Pārējās bākas



Grāmatas tekstu autors A. Cekuls.



Vēstures un kuģniecības muzeja direktore K. Radziņa (pa labi).

pastāvīgi tiek uzturētas un modernizētas, lai kalpotu navigācijai,” uzsver Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš.

“Mūsu dzīves kvalitāti visvairāk ietekmē tas, cik dziļi spējam izprast vidi, saglabāt vērtības, turpināt to, kas vietai ir raksturīgs un īpašs, kā arī radīt jaunas vērtības. Arī jūrniecības sasniegumi – vēsturiskie kuģi, bākas un ostu būves – veido katras nacionālās valsts un Eiropas kultūrai nozīmīgas vietas un laika zīmes. Mums jā saglabā Baltijas jūras piekrastes kultūrainavas mērogs un raksturs, nezaudējot to sajūtu, kāpēc man, mums visiem un ciemiņiem Latvija patīk!” atgādina Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas vadītājs Dr. arh. Juris Dambis.

“LATVIJAS BĀKAS” TAUTAS GRĀMATU PLAUKTĀ

Latvijas Jūras administrācijas (JA) un Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas (VKPAI) šogad kopīgi izdotā grāmata “Latvijas bākas” ir nodota Tautas grāmatu plauktam.

Akcija “Tautas grāmatu plaukts” ir iespēja ikvienam dāvināt Latvijas Nacionālajai bibliotēkai sev nozīmīgu un īpašu grāmatu, titullapā ierakstot veltījumu vai personisku stāstu, kas saistās ar šo grāmatu. Tā kā Jūras administrācijas darbinieku kolektīvam “Latvijas bākas” ir īpašs izdevums, vairāku gadu darba rezultāts, tad tika nolemts dāvināt akcijai tieši šo grāmatu ar administrācijas valdes priekšsēdētāja Jāņa Krastiņa parakstītu veltījumu.



Pēc akcijas rīkotāju ieceres, desmitiem tūkstošu iedzīvotāju dāvinātas grāmatas nonāks un tiks glabātas bibliotēkas jaunās ēkas stikla sienā izveidotajā grāmatu plauktā, kas slieksies piecu stāvu augstumā. Šī arhitekta Gunāra Birkerta projektētā stikla konstrukcija jeb plaukts būs arī viens no centrālajiem ēkas elementiem un pieejams ikvienam lasītājam.

Grāmata “Latvijas bākas” tika pasniegta Rīgas Centrālās bibliotēkas Šampētera filiālbibliotēkas vadītājai Regīnai Vēberstei. Vēl viena grāmata “Latvijas bākas” tika dāvināta pašai Šampētera filiālbibliotēkai.■

JŪRNIEMI ZEM JŪRNIEMI REĢISTRA LUPAS

Jūrnieku reģistrs (JR) nodrošina pilnu valsts pārvaldes funkciju īstenošanu atbilstoši starptautiskajām saistībām jūrniecības cilvēkresursu jomā. Gadu gaitā ir izveidota profesionāla, darba spējīga komanda, kura atbildīgi īsteno uzliktos pienākumus. Latvijas Jūras administrācijas politika jūrniecības cilvēkresursu jomā pēdējo gadu laikā ir devusi ievērojamus rezultātus, Latvijas jūrnieki ir augsti pieprasīti un atzīti, kapteiņu un virsnieku algas ir praktiski izlīdzinājušās ar Rietumeiropas valstu virsnieku algām.

“Ņemot vērā valstī izveidojušos jūrniecības struktūru, viena no svarīgākajām jūrniecības vērtībām Latvijā ir jūrnieki. Tas uzliek valstij pienākumu gādāt par visu infrastruktūru, kas nodrošina šo cilvēkresursu pienācīgu profesionālo sagatavošanu, sertifikāciju un nodrošināšanu ar darbiekārtības iespējām atbilstoši starptautiskajam regulējumam. Vēl jo vairāk tāpēc, ka Latvijas jūrnieki gadā ārpus valsts nopelna un valstī ievie aptuveni 350 miljonus ASV dolāru, kas faktiski ir ievērojamas investīcijas valsts ekonomikā. Jūrnieku reģistra darbs ir specifisks, jo ir jārēķinās ar lielu apkalpojamo klientu daudzumu: 13 300 jūrnieku, četras izglītības iestādes un deviņi jūrniecības mācību centri, 58 kruinga kompānijas. Jūrnieku reģistram savu funkciju veikšanai ir cieša sadarbība ar Izglītības un zinātnes ministriju, tās aģentūrām, esam iesaistīti funkciju optimizācijas darba grupās, jāseko līdzi IZM atbildības sfērā esošo ārējo normatīvo aktu izmaiņām, kas skar arī jūrniecības profesionālo izglītību. Ir izveidojusies produktīva sadarbība ar jūrnieku arodbiedrībām, jo ir vairāki jūrniekus interesējoši jautājumi, kur ir iesaistīta gan arodbiedrība, gan Jūrnieku reģistrs. Jautājumos, kas skar jūrnieku starptautiskās nodarbinātības un profesionālās kvalitātes jautājumus, Jūrnieku reģistrā bieži griežas dažādu valstu kuģu īpašnieki un to pārstāvji,” pastāstīja JR vadītājs J. Spridzāns.

SERTIFIKĀCIJA: NEPATĪK, BET VAJAG

Nonākot JR, jūrnieks vispirms tiekas ar Sertificēšanas daļas inspektoriem, kuri pieņem jūrnieku dokumentus. Šeit jūrniekiem nākas atgriezties atkal un atkal – gan studentiem, kuri uzsāk darbu jūrniecības nozarē, gan profesionāļiem – lai paaugstinātu kvalifikāciju vai arī saglabātu līdzšinējo.

“Mēs veicam dokumentu salīdzināšanu ar datu bāzi, nepieciešamības gadījumā arī dokumentu pārbaudes to izsniedzēju organizācijās. Dienā pieņemam dokumentus no 40–50 cilvēkiem, ja 60, tas jau ir daudz. Pie mums nāk

UZZIŅAI

No 2008. līdz 2012. gadam kompetences novērtēšana veikta 13 762 jūrniekiem. 14% neiztur kompetences novērtēšanu ar pirmo reizi. Sagatavotības līmenis dažāds, bet kopumā arī vērtētāji atzīst, ka tas kritas, kaut gan angļu valodas zināšanu līmenis ceļas. Vājākās tēmas – likumdošana (par Latvijas likumiem tikai nedaudziem ir zināšanas), it īpaši mehāniķiem, klāja komandai – kuģa noturība un stiprība, vispārējā jūrniecības terminoloģija, t.sk. kuģa uzbūve. Studentiem komplekss eksāmens parasti ir saskaņots, līdz ar to absolventi saņem CoC bez kvalifikācijas eksāmena JR.

dažādi cilvēki, dažādi pēc rakstura un inteliģences pakāpes, un ar to jāreķinās. Mēs jau saprotam: kurš tad pie mums nāk ar lielu prieku, kuram tad gribas kārtot eksāmenus? Nav jau nekādas atšķirības, vai cilvēkam ir 10, 20 vai 50 gadu... Vecie jūrnieki saka: visu mūžu esmu jūrā braucis, nu kādi vēl eksāmeni,” atzīst vecākā inspektore Tatjana Zaiceva.

JŪRNIKA GRĀMATIŅA – PALĪGS JŪRNIEMIEM

“Viens no svarīgākajiem dokumentiem jūrniekam ir jūrnieka grāmatiņa. “Tas ir dokuments, kas atvieglo ceļošanu, vīzu noformēšanu un biļešu iegādi. Jūrnieka grāmatiņa ir dokuments personas identificēšanai, tā atspoguļo jūrnieka darba gaitas, ar to viņš pierāda, cik ilgi un uz kādiem kuģiem strādājis. Pēc paša vēlēšanās vai darba devēja pieprasījuma grāmatiņā var tikt norādīti arī dati par kvalifikācijas paaugstināšanu,” skaidro vecākā inspektore Eva Gotfrīda. Sagatavojot jūrnieka grāmatiņas, inspektori datu bāzē aktualizē informāciju par konkrēto jūrnieku. Jūrnieka grāmatiņa tiek izsniegta uz noteiktu laiku – gadu vai mācību laiku studentiem, pieciem vai, maksimums, desmit gadiem strādājošiem jūrniekiem.

NESKAIDRĪBAS VAJAG NOSKAIDROT

Ja jūrniekam ir kādi jautājumi, visbiežāk jau saistīti tieši ar sertifikāciju, viņš tos var (un arī vajag) noskaidrot vēl pirms ierašanās JR, zvanot pa informācijas tālruni 67099419. “Visbiežāk zvana jūrnieki, kuri iesnieguši dokumentus un kuru iesniegtie dokumenti tiek pārbaudīti. Viņiem ir svarīgi noskaidrot pārbaudes rezultātus, lai varētu nākt un kārtot eksāmenus. Sarunas parasti notiek krievu valodā. Ir, protams, arī visādi kuriozi. Piemēram, zvana puisis no Ventspils, es viņam izstāstu, kādi dokumenti jāiesniedz, tai skaitā fotogrāfijas, bet viņš man jautā: vai jūs nezināt, kur man te būtu tuvākais fotoateljē? Kādam citam arī pasaku, ka vajag divas fotogrāfijas, 35 reiz 45 milimetriem, un viņš pārprasa: divas fotogrāfijas, vienu 35 un otru 45? Taču vistrakāk ir tad, kad vīru jūrnieku vietā zvana sievas, jo viņas jau pašas vispār nesaprot, par ko ir runa,” atzīst vecākā inspektore Jekaterina Pleiko-Ižika. Viņa atbild arī uz jautājumiem, kas tiek sūtīti pa e-pastu.

ATJAUNOT KVALIFIKĀCIJU NOZĪMĒ NEZAUDĒT KONKURĒTSPĒJU

Jūrniekam pats atbildīgākais (un droši vien arī nepatīkamākais) piedzīvojums Jūrnieku reģistrā ir eksāmenu kārtošana – vai nu tikai pārrunas ar eksaminācijas komisijas locekļiem, vai arī datorizēts tests, tas atkarīgs no tā, vai runa ir par virsnieku vai ierindas jūrnieku, par jūrā strādājošu vai tādu, kurš vēlas atsākt darbu un atjaunot kvalifikāciju, vai arī par jūrnieku, kurš paaugstina kvalifikāciju. “Ja jūrnieks vēlas paaugstināt kvalifikāciju, tad pārrunas notiek ar diviem vai četriem eksaminācijas komisijas locekļiem, lai saglabātu esošo, saruna parasti notiek viens pret vienu, tikai strīdus gadījumā iesaistās vairāki komisijas locekļi. Parasti komisijā vienlaikus strādā četri cilvēki. Ir komisijas locekļu saraksts, no kura tad tiek izveidota komisija katrai eksāmenu dienai. Tie visi ir ļoti pieredzējuši un kompetenti cilvēki, gan jūrā, gan krastā strādājoši speciālisti – kapteiņi, mehāniķi, elektromehāniķi. Viņi visi ir beiguši noteiktus kursus un sertificēti,” skaidro eksāmenu klases vecākā instruktore Linda Zaharāne. Eksāmenu var pārlīkt, maksimums, trīs reizes, neveiksminiekiem iespēja darīt to vēlreiz tiek dota tikai pēc gada.

KONVENCIONĀLĀ UZRAUDZĪBA

Kad nu jūrnieks veiksmīgi ir ticis galā ar eksāmeniem, pienāk patīkamākais brīdis – sertifikāta saņemšana. Speciālisti sertifikātus atpazīst pēc krāsas – stūrmaņiem tie ir melni, mehāniķiem ķiršsarkani, ierindas jūrniekiem sarkani, zvejniekiem zili un tā tālāk. Savukārt visa informācija par pašiem jūrniekiem, apstrādāta atbilstoši starptautiskās likumdošanas prasībām, tiek noglabāta JR arhīva skapjos, kā arī elektroniskajā datu bāzē. Kā savulaik sacīja visiem zināmais kazlēns – nu tu arī esi pieskaitīts!

Liels darba apjoms tiek veikts konvencionālās uzraudzības jomā. “Pēdējo gadu laikā ir ievērojami uzlabota jūrnieku profesionālā sagatavošana, jūrnieku darbā iekārtošanas serviss. Arvien retāk tiek fiksēti kliegdoši pārkāpumi vai kvalifikācijas dokumentu viltojumi. Pateicoties produktīvai sadarbībai ar LJA nodaļu vadītājiem G. Šteinertu un J. Cimanski, ir veikti būtiski uzlabojumi akadēmijas studiju un eksaminācijas procesos, strauji attīstās “Novikontas” mācību centrs, tiek izstrādāts projekts perspektīvo ierindas jūrnieku pārmācībai par jūras virsniekiem,” stāsta Konvencionālās uzraudzības daļas vadītājs K. Innuss. Krišjāņa Valdemāra uzsaukums “Latvji, brauciet jūriņā!” savu aktualitāti nav zaudējis arī šodien.■

JŪRNIKU REGISTRS UZRAUGA KRUINGA KOMPĀNIJAS, ĀRSTUS UN ZVEJNIKUS

KRUINGA KOMPĀNIJU UZRAUDZĪBA

Viena no JR funkcijām ir to komersantu uzraudzība un licencēšana, kas nodarbojas ar darbiekārtosšanas pakalpojumu sniegšanu kuģu apkalpes komplektēšanā (kruinga kompānijas). Atbilstoši Latvijas Republikas likumdošanai kruinga kompāniju kategorijā ietilpst ne tikai aģentūras un ārvalstu kompāniju meitas uzņēmumi Latvijā, bet arī kuģu menedžmenta kompānijas, kurām viens no darbības virzieniem ir personu iekārtošana darbā uz savā menedžmentā esošajiem, kā arī citu kompāniju kuģiem.

Pašlaik Latvijā ir 55 JR licencētas kruinga kompānijas, kas savu darbību izvērs Rīgā, Liepājā un Ventspilī. Visizplatītākie kuģu tipi, uz kuriem tiek nodarbināti Latvijas jūrniki, ir naftas tankkuģi.

Atbilstoši Latvijas Republikas likumdošanai JR pienākums ir vismaz reizi gadā veikt katras kruinga kompānijas darbības novērtējumu. Katra tāda novērtējuma mērķis pamatā ir noteikt kruinga kompānijas darbības atbilstību starptautiskajai un nacionālajai likumdošanai, kas saistīta ar jūrniku sagatavošanu, sertifikēšanu un darbu jūrniecībā. Papildus ikgadējiem novērtējumiem JR nepārtraukti seko līdzi izmaiņām kruinga kompāniju darbībā, savas kompetences ietvaros izskata sūdzības par kruinga kompāniju darbību (ja tādas ir) un attiecīgi pieņem lēmumus par tālāko rīcību, kā arī veic citas ar uzraudzību un licencēšanu saistītas funkcijas.

Kruinga kompāniju darbībā piemērojamo normatīvo aktu klāsts ir diezgan plašs. Turklāt šogad ir papildu izaicinājums gan JR, gan arī kruinga kompānijām, jo darbībā tiek ieviesti globāli STCW konvencijas grozījumi (2010 *Manila Amendments*) un viena jauna konvencija – ILO 2006. gada Konvencija par darbu jūrniecībā, kas stājās spēkā 2013. gada 20. augustā.

JŪRNIKU ĀRSTU UZRAUDZĪBA

Gan STCW konvencija, gan arī 2006. gada Konvencija par darbu jūrniecībā nosaka, ka uz kuģa drīkst strādāt tikai tādi jūrniki, kuru veselības stāvoklis ir šim darbam atbilstošs. Savukārt jūrnieka veselības stāvokļa atbilstību novērtēt un izsniegt atbilstošu medicīnisko sertifikātu drīkst tikai Konvencijas dalībvalsts atzīts jūrniku ārsts. Tādēļ vēl viena no JR funkcijām ir ārstu atzišana par jūrniku ārstiem, kā arī šo ārstu darbības uzraudzība (savas kompetences ietvaros).

JŪRNIKU REĢISTRA ATZĪTO JŪRNIKU ĀRSTU SARAKSTS

Vārds, uzvārds	Prakses vietas nosaukums un adrese	Tālruna nr.
Irina Belokurova	SIA "VIA UNA" Katrīnas dambis 10, Rīga, LV-1045	67322641 67323657
Gita Reitere	SIA "VIA UNA" Katrīnas dambis 10, Rīga, LV-1045	67322641 67323657
Pauls Vaivods	SIA "DIPLOMĀTISKĀ SERVISA MEDICĪNAS CENTRS" Elizabetes iela 57, Rīga, LV-1050	67229942
Silvija Lejniece	SIA "DIPLOMĀTISKĀ SERVISA MEDICĪNAS CENTRS" Elizabetes iela 57, Rīga, LV-1050	67229942
Valentina Volkova	A/S "LATVIJAS JŪRAS MEDICĪNAS CENTRS" Melīdas iela 10, Rīga, LV-1015	67098406 67340442
Gaļina Kaņina	A/S "LATVIJAS JŪRAS MEDICĪNAS CENTRS" Melīdas iela 10, Rīga, LV-1015	67098410 67340442
Irina Kuzmina	A/S "LATVIJAS JŪRAS MEDICĪNAS CENTRS" Melīdas iela 10, Rīga, LV-1015	67340442
Guntis Ločmelis	SIA "KRONOSS", SIA "PĀRVENTA" Talsu iela 39a, Ventspils, LV-3602	63662191 63661171
Gaļina Serebrjakova	SIA "KRONOSS" Talsu iela 39a, Ventspils, LV-3602	63662191 63661171
Andra Ērgle	SIA "FORVATERS TERRA" (Dr. Andras Ērgles privātprakse) Čiekurkalna 1. līnija 1, Rīga, LV-1026	67829919
Violeta Celma	PSIA "VECLIEPĀJAS PRIMĀRĀS VESELĪBAS APRŪPES CENTRS" Republikas iela 5, Liepāja, LV-3401	63422497 63489712

Latvijā ir 11 JR atzīti jūrnieku ārsti, no kuriem Rīgā darbojas astoņi, Ventspilī divi un Liepājā viens.

Jūrnieku veselības atbilstība darbam uz kuģa tiek noteikta stingri atbilstoši starptautiskajai un nacionālajai likumdošanai un attiecīgām starptautiskām vadlīnijām, kas nosaka jūrnieku medicīnisko pārbaužu kritērijus un kārtību.

Tieši tāpat kā kruinga kompāniju darbībā, arī jūrnieku ārstu darbībā ir jāievēro STCW konvencijas *2010 Manila Amendments* prasības, un tas ir izaicinājums gan jūrnieku ārstiem, gan arī JR, jo tam ir jāpiedalās nacionālo normatīvo aktu grozījumu projektu izstrādē, ar kuriem nacionālā līmenī tiek ieviestas STCW konvencijas *2010 Manila Amendments* prasības attiecībā uz jūrnieku medicīnisko pārbaužu kritērijiem un kārtību.■

LATVIJAS JŪRNIIEKU PROFESIONĀLĀS SAGATAVOŠANAS SISTĒMAS ILGTSPĒJAS IZVĒRTĒJUMS

VAS "Latvijas Jūras administrācija" Jūrnieku reģistrs (JR) 2013. gada nogalē veica pētījumu par Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas ilgtspēju. Pētījuma laikā tika apstrādāti dati no JR jūrnieku sertificēšanas datubāzes, kā arī iegūts darba devēju vērtējums par Latvijas jūrnieku nodarbinātību. Šajā rakstā ietvertais materiāls atspoguļo pētījuma būtiskākos rezultātus.

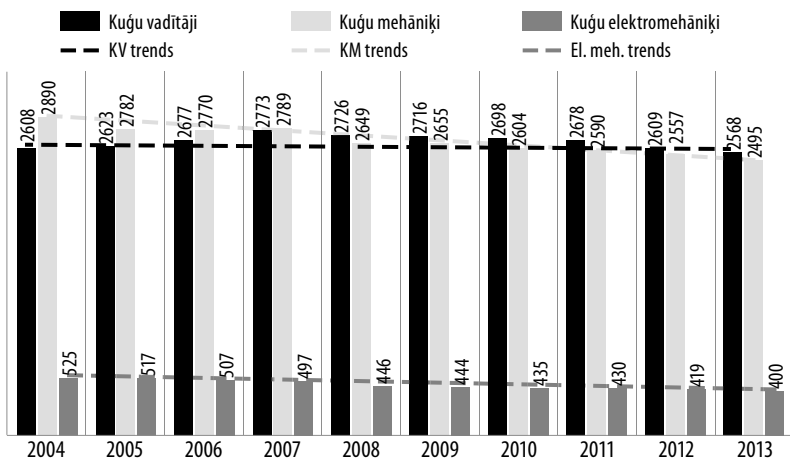
LATVIJAS JŪRNICĪBAS ILGTSPĒJA

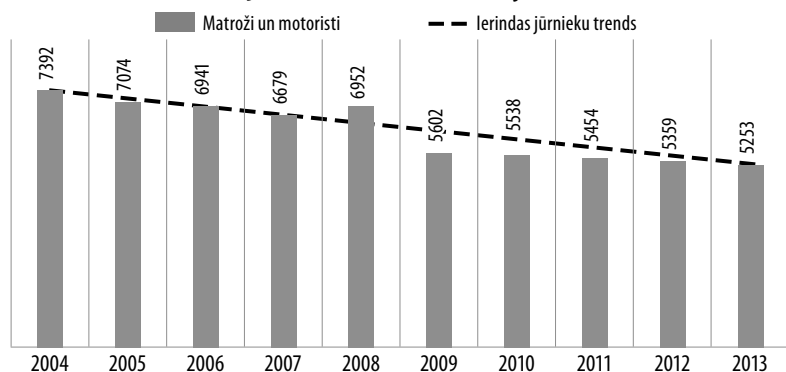
Pētījuma gaitā tika vērtēta Latvijas jūrniecības izglītības iestāžu spēja uzturēt aktīvo jūrnieku skaitu stabilā stāvoklī, ņemot vērā izglītības iestāžu absolventu skaitu, kas pievienojas aktīvajam jūrnieku resursam.

AKTĪVO JŪRNIIEKU SKAITS 2004–2013

Attēlā 1-1 ir redzamas kuģu vadītāju un mehāniķu skaita izmaiņas no 2003. līdz 2013. gadam. Šie dati atspoguļo to personu skaitu, kurām uz attiecīgā gada 1. janvāri bija derīgs tirdzniecības flotes diploms. Redzams, ka kopējais kuģu vadītāju skaits ir bijis salīdzinoši stabils (vidēji 2650–2700 kuģu vadītāju), bet kuģu mehāniķu skaitam ir bijusi tendence samazināties. Pēdējo 10 gadu

Attēls 1-1. Kuģu virsnieku skaita izmaiņas tirdzniecības flotē



Attēls 1-2. Ierindas jūrnieku skaita izmaiņas (2004–2013)

laikā kuģu mehāniķu skaits samazinājies par aptuveni 330 cilvēkiem (vidējais kuģu mehāniķu skaits 2650–2700), bet kuģu elektromehāniķu skaits par aptuveni 110 cilvēkiem (vidējais kuģu elektromehāniķu skaits 430–460).

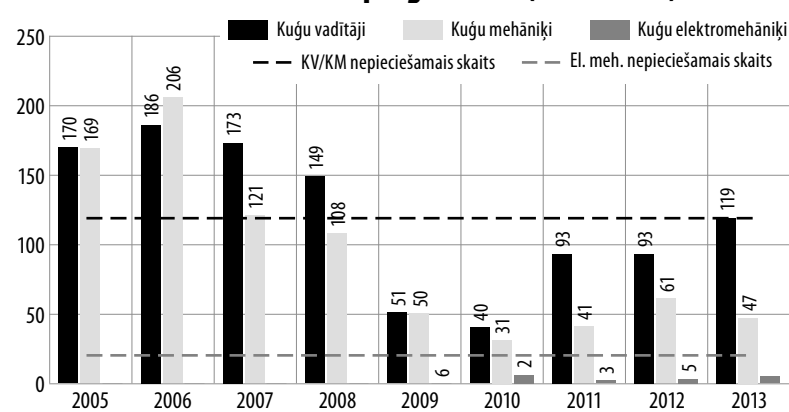
Visvairāk pēdējos 10 gados ir mainījies tieši ierindas jūrnieku (matrožu un motoristu) skaits (sk. attēlu 1-2). Kopumā pēdējos 10 gados tas samazinājies par aptuveni 2000 jūrnieku. Visbūtiskāk ierindas jūrnieku skaits samazinājās līdz 2009. gadam un pēdējos gados ir salīdzinoši stabils. Ierindas jūrnieku skaita samazināšanās visvairāk ir saistīta ar pieprasījuma samazināšanos pēc Eiropas ierindas jūrniekiem, kurus pasaules flotē izkonkurē darbaspēks no Āzijas valstīm.

LATVIJAS JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBAS IESTĀŽU ABSOLVENTI

Ņemot vērā pieprasījumu pasaules flotē pēc virsniekiem, tika vērtēta jūrniecības izglītības iestāžu spēja sagatavot jaunus virsniekus. Kopējais absolventu skaits, kuri pēdējo piecu gadu laikā ir beiguši kuģu vadītāju, kuģu mehāniķu vai elektromehāniķu programmas, ir bijis mainīgs (sk. attēlu 1-3). Ņemot vērā jūrnieku aizplūšanu no aktīvā resursa uz nodarbinātību krastā, tika noteikts absolventu skaits, kas nepieciešams, lai pastāvīgi uzturētu jūrnieku resursu stabilā stāvoklī. Nepieciešamais absolventu skaits parādīts attēlā 1-3 ar raustītu līniju.

Lai uzturētu aktīvo jūrnieku resursu 5830 kuģu virsnieku apjomā, nepieciešams, lai katru gadu Latvijas izglītības iestādes absolvētu 120 kuģu vadītāju, 120 kuģu mehāniķu un 20 kuģu elektromehāniķu.

Šie rezultāti parāda, ka Latvijas jūrnieku profesionālās izglītības sistēma pēdējos gados nav spējusi nodrošināt tādu absolventu skaitu, kāds nepieciešams stabila kuģu virsnieku resursa uzturēšanai. Vidējais absolventu skaits, kas sagatavots pēdējos piecos gados, ilgtermiņā var uzturēt 2200 lielu kuģu

Attēls 1-3. Absolventu skaits programmās (2005–2013)

vadītāju resursu, 1350 lielu kuģu mehāniķu resursu, kā arī 100 personu lielu kuģu elektromehāniķu resursu. Salīdzinot šos rezultātus ar vidējo kuģu virsnieku skaitu pēdējos 10 gados, var secināt, ka kuģu mehāniķu un kuģu elektromehāniķu skaitam arī nākotnē būs tendence samazināties.

LATVIJAS JŪRNIĒKU DARBA DEVĒJU VIEDOKLIS

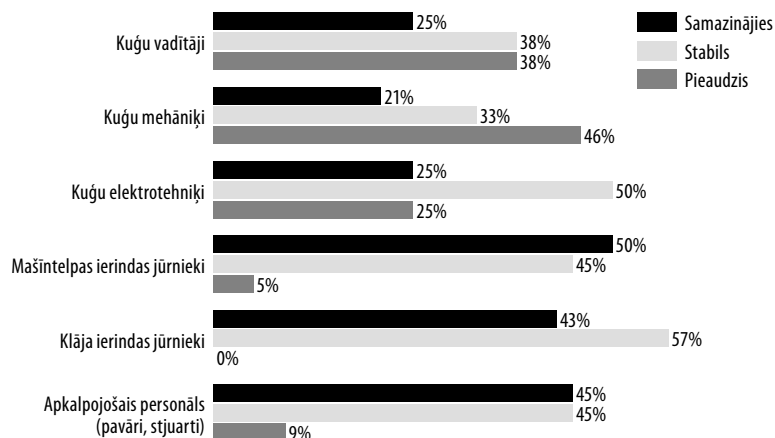
Lai iegūtu darba devēju vērtējumu par Latvijas jūrnieku nodarbinātību, JR izveidoja aptaujas lapu, kas tika nosūtīta 30 lielākajām kruinga kompānijām. Atbildes saņemtas no 24 kompānijām, kas iekārtojušas darbā 85% no Latvijas jūrniekiem, kuri tiek nodarbināti ar Latvijas kruinga kompāniju starpniecību.

PIEPRASĪJUMS PĒC LATVIJAS JŪRNIĒKIEM

Lielākā daļa respondentu vērtē, ka pieprasījums pēc kuģu vadītājiem pēdējo triju gadu laikā ir pieaudzis vai bijis stabils, un tikai ceturtdaļa uzskata, ka tas ir samazinājies. Salīdzinot ar kuģu mehāniķiem, gandrīz puse respondentu uzskata, ka pieprasījums ir pieaudzis, bet viena piektā daļa aptaujāto domā, ka tas ir samazinājies. Puse no respondentiem uzskata, ka pieprasījums pēc kuģu elektromehāniķiem ir bijis stabils, bet puse uzskata, ka samazinājies vai pieaudzis. Puse respondentu uzskata, ka pieprasījums pēc mašīntelpas ierindas jūrniekiem ir samazinājies, bet 45% uzskata, ka tas ir bijis stabils. 57% respondentu uzskata, ka pieprasījums pēc klāja ierindas jūrniekiem ir bijis stabils, bet 43% uzskata, ka ir samazinājies. 90% respondentu uzskata, ka pieprasījums pēc kuģu apkalpojošā personāla (pavāri, stjuarti utt.) ir bijis stabils vai samazinājies.

Salīdzinot respondentu viedokli par sagaidāmajām pieprasījuma izmaiņām pēc noteiktas kvalifikācijas speciālistiem, jāsecina, ka respondenti ir

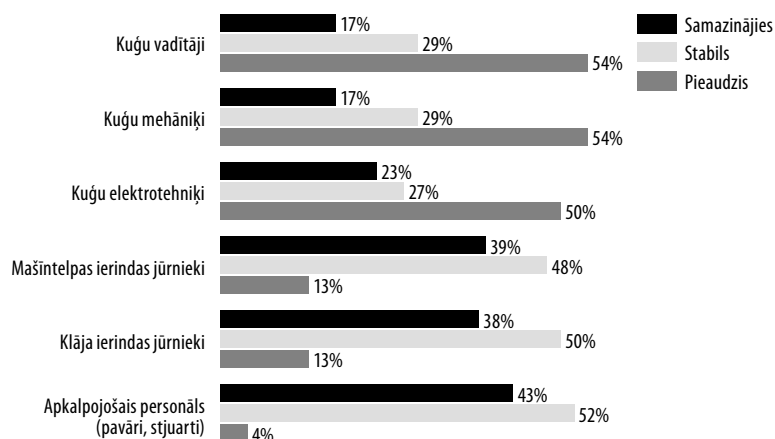
Attēls 2-1. Pieprasījuma izmaiņu virziens pēdējo triju gadu laikā



piesardzīgi savās prognozēs, jo neviens nenorādīja, ka pieprasījums pēc kādas grupas speciālistiem ievērojami palielināsies. Arī salīdzinoši mazāk respondentu vērtēja, ka pieprasījums pēc kādas grupas speciālistiem ievērojami samazināsies.

Attēlā 2-2 ir parādīts respondentu viedoklis par sagaidāmajām pieprasījuma izmaiņām nākotnē. Aptuveni puse respondentu sagaida, ka pieprasījums

Attēls 2-2. Sagaidāmās pieprasījuma izmaiņas nākotnē



pēc kuģu vadītājiem, kuģu mehāniķiem un kuģu elektromehāniķiem pieaugs, bet aptuveni ceturtdaļa pieļauj, ka pieprasījums pēc šiem speciālistiem paliks stabils arī nākotnē. Aptuveni puse respondentu vērtē, ka pieprasījums pēc mašintelpas un klāja ierindas jūrniekiem paliks stabils arī nākotnē, bet aptuveni 40% aptaujāto uzskata, ka pieprasījums samazināsies.

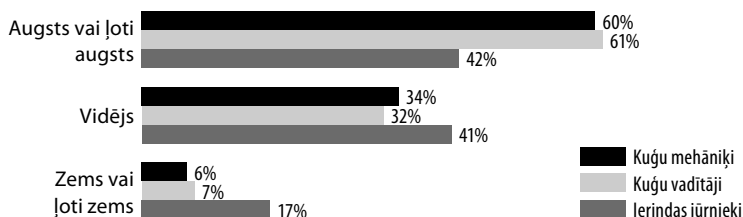
Kruinga kompāniju vērtējumā pieprasījums pēc kuģu vadītājiem, mehāniķiem un elektromehāniķiem nākotnē saglabāsies stabils ar pieaugošu tendenci.

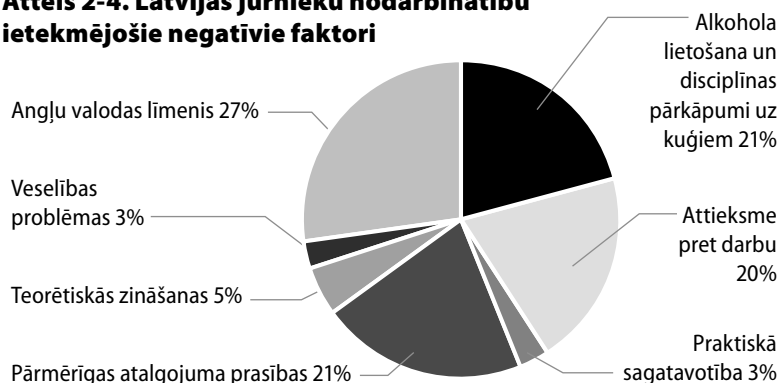
LATVIJAS JŪRNIĒKU PROFESIONĀLĀS SAGATAVOTĪBAS LĪMENIS

Aptaujas dalībnieki tika lūgti vērtēt arī Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavotības līmeni. Respondentu kopējais viedoklis liecina (sk. attēlu 2-3), ka 60% kuģu virsnieku sagatavotības līmenis tiek vērtēts kā augsts. Ierindas jūrnieku sagatavotības līmenis ir vērtēts zemāk, tikai 42% ierindas jūrnieku tas atzīts par augstu. Aptuveni trešdaļai kuģu virsnieku sagatavotības līmenis novērtēts kā vidējs, kamēr ierindas jūrnieku vidū aptuveni 40% varētu būt vidējs sagatavotības līmenis. Aptuveni 6-7 % kuģu virsnieku ir vērtējami ar zemu sagatavotības līmeni, bet ierindas jūrnieku vidū zems sagatavotības līmenis varētu būt 17%.

Respondentu viedoklis par Latvijas jūrnieku nodarbinātību ietekmējošajiem faktoriem parādīts attēlā 2-4. Tā kā aptaujas dalībnieki varēja izvēlēties vairākas atbildes, ko arī lielākā daļa darīja, tad, summējot visas atbildes un nosakot katras atbildes relatīvo biežumu, ir redzams, ka visbūtiskāk Latvijas jūrnieku nodarbinātību ietekmē angļu valodas zināšanas līmenis, pārmērīgas atalgojuma prasības, alkohola lietošana un disciplīnas pārkāpumi, kā arī jūrnieku attieksme pret darbu. Salīdzinoši maz respondentu kā negatīvos faktorus minēja praktisko sagatavotību un teorētiskās zināšanas, kas liecina, ka Latvijas jūrnieku profesionālā kompetence respondentu vērtējumā būtiski neietekmē jūrnieku nodarbinātības iespējas.

Attēls 2-3. Latvijas jūrnieku sagatavotības līmenis



Attēls 2-4. Latvijas jūrnieku nodarbinātību ietekmējošie negatīvie faktori

LATVIJAS JŪRNIKU PROFESIONĀLĀS SAGATAVOŠANAS SISTĒMAS STIPRĀS UN VĀJĀS PUSES

Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas stiprās puses ir saistāmas ar jūrniecības izglītības tradīcijām un Latvijas jūrnieku atpazīstamību jūrniecības nozarē, kas nodrošina plašas darba iespējas mūsu jūrniekiem.

Vājā puse ir tā, ka Latvijas jūrniecības izglītības iestādes šobrīd nespēj nodrošināt pietiekami lielu absolventu skaitu, lai veicinātu kuģu virsnieku resursa uzturēšanu stabilā stāvoklī, tāpēc sagaidāms, ka nākotnē samazināsies kuģu virsnieku skaits. Sevišķi tas attiecas uz kuģu mehāniķiem un elektromehāniķiem. Vēl viena jūrnieku sagatavošanas sistēmas vājā puse ir absolventu praktiskā sagatavotība – puse no kruinga kompānijām to vērtē kā viduvēju. Joprojām problēmas sagādā prakses vietu nodrošināšana, it īpaši jūrskolu audzēkņiem. Vēl jūrnieku resursa konkurētspēju šobrīd negatīvi ietekmē kruinga kompāniju visbiežāk norādītie faktori – angļu valodas zināšanu līmenis, jūrnieku motivācija, disciplīnas pārkāpumi un alkohola lietošana uz kuģiem, kā arī pārmērīgās atalgojuma prasības.

Ņemot vērā, ka Latvijas jūrniecības izglītības iestāžu absolventu skaits pēdējos gados nav bijis pietiekams, jāsecina, ka, piesaistot jūrskolu programmas darba tirgum, varētu tikt veicināta sistēmas spēja uzturēt kuģu vadītāju un mehāniķu resursu stabilā stāvoklī.

Draudi Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas ilgtspējai ir saistīti ar to, ka, nespējot nodrošināt kvalitatīvu jūrnieku pieplūdumu aktīvajam jūrnieku resursam, cietīs Latvijas jūrnieku konkurētspēja un samazināsies pieprasījums pēc viņiem. Lai nodrošinātu stabilu jūrnieku resursa stāvokli ilgtermiņā, izglītības iestādes nedrīkst fokusēties tikai uz kvantitatīvajiem rādītājiem, jo tādējādi var ciest sagatavoto jūrnieku kvalitāte.■

SVARĪGĀKAIS JAUTĀJUMS – DROŠĪBA

*Latvija bija, ir un būs jūrniecības lielvalsts, tāpēc ar milzīgu atbildību jāizturas pret visiem tiem standartiem, ko kuģošanas drošības jomā un jūrniecībā kopumā uzliek IMO prasības un nosaka Eiropas regulējums. Par kuģošanas drošību pasaulē un Latvijas uzdevumiem un pienākumiem starptautiskajā kuģošanas drošības kontekstā stāsta Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors **RAITIS MŪRNIKS** un atgādina, ka drošība ir pats svarīgākais jautājums kuģošanas nozarē, tāpēc mums jābūt lietas kursā, kas likumdošanas jomā notiek pasaulē.*

Nereti veidojas situācija, kad Eiropas noteiktais regulējums stingro prasību ziņā apsteidz IMO izvirzītās prasības, tā noliekot Eiropas Savienības (ES) dalībvalstis starp diviem dzirnakmeņiem. IMO ir augstākais likumdevējs jūrlietās pasaulē, bet ES dalībvalstīm jāpakļaujas Eiropā pieņemtajiem standartiem. Latvija prasību izpildē ir pirmrindniece, jo cenšas visu ievērot un ieviest, nereti par to saņemot pārmērus. Piemēram, no ostu pārvaldēm, kuras uzskata, ka Latvija, ieviešot jaunus standartus vai prasības, apsteidz laiku un skrien vilcienam pa priekšu. Bet R. Mūrnieks atgādina, ka prasības tāpat būs jāpilda un standarti jāievieš, tāpēc nav peļami, ja esam pussolīti priekšā pārējiem. Un piebilst, ka, piemēram, ar konvencijas par darbu jūrniecībā ieviešanu ir nedaudz nokavēts, jo bija doma, ka tā stāsies spēkā vēlāk, nekā patiesībā ir noticis.

GLOBALIZĀCIJAS PLUSI UN MĪNUSI

– Kādas gan Latvijai ar šo konvenciju varētu būt problēmas, ja mums tikpat kā nav savu kuģu?

– Nav svarīgi, cik daudz kuģu ir, kaut tikai viens, arī tad lietas jāsakārto. Bet zem Latvijas karoga ir nedaudz vairāk par divdesmit kuģiem. Lai kuģu īpašniekus informētu par jauno konvenciju prasībām, mums pašiem jābūt skaidrībā par to darbības mehānismiem un ietekmi uz jūras transportu un loģistiku, jo jūras bizness taču ir saistīts ar ļoti daudzām ārējām ietekmēm. 2015. gadā stāsies spēkā IMO prasības par samazināta sēra saturu degvielai, bet kuģu īpašnieki degvielu neražo, tāpēc aktuāls kļūst jautājums, vai degvielas ražotāji būs gatavi ražot degvielu ar samazinātu sēra saturu? Un kas notiks, ja tirgū šādu degvielu nevarēs iegādāties? Degvielas ražotāji strādā citā biznesa nišā, un kuģu īpašnieki viņu darbību nevar iespaidot, tāpēc paliek jautājums – vai izvirzīto prasību neievērošanā būs vainojums kuģa īpašnieks, ja viņš nevarēs nopirkt prasībām atbilstošu degvielu? Ļoti spilgti izgaismojas viena

no būtiskākajām mūsdienu problēmām – mēs nevaram runāt par ilgtspējīgu jūrniecības attīstību, jo to ietekmē vai pat rada šķēršļus no pašas nozares neatkarīgi iemesli. Tāpēc globālajai jūrniecībai ļoti svarīgi ir saņemt visplašāko un vispusīgāko informāciju, lai analizētu situāciju un prognozētu iespējamās riskus.

– Visticamāk, ka arī mūsu inspektoru veiktās kuģu pārbaudes un izdarītie secinājumi palīdz analizēt situāciju. Uz kādiem pārkāpumiem mūsu ostās ienākošajiem kuģiem visbiežāk norāda mūsu inspektori?



– 2012. gadā veicām pārbaužu analīzi un secinājām, ka pārkāpumus varētu iedalīt vairākos blokos. Pirmajā liekami pārkāpumi, kas saistīti ar ugunsdrošības jautājumiem. Otrajā – apkalpes sagatavotība rīcībai un reaģēšanai ārkārtas situācijās. Tad nāk glābšanas aprikojums – laivas, plosti. Un, visbeidzot, klibo dokumentācija, kas nav precīzi sakārtota. Piemēram, ir pārkāpumi jūrnieku darba un atpūtas stundu uzskaitē.

Pēc tam, kad 2011. gadā spēkā stājās jaunā inspekciju sistēma, mūsu ostās veikto inspekciju skaits ievērojami samazinājies. Kādreiz veicām aptuveni 500 pārbaužu, bet tagad to skaits sarucis līdz 250. Pateicoties stingrajām Eiropas prasībām, ES ūdeņos kuģojošo kuģu tehniskais stāvoklis ir ļoti uzlabojies un paaugstināta riska kuģi ir aizgājuši uz Melno jūru vai citiem mazāk prasīgiem kuģošanas rajoniem. Un tad ir jautājums: vai tas ir labi, vai slikti, ka Eiropas ūdeņi kļūst arvien drošāki kuģošanai, bet pasaulē kuģošanas drošības problēmas nav izzudušas? Kādus standartus un principus pasaule vēlas sasniegt un ievērot? Eiropa saņem pārmetumus, ka tā ir ieviesusi augstus standartus, nerēķinoties ar situāciju pasaulē.

CILVĒKA FAKTORS

Ik gadus IMO izstrādā gada aktuālo lozungu. 2012. gada tēma bija "100 gadu pēc "Titānika"". Un kas notika? Janvāra pirmajās dienās tika piedzīvota "Costa Concordia" traģēdija. Raitis Mūrnieks ir pārliecināts, ka var jau bez apstājas runāt par kuģošanas drošību, tomēr mirkli vajadzētu padomāt, kas joprojām tiek nepareizi darīts, ja jūrā vēl arvien notiek traģēdijas.

– Varbūt *nostrādā* cilvēka faktors? Starptautiskie pētījumi un publikācijas par to tagad daudz runā.

– Negadījumus parasti pieņemts dalīt – tas noticis cilvēka faktora dēļ, bet šajā gadījumā vainojamas tehniskās problēmas. Manuprāt, šāds dalījums nemaz nav iespējams, jo visu taču dara cilvēks. Kuģus vada un apkalpo cilvēki, cilvēki arī kuģus konstruē un būvē, tāpēc var teikt, ka vairāk nekā deviņdesmit procentos gadījumu *nostrādā* tieši cilvēka faktors. Parasti pēc lielām kuģu avārijām veic situācijas analīzi un izdara secinājumus, kā turpmāk rīkoties, lai uzlabotu kuģošanas drošību. Ja vainojama cilvēka kļūda, kā mēdz teikt, cilvēka faktors, tad neatbildēts paliek jautājums: vai ar kādu jaunu prasību būs līdzēts un vai tas citā situācijā ļaus izvairīties no nelaimes? Līdz šim neviena apmācības sistēma pasaulē nav atradusi līdzekli, kā izslēgt cilvēka kļūdas un novērst negadījumu, jo cilvēki dažādās situācijās reaģē un rīkojas atšķirīgi.

– Vai tad, kad pats strādājat jūrā, varējāt teikt, ka flotē uz kuģiem strādā tiešām labi sagatavoti speciālisti?

– Katras valsts jūrniekiem profesionālās sagatavotības līmenis atšķiras. Ja uz kuģa atnāca trešais stūrmanis no Anglijas un trešais stūrmanis no Latvijas, tad varēja redzēt, ka sapratne par jūrlietām mūsējiem tomēr ir vājāka, jo pietrūkst tieši praktisko zināšanu. Mūsu akadēmijas beidzējiem ir nedaudz zemāks izglītības līmenis nekā tiem, kuri nāk, piemēram, no Anglijas.

PIRĀTISMA DRAUDI KUĢOŠANAS DROŠIBAI

Lielu apdraudējumu kuģošanas drošībai rada pirātisms, kas pēc būtības ir reāla bruņota laupīšana, uzbrūkot kuģiem. Nav noslēpums, ka kuģošanas kompānijām ir liela nauda, un pirāti ir atraduši shēmu, kā uz to rēķina pelnīt. Tomēr jāatzīst, ka 2012. gadā situācija karstajos rajonos jūtami uzlabojās un vairs nebija pat salīdzināma ar to, kāda tā bija pirms gadiem desmit. Statistika rāda, ka 2012. gadā tika nolaupīti tikai divpadsmit kuģi ar sešdesmit jūrniekiem. Dzīve pierāda, ka labāko rezultātu cīņā ar pirātiem ir devušas bruņotās apsardzes.

Kuģošanas drošības departamenta direktors atgādina, ka pirātisms līdzīgs arī citas problēmas, kas ievērojami apdraud kuģošanas drošību. Jūrnieki tik ļoti koncentrējas uz aizsardzību pret pirātu uzbrukumiem, ka atstāj novārtā citas ar kuģošanas drošību saistītas lietas. Piedevām lielā spriedze summējas ar tās radīto nogurumu, un atkal nākas piesaukt cilvēka faktoru, kas vieš bažas par drošību. R. Mūrnieks atceras, ka deviņdesmito gadu beigās pirātisms bija pavisam savādāks. Tad pirāti centās no kuģa nozagt sadzīves priekšmetus, tomēr arī tas radīja stresa situācijas.

– Bet apdrošinātāji un apsardzes kompānijas aizrāda, ka arī paši jūrnieki nav izdarījuši visu iespējamo, lai sevi pasargātu.

– Uz to varētu atbildēt: ja zinātu, kur kritisi, spilvenu paliktu apakšā. Var maksimāli nodrošināties pret uzbrukumiem, bet nevar paredzēt, kad un kur

pirāti mēģinās iekļūt kuģī. Viņi uz kuģa nokļūst zibens ātrumā. Deviņdesmit procenti kuģošanas kompāniju ir deklarējušas, ka cīņa ar pirātiem notiek tikmēr, kamēr tie nav nokļuvuši uz kuģa, kad viņi jau ir uz kuģa, iestājas pavisam cits režīms: jāpakļaujas pirātu prasībām. Daudzi pirāti ir izbījuši jūrnieki vai krasta apsardzes darbinieki, kuri ir lieliski informēti par šādu kuģošanas kompāniju nostāju, tāpēc pieliek maksimāli daudz pūļu, lai tiktu uz kuģa. Bruņota apsardze nav lēts prieks, bet tieši tā dod vislabāko rezultātu. Reizēm pietiek tikai ar brīdinājuma šāvienu, lai pirāti vairs necenstos ieņemt kuģi, tomēr šādas apšaudes ir ļoti bīstamas visiem un to iznākums nav prognozējams. Tika veikta situācijas analīze, lai noskaidrotu, cik jāmaksā pirātam, lai viņš sēstos laivā un dotos uzbrukumā kuģim. Atbilde nebija tālu jāmeklē. Somālijā vidējā gada alga ir simt līdz simt piecdesmit dolāru, bet izpirkuma maksa par kuģi un jūrniekiem mērāma miljonos dolāru. Piedevām līdz nesenam laikam arī likumdošana nenoteica atbildību par pirātu uzbrukumiem. Tagad situācija ir mainījusies un pirātiem draud reāls cietumsods. Starptautisko jūras spēku patrulēšana bīstamajos rajonos, bruņotas apsardzes, pašu kuģu aizsardzība pret pirātiem, kā arī pirātiem noteiktā atbildība likuma priekšā – tas viss palīdz mazināt bīstamību un pirātu uzbrukumus.

ECDIS – PALĪGS KUĢOTĀJIEM

Jūrniecības attīstība ir jāplāno ilgtermiņā. Deviņdesmito gadu vidū neviens nevarēja paredzēt, ka tik strauji attīstīsies tehnoloģijas. Arī šodien ir grūti iedomāties, kas būs vēl pēc desmit gadiem, bet mūsdienu realitāte ir ECDIS, un speciālisti atzīst, ka tā ievērojami uzlabos kuģošanas drošību.

– Cik pasaules ūdeņi ir gatavi ECDIS?

– Pasaules ūdeņi kopumā ir pārklāti ar elektroniskajām kartēm, un arī Latvija ir savus ūdeņus pārklājusi ar tām. Aktuāls ir cits jautājums: cik daudzi šo informāciju izmanto? Pārbaudēs esam novērojuši, ka kuģi mūsu elektroniskās kartes neizmanto, bet karte ir ļoti būtiska kuģa sastāvdaļa, tāpēc kuģi no mūsu ostām netiek izlaisti, ja viņiem nav šo karšu.

ECDIS ir neatsverams palīgs kuģotājiem. Ar tās ieviešanu atkritis diezgan piņķerīgais darbs ar papīra kartēm.

– Vai paši jūrnieki ir gatavi strādāt ar ECDIS?

– Protams, liela vēriba jāpievērš jūrnieku sagatavotībai. Savulaik ECDIS kursi nebija obligāti, bet, analizējot dažādus negadījumus, nācās secināt, ka visbiežāk jūrnieki neprata rīkoties ar ECDIS programmām, tāpēc nonācām pie secinājuma, ka šiem kursiem jābūt obligātiem, kas noteikti uzlabos kuģošanas drošību. Tomēr jāatzīst, ka jauno tehnoloģiju uzvaras gājienā ir arī savi mīnusi. Tiklīdz elektronika atvieglo cilvēka darbu un dzīvi, viņš zaudē spēju spriest un analizēt, jo paļaujas, ka tehnika visu izdarīs viņa vietā. Šodien kuģa tiltnoš ir mainījies līdz nepazīšanai. Lūk, kāds piemērs no dzīves: mans kapteinis bija

pieradis pie ECDIS kartēm, bet tad viņu aizsūtīja uz kuģi, kur ECDIS vēl nebija ieviesta, un kapteinis bez tās palīdzības nespēja ostā noenkurot kuģi. Tas tikai pierāda, kā cilvēks tehnoloģiju dēļ zaudē profesionālās iemaņas.

LATVIJAS KUĢI BALTAJĀ SARAKSTĀ

Kuģošana ir jābūt drošai, lai arī kādas valsts kuģi un kādos pasaules ūdeņos strādātu. Nereti kuģu īpašnieki izvēlas iet vieglāko ceļu. Piemēram, lēto karogu prasības un uzraudzība ne vienmēr ir pietiekami augstā līmenī. R. Mūrnieks atgādina kādu lielisku teicienu: ja jūs domājat, ka kuģošana ir dārgs prieks, pamēģiniet piedzīvot negadījumu! Tad redzēsiet, cik pēc negadījuma jūs maksāsit, salīdzinot ar to, ko vajadzētu ieguldīt kuģošanas drošības sakārtošanā! Pamatā tie ir regulāri kuģa remonta darbi, savlaicīga bojājumu novēršana, pietiekama apkalpes apmācība, kā arī regulāra zināšanu un iemaņu pilnveidošana. Kuģu īpašniekiem to visu vajadzētu ļoti nopietni apsvērt.

– Kā šajā ziņā izskatās Latvijas kuģu īpašnieki?

– Pirms sāku strādāt JA par inspektoru, braucu uz tankkuģiem, kuru vidējais vecums nepārsniedza septiņus gadus. Tie spīdēja un laistījās un bija aprīkoti ar modernāko tehniku. Man bija diezgan liels šoks, un es neticēju savām acīm, kādus Latvijas kuģus nācās redzēt, strādājot par JA inspektoru. Grūti bija noticēt, ka arī tādi kuģi var peldēt – sarūsējuši, sistēmas nedarbojas, sūkņus nevar palaist un apkalpei pietrūkst zināšanu. Domāju, vai tiešām tāds Latvijas tēls mums ir vajadzīgs un ko tas liecina par Latviju kā jūras valsti? Ļoti daudz kopā ar kuģu īpašniekiem



esam strādājuši, lai uzlabotu situāciju. Apzināti centāmies sasniegt mērķi, lai Latvijas kuģus iekļautu tā sauktajā *Baltajā sarakstā*, tāpēc organizējām seminārus un diskusijas ar Latvijas kuģu īpašniekiem. Svarīgi bija panākt kuģu īpašnieku sapratni par to, ka jābūt komandai, lai sasniegtu mērķi. Tikai tad, ja katrs no mūsu kuģu īpašniekiem izdarīs visu, lai viņa kuģi atbilstu *Baltā saraksta* prasībām, valsts kopumā spēs sasniegt šo standartu, bet ieguvēji būs paši kuģu īpašnieki, jo to kuģi tiks pārbaudīti daudz retāk. Pēdējo triju gadu laikā Latvijas kuģiem nav bijusi neviena aizturēšana ārzemju ostās. Bija gan aizturēšanas mēģinājumi Anglijas un Francijas ostās, kurus apstrīdējām, un pārskatīšanas panelis pieņēma mums labvēlīgus lēmumus. Neskatoties uz mūsu kuģu solīdo vecumu, cenšamies darīt visu, lai tie būtu sakārtoti un atbilstu drošības prasībām. Esam pierādījuši, ka to var izdarīt, jo Latvijas karogs ir Parīzes memoranda *Baltajā sarakstā*.

UZMANĪBAS CENTRĀ – EKOLOĢIJA

– Kuģošanas šodiena un nākotne cieši saistīta ar ekoloģijas problēmām. Un viena no tām – balasta ūdeņu jautājums.

– Lai gan Balasta ūdeņu konvencija attiecas uz kuģiem, tā zināmā mērā skar arī ostas. Jautājums, cik tas ir pareizi un kāda šīs konvencijas īstenošanā ir ostu loma? Ostai, ja tā vēlas būt moderna un pievilcīga, ir jāsniedz visplašākā spektra pakalpojumi, jo kuģu īpašnieki būs apmierināti un spēs novērtēt, ja osta piedāvās tādu pakalpojumu kā balasta ūdeņu apmaiņa.

Pirms desmit gadiem ASV un Austrālija aktualizēja prasību par balasta ūdeņu apmaiņu. Arī Somu līcī ir ļoti stingras prasības, kas zināmā mērā tika ieviestas politisku iemeslu dēļ. Savulaik Somija un Krievija bija vienojušās par naftas vada aizvilkšanu līdz Somijas ostām. Bet tas nenotika, jo Putins kļuva par Krievijas prezidentu un stingti noteica – vads beigsies tur, kur beidzas Krievijas robeža! Un uzcēla Primorskas ostu. Somija projektā jau bija ieguldījusi prāvus līdzekļus, kas Krievijas jauno lēmumu dēļ neatmaksājās, tāpēc tā panāca, ka Somu līcim tiek noteikts īpašās zonas statuss. Un tas nozīmē, ka Somu līcī var izpumpēt tikai to balastu, kas apmainīts Baltijas jūrā. Arī pats esmu gājis uz Primorskas ostu, tāpēc varu teikt, ka tas bija milzīgs izaicinājums, jo, izejot no Dānijas šaurumiem, palika tikai pusotra diena, lai veiktu manipulācijas ar balasta ūdeņiem. Piedevām vajadzēja rēķināties, ka Primorskā tiks veiktas ļoti nopietnas balasta ūdeņu analīzes. Nereti kuģiem vajadzēja atstāt ostu, lai veiktu balasta nomaiņu, jo laboratorija atrada pārkāpumus. Bet tas, protams, ir saistīts ar milzīgām izmaksām, līdz pat simt tūkstošiem dolāru.

– Vai, jūsuprāt, Baltijas jūrā kuģošanas drošībai varētu būt kāds nopietns apdraudējums?

– Piemēram, Primorskas ostā tiek apstrādāti visai iespaidīgi naftas apjomi, un tas rada papildu spiedi Baltijas jūrā. Patiesībā visās Baltijas jūras ostās pieaug kravu apgrozījums. Tāpēc jautājums – kas būtu, ja būtu? – paliek atklāts. Baltijas jūras valstis daudz diskutē, kā uzlabot kuģošanas drošību Baltijas jūrā. AIS sistēma lieliski parāda, cik intensīva šeit ir satiksme. Tā vien šķiet, ka drīz Baltijas jūrā būs jāierīko luksofori. Ne velti ārzemju kuģi drošības apsvērumu dēļ nereti izsaka vēlēšanos ņemt loci jau no Dānijas šaurumiem.

Baltijas jūra ir salīdzinoši neliela, bet saimnieciskā darbība šeit ir visai aktīva – ostas, zvejniecība, vēja parki, naftas meklēšana, zivju audzētāji vēlas trīsdesmit hektāru platībā ierīkot zivju dārzus. Brīvā ūdens kuģošanai paliek arvien mazāk. Tas rada aizvien jaunus izaicinājumus un nākotnē kuģošanai var sagādāt dažādus pārsteigumus.

Kopumā var teikt, ka vislielākais akcents tiek likts uz *zaļo* kuģošanu.■

Uzklausīja Anita Freiberga

LJG 2013

IMO SIMPOZIJS PAR KUĢOŠANAS DROŠĪBAS NĀKOTNI

10. un 11. jūnijā Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO) savā mītnē Londonā rīkoja simpoziju par kuģošanas drošības nākotni, kurā piedalījās ne tikai jūrniecības nozares atbildīgo institūciju pārstāvji, bet arī nozares uzņēmumu vadošie speciālisti no visas pasaules. "Tik augsta līmeņa un šāda formāta pasākumu IMO rīkoja pirmo reizi, un tas vērtējams pozitīvi, jo tiek saņemta plaša un vispusīga informācija par praktiskām lietām, kas palīdzēs uzlabot un pilnveidot IMO darbību. Simpozijam tiešraidē varēja sekot IMO mājas lapā, kā arī uzdot jautājumus runātājiem, izmantojot sociālos tīklus – Twitter un Facebook," tā simpoziju raksturo Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētāja padomnieks Ansis Zeltiņš, kurš piedalījās šajā simpozijā.

UZZIŅAI

Divu dienu simpozijā bija organizēts sešas panelu diskusijas: aspekti, kas ietekmēs kuģošanas drošību nākotnē; sabiedrības un kuģošanas nozares interešu saskaņošana; kuģošanas drošības dzinējspēki; riska novērtējums – atbildes uz likumdošanas izaicinājumiem; ko darīt ar cilvēka faktoru?; izmaiņu nepieciešamība.

IMO ģenerālsekretārs Koji Sekimizu savā runā aicināja izvērtēt, vai pašreizējais kuģošanas drošības tiesiskais regulējums ir pietiekams, lai iespējami ātri reaģētu uz nākotnes izaicinājumiem, un sniegt priekšlikumus, kādas izmaiņas nepieciešamas esošajā kuģošanas drošības starptautiskajā regulējumā. Sekimizu kungs

uzsvēra, ka viena no svarīgākajām problēmām saistībā ar aizvien plašāku un straujāku moderno tehnoloģiju izmantošanu jūrniecībā ir tā sauktais cilvēka faktors, tāpēc nepieciešams atbilstoši pilnveidot jūrniecības izglītības un apmācības procesus.

Simpozijā ar prezentācijām uzstājās vadošu jūrniecības industrijas kompāniju pārstāvji. "Maersk Maritime Technology" vecākais viceprezidents Bo Cerups-Simonsens savā prezentācijā uzsvēra, ka jau labu laiku ievērojami finanšu līdzekļi tiek novirzīti jaunu, efektīvu un videi draudzīgāku kuģu tehnoloģiju izstrādē. Jaunākie inovatīvie risinājumi ir apkopoti "Maersk" lielāko un modernāko konteinerredžu būvē, tā sauktajā *Triple-E* kuģu klasē. Jūnija sākumā notika pirmie šīs klases kuģu jūras izmēģinājumi.

Klasifikācijas sabiedrību pārstāvji savās prezentācijās bija ietvēruši apjomīgu nozares datu analīzi par pēdējiem 30 gadiem. Interesanti, ka, mainoties globālajai attieksmei pret vidi un pastiprinoties starptautiskā regulējuma normām, kopš pagājušā gadsimta astoņdesmitajiem gadiem vides piesārņošanas gadījumu skaits un apjoms no kuģiem ir samazinājies, savukārt kuģošanas

Jaunākie kompānijas "Oasis" klases kuģi ("Oasis of the Seas" un "Allure of the Seas") ir 361 metrus gari ar 16 pasažieru klājiem. Kuģim ir divas pilnīgi autonomas mašīntelpas, pilnīgi jauna tipa glābšanas laivas (viena laiva var uzņemt 370 cilvēku). Lai samazinātu enerģijas patēriņu, izmēšus atmosfērā, nodrošinātu notekūdeņu attīrīšanu un atkritumu pārstrādi, kuģu būvē izmantotas dažādas *zaļās* tehnoloģijas.



negadījumu un ar tiem saistīto bojāgājušo skaits, neskatoties uz tehnoloģiju un starptautiskās likumdošanas attīstību, praktiski nav mainījies.

Daudzi prezentācijās uzsvēra, ka nepieciešams samazināt birokrātisko slogu, kas gulstas uz kuģu vadītāju pleciem, jo patiesībā arī tas būtu ievērojams ieguldījums kuģošanas drošības uzlabošanā.

Simpozija dalībnieki pieņēma paziņojumu IMO Jūras drošības komitejai (MSC), kuras 92. sesija norisinājās no 12. līdz 21. jūnijam, kurā tika uzsvērta ne-

pieciešamība uzlabot statistikas datu apkopošanu un pieejamību, lai tos vispusīgi varētu izmantot kuģošanas drošības normatīvo aktu izstrādē, kā arī integrēt jaunākās risku analīzes metodes tiesiskā regulējuma sagatavošanā. Paziņojumā arī norādīts, ka jāpanāk daudz lielāka darba drošība, ne tikai vienkārša atbilstība normatīvo aktu prasībām. Gandrīz visi bija vienprātīgi, ka ir pienācis laiks izvērtēt ikvienas jaunas regulas radīto slogu uz nozarē strādājošajiem un jācenšas to iespējami mazināt.

Prezentācijas materiāli būs pieejami IMO mājas lapā www.imo.org. ■

UZZIŅAI

Triple-E ir lielākie jebkad uzbūvētie konteinerkuģi – 400 metru gari un 59 metrus plati, tie var uzņemt 18 000 konteineru (līdz šim maksimālais apjoms bija 15 000 konteineru). Kuģu būvē tiek izmantotas visjaunākās tehnoloģijas, kas nodrošina degvielas ekonomiju un *zaļos* risinājumus. Patērējot vienu kilovatu enerģijas, šāds kuģis var vienu tonnu kravas aizvest 184 kilometrus. Salīdzinājumam: lidmašīna "Boeing 747" ar šādu enerģijas patēriņu tonnu kravas var aizvest 0,5 kilometrus. Jaunajiem kuģiem CO₂ izmešu daudzums, rēķinot uz vienu konteineru, ir samazināts par 20% salīdzinājumā ar līdz šim kompānijas rīcībā esošajiem kuģiem. Cits salīdzinājums: izmešu daudzums būs par 50% mazāks nekā vidēji Eiropas un Āzijas jūras pārvadājumos.

IMO JŪRNICĪBAS DROŠĪBAS KOMITEJAS 92. SESIJA

IMO Jūrniecības drošības komitejas 92. sesijas (MSC 92) centrālā tēma bija kuģa "Costa Concordia" avārijas iemeslu paziņošana un ierosinājumi, kas darāms, lai nākotnē šādas avārijas vairs neatkārtotos.

Sanāksmē darba grupa izskatīja "Costa Concordia" avārijas ziņojumu, pamatojoties uz dalībvalstu un iesaistīto organizāciju iesniegtajiem komentāriem un ieteikumiem. Diskusiju gaitā izvērtēja, vai kuģošanas drošības uzlabošanas pasākumi, kas tika ierosināti iepriekšējā sanāksmē, lai veicinātu un uzturētu augstu drošības līmeni uz pasažieru kuģiem, ir pietiekami un vai ir nepieciešams izveidot papildu drošības priekšnosacījumus.



UZLABOTA PASAŽIERU KUĢU DROŠĪBA

MSC 92 arī izvērtēja tos drošības jautājumus, ko izskatījušas tehniskās apakškomitejas, un nolēma, ka SLF apakškomitejai (*Sub-Committee on Stability, Load lines and on Fishing Vessels Safety*) jāanalizē, vai esošais regulējums par ūdens iekļūšanu kuģa korpusā, kas jau tiek piemērots *ro-ro* kuģiem, ir jāpiemēro arī citiem pasažieru kuģiem. Tāpat FP (*Fire Prevention*) apakškomitejai uzdeva pārbaudīt, vai prasības cilvēku evakuācijai no jaunajiem *ro-ro* kuģiem ir attiecināmas uz visiem jaunajiem pasažieru kuģiem, tostarp arī uz kruīza kuģiem.



Sesijā nolēma arī pārskatīt ieteikumus īstermiņa pasākumiem pasažieru kuģu kompānijām, lai vairāk uzmanības pievērstu glābšanas vestu pieejamībai pietiekamā skaitā pie pulcēšanās vietām (*assembly stations*) gadījumā, ja glābšanas vestes nav paņemtas līdzī (tās atrodas kajītēs).



Tāpat kuģu kompānijas tika aicinātas izstrādāt procedūras, lai ierobežotu nepiederošu cilvēku piekļuvi kuģa tiltnam (stūres mājai).

MSC vienojās par vairākiem drošības pasākumiem, kas ilgtermiņā varētu veicināt drošību jūrā uz pasažieru kuģiem, tostarp par jauna kuģa dizaina izstrādi, kas nodrošinātu, lai vienā kuģa nodalījumā vienlaicīgi neatrastos kuģa aprīkojums, kas ir vitāli svarīgs kuģa jūrasspējas nodrošināšanai, ieskaitot avārijas elektroenerģijas padeves nodrošināšanu. Lai turpinātu darbu pie šiem jautājumiem, IMO dalībvalstīm jāiesniedz pamatoti un neatkarīgu ekspertu sagatavoti priekšlikumi nākamajai Jūrniecības drošības komitejas sesijai.

ĪPAŠĀ PRASĪBA PAR EVAKUĀCIJU NO KUĢA MAŠĪNTELPAS

Jau vairākus gadus Dānijas nacionālajos noteikumos ir ietverta īpaša prasība par divām evakuācijas izejām no kuģa mašīntelpas ugunsgrēka gadījumā. Tagad šis nosacījums kļūs par starptautisku prasību. Paredzams, ka jaunā prasība par divām evakuācijas izejām tiks pieņemta nākamajā MSC sesijā 2014. gadā.

PIRĀTISMS

Komitejā notika ilgas debātes par pirātisma situāciju Gvinejas līcī pie Rietumāfrikas. Dalībvalstis puda dziļas bažas un nosodīja pirātismu Gvinejas līcī, kā arī puda atzinību piekrastes reģiona valstīm un starptautiskajām organizācijām par centieniem cīnīties pret pirātismu. Tomēr daudzas valstis arī uzsvēra, ka nepieciešams pastiprināt pretpirātisma darbības šajā reģionā.

JAUNI KUĢU STANDARTI UN RISKĀ ANALĪZES PIEMĒROŠANA

Sanāksmes laikā jauno kuģu standartu un riska analīzes piemērošanas darba grupa sagatavoja vadlīnijas, ko varētu apstiprināt katras valsts jūras administrācija alternatīvu kuģa konstrukciju un līdzvērtīgu risinājumu īstenošanai uz dažādiem kuģiem. Vadlīnijas ietver pārskatu par lomu un funkciju sadali, apstiprinot alternatīvus risinājumus, kā arī norādījumus par to apstiprināšanas procedūru īstenošanu, dokumentēšanu un ziņošanu IMO.

Darba grupa turpināja izvērtēt, kā pilnveidot IMO instrumentus, izmantojot uz riska analīzi balstītu pieeju (*risk-based approach*).

IMO APAKŠKOMITEJU REFORMU PROCESS

Komiteja apstiprināja IMO ģenerālsekretāra priekšlikumu par IMO apakškomiteju pārstrukturēšanu nākotnē. Priekšlikums paredz IMO apakškomiteju skaitu samazināt no deviņām līdz septiņām, FP, SLF un DE apakškomitejas apvienojot divās jaunās – SSE (*Ship Systems and Equipment*) un SDC (*Ship*

Design and Construction). Tāpat NAV un COMSAR apakškomitejas tiks apvienotas vienā jaunā – NCSR (*Navigation, Communication and Search and Rescue*). FSI apakškomitejas nosaukums tiks mainīts uz III (*Implementation of the IMO Instruments*), STW – uz HTW (*Human Element, Training and Watchkeeping*), BLG tiks mainīts uz PPR – (*Pollution Prevention and Response*) un, visbeidzot, DSC nosaukums tiks mainīts uz CCC (*Carriage of Cargoes and Containers*).

Ņemot vērā minētās izmaiņas, MSC apstiprināja provizorisku 2014. gada darba kalendāru, kas jāpieņem IMO asamblejā šā gada novembrī, lai tas būtu spēkā no 2014. gada 1. janvāra.

KOMITEJAS PROCEDŪRAS, ĪSTENOJOT SOLAS KONVENCIJAS GROZĪJUMUS

Balstoties uz pieņemtajiem SOLAS konvencijas grozījumiem, kas radīja šaubas par to piemērošanu jaunajiem un esošajiem kuģiem, MSC ir uzsākusi darbu, lai izvērtētu, vai spēkā esošās procedūras, kas būtu izmantojamas šo grozījumu īstenošanai, varētu uzlabot.

Sanāksmē nolēma iespējas īstenot grozījumus SOLAS konvencijā izskatīt katru ceturto gadu. Komiteja izveidoja korespondences darba grupu, kas izstrādās priekšlikumus par grozīto pamatnostādņu izstrādi SOLAS konvencijai līdz brīdim, kad notiks nākamā MSC sesija.

PIEŅEMTIE GROZĪJUMI IMO INSTRUMENTOS:

- grozījumi SOLAS III/19 nosaka, ka mācību trauksme tikko uz kuģa uzkāpušiem pasažieriem jāveic pirms kuģa iziešanas no ostas vai uzreiz pēc tam, kad kuģis atstājis ostu, nevis 24 stundu laikā, kā bija līdz šim;
- grozījumi SOLAS III/19, nosaka, ka apmācība par iekļūšanu noslēgtās kuģa telpās (*Enclosed Space Entry Drill*) ir obligāti jāveic vienu reizi divos mēnešos. Tāds pats grozījums tiek iestrādāts arī HSC kodeksā (*International Code of Safety for High-Speed Craft*), MODU kodeksā (*Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units*) un DSC kodeksā (*Code of Safety for Dynamically Supported Craft*);
- grozījumi SOLAS XI-1/1 nosaka, ka RO kodekss (*Code for Recognized Organizations*) ir obligāts;
- grozījumi 1966. gada Starptautiskās konvencijas par kravas marku 1988. gada protokolā arī nosaka RO kodeksu par obligātu no 2014. gada 1. janvāra;
- CSC konvencijas (*Convention for Safe Containers, 1972*) grozījumi nosaka izmaiņas esošo un jaunu konteineru apstiprināšanas kārtībā;

- ISM kodeksa grozījumi nosaka jaunas prasības kuģu īpašniekiem, lai kuģi tiktu attiecīgi nokomplektēti;
- IMSBC kodeksa (*Maritime Solid Bulk Cargoes Code*) grozījumi nosaka izmaiņas, pārvadājot rūdas (*ore*) kravas, kas satur niķeli;
- SOLAS grozījumi par inertās gāzes iekārtām uz jauniem naftas un ķīmiskajiem tankkuģiem ar kravnesību virs 8000 tonnām, kuri pārvadā kravas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (*low-flashpoint, below 60°C*);
- grozījumi SOLAS II-2/20-1 nosaka prasības kuģiem, kuri pārvadā automašīnas, kas darbojas ar saspiestu ūdeņradi vai dabas gāzi;
- grozījumi STCW konvencijā nosaka III kodeksu un IMO auditu dalībvalstīm par obligātu;
- izstrādāta MSC rezolūcija, kas nosaka prasības glābšanas laivu periodiskām pārbaudēm, kā arī grozījumi SOLAS, kas šīs prasības nosaka par obligātām;
- grozījumi SOLAS II-2/13.4 nosaka papildu evakuācijas izeju no mašīntelpas;
- grozījumi SOLAS II-2/3 un II-2/9.7 nosaka ugunsdrošības prasības ventilācijas caurulēm un grozījumi SOLAS II-2/10 nosaka ugunsdrošības prasības jauniem kuģiem, kuri pārvadā kravas uz kuģa virsklāja (*on-deck*);
- grozījumi SOLAS V nosaka prasības kuģiem, kas būvēti pirms 2002. gada: tie jāapriko ar BNWAS pēc īpašas ieviešanas programmas;
- izmaiņas IGC kodeksā – tiek mainīts viss kodeksa teksts, ko plānots pieņemt apstiprināšanai nākamajā MSC sesijā.

Vairāk par plānotajām izmaiņām meklējiet <http://www.imo.org>■

Sagatavoja Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības
departamenta direktors Raitis Mūrnieks

PAR IMO JURIDISKĀS KOMITEJAS 100. SESIJU



No 2013. gada 15. līdz 19. aprīlim Londonā notika Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) Juridiskās komitejas kārtējā, bet šoreiz arī jubilejas – 100. sesija, ko atklāja IMO ģenerālsek-

retārs Koji Sekimizu, kurš aicināja dalībvalstis panākt 2004. gada Starptautiskās konvencijas par kuģu balasta ūdens un nosēdumu kontroli un apsaimniekošanu, 2009. gada Honkongas Starptautiskās konvencijas par drošu un videi nekaitīgu kuģu pārstrādi, 1996. gada Starptautiskās konvencijas par atbildību un zaudējumu kompensāciju saistībā ar bīstamu un kaitīgu vielu jūras pārvadājumiem 2010. gada protokola (2010. gada HNS Protokols) iespējami ātrāku stāšanos spēkā, kā arī 2012. gada Keiptaunas nolīgumu iespējami ātrāku ratifikāciju. Stāsta JA vecākā juriskonsulte Vija Putāne.

UZZINAI

IMO Juridisko komiteju izveidoja 1967. gadā kā *ad hoc* IMO institūciju, lai risinātu juridiskās problēmas, ko bija izraisījuši tankkuģa "Torrey Canyon" nogrimšana 1967. gadā.

Viens no sesijas darba kārtības jautājumiem bija par 2010. gada HNS Protokola ieviešanas monitoringu. Komiteja izskatīja Kanādas delegācijas sniegto informāciju par 2012. gada 12. un 13. novembrī Londonā notikušo IMO un Starptautisko Fondu naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijai (IOPC Funds) kopīgi organizēto semināru par bīstamo un kaitīgo vielu (HNS) ziņošanas procedūrām. Semināra galvenais mērķis bija izskatīt un apstiprināt vadlīniju, lai palīdzētu valstīm ieviest 2010. gada HNS Protokola prasības. Lai gan vadlīnijām nebūs saistoša rakstura, tomēr tās palīdzēs valstīm sagatavot pirmo ziņojumu par saņemtajām HNS kravām 2010. gada HNS Protokola ratifikācijas laikā.

Sesijā tika skatīts arī Indonēzijas delegācijas iesniegtais jautājums par atbildības un kompensācijas režīmu attiecībā uz pārrobežu piesārņojumu, ko izraisījušas naftas izpētes un ieguves darbības kontinentālajā šelfā. Komitejā tika panākta vienošanās par to, ka starp valstīm jāpanāk lielāka sadarbība minētajā jautājumā un ka atbildības un kompensācijas jautājumi šādos gadījumos valstīm jārisina, noslēdzot reģionālas vai divpusējas vienošanās.



RŪPES PAR JŪRNIKIEKM

V. Putāne: "Viens no jautājumiem, kuru komiteja allaž patur darba kārtībā, ir rūpes par jūrniekiem. Arī šajā sesijā Starptautiskās Darba organizācijas (ILO) sniegtajai informācijai par 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā (MLC 2006), ko līdz 2013. gada 28. februārim bija ratificējušas 35 valstis ar kopējo kuģošanas bruto tilpību 68,8% no pasaules kuģu bruto tilpības, tika veltīta īpaša vērība."

ILO izveidotajā MLC 2006 mājas lapā <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--en/index.htm> var iepazīties ar bukletu, kurā apkopoti biežāk uzdotie jautājumi par MLC 2006 ("*Frequently Asked Questions*").

V. Putāne atzina, ka joprojām aktuāls ir jautājums par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem jūras incidenta gadījumā. Starptautiskā Transporta federācija (ITF) un Starptautiskā Kuģu kapteiņu asociāciju federācija (IFSMA) no 2011. gada februāra līdz 2012. gada februārim veica jūrnieku aptauju, lai noskaidrotu viņu pieredzi kriminālsūdzību gadījumos. Aptaujas rezultāti parādīja, ka IMO un ILO kopīgi pieņemtās Vadlīnijas par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem jūras incidenta gadījumā bieži vien tiek pārkāptas.

Aptaujas rezultāti pieejami *Seafarers' Rights International* ziņojumā mājas lapā <http://www.seafarersrights.org/2013/04/sri-criminal-survey/>.

V. Putāne: "Šī jautājuma ietvaros tika skatīts arī Irānas Islama Republikas iesniegtais Asamblejas rezolūcijas projekts, kura nepieciešamību dokumenta

UZZIŅAI

Trīsdesmit ILO dalībvalstīs, kuras konvenciju ratificēja līdz 2012. gada 20. augustam, tā stāties spēkā jau šā gada 20. augustā, valstīs, kuras to izdārja pēc šī datuma, konvencija stāties spēkā 12 mēnešus pēc ratifikācijas reģistrēšanas, savukārt valstīs, kuras konvenciju vēl nav ratificējušas, komiteja aicināja iespējami drīzāk to paveikt, lai konvencijas prasības aptvertu iespējami lielāku valstu skaitu.

autori pamatoja ar to, ka, neskatoties uz vairākkārtējiem Irānas mēģinājumiem pievērst uzmanību pastāvošajai problēmai gan IMO Juridiskajā komitejā, gan citās IMO komitejās, nekāds progress nav panākts un atsevišķās valstīs joprojām pastāv diskriminējoša attieksme pret islāma ticības jūrniekiem jautājumos par jūrnieku tiesībām izkāpt krastā atpūtai un medicīniskās aprūpes pieejamību krastā. Komiteja norādīja, ka jūrniekus, neatkarīgi no kuģa karoga valsts, nedrīkst pakļaut diskriminācijai ne uz kāda pamata. Tā kā šajā dokumentā skartais jautājums jau novirzīts FAL komitejai, kura ir atbildīgā par procedūrām, un šīs komitejas 38. sesijā jau ir pieņemts lēmums par grozījumiem FAL konvencijā,



minētais jautājums vairs nav jāskata Juridiskajā komitejā, tomēr tas neizslēdz iespēju sagatavoto rezolūcijas projektu iesniegt atbilstošā IMO apakšgrupā.

Izskatot jautājumu par pierādījumu savākšanu un saglabāšanu pēc tam, kad uz kuģa noticis smags noziegums vai saņemts paziņojums par personas bezvēsts pazušanu no kuģa, pastorālo un medicīnisko aprūpi cietušajiem, komiteja apstiprināja vadlīniju projektu minētajā jautājumā un nolēma to iesniegt pieņemšanai IMO Asamblejas 28. sesijā. Tā mērķis ir palīdzēt kuģu kapteiņiem savākt un saglabāt pierādījumus gadījumos, ja uz kuģa izdarīts smags noziegums vai saņemts paziņojums par personas pazušanu no kuģa."

CĪŅA AR PIRĀTISMU

Pievērsoties pirātisma problēmai, ģenerālsekretārs aicināja dalībvalstis, kuras vēl nav pārskatījušas savus nacionālos normatīvos aktus, to paveikt, lai tos iespējami tuvinātu pirātisma jomā pieņemtajiem starptautiskajiem tiesību instrumentiem.

V. Putāne: "Komiteja izskatīja Sekretariāta sniegto informāciju par 2009. gada 1. janvārī izveidoto kontaktgrupu cīņai pret pirātismu Somālijas piekrastē. Tika analizēta apkopotā informācija par notverto, piekrastes valsts jurisdikcijai nodoto un notiesāto pirātu skaitu dažādās valstīs. Izskatīja arī ANO Starpreģionu noziedzības un tieslietu pētniecības institūta (UNICRI) sniegto informāciju par izveidoto un aktualizēto tiesu spriedumu pirātisma jomā

datu bāzi, kas pieejama UNICRI mājas lapā <http://www.unicri.it/topics/piracy/database/> ar tai pievienotiem attiecīgo valstu tiesu spriedumiem. Komiteja atbalstīja Ukrainas priekšlikumu par to, ka nevalstiskajām organizācijām, kurām IMO ir konsultatīvs statuss, būtu nepieciešams dalīties savā pieredzē pirātu aizturēšanas problēmu risināšanā, kā arī jāsniedz IMO cita ar pirātismu saistīta informācija. Komiteja atgādināja, ka dalībvalstu valdības ir aicinātas iesniegt tiesu spriedumus saistībā ar notikušajiem pirātu uzbrukumiem Somālijas piekrastē tieši UNICRI vai IMO, lai tos varētu ievietot UNICRI datu bāzē."

Informācija par nacionālajiem tiesību aktiem pirātisma jomā pieejama DOALOS mājas lapā: http://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_national_legislation.htm.

AICINA PIEVĒRST UZMANĪBU

Pārskatā par IMO Juridiskās komitejas darba rezultātā tapušo konvenciju un citu līgumisko instrumentu statusu komiteja iepazinās ar Sekretariāta sniegto informāciju par IMO konvenciju statusu uz 2013. gada 12. aprīli. Detalizēts konvenciju un to dalībvalstu saraksts pieejams: <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>.

Komiteja pieņēma zināšanai sniegto informāciju un aicināja delegācijas mudināt savu valstu valdības ratificēt visas IMO pieņemtās konvencijas, īpašu vērību pievēršot 2002. gada Atēnu protokolam (spēkā stāsies 2014. gada 23. aprīlī, jo 2013. gada 23. aprīlī, Beļģijai ratificējot protokolu, tā spēkā stāšanās nosacījumi ir izpildīti – 10 ratifikācijas); 2007. gada Nairobi Vaku aizvākšanas konvencijai (uz 8.02.2013. ratificējušas 6 valstis, nepieciešamas 10 ratifikācijas); 2010. gada HNS Protokolam (uz 8.02.2013. nav ratificējusi neviena valsts, nepieciešamas 12 ratifikācijas).■

LAIKS IEVIEŠ KOREKCIJAS



DSM 13
Donso Shipping Meet

Divas saulainas septembra dienas Donso salā Zviedrijā jau trešo reizi notika "Donso kuģniecības izstāde 2013" ("DSM 2013"), kurā piedalījās vairāk nekā 200 dalībnieku

no visas pasaules. Tas bija ļoti labi organizēts pasākums, un rīkotāji cer, ka izstāde dalībniekiem būs palīdzējusi atrast jaunus sadarbības partnerus un pavērs jaunas biznesa iespējas. Mūsu valsti šajā pasākumā pārstāvēja Latvijas Jūras administrācijas (JA) valdes priekšsēdētāja padomnieks Ansis Zeltiņš, kurš piebilst, ka, piedaloties "DSM 2013" izstādē, Jūras administrācija vairāk pārstāvēja valsts intereses, otrajā plānā atstājot jautājumu par Latvijas kuģiem, karogu un floti. JA dalība izstādē tika finansēta no Eiropas Savienības fonda.

Ansis Zeltiņš: – Jūras administrācija, domājot par tālākās attīstības stratēģiju, ir nonākusi pie visai skarba secinājuma: lai Latvija kā kuģu kara valsts varētu sekmīgi turpināt pildīt savas funkcijas, uzturēt kapacitāti un profesionālismu, mums ir nepieciešama moderna flote, kurā būtu aptuveni piecdesmit tirdzniecības kuģu. Protams, tas var izklausīties neticami, bet no tā tiešām ir atkarīga JA darbības kapacitāte un mūsu speciālistu profesionālisms. Te gan tūlīt jāpiebilst, ka sapratne, kas ir normāla flote un kāpēc mums tā vajadzīga, laika gaitā tomēr ir mainījusies. Ja kādreiz par svarīgāko tika izvirzīta tēze, ka mums vajadzīgi Latvijas kuģu īpašnieki un kuģi ar Latvijas karogu, tad tagad jāatzīst, ka tas ir bijis tikai skaists sapnis, jo dzīves realitāte ir pavisam cita. Lai īstenotu sapni par savu floti, eventūālajiem kuģu īpašniekiem ir nepieciešami milzīgi finanšu resursi un valstij jāspēj nodrošināt finanšu resursu pieejamību. Latvijā šādas sistēmas nav, tāpēc tīri finansiāli kuģu īpašnieki Latvijā nevar rasties, kā tas savulaik notika Vācijā, kur bija izveidota sistēma, kas paredzēja, ka visi brīvie līdzekļi tiek novirzīti kuģu būves attīstībai un kuģu īpašnieku atbalstam.

– Kur tad meklējama iespēja iegūt tos nepieciešamos piecdesmit kuģus?

– 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. Reģistrēšanas vai pārreģistrācijas maksas uz visu citu izdevumu fona kuģu īpašniekiem veido tik niecīgu summu, ka lēmuma pieņemšanā nekādā gadījumā tām nav izšķirošas lomas. Mēs sevi pozicionējam kā nacionālo karogu, kā Eiropas Savienības karogu, un uz Eiropas valstu fona mūsu reģistrācijas principi un nodokļu sistēma ir konkurētspējīga.



Protams, lieliski būtu, ja kāda no kuģošanas kompānijām uz Latviju pārceltu arī savas biznesa aktivitātes, bet tas gan mazāk atkarīgs no Jūras administrācijas un pievilcīga karoga, tas lielā mērā ir atkarīgs tieši no valsts. Bet, kas attiecas uz piedalīšanos izstādē “DSM 2013”, jāatzīst, ka te saskatījām arī savu izdevīgumu. Skandināvija, konkrēti Zviedrija, kuģošanas biznesā ir bijusi visai konservatīva un attiecībā pret kuģu īpašniekiem ieturējusi stingru pozīciju un nav devusi, piemēram, nodokļu atvieglojumus, bet pasaules kuģošanas tendences ir piespiedušas arī zviedrus domāt par jaunām iespējām. Lai cik konservatīva ir zviedru flote, pēdējo pāris gadu laikā tā tomēr meklē citus karogus, kas ļautu viņiem vieglāk konkurēt tirgū. Ja jāizvēlas strādāt zem citas valsts karoga vai atteikties no kuģošanas biznesa, arī konservatīvie zviedri izvēlas citu karogu.

– Vai izstādes laikā no zviedriem, piemēram, “Stena” kompānijas, manījāt interesi par Latvijas karogu?

– Tūlīt jau neviens ar atplestām rokām pretī nemetas: beidzot klāt ir Latvijas karogs! Protams, tā nebija, jāatceras zviedru konservatīvisms. Tomēr jāteic, ka ar “Stena” īpašnieku Danu Stenu Olsonu mums bija konstruktīva saruna, un svarīgākais šīs sarunas ieguvums ir tas, ka informācija no pirmavota par mūsu karogu ir nonākusi pie nopietnas kompānijas īpašnieka. Varētu teikt, ka tieši šādi arī tiek popularizēts Latvijas tēls. Vēl jo vairāk, ja “Stena” jau ir nopirkusi kompāniju “Scandline” un strādā Latvijā, tātad šeit saredz savas attīstības iespējas. Protams, lielas kompānijas ienākšana mūsu Kuģu reģistrā nenoliedzami vairotu mūsu karoga prestižu.



– Savulaik Latvijas Jūras administrācija kopā ar Satiksmes ministriju, ostām un uzņēmējiem piedalījās dažāda līmeņa biznesa forumos un izstādēs, bet tad šāda dalība tika pārtraukta. Kas devis stimulu atkal pievērsties sevis popularizēšanai?



Zviedrijas komunikāciju ministre Katarina Elmsatere-Svarda atklāšanas ceremonijā

– Tas, ka līdz šim neesam piedalījušies līdzīgos pasākumos, jāatzīst par mūsu kļūdu. Iespējams, ka vainīgs ir latviešiem raksturīgais pieticības komplekss – ko tad mēs! Tikai ar laiku nāk sapratne, ka mums tomēr ir ko piedāvāt un daudzas lietas mēs varam izdarīt labāk nekā citi. Protams, lai mūsu pakalpojums kļūtu arvien pievilcīgāks, daudzas lietas ir jāpilnveido un trūkumi jānovērš, bet kopumā mēs esam pietiekami konkurētspējīgi. Mēs varam! – tas ir viens no mūsu šodienas uzstādījumiem.



Varbūt tikai tagad tā pa īstam esam sapratuši arī to, ka, lai cik labs un konkurētspējīgs tu esi, neviens pie tevis klāt nenāks un tevi nemeklēs, pašiem vien par visām labajām lietām jāstāsta. Dalība izstādēs un cita veida popularizēšana, protams, maksā, bet tikai tā tu vari sevi parādīt. Tas, ka esam piedalījušies šajā izstādē, vēl nenozīmē, ka jau rīt zviedri stāvēs rindā pie mūsu Kuģu reģistra, bet interese bija, un tas jau arī ir ļoti daudz.



Arī par sevi varu teikt, ka tad, kad vēl biju Jūras administrācijas direktors, esmu pieļāvis kļūdu, nenovērtējot izstāžu nozīmīgumu. Bet laikam jau ir lietas, kas nevar notikt ātrāk, nekā ir nobriedusi situācija, nevar

apsteigt laiku un savas iespējas. Ir jābūt loģiskai evolūcijai. Piemēram, uz Kuģu reģistru mēs savulaik skatījāmies kā uz tādu monolītu kompleksu ar atsevišķu struktūru. Īstenībā jau kuģu īpašnieks neiedziļinās mūsu iekšējās struktūrās, bet skatās uz Latvijas karogu kopumā, kur arī Jūrnieku reģistrs ar visiem jūrniekiem ir Latvijas karoga neatņemama sastāvdaļa. Tagad informāciju par mūsu pakalpojumiem veidojam un pasniedzam tā, lai tā būtu maksimāli viegli uztverama. Bet pirms desmit gadiem domājām savādāk. Laiks vienmēr ievieš savas korekcijas.

Nākamais forums Donso salā tiks rīkots 2015. gadā. Un vēl Ansis Zeltiņš piebilst, ka daudzas lietas var uztvert savādāk. Piemēram, starptautiska izstāde nav noteikti jāriko Stokholmā vai Ģēteborgā, to var sarīkot arī uz salas ar 1400 iedzīvotājiem, kur nav nekādu īpaši izstādēm celtu kompleksu. Ir halle, kur var rīkot izstādi, un tas neliedz tajā piedalīties dalībniekiem no visām nozarēm, kas varētu interesēt kuģu īpašniekus. Visu var uztvert daudz vienkāršāk, nekā šobrīd to ierasts darīt. ■

PAMATĀ – DARBS, CENTĪBA, TAUPIBA UN ĢIMENE

Viena no lielākajām kuģniecības kompānijām ir "Tärntank Rederi AB", par kuru tās mājas lapā var izlasīt, ka nu jau ceturrtā paaudze vada šo uzņēmumu, kas ir Zviedrijas rietumu krasta kopienai raksturīgs klasisks ģimenes bizness. Viens no kompānijas līdzīpašniekiem Trigve Mollers atzīst: "Ja mēs ķeramies pie kuģa būvēšanas, tad mūsu mērķis ir uzbūvēt tādu kuģi, uz kura paši vēlētos strādāt." Kompānijas vadība cenšas radīt atmosfēru, lai visi tās darbinieki tiek uzskatīti par kolēģiem, neskatoties uz to, vai tie strādā jūrā vai krastā. Šī Zviedrijas kompānija piecdesmit darbības gados ir izveidojusi stabilas tradīcijas. Tās dibinātājs pats savulaik bijis kapteinis, tāpēc lieliski izprata kuģu un cilvēku vajadzības. Ģimene, kas vada šo biznesu, dzīvo ar domu par savu darbu, par jūru, tā ir visa viņu dzīves jēga.

Kapteinis Artis Ozols ir superintendants kompānijā "Tärntank Rederi AB". Artis atzīst, ka viņa darba devēji prot novērtēt darbu. "Tas, ka esmu veidojis savu karjeru šajā kompānijā, visticamāk ir manu zināšanu un iespēju novērtēšana. Es laikam esmu pirmais cittautietis, kas kļuvis par kapteini zem Zviedrijas karoga. Pēc vairākiem kapteiņa amatā nostrādātiem gadiem tagad jau gadu sēžu viņu ofisā un esmu superintendants, kas pēc būtības arī nav tipiska

UZZIŅAI

Donso sala atrodas Ģēteborgas dienvidu arhipelāgā, salinieku galvenā nodarbošanās ir zvejniecība un kuģniecība. Donso salā ir aptuveni 10 kuģniecības kompāniju, kurām pieder 30 kuģu, un lielākajai daļai no tām salas osta ir stipri par mazu. Zvejas flotē ir astoņi mūsdienīgi traleri, kā arī mazākas zvejas laivas. Salā ir apmēram 1400 iedzīvotāju.

situācija. Starp saviem kolēģiem jūtos labi, jo viņiem ir augstas morālās vērtības, svēta ģimene, kas lielā mērā nosaka arī attieksmi pret darba jautājumiem: viņi lielu uzmanību pievērš kuģu komandu izglītošanai un uzticas saviem speciālistiem. Viņi pat savā atpūtas mājīnā ielikuši kuģa dzinēju, lai, iedzerot alu, varētu paklausīties, kā tas strādā. Kompānijas īpašumā bija kāds vairāk nekā divdesmit piecus gadus vecs kuģis, kas, neskatoties uz solīdo vecumu, pēc būtības bija luksusa klases kuģis, ko varētu salīdzināt ar mersedesu – tam bija hidrauliskie vārsti, laba stūres iekārta, sporta zāle, apsildāms baseins. Kad Ķīnā būvēja jaunos kuģus, īpaši tika piestrādāts pie tehniskā aprīkojuma un dizaina, izvēloties īpašas formas mēbeles un krāsas. Kuģu aprīkošana ir atkarīga no kuģa īpašnieka attieksmes un maka biezuma.”



Arī lielās kompānijas “Stena” īpašnieks Stens Alans Olsons, kurš vēsturē ierakstīts kā viens no 20. gadsimta lielākajiem Zviedrijas uzņēmējiem, nāk no Donso salas un ir cēlies no zvejniekiem. Viņš no dzīves aizgāja 2013. gada jūlijā 96 gadu vecumā un labi nostādīto biznesu atstāja savu bērnu Madlēnas, Dana, Stefana un Kristofera ģimenēm. Darbību Stens uzsāka ar

metāllūžņu biznesu, tam 1948. gadā pievienojās kuģniecības bizness, kravu pārvadājumi, pasažieru pārvadājumi, loģistikas pakalpojumi, kuģubūve, nekustamie īpašumi, Zviedrijas kontrolēti naftas urbumi ārzonās, un tagad droši var teikt, ka “Stena” kompānija ir veiksmīgu uzņēmumu grupa ar vairāk nekā 20 tūkstošiem darbinieku un aptuveni 60 miljardiem zviedru kronu gada apgrozījumu, kura izvērš darbību visā pasaulē. Kompānija “Stena” no pirmās prāmju līnijas, kas 1962. gadā sāka pārvadāt pasažierus no Gēteborgas uz Skāgenu, ir izaugusi par “Stena Line” – vienu no lielākajām prāmju līnijām pasaulē. Kā savulaik “Stena” patriarhs Stens Alans Olsons ir teicis, panākumu pamatā ir nenogurstošs un mērķtiecīgs darbs, centība, taupība un ģimenes sajūta.

Stens Alans Olsons no dzīves aizgāja 2013. gada jūlijā 96 gadu vecumā.■

PAR AKTUALITĀTĒM VIDES AIZSARDZĪBAS JOMĀ 2013. GADĀ

Jautājums par siltumnīcefektu radošo gāzu (SEG) emisiju mazināšanu no jūras transporta aizvien ir viens no aktuālākajiem gan globālā, gan Eiropas Savienības līmenī. Tādējādi minētais jautājums tiek risināts ANO, Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO), ES ietvaros.

Kā jau iepriekšējās Gadagrāmatās bija minēts, ES līmenī noris darbs SEG emisiju mazināšanai. Jāuzsver, ka viens no dokumentiem šajā sakarā ir ES Klimata un enerģētikas pakete. Klimata un enerģētikas paketes ietvaros pieņemtajā Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvā 2009/29/EK ir noteikta apņemšanās nākt klajā ar tiesību akta priekšlikumu SEG emisiju mazināšanai ES ietvaros. Tāpat ES Transporta politikas Baltajā grāmatā "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu" arī ir noteikti mērķi SEG emisiju samazināšanai no transporta ilgtermiņā. Savukārt Eiropas Komisijas (EK) rīkotajā sabiedriskajā apspriešanā (19.01.2012.–12.04.2012.) saistībā ar iespējamo priekšlikumu tiesību akta



MEPC-65 sesija (2013. gada maijs). No kreisās: Ģertrūde Aniņa Latvijas Jūras administrācijas eksperte vides aizsardzības jautājumos, Laima Rituma, Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktore, Juris Skrube, Latvijas Jūras administrācijas eksperts vides aizsardzības jautājumos.

pieņemšanai (uz tirgus principiem balstīto pasākumu ieviešanai (*Market Based Measures* – MBM), piem., SEG emisiju tirdzniecība, SEG Fonda iedibināšana utt.) ES līmenī vairākums dalībvalstu neatbalstīja potenciālo MBM pasākumu ieviešanu ES līmenī. Aptauja skaidri parādīja, ka šāds risinājums, ja tas ir nenovēršams, būtu pieņemams tikai starptautiskā līmenī, t.i., IMO ietvaros.

2013. gada jūnijā EK spēra soli kuģošanas nozares radīto SEG emisiju samazināšanai, ierosinot Eiropas Parlamenta un Padomes regulas projektu par jūras transporta oglekļa oksīda (CO₂) emisiju monitoringu, paziņošanu un verifikāciju un par grozījumiem Regulā (ES) Nr. 525/2013 (Briselē, 28.06.2013.) (*Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport and amending Regulation (EU) N° 525/2013*) (MRV). Ar šo priekšlikumu tiks izstrādāts ES tiesisks regulējums par to, kā tiks ievākti un publicēti, verificēti ikgadējie dati par CO₂ emisijām no kuģiem (kuģiem, kuru bruto tilpība ir lielāka par 5000), kas ienāk/iziet no ES ostām, neatkarīgi no tā, kur šie kuģi reģistrēti. Kuģu īpašniekiem būs jāveic gada CO₂ emisiju monitorings un jāziņo par kuģu emisijām reisos uz ES ostām, no ES ostām un starp ES ostām. Kuģu īpašniekiem būtu jāsniedz arī cita informācija, piemēram, dati, lai varētu noteikt kuģa energoefektivitāti. Neatkarīgs verificētājs izdos atbilstības dokumentu, kam būs jāatrodas uz kuģa.

Tādējādi šobrīd ES ietvaros noris Regulas MRV projekta izstrāde. Regulas MRV projekta izstrādes gala rezultātā, ņemot par pamatu Regulas priekšlikuma teksta versiju, dalībvalstu viedokļus un intereses, tiks pieņemta tās kompromisa versija.

Jautājums par globālu jūras transporta radīto SEG emisiju mazināšanu tiek risināts IMO ietvaros. Kā jau iepriekš esam minējuši, IMO pētījuma ("IMO GHG Study 2009" (MEPC 59/Inf.10)) dati liecina, ka CO₂ emisijas, ko rada starptautiskā kuģošana, ir aptuveni 2,7% no globālā (ietverot vietējo un zvejas kuģu radītās emisijas – 3,3%). Minētajā pētījumā arī akcentēts, ka, lai gan CO₂ emisijas no jūras transporta salīdzinājumā ar citu avotu radītajām ir nelielas, ja jautājums globāli netiks risināts, līdz 2050. gadam tās varētu pieaugt diapozonā no 150% līdz 250% (salīdzinājumā ar 2007. gadu). Pētījumā tāpat secināts, ka SEG emisiju no kuģiem efektīva samazināšana iespējama, vispirms nodrošinot tehniska un ekspluatācijas pasākumu kopuma ieviešanu, tad papildus vēl nosakot MBM.

Jautājums par SEG emisiju mazināšanu no kuģiem IMO MEPC tiek risināts divos virzienos:

1. SEG emisiju mazināšanu no kuģiem var nodrošināt, ieviešot ekspluatācijas un tehniska rakstura pasākumu kopumu uz kuģiem.

- IMO 2012. gada 15. jūlijā pieņemta MEPC 203(62) Rezolūcija par MARPOL konvencijas VI pielikuma "Noteikumi gaisa piesārņojuma novēršanai no kuģiem" grozījumiem (ieviešot jaunu 4. nodaļu) "Noteikumi par kuģu energoefektivitāti". Grozījumi stājās spēkā 2013. gada 1. janvārī. Minētie noteikumi ietver virkni prasību, tai skaitā kā obligātu prasību energoefektivitātes dizaina indeksa ((Energy Efficiency Design Index – EEDI) pielietojumu jauniem kuģiem (nosakot arī kuģa tipu). Uz visiem kuģiem ar bruto tilpību 400 un vairāk (jauniem un esošiem) ir Kuģa energoefektivitātes pārvaldības plāns (Ship Energy Efficiency Management Plan) un uz minētā lieluma kuģiem, kuri iesaistīti starptautiskos reisos, ir arī Starptautiskā apliecība par kuģu energoefektivitāti (International Certificate of the Energy Efficiency of the ships). Minētie dokumenti ir uz kuģa pēc pirmās atjaunošanas apskates vai starpapskates, kura no tām ir bijusi pirmā 2013. gada 1. janvārī vai vēlāk.

2. Nākamais solis (IMO ietvaros) SEG emisiju mazināšanai ir uz tirgus principiem balstīto pasākumu ieviešana (Market Based Measures – MBM).

- IMO MEPC diskusijām ir iesniegti vairāki priekšlikumi par potenciālajiem MBM, tai skaitā:
 - Starptautiskais SEG Fonds (International GHG Fund);
 - Globālā emisiju tirdzniecības sistēma (Global Emission Trading Systems) utt.
- Potenciālo MBM izvērtēšanai IMO MEPC ietvaros tiek veikti pētījumi. 2010. gadā tika izveidota ekspertu darba grupa (Expert Group (EG) on feasibility study and impact assesment of possiblle MBM) ar mērķi noskaidrot potenciālo ietekmi uz kuģošanas nozari, tai skaitā par iespējamo izmaksu ietekmi uz ilgtspējīgu nozares attīstību, praktisko ieviešanas iespējamību, iespējamo administratīvo slogu Administrācijām, iespējamo ekonomisko slogu kuģošanas nozarei, īpašu akcentu liekot uz iespējamo MBM ietekmi uz attīstības valstu ekonomiku, identificēt pieņemamāko MBM. Tādējādi diskusijas, viedokļu apmaiņa IMO MEPC ietvaros turpinās.

Šobrīd IMO MEPC ietvaros ir aktualizēts jautājums par pētījuma attiecībā uz CO2 emisijām no kuģiem turpināšanu un datu atjaunināšanu. Tika izveidota ekspertu grupa (EDG). Pirmā EDG sanāksme notika jau 2013. gada februārī, lai vienotos par pētījumu metodoloģiju. Izpēte balstīsies uz pieejamajiem datiem par šobrīd pasaulē esošo starptautiskajā kuģošanā iesaistītās flotes sastāvu, datiem par individuāliem kuģiem, un pētījumā tiks ietverti kuģi ar bruto tilpību 100 un lielāki. EDG pētījuma gala ziņojums varētu tikt iesniegts izskatīšanai IMO MEC-67 sesijā (2014. gada oktobris).

IMO ietvaros uz MEPC-66 sesiju (2014. gada marts) jautājumā par SEG emisiju mazināšanu ir iesniegta virkne dokumentu, kas saistīti ar potenciālo MBM

ieviešanu, tai skaitā priekšlikums "Par globālu datu apkopošanas sistēmas izveidi attiecībā uz jūras transportu, ietverot tajā informāciju par degvielas patēriņu, CO2 emisijām, kuģu energoefektivitāti" (dokuments MEPC 66/4/9). Minētais dokuments ir iesniegts ES dalībvalstu vārdā (tai skaitā arī Latvijas). Priekšlikums ietver ierosinājumus globālas datu sistēmas izveidei informācijas apkopošanai par patērēto degvielu, CO2 emisijām utt., nosakot arī pamatprincipus. Priekšlikums paredzēts diskusijām un tālākai lēmuma pieņemšanai IMO MEPC ietvaros. Minēto datu bāzi, iespējams, varētu uzturēt IMO ietvaros. Perspektīvā paredzot, ka ES dalībvalstu vārdā iesniegtais dokuments pēc viedokļu apmaiņas, diskusijām un kopēja viedokļa noformulēšanas varētu būt pamats MARPOL VI pielikuma potenciālajiem grozījumiem.

Jautājumā par ekspluatācijas un tehniska rakstura pasākumu kopuma ieviešanu uz kuģiem (MARPOL VI pielikuma IV nodaļas "Noteikumi par kuģu energoefektivitāti" kontekstā) kuģu energoefektivitātes uzlabošanai ir pieņemta virkne MEPC Rezolūciju.

PAR MARPOL V PIELIKUMA "NOTEIKUMI PIESĀRŅOJUMA NOVĒRŠANAI NO KUĢIEM AR ATKRITĀJIEM" GROZĪTĀS VERSIJAS IEVIEŠANU

MARPOL V pielikuma "Noteikumi piesārņojuma novēršanai no kuģiem ar atkritumiem" grozītā versija (MEPC Rezolūcija 201(62)) stājās spēkā 2013. gada 1. janvārī. Kā palīgīdzeklis kuģu operatoriem, kuģu īpašniekiem, kuģa apkalpei V pielikuma ieviešanai ir IMO (Rezolūcija MEPC 219(63)) "2012. gada norādījumi MARPOL V pielikuma ieviešanai" (Norādījumi).

MARPOL V pielikuma grozītā versija ietver virkni jaunu prasību, tai skaitā ieviesti jauni termini, jauna atkritumu klasifikācija, paredzot jaunu Atkritumu uzskaites žurnāla veidlapu, atšķirīgas prasības Atkritumu pārvaldības plānam, kā arī nosaka jaunas prasības atkritumu izmešanai.

IMO MEPC-65 sesijā (2013. gada maijs) bija iesniegti dokumenti par MARPOL V pielikumā noteikto prasību ieviešanas problēmām, ar kurām sastopas kravas nosūtītāji, kuģu īpašnieki, kuģu ekspluatētāji.

IESPĒJAMĀS ATKĀPES NO MARPOL V PIELIKUMA PRASĪBU IZPILDES

V pielikuma nosacījumi ietver prasības rīcībai uz kuģa ar kravas atliekām (beramkravas) īpašajos rajonos, ārpus tiem. Lai izpildītu šīs prasības, kravas nosūtītāja atbildība ir nodrošināt kravas atlieku klasifikāciju, lai konstatētu, vai kravas atliekas ir vai nav kaitīgas jūras videi. Norādījumos ir noteikti kritēriji kravas atlieku klasifikācijai (tie ir septiņi). Kravas nosūtītāja atbildība, balstoties uz klasifikācijā iegūto informāciju, ir arī sniegt atbilstošu dokumentāru apliecinājumu. Minētais apliecinājums būtu jāiekļauj dokumentā "Informācija

par kravu" (dokumenta "Informācija par kravu" saturs atbilst tam, kāds tas ir noteikts Starptautiskajā jūras beramkravu kodeksā (nod. 4.2.)).

Ņemot vērā, ka IMO MEPC bija aktualizēta problēma par grūtībām kravas atlieku klasifikācijā, pieņemšanas iekārtu neatbilstību (kravas atliekas saturošu ūdeņu nodošanai gadījumos, ja kravas atliekas ir kaitīgas jūras videi), IMO ietvaros tika izplatīts MEPC Cirkulārs (MEPC.1/Circ.791). Šajā Cirkulārā noteikts, ka laika posmā no 01. 01. 2013. g. līdz 31. 12. 2014. g., veicot kravas klasifikāciju, ir pieļaujamas atkāpes. Tādējādi klasifikāciju drīkst veikt, ņemot vērā tikai trīs kritērijus (no septiņiem noteiktajiem). No 2015. gada 1. janvāra minētā klasifikācija jāveic atbilstoši visiem kritērijiem, kādi noteikti Norādījumos.

Tāpat MEPC-65, kā jau iepriekš minēts, tika aktualizēts jautājums par pieņemšanas iekārtu neatbilstību, aicinot IMO dalībvalstis nodrošināt pieņemšanas iekārtu pieejamību gan kravas atlieku, gan kravas rūmju mazgājamo ūdeņu pieņemšanai. Tādējādi IMO ietvaros tika izplatīts MEPC Cirkulārs (MEPC.1/Circ.810 (27.06.2013.)). Cirkulārā noteiktais ir saistošs gadījumos, kas attiecas uz kravas rūmju mazgājamo ūdeņu nopludināšanas nosacījumu ievērošanu (ārpus īpašajiem rajoniem), un tajā norādīts, kādās situācijās ir pieļaujamas atkāpes no V pielikuma noteikto prasību izpildes laika posmā līdz 2015. gada 31. decembrim.



IMO ģenerālsēkretārs Koji Sekimizu un zvans, kurš iezvana darba sākumu sesijas laikā.



MARPOL V pielikuma nosacījumi ir saistoši arī tādiem atkritumiem, kas radušies, izmantojot elektroniskās iekārtas uz kuģa – “e-atkritumi” (piem., izlietotie printeru kārtridži, datori utt.), kas ir klasificējami kā kaitīgie atkritumi, to nosaka jaunākie grozījumi Norādījumiem (pieņemti 17.05.2013. Rezolūcija MEPC.239(65)).

PAR SLĀPEKĻA OKSĪDU EMISIJU MAZINĀŠANU NO KUĢIEM

MARPOL 73/78 VI pielikuma “Noteikumi gaisa piesārņojuma novēršanai no kuģiem” grozītā versija stājās spēkā jau 2010. gada 1. jūlijā. Viena no VI pielikuma prasībām ir slāpekļa oksīdu (NOx) emisiju mazināšana. NOx emisiju mazināšanas prasības ir saistošas kuģa dīzeļdzinējiem (*Marine Diesel Engine* – MDE) ar izejas jaudu lielāku par 130 kW. VI pielikuma prasības tāpat nosaka NOx emisiju limitus, piemērojot trīspakāpju pieeju atkarībā no kuģa būves gada.

Saskaņā ar VI pielikumā prasībām ir aizliegts ekspluatēt kuģa MDE, izņemot gadījumus, kad NOx emisijas no dzinēja atbilst turpmāk norādītajiem ierobežojumiem (piemērojot trīspakāpju pieeju atkarībā no kuģa būves gada).

I pakāpe (kuģis uzbūvēts laika posmā no 01.01.2000. līdz 31.12.2010.) – NOx emisiju limiti:

- 17.0 g/kWh, ja n ir mazāks par 130 rpm;
- $45 \cdot n(-0,2)$ g/kWh, ja n ir 130 - 2000 rpm;
- 9.8 g/kWh ja n ir 2000 rpm vai vairāk;

kur n = dzinēja nominālais griešanās ātrums (kloķvārpstas apgriezieni minūtē).

II pakāpe (kuģis uzbūvēts laika posmā no 01.01.2011 līdz 31.12.2015.) (NOx emisiju samazinājums aptuveni par 15–22% salīdzinājumā ar I pakāpei noteikto) NOx emisiju limiti:

- 14.4 g/kWh, ja n ir mazāks par 130 rpm;
- $44 \cdot n(-0,23)$ g/kWh, ja n ir 130 – 2000 rpm;
- 7.7 g/kWh, ja n ir 2000 rpm vai lielāks.

III pakāpe (kuģis uzbūvēts 01.01.2016. un vēlāk) (NOx emisiju samazinājums aptuveni par 80% salīdzinājumā ar I pakāpei noteikto); III pakāpei noteiktie NOx emisiju standarti piemērojami, kuģojot ECA¹:

- 3.4 g/kWh, ja n ir mazāks par 130 rpm;
- $9 \cdot n(-0,2)$ g/kWh, ja n ir 130 vai lielāks, bet mazāks nekā 2000 rpm;
- 2.0 g/kWh, ja n ir 2000 rpm vai lielāks.

III pakāpei noteiktos NOx emisiju limitus nepiemēro:

- kuģiem, kas uzbūvēti 01.01.2016. gadā un vēlāk, kuģojot ārpus ECA, piemēro II pakāpei noteiktos NOx emisiju limitus;

¹Emisijas kontroles rajons (Emission Control Area – ECA) MARPOL VI pielikuma pielietojumam nozīmē rajonu, kura robežās nepieciešams ievērot īpašus pasākumus attiecībā uz emisijām no kuģiem, lai novērstu, samazinātu un kontrolētu gaisa piesārņojumu ar slāpekļa oksīdiem (NOx) vai sēra oksīdiem (SOx) un cietām daļiņām (PM), vai visiem trim emisijas veidiem kopā.

ECA statusu kādai jūrai vai tās daļai var noteikt tikai IMO ietvaros. ECA statuss ir noteikts:

- Baltijas jūrai, Ziemeļjūrai – SOx, PM emisiju kontrolei;
- Ziemeļamerikas piekrastei, Karību jūras rajonam (spēkā no 2014. gada 1. janvāra) – SOx, PM, NOx emisiju kontrolei.

MARPOL VI pielikumā tāpat ir noteikts, ka IMO ietvaros laika posmā no 2012. gada, bet ne vēlāk kā 2013. gadā ir jāveic pētījums, ietverot pārskatu par tehnoloģiju attīstību, to pieejamību, lai nodrošinātu III pakāpei noteikto NOx limitu ieviešanu uz kuģiem un vajadzības gadījumā korigētu noteiktos terminus (precizējot kuģu būves gadu, kuriem ir ieviešami III pakāpei noteiktie NOx emisiju limiti, kuģojot ECA).

MEPC ietvaros tika pieņemts lēmums izveidot korespondences grupu (CG- NOx) situācijas analīzei. MEPC-65 sesijai diskusijām CG- NOx iesniedza gala ziņojumu (MEPC 65/4/7 un MEPC 65/INF.10) ar izpētes rezultātiem par tehnoloģiju pieejamību, attīstības tendencēm III pakāpei noteikto NOx emisiju limitu ieviešanai, secinot, ka jāatstāj termiņi, kādi noteikti VI pielikumā (t.i., III pakāpei noteiktie NOx emisiju limiti, kuģojot ECA, jāpiemēro kuģiem, kuri uzbūvēti 2016. gada 1. janvārī un vēlāk).

Diskusijās daudzas dalībvalstis uzsvēra: pētījums parāda, ka tehnoloģijas nav pietiekami pieejamas, pētījumā nav pietiekami vērsta uzmanība, piem., uz gāzu attīrīšanas iekārtu potenciālajām ekspluatācijas izmaksām, alternatīvo pasākumu izklāsti ir ļoti vispārinoši un tādējādi neatbaido reālo situāciju, kā arī neparāda potenciālo negatīvo ekonomisko ietekmi, kuģojot ECA, paredzamo konkurences kropļojumu (salīdzinot kuģošanu ECA un ārpus ECA). Tāpat tiks uzsvērts, ka pētījums jāturpina. Dažas dalībvalstis atzina, ka pētījums ir apmierinošs. Virkne dalībvalstu (Kanāda, Dānija, Somija, Vācija, Itālija, Japāna, Norvēģija, ASV, Apvienotā Karaliste) rezervēja savu pozīciju attiecībā uz priekšlikumu pagarināt termiņu.

MEPC tomēr vienotās par MARPOL VI pielikumā III pakāpei noteikto NOx emisiju limitu (kuģojot ECA) ieviešanas termiņu pagarinājumu par pieciem gadiem (t.i., jāpiemēro kuģiem, kuri uzbūvēti 2021. gada 1. janvārī un vēlāk). IMO visām IMO dalībvalstīm izplatīja 2013. gada 4. jūnija Cirkulārvēstuli Nr. 3370 "Par konvencijas MARPOL, BCH kodeksa un NOx Tehniskā kodeksa grozījumiem", kurā ir ietverts arī MARPOL VI pielikuma grozījumu projekts – MARPOL VI pielikumā III pakāpei noteikto NOx

emisiju limiti, kuģojot ECA, jāpiemēro kuģiem, kuri uzbūvēti 2021. gada 1. janvārī un vēlāk.

MEPC-66 sesijā (2014. gada marts) dalībvalstīm jāvienojas par grozījuma projekta versiju, ja tam piekritis vairākums, tiks pieņemta MEPC rezolūcija par MARPOL VI pielikuma grozījumiem.

Latvijas kontekstā iepriekšminētais arī ir aktuāls. Kā jau iepriekšējās Gada-grāmatās bija minēts, HELCOM ietvaros deviņu Baltijas jūras valstu vārdā ir sagatavots priekšlikuma projekts iesniegšanai IMO par slāpekļa oksīdu emisijas kontroles rajona (NECA) statusa noteikšanu Baltijas jūrai. Bažas par potenciāli negatīvu ietekmi uz nozari ir paustas MK 2011. gada 8. martā pieņemtajā Latvijas nacionālajā pozīcijā "Par Baltijas jūras valstu priekšlikuma projektu IMO par slāpekļa oksīdu emisijas kontroles rajona statusa noteikšanu Baltijas jūrai" (protokola lēmums Nr.14, 39.§): "Projekts ietver priekšlikumu noteikt Baltijas jūrai NECA statusu MARPOL VI pielikuma grozītās versijas kontekstā. Līdz ar NECA statusa noteikšanu Baltijas jūrai ir paredzama pārvadājumu izmaksu Baltijas jūrā palielināšanās par aptuveni 2% – 4,6% jauniem kuģiem atkarībā no kuģa tipa."

IMO IETVAROS TURPINĀS DARBS POLĀRĀ KODEKSA PROJEKTA IZSTRĀDĒ

IMO ietvaros šobrīd tuvojās nobeigumam darbs pie Polārā kodeksa projekta (*Draft International code of safety for ships operating in polar waters (Polar Code)*) izstrādes. Ņemot vērā polārā reģiona vides unikalitāti, jutīgumu un tendenci kuģošanas intensitātei pieaugt, IMO ietvaros tiek izstrādāts tiesisks regulējums ar mērķi padarīt kuģošanu šajos rajonos drošāku, videi draudzīgāku. Minētais kodeksa projekts varētu būt saistošs MARPOL, SOLAS, STCW konvenciju kontekstā, kuģiem kuģojot polārajos ūdeņos (Antarktikas un Arktikas ūdeņos). Polārā kodeksa projekts ietver pilnu spektru ar kuģošanu saistītu jautājumu – kuģošanas drošības aspektus, navigācijas jautājumus, prasības kuģu konstrukcijām, iekārtām, apsvērumus kuģa ekspluatācijai un apkopes apmācībai, glābšanas un meklēšanas operācijām, komunikācijai, vides aizsardzības jautājumus utt.

MARPOL konvencijas kontekstā Polārā kodeksa projekts paredz, ka kuģiem, plānojot kuģot polārajos ūdeņos, jānodrošina pilnīga piesārņoto ūdeņu nopludināšanas aizlieguma izpilde. Gadījumos, ja pieņemšanas iekārtas ostā ir neatbilstošas, jānodrošina iespēja piesārņoto ūdeņu uzglabāšanai uz kuģa.

Polārā kodeksa projekts varētu ietvert obligātās nodaļas – Drošības pasākumi (nodaļa I-A) un Piesārņojuma novēršanas pasākumi (nodaļa II-A), kā arī rekomendējošus nosacījumus (nodaļa I-B un II-B). Polārā kodeksa projekts tāpat varētu noteikt prasības (*Polar Ship Certificate, Polar Water Operational Manual*) kuģu klasificēšanai kategorijās atkarībā no ledus raksturojuma, kuros



Skats no IMO terases uz Temzu un Parlamentu.

kuģis kuģo (ledus raksturojums, piem., *thin first-year ice, medium first-year ice, first-year ice, old ice, open water or in ice*).

Polārā kodeksa projekta pieņemšanas gadījumā paredzami grozījumi konvencijās MARPOL (visos pielikumos), SOLAS, STCW, arī citās vides piesārņojuma novēršanas konvencijās – 2001. gada Starptautiskajā konvencijā par kuģu kaitīgo pretapaugšanas sistēmu kontroli (AFS konvencija), 2004. gada Starptautiskajā konvencijā par kuģu balasta ūdeņu un nosēdumu kontroli un pārvaldību. SOLAS konvencijas ietvaros paredzama jaunas nodaļas ieviešana, STCW konvencijas kontekstā paredzamas prasības kuģa apkalpes apmācībai, kuģojot polārajos ūdeņos.

Jau šobrīd spēkā esošās starptautiskās vides aizsardzības prasības nosaka virkni ierobežojumu, kuģojot Antarktikā. Piemēram, MARPOL I pielikuma "Noteikumi naftas piesārņojuma novēršanai" prasības aizliedz attīrīto satēču ūdeņu nopludināšanu Antarktikā (bet tas ir atļauts citos speciālajos rajonos, ievērojot noteiktu nosacījumu kopumu). Arī MARPOL II pielikuma "Noteikumi piesārņojuma novēršanai ar kaitīgām šķidrām vielām, kuras transportē kā lejamkravas" kontekstā ir noteikts aizliegums nopludināt jebkādas piesārņotos ūdeņus, kas satur kaitīgās šķidrās vielas. MARPOL V pielikumā "Noteikumi piesārņojuma novēršanai no kuģiem ar atkritumiem" arī ir noteiktas prasības – aizliegums izmest atkritumu šajā reģionā. Visos minētajos MARPOL pielikumos noteiktas īpašas prasības atbilstošu pieņemšanas iekārtu

nodrošinājumam Antarktīkā. Tāpat ir noteikts aizliegums Antarktīkas ūdeņos transportēt smago naftu kā kravu (neatkarīgi no naftas tankkuģa konstrukcijas).

PAR PIESĀRŅOJUMA NOVĒRŠANU AR KAITĪGIEM ŪDENS ORGĀNISMIEM KUĢA BALASTA ŪDEŅOS

2004. gada Starptautiskajai konvencijai par kuģu balasta ūdeņu un nosēdumu kontroli un pārvaldību (IBWMC) ir pievienojušās 38 valstis, kuru kopējais tirdzniecības flotes apjoms ir 30,38% no pasaules tirdzniecības kuģu bruto tilpības (BT), konvencija stāties spēkā 12 mēnešus pēc tam, kad tai būs pievienojušās 30 valstis, kuru kopējā tirdzniecības flotes BT nav mazāka par 35% no pasaules tirdzniecības kuģu BT.

2013. GADA 1. JANVĀRĪ STĀJĀS SPĒKĀ:

- MARPOL IV pielikuma "Noteikumi piesārņojuma novēršanai ar notekūdeņiem" grozījumi (MEPC Rezolūcija 200(62)); grozījumi paredz speciālā rajona statusa noteikšanu Baltijas jūrai (pasažieru kuģiem IV pielikuma kontekstā) utt.;
- MARPOL V pielikuma "Noteikumi piesārņojuma novēršanai ar atkritumiem" grozītā versija (MEPC Rezolūcija 201(62)); grozījumi paredz prasības jauna Atkritumu pārvaldības plāna izstrādei, jaunu Atkritumu uzskaites žurnālu un būtiski atšķirīgas prasības atkritumu klasifikācijai un izmešanas nosacījumiem;
- MARPOL VI pielikuma "Noteikumi gaisa piesārņojuma novēršanai no kuģiem" grozījumi (MEPC Rezolūcija 203(62), ieviešot jaunu IV nodaļu par kuģu energoefektivitāti), kas paredz prasības Kuģa energoefektivitātes plāna izstrādei, Starptautiskās kuģa energoefektivitātes apliecībai utt.

2014. GADA 1. JANVĀRĪ STĀJĀS SPĒKĀ:

- MARPOL III pielikums "Noteikumi piesārņojuma novēršanai ar kaitīgām vielām, kuras transportē uz kuģiem iepakojumā".■

Gertrūde Aniņa,

Latvijas Jūras akadēmijas Kuģu inženieru nodaļas docente

Jūrniecības gadagrāmatai 2013

IZGLĪTĪBA



Izglītības stiprās un vājās puses

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs 2013. gada nogalē veica pētījumu par Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas ilgtspēju.

Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas

STIPRĀS PUSES:

- jūrniecības izglītības tradīcijas,
- Latvijas jūrnieku atpazīstamība jūrniecības nozarē, kas nodrošina labas darba iespējas mūsu jūrniekiem;

VĀJĀS PUSES:

- Latvijas jūrniecības izglītības iestāžu šābrīža nespēja nodrošināt pietiekami lielu absolventu skaitu,
- nepietiekama absolventu praktiskā sagatavotība,
- vājš prakses vietu nodrošinājums, īpaši jūrskolu audzēkņiem,
- nepietiekamas angļu valodas zināšanas, motivācijas trūkums, disciplīnas pārkāpumi un alkohola lietošana uz kuģiem, pārmērīgas atalgojuma prasības;

DRAUDI IZGLĪTĪBAS SISTĒMAS ILGTSPĒJAI:

- izglītības iestāžu nespēja nodrošināt kvalitatīvu jūrnieku pieplūdumu aktīvajam jūrnieku resursam,
- fokusēšanās uz kvantitatīvajiem rādītājiem.

KONKURSĀ "ENKURS 2013" UZVAR BAUSKA

Noslēdzies jūrniecības konkurss vidusskolēniem "Enkurs 2013". Par konkursa uzvarētājiem kļuva "Enkura" veterāni – Bauskas Valsts ģimnāzijas komanda. Šogad "Enkurā" piedalījās 20 komandas no visiem Latvijas reģioniem, bet finālā startēja 12 no tām. Jau tradicionāli uzdevumus "Enkura" finālam sagatavoja un arī vadīja Latvijas Jūras akadēmijas studenti.

Finālā konkursa dalībniekiem bija jāveic gan praktiski uzdevumi, gan arī jāapliecina savas zināšanas jūrniecības teorijā. Skolēni demonstrēja prasmi jūrnieku mezglu siešanā, pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanā, darbā ar kartēm, kā arī veica uzdevumus, kas saistīti ar jūrniecības "satiksmes noteikumiem" – COLREG, tāpat neizpalika jautājumi par ģeogrāfiju un jūrniecības vēsturi un kuģa vadīšana ar simulatora palīdzību. Nobeigumā – tradicionālā virves vilkšana.

KĀ NOTIKA ATLASE "ENKURS 2013"?

Beigušās jūrniecības konkursa vidusskolēniem "Enkurs 2013" trīs atlases kārtas un noskaidroti finālisti. Tās ir Jēkabpils 3. vidusskolas, Rēzeknes 5. vidusskolas un Alūksnes valsts ģimnāzijas komandas, kurām nu vajadzēs parādīt, kura tad ir spēcīgākā "jūras pilsēta" Latvijā.



Pirmā atlases kārtā 23. martā tradicionāli jau septīto gadu notika SIA "Novikontas", kur nākamie jūras virsnieki mērojās spēkiem kuģu vadīšanā, izmantojot profesionālus trenāžierus, kā arī veica uzdevumus baseinā un dūmu labirintā. Pateicoties jaunajiem trenāžieriem, kas tagad ir "Novikontas" Jūras koledžas rīcībā, kā arī konkursa organizētāju izdomai, sacensībās bija iekļauti jauni elementi. Tā uzdevumā dūmu labirintā ietilpa ne tikai "cietušā" atrašana piedūmotā telpā, kas bija jāveic pilnā ugunsdzēsēja ekipājumā un maskā, elpojot no skābekļa balona, bet arī atrastā izcelšana ar vinču, kas novietota uz dūmu labirinta jumta.



Pateicoties kapteinim Aleksandram Nadežņikovam, "Enkuram" ir savs karogs, kas tiek pacelts sacensību norises vietās.

Otrā atlases kārtā 6. aprīlī norisinājās jūrnieru mācību centrā LAPA. Ielīgusi ziema sarežģīja konkursa norisi, nebija iespējams veikt tradicionālos uzdevumus ar airu laivām un motorlaivu, tādēļ tos nācās aizstāt ar citām sacensībām. Skolēni mērojās spēkiem ugunsdzēsības un glābšanas stafetē, kuras gaitā komandai vajadzēja izvilkt un savienot ugunsdzēsības šļūteni, ar ūdens strūklu notriekt mērķi, glābt un uz nestuvēm transportēt cietušo, kā arī apdzēst atklātu liesmu. Bija arī sacensības baseinā, izmantojot hidrotērpus, plostu un citu atribūtiķu, savukārt profesionāla mediķa stingrā kontrolē vajadzēja kārtot eksāmenu pirmās palīdzības sniegšanā. Atlases kārtas noslēgumā – tradicionālā virves vilkšana. Likās, ka sniega un ledus dēļ nebūs iespējams veikt arī šo uzdevumu, taču saulīte apžēlojās un nokausēja vietu uz asfalta, lai *enkuriēši* varētu pacīkstēties visatraktīvākajā konkursa disciplīnā.

Trešā atlases kārtā sadarbībā ar Jūras spēku Krasta apsardzes dienestu (KAD), "Novikontas" Jūras koledžu, ledlauža "Varma" apkalpi un Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu 20. aprīlī notika Rīgas brīvostas teritorijā.

Katrai komandai vajadzēja apgūt KAD sakaru sistēmu un sazināties ar cietušo kuģi, atrast un atzīmēt tā atrašanās vietu uz jūras kartes, pēc tam doties ar KAD ātrgaitas laivu cietušā meklējumos pa brīvostas akvatoriju un atgriezties sniegt pirmo medicīnisko palīdzību "izglābtajam" cilvēkam. Sacensību otrais posms norisinājās uz ledlauža "Varma", kur bija gan jāuzkāpj kuģa mastā, gan, izmantojot kuģa klāju shēmu, jāatrod ievainotais komandas dalībnieks



un ar speciālām nestuvēm, manevrējot pa šaurajām ejām un trapiem, ātri un saudzīgi jānogādā līdz drošai vietai.

Par nelielu sensāciju trešajā atlases kārtā parūpējās ulbrokieši – viņu komanda, kurā bija trīs meitenes, virves vilkšanā spēja pieveikt abas pārējās, kurās bija tikai puisi. Diemžēl finālā Ulbrokas vidusskolas komanda šogad neiekļuva.

“Enkura” fināls notika Latvijas Jūras akadēmijā, tā sagatavošanu veica akadēmijas studenti, starp kuriem ir arī vairāki bijušie *enkurieši*.

UZVAR KOMANDAS GARS

Uzvarētāji baušķenieki konkursā piedalījušies jau no tā pirmsākumiem – 2007. gada, un šajā laikā trīs reizes bijuši pirmajā, trīs reizes otrajā un tikai vienu reizi piektajā vietā.

Šajā laikā no Bauskas ģimnāzijas Latvijas Jūras akadēmijā iestājušies vairāki *enkurieši*, tai skaitā Jānis Dobris – pats pirmais no “Enkura” dalībniekiem, kas kļuva par akadēmijas studentu un akadēmiju pabeidza 2012. gadā.

Maksims Adejevs Bauskas Valsts ģimnāzijas komandā piedalās otro gadu. “Pagājušajā gadā komandas kapteinis mani uzaicināja piedalīties, jo man ir labas sekmes, īpaši fizikā un matemātikā, tāpat sportā ir labi rezultāti. Nolēmu pamēģināt, taču nebiju cerējis, ka tas viss būs tik interesanti! Gatavojoties konkursam, mēs lielu uzmanību pievēršām tieši komandas sadarbībai. Kad uzzinājām, kas būs jāapgūst, tad sadalījām uzdevumus – tu iemācīsies to, tu to un tā tālāk, un, kad esi savus uzdevumus apguvis, tad

māci tos pārējiem. Es-
mu pārliecināts, kas
viss, ko esam apguvuši,
gatavojoties konkur-
sam, dzīvē var izrādīties
noderīgs, galvenais,
ka esam iemācījušies
rīkoties ekstremālos
apstākļos – neviens jau
nekad nevar zināt, kā
dzīve pavērsas. Tāpēc
vien būtu vērts pieda-
līties "Enkurā"! skaidro
Maksims. Pūsis šogad
beidz 12. klasi un vēl
nav izlēmis, mācīties
Latvijas Jūras akadēmi-
jā vai apgūt uzņēmēj-
darbības vadību.

Baušķenieku ko-
mandu visus septiņus
gadus dalībai konkursā
gatavo Bauskas Valsts
ģimnāzijas direktors
Raimonds Žabovs. Sko-
lotājs uzsver – ganda-
rījums ir liels, redzot,
ar kādu aizrautību puīši
darbojas. "Viņiem tas ir
viens milzīgs piedzīvo-
jums, un, ja vēl izdodas
balvā iegūt braucienu,
tad tas jau ir kolosāli!
Manuprāt, vērtīgākais
ir tieši tas, ka viņi iemā-
cās strādāt komandā,
rēķināties ar komandas
interesēm. Zēni jau to
tā īsti vēl neapzinās, bet
es viņiem visu laiku to
sadarbību dzenu iekšā.



Jūrnieku mezglu siešana. Tiesnese pārbauda, vai viss ir kārtībā.



Faktiski tās ir tādas lomu spēles – vienu brīdi tu esi padotais, tad vadītājs, tad skolotājs. Piemēram, es saku: nesaprotu, kā to mezglu var sasiet, tev tā labi sanāk – nu, parādi! Jā, re, kā Jānim sanāk, klau, parādi visiem! Patiesībā to, kurš nemāk strādāt komandā, viņi paši noliek pie vietas. Un vēl es cenšos *spiest* uz inteligenci, iemācīt domāt un izdarīt secinājumus. Jā, vajag jau tās stiprās rokas un kājas, bet galva tomēr ir galvenais!” tā R. Žabovs.

Otro vietu šogad ieņēma Liepājas Valsts 1. ģimnāzija un trešo – Ernsta Glika Alūksnes Valsts ģimnāzija. Arī šo abu skolu komandas jau ne reizi vien pabijušas konkursa laureātu pulkā – liepājnieki ieguva pirmo vietu “Enkurā 2012”, bet alūksnieši “Enkurā 2011”.

Rūdolfs Ziņģis no Alūksnes Valsts ģimnāzijas atceras, cik sāpīga 2012. gadā komandai bija ceturrtā vieta, jo līdz trešajai pietrūka vien 0,7 punktu. “Kad šogad sāka komplektēt komandu, es skatījos tā drusku skeptiski, man likās, ka būsīm vēl vājāki nekā pērn, taču puīši no 12. klases mani pārliecināja, ka noteikti ir jāpiedalās, jo man jau bija arī iepriekšējā gada pieredze. Un tad es sapratu, ka piedaloties var zaudēt, bet nepiedaloties tu jau esi zaudējis! Komandas puīši, kas šogad piedalās pirmo gadu, ir augumā mazāki par tiem, kuri pērn beidza skolu un vairs nepiedalās. Visvairāk tas radīja bažas, domājot par virves vilkšanu, taču, kad sākām gatavoties, sapratām, ka esam emocionāli spēcīgi, un tieši tas ir galvenais! Zinu, ka arī nākamgad noteikti piedalīšos, nu jau to uztveru kā pienākumu, jo nākamgad būšu vienīgais, kas piedalījies konkursā trīs reizes. Es mācos matemātikas klasē, draugi saka, ka man labi padodas komunikācija ar cilvēkiem, pieļauju, ka pēc vidusskolas beigšanas varētu apgūt biznesa vadību. Taču mans tēvs savulaik gāja jūrā, arī vectēvs bija jūrniece, un tēvs vienmēr atgādina, ka lepojas ar mani, jo es piedalos konkursā “Enkurs”. Vēl neesmu izlēmis, varbūt tomēr mācīšos Jūras akadēmijā,” spriež Rūdolfs.

Tikai nedaudz no uzvarētājiem šogad atpalika Rēzeknes 5. vidusskolas *enkurieši*, kuri konkursā gan piedalās tikai otro gadu. Pagājušajā gadā finālā viņi palika devītie, bet šogad, iegūstot ceturto vietu, apliecināja sevi kā ļoti spēcīgu komandu, ar kuru tradicionālajiem līderiem turpmāk būs jārēķinās.

“Mēs pirmo reizi piedalījāmies pagājušajā gadā. Viens no mūsu skolēniem bija saņēmis informāciju par konkursu no sava brālēna, viņam tas šķita interesanti, un viņš spēja ieinteresēt arī citus. Pagājušajā gadā mums, ņemot vērā, ka piedalījāmies pirmo reizi, gāja diezgan labi, finālā gan palikām devītie, taču sapratām, ka tā ir laba lieta, mēs to gribam, sapratām savas vājās un stiprās puses un to, kas mums jādara! Šogad mums komandā ir četri dalībnieki no 10. klases, pa trim no 11. un 12., taču mēs jau zinām, kas būs komandā nākamgad! Gribētāju ir daudz, jo tas ir kaut kas jauns un nebijis, mēs jau no jūras atrodamies tā patālu, un mums tas viss šķiet ļoti aizraujoši!” stāsta Rēzeknes

5. vidusskolas skolotājs Māris Lukjanovs.

Savukārt Jelgavas Valsts ģimnāzijas komanda konkursā piedalās jau piekto gadu, 2010. gadā kļuva par konkursa uzvarētāju, taču tā nu sanācis, ka šogad komanda tika komplektēta pilnīgi no jauna. Negāja viegli, taču finālā jelgavnieki iekļuva un, kaut gan nav starp uzvarētājiem, ir apņēmības pilni nākamajā gadā startēt daudz labāk.

“Pēc pirmā gada ažiotaža aizgāja pa visu skolu, bērniem šis kurss ļoti patīk, jo tas ir kaut kas pilnīgi jauns un līdz šim nepiedzīvots. Es nevienu neesmu komandā speciāli aicinājis, paši nāk un interesējas, prasa – kas būs jādara? Kad mūsu jaunā komanda izbaudīja, kas notiek atlases kārtā, griešana labi startēt finālā jūtami pieauga, visi bija gatavi mācīties un gatavoties, bija jūtams tāds īsts azarts! Ir jau pa šiem gadiem gājis visādi. Vienu gadu latviešu valodas skolotāja nekādi nevarēja saprast, kas ar viņiem notiek –





Alūksnes komanda uz prāmja "Romantika" komandtiltiņa.

stundas laikā sit ar zīmuļiem pa galdu! Skolotāja ļoti stingra un prasīga, sāka noskaidrot, beigās nonāca līdz tam, ka es tur esmu iesaistīta. Kolēģe jautāja man: "Kāpēc tu liec viņiem sist ar zīmuļiem pa galdu?" Ne nu lieku, nekā, viņi, izrādās, samācījušies Morzes ābeci un tagad stundu laikā tā sazinās!" atceras skolotāja Anita Balsa.

Kā katru gadu, trīs uzvarētājas komandas balvā saņem braucienu ar Latvijas karoga kuģi, ko nodrošina AS "Tallink Latvija". 3. maijā godam nopelnītajā ceļojumā devās alūksnieši, 31. maijā uz Stokholmu brauca baušķenieki, bet 5. jūnijā – Liepājas komanda.

Konkursu "Enkurs" jau septīto gadu rīkoja Latvijas Jūras administrācija sadarbībā ar Latvijas Jūrniecības savienību, Latvijas Jūras akadēmiju, jūrnieku mācību centru LAPA, jūrniecības koledžu "Novikontas", Rīgas, Liepājas un Ventspils ostām, Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrību, Jūras spēku Kras-ta apsardzes dienestu, SIA "Det Norske Veritas", kuģu īpašnieku kompānijām un citām jūrniecības iestādēm un organizācijām.

PIEŠKĪR "ENKURA" STIPENDIJAS

2013. gadā jau otro gadu tika piešķirtas stipendijas labākajiem Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas jaunajiem studentiem, kuri pirms iestāšanās jūrniecības augstskolā bija piedalījušies nozares konkursā



vidusskolēniem “Enkurs”. Par stipendiju piešķiršanu divas reizes gadā, pirmā un otrā semestra sākumā, lemj speciāli izveidota “Enkura” stipendijas komisija, kurā ir pārstāvji no Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūrniecības savienības un Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības.

2013. gadā par “Enkura” stipendiātiem kļuva trīs Jūras akadēmijas pirmkursnieki – Mārcis Šķēls, kurš mācās par kuģu vadītāju, Kristofers Čebins, topošais kuģu mehāniķis, un Oskars Perekrests, kurš apgūst kuģu elektroautomātiku. Liepājas Jūrniecības koledžā stipendiju saņems topošais kuģu vadītājs Gatis Kodors. Mārcis ir beidzis Madonas valsts ģimnāziju, Kristofers un Oskars – Rijas vidusskolu, savukārt Gatis ir Jēkabpils 3. vidusskolas absolvents.

“Enkura” stipendiju studenti var saņemt tikai mācībām pirmajā kursā, kas, kā pierādījies, ir smagākais laiks studentiem gan tīri psiholoģiski, gan daudziem arī finansiālajā ziņā. “Enkura” stipendija ir 50 latu mēnesī. ■

Sarma Kočāne

DARBASPĒKA DEFICĪTA MAZINĀŠANA MODERNAJĀ JŪRNICĪBĀ

2013. gada 30. septembrī noslēdzās divu gadu darbs pie Eiropas Savienības sponsorētā jūrniecības pilotprojekta RANK-UP, kura galvenais mērķis bija izstrādāt inovatīvu pieeju ierindas jūrnieku pārkvalifikācijai par virsniekiem. Citiem vārdiem sakot, piedāvāt studiju programmas un apmācības formas, kas, ņemot vērā ierindas jūrnieka jau iegūtās zināšanas, ļautu viņam iespējami optimāli apgūt vēl nepietiekamo kompetenci, lai kļūtu par sardzes virsnieku atbilstoši STCW konvencijas prasībām un 21. gadsimta izaicinājumiem pasaules darba tirgū. Jūrnieka kompetences līmenis tiek izvērtēts atbilstoši ECVET (Eiropas profesionālās izglītības un apmācības kredītpunktu sistēma, <http://www.ecvet-projects.eu>) principiem. Projekta izstrādē piedalījās partneri no Vācijas, Kipras, Lielbritānijas un Latvijas, izmantojot un analizējot mūsdienu jūrniecības attīstības tendences, dažādu valstu pieredzi un ES paredzētās ECVET pārneses iespējas.

2013. gada 17. septembrī "Novikontas" Jūras koledžas telpās notika starptautiskā konference "ES pilotprojekts RANK-UP", kuras galvenais uzdevums bija iepazīstināt dalībniekus ar projekta rezultātiem un popularizēt jūrnieku profesionālās pārkvalifikācijas ideju.

Runājot par jūrnieku profesionālo pārkvalifikāciju, konferences dalībnieki atzina, ka lielākā ierindas jūrnieku daļa nav gatava pārtraukt darbu jūrā, lai vairākus gadus mācītos krastā un apgūtu tradicionālās programmas, kas dod tiesības ieņemt virsnieka amatu. Viens no spēcīgākajiem argumentiem, kas mudina strādājošu ierindas jūrnieku piespiest sevi mācīties, protams, ir atalgojums, kā arī augstāks sociālais stāvoklis un nākotnes karjeras iespējas. Bet viena no lielākajām problēmām ir nepieciešamība radīt pieņemamu sistēmu šo mērķu sasniegšanai.

Jūrniecības nozare ir ieinteresēta izveidot inovatīvas programmas un mācību formas, kas būtu bāzētas uz mūsdienu tehnoloģijām un motivētu ierindas jūrniekus perspektīvā kļūt par kuģu virsniekiem. Tradicionālajā jūrniecības izglītības sistēmā netiek ņemts vērā fakts, ka ierindas jūrnieki, pabeidzot motoristu/motoristu kursus un strādājot ilgāku laiku uz kuģiem jūrā, jau ir apguvuši savā līmenī daļu no kompetencēm, kas ir iekļautas arī virsnieku standartos. Tādēļ ir ļoti svarīgi izveidot efektīvu sistēmu, kas spētu izvērtēt un ņemt vērā jau iegūtās zināšanas un prasmes, ļautu tās pārvērst kredītpunktos un dotu iespēju optimizēt virsnieka sagatavošanas programmu šai mērķauditorijai. Ne



mazāk svarīgi ir izstrādāt un ieviest inovatīvas izglītības formas, kas dotu iespēju esošajiem ierindas jūrnikiem iegūt virsniekam nepieciešamo izglītību, nepārtraucot darbu jūrā. Tieši šie divi uzdevumi tiek risināti projekta RANK-UP ietvaros.

Negaidot projekta noslēgumu, Latvijā šo problēmu jau ir praktiski uzsākusi risināt jaunizveidotā "Novikontas" Jūras koledža, kura savās studiju programmās uzņem tikai profesionālus matrožus un motoristus ar darba pieredzi uz kuģiem ne mazāku par 12 mēnešiem. Tomēr, lai pilnā mērā ieviestu dzīvē projekta idejas, padarītu programmas mazāk laikietilpīgas un tātad ekonomiski izdevīgākas, ir jāveic virkne izmaiņu nacionālajos normatīvajos aktos.

Konferences vadītājs kapteinis Uve Zelmers: "RANK-UP projekts paredz modernu profesionālās izglītības un apmācības sistēmu, kas piedāvā jaunu mācību apguves shēmu un pēc būtības ir alternatīva spēkā esošajām augstākās izglītības programmām, tajā pašā laikā nodrošinot augstus jūrnieceības izglītības apmācības standartus.

Mēs izvēlējamies "Novikontas" Jūras koledžu par sadarbības partneri, jo šī mācību iestāde jau tagad par savu galveno mācību virzienu ir nominējusi ierindas jūrnieru pārizglītošanu par jūras virsniekiem un faktiski ir tāda kā projekta pirmā izmēģinājuma apmācības bāze. Kaut gan dažās valstīs, piemēram, Lielbritānijā, šāda sistēma jau strādā vairākus gadus un ir sevi pozitīvi pierādījusi."

BIMCO (*The Baltic and International Maritime Council*) pētījumi liecina, ka ik gadus arvien satraucošāka ir statistika par kvalificētu jūras virsnieku deficītu tirdzniecības flotē, kam varētu būt dramatisks sekas, jo tirdzniecības flote



Jāzeps Spridzāns.

šanai. Protams, ar vienu noteikumu – jebkurā gadījumā nodrošinot augstus profesionālās izglītības standartus.

Brēmenes Lietišķo zinātņu universitātes kuģošanas zinātņu profesors, projekta RANK-UP koordinators jūras kapteinis Ralfs Bekers-Heins: "Projekts RANK-UP ir veikts Eiropas Savienības mūžizglītības programmas "Leonardo da Vinci" ietvaros, kuras mērķis ir sasniegt Lisabonas līgumā paredzētos standartus, lai padarītu ES par konkurētspējīgāko uz zināšanām balstīto ekonomiku pasaulē ar stabilu ekonomikas izaugsmi, lielāku sociālo sasaisti, kā arī vairāk un labākām darba vietām.

Tātad var teikt, ka "Leonardo da Vinci" programmas projekti ir vērsti uz reģiona pievilcību, kvalitāti un profesionālās izglītības sistēmas pilnveidošanu. 2011. gada oktobrī, kad RANK-UP projekts tika sākts, īpaša uzmanība tika pievērsta Eiropas kredītpunktu sistēmas izstrādei profesionālajai izglītībai un apmācībai, lai Eiropas Savienības jūrnieki tiktu apmācīti vienādi, neatkarīgi no valsts, kurā viņi mācās, jo kvalifikācija, kas vajadzīga uz kuģa, visur ir vienāda, tāpēc arī mācību sistēmām vajadzētu būt savienojamām, kas dotu iespēju jūrniekam studēt jebkurā no ES valstīm. Diemžēl vienota ECVET sistēma jūrniecības nozarē vēl nav pilnībā izveidota. Sevišķi tas jāsaaka par ECVET pārneses iespējām – Latvija šajā ziņā ir iekavējusi savu darbu."

"NOVIKONTAS" PIEREDZE

Ralfs Bekers-Heins: "Novikontas Jūras koledža ir izstrādājusi savu tālmācības vadības programmu NOVIS. Pēc nelielas pielāgošanas šo, uz interneta



Dmitrijs Semjonovs.



Uve Zelmers.



Ralfs Bekers-Heins.

sakariem balstīto, sistēmu iespējams integrēt RANK-UP projekta ietvaros. Šī izglītības vadības platforma sastāv no kursu materiāliem, pašnovērtējuma moduļa, interneta videokonferencēm, tiešsaistes forumiem un kompetenču novērtēšanas instrumenta (CAT), kā arī kompetenču apgūšanas ar simulatoru palīdzību. Projekta rezultāti tika testēti, izmantojot šo tālmācības vadības sistēmu. Studentiem un mācībspēkiem bija iespēja iegūt atgriezenisko saikni. Kopumā atgriezeniskā saikne bija visai iepriecinoša, bet mēs gūvām arī impulsu, kā uzlabot programmu un projektu kopumā."

"Novikontas" Jūras koledžas direktora vietnieks Dmitrijs Semjonovs: "Mēs cenšamies izmatot visu, ko sniedz modernās tehnoloģijas, jo mūsdienu izglītības sistēma bez tām nav iedomājama. Esmu pārliecināts, ka mūsu koledžas studentiem ir dotas visas iespējas apgūt jūrnieka profesionālās zināšanas atbilstoši ES prasībām un pasaules jūrniecības tendencēm. Bieži vien daudzas problēmas mēdz norakstīt uz naudas trūkumu. Es gan gribētu teikt, ka lielākā problēma nav naudas trūkums, bet gan cilvēku resursi. Cilvēkam ir svarīgi noticēt, ka viņš kā profesionāls jūras virsnieks ir nepieciešams arī sabiedrībai, tāpēc ir jācēl jūrnieka profesijas prestižs, un mums visiem kopā jāstrādā, lai to paveiktu."

LATVIJAS IEKŠĒJĀS REZERVES

Jau kopš 1995. gada BIMCO pētījumi rada satraukumu par virsnieku deficītu pasaules tirdzniecības flotē. Visus šos gadus pieprasījums pēc virsniekiem ir lielāks par piedāvājumu, bet īpaši tas izjūtams Eiropā, kur arvien mazāk jauniešu izvēlas jūras virsnieka profesiju.

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra (JR) vadītājs Jāzeps Spridzāns: "ES kuģu īpašniekiem pieder 25% no pasaules flotes, un, lai nodrošinātu

flotes spēju normāli funkcionēt, arvien vairāk tiek piesaistīti jūrnieki no Āzijas dienvidaustrumu reģiona, īpaši no Filipinām. Lai kompensētu virsnieku deficītu, vairākas Eiropas valstis pat iegulda ievērojamus līdzekļus Filipīnu jūrniecības izglītībā.

Ņemot vērā to, ka ES ir vienots darba tirgus, lielāku uzmanību vajadzētu pievērst valstīm ES iekšienē, kuras jau tagad varētu dot lielu pienesumu virsnieku skaita palielināšanā. Pie tādām valstīm ir pieskaitāma arī Latvija. Analizējot jūrnieku situāciju Latvijā, ir redzams, ka no 12 tūkstošiem Latvijas tirdzniecības flotes jūrnieku 54% ir ierindas jūrnieki, kuri jau uzkrājuši zināmu darba pieredzi jūrā uz kuģiem. 90% no šiem ierindas jūrniekiem ir ieguvuši vismaz vidusskolas izglītību, ieguvuši jūrnieka profesionālo kvalifikāciju, un tas ir pamats viņu pārizglītošanai par jūras virsniekiem. Apmēram 2500 līdz 3000 Latvijas ierindas jūrnieku atbilst visiem nosacījumiem, lai nākotnē varētu kļūtu par virsniekiem. Diemžēl pietrūkst elastīgas izglītības sistēmas, kas ļautu jau esošajiem ierindas jūrniekiem bez darba pārtraukšanas flotē apgūt stūrmaņa vai mehāniķa specialitāti. Tieši tādu sistēmu piedāvā ES sponsorētais projekts RANK-UP, kura izstrādē Latvijas Jūrnieku reģistrs kā projekta vadošais partneris ir piedalījies.

UZZIŅAI

Pēdējo desmit gadu laikā kuģu skaits pasaules flotē ir palielinājies par 10%, bet kuģu kopējais dedveits pat par 35%. Tas viss paver jaunas darba iespējas jūras virsniekiem, jo tieši jūras transports nodrošina 90% no visa ES eksporta/importa. Vairāk nekā 40% iekšējo kravu pārvadājumu notiek ar kuģiem.

Latvijā, negaidot projekta noslēgumu, jau ir sāka tā ideju īstenošana. Izmantojot mūsdienīgas neklātienes apmācības formas, matrožiem un motoristiem tiek dota reāla iespēja kļūt par jūras virsniekiem. JR veiktie pētījumi liecina, ka pēc pieciem gadiem var sākties nopietnas problēmas ar Eiropas ierindas jūrnieku darbā iekārtošanu, jo Āzijas reģions arvien intensīvāk sāk izspiest mūsu ierindas jūrniekus no globālā darba tirgus. Par labu pārizglītošanai runā fakti: jūras virsniekiem bezdarbs pārskatāmā nākotnē nedraud, virsnieka alga krietni atšķiras no ierindas jūrnieka algas, piedevām jāņem vērā, ka krastā ir gana liels nodarbinātības sektors, kur noder speciālisti ar virsnieka jūras darba pieredzi. ES apmēram 950 000 cilvēku strādā jūrniecības sektorā, un arī tur pietrūkst profesionāļu ar jūras virsnieka *background*. Tikko izstrādātais RANK-UP projekts paver iespējas mūsu ierindas jūrniekiem pārtapt par virsniekiem un dot savu pienesumu.

Kas joprojām traucē to izdarīt? Tā ir inertā izglītības sistēma Latvijā. Ar mūsdienīgām tālmācības metodēm šobrīd bez darba pārtraukšanas ir iespējams sagatavot augstas klases jūras profesionāļus. Paralēli mācībām šie studējošie ierindas jūrnieki strādā un saņem nepieciešamo jūras cenzu – praksi, kas virsnieka kvalifikācijas iegūšanai ir 12 mēneši. Tas būtu jāņem vērā, ka prakses iziešanai šajā gadījumā nav vajadzīgs papildu laiks un visu izglītības procesa

var veikt divpadsmit mēnešus ātrāk. Tomēr to nepieļauj esošā izglītības likumdošana, kas prasa trīs gadus ilgu izglītības laiku. Tas noteikti ir jāmaina, bet lielās ciņas vēl ir priekšā. Jāpanāk, ka tiek likvidēti neloģiskie ierobežojumi, kas neļauj sistēmai efektīvi darboties. Galvenajam nosacījumam ir jābūt kvalitātei.”

LABĀKA IZGLĪTĪBA – LABĀKA ALGA

Daži komentāri

Andrejs Miezītis: “Savu dzīvi esmu saistījis ar jūru. Motoristu kursu pabeidzu tālajā 1997. gadā, kad man jau bija augstākā tehniskā izglītība. Darba gaitas sāku Latvijas kuģniecībā un strādāju uz kuģiem par motoristu, bet pēdējos 10 gadus – par sūkņu mašīnistu. Pa šiem gadiem redzēju ne vienu vien nemākulīgu (pēc manām domām) ceturto mehāniķi. Tad nospriedu: kāpēc gan es nevarētu strādāt par ceturto mehāniķi, kuram alga ir divas reizes lielāka nekā man? Šajā amatā nedrīkst strādāt, ja nav kuģa mehāniķa darba diploma, lai arī kādas reālas prasmes cilvēkam būtu. Tāpēc iestājos Liepājas koledžas mehāniķu fakultātē un neklātienē to pabeidzu trijos gados. Tagad esmu ceturtais mehāniķis uz kompānijas “Omega Navigation” ķīmijas tankkuģa.”

Viktors Ivanovs: “Kuģu motoristu kursu pabeidzu 2003. gadā. Mācījos “LSC Marine Training”, tāpēc ka to ieteica draugs, kurš tolaik strādāja “Latvijas kuģniecībā” par ceturto mehāniķi. Ar lielu pateicību atceros savus pasniedzējus, kuriem bija milzīga pieredze darbā uz kuģiem. Pēc kursu pabeigšanas mani paņēma darbā par motoristu “Latvijas kuģniecībā”. Jūrnieka darbs man patīk, jo tajā ir izaugsmes iespējas. Vēlos sasniegt šīs profesijas virsotni – kļūt par vecāko mehāniķi. Neklātienē jau pabeidzu Liepājas Jūrniecības koledžu un nākamo kontraktu “Latvijas kuģniecībā” parakstīšu jau kā ceturtais mehāniķis.”

Ruslans Noreiko: “Kādu dienu pie manis atnāca draugs un teica: dari kā gribi, bet es iešu mācīties motoristu kursos. Toreiz man nebija nekādas saprašanas, kas tas kuģa motorists ir un ko viņš dara, tomēr nolēmu iet mācīties kopā ar draugu. Bet pirms 5 gadiem es nolēmu virzīties uz priekšu pa karjeras kāpnēm. Motivācija tam bija gaužām vienkārša: jo augstāks amats – jo lielāka alga un darbs arī interesantāks. Nesen pabeidzu Liepājas Jūrniecības koledžu. Tagad mani aicina strādāt uz lielajiem 150 000 tonnu tankkuģiem viena no lielākajām kuģu menedžmenta kompānijām pasaulē “Columbia Shipmanagement”, kuras pārvaldījumā ir vairāk nekā 300 kuģu.”■

MAGISTRA STUDIJAS LATVIJAS JŪRAS AKADEMIJĀ

Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) maģistra studiju programma "Jūras transports" veidota kā integrēta profesionālās augstākās izglītības programma, kas aptver jūras transporta nozarei nozīmīgākos tālāko studiju un lietišķo pētījumu virzienus un sniedz tālākas izglītošanās iespējas jūrniecības nozares un citu pielīdzināmu studiju programmu absolventiem. Programma sagatavo studējošos vispusīgai un efektīvai rīcībai jūras transporta nozarē izvēlētajā vadības vai ekspluatācijas jomā – uzņēmumu, organizāciju, iestāžu un to struktūrvienību vadītāju, galveno un vadošo tehnisko speciālistu, pedagogu, pētnieku u.c. amatos, kā arī turpmākām studijām doktorantūrā. Stāsta Maģistru studiju programmas direktors
VALDIS PRIEDNIEKS.

No 2009./2010. ak. gada programmai ir piešķirts valsts budžeta finansējums, un studijas notiek arī pilna laika klātienē. 2009. gadā programmu absolvēja pirmie nepilna laika neklātienē studējošie A. Kullo un G. Maļiņš, bet tagad profesionālo maģistra grādu jūras transportā jau ieguvuši 53 programmas absolventi.

UZZINĀI

Studijas programmā notiek divos virzienos – jūras transporta vadība un jūras transporta ekspluatācija, un tiek iegūta kvalifikācija – profesionālais maģistra grāds jūras transportā. Studiju ilgums un apjoms – 1,5 gadi pilna laika vai ne vairāk kā 3 gadi nepilna laika studijās, iegūstot 60 Latvijas kredītpunktus (90 ECTS kredītpunkti).

Pašlaik programmā studē vairāk nekā 30 maģistrantu, no kuriem lielākā daļa ir LJA absolventi, bet pārējie ir Latvijas Nacionālās aizsardzības akadēmijas, Rīgas Tehniskās universitātes (RTU), Transporta un sakaru institūta un citu augstskolu absolventi. Praktiski visi maģistranti savā profesionālajā darbībā ir saistīti ar jūras transporta vai aizsardzības nozari.

Studējošo lietišķās pētniecības darbs galvenokārt notiek maģistra darbu ietvaros un līdzdarbojoties projektos, piemēram, ES projektā "InnoShip", kur LJA ir viens no projekta partneriem. Par savu pētījumu rezultātiem maģistranti ir snieguši ziņojumus dažādos zinātniskos vai zinātniski praktiskos pasākumos, nozīmīgākie no tiem ir Apvienotais pasaules latviešu zinātnieku 3. kongress, ikgadējā LJA starptautiskā konference "Ūdens transports un infrastruktūra", kā arī ikgadējā starptautiskā konference "Transport Means", kas notiek Lietuvā. Programmā studējošie arī izmanto iespējas daļu no studiju apjoma apgūt kādā no LJA partneraugstskolām, piemēram, Gdiņas Jūras akadēmijā un Ščecinas Jūras universitātē Polijā vai Emden/Leer



LJA maģistra studiju programmas 2013. gada janvāra izlaidums.

universitātē Vācijā. No 2011. gada septembra ir apstiprināts un tiek īstenots ESF projekts "Atbalsts maģistra studiju programmas "Jūras transports" īstenošanai LJA", kura ietvaros sekmīgākie maģistranti 10 mēnešus saņem mērķa stipendiju – Ls 300 mēnesī.

KARJERAS IESPĒJAS

Programmas absolventi pilnībā ir nodrošināti ar darbu – viņi strādā atbilstoša līmeņa amatos LR Satiksmes ministrijā, Latvijas Jūras administrācijā, ostās, kuģošanas kompānijās un citos jūras transporta nozares uzņēmumos, Latvijas Jūras spēku flotilē, uz kuģiem u.c. Daļa absolventu ir kļuvuši par mācībspēkiem (LJA, RTU, LJA Jūrskola), daļa sekmīgi turpina studijas doktorantūrā. Programmā bez LJA ievēlētā akadēmiskā personāla ir iesaistīti augsti kvalificēti jūras transporta nozares profesionāļi, kā arī Rīgas Tehniskās universitātes un citu augstskolu mācībspēki. Atsevišķus studiju kursus pilnībā nodrošina ārvalstu mācībspēki, piemēram, prof. Dr.habil.sc.ing. V. Paulausks un prof. Dr.habil.sc.ing. V. Smailis no Klaipēdas universitātes Jūrniecības fakultātes.

UZŅEMŠANA

Uzņemšana pilna laika studijām notiek budžeta un maksas studiju vietās, bet nepilna laika neklātienes studijām – maksas studiju vietās. Uzņemtas tiek personas ar profesionālo bakalaura grādu vai profesionālo augstāko izglītību un pietikt līmeņa vai tam atbilstošu profesionālo kvalifikāciju, kas iegūta,

absolvējot kādu no jūrniecības nozares studiju programmām ar tiesībām studēt maģistrantūrā. Pēc noteikto papildprasību izpildes programmā uzņem arī citu pielīdzināmu studiju programmu absolventus.

Sīkāka informācija un uzņemšanas noteikumi atrodami www.latja.lv

Kontaktinformācija: tālr. 67161111 vai 67161114; e-pasts: info@latja.lv

Latvijas Jūras akadēmija aicina studēt akreditētā profesionālās augstākās izglītības maģistra studiju programmā "Jūras transports"!■

LJA KUĢA TILTIŅA SIMULATORS

2013. gada 1. novembrī Latvijas Jūras akadēmijā svinīgi tika atklāts kuģa tiltiņa simulators.



Simulators palīdzēs studentiem apgūt kuģa tiltiņa komandas un resursu vadību, kas ir izstrādāta, lai jūrniecības studenti un jūrniecībā nodarbinātie attīstītu esošās zināšanas un izpratni par cilvēku un tehnisko resursu darbību jūras vidē. Šis kurss ir obligāts visiem Latvijas Jūras akadēmijas studentiem, kuri vēlas saņemt jūrnieka kompetences sertifikātu.



LJA jau ir navigācijas simulators, bet bez vizualizācijas tas nespēj pildīt visas prasības kā "Full Mission Bridge Simulator". Pēc jaunā aprīkojuma iegādes 2013. gada oktobrī visi nosacījumi ir izpildīti.



Simulators pilnībā imitē kuģa tiltiņu un ļauj trenēt topošos kuģu stūrmaņus kuģošanai dažādos pasaules navigācijas rajonos un lielākajās ostās.

Apmācība un atbilstoša sertifikāta saņemšana ir reglamentētās akreditētās studiju programmas "Jūras transports – kuģu vadīšana" studiju kursa "Navigācija" sastāvdaļa.■

LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽAS ZIŅAS

IZLAIDUMS LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽĀ

2013.gada vasarā Liepājas Jūrniecības koledžu absolvēja 36 jaunie kuģu vadītāji un 16 mehāniķi.

Kuģu vadītāji: Aleksandrs Akaševs, Jānis Bratuška, Uldis Briedis, Andris Daronda, Aleksandrs Gavrilovičs, Ilva Kalniņa, Vitālijs Kizevs, Staņislavs Seņins, Pāvels Silaraups, Jānis Smilga, Ieva Stocka, Aleksandrs Širjajevs, Deniss Bambiza, Roberts Butkēvičs, Jevgeņijs Gljinskis, Artūrs Grigulis, Jevgeņijs Guļega, Marians Joneiķis, Deniss Jemeljanovs, Kristiāns Kallings, Ainārs Kārklis, Romans Savčiševs, Uldis Šupstiks, Andrejs Jekimovs, Dmitrijs Kovaļovs, Ilja Kravčenko, Rostislavs Lucans, Jānis Nīmanis, Vladislavs Pelavs, Vladislavs Rusinovskis, Aleksandrs Safronenko, Edijs Sergejs, Vladislavs Šurakovs, Artjoms Uvarovs, Jevgeņijs Vihodzs, Nikolajs Zinčenko.

Kuģu mehāniķi: Pāvels Abaturovs, Romans Aļeņņikovs, Viktors Jonaitis, Vjačeslavs Košiļinskis, Arturs Omeļčenko, Germans Rostovskis, Oskars Stivriņš, Aleksejs Stremilovs, Margots Viršila, Kaspars Baumanis, Andrejs Bezļepkins, Ilja Boiko, Arturs Dobrecovs, Jānis Jansons, Mihails Lucivs, Andrejs Petrovskis.



Kuģu vadītāji.



Kuģu mehāniķi.



JAUNAIS MĀCĪBU GADS

Liepājas Jūrniecības koledžas direktora vietniece Dzintra Putniņa: “Šogad Liepājas Jūrniecības koledžu par savām otrajām mājām sauks 75 jaunie jūrskolas audzēkņi, kuri pēc 9. klases ir izvēlējušies kļūt par jūrniekiem. Mācības sākuši 50 topošie kuģu vadītāji un 25 kuģu mehāniķi. Koledžas studentu saimi papildinājuši arī 10 topošie loģistikas speciālisti, 26 kuģu mehāniķi, bet 45 vidusskolas absolventi ir nolēmuši kļūt par kuģu vadītājiem. Arī vairākums jūrskolas absolventu turpina mācības koledžā – 1. līmeņa augstāko profesionālo izglītību ir nolēmuši iegūt 16 kuģu mehāniķi un 19 kuģu vadītāji.

Septembris ir gan pirmais jaunā mācību gada mēnesis, gan arī piesātināts ar dažādiem pasākumiem, kuros veiksmīgi iesaistās gan jaunie audzēkņi, gan arī studenti. Katrs mācību gads tradicionāli iesākas ar piemiņa brīdi pie jūrskolas pirmā direktora Kristiana Dāla atdusas vietas, kur ierodas jauno audzēkņu pārstāvji un aizdedzina piemiņas svečītes.

Katras skolas sirdspuksti ir audzēkņi, bet skolas pamatakmens – skolotāji. Šo atziņu apstiprināja Skolotāju dienas pasākumi koledžā, kad audzēkņi un studenti sveica savus skolotājus un pateicās par sniegtajām zināšanām, dzīves gudrībām un sirds siltumu. Tas viss deva gan audzēkņiem, studentiem, gan arī pedagogiem jaunus spēkus, enerģiju un vēlmi sasniegt kalna virsotni un realizēt savus sapņus jaunajā 2013./2014. mācību gadā.”■

TE IR DAUDZ DARĀMĀ

*Atvaļinātais jūras kapteinis **VLADIMIRS DREIMANIS** kopš 2013. gada septembra ir Liepājas Jūrnieceības koledžas direktors. To, ka koledžā sākuši pūst jauni vēji, var pamanīt, kaut vai ielūkojoties tās mājas lapā. "Tas ir pagaidu variants, jo Liepājas Jūrnieceības koledžas mājas lapa būs pilnībā interaktīva. Lai gan koledža ir iegādājusies un pilnveidojusi materiāli tehnisko mācību bāzi, tā tomēr sāka atpalikt no citām mācību iestādēm, uz ko aizrādīja arī Izglītības un zinātnes ministrijā.*

– Esmu dienējis Latvijas Jūras spēkos, vadījis JS Mācību centru, bijis JS Krasta apsardzes vienību komandieris, četrus gadus kā aizsardzības atašejs pārstāvēju Latviju Dānijā un Norvēģijā. Atgriežoties Latvijā, kļuva par Nacionālās aizsardzības akadēmijas rektoru, pēc tam atgriezās Jūras spēkos, kur nodienēju līdz 2013. gada jūlijam. Atvaļinājos rezervē un domāju, ka pabaudīšu pensionāra privilēģijas. Bet tad nāca uzaicinājums piedalīties konkursā uz Liepājas Jūrnieceības koledžas direktora amatu. Koledžai bija vajadzīgs jauns direktors, un es pieņēmu izaicinājumu. Militārajā dienestā izteikts priekšlikums "Vai tu negribi?" nozīmē, ka tev ir jāgrib. Arī Izglītības un zinātnes ministrijā (IZM)



bija zināms satraukums par problēmām Liepājas Jūrnieceības koledžā, un es izstāstīju savu redzējumu, kā šīs problēmas var risināt. 13. septembrī tika noslēgts līgums, un no 16. septembra esmu Liepājas Jūrnieceības koledžas direktors. Negribu apgalvot, ka nepilnu divu mēnešu laikā (saruna notika 31. oktobrī – aut.) tik dziļi esmu izpētījis visas lietas, lai jau niansēs runātu par problēmām, kur nu vēl paguvīs kaut ko būtiski mainīt, bet ir lietas, kas jau ir mainījušās.

– Jūs esat militārs cilvēks, koledža ir pusmilitāra mācību iestāde, kāds ir jūsu redzējums par koledžas turpmāko darbību?

– Mani pozitīvi iespaidoja kolēģi Klaipēdas Jūras akadēmijā, kur gan studenti, gan mācībspēki valkā formas tērpus, tā arī ārpus akadēmijas sienām lieliski pārstāvot jūrnieceības nozari. Pie mums pagaidām ar studentiem vēl

nākas diskutēt par formas tērpa valkāšanu, viņi mēdz aizbaidināties, ka nav naudas, lai to iegādātos, jo formas tērps diemžēl ir jāpērk pašiem. Meitenes domā, ka formās neizskatīsies pietiekami sievišķīgi un skaisti. No jūrniecības viedokļa forma, protams, disciplinē. Arī uz ielas uzvedība ir pavisam cita, ja mugurā ir formas tērps. Un to, ka mūsu koledžas kadeti mugurā ir forma, lieliski var pamanīt Liepājas ielās. Studenti ir disciplinēti, bet liepājnieki priedīgi, ka pilsētā atgriezies jūrniecības gars. Cilvēki pat mums zvana un izsaka par to prieku. Pēdējo desmit gadu laikā gan kara jūrnieki, gan civilie jūrnieki, šajā gadījumā koledžas audzēkņi, ir parādījuši, ka jūrniecības nozare ir dzīva, tā attīstās un cilvēki ar to var lepoties. Izvēle par labu studijām Jūrniecības koledžā ir apsveicama un pareiza, jo, iegūstot šeit labu izglītību, tiek garantēts labs darbs un konkurētspējīgs atalgojums.

– Bet, lai tas viss būtu, vispirms ir jāiegūst laba izglītība. Kāds ir jūsu iespaids par to līmeni, kādā šeit tiek sagatavoti jaunie speciālisti?

– Kopējo koledžas līmeni jau raksturoja IZM, izsludinot konkursu un meklējot jaunu vadītāju, jo bija parādījusies lejupslīdes tendence. Liepājas Jūrniecības koledžā ir divas, pat trīs nepārprotami risināmas problēmas. Koledža nav atrauta no valstī notiekošajiem procesiem, kuru pamatā ir bijusi ekonomiskā krīze. Cilvēku zemais labklājības līmenis atspoguļojas arī šeit, koledžā, jo bērni pie mums neierodas no citām planētām, viņi nāk no Latvijas skolām, arī no Latgales, kur ekonomiskā situācija ir vēl sarežģītāka nekā citur Latvijā. Tomēr sarežģīta ekonomiskā situācija nevar attaisnot izlaidību, ko pamana pirmo, kad jaunais cilvēks atnāk uz koledžu. Otra problēma ir materiāli tehniskā bāze, kas prasa lielus ieguldījumus. Šajā ziņā vislabāk nodrošinātā mācību iestāde ir "Novikontas" Jūrniecības koledža, kurai ir gan modernas telpas, gan moderns aprīkojums. Veidojot koledžu, viņi ir izmantojuši visas mūsdienu tehnoloģiju iespējas, ņemot vērā jaunākās tendences, tāpēc no viņiem varam tikai pamācīties, kādai šodien jābūt modernai mācību iestādei. Apgūstot jūrnieka profesiju, ļoti liela nozīme ir trenāžieriem un simulatoriem, jo lielāko daļu no iemaņām studenti iegūst, tieši darbojoties ar simulatoriem. Nevarētu teikt, ka mūsu koledža šajā ziņā ir bezcerīgi atpalikusi, bet problēmu te netrūkst. Trešais, protams, ir mācībspēku jautājums. Jo ātrāk šo jautājumu izdosies sakārtot, jo labākus rezultātus varēsīm sagaidīt no paša mācību procesa. Diemžēl tagad ir dažādi šķēršļi, kas kavē, teiksim, praktizējošu jūrnieku iesaistīšanu pasniedzēju darbā tāpēc vien, ka viņiem nav pedagoģiskās izglītības. Jūrniekus, kuriem ir prestižs darbs un labs atalgojums, jau tā ir visai grūti pārliecināt, ka viņu zināšanas un pieredze ir ļoti nepieciešamas studējošajiem. Bet uz to, lai profesionāli jūrnieki apgūtu arī pedagoga specialitāti, nevaram pat cerēt, vēl jo vairāk tāpēc, ka ir nepieciešams maģistra grāds pedagoģijā, lai varētu strādāt par pasniedzēju koledžā. Ja visas šīs trīs lietas saliekam kopā, tad secinājums ir viens – te ir daudz darāmā.

– Vai redzat izeju no šīs situācijas?

– Varbūt pagaidām vēl skaidru izeju neredzu, bet man ir idejas, kā to varētu labot. Esam aktivizējuši studentu pašpārvaldes institūciju, lai uzlabotu mikroklimatu koledžā, lai dzīvi šeit padarītu interesantāku, lai kursanti vairāk izjustu savu piederību, lai viņi nenāktu šurp kā ciemos, bet lai koledža būtu viņu *Alma Mater*, jo bez studentiem skola ir tikai bezpersoniska ēka, kas nevar pastāvēt. To kursantiem atkārtoju katrā sapulcē, un parādās pirmie rezultāti. No kursantu puses nāk priekšlikumi, kādi uzlabojumi varētu būt mācību procesā un ko varētu darīt ārpus mācībām. Daži priekšlikumi var šķist bērnišķīgi un pat smieklīgi, bet nevienu atstūmt nedrīkst, jo tā audzēkņiem var zust interese. Ar audzēkņiem jāveido kontakts nevis uz papīra likuma ietvaros, bet patiesi cilvēcisks kontakts, iesaistot viņus skolas dzīvē un deleģējot atbildību. Domāju, ka studentu pašpārvaldei jāpiešķir kaut neliels, bet reāls finansējums, lai tā varētu realizēt un menedžēt savus projektus. Manuprāt, tas ir pirmais solis, lai aktivizētu studentus un celtu viņu pašapziņu. Ļoti nopietnas prasības tiks izvirzītas par stundu apmeklējumu un visu, kas saistīts ar mācību kvalitāti, jo mūsu students pēc koledžas absolvēšanas ir jānodod JA Jūrnieku reģistra pārbaudēm. Jūrnieku reģistrs ir iesaistīts arī mūsu mācību procesa kontrolē. Mēs ļoti nopietni uztveram reģistra speciālistu aizrādījumus un priecājamies par uzslavām, bet, godīgi sakot, vairāk mūs interesē aizrādījumi, jo, tikai uzlabojot mācību programmas un mācību procesu, mēs varam sasniegt vēlamo rezultātu. Svarīgi pilnveidot koledžas materiāli tehnisko bāzi, ir jāseko izglītības sistēmas likumdošanai, nedrīkst palaist garām izdevību piesaistīt finansējumu un iesaistīties ES projektos.

Ļoti liela nozīme ir sporta nodarbībām, un te nedomāju tikai basketbolu vai florbolu. Uzskatu, ka jūrniekam ir jāprot burāt un peldēt. Esmu pārliecināts, ka topošajam jūrniekam noderēs arī tās disciplīnas, ko pārvaldu es pats. Ja studenti izteiks vēlēšanos apgūt ūdenslidēja zināšanas un iemaņas vai nodarboties ar šaušanu, esmu gatavs ar viņiem strādāt. Iespējams, ka civilajiem jūrniekiem visas šīs iemaņas ir mazāk nepieciešamas nekā militārajiem, un lai



nedod Dievs mums šīs zināšanas izmantot, bet nevajadzētu aizmirst, ka arī civilie kuģi strādā bīstamajos pirātu rajonos, un tur šīs prasmes var būt noderīgas. Diemžēl aptuveni septiņdesmit procenti mūsu studentu ar sporta aktivitātēm nodarbojas tikai mācību procesa ietvaros, un tas ir ļoti ierobežots laiks.

Nav noslēpums, ka jaunatne aizraujas ar dažādu narkotiku lietošanu, un šī problēma, protams, neiet garām arī mūsu koledžai, tāpēc studentiem tiek izvirzītas stingras prasības. Sadarbojamies ar jūrnieku medicīnas komisijas ārstiem, veiksīm reidus un pārbaudes. Mēs paturēsim tiesības pārbaudīt audzēkņus, vai viņi lieto narkotikas. Prasības būs ļoti stingras un atskaitīšana no koledžas noteikumu neievērošanas dēļ ir reāla.

– Ari Izglītības un zinātnes ministrija ir tādās pašās domās?

– Jūrniecības izglītības iestādes pēc būtības ir divu kungu kalps, jo mēs sagatavojam speciālistus starptautiskajam jūrnieku darba tirgum, kas ir pakļauts starptautiskiem izglītības standartiem un ko pārbauda un uzrauga mūsu Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs. Tajā pašā laikā mums vienmēr jāatceras, ka tieši Izglītības un zinātnes ministrija ir tā, kas piešķir vai nepiešķir akreditāciju kādai mācību iestādei, tāpēc mums ir jāseko Latvijas izglītības sistēmas likumdošanai un jāraugās, lai mācību process norisētu atbilstoši Latvijā noteiktajai izglītības sistēmai. Jūrniecības mācību iestādēm pārbaudītāju ir vairāk nekā parastajām. Mums jāsniedz ne tikai labas bakalaura zināšanas, bet piedevām vēl jā sagatavo labs profesionālis ar praktiskā darba iemaņām, ja tā varētu teikt, labs produkts darba devējam – starptautiskām kuģošanas kompānijām.

Ja runājam par aprikojumu, kas palīdz nodrošināt kvalitatīvu mācību procesu, tad jāatzīst, ka daudzi projekti Liepājas Jūrniecības koledžai ir aizgājuši garām neizmantoti. Nepieļauju domu, ka tā ir bijusi ļaunprātīga iespēju neizmantošana, drīzāk jau nespēja skatīties nākotnē un bailes iesaistīties ES projektos. Nevar sacīt, ka koledža nemaz nebūtu piedalījies projektos. Pēdējo četru gadu laikā ir piešķirtas ES stipendijas, kā arī noslēdzies projekts par iekārtu iegādi elektrotehnikas laboratorijas pilnveidošanai, bet diemžēl tas ir bijis piliens jūrā, jo daudzas iespējas ir palaistas garām. Tagad ir daudz jādara, lai pilnveidotu un uzlabotu pašu koledžas menedžēšanas procesu.

Nākas secināt, ka Liepājas Jūrniecības koledžā bija iestājusies stagnācija un rutīna, nav analizēts, cik efektīva ir pati koledžas struktūra, cik efektīva ir esošās infrastruktūras izmantošana un kādi līdzekļi jāiegulda, lai sasniegtu maksimāli labāko rezultātu. LJK ir lielas attīstības iespējas, un tikpat liels ir arī darba lauks.

– Nav noslēpums, ka ne tikai tehniskais nodrošinājums garantē labus rezultātus, visa pamatā tomēr ir spējīgu pasniedzēju darbs.

– Labu speciālistu iesaistīšana koledžas darbā ir liela problēma. Esmu pārliecināts, ka koledža ir spējīga pelnīt, un tas nozīmē, ka varam izveidot

progresīvu darba samaksas sistēmu mācībspēkiem, tikai viena nelaime: kā jau sacīju, mēs nevaram pieņemt darbā par pasniedzēju labu jūrniecības speciālistu bez pedagoģiskās izglītības, jo to nepieļauj izglītības likumdošana. Mums jāpārlicina IZM, ka jūrniecība ir tik specifiska nozare un jūrniecības mācību iestādes ir tik īpašas, ka labus jūrniecības specialitāšu pasniedzējus ar pedagoga grādu mēs nevaram atrast. Mūsu nozares profesionāļi ir jūras virsnieki, kuri strādā pasaules kuģošanas kompānijās. Mums ir potenciāls, no kā izvēlēties mācībspēkus: katru gadu dažādu iemeslu dēļ aktīvo darbu jūrā beidz ievērojams skaits jūrnieku, kurus varētu piesaistīt pasniedzēju darbam, bet to diemžēl nepieļauj IZM prasības. Ja ministrija mums nāktu pretī un izrādītu nepieciešamo sapratni, mēs spētu koledžu nokomplektēt ar tiešām spējīgiem jūras virsniekiem, kuri dotu studentiem nepieciešamās profesionālās zināšanas. Bet mēs, protams, meklēsim iespējas, kā to varētu izdarīt arī šajos izglītības likuma rāmjos. Viens no ceļiem, kas ejams, ir tāds, ka jūras virsnieki paši sēžas skolas solā, lai iegūtu pedagoga diplomu. Jāatzīst gan, ka tas varētu būt diezgan sarežģīti, jo profesionāliem jūrniekiem ar augstāko jūrniecības izglītību varētu pietrūkt motivācijas apgūt pedagoģiju. Vēl jo vairāk tāpēc, ka atvaļinātie jūrnieki var atļauties vairs nestrādāt.

– iespējams, ka uz šo problēmu var palūkoties arī no citas puses – ja attiecīgajai mācību iestādei būs pietiekami augsts prestižs, tad arī atvaļināti jūras virsnieki varētu būt ieinteresēti piederēt šai sabiedrībai. Piedalīties labā projektā taču ir goda lieta.

– Es diemžēl redzu problēmu arī no citas puses. Mana pieredze rāda, ka sabiedrība ātri aizmirst tos, kuri vairs neatrodas aktīvajā darbā. Kamēr tu esi ierindā, visi tevi godina, bet, tiklīdz esi prom no ikdienas aktivitātēm, ātri vien tiek aizmirsts, un tas ir slikts piemērs studējošajiem. Es patiesi vēlētos atrast laiku, lai mūsu jūrniecības veterāni nāktu uz koledžu, tiktos ar topošajiem jūrniekiem, stāstītu par savu dzīvi, par jūrnieku darbu. Tas būtu sociāls darbs, kas parādītu, ka mūsu koledža neaizmirst vecos jūrniekus, tos, kuri ir mācījušies Liepājas jūrskolā. Neskaitot Rīgas brīvostas pārvaldnieku Leonīdu Loginovu, pašlaik nav neviena cita, kas izjustu atbildību pret savu bijušo mācību iestādi. Man ir ko pamācīties, piemēram, no Liepājas 2. vidusskolas, kuras direktore Edīte Plamše ir pratusi turēt godā skolas vēsturi. Ir izdota pat grāmata, kurā tiek stāstīts par paaudžu paaudzēm, kuras šeit mācījušās – vecvecāki, vecāki un tagad arī viņu bērni. Tikai tā saglabājas pēctecība, veidojas tradīcijas un pieaug prestižs.

– Tendences Eiropā un arī Latvijā rāda, ka valsts limenī pieaug interese par matrožu un motoristu pārāpmācību par jūras virsniekiem. Ko jūs domājat par šo programmu?

– Viennozīmīgi atbalstu. Pabeidzot, teiksim, mūsu koledžu, jaunie speciālisti iegūst stūrmaņa vai mehāniķa diplomu, bet, neiegūstot nepieciešamos

sertifikātus, nereti viņi tiešām strādā par matrožiem un motoristiem. Patiesībā tas ir ļoti labs materiāls, lai kļūtu par jūras virsniekiem. Tiem, kuri jau strādā jūrā, arvien vairāk rodas pārlicība, ka ir izvēlējušies pareizu specialitāti, un tad viņi atgriežas pie mums, stājas neklātienē, lai kļūtu par jūras virsniekiem. Jāatzīst, ka koledža ir nedaudz atpalikusi, jo pašlaik mēs vēl nevaram piedāvāt elektroniskās studijas, kas pasaulē jau ir kļuvušas par ikdienišķu mācību formu. Esam cītīgi strādājuši, lai izveidotu jaunu koledžas struktūru, kur atsevišķa vieta ir paredzēta Informācijas tehnoloģiju nodaļai, kas veidos koledžas datorzināšanu politiku. IT tehnoloģijas padarīs atraktīvāku un interesantāku pašu mācību procesu, padarīs ātrāk pieejamu datu bāzi, bibliotēku. Tas palīdzēs arī operatīvi sazināties ar studentiem, atvieglos un vienkāršos mācību procesu tiem, kuri vēlēties paaugstināt kvalifikāciju un iegūt virsnieka pakāpei atbilstošu izglītību, un nedarīt to kaut kur citur pasaulē, bet izmantot mūsu koledžas piedāvājumu. Liepājas Jūrniecības koledžai ir lielas iespējas.

– Atliek tikai noskaidrot, vai Izglītības un zinātnes ministrija sapratīs jūsu centienus?

– Kad kļuva par koledžas direktoru, tieši par šo jautājumu bija mana pirmā saruna ar Jūrnieku reģistra vadītāju Jāzepu Spridzānu. Jūrniecības izglītībai ļoti svarīgs ir prakses jautājums, un IMO prasības stāv pāri Latvijas likumdošanas prasībām. Diemžēl IZM līdz šim nav tā pa istam iedzīlīnājusies specifiskajos jūrniecības jautājumos, tāpēc mums nāksies vēl neskaitāmas reizes iet un skaidrot jūrniecības specialitātes īpatnības un šīs nozares prasības, diskutēt un pierādīt, ka mēs atšķiramies no citu profesiju ļaudīm. Ļoti iespējams, mūsu kļūda ir tā, ka pārlietu daudz laika esam veltījuši pašu mācību iestāžu iekšējo problēmu risināšanai un novārtā palicis darbs ar ministriju. Jūrnieku reģistrā strādā profesionāļi, un tagad ir pēdējais laiks kopīgiem spēkiem panākt, lai IZM mainītu savu attieksmi pret jūrniecības izglītību. Studenti, izlasījuši izglītības normatīvos aktus, nereti izvira mums pretenzijas par to, ka prasām no viņiem vairāk, nekā prasa izglītības likumdošanas dokumenti. Mums studentiem nākas pierādīt, ka viņu kvalifikāciju vērtēs Jūrnieku reģistrs un IMO starptautiskās likumdošanas prasības attiecas arī uz viņiem, tāpēc visas Jūras akadēmijā vai Liepājas Jūrniecības koledžā izvirzītās prasības ir domātas vienīgi viņu pašu labā – lai iegūtās zināšanas un izglītības dokuments būtu konkurētspējīgi starptautiskajā jūrnieku darba tirgū. Ja vēlaties kļūt par sertificētiem jūrniekiem, jums būs jāievēro visas mūsu prasības.■

Anita Feiberģa

PIRMĀ KURSA STUDENTI APŠAUBA DIREKTORA PIEMĒROTĪBU AMATAM

*2014. gada 27. janvāra rītā liela daļa Liepājas Jūrniecības koledžas studentu nede-
vās uz mācībām, kā tas ierasts pirmdienas rītā. Viņi bija nolēmuši boikotēt mācību
procesu, par “pēdējo pilienu” minot to, ka jaunais koledžas direktors grasoties
atlaist savu vietnieci audzināšanas darbā Dzintru Putniņu. “Kāpēc mēs uztaisījām
to traci? Tāpēc, ka mūsu skolotāju Putniņu grasās atlaist,” tā notiekošo skaidroja
kāds koledžas 1. kursa students.*

Studentu pulcēšanās pie Liepājas Jūrniecības koledžas tika pārtraukta. Ko-
ledžas direktors Vladimirs Dreimanis uzsvēra, ka tas ir nelikumīgi, tādēļ pulcē-
šanās turpinājās aktu zālē, kas bija studentu pilna. “Tās ziņas drusciņ pārspīlēti
nonākušas bērnu ausīs, un viņi nolēma aizstāvēt šo darbinieci, darot to, nu, ne
visai likumīgi – streikojot jeb boikotējot nodarbības. Daudzas sfēras koledžā
nav sakārtotas, tādēļ veicu pārrunas ar izglītības iestādes darbiniekiem, bet
pieminēto darbinieci atlaist negrastos, tās ir baumas,” savu viedokli pauda
direktors. Savukārt pati Dzintra Putniņa no publiskām intervijām atteicās, bet



Topošie stūrmaņi Edijs Eglītis, Samanta Vasiljeva un Marta Korotajeva pastāstīja,
ka Jūrniecības koledžas audzēkņi nav mierā ar jaunā direktora darba stilu
un ar pārlieku lielo militārismu, kas tiek ieviests mācību iestādē.

neformālās sarunās ir teikusi, ka direktors esot pavēstījis, ka viņas ieņemamais amats – direktora vietniece audzināšanas darbā – skolā tikšot likvidēts, lai gan 30. oktobri apstiprinātajā jaunajā koledžas struktūrā tas esot paredzēts.

Studentus neapmierina direktora darba stils, daļa studentu apšaubā direktora atbildību amatam. “Direktors ir paudis savu nostāju, ka šeit ir, nu, nezinu, tāda kā militāra iestāde, arī dienesta viesnīcu viņš grasās pārtaisīt par kazarmām. Viņš pats ir militārpersona, dienējis Jūras spēkos un vēl dažādās vietās. Mūsaprāt, šai koledžai viņš neder,” studentu viedokli izteica 1. kursa students Edijs Eglītis. Studenti esot vairākkārt vērsušies Izglītības un zinātnes ministrijā, bet atbildi nav saņēmuši. Viņi vēlas, lai ministrijas pārstāvji ierodas Liepājā un izvērtē, vai jaunais direktors patiešām atbilst savam amatam.

UZZIŅAI

Vladimirs Dreimanis darbā stājās 2013. gada rudenī pēc tam, kad izturēja Izglītības un zinātnes ministrijas rīkoto atklāto konkursu. Par savu uzdevumu viņš izvirzījis tuvāko gadu laikā panākt, lai koledža patiešām atbilstu koledžas statusam.

Pēc veiktās pārbaudes Liepājas Jūrnieceības koledžā par situāciju, kad pret skolas direktora darba stilu protestēja studenti, Izglītības kvalitātes valsts dienests (IKVD) atzina, ka koledžas direktora Vladimira Dreimaņa darbībā nav konstatēti izglītības jomu regulējošo normatīvo aktu pārkāpumi, un ieteica iespējamus risinājumus viņa un pedagogu turpmākai sadarbībai un konstruktīvai dialoga veidošanai. Tāpat dienests vērsa direktora uzmanību uz nepieciešamību regulāri rīkot sanāksmes par izglītības iestādei aktuāliem jautājumiem un vairāk ieklausīties pedagogu un izglītojamo viedokļos.

Savukārt koledžas direktors ir izvērtējis situāciju izglītības iestādē un nepieciešamību veikt būtiskus tās darbības uzlabojumus, tostarp aktualizēt koledžas dokumentāciju, palielināt pedagoģiskā personāla kapacitāti, optimizēt studiju procesu, novērst atsevišķas nepilnības profesionālās vidējās izglītības programmu īstenošanā, risināt jautājumu par atsevišķu izglītojamo disciplīnas un uzvedības problēmām, uzlabot studējošo sadzīves apstākļus dienesta viesnīcā. Minēto uzlabojumu veikšanas nepieciešamību apliecina arī vairāku 2012. un 2013. gadā Kvalitātes dienesta veikto pārbažu rezultāti koledžā, norāda IKVD.

DUMPIS UZ KUĢA

Šis notikums Liepājas Jūrnieceības koledžā tā pa īstam ir nokaitinājis Latvijas jūrnieceības profesionālās organizācijas. Kapteiņi ir sašutuši par koledžas audzēkņu pārprasto demokrātiju. Koledža ir mazs kuģa modelis, un šo atgādījumu var uzskatīt par dumpi uz kuģa. Ja tamlīdzīgas lietas notiek jūrnieceības mācību iestādē, tad jūrnieceības sabiedrībai uz to ir nekavējoties jāreaģē. Pieredzējuši kapteiņi uzsver, ka diemžēl puikas vēl īsti neapzinās, kur viņi mācās.

Ja viņiem šķiet, ka koledžas direktors vēlas ieviest pārāk dzelžainu, pat tādu kā armijas disciplīnu, tad studentiem vajadzētu saprast, ka tas tiek darīts vienīgi viņu pašu labā. Protams, Dreimanis ir jūras spēku virsnieks, bet viņš ļoti labi pārzina jūras specifiku. Vai tā ir tirdzniecības flote, vai kara flote – jūrniece ir un paliek reglamentētās profesijas pārstāvis. Un Jūrnieceības koledža nevar strādāt pēc tādiem pašiem principiem kā, piemēram, Mākslas akadēmija. Te jaunie cilvēki ir jāsagatavo darbam jūrā. Diemžēl arvien biežāk nākoties dzirdēt atsauksmes par jaunajiem speciālistiem, ka tie pilnīgi neko nezina par to, kas un kā jādara uz kuģa.



J. Spridzāns.

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieceību reģistra priekšnieks Jāzeps Spridzāns: "Uz pārmaiņām Liepājas Jūrnieceības koledžā intensīvi esam gājuši vismaz pēdējos piecus gadus. Diemžēl Izglītības un zinātnes ministrija pirms pieciem un pat pirms diviem gadiem vēl nebija gatava pieņemt izšķirošu lēmumu. Tikai 2013. gada oktobrī Liepājas Jūrnieceības koledža konkursa kārtībā tika pie jauna direktora. Un tagad ir smieklīgi klausīties spriedumus par Dreimaņa nepiemērotību šim amatam, kas nāk ne jau no pirmā kursa studentiem, bet gan no daudz pieredzējušākiem ļaudīm. Es tādos gadījumos saku – nolieciet savu CV blakus Dreimaņa papīram. Viņš ir kuģu inženieris, kuģu vadītājs ar maģistra grādu, dienējis Latvijas Jūras spēkos, vadījis JS Mācību centru, bijis JS Krasta apsardzes vienību komandieris, četrus gadus kā aizsardzības atašejs pārstāvējis Latviju Dānijā un Norvēģijā, brīvi pārvalda četras valodas. Koledžas direktors ir uzņēmies savest šo mācību iestādi tādā kārtībā, lai tā atbilstu starptautiskajām prasībām, un viņa mērķis ir sagatavot speciālistus visaugstākajā līmenī. Daudzi uzskata, ka pārmaiņām ir jābūt pakāpeniskām, lai tās neliktos tik sāpīgas, bet tad jāuzdod jautājums, vai mums ir, teiksim, divdesmit gadu pārmaiņām? Nav. Jo ātrāk notiks pārmaiņas, jo labāk, bet šādā gadījumā pretdarbība ir neizbēgama. Atsauksmes no flotes par koledžas beidzējiem nav glaimojošas – teorētiskās sagatavotības ziņā piecdesmit astoņi procenti beidzēju tiek novērtēti viduvēji vai vāji un trīsdesmit astoņi procenti vāji tiek vērtēti attieksmes ziņā.

Vēl pirms kāda laika starptautiskā akreditācija atzina, ka Liepājas Jūrnieceības koledžas Kuģu vadītāju nodaļu neatbilstības dēļ būtu jāslēdz, tomēr uz diviem gadiem akreditāciju pagarināja. Tas ir tikai viens piemērs, kas liecina, ka kavēties ar pārmaiņām nedrīkst. Piecu mēnešu laikā Dreimanis ir ļoti daudz paveicis un uz jautājumu, vai spēks vēl ir, atbild, ka spēka pietiek. Dreimanis runā tieši, bez aplinkiem, par ko pirmajā brīdī samulsuši bija gan Izglītības un zinātnes ministrijas ļaudis, gan pasniedzēji, gan studenti, bet zēniem ir jāsaprot, ka arī uz kuģa ar viņiem runās tieši un tur viņus negaida nekāda demokrātija. Ja kāds pirmā kursa students atļaujas teikt, ka Dreimanis neatbilst koledžas direktora amatam, viņam vajadzētu padomāt, vai viņš der koledžai! Es pat noteikti varu apgalvot, ka tāds flotei neder un nekad nedrēs. Ir jāsaprot, kur tu esi atnācis mācīties un kas tevi sagaida nākotnē.”

PRASĪBAS BŪS ĻOTI STINGRAS

Liepājas Jūrnieceības koledžā uz interviju ar Vladimiru Dreimani biju 2013. gada decembra sākumā, kad jaunais koledžas direktors tur bija nostrādājis vien pāris mēnešus, bet jau tad man radās pārliecība, ka ar šo mācību iestādi viss būs kārtībā. Koledžas lielās parādes durvis bija atvērtas. Gadiem biju pieradusi izmantot mazās sētas puses durvis, tāpēc biju pārsteigta, ka direktors atvadoties mani aicināja uz centrālo izeju. Protams, ne jau tas, pa kurām durvīm ienākt un iziet, nosaka mācību iestādes kopējo līmeni, bet tas tomēr simboliski parāda attieksmi – mums ir atvērtas lielās durvis, mēs spējam paplašināt savu redzesloku un apziņu.

Tas gan nemaz nav tik viegli izdarāms tiem, kuri bija apmierināti ar iepriekšējo kārtību un gadu gaitā izveidojušos sistēmu, ko vienā vārdā varētu nosaukt par rutīnu. Jau pagājušā gada decembra sākumā Liepājā gaisā bija jūtama vētras tuvošanās, un ne jau dabas stihijas, bet cilvēku emociju stihijas ziņā. Nevienš skaidri nepateica, bet lika noprast, ka Dreimanis ņem par šerpu.

PĀRPRASTAS DEMOKRĀTIJAS SEKAS

Notikumi, kas janvāra beigās risinājās Liepājas Jūrnieceības koledžā, man lika aizdomāties par demokrātiju un ne tikai.

Kad pagājušā gada decembra sākumā viesojos Liepājas koledžā un intervēju tās jauno direktoru Vladimiru Dreimani, man radās pārliecība, ka koledža beidzot ir uz zaļa zara. Drīz te būs gan kārtība, gan jauni pasniedzēji, gan Eiropas nauda, gan modernas tehnoloģijas. Varēja gandrīz vai apskaust šīs jūrnieceības koledžas studentus, cik ļoti viņiem paveicies un kādas jaunas iespējas viņiem tagad pavērsies.

Izrādās, ka Liepājas Jūrnieceības koledžā valda pavisam cits noskaņojums. Padsmitgadīgs pirmā kursa students apšaubā profesionāla jūrniece, pasniedzēja, vadītāja un jūras virsnieka atbilstību ieņemamajam amatam. “Man

šķiet, ka viņš neatbilst,” saka studenti Jānis, Pēteris un Anna. Bet aiz pusaudžu sakarsētajām galvām slēpjas tie pieaugušie, kuri jauno prasību gaismā jūt apdraudējumu, jo saprot, ka nekas vairs nebūs tā, kā bija.

Pirms gadiem trim vai četriem kādā no intervijām ar šausmām klausījos, cik brīnišķīgi Jūrniecības koledžas puīši nodarbojas ar floristiku. Tā vietā, lai cilātu svarus sporta zālē, viņi kārto pušķos ziedus. Un tagad, kad reglamentētās jūrnieku profesijas jaunajai maiņai pieprasa kārtību un disciplīnu, mīkstie puisīši iet pa gaisu.

Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs stāsta, ka tās ir tīrās šausmas, kādi kadeti ierodas jūras praksē. Tādi, kuri neko nav dzirdējuši par reglamentu un subordināciju. Viņi kapteinim saka: “Jums man tas ir jāiedod!”

“Atvainojiet”, saka kapteiņi, “bet jūs, puīši, laikam nezināt, kādā mācību iestādē esat nokļuvuši un kādu specialitāti izvēlējušies. Jūs taču būsiat jūrnieki, tāpēc, kamēr vēl nav par vēlu, vajadzētu saprast, ka jūra nav nekāds kūrorts un kuģis nav pieczvaigžņu viesnīca! Uz kuģa nav un nevar būt demokrātijas, tur visu nosaka kapteinis. Punkts! Varbūt tiešām jums labāk nodarboties ar ziedu kārtošanu?”

Jūrnieku reģistra jaunais pētījums parāda, ka jūrnieku resursa konkurētspēju negatīvi ietekmē sliktās angļu valodas zināšanas, vāja motivācija, disciplīnas pārkāpumi un alkohola lietošana uz kuģiem.

Un pie tā visa noved arī pārprasta demokrātija mācību iestādēs.

NO KOMENTĀRIEM INTERNETĀ

- Dreimanis ir vecis. Malacis. Lai manā laikā tur tā būtu kā tagad, kas tur notiek! Pasarg, Dies'! Turies, Dreimani, dzenā viņus, ja neklausā!
- Dreimanis – cepuri nost, bet kam jūrenē liekas par grūtu, var iet un apgūt pavārmākslu.
- Kadeti stāv pie koledžas savās formās ar smēķi zobos. Formas tērps ir jācieina un disciplīnai jābūt, tas nav nekāds lauksaimniecības tehnikums.
- Jūra kļūdas nepiedod, disciplīnai un cieņai ir jābūt! Visu cieņu direktoram.
- Novēlu visiem, kas te pļurkst, kādreiz nonākt Dreimaņa pakļautībā. No sirds novēlu. Tad es gribētu redzēt, kādu dziesmu tie dziedātu.
- Kaut vairāk būtu tādu cilvēku kā Dreimanis. Disciplīnu vajag. Un nevajag potēt, ka tagad ir citi laiki. Kārtībai un disciplīnai ir jābūt!■

Sagatavoja Anita Freiberga

JĀAPTUR LATVIJAS JŪRNIĒKU KVALIFIKĀCIJAS LĪMEŅA KRIŠANĀS



Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācijas vadību pagājušā gada decembrī pārņēma SIA "LAPA Ltd" ģenerāldirektors kapteinis
ALEKSANDRS NADEŽŅIKOVS.

– Ar ko sāksiet darbu jaunajā amatā? Kādi ir aktuālākie asociācijai risināmie jautājumi? Vai esat iecerējis kādas būtiskas izmaiņas?

– Sāksim ar to, kāpēc šāda asociācija ir nepieciešama. Kādas kruingkompānijas vadītājs man jautāja, ko man tā asociācijas dos. Asociācija nav lab-

darības organizācija, tā nevienam neko nedos. Asociācija – tie esam mēs paši, apvienojušies, lai būtu lielāks spēks. Protams, ir jautājumi gan valsts, gan nozares līmenī, ko var pacelt arī viena kompānija, tomēr vienas kompānijas ietekme ir niecīga. Visi kopā mēs jau esam spēks, ar kuru nevar nerēķināties. Pat publicitātes ziņā ir maz cerību, ka vienas kompānijas viedoklis tiks sadzirdēts. Līdz šim, kopš mēs darbojamies kopā, kruingkompāniju asociācijai jau ir izdevies atrisināt vairākus jautājumus, svarīgākais no tiem saistīts ar jūrnieku nodokļiem. Nākamais risināmais jautājums ir par jūrnieku sociālo apdrošināšanu.

Nav noslēpums, ka asociācijā esam tikai divpadsmit biedri, tādēļ viens no svarīgākajiem uzdevumiem būs jaunu biedru piesaiste. Protams, ļoti svarīga ir mūsu asociācijas sadarbība starptautiskā līmenī. Mēs esam Eiropas Kruingkompāniju asociācijas biedri, līdz ar to mums ir iespēja saņemt informāciju no dažādām valstīm. Šobrīd Eiropas kruingkompānijām ir viena nopietna problēma – mēs zaudējam savu tirgu, jo cilvēku resursi jūrniecībā pastiprināti ieplūst no austrumiem. Tas var novest pie jūrniecības izglītības atmiršanas Eiropas valstīs. Kā zināms, kaut ko iznīcināt ir viegli, bet reanimēt – ļoti grūti. Vācijā, Nīderlandē un vairākās citās attīstītās valstīs tas jau ir noticis – jūrniecības izglītība zaudējusi popularitāti, jaunie cilvēki vairs negrib iet jūrā, kaut gan jūrnieka darbs ir ne tikai prestižs un vīrišķīgs, bet arī ļoti perspektīvs – kā zināms, vismaz 90% visu pasaules pārvadājumu tiek veikti pa jūru.

Taču jāņem vērā, ka jūra patiesībā nav cilvēkam draudzīga vide, jūrnieka darbs ir bīstams, tas prasa drosmi, atbildību un ļoti augstu profesionalitāti.

Es piedalos Jūrnieku reģistra sertifikācijas komisijas darbā un diemžēl redzu, ka kvalifikācijas līmenis krītas. Es sacītu, ka šobrīd jau jūrā strādā arī cilvēki, kuriem tur nevajadzētu strādāt. Diemžēl tas ir no mums neatkarīgs process, es tiešām nezinu, cik un kā asociācija to varētu ietekmēt. Tā jau tas ir, ka cilvēks vienmēr meklē, kur vieglāk. Bez tam pašlaik pieprasījums pēc kvalificētiem jūrniekiem ievērojami pārsniedz piedāvājumu, jūrnieks var pateikt – ja man te kaut kas nesanāk, es iešu uz citu kompāniju, kur sanāks!

Runājot par asociācijas tuvākajā laikā veicamajiem uzdevumiem, noteikti jāpiemin nepieciešamība kļūt publiski atpazīstamiem. Ja cilvēki kaut ko nezina, tad tukšo vietu aizpilda baumas. Piemēram, kaut vai par kukuļņemšanu. Nu kāda var būt runa par kukuļņemšanu, ja visas kruingkompānijas cinās par jūrniekiem!

Latvijā ir ap 13 000 aktīvo jūrnieku, tie gandrīz visi ir augsta līmeņa profesionāļi. Latvijas jūrniekiem starptautiskā mērogā ir augsts profesionālais prestižs, laba reputācija, taču, kā jau minēju, kvalifikācijas līmenis krītas. Ir jāizmanto visas iespējas, lai šo procesu apturētu, noteikti jāiesaistās arī kruingkompāniju asociācijai.

– Jautājums par Latvijas jūrnieku kvalifikācijas līmeņa paaugstināšanu acīmredzot ir kompleksi risināms. Bet kā jūs kā darba devēju pārstāvis vērtējat šodienas studentus – gan akadēmijas, gan koledžas? Protams, katrs no viņiem noteikti ir labs džeks, bet kā jūs vērtējat viņus kā nākamos jūras virsniekus?

– Diemžēl mūsu profesijā nav tādas specialitātes – labs džeks. Ne uz viena kuģa tāda amata nav. Mūsu profesijā ir smagi jāstrādā, jābūt ar maksimālu atbildības izjūtu, jo katra kļūda var novest pie ļoti smagām sekām. Teikšu, ka laikam tomēr esmu konservatīvs – esmu pārliecināts, ka uz kuģa vadības stilam ir jābūt autoritāram. Kapteinim, kurš atbild par visu kuģi, cilvēkiem un materiālajām vērtībām, ir ne tikai tiesības, bet arī pienākums būt autoritāram. Jā, viņš noteikti var izmantot demokrātiju, viņa uzdevums ir stiprināt komandas garu un likt cilvēkiem justies novērtētiem, un tomēr viņš ir pats galvenais un pats kvalificētākais – kopā ar vecāko mehāniķi. Kapteinis nav tikai navigators, viņam ir dotas tādas tiesības, kādas krastā nav nevienam uzņēmuma vadītājam. Un viņam ir jābūt pārliecinātam, ka ekstremālā situācijā komanda nevilcinoties izpildīs jebkuru viņa rīkojumu.

Man, piemēram, galīgi nav saprotams, kas notiek Liepājas koledžā. Ja audzēkņiem kaut kas nepatīk, viņi atļaujas streikot un neiet uz lekcijām! Kādi viņi būs kā speciālisti? Kā viņiem varēs dot darbu uz kuģa? Kā viņiem varēs uzticēties? Arī uz kuģa viņi atteiksies pildīt kapteiņa komandas, vienkārši sadomās un nepildīs savus pienākumus? Es negribu teikt, ka studentiem nav tiesību paust savu viedokli, taču tas ir jādara likumīgā ceļā. Ir taču mācību iestādēs studentu pašpārvalde, ja ir kādas pretenzijas, ir iespējams rakstīt

augstākstāvošām instancēm. Vai tad streiks, neiešana uz mācībām kaut ko atrisina? Protams, studenti vienmēr, gan vēsturiski, gan mūsdienās, ir bijuši tas sabiedrības slānis, kas gatavs par kaut ko cīnīties un pret kaut ko protestēt, pietiek tikai pateikt – streikojiet, neejiet uz lekcijām, un viss notiek!

Nevar jau vainot tikai studentus. Esmu bijis klāt valsts eksāmenos Liepājas koledžā, esmu arī lekcijas tur lasījis. Taču es atteicos piedalīties eksaminācijā, jo man nebija pieņemama eksaminēšanas sistēma. Tas šoreiz nav pat akmens koledžas dārziņā, tur vairāk vainojama Izglītības ministrija. Lai izvērtētu nākamā jūras virsnieka zināšanas, ir atvēlētas 15 minūtes! Nu, tas vairs nav nopietni. Jūrniece nav tā nozare un kuģa virsnieks, nākamais kuģa kapteinis nav tas amats, kur var atļauties tik nenopietnu pieeju.

Valsts attieksme pret jūrnieceības izglītību vispār ir nenopietna. Jūrnieceības mācību iestādēm tomēr ir nepieciešama daudz nopietnāka materiālā bāze gan tehnikas, gan tehnoloģiju ziņā nekā daudzām citām augstskolām. Galu galā Latvijas jūrniecei, kas strādā uz dažādu pasaules valstu kuģiem, ik gadus Latvijā ieved ap 500–600 miljoniem dolāru! Tātad pusmiljardu! Salīdziniet šo summu ar valsts kopējo budžetu! Taču ārpus jūrnieceības nozares par to vispār neviens nerunā.

– Runājot par jūrnieceības izglītību, ir kāds jautājums, ko nevaru neuzdot, un tas ir par prakses vietām studentiem. Nav noslēpums, ka lielākā daļa studentu paši apstaigā kruingkompānijas, bet daudzās netiek tālāk par sekretāri, kura pasaka – kadetus nepieņemam!

– Diemžēl šim jautājumam vienkārša risinājuma nav. Mums ir pārāk maz savu kuģu, savukārt daudzas kuģošanas kompānijas nevēlas sarežģīt sev dzīvi, uzņemot uz kuģiem kadetus. Lielai daļai Eiropas valstu, kur ir jūrnieceības mācību iestādes, ir mācību kuģi, un tie visi pieder valstij. Vai mēs pie tā kādreiz nonāksim? Pašlaik tas nešķiet ticami. Runa ir par miljoniem.

Cits risinājums – mācību iestādēm pašām jāizrāda vairāk iniciatīvas, lai ar kruingkompāniju starpniecību runātu tieši ar kuģošanas kompānijām.

Vēl cits risinājums tiek izmantots Krievijā. Konkrēti zinu, ka Sanktpēterburgā dažādos projektos, ko realizē spēcīgas kompānijas, tādas kā “Gazprom”, iesaistītajām kuģošanas kompānijām tiek izvirzīts noteikums – pieņemt uz kuģiem kadetus. Cits jautājums – vai Latvijā ir tik spēcīgas kompānijas?

Diezgan reāls risinājums būtu runāt un vienoties ar tām valstīm, kurām ir savi mācību kuģi. Nav arī izslēgta iespēja iegādāties mācību kuģi vairākām valstīm kopā – zinu, ka Lietuvai, Polijai un arī citām valstīm ir līdzīgas problēmas. Pašlaik gan ir tā, ka katrs laikam domā – es esmu gudrs, es ar visu tikšu galā, bet pārējie mani neinteresē! Protams, šādā veidā sadarbojoties, mācību iestādēm būtu jāuzņemas milzīga atbildība. Vai mūsu mācību iestādes ir tam gatavas?■

Jūrniecības gadagrāmatai 2013

JŪRNICĪBA



Apkopots jūrniecības nozares notikumu TOP 10

Jau otro gadu Latvijas Jūras administrācija kopā ar citām jūrniecības organizācijām noteikusi jūrniecības notikumu TOP 10, vienā "topā" apkopojot svarīgākos notikumus pasaulē un Latvijā.

2013. gada jūrniecības nozares notikumu TOP 10:

1. 2013. gada 20. augustā spēkā stājas MLC konvencija;
- 2./3. Starptautiskā buru kuģu regate "The Tall Ships Races 2013";
- 2./3. Iznāk grāmata "Latvijas bākas";
- 4./5. Nogrimušā kruīza kuģa "Costa Concordia" unikālā izcelšanas operācija;
- 4./5. Stājas spēkā MARPOL konvencijas jaunās prasības;
6. STCW Manilas grozījumu ieviešana Latvijā;
7. Latvijas Kuģu reģistrā pēc vairāku gadu pārtraukuma pieaug kuģu skaits;
8. Žurnāls "Jūrnieks" sāk iznākt jaunā formātā;
9. IMO aktivitātes pirātisma novēršanai;
10. Tiek uzsākta Ziemeļu ledus ceļa intensīva izmantošana komerciāliem pārvadājumiem.

JAUNĀKAIS JŪRNICĪBAS LIKUMDOŠANĀ

- 2013. gada 10. janvārī Saeima pieņēma grozījumus Jūras kodeksā, ko 2013. gada 18. janvārī izsludināja Latvijas Republikas Valsts prezidents Andris Bērziņš un kas stājās spēkā 2013. gada 21. janvārī. Ar jaunajiem grozījumiem var iepazīties: www.likumi.lv Grozījumi Jūras kodeksā.
- Kā ekspluatācijas un tehnisku pasākumu kopums kuģu energoefektivitātes uzlabošanai vērtējami 1973. gada Starptautiskās konvencijas piesārņojuma novēršanai no kuģiem (MARPOL) un tās 1978. gada Protokola VI pielikuma "Noteikumi gaisa piesārņojuma novēršanai no kuģiem" grozījumi, kas stājās spēkā 2013. gada 1. janvārī.
- MARPOL IV pielikuma "Noteikumi piesārņojuma novēršanai ar notekūdeņiem" grozījumi (Rezolūcija MEPC.200(62)) paredz speciālā rajona statusa noteikšanu Baltijas jūrai (pasažieru kuģiem IV pielikuma kontekstā).
- MARPOL V pielikuma "Noteikumi piesārņojuma novēršanai ar atkritumiem" grozītā versija (Rezolūcija MEPC.201(62)) paredz prasības jauna atkritumu pārvaldības plāna izstrādei, jaunu atkritumu uzskaites žurnālu un būtiski atšķirīgas prasības atkritumu klasifikācijai un to izmešanas nosacījumiem.
- 2012. gada 21. novembrī pieņemta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/33/ES, ar ko groza Padomes Direktīvu 1999/32/EK par sēra saturu flotes degvielā (Direktīva 2012/33/ES). Minētā direktīva stājās spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas "Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī", t.i., 2012. gada 17. decembrī. Eiropas Savienības dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas nepieciešami, lai izpildītu šīs direktīvas prasības līdz 2014. gada 18. jūnijam. Dalībvalstis Komisijai dara zināmus minēto noteikumu tekstus.
- Saeima 4. aprīlī galīgajā lasījumā pieņēma grozījumus likumā "Par nodokļu piemērošanu brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās", kas paredz līdz 2035. gada 31. decembrim pagarināt termiņu, kādā licencētas kapitālsabiedrības un brīvostas pārvaldes ir tiesīgas piemērot tiešo nodokļu atvieglojumus.

Informācija par aktualitātēm IMO ietvaros cirkulāru veidā ir atrodama Latvijas Jūras administrācijas tīmekļa vietnē <http://www.lja.lv/> (sadaļa Cirkulāri – Kuģošanas drošība/vides aizsardzība).■

RATIFICĒTA STARPTAUTISKĀ KONVENCIJA PAR DARBU JŪRNICĪBĀ

2012. gada 20. augustā Filipīnas un Krievija ratificēja Starptautisko konvenciju par darbu jūrniecībā (MLC). Tā kā konvenciju ratificēja nepieciešamais valstu skaits – 30, tā stāsies spēkā 2013. gada 20. augustā. Konvencijas ratifikācijas process tika sākts 2006. gadā, Latvija tai pievienojās jau 2011. gada 28. aprīlī.



MLC tiek dēvēta par ceturto pilāru līdzās Starptautiskajai konvencijai par cilvēku dzīvības aizsardzību jūrā (SOLAS), Starptautiskajai konvencijai par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL) un Starptautiskajai konvencijai par jūrnieku sagatavošanu, sertificēšanu un jūrnieku darba uzraudzību (STCW). Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) pārstāvji uzsver, ka konvencijas spēkā stāšanās un ieviešana ietekmēs vairāk nekā 1,2 miljonus jūrnieku visā pasaulē.



Lai MLC konvencija varētu stāties spēkā, to vajadzēja ratificēt 30 valstīm, kuru kopējā kuģošanas tonnāža pārsniedz 33% no visas pasaules kuģošanas tonnāžas, taču pašlaik visu 30 konvencijai pievienojošos valstu kopējā kuģošanas tonnāža pārsniedz 60%. Tas liecina, ka šī konvencija būs saistoša lielākajai daļai visu pasaules kuģu īpašnieku, kuriem būs jāpārlicinās, vai viņu kuģi atbilst MLC konvencijas prasībām. Konvencijas prasību atbilstība tiks pārbaudīta ostas valsts kontroles inspekciju gaitā, lai to veiktu, nepieciešams arī pašiem inspektoriem papildināt zināšanas.

Svarīgs MLC konvencijas ieviešanas pasākums būs kuģu sertificēšana, kas būs kuģa karogvalsts uzdevums. Latvijai līdz 2013. gada 20. augustam vēl jāpaspēj sakārtot nacionālā likumdošana, kurā jābūt atspoguļotām MLC konvencijas prasībām, tās jāiekļauj arī MLC deklarācijā. MLC deklarācijai vajadzēs būt uz kuģa kā apliecinājumam par atbilstību MLC prasībām.

UZZIŅAI

MLC konvencijas normu izpildi Latvijas Republikā atbilstoši savai kompetencei nodrošina Satiksmes ministrija, Labklājības ministrija, Veselības ministrija, Aizsardzības ministrija, Ārlietu ministrija un Izglītības un zinātnes ministrija. Katras institūcijas uzdevums ir izvērtēt spēkā esošo normatīvo aktu atbilstību MLC konvencijas prasībām un nepieciešamības gadījumā veikt grozījumus tajos vai izstrādāt jaunus noteikumus.



IMO ģenerālsekretārs Koji Sekimizu: "MLC konvencijas stāšanās spēkā ir pozitīvs pavērsiens jūrnieku starptautiskajā darba tirgū. Tas iezīmē ievērojamu progresu jūrnieku lomas palielināšanā un viņu tiesību aizsardzībā. Konvencijas mērķis ir panākt mūsdienu ekonomiskajai situācijai atbilstošus darba apstākļus un samaksu jūrniekiem, kā arī nodrošināt godīgu konkurenci kuģu īpašnieku vidū." ■

VAI KONVENCIJA REĀLI DARBOSIES?

Konvencija par darbu jūrniecībā cita starpā nosaka, ka ir darba laiks un atpūtas laiks, ka darba laiks ir tas, kas jūrniekam jāpavada strādājot, bet atpūtas laiks pienākas atpūtai. Katra dalībvalsts apstiprina, ka parastais darba laiks jūrniekiem, tāpat kā citiem darba ņēmējiem, ir astoņas stundas dienā ar vienu atpūtas dienu nedēļā un atpūtu svētku dienās. Taču tas neliedz dalībvalstij veikt procedūras, lai atzītu vai reģistrētu koplīgumu, kurā jūrniekiem noteikts tāds parastais darba laiks, kas nav mazāk labvēlīgs par šajā standartā paredzēto, un katra dalībvalsts ņem vērā apdraudējumu, ko rada jūrnieku nogurums. Maksimālais darba laiks nedrīkst pārsniegt 14 stundas diennaktī un 72 stundas septiņu dienu laika posmā, bet minimālais atpūtas laiks nedrīkst būt mazāks par 10 stundām 24 stundu laika posmā un par 77 stundām septiņu dienu laika posmā.

Lai arī konvencija domāta jūrnieku tiesību aizsardzībai un jūrniecības organizācijas rada ilūziju, ka tā tiešām palīdz uzlabot kuģošanas drošību un pievērst lielāku uzmanību jūrnieku darba un sadzīves apstākļiem, patiesībā kuģošanas drošības ziņā tā neko neatrisina, un tas turpināsies tik ilgi, kamēr reāli nemainīsies kuģošanas industrijas attieksme pret drošību un cilvēkiem, kuri strādā uz kuģiem, veicot kravu pārvadājumus un radot ienākumus pašam kuģošanas biznesam. Tas ir attieksmes un, protams, arī naudas jautājums.

Cilvēka nogurums ir izplatīta parādība, un jūras transports nav izņēmums. IMO norāda, ka nogurumu rada garas darba stundas, atrašanās ārpus ierastajiem sadzīves apstākļiem, dažādas iedarbības uz organismu, slikts miegs, kā rezultātā cilvēkam ir palēnināta reakcija, traucēta lēmumu pieņemšana, kā arī palielinās iespēja pieļaut kļūdas. To visu par labu vajadzētu vērst Konvencijai par darbu jūrniecībā. Kompānijas "IRISI Maritime Trainings" kapteinis Mahids Safahars veicis pētījumu par cilvēku nogurumu jūrā, kā arī par to, vai

pieņemtie starptautiskie darba tiesību akti palīdz uzlabot jūrnieku darba un sadzīves apstākļus un novērst negadījumus. Secinājumi ir visai nepievilcīgi un parāda, ka likumdošanas ievērošana ir visai tālu no vēlāmā. Aptaujātie jūrnieki 97% gadījumos atbildējuši apstiprinoši uz jautājumu, vai nogurums ir noteicošais faktors negadījumu izraisīšanā, 87% aptaujāto atzinuši, ka jūt nogurumu reisa laikā, 62% respondentu neko nebija dzirdējuši par kuģniecības kompāniju noguruma vadības stratēģiju, 56% uzskata, ka tiesību akti ir formāli, bet darba stundu un atpūtas laika pārbaudes, ko veic ostas valsts kontroles inspektori, 66% aptaujas dalībnieku vērtē kā formālas, jo tikai 9% gadījumos tiek uzrādīta patiesā informācija.

Kapteinis Kārlis Zakss, kurš Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā piedalās jūrnieku kompetences novērtēšanā saka: "Tagad konvencijā ir noteikts četrpadsmit stundu režīms, bet vai tad šī konvencija tiek pildīta? Četrpadsmit stundu režīms tiek pārkāpts. Faktiski notiek noziedzīga darbība. Īpaši režīms tiek pārkāpts uz nelielajiem sauskravas kuģiem, kas strādā Ziemeļjūrā, un tankkuģiem, kuru apkalpēs nav vairāk par deviņiem vai vienpadsmit cilvēkiem. Kādam kapteiņa vecākajam palīgam, kurš kārtoja kompetences pārbaudījumu Jūrnieku reģistrā, jautāju: kā jūs ievēroat 14 stundu darba grafiku? Nu, kā jūs to darāt? Viņš strādā Ziemeļjūrā un stāsta, ka patiesībā konvencija tiek pārkāpta, bet ar inspektoriem šis jautājums tiek noregulēts. Noregulēts! Ko tas nozīmē? Ka ir pieņemta konvencija, ko reālajā dzīvē nemaz nevar ievērot. Jautāju, vai viņi ir mēģinājuši šo jautājumu risināt ar darba devēju, uz ko saņēmu atbildi: "Pamēģini to darīt! Pamēģini kaut ko teikt, nākamā kontrakta nebūs!"

Ko varam secināt? To, ka konvencija īsti nedarbojas, darba devēji izdara spiedienu pārkāpt konvencijas prasības, tāpēc kuģošanas drošība ir apdraudēta un jūrnieku tiesības tiek pārkāptas.■

GROZĪJUMI JŪRAS KODEKSĀ

Atbilstoši MLC konvencijas prasībām Satiksmes ministrija (SM) un Latvijas Jūras administrācija (JA) izstrādā likumprojektu "Grozījumi Jūras kodeksā" (JK), ar ko tiks nodrošināta JK sadaļa "Jūrnieku darbs un labklājība".

JA organizēja trīspusēju sanāksmi, kurā SM un JA speciālisti tikās ar pārstāvjiem no Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības un Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas, lai diskutētu par tādiem jautājumiem kā jūrnieka definīcija MLC konvencijas izpratnē, darba līgums, darba algas, darba laiks un atpūtas laiks, repatriācija, kuģu īpašnieku atbildība (par jūrnieku veselības aizsardzību, medicīnisko aprūpi), kuģa sūdzību procedūras. Ar likuma jauno redakciju var iepazīties tīmekļa vietnē www.mk.gov.lv.■

GROZĪJUMI JŪRLIETU PĀRVALDES UN JŪRAS DROŠĪBAS LIKUMĀ

SM un JA ir izstrādājušas arī likumprojektu "Grozījumi Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā" (JPJDL), ar ko tiek nodrošināta atsauce uz MLC konvenciju, kā arī iekļauts deleģējums jaunu Ministru kabineta noteikumu izstrādei.■

JŪRAS DARBASPĒKA SERTIFIKĀTS

Atbilstoši MLC konvencijā noteiktajam, kuģim tiks izsniegts jūras darbaspēka sertifikāts un paziņojums (deklarācija) par jūras darbaspēka atbilstību MLC konvencijas prasībām.

JA sagatavoto paziņojumu par jūras darbaspēka atbilstību Satiksmes ministrija nosūtīja Veselības ministrijai un Labklājības ministrijai saskaņošanai. Pēc saskaņošanas dokuments būs pieejams kuģu īpašniekiem, kuri atbilstoši MLC konvencijas prasībām sagatavos paziņojuma par jūras darbaspēka atbilstību. Atbilstoši MLC konvencijai Jūras darbaspēka sertifikātam un tam pievienotajam paziņojumam par jūras darbaspēka atbilstību būs jāatrodas uz kuģa.

Tā kā Jūras darbaspēka sertifikāts papildina kuģa obligāto dokumentu paketi, tiek veikti arī grozījumi Ministru kabineta noteikumos Nr. 1164 "Ostas valsts kontroles kārtība", kā arī citi grozījumi saistībā ar MLC konvencijas prasību nodrošināšanu.

Ar MLC konvencijās spēkā stāšanos jūrniecības nozare kļūs unikāla ar to, ka būs panākts globāls un vienots skatījums uz jūrnieku nodarbinātību. Ieguvēji būs gan kuģa īpašnieki, gan paši jūrnieki.■

STĀJAS SPĒKĀ IZMAIŅAS JŪRNIKU SERTIFICĒŠANĀ

2013. gada 30. aprīlī spēkā stājas STCW konvencijas grozījumi par jūrnieku apmācību un sertificēšanu. Līdz ar sertificēšanas noteikumu stāšanos spēkā būtiskas izmaiņas skars ikvienu jūrnieku, jo, pirms pretendēt uz jaunu kvalifikācijas sertifikātu saņemšanu, papildus būs sekmīgi jāapgūst mācību kursu programmas.

Saskaņā ar jūrnieku sertificēšanas noteikumiem izveidotas četras jaunas konvencionālas kvalifikācijas:

1. Kvalificēts sardzes matrozis (*Able Seafarer Deck*), izpildot kvalifikācijas prasības, turpmāk saņems konvencionālo diplomu ar atsauci uz SCTW konvencijas II/5 noteikumu. Prasības:

- apgūta akreditēta un Satiksmes ministrijas sertificēta matroža programma,

- iegūta sardzes matroža kvalifikācija,
- jūras cenzs sardzes matroža amatā – 12 mēneši uz kuģiem ar 500 BT un lielākiem vai 18 mēneši uz kuģiem jūrā, no kuriem vismaz 12 mēneši uz kuģiem ar 500 BT un lielākiem, ja izglītība neatbilst iepriekš minētajām prasībām.

2. Kvalificēts sardzes motorists (*Able Seferer Engine*), izpildot kvalifikācijas prasības, turpmāk saņems konvencionālo diplomu ar atsauci uz SCTW konvencijas III/5 noteikumu. Prasības:

- apgūta akreditēta un Satiksmes ministrijas sertificēta motorista programma,
- iegūta kvalifikācija – sardzes motorists,
- jūras cenzs – 12 mēneši sardzes motorista amatā uz kuģa ar galveno dzinēju jaudu lielāku par 750 kW.

3. Kuģa elektriķis (*Electro-technical rating*), izpildot kvalifikācijas prasības, turpmāk saņems konvencionālo diplomu ar atsauci uz SCTW konvencijas III/7 noteikumu. Prasības:

- apgūta akreditēta un Satiksmes ministrijas sertificēta kuģa elektriķa programma vai ekvivalenta programma,
- jūras cenzs – trīs mēnešu prakse jūrā mašīnkomandas sastāvā uz kuģiem ar galveno dzinēju jaudu 750 kW un lielāku, dokumentējot to prakses grāmatā.

4. Kuģa elektromehāniķis (*Electro-technical officer*), izpildot kvalifikācijas prasības, turpmāk saņems konvencionālo diplomu ar atsauci uz SCTW konvencijas III/6 noteikumu. Prasības:

- apgūta akreditēta un Satiksmes ministrijas sertificēta elektroautomātikas mehāniķa programma vai ekvivalenta programma, kas atbilst STCW konvencijas Kodeksa A-III/6 standarta prasībām,
- izieta 12 mēnešu kompleksā prakse darbnīcās un uz kuģiem jūrā, kas ir daļa no sertificētas mācību programmas. Prakse ietver jūras cenzu – vismaz seši mēneši mašīnkomandas sastāvā uz kuģiem ar galveno dzinēju jaudu 750 kW un lielāku, pildot sardzes pienākumus mašīntelpā sardzes mehāniķa uzraudzībā un dokumentējot to prakses grāmatā, vai 36 mēnešu praktiskā pieredze darbnīcās un uz kuģiem jūrā, kas ietver jūras cenzu – vismaz 30 mēneši mašīnkomandas sastāvā uz kuģiem ar galveno dzinēju jaudu 750 kW un lielāku.

Personām, kuras pirms STCW konvencijas izmaiņu stāšanās spēkā jau ir ieguvušas kuģa elektromehāniķa kvalifikācijas sertifikātu, iepriekšējās prasības netiks piemērotas sertifikāta saņemšanai, tāpēc būs nepieciešams papildus sekmīgi apgūt mācību kursu programmu "Elektromehāniķu kompetences celšanas kurss".■

MSA UZSVER SADARBĪBAS NOZĪMĪGUMU

Lielu (t.sk. bīstamu) kravu daudzumu un liela pasažieru skaita pārvadāšana pa jūru būtībā ir diezgan bīstama, pat ja tam tiek izmantoti moderni kuģi un tehnoloģijas. Vēl pavisam nesenā pagātnē simtiem ES pilsoņu ir gājuši bojā pasažieru kuģu katastrofās ("Costa Concordia", "Estonia", "Herald of Free Enterprise", "Express Samina" u.c.), bet tūkstošiem citu cilvēku pēc avārijām vajadzēja tikt galā ar psiholoģiskām problēmām un turpināt dzīvot.



Arī ievērojams skaits jūrnieku ir gājuši bojā vai ievainoti daudzos citos negadījumos. Jāpiebilst, ka no kuģiem, kuru skaits un izmēri nemitīgi pieaug, nejausi vai tiši pie kādas valsts krastiem noplūstot naftai, kā tas bija, piemēram, "Prestige" gadījumā, vairākus gadu desmitus no piesārņojuma ir cietuši šo valstu pilsoņi. Turklāt katru gadu notiek simtiem mazāku kuģu negadījumu un tūkstošiem incidentu, un faktiskās un potenciālās visu šo problēmu radītās izmaksas ir milzīgas.

Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) galvenais mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību ES ūdeņos. Lai to sasniegtu, aģentūra pilnībā atzīst efektīvas sadarbības svarīgumu ar daudzām dažādām ieinteresētām pusēm, jo īpaši ar Eiropas institūcijām, dalībvalstu iestādēm, starptautiskajām organizācijām un jūrniecības nozari.

10. septembrī Lisabonā notika ikgadējā ES dalībvalstu tehniskās palīdzības konsultatīvā sanāksme (CNTA – *Consultative Network on Technical Assistance*).

Sanāksmes laikā aģentūra informēja par šogad notikušajām mācībām, kā arī par 2012. gadā notikušo mācību rezultātiem.

Tāpat aģentūra skaidroja savas aktivitātes attiecībā uz mācību programmu harmonizāciju un procedūru vienkāršošanu, lai dalībvalstīs varētu savlaicīgi plānot piedalīšanos aģentūras rīkotājās mācībās.



Nākamajā gadā ir plānotas 10 mācību programmas, kas līdz gada beigām vēl tiks precizētas. Šobrīd jau ir zināms, ka mācības notiks par Eiropas likumdošanu (pamatkurss), ISM kodeksu, ISPS kodeksu, STCW (Manilas grozījumi), Eiropas likumdošanu par pasažieru kuģu drošību, MLC, Eiropas likumdošanu par vides aizsardzības jautājumiem, karoga valsts un atzīto organizāciju uzrau-



Sadarbībā ar Interpolu EMSA piedāvā mācību kursu, kā savākt nepieciešamos pierādījumus, lai uzlabotu izmeklēšanu par pārkāpumiem, kas radušies no kuģošanas rezultātā radītā nelikumīgā naftas piesārņojuma.

dzību, atbildību un kompensāciju (CLC, Atēnu konvencija), gaisa piesārņojumu no kuģiem.

2013. gadā aģentūras rīkotajās mācībās ir piedalījušies par 30% vairāk cilvēku nekā iepriekšējā gadā, kas norāda uz to, ka šīs mācības ir nepieciešamas un tiek augstu vērtētas no dalībvalstu puses. Šeit gan skaidrības labad jāpiemin, ka apmācību kursi jūras negadījumu izmeklētājiem un ostas valsts kontroles inspektoriem notiek citas šīs aģentūras nodaļas pārraudzībā un šajā programmā nav iekļauti. Tāpat aģentūra plāno nākamajā gadā realizēt trīs izbraukuma (*Regional*) apmācības un aicina dalībvalstis piedāvāt savas kandidatūras. Bulgārija ir viena no valstīm, kas jau piedāvājusi savu kandidatūru šādu izbraukuma mācību organizēšanai. ■

VISVAIRĀK LATVIJAS JŪRNIKU STRĀDĀ UZ TANKKUĢIEM

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vecākais inspektors Roberts Gailītis apkopojis Jūrnieku reģistra rīcībā esošos datus par Latvijā reģistrētajiem aptuveni 13 000 aktīvo jūrnieku. Pētījumā secināts, ka 55% no Latvijas jūrniekiem strādā uz tankkuģiem, 12% – uz *ro-ro* tipa kuģiem, uz citu tipu kuģiem strādājošo jūrnieku skaits nepārsniedz 10% uz katra kuģu tipa.

Latvijas jūrnieki ir nodarbināti uz dažāda tipa tankkuģiem. Izteikti liela jūrnieku grupa (61% no jūrniekiem, kuri strādā uz tankkuģiem) ir nodarbināti uz ķīmisko/ naftas produktu tankkuģiem.

No kopējā aktīvo Latvijas jūrnieku skaita 46% ir kuģu virsnieki, 54% – ierindas jūrnieki, bet uz tankkuģiem vērojama apgriezta nodarbināto jūrnieku īpatsvara proporcija – no Latvijas jūrniekiem, kuri strādā uz tankkuģiem, 58% ir virsnieki (klāja komandas virsnieki – 32%, kuģu mehāniķi – 26%). Citāda

situācija ir uz *ro-ro* kuģiem, kur no nodarbinātajiem jūrniekiem gandrīz 70% veido tieši ierindas jūrnieki.

Latvijas jūrnieku vidējais vecums ir 39,9 gadi. Klāja komandas vidējais vecums ir 40,8 gadi, kapteiņu – 49,4. Kuģu mehāniķu vidējais vecums ir 43,5 gadi, vecāko mehāniķu – 48,9 gadi. Ierindas jūrnieku vidējais vecums ir 39 gadi. Latvijas jūrnieku vidējais vecums būtiski neatšķiras no vidējā Eiropas jūrnieku vecuma.



55% aktīvo jūrnieku dzīvo Rīgā, 4% Rīgas rajonā, 15% no Latvijas jūrniekiem dzīvo Liepājā un Liepājas rajonā, 6% Ventspilī un Ventspils rajonā. Šie dati ļauj secināt, ka lielākā daļa Latvijas jūrnieku dzīvo tieši lielākajās Latvijas ostu pilsētās vai to tuvumā.■

EKONOMISKAIS SPIEDIENS

Žurnāla "Fairplay" redaktors Ričards Kleitons savā analītiskajā rakstā par jūras pārvadājumu un kuģošanas biznesa tendencēm atzīst, ka kuģošanas nozare piedzīvo sesto lejupslīdes gadu. Viņš prognozē, ka 2013. gads varētu nest pirmās atveseļošanās pazīmes, kas vispirms skars beramkravu pārvadājumus. Bet daudzi analītiķi ir atzinuši, ka kuģniecības kompānijas ir piedzīvojušas nopietnus pārbaudījumus un finanšu problēmas, un tas nav palicis bez sekām arī kuģošanas drošības ziņā. Lai ietaupītu naudu, tiek samazināts cilvēku skaits apkalpēs, tiek taupīta nauda gan kuģu remontam, gan jaunu tehnoloģiju ieviešanai, gan apkalpes apmācībai. Tiek taupīts pat uz tualetes papīra rēķina.



Problēmas kuģošanas biznesam sagādā arī tā sauktie investori. Viņi ieliek naudu kuģniecībā un grib, lai pēc gada ieguldījumi nestu peļņu un viņu naudas maks kļūtu vismaz divas reizes biežāks.

Bet visas problēmas uz savas ādas izjūt jūrnieks, kurš parakstījis kontraktu un ik dienas uz sava kuģa savā darba vietā saskaras ar globālajām kuģošanas problēmām. Arī uz viņu tiek izdarīts ekonomiskais spiediens, tas rada stresu un nogurumu. Lūk, un kuģošanas drošība jau ir briesmās.■

ECDIS KALPOS DROŠĪBAI

Ir noteikts, ka elektronisko karšu attēlošanas un informācijas sistēma (ECDIS) ir obligāta 2012. gadā būvētajiem kuģiem, bet vispār šī sistēma jāievieš līdz 2018. gadam. Tirdzniecības kuģu operatori tiek aicināti likt pie malas zīmulus un pieņemt jauno elektronisko navigācijas sistēmu.

Neatvairāmais bezvadu komunikāciju tehnoloģiju uzvaras gājiens pēdējos gadu desmitos ir devis lielu ieguldījumu arī kuģniecības nozarē: navigācijas tehnoloģijas, borta avārijas sistēmas un vēl daudz kas cits ir padarījis kuģošanu daudz drošāku.

Lai gan ECDIS nodrošina integrētu paketi – maršruta zīmējumu, plānošanu un uzraudzību, tomēr “Costa Concordia” traģēdija ir izrādījies spēcīgs atgādinājums, ka, neraugoties uz sarežģītajām un modernajām mūsdienu jūras tehnoloģijām, jūrā nedrīkst par zemu novērtēt cilvēka faktoru. “Lloyd” saraksts atklāj, ka, piemēram, 2010. gadā 211 lieli tirdzniecības kuģi bija iesaistīti nopietnos incidentos, uzskrienot uz sēkļa, kas apdraudēja cilvēku dzīvību un radīja nopietnus vides piesārņojuma draudus.

Vēl joprojām pastāv bažas par šķēršļiem, ko rada tehnoloģiska rakstura, finanšu un personāla problēmas. Tomēr pēdējā laikā kuģu īpašnieki atzīst, ka ECDIS ir labākā alternatīva papīra kartēm, jo ir radīts labs elektronisko karšu pārklājums, un lielākā daļa incidentu nav attiecināma uz sliktām elektroniskajām kartēm, bet gan uz personāla vāju sagatavotību darbam ar tām.

Piemēram, kravas kuģis “CFL Performer” uzskrēja uz sēkļa Anglijas austrumu krastā, un Lielbritānijas jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļa ziņojumā par šo incidentu atzina, ka kuģa apkalpe nav pietiekami labi apmācīta ECDIS lietošanā. “ECDIS bija galvenais navigācijas instruments, bet neviens no kuģa tilta sardzes virsniekiem nebija apmācīts tā lietošanā, tāpēc sistēma, kas varētu palīdzēt novērst negadījumu, netika izmantota. Un šādi gadījumi nav retums.”

IMO paziņojusi par lēmumu tirdzniecības flotē ieviest obligātu ECDIS apmācību. Lai gan jaunās tehnoloģijas ir cietušas dažādas neveiksmes un sastapušas ar šķēršļiem, jau tuvākajā laikā būs iespējams pārliecināties, cik labi ECDIS pilda savu svarīgāko uzdevumu – nodrošina kuģošanas drošību.■



JŪRNICĪBAS "OLIMPISKĀS SPĒLES"



Šovasar jau otro reizi notika sporta svētki, ko organizatori nodēvējuši par Jūrniecības olimpiskajām spēlēm. Galvenie pasākuma rīkotāji ir "Novikontas" Jūras koledžas cilvēki, taču rīkošanu atbalstīja arī "Det Norske Veritas", "Novikontas SCM Klaipeda", "Norwegian Marine Services" un "Ultramarin".

Šogad "olimpiskajās spēlēs" piedalījās vairāk nekā 20 jūrniecības iestāžu un organizāciju pārstāvji no Latvijas, Lietuvas, Igaunijas un Krievijas, pavisam pāri par 200 dalībnieku. Pirmo reizi mastā tika pacelts īpašais Jūrniecības olimpisko spēļu karogs.



"Mēs šādas jautras spēles savam kolektīvam rīkojam katru vasaru. Tiekoties ar kolēģiem no citiem uzņēmumiem, stāstījām, cik tas ir lieliski, un viņi atzina, ka tas tiešām ir jauki, viņi arī gribot! Tā radās ideja saaicināt lielāku kompāniju. Pērn tā arī izdarījām, visi bija apmierināti, un šogad gribētāju bija vēl vairāk. Mēs tikai priecātos, ja šādas "olimpiskās spēles" kļūtu par jauku un atraktīvu jūrniecības nozares tradīciju, iespēju satikties kolēģiem ne tikai no Latvijas, bet arī citām valstīm, kopīgi pasportot un izklaidēties!" saka "Novikontas" Jūras koledžas direktora vietnieks Dmitrijs Semjonovs.



Jūrniecības olimpisko spēļu pamatprincips: lai piedalīties var ikviens, lai katrs dalībnieks var atrast sev ko piemērotu un, pats galvenais, lai visiem ir jautri. Tradicionālo sporta veidu vietā galvenās disciplīnas ir stafetes, kurās iekļauti arī dažādi



jūrniecības elementi. Visatraktīvākais pasākums ir jūrnieku iecienītā virves vilkšana, taču jādemonstrē arī intelektuālās spējas, piedaloties spēlē, kas veidota pēc televīzijas šova “Kas, kur, kad?” principiem.

Kopvērtējumā šogad pirmo vietu izcīnīja “Det Norske Veritas” Igaunijas komanda.■

PASAULES JŪRNICĪBAS DIENA 2013

Pasaules Jūrniecības diena 2013 notika no 23. līdz 27. septembrim un bija veltīta Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) un Apvienoto Nāciju Organizācijas (ANO) izvirzītajam mērķim par ilgtspējīgu attīstību. Ilgtspējīgas attīstības koncepcija tika pieņemta ANO konferencē 2012. gada jūnijā Riodežaneiro, Brazīlijā, un to labāk pazīst kā programmu “Rio+20”.

Cilvēkiem ir ne tikai jāapmierina pašreizējās vajadzības, bet arī jādomā par to, lai varētu dzīvot un savas vajadzības apmierināt nākamās paaudzes.

Centrālais akcents jebkurā turpmākajā attīstībā tiek likts uz globālo preču un pakalpojumu piegādi, kas ir ļoti sarežģīts mehānisms pasaules ekonomikas darbināšanai, un jūrniecības nozare ir nozīmīgs šīs ķēdes posms. Tāpēc ļoti svarīgi, lai jūras satiksme,



multimodālie pārvadājumi, ostu darbība, kuģu būve un remonts, izglītība un jūrnieku apmācība, glābšanas un meklēšanas dienesti, jūras drošības sistēma, krasta apsardzes, jūras tiesību darbība tiktu organizēta, domājot par šīs milzīgās sistēmas ilgtspējīgu attīstību.

Jūras transporta sistēma tiek balstīta uz trim ilgtspējīgas attīstības pilāriem – sociālo, vides un ekonomikas darbību. Bet kā mēs varam pārvērst koncepciju par reālu ilgtspējīgu jūras transporta sistēmu? Lūk, jautājums, kas negaida tikai formālu atbildi, bet pieprasa konkrētu rīcību. Pirmais solis ir noteikt svarīgākās jomas, ko nepieciešams sakārtot ilgtspējīgas attīstības nodrošināšanai. Drošība, vides aizsardzība, efektīva resursu izmantošana un saglabāšana ir tikai dažas no svarīgākajām jomām, kurām nepieciešams pievērst īpašu uzmanību. IMO turpinās uzņemties vadošo lomu, lai sakārtotu jūras transporta politiku un institucionālo sistēmu ilgtspējīgai jūras transporta sistēmas attīstībai.

Par godu Pasaules Jūrniecības dienai 26. septembrī IMO galvenajā mītnē notika simpozijš par ilgtspējīgu jūras transporta sistēmas attīstību.■

EIROPAS JŪRAS DIENA

Eiropas Komisija, Eiropas Parlaments un ES Padome, nākot klajā ar trīspusēju paziņojumu, 2008. gada 20. maijā iedibināja Eiropas Jūras dienas tradīciju. To atzīmē katru gadu 20. maijā vai ap šo laiku, un tās mērķis ir pievērst uzmanību jūrlietām Eiropā. Agrāk Eiropas Jūras dienas pasākumi ir notikuši Briselē (2008. gadā), Romā (2009. gadā), Hihonā (2010. gadā), Gdaņskā (2011. gadā) un Gēteborgā (2012. gadā). Eiropas Jūras diena ir vienreizēja iespēja vienuviet pulcēt visus tos cilvēkus, kuru darbs saistīts ar jūru, izvērtēt sasniegto un pievērsties jaunām idejām un prioritātēm.



Eiropas Jūras dienā, ko šogad atzīmē sesto reizi, tika pētīti inovatīvi un ilgtspējīgi tūrisma risinājumi. Tās ietvaros 21. un 22. maijā Valletā (Malta) notika konference, kurā paustie viedokļi tiks iestrādāti Eiropas Komisijas paziņojumā par piekrastes un jūras tūrismu, ko paredzēts pieņemt šā gada laikā. Konferencē iztirdāja arī jautājumus, kas vissvarīgākie ir tieši salām, proti, par maršrutu tīkla pilnveidošanu un mobilitāti, savu-

kārt īpašās darba grupās apsprieda kruīzu jomas nākotni, jūras un piekrastes vides pārvaldību un Vidusjūras baseina ekonomisko attīstību.

Konferenci organizēja Eiropas Komisijas Jūrlietu un zivsaimniecības ģenerāldirektorāts sadarbībā ar Maltas Ekonomikas, investīciju un mazo uzņēmumu

ministriju un Maltas Tūrisma ministriju. Konferencē piedalījās Eiropas jūrlietu un zivsaimniecības komisāre Marija Damanaki, Maltas tūrisma ministrs Kar-menu Vella un Maltas ekonomikas, investīciju un mazo uzņēmumu ministrs Kriss Kardona, kā arī citu Eiropas valstu ministri un nozares pārstāvji.

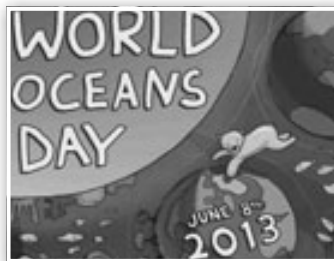
Tūrisms ir vislielākā ar jūru saistītā apakšnozare, kas ik gadu nodrošina darbu 2,35 miljoniem cilvēku un ES ekonomikai dod vairāk nekā 100 miljardu eiro lielu pievienoto vērtību. Svarīgi ir tas, ka šī nozare pēdējo grūto gadu laikā ir noturējusies virs ūdens un turpina piedāvāt darba iespējas piekrastes novados, kuri bieži vien atrodas nomaļus un kuros nereti trūkst citu vērā ņemamu ekonomisko aktivitāšu. Tomēr tūrisma sezonālais raksturs un jaunas, inovatīvas pieejas trūkums neļauj šai nozarei pilnībā izvērst savu potenciālu izaugsmes un darbvietu ziņā.■

EIROPAS JŪRAS DIENA LATVIJĀ

2013. gada Eiropas Jūras dienas Latvijā vadmotīvs ir izzināt ekosistēmu pieejamības īstenošanu jūras vides pārvaldībā. Atbalstot Eiropas Jūras dienu, Baltijas Vides forums jau ceturto gadu rīkoja tai veltītu konferenci "Piekrastes attīstība un ilgtspējīgs jūras tūrisms: ieguldījums Zilajā izaugsmē", kā arī izdeva informatīvu bukletu "Baltijas jūras ekosistēma – mums un mūsu bērniem". Izvērtējot šā gada Jūras dienai veltīto konferenci, jāizdara secinājums, ka zināšanas par ekosistēmu, tās sniegtajiem pakalpojumiem un pieeju tiek uzkrātas un izpratne tikai sāk veidoties. Lai gan informācija nav viennozīmīga, jo īpaši vides politikas kontekstā, tomēr šie jautājumi kļūst arvien aktuālāki. Ikvienam ir jādoma par jūras ekosistēmas saprātīgu izmantošanu, nepārsniedzot tās iespējas.■

PASAULES OKEĀNA DIENA

8. jūnijs ir Pasaules okeāna diena, kuras mērķis ir iedvesmot cilvēkus aizsargāt okeānus un to bagātības. Pasaules okeāna diena ļauj cilvēkiem visā pasaulē labāk saprast to, cik viss šajā pasaulē ir saistīts un trausls, un padomāt, ko mums vajadzētu darīt, lai saglabātu okeāna bagātības.■



TIKŠANĀS VIETU MAINĪT NEDRĪKST!

"Kr. Valdemāra jūrskolas absolventi un skolnieki – tālbraucēji kapteiņi, stūrmaņi un mehāniķi, paķēruši līdz Kuģniecības muzeja darbiniekus un mani, brauc uz latviešu pirmo jūrskolu Ainažos. Patiesības labad gan jāatzīst, ka šo gadskārtējo braucienu organizē muzeja darbinieki, bet viss pārējais atstāts jūrnieku izdomai. Līdz asarām aizkustinoša aina: vīri ar sirmām galvām (jaunākajam 72 gadi) rātni kā skolas bērni sēž Ainažu jūrskolas vienīgajā klasē. Bet mirdzums acīs un lepnums. Visas, jā, visas pasaules jūras un okeāni izkuģoti! Redzēta pasaule, sastapti cilvēki un briesmas. Piedzīvotas vētras un avārijas. Zaudēti draugi un jūras biedri. Brezenta maisos iešūti un jūrā ielaisti... Un tāpat gan te, Latvijā, gan tālas malas svešā kapsētas smiltī guldīti... To visu es aptveru kādā neaptveramā mirklī, un

tumšs man gar acīm sagriežas...

Un rudenī, kad atkal tiksimies muzejā, atkal stāvēsim kājās, klusi pieņemdami kādu no tiem, kas šodien bija mūsu vidū. Tāda ir dzīve."

Egons Līvs

No grāmatas "Rēta lūpas iekšpusē un..."

*Dienasgrāmata,
19.05.84.*



Jūras spēku flotiles komandieris jūras kapteinis R. Štrimaitis (no kreisās), kapteinis A. Benefelds, JA valdes priekšsēdētājs J. Krastiņš, kapteinis A. Ozols, kapteinis I. Logins un kapteinis A. Brokovskis-Vaivods.

Mēdz teikt: tikšanās vietu mainīt nedrīkst! Tāpēc, kā jau katru gadu, arī 2013. gada 22. maijā Ainažu jūrskolas muzejā tikās visi tie, kuriem ir tuva jūra. Kā vienmēr, tradicionālais Latvijas jūrnieku salidojums iesākās Ainažu vecajos jūrnieku kapos. Pateicības vārdus vecajiem jūras vilkiem teica Latvijas Jūrnieceības



A. Ozols (no kreisās), A. Benefelds un LJA studenti.

savienības priekšsēdētājs Antons Vjaters, Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš, Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, jūras admirālis Andrejs Gaidis Zeibots, kapteinis Antons Ikaunieks un citi. Visu runātāju teikto varētu ietvert kopīgā sentencē – tā ir patiesā cieņā noliekta galva Latvijas jūrniecības vēstures, veco jūrnieku un viņu veikuma priekšā! Un, protams, tā ir cerība, ka jūrniecības vēsture caur šodienas sirmo jūrnieku sirdīm radīs atbalsi jaunajos. Un šā gada kopā sanākšana Ainažos tādu cerību arī deva, jo tik pozitīvi satraucošus mirkļus Ainaži sen nebija piedzīvojuši.

ZIEDI, CIEŅA UN PIEMIŅA

Uz jūrnieku atdusas vietām sagūla ziedi un tika iedegtas svečītes. Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas biedri, jaunākās paaudzes kapteiņi, kuri šoreiz bija ieradušies kuplā skaitā, nolieca galvas veco jūrnieku priekšā. Jāteic, tā paaudze, kurai ap četrdesmit, ienes Latvijas jūrniecībā jaunas vēsmas. Viņi beiguši Latvijas Jūras akadēmiju deviņdesmito gadu beigās, un daudzi ne tikai veido ļoti veiksmīgu karjeru, kļūstot par kapteiņiem, vecākajiem mehāniķiem, augsta līmeņa ierēdņiem vai uzņēmējiem krastā, bet arī vēlas popularizēt Latvijas jūrniecību. Tieši šī paaudze ir tas savienošais posms, kas satur kopā sirmos un zaļos, un, ja domājam par Latvijas jūrniecības nākotni, tad, protams, vislielākās cerības ir tieši uz viņiem – labi izglītotiem, profesionāliem, pašapzinīgiem, varošiem un, nenoliedzami, īstiem savas valsts un profesijas patriotiem.

Bet Ainažu vecajos kapos rindojas glīti koptas veco jūrnieku kapu kopiņas. Un krusti. Nez kāpēc vai arī likumsakarīgi prātā ienāca Imanta Ziedoņa dzejolis "Latviešu jūrniekiem", ko smeldzīgā melodijā iekļāvis Raimonds Pauls: "Bula dūmakā zilā peld kuģi, bet Ainažu kapos zem zilām atraitnītēm..."

Soļu klikšķi sitas pret vecās jūrskolas dēļu grīdu, skolotājs Dāls rāmi apcerīgs sēž savā krēslā un it kā aicina: izbaudi muzeja garšu un smaržu! Novērtē šīs puses ļaužu lielo dūšu! Patiesi, tur vajag *baigo iekšu*, lai mazitiņā Vidzemes piekrastes pilsētiņā īstenotu vienu no pārdrošākajiem projektiem, kāds vien pasaulē bijis: latviešu un igauņu zemnieku sapni kļūt par izglītotiem jūrniekiem – stūrmaņiem un kapteiņiem, kuriem pakļaujas kuģi un jūras. Tas – par

senajiem laikiem domājot. Bet lielā dūša un *baigā iekša* vajadzīga arī mūsdienu muzejniecēm, kuras tagad saimnieko Ainažu vecajā jūrskolā un ar apskaužamu degsmi dara savu darbu, ar milzīgu fanātismu pierunā sponsorus arvien jauniem projektiem un ar apbrīnojamu mīlestību vai ik gadus kopā pulcē vecos un jaunos jūrniekus.



Nu muzeja parkā ir arī kaķis, kas izglābās no jūrskolas.



J. Krastiņš un S. Kočāne.



LJA rektors Jānis Bērziņš.

JAUNIE NEJŪTAS LIEKI

Šoreiz ne tikai Ainažu muzeja atbalstītāji un sirmie jūras vilki bija šurp atbraukuši. Kopā pulcējās vecie jūrnieki, jaunākās paaudzes, jau Latvijas Jūras akadēmijas skolotie kapteiņi, kā arī tie, kuri ir apņēmības pilni kļūt par kuģu vadītājiem un mehāniķiem. Jaunie pārsteidza ar savu lielo entuziasmu, pacilātību, milzīgo mīlestību pret izvēlēto profesiju un patiesu cieņu pret jūrniecības vēsturi. Jautāti, vai arī tad, kad četras zeltītas svītras rotās viņu jūrnieku formas, tie turpinās tradīciju un pulcēsies Ainažos, atbilde bija viennozīmīga – jā!

"Ir tik labi sanākt kopā, aprunāties, atcerēties tos, kuri lika pamatus Latvijas jūrniecībai, un kopā padziedāt. Ir tik ļoti nepieciešams, lai varētu



satīkties dažādu paaudžu jūrnieki. Lai vecākie jaunaļiem varētu pastāstīt par savām jūras gaitām. Mēs, jaunie, šeit neļūtamiē lieki, esam te pieredzīgi, esam savēļie! Vecākie jūrnieki paši nāk klāt, lai aprunātos, uzzinātu par mūsu studiļām, bet mēs uzklausām vecāko pieredzi! Mēs Ainaļus nekad neaizmirsīsim! Šī ir vieta, kur dzimusi jūrniecība, tātd arī mūsu iespēļas mācīties un strādāt jūrnieka profesijā! Saknes ir tik stipras, ka tās mūs visus cieši tur kopā. Mēs šurp atgriezīsimies un turpināsim iepriekšēļo paaudļu aizsāktās tradīcijas. Arī Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulce ir nozīmīgs notikums, bet Ainaļi tomēr ir kaut kas vairāk, vismaz emocionālā ziņā noteikti. Tas ir labākais, kas vien var būt!”

Lūk, kādus vārdus dzirdēļu no LJA studentiem T. Svikuļļa, D. Ruciņas-Vēļiņas, A. Rendija, Z. Narnickas un V. Siļovas.

“KAPTEIŅA MEITIŅAS” IZSTĀDE

Todien Ainaļu jūrskolas muzejā tika arī atklāta kapteiņa Antona Ikaunieka meitas Veronikas darbu izstāde, kura savas gleznas veido izšūšanas tehnikā. Te ir gan ziedi, gan jūras skati, gan svētbildes. Kad ļautāju, vai viņa savus darbus arī pārdod, Veronika saka, ka pagaidām tikai dāvina, ļo pārdot tos esot ļēļ.

“Man piedāvāja iespēļu parādīt savus darbus Ainaļu jūrskolas muzeļa telpās. Pusgadu cītīgi gatavojos izstādei un tagad savu veikumu nododu skatītāļiem. Līdz šim gan savus darbus biju tikai dāvināļusi vecākiem un bērniem,” stāsta Veronika.

Māksliniece saka, ka izšūšana ir viņas ļaļasprieks un viss, ko viņa veido, tiek darīts no sirds. Ja ļajag atslēļgties no ikdienas rūpēm, viņa ņem rokās adatu un



I. Volkoviļļa ar meitu.



A. Brokovskis-Vaivods un I. Erdmane.



nododas izšūšanai. "Visvairāk esmu gandarīta, ja mani darbi iepriecina tos, kuriem tie ir darināti. Man ir dāvināšanas prieks, bet viņiem – saņemšanas prieks. Laikam jau mīlestību pret rokdarbiem esmu mantojusi no savas vecmāmiņas, kura bija liela rokdarbniece. Pirmā glezna bija "Baltās buras", kas tapa 1998. gadā."

Ainažu Jūrskolas muzejā notika arī grāmatas "Latvijas bākas" prezentācija, kuru kopīgi veidoja Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija un Latvijas Jūras administrācija.

NĀKAMGAD – 150

Muzeja dārzā zied puķes, sarinājušies enkuri, bojas, mīnas un dzenskrūves, izkārti tīkli. Krišjāņa

Valdemāra krūšutēls, Ainažu veco jūras vilku Jura Veides, Andreja Veides un Jāņa Miķelsona koka skulptūras, kā arī piemineklis kartupeļiem, ko ainažnieki pārdeva Pēterburgā, lai atvērtu jūrskolu! Nu tam pievienojies arī kaķis, kas izglābies no jūrskolas. Muzeja direktore Iveta Erdmane bilst, ka visus kaķēnus vajag jūrskolās mācīt, tad palaist strādāt jūrā, lai vairotu jūrnieku pulku ar labi izglītotiem speciālistiem.

Nākamgad Ainažu jūrskola svinēs 150. dzimšanas dienu. Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja direktore Klāra Radziņa ir pateicīga visiem jau esošajiem sponsoriem – Latvijas Jūras administrācijai, Rīgas un Ventspils brīvostām, "Latvijas dzelzceļam", Latvijas Jūrniecības savienībai, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai – visiem, kuri finansiāli atbalsta Ainažu muzeju, un sev raksturīgā manierē aicināja sponsorus samest tos nieka trīssimt četrsimt tūkstošus, kas nepieciešami, lai te izveidotu izstāžu kompleksu, fondu glabātavu, kopā sanākšanas telpas, vārdu sakot, visu to, ko iecerējušas muzeja saimnieces un kas ierakstīts muzeja attīstības plānā. Par muzeja saimniecēm ar Ivetu Erdmani vadībā, protams, ir atsevišķs stāsts, jo sakoptu apkārtējo vidi un īpašo auru jau nerada nauda, bet cilvēki. Nauda ir tikai instruments prasmīgu un gudru cilvēku rokās. Ainažiem ir paveicies, jo šeit tādi ir, tāpēc varam būt droši, ka Ainaži bija, ir, un būs tā vieta, kur kopā sanāks jūras ļaudis, lai satiktos, pieminētu, atcerētos, parunātos un padziedātu.■

Anita Freibergs

LIELĀKĀ PROBLĒMA – KAPTEIŅU NEPIETIEKAMA AKTIVITĀTE

2013. gada 26. martā savā ikgadējā kopsapulcē kopā sanāca Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas (LKKA) biedri, lai apspriestu asociācijai un jūrniecībai svarīgus jautājumus. Kā atzīst LKKA prezidents J. Spridzāns, lielākais izaicinājums ir aktivizēt kapteiņus kopīgam darbam. Risināmu un apspriežamu problēmu un jautājumu netrūkst, bet pašlaik pietrūkst pašu kapteiņu aktivitātes. Labi, ka Kapteiņu balle, kas tradicionāli notiek decembra beigās, pulcē kapteiņus tik kuplā skaitā, ka Rīgas vēstures un kuģniecības zāle jau kļuvusi par šauru. Stāsta **J. SPRIDZĀNS**.

Asociācijā jau iestājušies nedaudz vairāk par simt četrdesmit biedriem, tomēr kapteiņu darba specifika neļauj visiem vienlaikus sanākt kopā, jāizmanto citi instrumenti, lai savā starpā komunicētu. Ļoti svarīgi būtu iesaistīt kapteiņus domu apmaiņā, piemēram, par jūrniecības izglītības jautājumiem – par jauno speciālistu sagatavošanu Latvijas jūrniecības mācību iestādēs. Vajadzētu rast atbildi uz jautājumu, vai jūrniecības izglītībā ir nepieciešamas reformas. Tas, ka jūrniecības izglītībā joprojām ir daudz līdz šim vēl neatbildētu jautājumu, ir nenoliedzams fakts. Profesionāla diskusija ir nepieciešama arī jūrnieku sertificēšanas jautājumā, jo tieši kapteiņi vislabāk zina kuģošanas biznesa sāpīgākās problēmas, svarīgākos jautājumus, tātad varētu paust profesionālu viedokli par to, kā risināt šīs problēmas.





J. Spridzāns.



A. Nadežņikovs.

JŪRNIEMI LATVIJAI IR VAJADŽĪGI

Bieži nākas dzirdēt jautājumus un just sabiedrības neizpratni par jūrnieka profesiju kopumā, tāpēc mēs par savu pienākumu uzskatām iespējami plaši skaidrot jūrniecības nozares nozīmīgumu Latvijai, to, ko jūrniecības nozare dod sabiedrībai, un arī to, ar ko jūrnieka darbs atšķiras no darba krastā. Kaut vai ar to, ka krastā cilvēks uz darbu iet astoņos no rīta un pēc darba piecos nāk mājās, bet jūrniekam ir cits darba grafiks – viņš 2. decembrī aiziet uz darbu un no tā pārnāk 5. aprīlī. Lūk, tāda ir šī darba specifika, ko daudzi nespēj, bet varbūt arī nemaz nevēlas saprast.

Latvija Eiropas Savienībā ir piektajā vietā aktīvo jūrnieku skaita ziņā. Uz tūkstoš cilvēkiem mums ir seši komats četri jūrnieki. Divpadsmit tūkstoši jūrnieku gadā nopelna trīs simt piecdesmit miljonus dolāru, ko tērē Latvijā, uzturot savas ģimenes. Tās ir milzīgas investīcijas Latvijas ekonomikā. Ar šiem cilvēkiem vajadzētu lepoties, bet vienīgais, ko par jūrniekiem un viņu darbu zina Latvijā, ir tas, ka mūsu jūrnieki strādā uz svešiem kuģiem. Lai kļiedētu neziņu, popularizētu jūrnieka darbu un celtu

jūrnieka profesijas prestižu, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija ir iesaistījusies Darba devēju konfederācijas darbībā un citās sabiedriskās aktivitātēs. Esmu pārliecināts, ka kapteinim arī krasta darbā jābūt kapteiņa vārda cienīgam.

LKKA STARPTAUTISKĀ SADARBĪBA

Lai apzinātu sadarbības iespējas, 2012. gada septembrī Klaipēdā notika LKKA pārstāvju tikšanās ar Lietuvas Kapteiņu kluba un Kaļiņingradas Kapteiņu asociācijas biedriem. Tā bija pirmā tikšanās ar kaimiņvalstu kapteiņu asociācijām. Lietuvu pārstāvēja Kapteiņu asociācijas prezidents kapteinis

Jozs Lieponius un vēl 22 tās biedri, Kaļiņingradas asociāciju – tās prezidents kapteinis Jevgeņijs Muhins, vietnieks Valērijs Mezencevs un kapteinis Boriss Gudima. Tikšanās bija noderīga, tāpēc nolēmām sadarbību turpināt, un tagad notiek sarakste ar abu asociāciju vadībām. Kaimiņvalstu asociācijas cieši sadarbojas ar savu pilsētu pārvaldes struktūrām, piedalās Jūras svētku un pilsētas svētku svinībās, tāpēc ceru, ka kaimiņu pieredzi varēsim izmantot arī mūsu asociācijas turpmākajā darbībā.

KAPTEIŅI RISINA AKTUĀLAS PROBLĒMAS

2013. gada 11. maijā Francijas pilsētā Nantē notika Eiropas Kuģu kapteiņu konfederācijas (CESMA) Ģenerālā asambleja, bet dienu iepriekš nacionālo asociāciju vadītāji piedalījās CESMA Padomes sēdē. Ģenerālajā asamblejā piedalījās pārstāvji no visām konfederācijā apvienotajām asociācijām, izņemot Lietuvu. LKKA pārstāvēja LKKA prezidents Jāzeps Spridzāns.

Padomes sēdē tika izskatīti CESMA darbības iekšējie jautājumi un pieņemts budžets 2013. gadam. Par CESMA prezidenta vietnieku pārvēlēja kapteini G. Ribaricu no Slovēnijas. Tika uzklauts prezidenta ziņojums par nacionālo asociāciju darbību, attīstības perspektīvām, apspriestas plašākas sadarbības iespējas ar IFSMA, "Nautical Institute" un Eiropas Komisiju, kā arī apstiprinātas izmaiņas CESMA nolikumā: turpmāk to Eiropas valstu kapteiņu asociācijas, kas nav Kopienas dalībvalstis, varēs iegūt tikai asociētā biedra statusu.

Izskanēja kritiskas atziņas par kapteiņu darbības kriminālo situāciju daudzās valstīs, tai skaitā ES dalībvalstīs Grieķijā, Itālijā un Spānijā. Aktuāls joprojām ir jautājums par attieksmi pret bruņotās apsardzes izmantošanu pirātu rajonā. Valstīm šis jautājums ir jārisina politiski, bet neviena to negrib darīt un kā problēmas risinājumu iesaka privātu apsargu izmantošanu, kas kapteiņiem nozīmē papildu risku nokļūt apsūdzēto statusā. Brutāls pirātisms un laupīšana turpina zelt Gvinejas un Nigērijas piekrastē, bet akcents uz šo valstu krasta apsardzes dienestu pastiprināšanu, lai varētu sniegt operatīvu palīdzību kuģim uzbrukuma gadījumā, pagaidām vēl darbojas vāji. Francija investē līdzekļus šo valstu krasta apsardzes apmācībā un cer, ka tas dos labus rezultātus.

Tika skatīts pētījums par jūrnieku nogurumu uz kuģiem, kura rezultāti ir nosūtīti IMO. CESMA aktīvi aizstāv pozīciju, ka uz kuģiem nedrīkst būt mazāk par diviem navigācijas virsniekiem, neskaitot kapteini. Par to iestājas arī Nīderlandes kapteiņi, kaut gan valsts līmenī tieši Nīderlande, Dānija un vēl pāris ES valstu bremzē tādas normas pieņemšanu IMO ietvaros.

Asamblejas nobeigumā tika pieņemtas septiņas rezolūcijas, uz kuru izpildi jākoncentrējas Konfederācijas valdei un nacionālajām asociācijām. Rezolūcijas tiks nosūtītas attiecīgajām ES institūcijām un augsta ranga amatpersonām. Asambleja noslēdzās ar kopīgām vakariņām.■

NO KAPTEIŅA PRASA VAIRĀK NEKĀ TIKAI ATBILDĪBU

NORMUNDS VILKAUŠS ir Latvijas Jūras akadēmijas absolvents, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas biedrs un kapteinis uz kompānijas "Columbia Shipmanagement" panamax tankkuģa, kas veic kravu pārvadājumus tā sauktajos bīstamajos pirātu rajonos.

– Pēdējos četrus gadus esmu strādājis pirātu apdraudētajos rajonos, kur, protams, ir īpaši bīstami kuģošanas apstākļi un lielas problēmas sagādā drošības jautājumi. Ir skaidrs, ka bez papildu investīcijām kuģošanas drošībā šajos rajonos nav ko meklēt. Ja nekas nebūs ieguldīts kuģa drošības pastiprināšanā, tas kļūs par viegli sasniedzamu mērķi pirātiem. Pašu jūrnieku spēkiem vien tas nav izdarāms. Vienu brīdi paklīda runas, ka pats kuģis varētu bruņoties, ka uz tā varētu atrasties kāds ieroču arsenāls. Mana nostāja ir tāda, ka mēs esam tirdzniecības flote. Parakstot kontraktu, es nepiesakos karadienestā, bet vēlos mierīgu darbu, tāpēc vislielākā atbildība gulstas uz kuģu īpašniekiem, kuriem jāgādā, lai viņu kuģis būtu aizsargāts, lai tam būtu apsardze un konvojs. Protams, arī apsardzes kompānijām ir savas prasības pret kuģu īpašniekiem un kuģu apkalpi, un arī starptautiskās jūrniecības

organizācijas vērš uzmanību uz to, lai preventīvi aizsardzības pasākumi būtu veikti uz katra kuģa, kas dodas bīstamajos pirātu rajonos. Tās ir pamatotas prasības, kas ļoti nopietni jāuztver katrai kuģa komandai, jo primārie drošības pasākumi gulstas tieši uz pašiem jūrniekiem. Vispirms jau jābūt modriem, lai pirātus savlaicīgi pamanītu, jāgādā, lai kuģis būtu nodrošināts pret iespējamiem uzbrukumiem un aprīkots tā, lai pirāti nevarētu viegli uz tā nokļūt. Ja pirāti redzēs, ka konkrētais kuģis ir izdarījis visu, lai apgrūtinātu viņu nokļūšanu uz tā, viņiem zudīs vēlēšanās pielikt papildu pūles, lai ieņemtu kuģi. Dzelonstieples, ugunsdrošības šļūtenes sagatavotas darbam, sardze



N. Vilkaus šķīvis par kapteini.



uz kuģa – tas viss paaugstina drošību. Bet nav noslēpums, ka daudzi pārāk vieglprātīgi izturas pret drošības pasākumiem. Sardzē stāv tikai viens cilvēks, kurš, protams, nevar pārredzēt visu kuģi. Pirāti parasti uzrodas ļoti ātri, tas notiek vienas divu minūšu laikā, un, ja kuģis uzbrukumam nav pienācīgi sagatavots, iznākums var būt ļoti bēdīgs. Uz lielajiem kuģiem, lai tikai nokļūtu no viena borta līdz otram, jāmēro aptuveni trīsdesmit divi metri, un tam vien nepieciešama minūte, bet kritiskā situācijā katra minūte ir ļoti svarīga. Tas nav apspriežams jautājums, ka arī pašiem sevi jāsaģē, tāpēc mēs uz kuģa regulāri veicam mācības un trenējamies, kā rīkoties ārkārtas situācijā, un tas tiešām ļoti palīdz.

– Ko bez kuģošanas pirātu rajonos vēl varētu pieskaitīt pie tām problēmām, kas jums kā kapteinim sagādā galvassāpes?

– Tā, protams, ir milzīgā papīru gūzma un nebeidzamās inspekcijas. Šogad stāsies spēkā papildinājumi Starptautiskajai konvencijai

UZZIŅAI

2012. gada 20. augustā Filipīnas un Krievija ratificēja Starptautisko konvenciju par darbu jūrniecībā (MLC), kas stāsies spēkā 2013. gada 20. augustā. MLC aptver ļoti plašu jūrnieku nodarbinātības jautājumu klāstu – darba un atpūtas laiku, atpūtas iespējas, sadzīves apstākļus, pārtiku un ēdināšanu, veselības aizsardzību, medicīnisko aprūpi, labklājību un sociālo nodrošinājumu. Kuģa īpašniekam ir jānodrošina kapteinim nepieciešamie resursi, ievērojot šīs konvencijas prasības, ieskaitot tās, kas attiecas uz atbilstošu kuģa apkalpi. Kapteinim ir jāveic visi nepieciešamie pasākumi, lai garantētu konvencijas prasības par jūrnieku darba un atpūtas laiku ievērošanu.

par darbu jūrniecībā, kurā iestrādāta virkne prasību, kas, manuprāt, kļūs par nopietnu problēmu un vēl vienu papildu apgrūtinājumu kapteiņiem, īpaši sadaļa, kura paredz jūrnieku sūdzību izskatīšanu. Jaunā konvencija jūrniekiem dod lielākas tiesības un vārda brīvību sadzīves jautājumu risināšanā, bet visas sūdzības un pretenzijas tiks izvirzītas un adresētas kuģu kapteiņiem. Uz kuģa jābūt ierīkotai sūdzību grāmatai vai kādā citā veidā jānodrošina jūrnieku pretenziju nonākšana izskatīšanā. Kā šis process norisināsies, pagaidām vēl nav īsti zināms, bet skaidrs ir tas, ka jautājumi, ko līdz šim noskaidrojām un atrisinājām sarunu ceļā, tagad būs jāliek uz papīra, jāriko sanāksmes un viss jāprotokolē. Ar vārdu sakot, jau tā milzīgais papīru kalns vēl tiks papildināts. No kapteiņa tiek sagaidīta diezgan plašu pienākumu veikšana, milzīga atbildība, kas jāapzinās visiem, kuri savu dzīvi saista ar kapteiņa profesiju.

– Vai uz kuģa ir viss nepieciešamais, lai jūs kā kapteinis varētu nodrošināt konvencijas prasības?

– Es personiski piekrišu tam, ka kuģu īpašniekiem ir pienākums domāt par to, lai jūrniekiem būtu civilizēti darba un atpūtas apstākļi. Bet pēdējā laika tendences nav iepriecinošas. Sakarā ar saspringtajiem ekonomiskajiem apstākļiem, un arī tos var uzskatīt par vienu no lielākajām problēmām, kas rada spriedzi darbā, kuģi kļūst arvien nabadzīgāki un plikāki. Papildaprīkojums ir daudz pieticīgāks, nekā tas bija pirms krīzes. Uz jaunbūvētajiem kuģiem telpas kļūst šaurākas un atpūtas iespējas ierobežotākas. Ja uz vecākiem kuģiem ir baseini un saunas, sporta zāles un labs sporta inventārs, tad uz jaunākiem daudz no tā visa vairs nav. Ja dzīvojamās telpas ir mazi kambarīši, tad lielāki tie vairs neklūs. Viss ir atkarīgs no kuģu īpašnieka. Skandināvu un Eiropas kuģu īpašnieki lieliski izprot jūrnieku vajadzības un saprot viņu problēmas, bet lēto karogu kompānijas īpaši neiedziļinās jūrnieku vajadzībās un, ja vien redz, ka var kaut ko ietaupīt, noteikti to arī darīs. Kuģi tiek būvēti maksimāli lēti un maksimāli ātri, un tā ir liela mūsdienu kuģošanas biznesa problēma. Kas attiecas uz manu kuģi, varu teikt, ka tas ir labi aprīkots: ir sporta zāle, var paklausīties mūziku un atbrīvoties no darba spriedzes, kas ir ļoti nepieciešams, lai varētu produktīvi strādāt.■

Anita Freiberga

PAMATĀ – ATBILDĪBA

*Divkārtējo olimpieti, aktīvo vindsērfiga un ledusjahtu burātāju un biznesmeni **ANSIS DĀLI** 2012. gadā atkārtoti ievēlēja par Latvijas Zēģelētāju savienības prezidentu. Tas ir sabiedrisks amats, kas uzliek ne tikai nopietnus pienākumus, bet arī lielus izaicinājumus. "Latvija ir valsts ar senām un atzīstamām burāšanas tradīcijām, tomēr neesam pratuši izmantot visās tās iespējas, ko mums dod daba un burāšanas tradīcijas," atzīst LZS prezidents Ansis Dāle un piebilst, ka tomēr katra problēma slēpj arī līdz šim neizmantotas iespējas.*

ZĒĢELĒTĀJU SAVIENĪBA IZVIRZA MĒRĶUS

Latvijas Zēģelētāju savienībā ir 21 biedrs, starp tiem astoņas asociācijas. Patlaban Latvijā dažādās burāšanas aktivitātēs ir iesaistīti aptuveni divarpus tūkstoši cilvēku, bet varētu būt desmit reizes vairāk.

2012. gadā jaunievēlētā LZS valde ir strukturējusi savas funkcijas un darbus sadalījusi komisijās. Ir apstiprināta LZS četru gadu programma un noteiktas prioritātes. Valsts finansējums ar LZS starpniecību tiek virzīts tikai "Optimist", "RS:X" un "Laser" klasēm, bet pārējiem jāiztiek ar saviem spēkiem, tai skaitā arī Latvijas Burāšanas mācību asociācijai.



A. Dāle: "Runājot par sportiskām aktivitātēm, jāteic, ka mūsu burātāji šopavasār jau piedalījušies starptautiskās sacensībās, piemēram, jaunieši startēja Slovēnijā. Patiesībā visas aktivitātes ir atkarīgas no mums pašiem, no tā, cik lielas ir iespējas piedalīties starptautiskās sacensībās un regatēs. Viss atkarīgs no finansēm, programmām un mērķiem. Par prioritāti esam izvirzījuši dalību vasaras olimpiskajās spēlēs Riodežaneiro, tāpēc aktīvi strādājam, un, ja izdosies realizēt visu, ko plānojam, tad mums vajadzētu būt olimpiskajai komandai.

Lai gan Latvijā nav pati labākā finansiālā situācija, varu teikt, ka LZS nav sliktākajās pozīcijās. Nopietni strādājam pie stratēģijas, kā piesaistīt sponsorus un naudu, bet, ja patiesi gribam ko sasniegt, citas iespējas nav. Savukārt sportistiem un treneriem jāsaprot, ka visa pamatā ir smags darbs, un viņiem uz to ir jābūt gataviem, citādi labus rezultātus un izvirzīto mērķi nerasnēsim. Mūsu stratēģiskās klases paliek iepriekšējās – "Laser" un vindsērfigs. Bet visam pamatā, protams, ir bērnu burāšana – "Optimist", uz kura pamata varam veidot abas olimpiskās "Laser" un "RS:X" piramīdas, kā arī visu pārējo – "Formula Windsurfing", "Raceboard", vējdēļu slalomu, frīstailu, kait-

boardu, "Micro" klasi, tālburāšanu, ledusburāšanu, vārdu sakot, visu Latvijas zēģelēšanu.

Latvijas čempionātā "Optimist" flotē bija aptuveni piecdesmit buru. No šīs klases jahtiņām, tāpat kā no zābakiem, bērni ātri izaug, tāpēc jahtas ir pārmantojamas. Katrs klubs savu burāšanas pamatu var pakāpeniski paplašināt. Lai gan bērnu jahtiņas nav īpaši dārgas – divi trīs tūkstoši eiro atkarībā no komplektācijas, tā tomēr ir nauda, kuras nekad nepietiek. Vecāki, sponsori un klubi – tie ir reālie finanšu avoti, kas vēl vairāk būtu jāpapildina ar pašvaldību un valsts partnerību.



A. Dāle.

Viss darbs pamatā notiek jahtklubos. Ja to pārstāvji iekļūst Latvijas sporta burāšanas izlasē, tad Zēģelētāju savienībai jānodrošina, lai šie līderi regulāri varētu turpināt izaugsmi un piedalītos ne tikai Eiropas un pasaules čempionātos, bet arī Pasaules kausa izcīņas posmos. Lai mēs varētu būt konkurētspējīgi, diviem trim vindsērfigistiem un "Laser" burātājiem ne mazāk kā divsimt dienu gadā vajadzētu būt uz ūdens un strādāt kopā ar treneri, kura rīcībā ir motorlaiva. Minimālā programma vienam burātājam gadā izmaksā aptuveni divdesmit tūkstošus latu.

Par vienu no svarīgiem uzdevumiem Latvijas Zēģelētāju savienība ir izvirzījusi jaunu jahtklubu attīstību un jauniešu aktīvāku iesaistīšanu un apmācību burāšanas sporta veidos. Jahtklubu stiprināšana nozīmē gan bāzi brīvā laika pavadīšanai, gan sporta infrastruktūru, savukārt jauniešu apmācība burāšanas sporta veidos līdz šim ir bijis vājais punkts, kas nav ļāvis orientēties uz ilgtermiņa attīstību.

Augstāk par sīkām ķildām un personiskām ambīcijām ir jāpaceļ mūsu valsts intereses. Ja to sapratīsim un izdarīsim visu no mums atkarīgo, lai sasniegtu izvirzītos mērķus, tad būs arī rezultāti. Un mums ir visi priekšnosacījumi, lai to panāktu. LZS ir respektabla organizācija, kas tendēta uz mērķi, nevis tukšu runāšanu."

LZS JAHTU VADĪTĀJU SERTIFIKĀCIJA

Latvijas burāšanas nacionālā autoritāte ir Latvijas Zēģelētāju savienība (LZS), kuras kompetence un tiesības ir noteiktas saskaņā ar Jūrlietu pārval-

des un jūras drošības likumu. LZS vienīgajai Latvijā atbilstoši ISAF (*International Sailing Federation*) noteikumiem un ANO 40. rezolūcijai ir tiesības izdot starptautiskus atpūtas kuģu vadītāju sertifikātus Latvijas Republikas rezidentiem (pilsoņiem un pastāvīgajiem iedzīvotājiem). Atbilstoši LZS noteiktajai atpūtas kuģu vadītāju sertifikācijas kārtībai piekrastes ūdeņu atpūtas kuģu vadītāja (agrāk zināma kā C kategorija) eksāmeni ir pēdējie, kas jākāro atpūtas kuģu vadītājam. Lai iegūtu jahtas kapteiņa (*open sea*) vai tāljūras jahtas kapteiņa (*ocean*) sertifikātus, pretendents ir nepieciešams iegūt praktisko pieredzi jeb stāžu (ar atpūtas kuģi nobraukt noteiktu daudzumu jūdžu noteiktos ūdeņos), un par to pretendents iesniedz rakstveida ziņojumu LZS.

Apliecības atpūtas kuģu vadītājiem izsniedz CSDD saskaņā ar MK 2012. gada 4. septembra noteikumiem Nr. 619 "Noteikumi par atpūtas kuģu vadītāju apmācību, sertificēšanu un reģistrāciju".

A. Dāle: "LZS kvalifikācijas komisija bez atlaidēm prasa visu, kas jāzina, lai iegūtu atpūtas kuģu vadītāja tiesības, un nav svarīgi, vai tās iegūt vēlas Valsts prezidents vai ierindas cilvēks. No 2013. gada 1. janvāra LZS nodrošina burātāju apmācību un pieņem eksāmenu CSDD, kur tiek izsniegtas apliecības. Ja cilvēks ir nokārtojis eksāmenu, ieguvis burāšanas tiesības un parakstījis par sertifikāta saņemšanu, tad viņam bez atlaidēm un iebildēm ir jāpieņem un jāievēro visas prasības un visi drošības noteikumi."

PAR DROŠĪBU

Dāle: "LZS ir pieņēmusi lēmumu par avārijām un drošību uz ūdens. Mēs esam organizācija, kas var kaut ko ieteikt un aktivizēt uzmanību, bet mēs nevaram sodīt vai kā citādi praktiski ietekmēt drošības jautājumus. No sacensību viedokļa raugoties, ikvienam dalībniekam, vai tas esmu es, pieredzējis burātājs, vai mazais *optimists*, piedaloties sacensībās, ir jāparakstās, ka mēs katrs individuāli uzņemamies atbildību. Protams, zināmu atbildību uzņemas arī sacensību organizatori, bet arī viņi pilnībā nevar atbildēt par katru cilvēku.

UZZIŅAI

ANO Ekonomiskā komisija 1998. gadā pieņēma 40. rezolūciju "International Certificate for Operators of Pleasure Craft" (turpmāk – 40. rezolūcija). Minētās rezolūcijas mērķis ir izveidot visām valstīm vienotu standartu atpūtas kuģu vadītāju sertificēšanā un ieviest valstīs starptautisku sertifikātu (*International Certificate*), kuru katra valsts izdotu saviem pilsoņiem un rezidentiem un kuru atzitu visas citas valstis, uz kurām šā sertifikāta īpašnieks dotos ar savu jahtu.

UZZIŅAI

Mācību kursu organizē šādas Latvijas Zeģelētāju savienības dalīborganizācijas: Pilsētas jahtklubs, Latvijas Daudzkorpusu jahtu asociācija, Latvijas Vindserfinga asociācija, Latvijas Topper klubs. Tie organizē jahtu vadītāju kursus iesācējiem (jahtu vadītājs iekšējos ūdeņos) un burātājiem ar priekšzināšanām (jahtu vadītājs piekrastes ūdeņos). Nodarbības vada pieredzējuši kapteiņi. Apmācības aptver gan teorētiskās, gan praktiskās nodarbības.

Ikvienam ir jābūt atbildīgam: ir jābūt atbilstošam ekipējumam un drošības vestei, lai izvairītos no nepatīkamiem mirklīiem. Pirms tu kāp uz jahtas, apzinies, ka var rasties neparedzētas situācijas un problēmas, tāpēc jāievēro visi iespējamie drošības pasākumi. Mēs par to nemitīgi runājam un atgādinām, bet nevaram katra burātāja vietā izdarīt."

NO BURĀTĀJA PAR UZŅĒMĒJU



Ansis Dāle. Trenējas kopš 1976. gada, ar vindsērfinu nodarbojas kopš 1978. gada. Ir pirmais burātājs, kurš pēc Otrā pasaules kara, pārstāvēt Latviju, 1990. gadā "Mistral" klasē kļuva par pasaules čempionu. Pirms tam bijis PSRS čempions, PSRS kausa ieguvējs "Windglider" klasē, olimpiskajās spēlēs 29. vieta Barselonā (Lechner), 20. vieta Atlantā (Mistral), daudzkārtējs Latvijas čempions dažādās klasēs, "Formula Windsurfing" pasaules (2004. g.) un Eiropas (2006. g.) čempions "Mas-

ter" vērtējumā. Kā sportists ir piedalījies olimpiskajās spēlēs Barselonā 1992. gadā un Atlantā 1996. gadā un kā treneris Atēnās 2004. gadā.

Ansis Dāle ir iedibinājis Latvijas vindsērfinā dzīvī vecāko tradīciju – ikgadējo "Neilpryde" Baltijas kausa posmu, kas kļuvis par visapmeklētāko vindsērfinā pasākumu gan sportistu, gan skatītāju ziņā.

CEĻŠ UZ NAUDU

Žurnālists Dainis Caune žurnālā "Sports" raksta:

"Mācību brīvlaikā Ansis jau atgriezās neatkarīgā valstī. Sportā visi ceļi bija vaļā, tikai nu pašiem vajadzēja meklēt naudu. "PSRS laikos sports bija darbs, par kuru maksāja algu un kas sākās katru dienu pusastoņos ar rīta rosmi," smaida uzņēmējs, kurš tobrīd bija tikai koledžas students un kuru neapšaubāmi vilināja reāla iespēja kļūt par olimpieti, startējot Barselonas spēlēs.

Lai tiktu pie naudas, ASV gūtās zināšanas vajadzēja sākt apvienot ar praksi. Kā vēsajos Baltijas vējos tolaik visvairāk trūka sērfootājiem? Anša Dāles pirmais bizness bija O'Neil hidrotērpu izplatīšana.

Tagad sportiskākā publika labi pazīst *Neilpryde* buras, takelāžu un tērpus, *Starboard* vējdēļus, *Flow* snovborda inventāru, tomēr *ExtremeSport* veikals nav lielākā un nozīmīgākā Dāles biznesa daļa. Diezin vai izvēršanās citā un daudz plašākā virzienā notiktu, ja Ansis neklūtu par olimpieti.

ĪPAŠIE 40 PROCENTI

Viens no Barselonas olimpisko spēļu pamatsponsoriem bija kontaktlēcu un citu optikas preču pasaules gigants "Bausch & Lomb", kam tolaik vēl nebija pārstāvniecības atjaunotajās Baltijas valstīs. Olimpiskās regates laikā viņi iepazīnās – uzņēmīgs sērfortājs no Rīgas, kas runāja angliiski, un "Bausch & Lomb" pārstāvis, kas saskatīja neapgūtu tirgus lauku Austrumeiropā.

Sāka ar saulesbrillēm, turpināja ar kontaktlēcām un to kopšanas līdzekļiem, bet tagad "Baltwest" piegādā arī lāzerķirurģijas iekārtas. Nākamajām – Atlantas olimpiskajām spēlēm Dāle jau varēja gatavoties nopietnāk un arī izcīnīt augstāku vietu – 20.

"Biznesā 40 procentus darbalaika nākas veltīt neplānotu, neparedzētu problēmu risināšanai," skaidro uzņēmējs un sērfortājs. "Tas ir normāli visā pasaulē. Bet daudzi jaunie uzņēmēji neparedzētu situāciju jūklī apjūk, nespēj orientēties un pieņem pareizus lēmumus. Burāšanā nemitīgi jābūt gatavam apstākļu maiņai. Katrs brauciens sacensībās lielā mērā ir došanās pretim nezināmajam. Iepriekš savu rīcību var plānot tikai stratēģiski, bet mainās vēja stiprums, virziens, viļņi, konkurentu rīcība... Nepārtraukti jāanalizē situācija un pastāvīgi jāpieņem jauni lēmumi."

VĀJA LĪDERA BĪSTAMĪBA

Vēl sports mudina nezaudēt neatlaidību. Biznesā tātad – paplašināties. Nākamais Dāles solis atkal citā virzienā. Tieši viņa uzņēmums gādā, lai baltiešiem būtu pieejamas populārās *Diesel* modes preces.

"Biznesā tāpat kā sportā spēles noteikumi ir diezgan precīzi definēti," prāto uzņēmējs.

"Mans vectēvs filozofs Pauls Dāle bija viens no Latvijas Universitātes dibinātājiem," stāsta Ansis. "Viņš uzskatīja, ka Latvijai ārkārtīgi nepieciešami gudri cilvēki, ka izglītība ir spēks. Jo cilvēki mazāk izglītoti, jo vieglāk viņi pakļaujas citu ietekmei, korupcijai. Domāju, ka ar izglītību vien ne vienmēr pietiks, vajadzīga arī rakstura stingrība, patriotisms. Kas to vēl labāk māca par sportu?!"

"Mana dzīve nav atkarīga no sasniegumiem sacensībās. Varu būt neatkarīgs sportists, un tas man dod ļoti lielu prieku. Man nav jātrenējas savā sporta veidā par katru cenu. Ja nav vēja, esu spēlēt golfu. Ziemā braucu slēpot, nevis divpadsmito mēnesi pēc kārtas turos pie grotbomja, raudzējot sevi riebumu pret burāšanu."

Man gadījies redzēt, kā šis no sporta neatkarīgais sportists zaudē sacensībās. Viņš neizskatās ne vienaldzīgs, ne priecīgs..."■

Sagatavoja A. Freiberga

LJG 2013

UZMANĪBAS CENTRĀ – JŪRNIIEKS

*Saruna ar Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības prezidentu **IGORU PAVLOVU**.*

– 2013. gadā spēkā stājās 2006. gada MLC konvencija. Tas droši vien bija pats svarīgākais notikums visā jūrniecības nozarē pagājušajā gadā. Kā arodbiedrības ir veicinājušas konvencijas sagatavošanu un kāda būs to loma konvencijas realizācijā?

– Vispirms jāteic, ka starptautiskajā jūrniecības sabiedrībā MLC konvencijas grāmatu dēvē par “Balto grāmatu” – “White Book”. Tā stājās spēkā 2013. gada 20. augustā, un tas tiešām bija ļoti nozīmīgs notikums. Ko konvencija dod jūrniekiem? Vispirmām kārtām ostas varas struktūrām tagad ir juridiskas tiesības aizturēt kuģi saistībā ar jautājumiem, kas skar darba attiecības un jūrnieku sociālo stāvokli. Kā zināms, agrāk ostas valsts kontroli interesēja tikai kuģu drošības jautājumi, bet ne jūrnieku dzīves apstākļi uz kuģa, tas, vai ar jūrniekiem ir noslēgts darblīgums, apkalpes locekļu repatriācijas garantijas utt. Agrāk šie jautājumi interesēja vienīgi arodbiedrības darbiniekus. Tagad ostas valsts kontrole kuģu inspekcijas gaitā cieši sadarbojas ar arodbiedrību un cita starpā atbilstoši MLC 2006 prasībām tai jāpievērš uzmanība arī jūrnieku sociālās aizsardzības jautājumiem gan jūrā, gan krastā.

Konvenciju izstrādāja un pieņēma Starptautiskajā darba organizācijā (ILO). Katras valsts delegācijā bija valdības, darba devēju un arodbiedrības pārstāvji. MLC izstrādē piedalījās arī Latvijas delegācija. Tagad, kad konvencija stājusies spēkā, atbilstoši tai, protams, jāsakārto arī mūsu valsts jūrniecības likumdošana, un tās gaitā pastāvīgi tiek uzklaustītas Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības konsultācijas. LTFJA produktīvi realizē savas funkcijas, paužot Latvijas jūrnieku intereses sarunās ar valdību. Neaizmirsīsim, ka šī pārstāvniecības funkcija sekmīgi tika īstenota neseno sarunās ar Saeimu jūrnieku nodokļu jautājumā.

Diemžēl grūti ir atrisināt daudzu jūrnieku pensijas nodrošināšanas jautājumu. Jūrnieki, kas strādā zem Latvijas Republikas karoga, var vairāk izjust MLC 2006 ietekmi, jo mūsu valsts viena no pirmajām ratificēja šo konvenciju. Turpretī jūrniekiem, kas strādā zem ērtajiem karogiem, pensijas nodrošināšanas problēma pagaidām vēl nav atrisināta. Piemēram, Bahamu Salas vai cita ērtā karoga valsts MLC ir ratificējusi, tomēr konvencijas prasību nodrošināt jūrniekiem pensiju nepilda. Grūti pat iedomāties, kādā veidā ērtā karoga valsts pensijas nodrošināšanu varētu attiecināt uz jūrniekiem, kuri gan strādā zem šīs valsts karoga, bet dzīvo Filipīnās, Maltā, Horvātijā vai Latvijā. Tomēr sociālie jautājumi konvencijā ir ietverti, un jau vērojamas pozitīvas pārmaiņas.

MLC 2006 realizācijai seko un to vērtē īpaša komisija. Plānots, ka tā pulcēsies katru gadu. Komisijā izskatīs konvencijas darbības gaitā radušos jautājumus, apspriedīs izpausmi guvušās vājās vietas. Šai nolūkā izveidota speciāla komiteja.

MLC konvencija nosaka, ka pasaules kuģniecībā strādājošajiem jūrniekiem jābūt sociāli aizsargātiem. Kopumā jūras biznesā visā pasaulē strādā vairāk nekā viens miljons cilvēku, lielākā daļa no tiem – zem ērtajiem karogiem. Patiesi, konvencijā ietvertās sociālās drošības nostādnes būs grūti realizējamas. Ņemsim kaut vai Latvijas jūrniekus. Jā, mēs zinām, ka

tagad viņi maksā ienākuma nodokli pēc pazeminātas likmes. Tādējādi viņi ir legalizējušies kā Latvijas Republikas rezidenti, kuri gūst ienākumus ārpus savas valsts. Bet, kā zināms, ienākuma nodoklim nav nekāda sakara ar pensiju. Te svarīgs ir sociālais nodoklis. Mūsu valstī krastā un uz kuģiem zem valsts karoga spēkā ir obligātā sociālā apdrošināšana, un darbiniekam, grib viņš to vai negrib, ir jāmaksā sociālais nodoklis. Savu daļu maksā arī darba devējs, jo likumi ir jāpilda.

Taisnības labad vēl jāpiebilst, ka Latvijā jau daudzus gadus darbojas dažādi pensijas nodrošināšanas mehānismi: ir trešā līmeņa pensiju fondi, ir programma kooperatīvajā krājaizdevu sabiedrībā "Jūrnieku forums", ir iespēja brīvprātīgi pievienoties valsts sociālās apdrošināšanas sistēmai. Tātad iespējas nodrošināt sev pensiju ir, bet jūrniekam sistēmai jāpievienojas brīvprātīgi, un tā ir problēma, zināma barjera. Jāatzīst gan, ka tā ir problēma ne tikai Latvijas jūrniekiem, bet arī poļiem, horvātiem, filipīniešiem... Visiem viena un tā pati problēma.



I. Pavlovs.

MCL 2006 ietvaros ieviest jūrniekiem obligāto apdrošināšanu pensijas nodrošināšanai ir ļoti nopietns jautājums. Jūrnieki strādā, viņiem mainās kuģi, mainās karogi. Protams, var veikt iemaksas, bet tad rodas garantiju jautājums, pat ja hipotētiski izveidotu starptautisku pensiju fondu jūrniekiem. Par šo tematu man bijusi saruna ar ILO Starptautisko darba normu departamenta direktori Kleopatru Dumbiju-Henri, kura efektīvi risina jūrnieku problēmas. Patiešām, izveidot tādu fondu būtu ļoti sarežģīti. Pieņemsim, ka tas ir izveidots un, lai kur strādātu jūrnieks, nauda ieplūst viņa kontā. Bet te rodas jautājums: kur šāds fonds atradīsies un kas garantēs tajā iemaksāto līdzekļu drošību? Diemžēl jebkurš fonds tirgus ekonomikas apstākļos nozīmē zināmus riskus, jo tirgus ekonomika ir kā kuģis jūrā, kur var būt gan bezvējš, gan nesaudzīga vētra.

Atgriežoties pie konvencijas, gribu uzsvērt, ka atbilstoši tās nosacījumiem visiem kuģiem ir jābūt sertificētiem. Mainīta pat jūrnieku līgšanas sistēma. Agrāk gan pirms individuālā, gan koplīguma parakstīšanas jūrniekam vajadzēja iepazīties ar tekstu, bet tagad viņš ir **obligāti** ar to jāiepazīstina, un tas ir kuģošanas kompānijas vai kruinga aģentūras pienākums.

Ostas valsts kontrolei līgums ir juridisks dokuments, par kura neievērošanu kuģis var tikt aizturēts. Un mēs zinām, ka, kopš konvencija stājusies spēkā, šā iemesla dēļ visā pasaulē aizturēti desmitiem kuģu, dažs uz vienu vai vairākām stundām, dažs uz vairākām dienām. Piemēram, par algas nemaksāšanu jūrniekiem, par neapmierinošiem dzīves apstākļiem un ēdināšanu uz kuģa.

– Kā arodbiedrībai un tās partneriem sokas koplīgumu slēgšana 2014. gadam? Vai paredzēts jūrniekiem palielināt atalgojumu?

– Ar lielāko daļu kompāniju līgumi noslēgti uz trim gadiem un būs vēl spēkā līdz 2014. gada beigām, tā ka šobrīd sarunu nav daudz. Algas paaugstināšana – atkarībā no situācijas. Noteikti procenti tika ieplānoti, slēdzot līgumus, tātad saskaņā ar noslēgtajiem līgumiem algai katru gadu automātiski jāpalielinās.

Ik gadus koplīgumi tiek slēgti ar kompānijām "Tallink Latvija" un "Selandia". Arī šie līgumi paredz darba algas celšanu.

– 2013. gadā notika izmaiņas ITF vadībā – pensionējās Deivids Krokrofts un ģenerālsēkretāra pienākumus sāka pildīt Stīvens Kotons. Kādas pārmaiņas, jūsu prāt, varētu piedzīvot šī autoritatīvā organizācija sakarā ar vadības maiņu?

– Domāju, ka ITF pakāpeniski attīstās. Gribu atgādināt, ka tā nav tikai jūrniecības organizācija. ITF apvienojušās transporta arodbiedrības, tai skaitā dzelzceļnieku, aviācijas un autotransporta darbinieku utt. Tātad tā ir globāla transporta darbinieku organizācija. Ceram, ka ITF kongresā, kas notiks 2014. gada augustā, Stīvens Kotons tiks ievēlēts par ģenerālsēkretāru. Mums, protams, ir patīkami, ka cilvēks, kurš vadīja jūrniecības sekciju, varētu kļūt par tik varenas globālas arodbiedrību struktūras vadītāju. Cerēsim, ka arī turpmāk

jūrniecības nozares arodbiedrību loma ITF sistēmā ne tikai būs tikpat stabila un pamanāma kā līdz šim, bet pat pieaugs.

– Cik plaši LTFJA sadarbojas ar citu valstu arodbiedrībām?

– Viens no ITF lielākajiem plusiem ir tas, ka mēs, būdami šīs struktūras dalībnieki (šogad aprit tieši 20 gadu, kopš esam ITF biedri), varam cieši sadarbīties ar kolēģiem faktiski visās valstīs, kur pastāv jūrnieka profesija. Tas ir svarīgi ne tikai tāpēc, ka mēs varam tikties, lai dalītos pieredzē un stiprinātu attiecības starp organizācijām no politiskā viedokļa, bet arī tāpēc, ka tas palīdz risināt konkrētas problēmas. Minēšu piemēru. Nesen radās problēma saistībā ar traģisku negadījumu – Latvijas jūrnieka nāvi uz kuģa Marokā. Kuģa īpašnieks nevēlējās pildīt saistības pret jūrnieka ģimeni. Pastāstīšu, kā problēma tika atrisināta. Mēs kā arodbiedrība vērsāmies pie kolēģa Spānijā, kurš pēc nacionalitātes ir marokānis, savukārt tas sazinājās ar saviem tautiešiem Marokā. Tā kā arodbiedrību kustība šajā valstī ir vāji attīstīta un mēs nevarējām jautājumu risināt nepastarpināti ar arodbiedrību, tika izraudzīts šāds ceļš. Tā nu trijstūris Latvija – Spānija – Maroka pēc ilgām peripetijām jautājumu atrisināja. No tā izriet secinājums: tā kā problēmas jūrniekiem var rasties jebkurā zemeslodes vietā, arodbiedrību darbības pamatā vienmēr būs solidaritāte.

– Pēc jūsu izteikumiem, arodbiedrības ēkai gan pamatiem, gan stāviem, gan jumtam jābūt būvētiem no tāda materiāla kā solidaritāte. Mūsu arodbiedrība aktīvi piedalījās Latvijas Brīvo arodbiedrību savienības (LBAS) rīkotajās akcijās. Cik stipra un droša ir šī Latvijas arodbiedrības organizāciju ēka, vai tajā nav plaisu?

– Nevaru teikt, ka pamati mums būtu monolīti, tajos neapšaubāmi ir arī plaisas. Bet šo plaisu cēlonis nav tikai tas, ka arodbiedrību vadība, iespējams, nav pietiekami profesionāla, ļoti daudz ir atkarīgs no pašiem arodbiedrību biedriem. Paši par sevi mēs, cilvēki, neizjūtam īpašu noslieci uz solidaritāti, tāpēc ka solidaritāte nozīmē gatavību palīdzēt otram ne tikai tad, kad jums abiem ir slikti, bet arī tad, kad tev pašam ir labi. Šajā gadījumā tā ir piespiedu solidarizēšanās.

Protams, mūsu jūrnieki ir piedalījušies akcijās, aizstāvot gan pensionāru, gan mediķu un skolotāju tiesības. Ja reiz mēs esam LBAS biedri, mums jāpieņemam tamlīdzīgās solidaritātes akcijas.

Gribu piebilst, ka ne velti mēs pirms dažiem gadiem veicām savas arodbiedrības biedru pārreģistrāciju. Tādējādi LTFJA nostiprināja savas rindas, cēla arodbiedrības biedru disciplīnu, tāpēc tagad ir daudz vieglāk mūsu cilvēkus uzaicināt uz demonstrāciju, vieglāk iesaistīt arodbiedrības akcijās. Manuprāt, mūsu arodbiedrība izceļas ar savu organizētību. Protams, arī mēs veicam zināmu darbu, lai organizētu jūrniekus citu nozaru darbinieku arodbiedrības akciju atbalstam.

– Ko vēl jūs gribētu pastāstīt mūsu lasītājiem?

– Kad runājam par arodbiedrību, mums jāsaprot, ka runājam par daudzām un dažādām funkcijām, sākot no sarunām ar kuģu īpašniekiem un beidzot ar koplīgumu slēgšanu. Vēlreiz uzsvēršu, ka koplīgums ir kuģa īpašnieka un arodbiedrības līgums. Ja nav arodbiedrības, nav arī koplīguma. Šobrīd 90% un varbūt pat vairāk Latvijas jūrnieku strādā, pamatojoties uz kuģu īpašnieku un arodbiedrības savstarpēji noslēgto koplīgumu nosacījumiem. Jā, dažkārt, bet ļoti reti koplīgumu ir slēgusi nevis Latvijas jūrnieku, bet gan, teiksim, vācu vai angļu jūrnieku arodbiedrība. Šajā gadījumā svarīgi ir tas, ka koplīgumu parakstījusi arodbiedrība – ITF biedre. Tātad uz jautājumu, kāpēc vajadzīga arodbiedrība, mēs varam atbildēt īsi un skaidri: ja jūrnieks vēlas strādāt tikai un vienīgi pēc individuāla kontrakta, tas ir, paņemt tīru papīra lapu, apsēsties aci pret aci ar kuģa īpašnieku un, nebaidoties kaut ko palaist garām, pats tirgoties par nosacījumiem un pēc tam, ja līguma nosacījumi netiek ievēroti, viens pats arī aizstāvēt savu taisnību, arodbiedrība viņam nav vajadzīga. Bet, ja mēs vēlamies, lai būtu koplīgums, tad mums jāsaprot, ka tam juridiski nepieciešama arodbiedrība. Tātad arodbiedrības pirmā funkcija – koplīgumu slēgšana. Otrā – labvēlīgas vides veidošana darba tirgū: likumdošanas bāzes izstrāde, darbs ar kuģu īpašniekiem, darbs ar ILO. Uzskatu, ka MLC konvencijas izstrāde un ieviešana par 50% ir ITF nopelns, citiem vārdiem, arodbiedrību nopelns.

Paralēli šiem darbiem LTFJA darbojas kā juridiskais birojs saistībā ar jūrnieku sūdzībām. 2013. gads nebija izņēmums. Jūrniekiem radās dažādas problēmas – viens otrs nesaņēma algu, netika norakstīts no kuģa, bija arī traumas. Diemžēl traumu skaits pieaug, nesamazinās arī jūrnieku nāves gadījumu skaits. Visi šie jautājumi nonāk LTFJA, un mēs tos risinām, jo vairākus gadījumus ir nepieciešama arodbiedrības juridiska iejaukšanās.

Diemžēl 2013. gadā arodbiedrībai nācās pret dažiem kuģu īpašniekiem celt prasību tiesā, kā rezultātā tika arestēti astoņi kuģi. Rupji darblīgumu nosacījumu pārkāpumi, tādi kā darba algas nemaksāšana, liek arodbiedrībai līdztekus citiem kuģu īpašnieku ietekmēšanas pasākumiem izmantot arī jūrnieku likumīgo tiesību tiesisko aizsardzību, kas izpaužas kā vērsšanās Latvijas tiesu instancēs un kuģu aizturēšana Latvijas Republikas jurisdikcijā esošajos ūdeņos.

2013. gada sākumā arodbiedrībā vērsās jūrnieki, LTFJA biedri, no kuģa “Arzu Express” (Sentkitsas un Nevisas karogs), kurš tobrīd atradās Rīgas ostā. Jūrniekiem jau pusgadu nebija maksāta alga. Arodbiedrība iesaistījās darba strīda risināšanā, bet kuģa īpašnieks uz tās izteiktajiem priekšlikumiem nereaģēja, tāpēc nācās vērsties tiesā, kā rezultātā kuģis tika arestēts. Šobrīd tiesu izpildītāji ir izlikuši “Arzu Express” pārdošanā.

Vairākus mēnešus neizdevās panākt vienošanos ar kuģa “Falcon” (Belizas karogs) īpašnieku par algas izmaksu mūsu arodbiedrības biedriem, tāpēc

LTFJA nācās vasarā vērsties tiesā un panākt kuģa aizturēšanu Rīgas ostā. Pēc šāda arodbiedrības soļa kuģa īpašnieks, saprazdams, ka konflikta turpināšana tikai padziļinās problēmu un palielinās zaudējumus, parakstīja vienošanos ar arodbiedrību un samaksāja apkalpes locekļiem algas parādu.

2013. gada rudenī ar tiesas lēmumu Liepājā tika arestēts kuģis "Skadi" (Dominikas karogs), kura īpašnieks arī nebija samaksājis apkalpei algu. Tā kā kuģa īpašnieks ignorēja aicinājumu brīvprātīgi samaksāt algas parādu, tiesu izpildītājs, pildot tiesas lēmumu, izsludināja kuģa pārdošanu izsolē. 27. decembrī notika izsole, un kuģis tika pārdots. Izsolē kā likumīgi jūrnieku pārstāvji piedalījās Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības darbinieki. 2014. gada sākumā Kurzemes apgabaltiesa apstiprināja izsoles rezultātus, un no "Skadi" pārdošanā iegūtās naudas jūrniekiem tiks izmaksāta alga.

– Kā zināms, arodbiedrība ne tikai pilda savus tiešos uzdevumus, vēl ir arī svētki sievietēm, atbalsts Latvijas bērnu namiem, palīdzība biedrības "Enkurs" pensionāriem, stipendijas jūrniecības mācību iestāžu pirmkursniekiem, metodoloģiskie materiāli, lai atvieglotu jūrniekiem nodokļu deklarācijas iesniegšanu...

– Tam vēl varētu pievienot kādu duci lietu, ko mēs darām, sākot no visiem labi zināmā krājaizdevu sabiedrības "Jūrnieku forums" projekta, kam 2014. gadā apritēs 15 gadu. Tad vēl – visu 2013. gadu ir organizētas jūrnieku un viņu sievu profilaktiskās medicīniskās apskates poliklīnikā "Via-Una".

Protams, ja ņemsim Rietumvalstu arodbiedrības, tām varbūt arī nebūs saprotams, par ko mēs runājam, jo tās ir vairāk koncentrējušās uz sarunām ar valdību, ar darba devējiem. Bet mums, ņemot vērā, ka ekonomiskā situācija valstī ir nedaudz citādāka, nākas pievērsties plašākam jūrnieku dzīves un darba jautājumu lokam. Plus vēl tradīcijas, piemēram, svētku eglītes bērniem. Vēsturiski iegājies, ka tās rīko arodbiedrība, un mēs nevēlamies lauzt šo labo tradīciju.

Projekti nāk un iet. Mums bija latviešu un angļu valodas apgūšanas projekti, tie aizgāja, vietā ir nākuši citi. Cilvēki arodbiedrībā strādā un domā, kā vēl uzlabot pakalpojumus, ko vēl piedāvāt jūrniekiem.■

Pierakstīja Vladimirs Novikovs,
izdevuma "Jūrnieku Vēstnesis" galvenais redaktors

"PUIKAS VIENMĒR BIJUŠI MŪSU PRIORITĀTE"

Ilzes un Raimonda Žabovu ģimenē izauguši divi dēli, kuri izlēmuši savu dzīvi saistīt ar jūru – vecākais brālis Raivis (28) ir kapteiņa otrais palīgs, bet Mārcis (22) studē Latvijas Jūras akadēmijā. Līdz tam, ja arī ģimenei bijusi kāda saistība ar jūrniecību, tad tikai, iespējams, kaut kad sen sen...

Tētis ir Bauskas Valsts ģimnāzijas direktors, beidzis kādreizējo Fizikultūras institūtu, bet māmiņa savulaik izmācījusies par feldšeri, pirms desmit gadiem ieguvusi bakalaura grādu psiholoģijā, tagad studē maģistrantūrā. Ilze strādā Valsts probācijas dienestā un arī Vecumnieku cietumā. No kurienes tad abiem dēliem interese par jūru?

BĒRNI IR SAVU VECĀKU SPOGULIS

Raimonds: "Raivis mums līdz pēdējam brīdim neteica, kur domā studēt. Kad beidzot pateica, tad piebilda – ja neiziešu ārstu komisiju (bērībā abi zēni slimoja ar astmu), tad gadu strādāšu un stāšos nākamgad atkal! Tad arī mēs sapratām, ka tas ir viņa mērķis, viņš ir cieši nolēmis un savu panāks."

Ilze: "Pārsteigums jau bija liels. Taču es atcerējos savu jaunību, kad beidzu medicīnas skolu, pie mums nāca pārstāvji no toreizējās Baseina slimnīcas un aicināja pieteikties darbā uz kuģiem. Biju pārliecināta – ja man nebūtu pieprasījums no Bauskas slimnīcas, es noteikti pieteiktos, man tas šķita tik interesanti un eksotiski – iespēja ceļot un redzēt tālas zemes! Tā jau laikam ir, ka bērni bieži vien realizē mūsu



nerealizētos sapņus. Mārcis toties vispirms iestājās Stradiņa universitātē, lai mācītos par protēzistu – arī mans ne līdz galam realizētais sapnis par medicīnu...”

Raimonds: “Patiesībā jau bērni ir savu vecāku spogulis. Mums tā ceļošana vienmēr ir bijusi aktuāla, un puikas no mazām dienām visur ņemti līdzī. Braucu uz tūrisma mačiem – puikas līdzī, gulēja teltīs vēl pavisam maziņi. Mums

vienmēr patikuši braucieni ar laivām – arī puikas līdzī. Toreiz jau nebija ne tādu laivu, ne tāda drošības aprīkojuma kā tagad, visādi ir gājis, reiz gandrīz sievu noslīcināju, tomēr neizdevās... Turklāt dēli jau no mazotnes nodarbojās ar sportu, tas tomēr ieaudzina disciplīnu, rēķināšanos ar pārējiem un arī palaušanos uz otru.”

Ilze: “Esam mēģinājuši ieaudzināt puikām atbildības izjūtu, sakārtotību. Mums vienmēr licies, ka tas ir ļoti svarīgi.”

Raimonds: “Tā nu var teikt, ka esam neapzināti to lietu tā virzījuši... Nē, tas nebūs pareizi, tomēr jau apzināti! Nedomājām nekad, ka viņi kļūs par jūrnikiem, tomēr tas, kā bērni tiek audzināti, notiek apzināti.”



Raivis un Nelda.

UZ KUĢA LAIKS SADALĪTS PA MINŪTĒM

Kad atstāstu Raivim sarunu ar vecākiem, viņš brīdi padomā un tad saka: “Patiesībā jau pie vainas ir tētis. Viņš mūs no mazotnes ir virzījis uz to, lai nodarbojamies ar sportu. Tā nu man, tāpat vēlāk brāļim, visas brīvdienas pagāja, braukājot uz spēlēm pa visu Latviju un ne tikai, mājās bijām ļoti reti. Tā esmu pieradis, zināju, ka arī profesiju izvēlēšos tādu, kur nav jāsēž uz vietas. Man padomā bija divas lietas – armija vai jūra. Zvanīju, šķiet, tas bija jūnijā, uz Aizsardzības akadēmiju, tur, lai iestātos, bijā jākārtο kādi testi, bet tos bija vajadzējis kārtot jau maijā. Tā nu atlika jūra. Priekšstata man nebija nekāda – tikai tik, cik no filmām par kruīzu kuģiem. Taču jāsaka, ka tas, ko akadēmijā māca, ir viens, bet tas, ko vajag darbam uz kuģa, pavisam cits. Vērtīgākais, ko iemācījies akadēmijā, bija angļu valoda un astronomija. Protams, reāli no astronomijas jau šodien izmanto tikai atsevišķus sīkumus, bet lekcijas bija ļoti interesantas,



Raivis darbā.

pasniedzēja mācēja piesaistīt. Taču, nonākot uz kuģa, svarīgākais ir klausīties un mācīties, ko stāsta pieredzējušie jūrnieki – tās tad arī ir tās zināšanas, kas vēlāk noderēs darbā.”

Pirmajā praksē Raivis nokļuva uz “Latvijas kuģniecības” tankkuģa, bet nu jau septiņus gadus viņa darbs saistīts ar firmu “Dockwise” un “Heavy Lift” kuģiem. Jau pēc pirmās prakses Raivis nokārtoja nepieciešamos dokumentus, lai strādātu par matrozi, un izmantoja jebkuru iespēju, lai studiju laikā dotos jūrā. Arī sava augstskolas izlaiduma laikā Raivis bija jūrā, bet tas jau Jūras akadēmijas studentiem nav nekas neparasts.

Uz jautājumu, vai Raivis plāno savu karjeru, lai kļūtu par kuģa kapteini, viņš atbild: “Kad biju trešais palīgs, plānoju, kā kļūt par otro, tagad varu plānot, kā kļūt par vecāko. Uzskatu, ka visam jānotiek īstajā laikā. Es redzu, kā tas ir ar ukraiņu stūrmaņiem – viņi kļūst par virsniekiem vienkārši nepieklājīgi ātri, nereti jau 19 gadu vecumā, un tad sāk izbaudīt savu varu un izturas pret padotajiem vienkārši kā cūkas. Nav dzīves pieredzes un sapratnes par lietām.”

Strādājot uz “Heavy Lift” kuģiem, kontraktu garums parasti ir četri mēneši. Tieši ilga laiks prom no mājām ir visgrūtākais, atzīst Raivis. “Laiks uz kuģa man ir sadalīts pa minūtēm, sevišķi tad, kad braucam ar kravu – tad mums sešas stundas ilgst sardze, sešas stundas ir brīvas. Man parasti ir nakts sardzes, un tad es zinu, ka tikos un tikos dzeršu tēju, tikos un tikos ēdīšu,



Raivis uz komandtiltiņa.

kad sardze beidzas, tad man ir konkrēts laiks dušai, laiks kādai seriāla sērijai, laiks gultai un grāmatai. Viss pa minūtēm – man tā ir vieglāk. Kad esam ostā, sardze ir četras stundas, astoņas brīvas, un tad, protams, laika vairāk, varu arī aiziet uz sporta zāli vai baseinu. Kad sākas jauns kontrakts, ir jāpieslēdzas uzreiz. Piemēram, kuģis ir Singapūrā, pārlidojums aizņem turpat 24 stundas, tad dokumentu nokārtošana ar imigrācijas iestādēm, un tad tu nonāc uz kuģa, sākas tava sardze, un tev tur ir jābūt. Vēl trakāk, kad maina amatu, kļūstot no kapteiņa trešā palīga par otro. Man bija divas vai trīs stundas laika, lai pārņemtu lietas un sāktu pildīt savus jaunus pienākumus. Jūrā jau darbs ir monotons, bet ostās ir grūti – pārbaudes, dokumenti, kravas uzņemšana, tāpat pārtika un viss cits kuģim un apkalpei nepieciešamais.

Mēs kuģojam tur, kur ir naftas atradnes – Singapūra, Āfrikas kreisais krasts, Ķīna, Persijas līcis, Meksikas līcis, arī Austrālija. Jā, arī pa tā saucamajiem pirātu rajoniem. Vistrakāk jau bija 2009., 2010. gadā, tagad kļūst drusku mierīgāk. Mūsu kravas ir ļoti dārgas, tādēļ uz kuģiem drošība ir augstā līmenī. Mūsu kuģi ir zem Holandes karoga, vēl nesen uz Holandes kuģiem bija aizliegts pārvadāt ieročus. Tagad tas ir atļauts. Holandes Aizsardzības ministrijā ir izveidots speciāls departaments, kas nodarbojas tieši ar šiem jautājumiem. Ir noteikti punkti, kur mēs uzņemam bruņotas patruļas, parasti četrpadsmit līdz sešpadsmit cilvēkus, divi no viņiem ir ārsti. Ir ļoti siki izstrādātas

procedūras, kas jādara viņiem, kas mums. Sardzes laikā uz tiltiņa atrodas arī kāds no patruļas vīriem, tad arī izrunājamies par visu ko. Varu tikai teikt: esmu redzējis filmas par pirātiem, piemēram, "Kapteinis Filips", bet tas, ko rāda filmās, un kā ir īstenībā – tās ir divas dažādas pasaules."

DRAUGI PĀRMET – KĀPĒC NEATRUNĀJI BRĀLI?

Ar Mārci tikos, pirms viņš devās savā pirmajā praksē uz kuģa – pirmajā, turklāt ļoti ilgajā reisā.

"Mani vienmēr piesaistījušas tādas netradicionālas, neparastas lietas. Vispirms gribēju kļūt par lidmašīnas pilotu, bet Latvijā šo profesiju nevar apgūt. Bija doma arī par armiju. Kad pabeidzu vidusskolu, iestājos Stradiņa universitātē un sāku mācīties protezēšanu, tā arī man šķita tāda netradicionāla lieta. Sāku mācīties, pievērst uzmanību tam, ko pasniedzēji stāsta par perspektīvām, sāku vairāk interesēties par darba iespējām pēc studiju beigšanas un jau oktobrī sapratu, ka ar darbu būs ļoti grūti. Tā pēc pirmā kursa izstājos un sāku mācīties Jūras akadēmijā. Daudz runāju ar brāli, kopīgi domājām, taču viņš man konkrētu padomu nedevis, teica – tas jāizlemj tev, ja esi pārliecināts, tad tā arī dari.

Bet man tad jau vairs šaubu nebija," stāsta Mārcis.

"Mārcim brālis vienmēr bijis liela autoritāte. Viņš mums ir teicis – cik labi, ka neesmu vienīgais. Paldies, ka man ir tāds brālis!" sarunā ar puisi vecākiem sacīja Raimonds.

Taču Raivis, kad sākam runāt par jaunāko brāli, ilgi klusē un tad saka: "Tā jau laikam bija, ka es necentos viņu



Mārcis un Linda.

pārliecināt, jo uzskatīju, ka cilvēkam pašam jāizdara sava izvēle. Tagad to drusku nožēloju. Arī visi mani draugi, kas iet jūrā, prasa – nu kāpēc tu brāli neatrunāji? Mārcim ir draudzene, un es zinu, cik tas ir grūti – tie garie reisi, prombūtne no mājām. Var gadīties, ka arī es ar brāli netikšos ļoti ilgi. Kad viņš devās praksē, sarēķinājām, ka droši vien tiksimies tikai pēc gada. Tas ir pavisam draņķīgi."

Tā nu esam nonākuši pie smagākā jautājuma.



Mārcis – topošais stūrmanis.

“Mēs ta mēs, skaidrs, ka esam laimīgi, kad bērni pie mums atbrauc, taču man visvairāk sāp sirds par meitenēm,” atzīstas Ilze, domājot par vedeklu Neldu un Mārča draudzeni Lindu. Raivis 2011. gadā apprecējās ar skolas gadu paralēlklases meiteni Neldu, arī Mārcis jau ilgu laiku draudzējas ar bijušo klases biedreni.

“Patiesībā man ir prieks par Neldu, par tiem ilgajiem gadiem, kopš viņi ir kopā, par to atbalstu, ko viņa sniedz Raivim. Arī par to, ka viņa visu laiku mācās, pilnveido sevi, attīstās. Lindai Mārča ilgā prombūtne ir pirmais nopietnais pārbaudījums. Taču spēja izturēt šādus pārbaudījumus noteikti ir stabilai ģimenei pamatā,” tā Ilze.

Mārcis ir lakonisks: “Linda mani atbalsta, viņa zināja, ka pienāks brīdis, kad es došos jūrā. Kā viss būs, tad jau redzēs.”

Bet Raivis ir pārliecināts – būt jūrnika sievai ir ļoti grūti. “Vissmagākais ir tas vakars pirms došanās četru mēnešu garā reisā. Mēs tad abi sēžam un pat nerunājam. Smagi.”

Raimonds un Ilze kopā nodzīvojuši gandrīz trīsdesmit gadus. “Pacietība, savstarpēja pielāgošanās,” prāto Raimonds, jautāts par to, kas ir viņu laulības pamatā. “Spēja saskatīt otrā to, kas nav tevī pašā. Cieņa. Un, protams, puikas,” piebilst Ilze. “Jā, protams, puikas, viņi vienmēr ir bijis mūsu kopīgais mērķis un mūsu prioritāte,” piekrīt Raimonds. “Ilze vairāk ir upurējusi savu karjeru ģimenei un bērniem,” viņš atzīst.

Taču Ilze pati domā citādi: "Vienam ir jāuzņemas vairāk atbildības vienu brīdi, otram atkal citreiz. Sieviete ir jāsaprot, kas viņai kurā brīdī ir svarīgākais. Es esmu vecmodīga, esmu pārliecināta, ka sieviete tomēr ir tā, kurai jāuztur tas ģimenes pavards – tas ir vajadzīgs bērniem. Būt mātei – tā ir prioritāte."

PIEJŪRAS PILSĒTA BAUSKA

Jāsaka gan, ka Raimonda saistība ar jūras lietām ir ne tikai kā divu jūrnieku tēvam. Jau astoto gadu Bauskas Valsts ģimnāzija, pirms tam Bauskas 1.vidusskola, piedalās jūrniecības nozares konkursā vidusskolēniem "Enkurs", turklāt tā laikiem ir vienīgā no "Enkura" skolām, kur komandu gatavo pats skolas direktors. Baušķeniekus konkursā nevar nepamanīt, tā ir Komanda – disciplinēta, organizēta, par sevi pārliecināta, spējīga sadarboties un koncentrēties. Pa šo laiku trīs reizes izcīnīta otrā un trīs reizes pirmā vieta. Taču galvenais ir tas, ka no šīs skolas gandrīz ik gadu Jūras akadēmijā iestājas vismaz viens vai vairāki absolventi. "Enkura" organizatori jokojot mēdz teikt: piejūras pilsēta Bauska.

Arī Mārcis visus trīs vidusskolas gadus ir piedalījies konkursā. "Protams, tas, ko māca akadēmijā, ir pavisam kas cits, taču skolēnus jūrnieka profesijai "Enkurs" noteikti piesaista," saka topošais stūrmanis.■

Sarma Kočāne

KUGOŠANAS DROŠĪBA PIRĀTU RAJONOS

IMO ir asi vērsusies pret jūras pirātismu un veikusi virkni pasākumu, lai mazinātu pirātu uzbrukumus un novērstu to radītos draudus. IMO, Eiropas Savienības, NATO kopdarbība un kopīgas stratēģijas veidošana ar kuģošanas biznesā iesaistītajām kompānijām ir devusi kaut nelielu, tomēr pozitīvu rezultātu un palīdzējusi samazināt spriedzi karstajos rajonos. Tomēr apmierinātībai nav pamata, jo pati problēma nav atrisināta. Ja nedaudz mierīgāk kļuvis vienā rajonā, tad citā pasaules daļā pirātisms ir aktivizējies, it īpaši Adenas līcī un Indijas okeānā, kā arī pie Rietumāfrikas un Centrālās Āfrikas krastiem. Par to, ka pirātisms ir problēma un kuģošana pirātu apdraudētajos rajonos bīstama, liecina arī apdrošinātāju reakcija – apdrošināšanas izmaksas šeit pieaugušas desmitkārtīgi.

KĀ AIZSTĀVĒTIES UN CĪNĪTIES PIRĀTU UZBRUKUMA GADĪJUMĀ?

Par to daudz diskutēts visdažādākajos līmeņos. Starptautiskās organizācijas iesaka pašai kuģa apkalpei veikt visu iespējamo, lai padarītu savu kuģi drošāku. Tomēr kuģubūves eksperti ir visai skeptiski noskaņoti pret šādu pasākumu un piesardzīgi vērtē kuģu notīšanu ar dzeloņstieplēm, durvju stiprināšanu, pieliekot tām papildu smagumu, un citus tamlīdzīgus pasākumus, jo tirdzniecības kuģu projektēšanā un būvē tiek ievērots princips – tiem jābūt maksimāli drošiem, lai kuģa apkalpe vajadzības gadījumā iespējami ātri un bez šķēršļiem varētu pamest kuģi. Eksperti uzskata, ka, padarot kuģi it kā grūtāk pieejamu pirātiem, tiek nodarīts kaitējums kuģošanas drošībai kopumā.

KAS ATLIEK?

Bruņoties. Bet pret to iebilst IMO, kas saka *nē* jūrnieku apbruņošanai! Izmantot šaujamieročus apkalpes personīgai vai kuģa aizsardzībai ir ļoti bīstami. Kapteiņiem, kuģu īpašniekiem un operatoriem jāapzinās, ka kuģi, kas iebrauc kādas valsts teritoriālajos ūdeņos vai ostās, tiek pakļauti šīs valsts tiesību aktiem. Jāpatur prātā, ka šaujamieroču ieviešana var būt aizliegta, tāpēc tieši kapteinim var nākties atbildēt par nelikumīgajām darbībām. Šaujamieroči var radīt apdraudējumu arī tad, ja kuģis pārvadā viegli uzliesmojošas vai cita veida bīstamās kravas. Paliek iespēja slēgt līgumu ar bruņotu drošības personālu. Bet te atkal jāatceras, ka bruņota drošības personāla (PCASP) nolīgšana uz tirdzniecības vai zvejas kuģiem ir kara valsts kompetence, tāpēc kapteiņiem, kuģu īpašniekiem un operatoriem vajadzētu sazināties ar kara valsti un noskaidrot,

kāda ir tās politika attiecībā uz bruņota drošības personāla klātbūtni uz kuģa. IMO vienmēr un visur uzsver un atgādina, ka nekādā gadījumā nemainīs savu nostāju – jūrnieki nedrīkst būt bruņoti, bet par bruņota drošības personāla izmantošanu lēmums jāpieņem kuģa īpašniekam, sazinoties ar karoga valsti. Visos gadījumos ļoti svarīgi ir detalizēti izvērtēt visus iespējamos riskus un pieņemt pareizāko lēmumu.

NO KAPTEIŅA PIEREDZES



Kapteinis Džeimss Stapls 1979. gadā absolvēja Masačūsetsas Jūras akadēmiju un 17 gadus ir nostrādājis par kapteini uz militārajiem kuģiem. Tagad kapteinis Stapls ir pieaicināts par ekspertu starptautiskā pirātisma jautājumos un ir viens no tiem, kuri ir pārliecināti, ka tieši bruņota pretošanās pirātiem ir efektīva un dod vislabākos rezultātus.

Džeimss Stapls: "Vēl tikai pirms simt gadiem lielgabali uz kuģiem bija pašsaprotama lieta, un tieši tie aizkavēja un atturēja pirātu uzbrukumus. Kapteiņiem bija brīvas rokas, lai aizsargātu savu kuģi un komandu. Tie laiki ir aizgājuši, un tagad kapteiņiem ir atņemta iespēja ar šaujamieročiem aizstāvēt savu kuģi. Ko reālā pirātu uzbrukuma situācijā var palīdzēt ASV Kongress, Krasta apsardze un ANO pretpirātisma konference? Neko!"

Kapteinis ir dumpinieks un iebilst pret ANO pretpirātisma programmu. Uzstājoties tādos ziņu kanālos kā MSNBC, Fox, CNN, BBC, viņš pauž viedokli, ka šaujamieroči vai bruņota apsardze uz kuģa ir nepieciešami, un stāsta, kā viņam izdevies atvaīrīt vairākus pirātu uzbrukumus.

Džeimss Stapls: "Puspiecos no rīta mani pamodināja vecākais palīgs, kurš ziņoja, ka mūsu kuģim strauji tuvojas mazāks kuģis. Mēs bijām 30 kilometru attālumā no krasta, tuvumā neviena, un visas pazīmes liecināja, ka mums tuvojas pirāti. Kad uzkāpu uz tilta, pirāti jau bija divas līdz trīs pēdas no mūsu korpusa. Mēs ar dažādiem paņēmieniem centāmies viņus atbaidīt, bet viss velti. Visbeidzot es raidīju pirātu virzienā divus brīdinājuma šāvienus no savas "Browning Hi Power" 9 milimetru pistoles. Un tas nostrādāja, pirāti saprata, ka pie mums vairs nav ko meklēt... Tagad starptautiskās jūras spēku vienības patulē Adenas līča ūdeņos, lai mēģinātu aizkavēt pirātismu. Bet tas ir tas pats, kā meklēt moskītu futbola laukumā, jo platība ir pārāk milzīga, tāpēc aizsardzība ir jāsāk tieši uz kuģa."

KAM UZTICĒT IEROCI?

Kapteinis Stapls uzskata, ka kuģa augstākajiem virsniekiem jābūt apbruņotiem, bet ierindas jūrnieki nedrīkst būt bruņoti.



Džeimss Stapls: “Strādājot militārajā jūras dienestā, pats personiski esmu pārliecinājies, ka no divdesmit cilvēkiem, kas pretendē kļūt par kara jūrniekiem, labi ja trīs četri ir šim darbam derīgi un viņiem var uzticēt ieročus. Tā ir milzīga atbildība. Uzskatu, ka vecākajiem tirdzniecības flotes virsniekiem vajadzētu iziet īpašu apmācību, lai viņi spētu rīkoties uz kuģa ārkārtas situācijās, tomēr esmu pārliecināts, ka īpaši sagatavota bruņota apsardze ir labākais no variantiem. Kad šie puiši ir uz kuģa, kapteinis var teikt – jūs rīkojieties atbilstoši situācijai, bet es vadīšu kuģi.”

KĀ AIZSTĀVĒT KUĢI?

Kapteinis Džeimss Stapls ir patiesi nobažījies par kuģošanas drošību. Un ne tikai pirātu dēļ. “Atklāt iespējamus uzbrukumus, vienmēr būt gatavībā, dzīvot nemitīgā spriedzē – tas apkalpēm ir ļoti nogurdinoši,” viņš saka. “Apkalpes drošība fiziska noguruma situācijā ir apdraudēta. Kad es sāku strādāt flotē, mums bija 42 cilvēku apkalpe. Tagad uz tāda paša kuģa apkalpe ir sarukusi līdz 19 vai vēl mazāk cilvēkiem. Jūrnieki ir pārslogoti. Ir nepieciešams uzlabot aprīkojumu, ieviešot, piemēram, infrasarkanu staru vai termiskā attēla sistēmas, lai apkalpe labāk spētu identificēt pirātu uzbrukumus.

Katra kapteiņa pienākums ir gādāt par apkalpes drošību, un tas jā dara jebkuros apstākļos. Jūrā iet ir bīstami, jo pastāv iespēja, ka kuģis var nogrimt, jūrnieks var noslīkt, var izcelties ugunsgrēks. Lai tas nenotiktu, ir jāievēro stingras prasības. Bet kā lai kapteinis garantē drošību savai apkalpei un aizsargā to pret pirātiem? Ja nu vienīgi ar ieroci pret tiem, kas cenšas nokļūt uz kuģa. Un tas darbojas!”■

LATVIJAS JŪRNIEMI IZGLĀBJ 102 SENEGĀLIEŠU BĒGLUS

2013. gada rudens nogalē Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības biedrs matrozis Maksims Boicovs nokāpa no gāzvedēja "Gas Grouper", lai krastā baudītu atvaļinājumu. Pēdējā reisa laikā viņš kopā ar citiem apkalpes locekļiem bija piedalījies Senegālas bēgļu glābšanā. Lūk, ko viņš pastāstīja par šo notikumu:

– 10. septembra pievakarē gāzvedējs "Gas Grouper", uz kura gandrīz visa apkalpe bija Latvijas jūrnieki, izgāja no Tunisas ostas. Jau pēc pāris stundām kapteinis no Itālijas Krasta apsardzes saņēma ziņu, ka mūsu rajonā nelaime piemeklējusi laivu ar afrikāņu bēgļiem un neviena cita kuģa, izņemot "Gas Grouper", tuvumā nav.

TĀLĀ CEĻĀ AR GUMIJAS LAIVU

Mūsu kapteinis uzreiz mainīja kursu, un kuģis pilnā gaitā devās uz norādīto vietu, ko sasniedzām pēc pāris stundām. Skatoties binoklī, šķita, ka garajā gumijas laivā ir kādi divdesmit līdz trīsdesmit cilvēki, bet, kad piegājām tuvāk, pārdzīvojām īstu šoku: ar nedrošo peldlīdzekli tālajā jūras braucienā bija devušies vismaz simt cilvēku! Garā gumijas laiva izskatījās pēc milzu čūskas. Cilvēki bija tik cieši piespiedušies cits pie cita, ka it kā saplūda kopā, veidojot robotu rakstu uz "superčūskas" muguras, kura locījās viļņos. Laiva bija kļuvusi nevadāma un dreifēja. Laika apstākļi nebija īpaši piemēroti glābšanas operācijai – vējš, augsti viļņi. Ar grūtībām padevām tauvu un pievilkām laivu tuvāk



mūsu bortam. Sacēlās neiedomājams troksnis, kad vairāk nekā 100 cilvēku visi reizē skaļās balsīs steidza mums pavēstīt, ka viņi ir no Senegālas un ka laivai sabojājies motors. Vēlāk izrādījās, ka laivā kopā ar senegāliešiem bija arī viens turks un daži arābi.

UZ PRIEKŠU UN AUGŠĀ PA TRAPU!

Mēs nolaidām trapu un pievilkām pie tā gumijas laivu. Kapteiņa vecākais palīgs nokāpa lejā un, kliegdams megafonā, aicināja cilvēkus nekāpt uz trapa visiem reizē, bet gan grupās pa desmit cilvēkiem. Taču senegāliešus bija pārņēmusi panika, un viņi grūstīdamies, līdzdami cits citam pāri un lauздami trapa margas mēģināja tikt uz kuģa. Kad viens no trokšņainā bara iekrita ūdenī, viņu ātri ievilka atpakaļ laivā un pamatīgi iekaustēja, lai turpmāk vairs prātā nenāktu līst pāri nelai mes biedru galvām.

Lai trapu pilnībā nesalauztu, to pacēla, un kapteiņa vecākais



Avarējusi gumijas laiva pie gāzvedēja borta.



Drīz viņi kāps velkonī.





Atkalredzēšanās pēc vairākiem mēnešiem. Oksana un Maksims Boicovi Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnīeku arodbiedrības birojā. Viņi kopā mācījās Rīgas 92. vidusskolā.

palīgs ņemās cilvēkiem laivā skaidrot, ka viņiem jāievēro kārtība. Tikai pēc tam evakuācija sāka norisināties puslīdz organizēti.

Uzkāpuši uz klāja, cilvēki krita no kājām aiz noguruma. Pēc viņu juceklīgā stāstījuma grūti bija saprast, cik ilgu laiku viņi atradušies jūrā, skaidrs bija tikai viens – jau diennakti senegālieši bija pavadījuši bez dzeramā ūdens. Uz gāzvedēja viņi to, protams, uzreiz dabūja.

Jūrā bija devušies bēgļi pašos spēka gados – 20–25 gadus veci, vecākajiem varēja būt ap trīsdesmit.

Bēgļu laiva tika pacelta uz kuģa, dzinējs bija bojāts, laivā atradās desmit tukšas degvielas kannas.

Radās jautājums, kā senegālieši bija pārraidījuši nelaimes signālu, ja mobilā telefona nevienam nebija. Tiesa, kad mēs vilkām laivu pie borta, viņi kaut ko meta jūrā, iespējams, arī telefonus.

Kad afrikāņi kāpa uz kuģa, mūsu virsnieki viņus skaitīja. Lai gan izglābtie apgalvoja, ka braucienā devušies 110 cilvēki, uz kuģa uzkāpa 102. Astoni bija kaut kur pazuduši gumijas laivas klejojumos pa vētraino jūru.

VIESMĪLĪGAIS GĀZVEDĒJS

Daži bēgļi bija ievainoti, viņiem tika sniegta pirmā medicīniskā palīdzība. Tad kapteinis deva rīkojumu izglābtos paēdināt. Un te sākās visistākie ķīviņi par to, kurš ir galvenais, kurš ieņems labāko vietu. Mēs aiznesām viņiem cepumus, konservus, augļus, ūdeni. Atkal uzliesmoja strīdi, pat ne strīdi, bet īsti kautiņi, nu jau par ēdienu. Stiprākie un drošākie sagrāba gandrīz visu, vājākie lasīja no grīdas to, kas bija pabiris. Mums kļuva pavisam neomulīgi – kā nekā viņu ir 102, bet gāzvedēja "Gas Grouper" apkalpē – tikai 21 cilvēks.

Pēc tam izglābtie pamazām sāka nomierināties, bet mums sākās speciālā "senegāliešu saredze" – pa divām stundām. Ja uz kuģa ir tik daudz svešinieku, vajag būt ļoti modriem. Gandrīz neviens negulēja, uzmanīja, lai naktī kāds neieklātu virsbūvē. Matroži dežūrēja uz klāja.

Ap pusnakti uz kuģa iestājās miers. "Gas Grouper" pēc Itālijas Krasta apsardzes norādījuma pilnā gaitā devās uz Sicīliju, lai nodotu Itālijai izglābtos.

ESI SVEICINĀTA, SICĪLIJA!

No rīta senegālieši jau bija attapušies no iepriekšējo dienu pārdzīvojumiem un sāka klejot pa kuģi. Uz gāzvedējiem ierīkota tāda smidzināšanas sistēma, lai gadījumā, ja gāze kādam nokļūst uz ādas, to varētu ātri noskalot ar ūdeni. Pie virsbīves atrodas divi dušas punkti, un no rīta mēs vedām turp savus "pasažierus" desmit cilvēku grupiņās. Iedevām ziepes. Viņi ilgi un cītīgi mazgājās, mazgāja drēbes.

Tad klāt bija brokastu laiks. Uzvārījām lielu katlu ar makaroniem un aiznesām to saviem "pasažieriem". Šoreiz viņi iztika bez kašķa, organizēti sastājās rindā ar saviem vienreiz lietojamiem šķīvjiem un saņēma katrs savu porciju. Aiznesām viņiem maisu izlietotajiem traukiem, bet velti – pēc ēšanas vienreiz lietojamie trauki bija izmētāti pa visiem kaktiem.

Jautājām izglābtajiem, kāpēc viņi pakļāvuši sevi tādām riskam, gumijas laiva taču nav piemērota kuģošana vētrā. Atbilde bija, ka viņiem nav ko zaudēt. Senegālā notiek karš, arī tur cilvēku kuru katru brīdi var nogalināt. Tā vismaz esot bijusi kaut kāda cerība nokļūt Eiropā.

Ap divpadsmitiem "Gas Grouper" sasniedza Sicīliju un apstājās reidā. Drīz vien ieradās Krasta apsardzes kuteris un velkonis, lai evakuētu senegāliešu bēgļus. Uz mūsu kuģa uzkāpa karavīri un ārsti. Viņi teica, ka pēc tam, kad būs izmeklējuši visus bēgļus, pados mums ziņu, vai starp tiem nav bijuši slimi. Izrādījās, ka viss ir kārtībā, afrikāņus itāliešiem bijām nodevuši mundrus un veselus.

Drīz vien velkonis ar senegāliešu bēgļiem devās uz Sicīliju, bet "Gas Grouper" turpināja pārtraukto reisu.■



"Gas Grouper" turpina reisu.

ZIEMEĻJŪRA: DROŠĪBAS APSVĒRUMI

No 2013. gada 5. līdz 7. martam Flensburgā (Vācijā) notika ACCSEAS (Kuģošanas pieejamības, efektivitātes, stabilitātes un ilgtspējīgas attīstības projekts) pirmā konference par tematu "E-navigācija – drošas kuģošanas garants Ziemeļjūrā". ACCSEAS projektā iesaistītas vienpadsmit organizācijas no Dānijas, Vācijas, Nīderlandes, Norvēģijas, Zviedrijas un Apvienotās Karalistes.

UZZIŅAI

ACCSEAS ir triju gadu projekts, kas palīdz risināt kuģošanas drošības problēmas Ziemeļjūras reģionā, lai samazinātu navigācijas risku. Tuvsatiksmes jūras transporta izmantošana kravu pārvadājumos sasaucas ar Eiropas transporta politikas izvirzītajām nostādnēm, kas palielinās kuģošanas intensitāti, tāpēc efektīvi un lietderīgi jūras navigācijas pakalpojumi nekad vēl nav bijuši tik svarīgi kā tagad.

ACCSEAS projekts palīdz risināt būtiskus šīs dienas un nākotnes jautājumus, lai nodrošinātu kuģošanas drošību Ziemeļjūrā un Baltijas jūras rietumu daļā, izmantojot e-navigāciju.

2012. gada decembrī Nīderlandē ACCSEAS projekta ietvaros pulcējās Ziemeļjūras lielāko ostu, kuģniecības kompāniju, navigācijas iekārtu piegādātāju pārstāvji, lai apzinātu un pārrunātu būtiskus jautājumus, kas var traucēt drošu kuģošanu Ziemeļjūrā un Baltijas jūras rietumu daļā.

Svarīgākie jautājumi, kas nodarbina speciālistu prātus: kā nodrošināt tilta virsnieku apmācību e-navigācijas izmantošanā, kā panākt e-navigācijas precizitāti, kā nodrošināties pret iespējamu e-navigācijas sistēmas pārrāvumu, kā panākt

labāku sadarbību un sapratni starp atsevišķu valstu, Eiropas un starptautisko jūrniecības organizāciju politikas veidotājiem un jūrniekiem. Ne mazāk nozīmīgs speciālistiem šķiet jautājums par efektīvāku kuģa un krasta personāla sadarbību, kā arī ātrāku un kvalitatīvāku informācijas apriti, jo īpaši attiecībā uz maršrutu izstrādi un laika prognozēm.

ACCSEAS projekta ietvaros ir izvērtētas jūras satiksmes turpmākās attīstības tendences un problēmas, kas saistītas ar drošu kuģošanu. Šis daļēji Eiropas Savienības finansētais pētījums parāda, ka elektroniskās navigācijas tehnoloģijas un to pilnveidošana būs tas pamats, kas Ziemeļjūras reģiona sarežģītajos kuģošanas apstākļos dos vislielāko ieguldījumu kuģošanas drošības garantēšanā. Pateicoties jaunāko tehnoloģiju sniegtajām iespējām, kuģošanas drošība Ziemeļjūras reģionā varēs sadzīvot ar intensīvo kuģu satiksmi, vēja parkiem, naftas un gāzes platformām.

Ziemeļjūras teritorija jau tagad ir viens no visvairāk noslogotajiem jūras ceļiem pasaulē,



bet ACCSEAS pētījums liecina, ka šā reģiona kuģošanas telpa tiks samazināta vēja ģeneratoru pieauguma dēļ, kas dažādu gadu laikā varētu palielināties pat par 5240%: no pašreizējās 440 km² platības līdz pat 23 500 km² lielai teritorijai, kas aizņemtu 5,5% no kuģošanas telpas reģionā. Ja



ņem vērā, ka vēl 860 km² (0,1%) aizņem zona ap naftas un gāzes ieguves platformām, var uzskatīt, ka tam visam būs milzīga ietekme uz galvenajiem jūras ceļiem Ziemeļjūras reģionā un kuģošanas drošību kopumā.

Starptautiskā Jūrniecība organizācija (IMO) e-navigācijas tehnoloģiju ieviešanu un pilnveidošanu uzskata par vienu no svarīgākajiem kuģošanas drošības garantiem. IMO aicina pilnveidot un saskaņot elektroniskās navigācijas sistēmas, jo tas atvieglēs informācijas iegūšanu, apmaiņu un integrāciju, lai veidotu datu kopumu, uz kura pamata varētu veikt analīzi par kuģu kustību jūrā, krasta dienestu darbību, kuģošanas drošības un jūras vides aizsardzības jautājumiem.

ACCSEAS projekta vadītājs Alvins Viljams: "Atjaunojamās enerģijas projektiem, piemēram, vēja ģeneratoru parkiem, ko paredzēts attīstīt Ziemeļjūras reģionā, būs izšķiroša nozīme, lai samazinātu oglekļa emisiju, kā arī atkarību no kodolenerģijas, bet tai pašā laikā šādu parku izveide rada nopietnus draudus kuģošanas drošībai, jo nedrīkst aizmirst, ka arī kuģu satiksmes intensitāte turpinās pieaugt, tāpēc jādara viss iespējamais, lai e-navigācijas tehnoloģijas kalpotu kuģošanas drošībai. Uzskatu, ka tas šobrīd ir progresīvākais risinājums, kā samazināt kuģošanas drošības risku."■

“ZAĻĀ MIERA” NEBEIDZAMĀIS KARŠ JEB “GREENPEACE” KĀ EKOLOGU, ŽURNĀLISTU UN FANTASTU GRUPA, KAS VĒLAS MAINĪT PASAULI

Nevalstiskā organizācija “Greenpeace” dibināta 1971. gada septembrī Kanādā, Vankūverā, bet vēl pirms oficiālās dibināšanas padsmīt vides aktivistu sakāpa zvejas kuterī, lai dotos aizkavēt atomieroču izmēģinājumus Klusā okeāna ziemeļu daļā pie Aļaskas. Kopš tā laika “Greenpeace” darbojas sava nosaukuma vadīti: green – zaļš un peace – miers.

Tas bija 1970. gada 8. februārī Vankūverā, kad puisis vārdā Džims Bolens brokastoja kopā ar savu sievu Mariju. ASV gatavojās kodolbumbas izmēģinājumiem Arktikā pie Aleutu salām. Sabiedrība pret to protestēja, piketēja, rakstīja peticijas, bet kara mašīna visu ignorēja. Jauniešu kustības aktivitātes dēvēja par hipiju demokrātiju un neuzskatīja par vajadzīgu uz tām reaģēt un atbildēt. Jaunajiem aktīvistiem bija idejas, bet vēl nebija plāna, iespēju un mehānisma tās realizēt.

Un tad Marija, malkojot savu rīta kafiju, teica Džimam: “Kāpēc mēs ar laivu nevarētu braukt augšā, uz aizliegto zonu, un protestēt tur?”

Tā tas toreiz aizsākās un nu turpinās jau 43 gadus. Organizācija “Greenpeace” kopš savas darbības sākuma ne dienu nav bijusi mierā ar pastāvošo sistēmu. Tā iestājusies pret globālo sasilšanu un klimata izmaiņām, modificētu dzīvnieku



barības izmantošanu uzturā, pret nelegālām vaļu medībām Japānā. "Greenpeace" teica "Nē – sliktiem kuģiem Baltijas jūrā" ("No Bad Ships in The Baltic") un cīnījās pret vienkorpusa tankkuģu izmantošanu Baltijas jūrā. "Greenpeace" aktivitātes arī Latvijā un Baltijas jūras reģionā ir bijušas pamanāmas. Savulaik "Greenpeace" ieradās Latvijā ar savu kuģi "Arctic Sunrise", uz kura tā laika vides ministrs Raimonds Vējonis parakstīja organizācijas ierosināto "Aizstāšanas deklarāciju", kas pieprasīja visās iespējamās darbībās bīstamo ķīmisko vielu vietā izmantot mazāk kaitīgus aizstājējus. "Greenpeace" kopā ar organizācijām "Zemes draugi" un "Pasaules dabas fonds" veica akciju "Nežēlīgi nopietni", kuras laikā četriem sabiedrībā pazīstamiem cilvēkiem tika pārbaudīts asins sastāvs un konstatētas kaitīgas ķīmiskās vielas. "Greenpeace" ledlauzis "Arctic Sunrise" Baltijas jūrā aizturēja un inspicēja kādu kravas kuģi, kas ar lielu ģenētiski modificētas sojas kravu bija ceļā uz Sanktpēterburgu. Organizācijas aktivisti piekādējās pie kravas tilpnes un pieprasīja izbeigt modificētas sojas ieviešanu Krievijā, krietni saniknojot pārvadātāju kompāniju. Igaunijas Paldisku ostā tas bloķēja Panamas tankkuģi "Probo Koala", kas septembrī izraisīja nāvējošu piesārņojumu Kotdivuārā, rakstīja "Postimees".



Vides aizsardzības kluba prezidents Arvīds Ulme: "VAK un "Greenpeace" sadarbojās, lai cīnītos pret zvejas kuģiem, kas pa okeāna dzelmi velk milzīgus tīklus, tādējādi iznīcinot ekosistēmu. Mūsu mērķis bija panākt, lai vismaz kuģi ar Eiropas valstu karogiem šādi nebojātu okeāna dzelmi."

"Greenpeace" veic arī zinātniskus pētījumus un piedāvā risinājumus un stratēģiju energoražošanas decentralizācijai, koģenerācijai, energoefektivitātes palielināšanai un atjaunojamu resursu izmantošanai.

KRIEVIJA IZVIRZA APSŪDZĪBAS PIRĀTISMĀ

"Greenpeace" aktivisti 18. septembrī mēģināja Barenca jūrā uzklūt uzņēmuma "Gazprom neftj šelf" naftas ieguves platformas "Prirazlomnaja", lai tur sarīkotu protesta akciju pret naftas ieguvu Arktikā. Nākamajā dienā Krievijas robežsargi no helikoptera nokļuva uz aktivistu kuģa "Arctic Sunrise" klāja. Pēc aizturēšanas "Arctic Sunrise" kapteinis atteicās vadīt kuģi. Tad kuģis tika aizvilkt uz Murmanskas ostu.



"Greenpeace" ledlauzis "Arctic Sunrise". 2009. gadā "Arctic Sunrise" vairākus mēnešus strādāja pie Grenlandes krastiem, dokumentējot klimata pārmaiņu ietekmi uz reģionu. "Arctic Sunrise" kopā ar kuģi "Esperanza" izjauc japāņu mēģinājumus īstenot savu tā saukto "zinātnisko" vaļu medību programmu, kā arī dzinās pakalpiņus kuģim, kas nelegāli zvejoja vaļus pie Patagonijas.

UZZIŅAI

"Greenpeace" ir 28 nodaļas 45 pasaules valstīs, bet galvenais organizācijas birojs atrodas Nīderlandes galvaspilsētā Amsterdamā. Organizācijas aktivitātes finansē brīvprātīgi ziedojumi. Uzsvārs tiek likts uz nevardarbigu rīcību, informējot sabiedrību par ekoloģisku un videi draudzīgu dzīvesveidu. "Greenpeace" pieder trīs kuģi – flagmanis "Rainbow Warrior", ledlauzis "Arctic Sunrise" un jaunākais kuģis "Esperanza". Starptautiskās organizācijas "Greenpeace" sadarbības partneris Latvijā ir Vides aizsardzības klubs.

"Gazprom" grasās 2014. gadā sākt naftas ieguvu no "Prirazlomnaja", norāda vides aizstāvju organizācija, brīdinot par naftas noplūdes draudiem dabas rezervātu teritorijā, kur mīt polārlāči, valzirgi un sastopami retu sugu putni.

2. oktobrī Krievija izvirzīja apsūdzības pirātismā 14 no 30 cilvēkiem, kas aizturēti saistībā ar vides aktivistu kustības "Greenpeace" rīkoto protesta akciju pret naftas ieguvu Arktikas ūdeņos. Par pirātismu organizētā grupā Krievijā draud cietumsods no 10 līdz pat 15 gadiem.

"Greenpeace" starptautiskās organizācijas izpilddirektors Kumi Naidu norāda, ka aktivistiem izvirzītas nesamērīgas apsūdzības. "Esam sašutuši, jo tas uzskatāms par uzbrukumu miermīlīgu protestu būtībai," sacīja Naidu. "Jebkādi apgalvojumi, ka šie aktivisti ir pirāti, ir kā absurdi, tā pretīgi. Tas ir absolūti iracionāli, un tā mērķis ir iebiedēt un apklusināt mūs, taču mēs tam nepakļausimies." Pēc Naidu teiktā, notikušais ir "nopietnākie draudi" miermīlīgiem vides aizstāvības centieniem kopš 1985. gada, kad Jaunzēlandē franču īpašie spēki nogremdēja organizācijas kuģi "Rainbow Warrior".

Organizācija neizslēdz iespēju, ka saistībā ar spriedumiem Krievijas tiesās varētu vērsties Eiropas Cilvēktiesību tiesā Strasbūrā.■

Jūrniecības gadagrāmatai 2013

JŪRAS SPĒKI



Jūras spēku flotiles 2013. gada svarīgākie notikumi

Ekspedīcija uz "Virsaša" vraku ar Latvijas Jūras spēku kuģi M-08 "Rūsiņš", atbalstu sniedza Igaunijas Jūras spēki.

Vērienīga glābšanas operācija – no jūrā ieskalotiem ledus gabaliem tika izglābti 223 zemledus maksšķernieki.

JSF jaunie patruļkuģi: 24. jūlijā JSF saņēma "Skrundas" klases patruļkuģi P-08 "Jelgava", 14. oktobrī ūdenī nolaida pēdējo no pieciem jaunbūvējamajiem patruļkuģiem – P-09 "Rēzekne".

JSF nodrošina regates "The Tall Ships Races 2013" pārgājiena posmu Rīga – Ventspils un sacensību posma Rīga – Ščecina startu.

11. aprīlī Jūras spēki atzīmēja 21. gadadienu.

Notika semināri par drošību uz ūdens.

Piemīna mūžībā aizgājušajiem – bijušajam Latvijas Jūras spēku komandierim Ilmāram Lešinskim un JSF kapelānam Viesturam Kalniņam.

JSF komandiera maiņas ceremonija – pienākumus uz laiku sāka pildīt komandkapteinis Kaspars Zelčs.

1. augustā tika izveidota Jūras incidentu novēršanas vienība.

ATTĪSTĪBA – TAS IR NEMITĪGS PILNVEIDOŠANAS PROCESS

2013. gada 7. novembrī Liepājā svinīgā ceremonijā Jūras spēku flotiles komandiera amatā uz laiku stājās komandkapteinis Kaspars Zelčs, nomainot līdzšinējo flotiles komandieri Rimantu Štrimaiti, un komandiera pienākumus apvienojot ar pašreiz ieņemamo flotiles Krasta apsardzes dienesta priekšnieka amatu. Komandiera maiņas ceremonijā piedalījās Aizsardzības ministrijas parlamentārais sekretārs Veiko Spolītis, Nacionālo bruņoto spēku komandiera vietnieks, Apvienotā štāba priekšnieks brigādes ģenerālis Juris Zeibārts, regulāro spēku vienību komandieri, kā arī Vācijas, Zviedrijas, ASV, Francijas un Lielbritānijas aizsardzības atašeji Latvijā un citi lūgtie viesi.



Kaspars Zelčs.

KARJERA

Komandkapteiņa Kaspars Zelča karjera ir bijusi ļoti veiksmīga. To 1995. gadā pēc Nacionālās Aizsardzības akadēmijas absolvēšanas viņš sāka Liepājā, dienot par stūrmani uz kuģa MO-1 "Viesturs", tad uz kuģa P-04 "Bul-ta", kur no kuģa komandiera palīga izauga līdz kuģa komandierim. 2000. gadā Kaspars Zelčs tika iecelts par Jūras spēku Mācību centra mācību daļas priekšnieku, pēc tam nāca darbs Jūras

spēku štābā Rīgā, kur viņš strādāja Apmācību un plānošanas daļā par plānošanas virsnieku. Zināšanas komandkapteinis papildinājis ASV štāba koledžā.

Kaspars Zelčs: – Tad Latvija iestājās NATO, un mani nosūtīja uz NATO štābu Londonā, kur trīs gadus strādāju par plānošanas virsnieku. Pēc dienesta NATO štābā nāca dienests Jūras spēku Mācību centrā, pēc tam kļuva par flotiles Krasta apsardzes dienesta priekšnieku, bet kopš 2013. gada 7. novembra uz laiku pildu arī Jūras spēku flotiles komandiera pienākumus.

Militārajā dienestā jāreķinās ar to, ka ik pēc trim gadiem virsnieki tiek pārcelti jaunā dienesta vietā.

– Vai viegli ir būt gatavam šādai rotācijai?

– Tā ir militārā dienesta specifika, kam, protams, ir savi plusi un arī mīnusi. Viens no plusiem ir tāds, ka, veidojot militāro karjeru, vienmēr ir kāds jauns izaicinājums un mērķis, ko vajadzētu sasniegt. Jo vairāk pats cilvēks iegulda savā profesionālajā attīstībā, jo lielākas iespējas izvirzīties. Dienesta vie-

tas maiņa neļauj iesīkstēt, neiestājas rutina, tāpēc sistēma kopumā tikai iegūst no tā, ka nāk jauns speciālists ar svaigu skatījumu. Nereti jaunais labāk redz, kas vēl nav paveikts, un ļoti bieži viņš piedāvā arī citu veidu, kā izpildīt uzdevumu. Mīnuss ir tas, ka cieš ģimene, jo arī tai ir jābūt gatavai, ka mainīsies militārā dienesta vieta. Es tagad strādāju Rīgā, bet mana ģimene dzīvo Liepājā, tāpēc satiekamies tikai nedēļas nogalēs. Ko darīt, tāds ir militāro jūrnieku liktenis. Tā kā Krasta apsardzē esmu nodienējis jau trīs gadus, pilnīgi iespējams, ka būs jāskatās uz nākamo izaicinājumu.

– Kāds tas varētu būt? Kādas ir jūsu karjeras ambīcijas?

– Labs jautājums. Skatoties uz to, kas izdarīts un sasniegts, varu teikt, ka karjerā, pildot flotiles Krasta apsardzes dienesta priekšnieka pienākumus un esot Jūras spēku flotiles komandiera pienākumu izpildītājs, esmu jau sasniedzis augstu līmeni, tāpēc nākošais pakāpiens vēl varētu būt par flotiles komandieri vai Jūras spēku štāba komandieri. Domāju, ka nākamā rotācija man varētu nozīmēt ar Nacionālo bruņoto spēku štābu saistītu darbu, kur man kā jūrniekam negribētos strādāt. Vislabprātāk es paliktu pie Jūras spēkiem un turpinātu strādāt tieši šeit, bet var gadīties, ka te manas iespējas tomēr būs izsmeltas.

– Vēl jau paliek darbs NATO struktūrās.

– Tas varētu būt jauns izaicinājums, un karjeras ziņā tā, protams, būtu iespēja izaugsmei. Nav jau noslēpums, ka ikviens virsnieks no Latvijas Jūras spēkiem vai bruņotajiem spēkiem savu karjeru labprāt saistītu ar NATO struktūrām. Arī man tādas iespējas ir.



Kaspars Zelčs MRCC.

– Daudzu gadu garumā sekojot Latvijas Jūras spēku darbībai, allaž nākas dzirdēt un lasīt tādus uzvārdus kā Zelčs, Zupa, vēl citus. Šie virsnieki kāpj pa karjeras kāpnēm un ir iegājuši, ja tā varētu teikt, lielajā aprītē. Kas palīdz veidot tik sekmīgu karjeru?

– Grūti teikt. Manā gadījumā ir bijusi laba apstākļu sakritība. Tas bija laiks, kad mēs gājām uz NATO. Es dienēju uz "Bultas", un tas bija kuģis, kas ļoti aktīvi piedalījās dažādās starptautiskās mācībās. Šādās reizēs, protams, ir vieglāk sevi parādīt, tāpēc arī uzvārds izskan biežāk nekā tad, ja ir parasts ikdienas darbs.

MĀCĪBU CENTRS

– Viens posms jūsu karjeras rotācijā bija Jūras spēku Mācību centrs Liepājā.

– Jāteic, ka Mācību centrs, tieši tāpat kā visas citas Jūras spēku struktūras, nemitīgi attīstās un pilnveidojas. Kad sāku strādāt Mācību centrā, bija notikušas reformas – Latvija no obligātā dienesta pārgāja uz profesionālo armiju. Līdz ar to mainījās arī mūsu Mācību centra uzdevumi un tika meklēti jauni darbības virzieni. Mācību centrs attīstījās mērķtiecīgi un daudz lielāku vēribu veltīja nozaru attīstībai: navigācijas simulatori, dažādi kursi kuģu personālstāvam, trenāžieri cīņai ar uguni un ūdeni – to visu izmantoja ne tikai Jūras spēku vajadzībām, bet sāka piedāvāt arī citām valsts struktūrām, piemēram, ugunsdzēsējiem. Izvērtās ļoti produktīva sadarbība ar valsts un pašvaldību uzņēmumiem. Mūsu sagatavotie ūdenslidēji strādā Jūras spēku uzdevumā, veicot kuģu, ostas piestātņu apskates, piestātņu sagatavošanu starptautisku kuģu vizišu laikā. Mūsu ūdenslidēji ir piedalījušies arī starptautiskās operācijās Irākā, Eiropas Savienības pretpirātisma operācijā ATALANTA, kā arī tepat, pie mums, ja tiek atrasti sprādzienbīstami priekšmeti ostās, upēs vai ezeros. Tādos gadījumos izbrauc mūsu ūdenslidēju grupa un veic neitralizēšanas darbus. Tajā pašā laikā turpinājām arī attīstīt ūdenslidēju skolu, kā arī paplašinājām starptautisko sadarbību. Piemēram, mēs bijām tie, kas atbalstīja Gruzijas centienus ceļā uz NATO. Attīstījām projektu Gruzijas karavīriem, vispirms nodrošinot angļu valodas apmācību un fizisko sagatavotību, lai varētu tos gatavot ūdenslidēju specialitātei. Kuģu ūdenslidēju kursus piedāvājam kā starptautisku programmu, un tās ietvaros pie mums ir mācījušies cilvēki no Gruzijas, Horvātijas un citām valstīm. Liels izaicinājums bija paša Mācību centra renovācija, kas notika, nepārtraucot nodarbības.

KRASTA APSARDZE

– Sekojot notikumiem pasaulē, nākas secināt, ka daudzviet ir jāpieļiek lielas pūles, lai garantētu drošību. Kāds ir Latvijas Jūras spēku flotes Krasta apsardzes dienesta pārziņā esošais Baltijas jūras reģions?

– Mūsu Krasta apsardzei pēdējos gados uzdevumi nav mainījušies, un arī terorisma draudi un citi apdraudējumi šajā reģionā nav pieauguši. Pēdējo triju gadu laikā pasaulē un arī Latvijā uzmanības centrā ir nonācis kuģošanas drošības jautājums, kam tiek pievērsta īpaša vērība. Tiek sakārtota “SafeSeaNet”, uzlabota kravu deklarēšanas sistēma, kad vienuviet tiek apkopota un datorizēta informācija par kuģiem un to kravām. Šo informāciju izmanto visas valsts institūcijas: robežsardze, muita, veterinārais dienests un citas institūcijas, un tas atvieglo darbu gan šīm institūcijām, gan arī kuģošanas biznesā un kravu pārvadāšanā iesaistītajām biznesa struktūrām, jo zūd nepieciešamība iesniegt dokumentus katrai valsts institūcijai atsevišķi, kā tas notika pirms sistēmas ieviešanas.

Tomēr mums ir vesela virkne izaicinājumu, pie kā turpinām strādāt. Piemēram, kopīgi ar Satiksmes ministriju strādājam pie sistēmas projekta, kas ļauj sekot kravām pēc tam, kad tās atstājušas mūsu ostas.

– Tas tiek darīts vairāk drošības apsvērumu dēļ, vai lai papildinātu informācijas datu bāzi?

– Es teiktu, ka tas ir gan tā, gan tā. Informācija centralizēti nonāk vienā datu bāzē, ko var aplūkot ieinteresētās institūcijas, bet ne mazāk svarīgi, protams, ir drošības apsvērumi, lai mēs zinātu, kur kādas kravas atrodas. Teiksim, ja uz kuģa ir izcēlies ugunsgrēks, Krasta apsardzes dienestam kā atbildīgajam par drošību un glābšanas darbiem ir svarīgi zināt, kāda krava un kur atrodas uz kuģa, lai operatīvi izvērtētu iespējamos riskus un izstrādātu skaidru rīcības plānu. Ir labi, ja jau iepriekš varam paredzēt, kas mūs var sagaidīt. Tieši tāpat, ja kuģis ir uzskrējis uz sēkļa, mēs zinām, kas ir kuģi un ar ko mums jārēķinās.



Jūras kapteinis Rimants Štrimaitis dienestu bruņotajos spēkos sāka 1994. gadā kā operatīvais dežurants Jūras spēku Dienvidu rajona komandpunktā, tad iecelts ieroču virsnieka amatā uz viena no mīnu traleriem, vēlāk kļūstot arī par patruļkuģa P-02 elektromehāniskās kaujas daļas komandieri. Uzkrājis vērtīgu pieredzi Personāldaļas priekšnieka amatā Jūras spēku štābā, viņš tika iecelts par Personāldaļas priekšnieku bruņoto spēku Apvienotajā štābā. Profesionāli pilnveidojies arī bruņoto spēku militārajā pārstāvniecībā NATO, bet 2009. gadā iecelts Jūras spēku flotiles komandiera amatā. Jūras kapteinis Rimants Štrimaitis militāro dienestu turpinās Militārās pārstāvniecības NATO/ES militārā pārstāvja vietnieka NATO amatā Briselē.

Šādas sistēmas darbība atbilst Eiropas Savienības prasībām un regulām un ļauj mums sekot kravai visas Eiropas Savienības teritorijā. Drošības ziņā šī sistēma ļauj arī izvērtēt kuģus un kuģu īpašniekus: vai un kā mainās kuģa īpašnieks, vai kuģim ir bijušas kādas problēmas un pārkāpumi. Mēs zinām, piemēram, ka uz kādu no Latvijas ostām nāk kuģis, kam jāpievērš pastiprināta uzmanība, jo tam ir bijuši pārkāpumi citās ostās, tādi kā noplūdes vai ātruma pārsniegšana. Šī informācija ir sistematizēta un pieejama visām Eiropas valstīm un to kuģošanas drošību uzraugošajām institūcijām, un tas kuģošanu Eiropas Savienībā padara drošāku.

Turpinās darbs pie šīs sistēmas pilnveidošanas, un šajā procesā ir iesaistītas daudzas darba grupas Eiropā.

DROŠĪBA

– Kas ikdienā sagādā galvassāpes?

– Mūsu ikdienas darbs ir saistīts ar glābšanas pasākumiem, jo mazāki vai lielāki negadījumi notiek regulāri, tomēr varu būt priecīgs, ka pēdējo triju gadu laikā esam bijuši pasargāti no lieliem satricinājumiem. Lielākais laikam bija negadījums ar zemledus makšķerniekiem, kad 2013. gada ziemā atšķēlās ledus gabals un kopā ar cilvēkiem tika nests jūrā. Toreiz glābšanas darbos bija iesaistīti lieli resursi, un mūsu glābšanas dienestam, sadarbojoties ar Rīgas ostas velkoņiem, sekmīgi izdevās izglābt 196 makšķerniekus. Jāteic, ka operācija tik sekmīgi norisēja arī labo laika apstākļu dēļ.

Otrs negadījums bija, kad Rīgas jūras līcī zvejas kuģis “Kate” uzskrēja uz sēkļa. Kuģī bija daudz degvielas, un šķita, ka laika apstākļi neļaus sekmīgi veikt glābšanas darbus, tomēr tie bija labvēlīgi, un mums izdevās nepilnās divās dienās tikt galā ar glābšanas darbiem.

– Kā jūs vērtējat, vai tie semināri, ko par drošības pasākumiem rīkojat Latvijas jūras piekrastes pilsētās, dod labus rezultātus?

– Protams, tie dod labu ieguldījumu, jo cilvēki vairāk aizdomājas par drošības pasākumiem un savu rīcību vienā vai otrā sarežģītā situācijā. Ļoti svarīgi, lai cilvēki zinātu, kur vērsties, kad vajadzīga palīdzība. Lielākie sāpju bērni ir atpūtnieki, kas vasarā bauda jūru, nodarbojas ar vindsērfingu, jahtošanu un citiem ūdens sporta veidiem, kā mēs mēdzam teikt, ekstremālu laika apstākļu baudītāji, kuri nepadomā par sekām un neievēro drošību. Katru gadu ne viens vien tāds tiek iepūsts jūrā un atpakaļ krastā saviem spēkiem vairs nespēj izkļūt.

Situācijas mēdz būt dažādas, tikpat atšķirīgi ir laika apstākļi un cilvēku prasmes, tāpēc arī nav vienas noteiktas receptes, kā rīkoties. Varu uzslavēt zvejniekus, jo pēdējā laikā uzlabojas viņu attieksme pret drošības jautājumiem.

Rudenī, protams, pastiprināta uzmanība tiek veltīta visiem transporta kuģiem mūsu ūdeņos. Ir gadījumi, kad nepieciešama medicīniskā palīdzība

kādam, kam radušās veselības problēmas, piemēram, vētras laikā uz kuģa iegūtas traumas. Ir pat tādi gadījumi, kad cilvēks iekritis jūrā.

Katrā gadalaikā un katros laika apstākļos ir savas problēmas un īpatnības, jo cilvēki ne vienmēr apzinās, kādu apdraudējumu rada jūra. Ar prieku varu teikt, ka pēdējo gadu laikā ir izveidojusies ļoti laba sadarbība ar robežsardzi. Gan ikdienas darbā, gan arī tad, kad notiek glābšanas darbi, mēs vienmēr saņemam lielu atbalstu no robežsardzes kolēģiem. Laikam jau krīze bija tā, kas mūs satuvināja, jo gan Jūras spēki, gan robežsardze meklēja risinājumu, kā ietaupīt līdzekļus un resursus, un tagad sadarbība ir pavisam citā līmenī.

Bet, kā jau sarunas sākumā teicu, mūsu Jūras spēki nemitīgi attīstās un pilnveidojas. Tas attiecas gan uz personālsastāva apmācību, gan jaunāko tehnoloģiju ieviešanu, gan jaunas tehnikas iegādi.

Mums priekšā stāv GMDSS sistēmas modernizācija, tā tika ieviesta 2000. gadā un tagad ir morāli novecojusi, tāpēc tās ekspluatācija sagādā nevajadzīgas problēmas. Esam parakstījuši pēdējā kuģa pieņemšanas aktus, un 2014. gada 20. martā notiks kuģa pieņemšanas ceremonija. Tas nozīmē, ka būsīm saņēmumi visus piecus "Skrundas" tipa kuģus, bet priekšā ir kuģu aprīkošana, jo vēl tikai izpētes stadijā ir jautājumi par tām funkcijām, ko šie kuģi papildus glābšanas darbiem un naftas savākšanai var veikt.

Krīzes laikā samazinātais finansējums ir ietekmējis iespējas piedalīties starptautiskajās operācijās un mācībās, tomēr nevarētu teikt, ka šis process būtu apstājies. Mēs visu darām esošā finansējuma ietvaros un ar saviem uzdevumiem galā tiekam.■

Anita Freiberga

LATVIJA PIEDALĀS ES PRETPIRĀTISMA OPERĀCIJĀ ATALANTA

22. augustā Nacionālo bruņoto spēku (NBS) Apvienotajā štābā NBS komandieris ģenerālleitnants Raimonds Graube tikās ar kapteiņleitnantu Artūru Gražuli, kurš devās uz dienestu Eiropas Savienības pretpirātisma operācijā ATALANTA.

“Manuprāt, ES pretpirātisma operācija šobrīd ir viena no veiksmīgākajām operācijām. Pirātu aktivitātes ir samazinājušās, un esmu ļoti gandarīts, ka savs nopelns šajā sasniegumā ir arī mūsu virsniekiem un instruktoriem, kuri operācijā pārstāv Latviju,” uzsvēra ģenerālleitnants R. Graube, vēlot virsniekam izturību un karavīra veiksmi.

Viņš atzinīgi novērtēja kapteiņleitnanta A. Gražula līdzšinējās dienesta gaitas, ieguldījumu valsts drošības stiprināšanā un pieredzi darbā uz kuģiem: “Jums ir liela pieredze dienestā uz kuģiem, tāpēc jūsu profesionalitātei un zināšanām būs liela pievienotā vērtība, veicot štāba virsnieka uzdevumus pretpirātisma operācijā. Novēlu jums izturību, karavīra veiksmi un, pats svarīgākais, esot tālumā neaizmirst, ka esat Latvijas virsnieks – Latvijas vēstnieks. Novēlu godam pārstāvēt mūsu valsti!”

Svinīgajā pavadīšanas ceremonijā kapteiņleitnants A. Gražulis no ģenerālleitnanta R. Graubes saņēma valsts karogu, savukārt no NBS Apvienotā štāba priekšnieka vietnieka operacionālajos jautājumos pulkveža Aināra Ozoliņa rudzu maizes klaipu.

UZZIŅAI

Kapteiņleitnants A. Gražulis dienesta pienākumus pildīs operacionālajā štābā Nortvudā, Lielbritānijā, nomainot tur līdzšinējo bruņoto spēku pārstāvi kapteiņleitnantu Jāni Krūči. Kapteiņleitnants A. Gražulis bruņotajos spēkos dien kopš 1999. gada un ir Jūras spēku flotiles Patruļkuģu eskadras kuģa P-02 “Lode” komandieris. 2003. gadā absolvējis Latvijas Nacionālo aizsardzības akadēmiju.

Lēmums par Nacionālo bruņoto spēku dalību operācijā ATALANTA tika pieņemts Latvijas Republikas Saeimā 2010. gada 2. septembrī. Operācijā pastāvīgi piedalās divi Latvijas karavīri, no kuriem viens dien operacionālajā štābā, bet otrs operācijas rajonā uz operācijas štāba kuģa.

ATALANTA ir ES Jūras spēku militārā operācija, kas palīdz novērst un ierobežot pirātismu un bruņotas laupīšanas pie Somālijas krastiem. Šī ir pirmā ES jūras operācija, kas tiek veikta Kopējās drošības un aizsardzības politikas ietvaros. Pretpirātisma operācija ATALANTA tika uzsākta 2008. gada 8. decembrī.■

ZVANS – KUĢA DVĒSELE

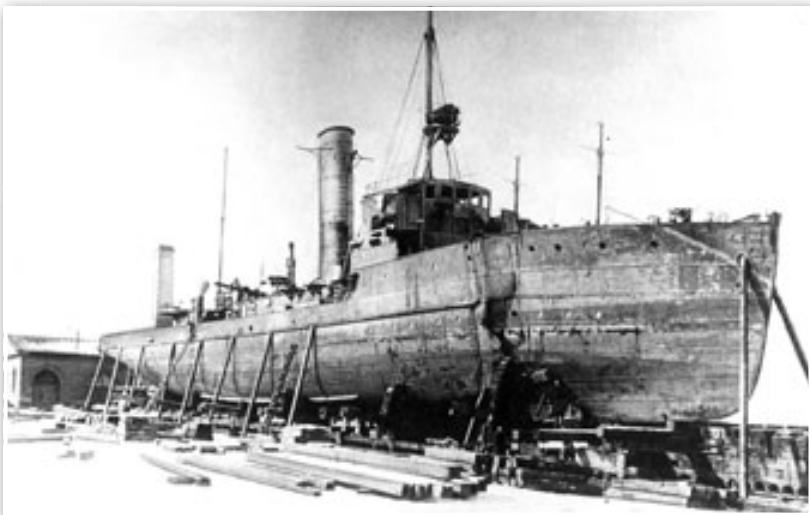
2013. gada nogalē Latvijā atgriezās kāds artefakts, kas savā veidā simbolizē Latvijas 20. gadsimta vēsturi – saistīts ar laiku, kad tika izcīnīta Latvijas neatkarība, godam kalpojīs Latvijas Republikai, piedzīvojis neatkarības zaudēšanu un savu bojā eju, lai pēc gadu desmitiem atkal atgrieztos. Tas ir Latvijas Kara flotes flagkuģa “Virsaitis” zvans.

Paša kuģa liktenis jau kopš Pirmā pasaules kara gadiem vēsta par cīņām un varas maiņu Latvijā. Pirmā pasaules kara laikā Latviju kā daļu no Krievijas impērijas teritorijas okupēja Vācijas karaspēks. Šajā laikā norisinājās cīņas arī Baltijas jūrā un Vācijas Kara floti papildināja arvien jauni kuģi. 1917. gada 6. oktobrī Vācijas Kara flotē ieskaitīja kuģu būvētavā “Neptun Werft Rostock” tapušo mīnu traleri, kam bija dots nosaukums “M-68”. Tas devās uz Rīgas jūras līci, taču jau 1917. gada 29. oktobrī pie Daugavgrīvas uzbrauca mīnai, un, lai kuģis nenogrimtu pilnībā, kapteinis to uzsēdināja uz sēkļa. Tur tas palika līdz pat 1919. gada marta sākumam.

Viens no Pirmā pasaules kara rezultātiem bija izmaiņas Eiropas politiskajā kartē, un starp jaundibinātajām valstīm bija arī 1918. gada 18. novembrī proklamētā Latvijas Republika. Mierīgo valsts veidošanas procesu gan pārtrauca jau dažas nedēļas vēlāk Latvijā iebrukusi Krievijas Sarkanā armija, kas 1919. gada janvāra pirmajās dienās sasniedza Rīgu. Uz sēkļa stāvošais “M-68” nonāca Padomju Latvijas Jūrlietu pārvaldes pārraudzībā, un 1919. gada marta sākumā kuģi izcēla un nodeva remontā jau kā Padomju Latvijas kara flotiles kuģi ar nosaukumu “Sarkanā Latvija”. Bolderājas dokos tas sagaidīja Rīgas atbrīvošanu no lieliniekiem 1919. gada 22. maijā.



Latvijas Kara flotes flagkuģis “Virsaitis”. 20. gs. 30. gadi.



Karakuģis "M" remonta laikā Rīgas biržas mehāniskajās darbnīcās un kuģu būvētavā. Bolderāja. Ap 1920. gadu. Saskatāms mīnas sprādziena radītais bojājums kuģa korpusā.

1919. gada vasarā kuģi, kuru pārdēvēja par "M", savā pārziņā pārņēma Latvijas Republikas Apsardzības ministrija. Sākās darbs pie kuģa remonta un apbruņošanas. Remonta darbus uzticēja Rīgas biržas mehāniskajām darbnīcām un kuģu būvētavai. Līgumu par mīnu tralera ar precizētu nosaukumu "M.68" remontēšanu noslēdza 1920. gada 8. decembrī. Sākotnēji bija paredzēts remontdarbus pabeigt deviņu mēnešu laikā, taču tie ieilga. Remonta laikā centās pieturēties pie oriģināliem priekšmetiem un iekārtām, kādi bija izvietoti uz kuģa, to Vācijā būvējot, t.sk. arī atjaunojamās sanitāro mezgļu iekārtas pasūtīja Hamburgā, Vācijā. Taču visi uzraksti, kas atradās uz plāksnītēm, 1922. gada sākumā tika pārtulkoti no vācu valodas uz latviešu un nomainīti. Tas attiecas arī uz kuģa zvanu.

Jau 1920. gada 1. novembrī kuģa "M" komandā skaitījās pieci virsnieki un 24 jūrnieki. Remonta gaitā viņiem bija jāiepazīstas ar kuģi, jāapgūst tā uzturēšana, vadīšana utt. Viens no viņu pienākumiem bija arī nepieciešamības gadījumā iesaistīties kuģa remontdarbos, piemēram, korpusa krāsošanā.

Vēl remontā esošo kuģi 1921. gada 12. jūnijā ieskaitīja jūras dienestā (no 1927. gada šo datumu pieņēma un svinēja kā Latvijas Kara flotes dibināšanas dienu, kā vēsturisko gadadienu Jūras spēku flotile to svin arī mūsdienās). 1922. gada 26. aprīlī kuģu būvētava ziņoja, ka līgumā paredzētie remontdarbi ir pabeigti, un 4. maijā kuģis devās pirmajā izmēģinājuma braucienā.

1922. gada 26. augustā izdeva apsardzības ministra Gustava Zemgala pavēli nr. 18, kuras pirmajā punktā teikts: "Šodien, 26. augustā, karakuģis

"Virsaitis" pacēla kara kuģa karogu un vimpeli un ar šo galīgi ietilpst mūsu tēvijas bruņoto spēku rindās.

Šī kuģa remonts, pēc viņa saspridzināšanas no mīnas un nogrimšanas, bija ļoti atbildīgs un grūts darbs. Vairāk kā 2 gadus tika vests šis darbs, un tikai pateicoties pieliktai enerģijai un pūlēm izdevās viņu pabeigt un tādā kārtā radīt mūsu flotes pamatu. (..)

Esmu pārliecināts, ka arī kuģa apmācīšana un apgādāšana ar visu vajadzīgo tiks vesta ar tādu pašu enerģiju, lai "Virsaitis" varētu sekmīgi nest savus pienākumus mūsu tēvijai par labu."

Tātad ar šo dienu kuģis jau oficiāli tika saukts par karakuģi "Virsaitis". Līdz tam paralēli ir lietoti gan nosaukums "M", gan "Virsaitis", piemēram, 1921. gada 19. jūlijā Jūras pārvaldes galvenā štāba priekšnieka pavēlē nr. 47 apstiprināta komisija karakuģa "M" inventāra pieņemšanai, savukārt uz pavēles pamata tapušā vēstulē darbi uzticēti karakuģa "Virsaitis" komandierim.



Karakuģis "Virsaitis" pēc oficiālās nolaišanas ūdenī. Bolderāja. 1922. gada 10. novembris.



Flagkuģis "Virsaitis" (pirmais no labās) Stokholmas ostā. Fotografēts Valsts prezidenta Gustava Zemgala oficiālās vizītes laikā Zviedrijā. 1929. gada 27. maijs.



Flagkuģis "Virsaitis" Daugavā, atgriežoties no komandējuma Vācijā. Pie borta nostiprināts Aviācijas pulkam nopirktais hidroplāns. 1924. gada 10. novembris.

1922. gada 10. novembrī kuģi pēc kapitālā remonta Bolderājā oficiāli nolaida ūdenī. "Virsaitis" kļuva par kara flotes flagkuģi. 20.–30. gados tas piedalījās arī valsts prezentācijas braucienos uz ārzemēm un starptautiskos manevros. Vēl viens interesants fakts, kā rezultātā tapušas savdabīgas fotogrāfijas, ir saistīts ar "Virsaīša" komandēšanu uz Vāciju 1924. gada 5.–10. novembrī. Kuģis no Štrālzundes uz Rīgu atveda Latvijas armijas Aviācijas pulkam paredzēto hidroplānu.

Pēc padomju okupācijas 1940. gada 17. jūnijā "Virsaite", tāpat kā pārējos Latvijas Kara flotes kuģus un zemūdenes, ieskaitīja Padomju Savienības Sarkankarogotās Baltijas kara flotes sastāvā. Kuģa nosaukums "Virsaitis" tika nomainīts uz "T-297". 25. jūlija pēcpusdienā uz visiem kuģiem tika nolaisti Latvijas karakuģu karogi. Daļa no apkalpes pakāpeniski tika nomainīta ar PSRS mobilizētiem karavīriem.



Flagkuģa "Virsaitis" zvans pirms izcelšanas no ūdens. 2008. gada vasara. "Divers of the Dark" fotogrāfija.

Sākoties Padomju Savienības – Vācijas karam, kuģis tika iesaistīts karadarbībā pret Vāciju un piedalījās Ļeņingradas aizstāvēšanā. Šajā laikā to atkal sāk saukt par "Virsaite". 1941. gada 2. decembrī, evakuējot PSRS armijas daļas no Hanko pussalas karabāzes Somu jūras līcī, "Virsaitis" uzbrauca mīnai un nogrima. Kuģa komandieris tobrīd bija

gruzīnu tautības jūras virsnieks vecākais leitnants G. V. Gagua, taču tā apkalpē joprojām bija vairāki latvieši. Dažādos avotos lasāms atšķirīgs izdzīvojušo un bojā gājušo skaits. Vienā no versijām minēts, ka bojā gāja 237 cilvēki, bet izglābti tika 96 (skaitot kopā kuģa komandas locekļus un evakuējamus); citos avotos minēts, ka izglābti ir vismaz 150 pasažieri un 70 apkalpes locekļi. Cik cilvēku kopumā šajā kuģim liktenīgajā naktī atradās uz "Virsaīša", nav zināms.

"Virsaitis" joprojām atrodas Somu jūras līča dzelmē, taču tas vairs nav anonīms Otrā pasaules kara notikumu liecinieks. Somu ūdensslidēju komanda "Divers of the Dark" 2005. gada maijā sāka plānot padomju mīnu traleru "T-206" ("Verp") meklēšanu Sēsĵervi (*Seesjärvi*) mīnu laukā. Mēnesi vēlāk, dodoties uz tās rīcībā esošajām koordinātām, sonārs fiksēja objektu, kas varētu būt kuģa vraks. Nākamā gada vasarā darbi turpinājās, un 2006. gada 12. jūlijā, izmantojot zemūdens tālvadības videokameru, Jarmo Kūsinens (*Jarmo Kuusinen*),



Flagkuģa "Virsaitis" zvans Latvijas Kara muzeja ekspozīcijā. 2014. gada janvāris.

Janne Suhonens (*Janne Suhonen*) un Tonijs Andersons (*Tony Andersson*) atpazina redzēto kā kuģa vraku un uzskatīja, ka ir atraduši "T-206", kā tas bija aprakstīts Somijas kara vēsturē par Sēsjeri nogrimušajiem kuģiem. Ūdenslīdēji J. Suhonens, J. Kūsinens un Anti Apunens (*Antti Apunen*) pirmoreiz uz kuģa vraku ienira 2006. gada 16. augustā. Vājas redzamības apstākļos, novērtējot vraka garumu un citas detaļas, ūdenslīdēji joprojām uzskatīja, ka atraduši meklēto kuģi "T-206". Ekspedīcijas uz kuģa nogrimšanas vietu tika organizētas arī 2007. un 2008. gada vasarās. Zem ūdens filmētajos materiālos redzamās vraka detaļas pamazām lika ūdenslīdējiem sākt šaubīties par atrastā kuģa identifikāciju. Tāpēc, lai pārliecinātos, kas patiesībā ir atrastais kuģis, 2008. gada 3. augustā J. Kūsinens izcēla tā zvanu. Nirējiem par pārsteigumu, zvans apliecināja, ka tas ir "Virsaīša" vraks.

2011. gada rudenī Latvijas Kara muzejs saņēma e-pasta vēstuli ar lūgumu uzzināt vairāk par kuģi "Virsaitis". Tās autors bija viens no "Divers of the Dark" ūdenslīdējiem A. Apunens. Tā informācija par "Virsaīša" atrašanu Somu jūras līča dzelmē sasniedza Latviju. Starptautiskās sadarbības rezultātā 2013. gada 4. septembrī kuģa "Virsaitis" nogrimšanas vietā norisinājās ekspedīcija, kuras laikā kuģa vrakam piestiprināja piemiņas plāksni ar uzrakstu "Latvijas Kara flotes flagmanis "Virsaitis". 02.12.1941." un ūdenī nolaida ziedus bojā gājušo piemiņai. Savukārt Tallinas ostā somu ūdenslīdēji svinīgā ceremonijā nodeva kuģa "Virsaitis" zvanu Latvijas aizsardzības ministram Artim Pabrikam, pēc tam tas nonāca Latvijas Kara muzeja krājumā. Šobrīd "Virsaīša" zvanam ir

veikti nepieciešamie konservācijas darbi, un tas ir apskatāms Kara muzejā, ekspozīcijā "Latvijas valsts aizsardzība 1920.–1940.". Pagājušā gada nogalē uz brīdi tam blakus bija novietots arī Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja īpašumā esošais kuģa "Virsaitis" sudraba makets.

Kuģa tehniskie dati:

- ūdensizspāids: 539 tonnas;
- garums: 56 metri;
- platums: 7,6 metri;
- ieprīme: 2,2 metri;
- ātrums: 16 mezglī;
- komanda: ~ 70 cilvēku.

Bruņojums (no 1922. gada):

- līdz 1939. gadam – divi 75 mm un divi 57 mm lielgabali, viens 75 mm zenītlīelgabals;
- 1939.–1941. gads – divi 86 mm lielgabali, divi 57 mm lielgabali, četri ložmetēji;
- no 1941. gada novembra – divi 100 mm lielgabali, viens 37 mm zenītlīelgabals, divi lielkalibra ložmetēji.■

Barba Ekmane,

Latvijas Kara muzeja Starpkaru vēstures nodaļas vadītāja

PIRMĀ LATVIJAS EKSPEDĪCIJA UZ "VIRSAITI"

Šā gada 4. septembrī no Tallinas ostas ekspedīcijā uz Somu līcī nogrimušo Latvijas Kara flotes flagmani "Virsaitis", lai pie tā vraka novietotu piemiņas plāksni, tādējādi izrādot godu kuģim un tā komandai par ieguldījumu Latvijas Kara flotes izveidē, devās Latvijas aizsardzības ministrs Artis Pabriks, Igaunijas aizsardzības ministrs Urmas Reinsalu, Nacionālo bruņoto spēku komandieris ģenerālleitnants Raimonds Graube, Jūras spēku flotiles komandieris jūras kapteinis Rimants Štrimaitis un Somijas pārstāvji, kas sniedza sākotnējo informāciju par nogrimušo flagmani un piedalās dokumentālās filmas veidošanā par "Virsaiti", kā arī citas augstas amatpersonas.

Ekspedīcija norisinājās uz Latvijas Jūras spēku kuģa M-08 "Rūsiņš", kas reizē bija arī platforma, no kuras Jūras spēku mācību centra Ūdenslīdēju mācību daļas ūdenslīdēji iegremdējās, lai apsekotu nogrimušā flagmaņa vraku. Notika arī Jūras spēku flotiles kapelāna aizlūgums un vainagu nolaišana jūrā. Atbalstu ekspedīcijas nodrošināšanai sniedza Igaunijas Jūras spēki.

Latvijas Kara flotes flagmaņa "Virsaitis" vraku 2005. gadā uzgāja somu ūdenslīdēji, bet 2008. gadā somu vēsturnieki to identificēja. Taču Latvijas Kara muzeja eksperti par faktu, ka ir atrasts Latvijas pirmais flagmanis, uzzināja tikai 2011. gada oktobrī, kad interesi par kuģa vēsturisko nozīmi izrādīja somu ūdenslīdēju grupa, gatavojot dokumentālo filmu par Hanko pussalas evakuāciju.

Aizsardzības ministrs izteica pateicību Igaunijas un Somijas kolēģiem par kuģa atrašanu. "Šī ir ļoti nozīmīga diena, jo mūsu kuģa "Virsaitis" zvans atgriežas mājās, Rīgā, Kara muzejā. Tur tas palīdzēs stāstīt Latvijas Kara flotes flagmaņkuģa stāstu mūsu bērniem," uzsvēra A. Pabriks. "Turklāt šis zvans liecinās ne tikai par mūsu pagātni, bet arī nākotni un mūsu ciešajām draudzības saitēm ar Igauniju un Somiju."

Igaunijas aizsardzības ministrs savā runā uzsvēra ilgaicīgo un veiksmīgo Igaunijas, Latvijas

UZZIŅAI

"Virsaitis" ir pirmais Latvijas Kara flotes kuģis, kas ūdenī tika nolaists 1921. gada 12. jūnijā un vēlāk pildīja flagmaņa funkcijas. 20.-30. gados flagmanis pārstāvēja Latviju starptautiskos reprezentācijas braucienos un manevros. Pēc padomju okupācijas 1940. gada 17. jūnijā "Virsaiti", tāpat kā pārējos Latvijas Kara flotes kuģus un zemūdenes, ieskaitīja Padomju Savienības Sarkankarogotās Baltijas Kara flotes sastāvā, tādēļ tobrīd kuģa komandieris bija Padomju Kara flotes virsnieks, taču kuģa apkalpē joprojām bija vairāki latvieši. Latvijas Kara flotes flagmanis "Virsaitis" Otrā pasaules kara laikā 1941. gada 2. decembrī, evakuējot Padomju armijas daļas no Hanko pussalas kara bāzes, sadūrās ar minu un nogrima.



un Somijas sadarbību. "Esmu gandarīts, ka šodien mēs varam atdot kuģa "Virsaitis" zvanu mūsu latviešu draugiem. Tas nozīmē, ka šis kuģis dzīvos mūžam un nekad netiks aizmirsts. Šis ir arī simbolisks brīdis Latvijas, Igaunijas un Lietuvas Jūras spēku sadarbībā, jo mēs visi kopā iznīcinām tās mīnas, kas Otrā pasaules kara laikā lika nogrimt "Virsaitim"," viņš sacīja.

"Esmu pagodināts būt klāt šajā simboliskajā notikumā, jo kuģa zvans ir kuģa dvēsele, un tā šodien atgriežas Latvijā. Zvans ir kuģa balss, ar to tiek dotas pavēles komandai, piemēram, paziņots par paaugstinātu kaujas gatavību," uzsvēra NBS komandieris ģenerālleitnants Raimonds Graube. "Simboliski Latvija šodien atgūst mūsu pirmo flagmaņkuģi, kas liecinās arī par mūsu Jūras spēku vēsturi un pirmās Latvijas brīvvalsts karavīriem."

Somijas pārstāvis Jarmo Kūsinens, kurš bija atvedis uz Igauniju kuģa "Virsaitis" zvanu, stāstot par to, kā kuģis tika atrasts, atminas 2005. gadu.

"Toreiz mūsu ūdenslidēji uzdūrās kādam nogrimušam kuģim, un sākotnēji mums likās, ka tas ir kāds no PSRS kuģiem, T-206," stāsta J. Kūsinens. "Mūsu ūdenslidēji vairākkārt ienira pie atraduma, bet apstākļi bija ļoti sarežģīti un kuģi bija grūti identificēt. Tāpēc nolēmām izcelt kuģa zvanu, lai noskaidrotu, kas tas ir par kuģi, un liels bija mūsu pārsteigums, kad tas izrādījās Latvijas Kara flotes flagmaņkuģis "Virsaitis". Saskaņā ar somu reģistriem šim kuģim bija jāatrodas netālu no Porkalas. Vēlāk mēs uzzinājām, ka kuģis evakuēja Padomju Krievijas karavīrus no Hanko pussalas kara bāzes, kad uzskrēja somu mīnai un nogrima Somu līcī. Tikai tagad, pēc 70 gadiem, mums bija iespēja rekonstruēt šo notikumu."

“Es ceru, ka kādu dienu mēs varēsim pastāstīt “Virsaiša” stāstu visai pasaulei,” piebilda J. Kūsinens. Arī šajā zvana nodošanas ceremonijā un ekspedīcijā uz nogrimušā kuģa vraku piedalījās somu žurnālisti, kas uzņēma filmu par Latvijas flagmani un tā atrašanu Somu līcī. Viņi uzskata, ka “Virsaiša” stāsts ir ļoti interesants tieši tāpēc, ka simbolizē mazas tautas likteni vēstures griežos.

J. Kūsinens izteica lielu pateicību Latvijas un Lgaunijas pārstāvjiem par palīdzību kuģa identificēšanā. Tāpat tas nebūtu iespējams bez drosmīgajiem somu ūdenslidējiem, kuru vidū bija Janne Suhonens un Anti Apunens no “Divers in the Dark” kluba. Šie ūdenslidēji saņēma aizsardzības ministra Goda rakstu.

Ūdenslidēji pēc atgriešanās uz kuģa ziņoja, ka uzdevums izpildīts, viņi iegremdējās 67 metru dziļumā, kas bija viena no retajām tik liela mēroga dziļūdens operācijām Baltijas jūrā. Uzdevumu veica seši Ūdenslidēju skolas instruktori.



Aizsardzības ministrs uzsvēra, ka uz kuģa “Virsaitis” bija gan latvieši, gan Padomju Savienības karavīri, jo kuģa sākotnējā komanda tika daļēji saglabāta, tāpēc vainagi jūrā godina visu bojā gājušo karavīru piemiņu.

“Šodien mēs atrodamies tikai pāris simtu metru attālumā no “Virsaiša”, bet kuģi neredzam,” sacīja kapelāns V. Kalniņš. “Mūs ar šo kuģi saista vēsturiskas saites, tam ir simboliska nozīme gan mūsu Bruņoto spēku, gan valsts vēsturē. “Virsaitim” ir ļoti samezglota vēsture, tikpat samezglota, cik mūsu tautas vēsture pagājušajā gadsimtā. Šodien mēs pieminam visus, kas dienējuši uz šā kuģa, un tos, kas bija uz “Virsaiša” tā pēdējā uzdevumā.”

Jūras kapteinis R. Štrimaitis uzsvēra, ka “Virsaitis” tolaik bija izcils kuģis, piemērots mīnu meklēšanai, pietiekami moderns un labi apbruņots, apmēram tikpat liels kā “Rūsiņš”, ar kuru šodien tiek veikta ekspedīcija.■

JŪRAS SPĒKU FLOTILE PIEDALĀS NAFTAS SEKU LIKVIDĀCIJAS MĀCĪBĀS

Septembrī Jelgavā, Lielupes akvatorijā pie Jelgavas pils, notika naftas seku likvidācijas mācības, kurās piedalījās Jūras spēku flotiles (JSF) Patruļkuģu eskadras karavīri ar kuģi "Aģe" un laivu "Astra-1", kā arī pārstāvji no Krasta apsardzes dienesta (KAD).

JSF KAD Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra (MRCC Riga) priekšnieks kapteinleitnants Andris Skribis, analizējot mācības, uzsver: "Esmu gandarīts par atbildīgo dienestu teicamo sadarbību. Priecē, ka dienestu naftas seku likvidācijas aprikojums ir veiksmīgi savietojams, jāuzsver arī mācību koordinēšana, kas bija augstā līmenī."

Mācības tika rīkotas saskaņā ar Eiropas Savienības finansēto Latvijas – Lietuvas pārrobežu sadarbības programmas projektu "Ekoloģisko avāriju seku likvidēšana un vides piesārņojuma mazināšana Lielupes baseina teritorijā".■

IEGŪST STARPTAUTISKU KVALIFIKĀCIJU

Šā gada septembrī Lielbritānijā, Sautemptonā, JSF KAD vides pārvaldības speciālists Ojārs Gerke un divi JSF Patruļkuģu eskadras Jūras incidentu novēršanas vienības karavīri – virsleitnante Inga Lencēviča un seržants Edgars Čevers – ieguva naftas piesārņojuma seku likvidācijas speciālista kvalifikāciju atbilstoši starptautiski akreditētajai "Oil Spill Management – IMO Level 3/MCA Level 5/5P" programmai.

Kvalifikācijas celšanas programma ietver naftas piesārņojuma seku likvidācijas kursu augstākā līmeņa vadītājiem (3. līmenis) atbilstoši IMO standartizētajai apmācības programmai.

Kursu vadīja uzņēmuma "Oil Spill Response Ltd." (OSRL) speciālisti, un tajā piedalījās 15 kursanti no vairākām pasaules valstīm, t.sk. Lielbritānijas, Itālijas, Austrālijas, Peru, Ganas, Lībijas u.c.■

IEDIBINĀTA TRADĪCIJA – SEMINĀRS PAR DROŠĪBU UZ ŪDENS

2013. gada maijā, augustā un septembrī norisinājās bezmaksas semināri par drošību uz ūdens, ko organizēja JSF KAD sadarbībā ar Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestu (VUGD) zvejas, atpūtas un tradicionālo kuģu vadītājiem, kā arī ikvienam interesentam. Semināri notika sešās piekrastes pašvaldībās, Rīgā, Jūrmalā un Liepājā.

Mērķis bija informēt par atbildīgo dienestu galvenajiem uzdevumiem un rīcību ārkārtas situācijās, uzsverot sadarbību ar pašvaldību; skaidrot, kā rīkoties, kad cilvēks nonāk nelaimē vai ir aculiecinieks tai, kā arī atgādināt par ziņošanas kārtību zvejas, atpūtas un tradicionālo kuģu vadītājiem, kuģiem ienākot ostā un izejot no tās.

Lielākie ieguvumi – atgriezeniskā saikne. Jau tagad izdevies nodibināt veiksmīgu sadarbību ar semināru organizēšanā iesaistītajām iestādēm, jahtklubiem, ostām un pašvaldībām.

UZZIŅAI

Joprojām pieejama bezmaksas "Glābšanas paņēmieni rokasgrāmata" un Baltijas jūras reģiona valstu jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centru 2013. gada informācija. Aicinu interesentus pieteikties, rakstot uz Liene.Ulbina@mil.lv!

FAKTI

■ 2013. gada 10. augustā ziedu nolikšana un pirmā Jūras krastu aizsardzības eskadras komandiera admirāļa Arhibalda fon Keizerlinga piemiņas vietas sakopšana Grobiņā.

■ 2013. gada oktobrī notika jau piektā speciāli Nacionālo bruņoto spēku JSF vajadzībām būvētā kuģa P-09 "Rēzekne" nolaišana ūdenī.

■ 2013. gada 17. oktobrī notika piemiņas pasākums par godu Lielbritānijas, Francijas un Īrijas jūrnikiem, kas krita kaujās, sniedzot atbalstu Latvijas brīvības cīņu dalībniekiem 1919. gadā.■

LATVIJAS KARAVĪRI OPERĀCIJĀ ATALANTA

Kopš 2011. gada Latvijas karavīri piedalās ES militārajā operācijā ATALANTA. Divi karavīri pārstāvēja Latviju, dienot operacionālajā štābā Nortvudā, Lielbritānijā, vēl divi – operācijas rajonā uz štāba kuģa. Arī šobrīd Latviju militārajā operācijā pārstāv divi karavīri.

ATALANTA ir militārā operācija, kas palīdz novērst un ierobežot pirātismu un bruņotas laupīšanas pie Somālijas krastiem. Tā ir pirmā ES jūras operācija, kas tiek veikta Kopējās drošības un aizsardzības politikas ietvaros.

UZZIŅAI

Kopš operācijas sākuma 2008. gada decembrī ir identificēti vairāk nekā 500 pirātu uzbrukumu, no tiem ES kuģiem ir izdevies pārtraukt 123 uzbrukumus. 128 par pirātismu aizdomās turamas personas ir nodotas tiesībsargājošajām iestādēm.

Operācijai ir mandāts aizstāvēt Pasaules pārtikas programmas (WFP), humanitārās palīdzības un Āfrikas Savienības militārās misijas Somālijā (AMISOM) kuģus, atturēt, novērst un apspiest pirātismu un bruņotu laupīšanu, aizstāvēt briesmām pakļautos kuģus, kā arī palīdzēt veikt monitoringu zvejniecībai pie Somālijas krastiem.■

STARPTAUTISKAS MĀCĪBAS

18. maijā noslēdzās starptautiskās mācības "Baltic Sarex 2013", kurās Baltijas jūras reģiona valstis pilnveido iemaņas un sadarbību meklēšanas un glābšanas operācijās. Mācību mērķis ir veicināt Baltijas jūras reģiona valstu sadarbību meklēšanas un glābšanas operācijās, imitējot cilvēku glābšanas darbus dažādu negadījumu situācijās jūrā. Šīs meklēšanas un glābšanas mācības Baltijas jūrā notiek kopš 1996. gada, bet Jūras spēku flotile tajās piedalās kopš 2000. gada.

Gadskārtējās mācībās, kas notika Dānijā, Bornholmā, šogad bija iesaistīti deviņu valstu – Dānijas, Igaunijas, Somijas, Francijas, Latvijas, Vācijas, Lietuvas, Polijas un Zviedrijas kuģi, lidmašīnas un helikopteri. Starp gandrīz 30 mācībās iesaistītajiem kuģiem bija Latvijas Jūras spēku flotiles "Skrundas" klases patruļkuģis "Cēsis".

Teorētiskajā daļā Baltijas jūras reģiona dalībvalstis un Francija gatavojās mācību praktiskajai daļai, daloties zināšanās un pieredzē par meklēšanas un glābšanas operāciju veikšanu. Savukārt praktiskajā daļā "Baltic Sarex 2013" dalībnieki stiprināja komandas saliedētību un profesionalitāti, piedaloties imitētās meklēšanas un glābšanas operācijās jūrā.■

JŪRAS SPĒKI SAŅĒMUŠI CETURTO PATRUĻKUĢI

Svinīgajā kuģa "Jelgava" saņemšanas un karoga pacelšanas ceremonijā Liepājas ostā piedalījās valdības un Jelgavas domes pārstāvji, patruļkuģa "Jelgava" komandieris virsleitnants Ritvars Ozols un kuģa krustmāte – Jelgavas pašvaldības iestādes "Kultūra" vadītāja vietniece Inta Eglande, kā arī flotiles personālsastāvs un citi viesi. Kuģa iegrime ir 2,7 metri, ātrums – 20 mezglu, dzinēju jauda – 1600 zirgspēku, kuģa korpuss darināts no alumīnija.

Jūras spēku flotiles rīcībā jau ir trīs šādi patruļkuģi, to nosaukumi izraudzīti atbilstoši nozīmīgākajām brīvības cīņu norises vietām Latvijas vēsturiskajos novados Kurzemē, Zemgalē, Augškurzemē (Sēlijā), Vidzemē un Latgalē.





24. jūlijā svinīgajā "Skrundas" klases patruļkuģa P-08 "Jelgava" saņemšanas un karoga pacelšanas ceremonijā Liepājas ostas 81. piestātnē piedalījās aizsardzības ministrs Artis Pabriks, akciju sabiedrības "Rīgas kuģu būvētava" izpilddirektors Einārs Buks, Jūras spēku flotiles komandieris jūras kapteinis Rimants Štrimaitis, patruļkuģa "Jelgava" komandieris virsleitnants Ritvars Ozols un kuģa krustmāte, Jelgavas pašvaldības iestādes "Kultūra" vadītāja vietniece Inta Eglande, kā arī Liepājas mērs Uldis Sesks un Jelgavas mērs Andris Rāviņš.

Jelgavas atbrīvošana no Bermonta karaspēka notika 1919. gada 21. novembrī. Pēc bermontiādes kaujām pie Rīgas (1919. gada 8. oktobris – 11. novembris) Jelgavas atbrīvošanas operācija bija nākamā nozīmīgākā Latvijas armijas uzvara kaujās pret bermontiešiem, kas ievērojami paātrināja Bermonta karaspēka padzišanu no Latvijas teritorijas. Iemūžinot šo vēsturisko notikumu, patruļkuģim P-08 dots vārds "Jelgava", atgādina Aizsardzības ministrija.

Krasta apsardzes patruļkuģu būves projekts paredz, ka deviņus vecos kuģus nomainīs pieci jauni, kas veicinās bruņoto spēku finanšu un personāla izmantošanas efektivitāti, turklāt jaunus kuģus varēs izmantot ne vien militārām, bet arī civilām vajadzībām. Jaunie kuģi ne tikai veiks patrulēšanas un glābšanas darbus, tos varēs aprikt arī ar naftas savākšanas un mīnu meklēšanas un iznīcināšanas iekārtām.■

PILNVEIDOT PRAKTISKĀS IEMAŅAS

Liepājā četras Jūras spēku kuģu apkalpes un četras VUGD maiņas komandas rīkoja kopīgas mācības, lai apgūtu iemaņas cīņā ar iespējamu ugunsgrēku uz karakuģiem. Šīs mācības organizēja JS flotiles mīnu kuģu eskadra.

Viena no mācību leģendām bija, ka uz mīnu kuģa "Rūsiņš" sonoru telpā izcēlies ugunsgrēks. Tā dzēšanā vispirms iesaistījās kuģa komanda, tai palīgā devās VUGD vīri. Kara jūrnieki un ugunsdzēsēji strādāja kopā, lai kritiskā brīdī labāk zinātu, kas jādara. Mācību leģendā ietilpa arī cietušo evakuēšana un pirmās palīdzības sniegšana.

Jūras spēku komandieris Rimants Štrimaitis: "Līdz šim uz karakuģiem ugunsgrēku nav bijis, bet mācības tiek rīkotas, lai negadījumam pietuvinātos apstākļos pārliecinātos, ka mūsu jūrnieki ir profesionāli sagatavoti rīcībai ekstremālās situācijās. Varu teikt, ka Jūras spēki ir labi sagatavojušies jaunajai navigācijas sezonai, kā arī dalībai vairākās starptautiskās mācībās, kas iekļaujas Jūras spēku gada plānā."■

"VIRSAITIM" JUBILEJA

27. janvārī apritēja 10 gadu, kopš Jūras spēku karogs pacelts uz štāba un apgādes kuģa A-53 "Virsaitis", bet pats kuģis piedzīvojis arī citu zīmīgu gadskārtu – 35 gadu jubileju. "Karakuģim tas nav īpaši liels vecums, un varu teikt, ka "Virsaitis" ir ļoti labā formā," atzīst kuģa komandieris komandleitnants E. Miemis. Pirms viņa kuģim bijuši trīs komandieri – rezerves komandleitnants, tagad Mērsraga ostas kapteinis Aivars Ušackis, rezerves kapteinleitnants Ingars Pauris un komandleitnants Uldis Zupa, kurš tagad ir Jūras spēku Mācību centra komandieris. Savulaik "Virsaitis" bija Norvēģijas Karalisko jūras spēku mīnu licējs, bet Latvijas Jūras spēkos tas kalpo par štāba un apgādes kuģi, kura komandā ir gandrīz 40 cilvēku. 2012. gadā "Virsaitis" bija Baltijas mīnu kuģu eskadras BALTRON štāba kuģis.

Laikrakstam "Kursas Laiks" kuģa komandleitnants E. Miemis pastāstīja: "Pārsteidzošas ir mirāžas – pilsētas, kuģi, ko pēdējā laikā ļoti bieži var redzēt. Ar binokli skaidri redzi kuģi, bet, mēģinot to nofotografēt, viss izplūst, nevar "pievilkt klāt". Reiz jūras vidū, kad skaidrā laikā un labā redzamībā stāvējām Irbes šaurumā, redzējām Ventspili, kaut lieliski apzinājāmies, ka pilsētu nav iespējams saskatīt, jo priekšā ir mežs, tikai viens tornītis tam pāri būtu saskatāms."■

Informāciju sagatavoja

JSF KAD sabiedrisko attiecību speciāliste Liene Ulbina

Foto no Jūras spēku flotiles arhīva

Jūrniecības gadagrāmatai 2013

OSTAS



Vēsture atkārtojas

Kā ostu lietas mainījušās pēdējo desmit gadu laikā?

Pārsteidzoši, cik ļoti notikumi 2003. gadā līdzinās 2013. gada problēmām. Pirms desmit gadiem Repšes valdība pieteica karu ostām. Vietējā prese sacēla trobeli par milzīgo korupciju, ārzemju prese uz to ātri vien reaģēja. Finālā investīciju miljoni no Latvijas aizgāja uz Lietuvu un Igauniju. Un pāri visam skanēja Repšes paziņojums, ka Rīgas brīvostas pārvaldnieka Leonīda Loginova dienas ir skaitītas.

Pēc desmit gadiem, šķiet, nekas nav mainījies. Tikai šoreiz tie bija zatlerieši, kuri atkal ķerās ostām pie rīkles. Finālā saņēmām apšaubāmu Pasaules Bankas pētījumu, grozījumus Likumā par ostām (vēl gan prezidenta neizsludinātus) un draudus, ka Eiropas nauda aiztecēs garām mūsu ostām un ceļiem. Un pāri visam sakramentālais jautājums: vai no amata tiks nomests Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs?

Pirms desmit gadiem aktuāls bija jautājums par valsts tranzīta un ostu politikas veidošanu, un arī tagad tas ir darba kārtībā.

Un arī lielā "The Tall Ships Races" regate pēc desmit gadiem atgriezās Rīgā un Ventspilī.

Ko novēlēt nākamajiem desmit gadiem?

Lai atkārtojas tikai labās lietas un skaistie notikumi.

ES JŪRLIETU POLITIKA

ES jūrlietu politika aptver jūras transportu, konkurētspējīgus šīs nozares uzņēmumus, nodarbinātību, zinātnisko pētniecību, zivsaimniecību un jūras vides aizsardzību. Mērķis ir nodrošināt ekonomisko attīstību un vienlaikus gādāt par vides ilgtspēju. Efektivitāte un veikspēja Eiropā ir visai atšķirīgas. Daudzas ES ostas darbojas ļoti sekmīgi, piemēram, Roterdama, Antverpene un Hamburga, kurās apstrādā 20% visu kravu. Tomēr ne visas ostas piedāvā tikpat augsta līmeņa pakalpojumus. Ostu tīkla savienojumi un tirdzniecības plūsmas ir labi attīstītas Eiropas ziemeļu daļā, bet ne tik labi dienvidos. Ostām jābūt gatavām nākotnei. Tas nozīmē, ka jāuzlabo vietējie savienojumi ar plašākiem autoceļu, dzelzceļa un iekšējo ūdensceļu tīkliem, pilnībā jāoptimizē pakalpojumi, lai vislabāk izmantotu ostas pašreizējā situācijā, un jārada tāds uzņēmējdarbības klimats, kas piesaistītu ieguldījumus, kuri ir tik ļoti vajadzīgi, lai uzlabotu kapacitāti tā, kā tas nepieciešams.

EIROPAS OSTAS

Eiropas Savienībai ir pasaulē lielākā jūras teritorija (1200 ostu) un pasaulē lielākā tirdzniecības flote. Ārējā tirdzniecībā jūras ceļu izmantojuma īpatsvars ir 90%, iekšējā ES tirdzniecībā – 40%. Caur ostām no ES eksportē un no pārējās pasaules ES importē 74% no kravu kopējā apjoma.

OSTĀS PIEAUGS KRAVU APJOMS

Ņemot vērā pat visprietīcīgākās ekonomikas izaugsmes prognozes, gaidāms, ka kravu apjoms ostās līdz 2030. gadam palielināsies par 57%, gandrīz noteikti izraisot pārslogotību. Pēc 20 gadiem simtiem Eiropas jūras ostu saskarsies ar nopietnām problēmām tādās jomās kā veikspēja, ieguldījumu nepieciešamība, ilgtspēja, cilvēkresursi un integrācija ar ostu pilsētām un reģioniem.

OSTĀM JĀPIELĀGOJAS

Priekšlikumā par ES ostu politikas pārskatīšanu galvenā uzmanība pievērsta Eiropas transporta tīkla ostām, kurās apkalpo 96% preču un 95% pasažieru, ko ES ostu sistēmā pārvadā tranzītā. Pirmkārt, ja ostas vēlas pielāgoties jaunajām ekonomikas, nozares un sociālajām pra-



"Liepājas osta LM".

sībām, tajās jābūt konkurenci veicinošai un atvērtaī uzņēmējdarbības videi. Pakalpojumu sniegšanas brīvībai bez diskriminācijas jābūt vispārējam principam. Lai gan gadījumos, kad platība ir ierobežota vai sabiedrība pauž interesi, atbildīgajai ostas pārvaldei jānodrošina, ka lēmumi, ar kuriem



Roterdamas osta.

atļauj piekļuvi tirgum, ir pārredzami, proporcionāli un nediskriminējoši. Komisija lēš, ka līdz 2030. gadam ostās izveidos līdz 165 000 jaunu darbvietu.

VĒL DAUDZ NESKAIDRĪBU

Tā sauktā Sēra emisijas direktīva vispirmām kārtām paredz ES likumdošanā ieviest jaunus standartus, par kuriem jau 2008. gadā vienojās IMO. Striktāki standarti jau tagad ir paredzēti SOx emisijas kontroles zonās (Baltijas jūra, Ziemeļjūra un Lamanša šaurums), kur sēra saturs degvielā nedrīkst pārsniegt 1% no masas līdz 2015. gadam, bet pēc tam – 0,1% no masas.

Savukārt pārējos ES ūdeņos varēs izmantot degvielu, kuras sēra robežlīmeņi būs 3,5% no aptuveni 2014. gada vidus (18 mēneši no jaunās direktīvas stāšanās spēkā) un 0,5% no 2020. gada.

“Tā kā ES dalībvalstis Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā ir piekritušas striktākiem standartiem sēra emisijas kontroles zonās, ir skaidrs, ka pienācīga vērība būtu jāpievērš godīgas konkurences nodrošināšanai kuģniecības sektorā. Atšķirīgi ierobežojumi dažādos Eiropas piekrastes ūdeņos nostāda kuģniecības uzņēmumus Baltijas jūrā, Ziemeļjūrā un Lamanša šaurumā neizdevīgākos konkurences apstākļos,” atzīst ES deputāts Roberts Zīle.

Īstermiņā var palielināties zema sēra satura degvielas cenas, un nav īstas skaidrības par šādas degvielas pieejamību vajadzīgajā daudzumā. Kuģniecības uzņēmumiem būs jāveic ieguldījumi tehnoloģijās, bet ostām jānodrošina atbilstošas uzņemšanas iekārtas kuģiem, kas izmanto izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas.

R. Zīle: “Vides ieguvumu efekts var izrādīties neliels, jo pašlaik pa jūru pārvadājamās kravas degvielas saturs ierobežojumu dēļ turpmāk var būt izdevīgāk pārvadāt pa sauszemi, līdz ar to palielināsies noslodze ceļiem un kaitējums videi.”■

Informāciju sagatavoja EP ECR grupas preses asistents Rolands Pētersons

NORAIDA VIENOTA ES REGULĒJUMA NEPIECIEŠAMĪBU OSTU PAKALPOJUMIEM

Saeimas Eiropas lietu komisija 24. jūlijā nolēma atbalstīt Satiksmes ministrijas (SM) sagatavoto pozīciju, noraidot vienota Eiropas Savienības (ES) regulējuma nepieciešamību ostu pakalpojumiem. SM norādījusi, ka regulas projekts kopumā neatbilst subsidiaritātes principam un tajā netiek ievērots proporcionalitātes princips. Subsidiaritātes princips nosaka, ka jomās, kuras nav ekskluzīvā ES kompetencē, savienība rīkojas tikai tad, ja dalībvalstis centrālā, reģionālā un vietējā līmenī nevar pietiekami labi īstenot paredzētās darbības mērķus, bet ierosinātās darbības mēroga vai seku dēļ tie ir labāk sasniedzami savienības līmenī.

UZZIŅAI

Eiropas Komisijas izstrādātais regulas projekts cita starpā paredz atklātu konkursu rīkošanu par atsevišķu pakalpojumu nodrošināšanu ostās, kā arī pienākumu ostu pārvaldēm nodrošināt finanšu caurskatāmību. Ja pamatots atzinums par ES normatīvā akta projekta neatbilstību subsidiaritātes principam pārstāv vismaz viena trešdaļa jeb deviņi no visiem ES dalībvalstu parlamentiem, tad attiecīgais projekts jāpārskata, teikts Eiropas lietu komisijas sagatavotajā prezentācijā.

ES regulai atbalstu puda Ekonomikas ministrijas (EM), Valsts kontroles un Konkurences padomes pārstāvji, kā arī Rīgas brīvdostas valdes locekle Inga Antāne, bet pret regulu iestājās SM, Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas, Latvijas Ostu asociācijas un Latvijas Jūras administrācijas pārstāvji.

Satiksmes ministrs Anrijs Matīss norādīja, ka jūlija sākumā ir sagatavota vēstule Eiropas Komisijai, kurā tiek pausts, ka SM neuzskata, ka regula ir tas veids, kā sasniegt konkrētā regulējuma mērķi. "Esam ieinteresēti palielināt Latvijas ostu konkurētspēju un varam to ļoti sekmīgi izdarīt ar nacionālo likumdošanu," uzsvēra ministrs. "Kopā ar Pasaules Banku strādājam pie ostu pārvaldes uzlabošanas jautājumiem. Savukārt regulā minētā vienotu tarifu noteikšana un citi aspekti lielā mērā ierobežotu mūsu iespējas."

EM parlamentārais sekretārs Vilnis Ķīrsis puda SM pretēju viedokli, norādot, ka EM secinājusi, ka regula atbilst subsidiaritātes principam. Viņš skaidroja, ka ES problēma pašlaik ir konkurences cīņa ar ASV un Āzijas reģionu, bet tam traucē sadrumstalotā likumdošana, tāpēc normatīvā regulējuma vienādošana varētu dot pozitīvu efektu, līdzīgi kā tas noticis, pieņemot ES pakalpojumu direktīvu.

Vairāki deputāti kritizēja EM pieeju un norādīja, ka tas ir politisks jautājums, vai paši kontrolēsim ostas, vai nodosim tās ES kontrolē, tāpēc pievienojās

SM iebildumiem pret regulu, uzsverot, ka nepieciešams atbalstīt nacionālās intereses.

Ventspils pilsētas domes priekšsēdētājs Aivars Lembergs preses konferencē norādīja, ka Saeimas Eiropas lietu komisijas balsojumā par Eiropas Savienības regulējuma nepieciešamību ostu pakalpojumiem Reformu partija centās nodot Latvijas nacionālās intereses.

A. Lembergs: "Šīs regulas projektu jau nebija atbalstījušas astoņas valstis. Ja Latvija neatbalsta, tā būtu devītā valsts, regula līdz ar to tiktu bloķēta un to vairs nevarētu pieņemt. Tur ir tādi krāšņi vārdi, piesegums ir caurspīdīgums un konkurētspēja tirgū un tamlīdzīgas lietas, bet, ja nopietnāk to lietu izanalizē, tad faktiski regula paredz, ka transkontinentālie



pārvadātāji pārņem ostu darbības ekonomisko kontroli un nevis Latvija, bet transnacionālās kompānijas noteiktu maksu par infrastruktūru, ostu tarifus, nodevas.

Varat trīsreiz minēt, kurā virzienā viņi noteiktu maksu par infrastruktūru un ostu nodevas. Protams, uz leju, jo tās ir viņu izmaksas. Jo maksājumi ostās zemāki, jo lielāka viņiem peļņa. Tātad, ja uz pusi samazinātu Ventspils ostas nodevas, transnacionālo kompāniju kabatās katru gadu ieplūstu apmēram 15 miljoni dolāru. Mums ir aprēķināts, ka maksa par infrastruktūru ir viena trīsdesmitā daļa. Protams, ka viņi vēlētos, lai tas būtu reizi 100 gados. Tad atkal viņu kabatās ieplūstu katru gadu ap 10 miljoniem tikai par Ventspils ostas papildu peļņu, ko šo transnacionālo kompāniju īpašnieki izmantotu, pērkot dārgus kuģus, lidmašīnas, salas un tā tālāk." ■

OSTU MAKSAS – SARKANĀ VAI ZAĻĀ GAISMA?

Pasaules Banka šogad Latvijā vizītēs bijusi jau trīs reizes. Tiekoties ar tranzīta biznesa uzņēmējiem, visi atzina aso konkurenci Baltijā un uzsvēra nepieciešamību noturēt ostu maksas un jebkurus citus maksājumus minimālā līmenī. Pasaules Bankas eksperti pauž viedokli, ka no valsts puses nav atbalstāmi nekādi papildu maksājumi ostām, nedz jaunas nodevas, nedz dividendes. Valsts iegūst no tā, ka cilvēki un uzņēmumi strādā un maksā nodokļus. Uzliekot vienu papildu maksājumu ostas pārvaldēm, darbu zaudēs virkne citu loģistikas sektora dalībnieku un gan ostu, gan dzelzceļa infrastruktūras izmaksas nāksies sadalīt pārējiem ķēdes dalībniekiem, tādējādi kopējais tranzīta sadārdzinājums var būt pat krietni lielāks. Satiksmes ministrija iebilst pret atsevišķu jaunu maksājumu ieviešanu ostām, nepārskatot kopējo finansēšanas modeli, un norāda, ka papildu maksājumi apdraudēs likumdošanā noteikto funkciju kvalitatīvu izpildi un ostu konkurētspēju, tostarp samazinot investīcijām atvēlēto līdzekļu apjomu.

Neskatoties uz to, Reformu partija iesniedza premjeram vairākus priekšlikumus, kā valsts budžetu papildināt par 50 līdz 70 miljoniem latu. Kā vienu no būtiskākajiem Saeimas RP frakcijas priekšsēdētāja Zanda Kalniņa-Lukaševica ieteica ostu nodevas ieviešanu, norādot, ka Tallinas osta Igaunijas budžetā ik gadu iemaksājot līdz 40 miljoniem eiro (28 miljoni latu). RP vadītā Ekonomikas ministrija ir sagatavojusi grozījumus Likumā par ostām, kas papildus ostu pārvalžu jau maksātajiem nodokļiem paredz 20% no visām Rīgas, Ventspils un Liepājas ostas iekasētajām maksām ieskaitīt valsts budžetā.

Satiksmes ministrijas (SM) ziņojumā teikts: ja ostas maksas tiek paaugstinātas par 20%, var prognozēt ap 20% kravu kritumu Latvijas ostās. Vispirms cietīs tās kravu grupas, kur ir lielākie apjomi un lielākā konkurence: ogles, graudi, minerālmēsli un naftas produkti. Visas šīs kravu grupas tiek pārvadātas pa dzelzceļu. Līdz ar to dzelzceļā kravu apjoms var kristies no līdzšinējiem 60 milj. uz 41,25 milj. tonnu, tātad par trešo daļu. Automātiski arī dzelzceļš ar tādiem apjomiem nebūs spējīgs nodrošināt infrastruktūras uzturēšanu un attīstību. Vajadzēs celt tarifus. Līdzīgi arī citās jomās Latvijas uzņēmēji zaudēs kravas un ienākumus. Atsevišķiem termināļiem tas var būt liktenīgi, tos nāksies slēgt.

UZZIŅAI

Ieņēmumi no ostu maksām 2012. gadā Tallinā bija 49,88 miljoni latu, Rīgā 27,06 miljoni, Ventspilī 18,92 miljoni latu. Šajās ostu maksās Tallinā 6,88 miljonus latu iekasē no pasažieriem, Rīga salīdzinājumā tikai 0,29 miljonus latu, bet Ventspils – 0,32 miljonus latu.

SM ziņojumā secināts, ka, salīdzinot Latvijas un Lgaunijas ostu darbības un finansējuma modeļus, redzams, ka Lgaunijas ostām noteikto funkciju izpildei ir paredzēts valsts budžeta finansējums, tādējādi tās saņem papildu dotācijas, bet Latvijas ostu pārvaldes likumdošanā noteikto funkciju izpildi nodrošina par saviem līdzekļiem. Latvijas lielo ostu pārvalžu izmaksas šo funkciju (navigācijas līdzekļi, kapteiņdienests, vides aizsardzība, ziemas navigācija un citi) izpildei un padziļināšanas darbiem 2012. gadā sasniedza 24,8 miljonus latu.

Izvērtējot ieteikumu noteikt Latvijas ostām tiešus ieskaitījumus valsts budžetā 20% apmērā no ostu pārvalžu ieņēmumiem (vai jebkādu citus ostu maksājumus, tajā skaitā dividenžu iemaksu valsts budžetā), ir attiecīgi jāparedz valsts budžeta finansējums ostu pārvalžu funkciju nodrošināšanai, līdzīgi kā tas tiek darīts Lgaunijā. Turklāt lielāko daļu no Lgaunijas ostu funkcijām nodrošina Lgaunijas Jūras administrācija, kas atšķirībā no Latvijas Jūras administrācijas arī tiek finansēta no valsts budžeta.

Kopējās funkciju izmaksas Tallinā ir 25,14 miljoni latu, Rīgā – 23,79 miljoni latu, Ventspilī – 24,61 miljons latu.

KAS NODARBOJAS AR KAITNIECĪBU?

Latvijas Ostu asociācijas izpilddirektors Kārlis Leiškalns: "Latvijas ostas nekad nevarēs apkalpot tādu pasažieru prāmju daudzumu, jo nav mums citas galvaspilsētas 80 km attālumā, uz kuru var aizbraukt pusotras stundas laikā. Tallinas osta iekasē pasažieru maksas, tirgo elektrību (no elektrības tirdzniecības iegūst ap 9 miljoniem eiro gadā). Tallinas osta atrodas tieši jūrā, kurā nav smilšainas gultnes, kā tas ir pie mums. Līdz ar to



Kārlis Leiškalns.

tur nevajag uzturēt kuģu ceļus, nevajag veikt padziļinājumus un attīrīšanu no smiltīm, kas maksā daudzus desmitus miljonu. Tallinas osta kravas ir pazaudējusi, bet, būdama monopolists jūras pasažieru pārvadājumos, par kravu pārvadājumiem īpaši nerūpējas, jo pasažieru pārvadājumu biznesa viņiem paliks uz laiku laikiem. Līdzīgi ir ar Klaipēdas ostu, kurā 80% pārvadājumu veido vietējās kravas. Transīts viņiem ir tikai ap 20%, kurus zaudējot viņi neaizies postā. Latvijas gadījumā ir tieši otrādi – vairāk nekā 80% ir tranzīta kravas, pārsvarā Krievijas un citu NVS valstu. Ja Latvijai iet secen tranzītkravas, ko, šķiet, grib panākt Reformu partija, tad Latvijas ostas vienkārši sabruk, sev līdzī aizvelkot Latvijas dzelzceļu un autopārvadātāju biznesu. Ekonomikas ministrs to nesaprot, lai gan nozares, tātad satiksmes ministrs viņam to stāsta un at-

gādina katru dienu, tāpat kā ostu uzņēmēji, asociācijas, Pašvaldību savienība un pat arodbiedrības. Visi kategoriski noraida RP priekšlikumus, bet viņi tik stūrgalvīgi dzen savu līniju. RP un Amerikas tirdzniecības palāta ir vienīgās, kas saka – to mums vajag, tā mēs darīsim un no tām ostām pagrābsim.”

SABIEDRĪBA, MAIGI SAKOT, TIEK MALDINĀTA

Rīgas brīvostas valdes loceklis Ivars Jakovels presē publicējis savu viedokli. Viņš uzskata, ka sabiedrību krāpj ar Tallinas dividendēm. “Nodevas nepieciešamība tiek melīgi skaidrota ar ierasto uztveres stereotipu – igaunī, redz, var, bet mēs ne, kaimiņvalsts budžets no Tallinas ostas spēj gadā iekasēt 20 miljonus, tāpēc Latvijas valdībai jābeidz auklēties ar mūsu ostām. Taču Reformu partija, Rungainis un citi ekspropriācijas slavinātāji izliekas nezinām principiālo atšķirību: Tallinas osta ir uzņēmums un veic saimniecisku darbību, bet Latvijas ostu pārvaldes ir iestādes, kas nodrošina ostu un kuģu ceļu funkcionēšanu. Tallinas osta maksā Igaunijas valstij nevis nodevu, bet īpašnieka dividendes no uzņēmuma peļņas, taču vispirms akcionāru sapulce izlemj, vai šis maksājums neapdraud ostas attīstību un konkurētspēju.

Lielu daļu no Latvijas ostu pārvalžu pienākumiem – ostas gultnes padziļināšanu, bāku un navigācijas zīmju uzturēšanu, ledlauža darba nodrošināšanu Rīgas jūras līcī u.c., ko pārvaldes veic par ostās iebraukušo kuģu maksāto nodevu, kaimiņos par valsts budžeta līdzekļiem īsteno valsts dienests – Igaunijas Jūras administrācija. Ledlauži tur pieder valstij, turklāt kuģu navigācija ziemā tiek nodrošināta ne tikai līdz valstij piederošajai Tallinas ostai, bet arī privātām



Tallinas osta gadā apkalpo 7247 kuģus, no kuriem pāri par pieciem tūkstošiem ir pasažieru prāmjī uz Stokholmu un galvenokārt uz Helsinkiem.

ostām. Pie mums valdība, neuzņemoties nekādus pienākumus, prāto ieviest 20 procentu nodokli no ostas administrācijas apgrozītajiem līdzekļiem, pat nepainteresējoties, vai tā vispār spēs funkcionēt pēc šādas ekspropriācijas. Valdības koalīcijai acimredzot patlaban ir vienalga pat tas, ka Latvijas ostas līdzekļus savai attīstībai iegūst no ES fondiem, obligātos līdzmaksājumus veicot ar banku izsniegtiem kredītiem. Ieviešot nodevu, nekavējoties tiktu radītas problēmas ar saņemto aizdevumu atmaksu, bankām ceļot kredītprocentus vai laužot līgumus. Tad politiskajai varai vajadzētu ostas steigšus glābt no pašas radīta posta.

Viens trauksmes zvans mums jau noskanēja – šogad no janvāra līdz jūlijam Latvijas ostās pārkrāva 42,4 miljonus tonnu kravu jeb par 8,2% mazāk nekā 2012. gada pirmajos septiņos mēnešos. Valdībai, tāpat kā tās Igaunijas kolēģiem, būtu jādoma par to, kā pilnveidot Rīgas, Ventspils un Liepājas ostu konkurētspēju, lai tās nodrošinātu pakalpojumu augstu kvalitāti par pievilcīgiem izcenojumiem, lai saglabātu Krievijas un citu valstu uzņēmumu interesi par sevi. Katra Latvijas ostās pārkrautā tonna mūsu ekonomikai dod apmēram desmit latu, bet neviens netaisās šīs tonnas dāvināt. Vismazāk mūsu konkurenti dienvidos un ziemeļos – Klaipēda un Tallina. Dzirdot par jauno nodokli Latvijas ostām, lietuvieši un igauņi droši vien nespēj noticēt tādai prieka vēstij."

EK, ATKAL NEIZDEVĀS!

Sekojoš Reformu partijas aktivitātēm, prātā nāk veca anekdote: jauns ķirurgs pacientam operē aklo zarnu. Labu laiku noņēmis, pēkšņi, ar skalpeli krustu šķērsu vēderu graizot, neapmierināts iesaucas: "Ek, atkal neizdevās!"

Kad daudzu mēnešu garumā ir norisinājušās batālijas ap mūsu lielajām ostām, kad tās ir apvainotas visos pasaules grēkos, kad Satiksmes ministrija ir pavadījusi nevēlami daudz laiku, lai uzrakstītu pamatotu ziņojumu un pierādītu jauna nodokļa bezjēdzību, kad sabiedrība ir uzskatījusi, ka ostas ir pārdarītas, draud pārdegt no cipariem un summām, ko piesauc dažādu līmeņu ierēdņi, amatpersonas un vienkārši partijas biedri, dienu pirms 2014. gada budžeta iesniegšanas ekonomikas ministrs Daniels Pavļuts paziņoja: "Jā, var piekrist pārmetumiem par iepriekšējo mūsu piedāvājumu, kas paredzēja maksāt 20% no apgrozījuma, tas neņēma vērā katras ostas darbības specifiku. Tāpēc tagad mums ir jauns piedāvājums. Teorētiski var teikt, ka ostām peļņas nav, ir starpība starp ienākumiem un izdevumiem, bet tomēr saucsim to par peļņu. Tātad piedāvājam maksāt 50% no peļņas valsts budžetā. Ir arī noteikts minimālais maksājums – tādi pati summa, kāda tiek iemaksāta pašvaldības budžetā. Mūs jau brīdināja: var gadīties, ka, veiksmīgi pārskatot darbību, pēkšņi šī starpība starp ienākumiem un izdevumiem ostās vienkārši pazudīs, tāpēc esam noteikuši arī minimālo iemaksu. Tā būs tāda pati, kāda tiek maksāta pašvaldības budžetā."■

GROZĪJUMI LIKUMĀ PAR OSTĀM

2013. gada 1. oktobrī valdība atbalstīja grozījumus Likumā par ostām, kas nosaka, ka turpmāk ostu pārvaldes valsts pamatbudžetā ieskaitīs tādu pašu maksājumu kā pašvaldības speciālajā budžetā – 10% no tonnāžas, kanāla, mazo kuģu, enkura un kravas maksām. Paredzams, ka likuma grozījumi stāsies spēkā 2014. gada 1. janvārī.



Satiksmes ministrs Anrijs Matīss.

Ekonomikas ministrija (EM) norāda, ka Ventspils, Rīgas un Liepājas ostām, kuru īpatsvars kopējā kravu apgrozījumā 2012. gadā bija 98,19%, lietošanā ir nodota stratēģiska publiska infrastruktūra, par kuras izmantošanu ostas iekasē samaksu no ostas klientiem, bet par ieņēmumiem, kas gūti no šīs infrastruktūras izmantošanas un citām ostu pārvaldes darbībām, neveic ieskaitījumus vai cita veida norēķinus valsts budžetā.

Pēc Ekonomikas ministrijas domām, ostas savā darbībā ir pielīdzināmas valsts un pašvaldību kapitālsabiedrībām, kuru mērķis ir aktīvu efektīva pārvaldība un atdeve, piemēram, dividenžu veidā, tāpēc ostu pārvaldēm ir nepieciešams sniegt atdevi jau 2014. gada valsts budžetā. EM uzsver, ka grozījumi nerada ietekmi uz komersantu maksājumiem ostu pārvaldei, jo ostai maksājumi jāveic no saviem līdzekļiem.

Pret grozījumiem likumā iebilst satiksmes ministrs Anrijs Matīss, kurš minētos maksājumus nodēvēja par nodokli, kas tiek uzlikts vēl virs apgrozījuma nodokļa, kas sadārdzinās ostas pakalpojumus, samazinās ostu konkurentspēju cīņā par kravām. Satiksmes ministrs atzina, ka, ieviešot Latvijas ostām tiešus maksājumus valsts budžetā no ostu ieņēmumiem, likumdošanā noteiktās ostu funkcijas būtu jāapmaksā no valsts budžeta. SM piedāvās jaunu ostu maksas iekasēšanas priekšlikumu, kurā paredzēs ieviest tā saucamo peļņas nodokli, kas nozīmētu, ka valsts budžetā tiktu ieskaitīta starpība starp ostas ienākumiem un izdevumiem. Šajā gadījumā maksas ieviešanai nebūtu negatīvas ietekmes uz ostu tarifu un pašvaldību un valsts ostu valdes locekļi būtu ieinteresēti maksimizēt ostu peļņu. Matīss arī norādīja, ka EM piedāvātais modelis faktiski paredz apgrozījuma nodokļa ieviešanu, kas nozīmējot, ka pieaugs ostas maksas un līdz ar to sadārdzināsies tranzīta koridors. Tā kā konkurence Baltijas reģionā esot liela, samazināšoties pārkrauto kravu skaits ostās,

kas savukārt sadārdzināšot dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksas.

Jaunajam ostas nodokļa priekšlikumam ir vairāki oponenti. Latvijas Darba devēju konfederācijā norādīja, ka lielās ostas jau patlaban valsts budžetā maksā ievērojamu nodokļu apjomu un to palielināt nav nekādu iespēju.

Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera norādīja, ka piedāvātais risinājums ieviest ostu nodevu var radīt riskus tautsaimniecības izaugsmei. Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis uzsvēra, ka ostas, attīstot vērienīgus infrastruktūras projektus, spiestas ņemt aizdevumus no bankām, tāpēc jau tagad ostām ir līdzekļu deficīts.■

ARVIEN PIEAUG KONKURENCE

*“2012. gads bija rekordaugstu rādītāju laiks, un ar to rēķinājāties, plānojot 2013. gada kravu apgrozījumu ostā. Mūsu plāns šogad ir pārkraut 28,5 miljonus tonnu, un domāju, ka šo uzdevumu izpildīsim. Kravu krituma iemesli ir labi zināmi. Tā ir krīze apkārtējās valstīs, kas neizpaužas akūtā formā, tāpēc to var saukt arī par stagnāciju.” Stāsta Ventspils ostas pārvaldnieks **IMANTS SARMULIS**.*

Preces, ko pārvadātāji kuģos krauj, pārsvarā ir enerģētikas produkti. Pasliktinoties ekonomiskajai situācijai, samazinās enerģijas patēriņš un līdz ar to pārkrauto kravu apjoms. Jāatzīst, arī konkurence ostu starpā pieaug, tāpēc strādāt kļūst arvien grūtāk, bet ar to jārēķinās vienmēr. Šā brīža situācija precīzi atspoguļo tendences kravu pārvadājumu tirgū – ja vienā Baltijas jūras reģiona ostā ir vērojams kravu pieaugums, tad kaimiņvalstu ostās būs kritums, jo kopējais kravu apgrozījums nepieaug.



Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis.

OSTAS PĀRVALDE RADA PRIEKŠNOSACĪJUMUS

Ostas pārvalde nodrošina infrastruktūras pakalpojumus, lai vispār varētu notikt kravu pārvadājumi, lai šie pakalpojumi būtu iespējami lētāki, lai pārvadājumu koridors būtu iespējami pievilcīgāks un tehniski pilnvērtīgāks. Šajā aspektā Ventspils osta ir izcila, jo jebkurš kuģis, kas var ienākt Baltijas jūrā, var ienākt arī Ventspils ostā. Arī ostas pakalpojumu maksas ir pieņemamā līmenī, es pat gribētu teikt, ka tās ir pievilcīgi zemas. Tāds ir ostas pārvaldes ieguldījums kravu apgrozījuma nodrošināšanā, savukārt ostas termināļu ieguldījums ir pašu tarifos un spējā piesaistīt kravas, jo līgumus par kravu pārkraušanu slēdz Ventspils ostā strādājošie termināļi. Ostas pārvalde slēdz līgumus par investīciju piesaisti ostai, un, ja paveras iespējas, piesaistām arī kravas, kad kopā ar termināļiem braucam uz dažādām izstādēm, kur izmantojam ikvienu iespēju pateikt kādu labu vārdu par Ventspili.

VENTSPILS IESPĒJAS IR LIELAS

Ja ostā nav pietātnes ar atbilstošu dziļumu un kuģis nevar ienākt, tad arī kravu tur nav. Bet, ja kuģis var ienākt, ja ir piemērotas pietātnes, kur par pieņemamu cenu kuģi uzkraut, tad tas ir ostas pārvaldes ieguldījums. Mūsu uzdevums ir nodrošināt infrastruktūru, lai termināļi varētu veikt savu darbību.

Vienmēr esam gatavi savus pakalpojumus uzlabot, tāpēc turpinām termināļu attīstību. Tagad notiek sauskraavu termināļa celtniecība, līdz gada beigām tas būs gatavs. Ostai tā būs attīstīta papildu teritorija starp tiltiem, uz kuriem pāries viens jau esošais terminālis, tā atbrīvojot vietu citām kravām. Plānojam arī parakstīt līgumu par vēl viena termināļa būvi dažādām universālām kravām. Līdz ar to tiek paplašināta osta un tiek radītas iespējas dibināt jaunus termināļus. Infrastruktūras veidošana ir visai dārgs priekšs, ne visas kompānijas ir spējīgas šādas investīcijas infrastruktūrā veikt un ne visas to vēlas, jo bizness grib brīvākas iespējas – atnākt un aiziet, kad vien tīk.

NE VISS MUMS IR PIEŅEMAMS

Ventspils osta attīsta jau trešo projektu ar ES Kohēzijas fonda līdzfinansējumu, un tie ir ostas pievedceļi termināļiem un rūpniecības zonai. Divi projekti ar ES atbalstu jau ir realizēti. Ja būs nepieciešams, mēs esam gatavi izvērtēt arī rūpniecības objektu celtniecību.

ES dara daudz labu lietu, bet ne jau viss, kas tiek darīts, ir vērtējamas pozitīvi. Ir mēģinājumi pārlietu birokratizēt dažādas saimnieciskās darbības jomas. Eiropas Komisija bija izstrādājusi direktīvu par ostām, kurā cita starpā bija paredzētas tiesības kuģiem pašiem izkraut kravu, tādējādi iedragājot ES valstu peļņas iespējas starptautiskajā darba dalīšanā un samazinot Eiropas ostu ienākumus. Par laimi Eiroparlaments šo iniciatīvu noraidīja. Bet, kā zināms, birokrāti ir mūžīgi, un viņi Eiropas transporta komisāra vadībā ir



Ventspils brīvostas pārvaldes ēka.

izstrādājuši jaunu direktīvu par brīvu konkurenci. Pret to nebūtu ko iebilst, ja vien direktīva neparedzētu arī daudz ko tādu, kas iedragās tieši Latvijas konkurētspēju. Direktīvas projekts paredz, kādā veidā tiek noteikta maksa par ostas pakalpojumiem, tajā skaitā arī par infrastruktūras izmantošanu. Ir izstrādāta formula, pēc kuras drīkst šo maksu noteikt, kā arī paredzēti konkrēti gadījumi, kad šo maksu var palielināt vai samazināt. Šie noteikumi būtu universāli visām ES ostām. Eiropas Ostu asociācija, kurā apvienojušās praktiski visas ES ostas, šādu pieeju noraida, jo tas mazinātu ES ostu elastību un kavētu attīstību. Tas ir viens aspekts, bet ir arī otrs, kas Latvijas un citu valstu ostu darbību bremzētu. Atbilstoši šiem priekšlikumiem tiktu izveidota tā sauktā ostu lietotāju komisija, ar kuru jākonsultējas vai jāsaskaņo ostas pakalpojumu tarifi. Bet kas ir šie lietotāji? Tās ir lielas starptautiskas kompānijas, kas vienmēr varēs teikt, ka ostu maksas ir pārāk augstas. Latvijas ostās jau tagad maksas ir ļoti mērenas, ja tās vēl tiktu samazinātas, tad reāla nauda neienāktu Latvijas tautsaimniecībā. Kāds labums Latvijai no šādas regulas? Nekāds. Latvija ir ostu pakalpojumu sniedzēja, un šī regula ierobežos pakalpojumu sniedzēju peļņas iespējas. Mūsu Saeimas Eiropas lietu komisija izskatīja jautājumu par Latvijas pozīciju šajā jautājumā, un visi deputāti gan no pozīcijas, gan opozīcijas partijām izrādīja sapratni par attiecīgās regulas ietekmi uz Latvijas ekonomiku un šo priekšlikumu noraidīja. Izņemot Reformu partijas deputātus, kurus acīmredzot virzīja kādas citas, man nezināmas intereses.

SATIKSMES MINISTRIJA AIZSTĀV LATVIJAS INTERESES

Satiksmes ministrija nostājās Latvijas interešu pusē. Jāteic, ka tradicionāli visi satiksmes ministri labi apzinās nozares nozīmību Latvijas ekonomikā, un ne par vienu satiksmes ministru nevaru teikt neko sliktu. Satiksmes ministrija ir ļoti profesionāli organizēta ministrija, tur strādājošie speciālisti labi zina, kas vajadzīgs Latvijas ostām, un atbilstoši rīkojas. Tieši Satiksmes ministrija izstrādāja atzinumu, ka Latvijai šī regula nav pieņemama. Turklāt šo atzinumu pamatoja ar argumentu, ka regula pārkāpj ES principu par subsidiaritāti. Jāpaskaidro, ko tas nozīmē? ES līgumā ir teikts, ka Eiropas Komisijai ir tiesības regulēt tās lietas, kuras nevar regulēt nacionālajā likumdošanā. Vai Latvijas ostu likumu nevar mainīt Latvijas Saeima? Var. Ja kaut kas ir jāmaina Latvijas ostās, tad to var izdarīt Latvijas Saeima, kas to kompetenti mainīs Latvijas tautsaimniecības interesēs. Teikt, ka tikai EK regulējums šeit var būt spēkā, ir visai divaini. Uzskatu, ka Latvijā ir pietiekami daudz patriotiski noskaņotu deputātu, kas izprot Latvijas vajadzības. Piebildīšu,



ka daudzas valstis, piemēram, Francija un Polija, jūtas aizskartas ar šādu regulu, jo EK gatavojas iejaukties lietās, kuras tās var regulēt pašas, tātad Latvija nav vienīgā, kas pārstāv šādu viedokli. Šo regulu var noraidīt, ja deviņu valstu parlamenti vai viena trešdaļa no ES to noraida. Tas nav viegls uzdevums, jo daudzām valstīm, kurām vispār nav pieejas jūrai, ir pilnīgi vienalga. Te arī parādās atsevišķi ES trūkumi. Neloģiski mums būtu lemt par Alpu kalnu apsaimniekošanas jautājumiem. Tāpat par ostām vajadzētu lemt valstīm, kurām ostas ir.

EKONOMIKAS MINISTRIJA AIZSTĀV REGULU

Ekonomikas ministrija atbalstīja regulas pieņemšanu. Tas mani diemžēl pārsteidza, jo šīs regulas pieņemšana Latvijai būtu ekonomiski neizdevīga. Ekonomikas ministrijas motivācija bija no cita lauciņa. Tika piesaukti gadījumi, kad kaut kas nav bijis pietiekami caurspīdīgi un biznesā nav tikuši ielaisti kaut kādi spēlētāji. Tādi gadījumi ir bijuši viens vai divi, un Latvijā ir likumdošanas sistēma, kas ļauj šādas situācijas ātri atrisināt, kas arī ir izdarīts. Esošā likumdošana jau ļauj pilnībā šādus gadījumus novērst. Kas

attiecas tieši uz ekonomisko pamatojumu, tad Ekonomikas ministrija to tikpat kā neskatīja, lai gan varbūt tieši ekonomiskajam blokam vajadzētu pievērst vairāk uzmanības.

EIROPA PAR OSTU NĀKOTNI

Ostas ir vārti uz visu ES transporta tīklu, līdz ar to arī ekonomikas attīstības virzītājspēks un garants. Mums ir vajadzīgas darba vietas. Vairāk kravas kuģu, kruīza kuģu un prāmju mūsu ostās nozīmē arī vairāk darba vietu.

ES politiķi pauž viedokli, ka atšķirībā no citām transporta nozarēm Eiropas Savienībā tikpat kā nav ostu tiesību aktu par piekļuvi pakalpojumiem, finanšu pārredzamību vai maksas iekasēšanu par infrastruktūras izmantošanu, un uzsver, ka 15 gadu pieredze liecina par tirgus nespēju atrisināt esošās problēmas. Nav radīti vienādi konkurences apstākļi, pastāv tirgus pieejamības ierobežojumi ostās, kas savukārt rada šķēršļus darba uzlabošanai, ieguldījumu piesaistīšanai un darba vietu radīšanai. Eiropas likumdošanas gaitēnos izskan aicinājumi rīkoties, uzsverot, ka pakalpojumu sniegšanas brīvībai bez diskriminācijas jābūt vispārējam principam.

Kas maksā, tas pasūta mūziku. Lobīji Eiropas varas gaitēnos dara savu darbu – lobē pasūtītāju biznesa intereses, ietērpjot tās skaistās atklātības, caurspīdīguma, pieejamības drānās. Arī Latvijas varas gaitēnos strādā algoti lobīji, aizsegušies ar partiju karogiem, sludinot valsts intereses un vispārīgas atklātības principus. Ja ārsti, kā mēdz teikt, savas kļūdas aprok, bet arhitekti apaudzē ar vītenaugiem, tad politiķi ar tām cenšas tikt galā, sadomājot jaunus nodokļus.■

UZZIŅAI

Eiropa ir atkarīga no ostām, caur kurām no ES eksportē un no pārējās pasaules ES importē aptuveni 74% no kravu kopējā apjoma. ES analītiķi prognozē, ka, ņemot vērā pat visprietīgākās ekonomikas izaugsmes prognozes, līdz 2030. gadam gaidāma kravu apjoma palielināšanās ostās par 57%, kas nenovēršami radīs pārslodzi, un Eiropas jūras ostas saskarsies ar nopietnām problēmām tādās jomās kā veikspēja, finansējuma nepieciešamība, ilgtspējība, cilvēkresursi un integrācija ar ostu pilsētām un reģioniem.

"Neatkarīgā Rīta Avīze"

POLITISKA LĒMUMA DĒĻ NĀKSIES PALIELINĀT OSTU NODEVAS

Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētājs, Ventspils mērs Aivars Lembergs: "Saeimas galīgajā lasījumā pieņemtie grozījumi Likumā par ostām novedīs pie tā, ka jau 2014. gadā ostas varētu būt spiestas pacelt ostu nodevas, tādējādi sadārdzinot transporta koridoru."

UZZIŅAI

Grozījumi paredz Rīgas brīvostas pārvaldei, Ventspils brīvostas pārvaldei un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldei valsts pamatbudžetā ieskaitīt maksājumus par valsts stratēģiskās infrastruktūras izmantošanu.

A. Lembergs: "Ventspils brīvostas pārvalde līdz šim 20 gadus ir rēķinājusies ar valsts ostu politikas stabilitāti un, izejot no šī pieņēmuma, plānojusi ostas infrastruktūras attīstību. Investīcijas ir veiktas, piesaistot Eiropas Savienības līdzekļus, kā arī kredītresursus. Kredīti ir jāatdod. Sakarā ar Saeimas pēkšņo lēmumu iekasēt nodokli par publiskās infrastruktūras izmantošanu veidojas līdzekļu deficīts. No tā izriet, ka tad, ja nepalielināsies kravu apgrozījums, un prognozes liecina, ka tas nepalielināsies, bet gan samazināsies, diemžēl būs jāpalielina ostu nodevas, kas sadārdzinās transporta koridoru. Arvien pieaug Ustjugas ostas loma, un drīz vien tā spēs apkalpot tikpat daudz kravu, cik visas Baltijas valstu ostas kopā. Šāds Saeimas lēmums ir ļoti izdevīgs Sanktpēterburgai, Primorskai, Ustjugai, Kaļiņingradai, Tallinai un Klaipēdai."

Tāpat ostām var nākties samazināt investīcijas ostu infrastruktūras attīstībā, un tas apgrūtinās ostu konkurētspēju.

KONKURĒJOŠĀS OSTAS IZMANTO SITUĀCIJU

Zviedrijas prāmju kompānijas "Stena Line" reģionālais vadītājs Baltijas valstīs, Krievijā un NVS Aivars Tauriņš: "Diskusija par ostu maksām Latvijā no malas izskatās smieklīga, un konkurenti kaimiņvalstīs nekautrējas klientiem



Aivars Tauriņš.

norādīt uz lielo *bubuli*, kas tagad draud Latvijas ostām, izceļot savas priekšrocības. Vislielāko kaitējumu šī diskusija nodara Latvijas ostām no mārketinga viedokļa, jo konkurenti nekautrējas jebkurā Baltijas ostu salīdzinājumā pieminēt iespējamās sekas Latvijas ostās. Paši esam konkurentiem lietuviešiem un igauņiem iedevuši argumentu – Latvijas ostās būs ostu nodevas. Nevienš

nezina, no kā un cik iekasēs, bet konkurenti biedē, ka tur būs kaut kas briesmīgs. Klaipēdā un Tallinā viss ir skaidrs, bet Latvijas ostās gan draud kaut kas nesaprotams! Jo ilgāk diskusija tiek uzturēta, jo smieklīgāk izskatās no malas. Patlaban šis jautājums vairāk tiek risināts proletāriskā manierē – tiem ir daudz, mums par maz, ņemam nost.”

Joprojām atklāti paliek jautājumi: ja ostu pārvalžu rīcībā ir līdzekļi, ko investēt attīstībā, un vienā brīdī tie tiek noņemti, ko tad varam sagaidīt no šīs ostu attīstības politikas nākotnē? Ja šodien tas neietekmēs ostu maksas, tad kā tās ietekmēs infrastruktūras, drošības vai ekoloģisko pilnveidi?

UZZIŅAI

Likuma grozījumi nosaka, ka ostu pārvaldes valsts pamatbudžetā ieskaitīs tādu pašu maksājumu, kāds jau patlaban tiek iemaksāts pašvaldību speciālajā budžetā, proti, 10% no tonnāžas, kanāla, mazo kuģu, enkura un kravas maksām.

KĀPĒC OSTĀM PAZEMINA KONKURĒTSPĒJU?

Aivars Lembergs portālam “Puaro”: “Zatleristu ideja ir aplikt nodevas ar nodokli. Ģeniāli! Ja mēs runājam par nodokļiem un nodokļu maksātājiem, tad pirmais jautājums ir šāds: kas ir juridiskā persona, kuru apliek ar šādiem nodokļiem, un kādas ir šīs juridiskās personas funkcijas? Juridiskā persona ir brīvostas pārvalde, konkrēti – Ventspils brīvostas pārvalde, kas nodrošina kuģošanas kanāla dziļumu un platumu,



Aivars Lembergs.

nodrošina, lai visu gadu parametri tiktu ievēroti, jo vētras un straumes pludina smiltis, kanāls aizsērē, tas jātīra. Brīvostas pārvaldes atbildībā ir visa navigācijas sistēma, loču dienests, tauvotāji, kapteiņu dienests, piestātnes, pievedceļi, no kuriem daļa pieder pašvaldībai. Brīvostas pārvalde atbild, lai tas viss funkcionētu nevainojami. Citiem vārdiem sakot, tas ir kā ceļš, piemēram, no Ventspils līdz Zilupei, un pārvaldes uzdevums ir nodrošināt, lai šis ceļš ir gluds, lai tur ir visas nepieciešamās ceļa zīmes, lai pa to varētu maksimāli ātri un droši pārvietoties. Brīvostas pārvalde veic tādu pašu ceļa apkalpošanu, tikai tās ceļš ir nevis asfaltbetona, bet gan ūdens ceļš. Ja kāds apgalvo, ka vajag aplikt ar nodokli Ventspils brīvostas pārvaldi, tad vajag aplikt ar nodokli arī šoseju Ventspils – Zilupe. Tad uzņēmumam “Latvijas Valsts ceļi” vajadzētu maksāt nodokli par saviem ceļiem. Kur viņiem ņemt naudu, lai samaksātu nodokli par saviem ceļiem? Jāsaņem tā no budžeta. Vai arī jātaisa maksas ceļš. Brīvosta par saviem “ceļiem” maksā ostas nodevas, kuras sedz kuģu īpašnieki, un šī samaksa atbrīvo valsti no pienākuma ostās ieguldīt budžeta naudu.

Ostas ienākumiem ir jāsedz ostas izmaksas. Par šiem līdzekļiem jāizsmēl smiltis no kanāla, regulāri jāveic remontu un rekonstrukcijas, jāinvestē, jāpērk

jauni loču kuģi un navigācijas sistēmas. Infrastruktūra ir jāattīsta nepārtraukti, jo visas trīs Latvijas brīvostas atrodas starptautiskā konkurencē. Tāpēc līdzekļu starpība starp ieņēmumiem un izdevumiem ir paredzēta tieši investīcijām, kā arī kredītu atdošanai, kas tika ņemti iepriekšējām investīcijām. Ja tagad ir jāmaksā jauns nodoklis, tad valstij vajadzētu no valsts budžeta piešķirt naudu brīvostām kā dotāciju, vai arī nāktos palielināt ostu nodevas. Bet es atgādināšu: Ventspils osta, tieši tāpat kā pārējās brīvostas Latvijā, atrodas konkurences apstākļos, un mūsu konkurenti to tikai gaida, lai kāds mūsu ostām uzliktu jaunu nodokli. Tad mūsu ostu pakalpojumi salīdzinājumā ar citu ostu pakalpojumiem kļūs dārgāki, mūsu ostas taps mazāk konkurētspējīgas. Konkurenti mums izteiks lielu paldies, ka esam sagādājuši viņiem darbu, bet ar to tā lieta arī beigsies, un Latvija grims aizvien lielākā nabadzībā. Tāda ir cēloņu un sekas sakarība, ja ekonomikas ministra Daniela Pavļuta mērķis ir iznīcināt Latviju kā tranzītvalsti."

ASOCIĀCIJAS PROTESTĒ, POLITIĶI IGNORĒ

Piecas transporta, tranzīta un loģistikas nozares asociācijas parakstījušas un nosūtījušas vēstuli Valsts prezidentam Andrim Bērziņam ar aicinājumu atdot Saeimā grozījumus Likumā par ostām. Vēstule 12. novembrī tika iesniegta prezidenta kancelejā. Vēstulē skaidrots, ka grozījumi Likumā par ostām tika nepamatoti iekļauti 2014. gada valsts budžeta likumprojektu paketē, kā arī tika izskatīti un pieņemti Saeimā politisku ultimātu rezultātā.

Ostu asociācijas izpilddirektors Kārlis Leiškalns: "Esam iesnieguši motivētu vēstuli Valsts prezidentam Andrim Bērziņam, lūdzot atdot otrreizējai caurlūkošanai grozījumus Likumā par ostām, kas paredz maksājumu ieskaitīšanu valsts budžetā par valsts stratēģiskās infrastruktūras izmantošanu. Satiksmes ministrija (SM) ir sagatavojusi normālus priekšlikumus, kas atbilst likuma garam, būtībai un struktūrai un valsts iekārtas modelim, neļaujot ostām pašām veidot uzkrājumus. Tagad paredzētais ir voluntāri noteikts maksājums ar nesaprotamu iekasēšanas un izlietošanas mehānismu. Esmu pārliecināts, ka Latvijai ir saprātīgs prezidents, kas saprot gan ekonomiku, gan finanses, gan mūļķīgu likumu iespējamo kaitējumu visai tautsaimniecībai."

"Ostas savā darbības modelī pēc būtības ir pielīdzināmas valsts un pašvaldību kapitālsabiedrībām, kuru mērķis ir aktīvu efektīva pārvaldība un atdeves pieaugums, piemēram, dividendu veidā. Līdz ar to arī ostu pārvaldēm ir nepieciešams noteikt skaidru finanšu atdevi valsts budžetā,"

UZZIŅAI

Par šā likuma grozījumiem bija daudz domstarpību. SM bija sagatavojusi redakciju grozījumiem Likumā par ostām, kas paredzēja sadalīt ostas līdzekļus, kuri paliek pāri kā daļa no ienākumu pārsnieguma pār izdevumiem (peļņas) pēc nepieciešamo investīciju veikšanas. Atskaitījumi gan valstij, gan pašvaldībai bija paredzēti vienlīdzīgās daļās 50% apmērā. Tomēr valdošā koalīcija jau iepriekš bija vienojusies atbalstīt EM piedāvāto risinājumu, ņemot vērā, ka tas bija viens no priekšnoteikumiem, lai Reformu partija atbalstītu budžetu.

uzsver Ekonomikas ministrija, kas uzskata, ka, lai nodrošinātu atbilstošus valsts pamatbudžeta ieņēmumus no Latvijas lielajām ostām un izmantotu tos valsts autoceļu infrastruktūras attīstībai, nepieciešams noteikt, ka ostas ieskaita valsts budžetā ne mazāk par ieskaitījumiem pašvaldību speciālajos budžetos. EM apgalvo, ka grozījumi neietekmēs komersantu maksājumus ostas pārvaldei, jo ostai maksājumi jāveic no saviem līdzekļiem.

LIELAS CĪNAS REZULTĀTĀ LATVIJA NO ES SAŅEMS VAIRĀK

Eiropas Parlaments (EP) galīgajā lasījumā apstiprinājis Eiropas Savienības budžetu 2014.–2020. gadam, kur kopējā summa, ko saņems Latvija, būs 6,608 miljardi eiro jeb 4,644 miljardi latu.

EP Budžeta komitejas loceklis Ivars Godmanis atzīst, ka, tikai pateicoties kopējai cīņai, Latvija no ES saņems par 707 miljoniem eiro vairāk, nekā sākotnēji bija paredzēts.

I. Godmanis: “Šo summu veido ES finansējums struktūrfondiem – Eiropas Reģionālās attīstības fonda, Kohēzijas fonda un Sociālā fonda projektu īstenošanai Latvijā. Tam atvēlēti 4,2 miljardi eiro (2,9 miljardi latu). 2,4 miljardi eiro (1,7 miljardi latu) paredzēti Latvijas lauksaimniecībai un zivsaimniecībai. Tā kā Latvijai turpmākajos septiņos gados būs jāiemaksā ES kopējā budžetā divi miljardi eiro (1,4 miljardi latu), tad tīrais maksājums, ko Latvija saņems no ES, būs 5 miljardi eiro (3,5 miljardi latu). Latvija būtiski atpaliek no Lietuvas, Igaunijas un vēl vienpadsmit ES dalībvalstīm tieši vissvarīgāko ES struktūrfondu – Kohēzijas fonda un Reģionālā fonda – apgūšanā. Tādu projektu kā pasažieru vilcienu iepirkums izgāšanās un Krievu salas ostas piestātņu izbūves kavēšanās ir iemesls Latvijas būtiskai atpalicībai tieši to ES struktūrfondu apgūšanā, kuri domāti infrastruktūras attīstīšanai. EK 2011. gadā uz 13 mēnešiem apturēja šo fondu līdzekļu izmaksu Latvijai, un tas neoficiāli bija saistīts ar nepareizi izveidoto fondu apguves auditu Latvijā. Tikai pēc tā labojuma EK atjaunoja maksājumus. Līdz šim tā arī nav izpētīts, kas noveda pie fondu maksājumu apturēšanas.”



Ivars Godmanis.

Godmanis izteica minējumu, ka, iespējams, iepirkuma sistēma, kas saistīta ar fondu projektu apgūšanu, Latvijā ir sliktāka nekā Lietuvā un Igaunijā. “Taču, cik man zināms, Latvijā neviens nav iepazinies ar Lietuvas ES fondu apgūšanas sistēmu un nav noskaidrojis, kāpēc kaimiņiem sokas daudz labāk un kāpēc viņi ir līderi ES fondu apgūšanā,” piebilda I. Godmanis.

I. Godmanis: "Latvijai ir vitāli nepieciešams izstrādāt nozaru stratēģijas, lai spētu nākotnē sekmīgi apgūt ES fondus un arī atskaitīties par efektīvu un Latvijas sabiedrībai vajadzīgu projektu apgūšanu. Līdzšinējā sistēma neder, jo atbildīgo aģentūru vadītāji spēj atbildēt tikai kā ES naudas "apgūšanas grāmatveži", nevis kā šo investīciju izvērtētāji un virzītāji. Nākamajā 2014.–2020. gadu periodā EK vairs nesamierināsies ar šādu situāciju un prasīs iesniegto jauno programmu un lielo projektu *ex ante* izvērtēšanu, ņemot vērā Latvijas nacionālo reformu programmu, Konverģences programmu un Latvijai izvirzītās Eiropas Padomes specifiskās rekomendācijas, kā arī lūgs noteikt kvantitatīvi izmēramus izpildes rādītājus visās tematiskajās prioritātēs. EK ieturēs septiņus procentus no piešķirtās fondu naudas visās vienpadsmit prioritātēs un šos procentus neizmaksās attiecīgās prioritātes tālākai īstenošanai, ja valsts nebūs sasniegusi prioritātēs izvirzītos rādītājus."

SM ZIŅOJUMS PAR TALLINAS OSTU

Salīdzinot Latvijas un Igaunijas ostu darbības un finansējuma modeļus, Satiksmes ministrijas sagatavotajā ziņojumā secināts, ka Igaunijas ostām noteikto funkciju izpildei ir paredzēts valsts budžeta finansējums, tādējādi tās saņem papildu dotācijas. Tā 2011.–2012. gadā kopējais dotāciju apjoms no valsts budžeta AS "Tallina Sadam" bija 12,65 miljoni latu.

SM ziņojumā norādīts, ka AS "Tallina Sadam" kopējie pamatdarbības ieņēmumi 2012. gadā bija 62,71 miljons latu, savukārt Rīgā 32,58 miljoni latu, bet Ventspilī 24,98 miljoni latu, taču esot jāņem vērā, ka ienākumu struktūrā ir iekļauti arī AS "Tallina Sadam" meitas uzņēmumu gūtie ienākumi 5,2 miljonu latu apmērā jeb 8% no kopējiem pamatdarbības ieņēmumiem.

Ieņēmumi no ostu maksām 2012. gadā Tallinā bija 49,88 miljoni latu, Rīgā 27,06 miljoni latu, Ventspilī 18,92 miljoni latu. Šajās ostu maksās Tallina 6,88 miljonus latu iekasē no pasažieriem, Rīga salīdzinājumā tikai 0,29 miljonus latu, bet Ventspils 0,32 miljonus.

PĀRVALDĪBA BŪTISKI ATŠĶIRAS

Ziņojumā teikts, ka, iepazīstoties ar Latvijas ostu pārvalžu izmaksām, svarīgi ir ņemt vērā, ka Latvijas ostu pārvaldes Likumā par ostām noteikto funkciju izpildei atšķirībā no Igaunijas ostām nesaņem valsts budžeta līdzekļus. Turklāt lielāko daļu no Igaunijas ostu funkcijām nodrošina Igaunijas Jūras administrācija, kas atšķirībā no Latvijas Jūras administrācijas arī tiek finansēta par valsts budžeta līdzekļiem.

Kopējās funkciju izmaksas Tallinā ir 25,14 miljoni latu, Rīgā 23,79 miljoni latu, Ventspilī 24,61 miljons latu.

Ziņojumā secināts, ka Latvijas un Igaunijas ostu ieņēmumu un izdevumu pozīciju atšķirības nosaka gan katras ostas darbības specifika, gan papildu ieņēmumi no meitas sabiedrībām, gan tas, ka Igaunijā ostas saņem valsts budžeta dotāciju.■

PASAULES BANKA PĒTA LATVIJAS OSTAS

2012. gada 19. decembrī Satiksmes ministrija (SM) noslēdza līgumu ar Pasaules Banku (PB), saskaņā ar kuru paredzēts veikt Latvijas ostu konkurētspējas un darbības rezultātu neatkarīgu izvērtējumu, kā arī sniegt priekšlikumus konkurētspējas celšanai. Pētījuma ietvaros tiks apskatīta ostu konkurētspēja un pārvaldība, un to plānots pabeigt līdz 2013. gada jūnija beigām.

Saeimas komisijas vadītājs Vjačeslavs Dombrovskis, kurš pārstāv Reformu partiju, asi kritizēja SM darba grupu, kas tika izveidota, lai izvērtētu ostu pārvalžu darbu un izteiktu priekšlikumus darbības uzlabošanai. Viņš puda viedokli, ka darba grupa nav ieinteresēta uz klausīt sabiedrības priekšlikumus par ostu reformām, tāpēc nolemts ostu pārvaldības izvērtēšanai piesaistīt starptautiskus ekspertus.

PB eksperti analizēs situāciju Baltijas reģionā kravu tranzīta pārvaldījumu jomā, ostu un tranzīta koridoru priekšrocības un trūkumus, iespējamās kravu plūsmu izmaiņas un faktorus, kas to ietekmēs, sniegs pārskatu par ostu darbības rezultātiem un to, kādus darbību raksturojošus rādītājus piemēro citās pasaules ostās, kā arī izteiks viedokli, vai Latvijas ostu darbības vērtēšanā vajadzētu ieviest jaunus kritērijus. Svarīgi noskaidrot iemeslus, kāpēc Baltijas valstīm pēdējā laikā ir būtiski samazināts loģistikas sasnieguma indekss. Tiks



aplūkoti esošie un iespējamie ostu biznesa atbalsta instrumenti, ostu investīciju programmas un izvirzāmās investīciju prioritātes.

Eksperti sniegs pārskatu par labākajiem ostu pārvaldības modeļiem pasaulē, to priekšrocībām un trūkumiem. Būs arī aplūkoti jautājumi par ostu pārvaldes vadības struktūrām, atbildības jautājumiem un sadarbības formām ar ostā strādājošajiem komersantiem, par ostu pārvaldības lēmumu pieņemšanas mehānismiem un informācijas caurskatāmību.

Šobrīd batālijas ap Latvijas lielajām ostām noklusušas, politiķi uz laiku ir pierimuši, jo visi gaida starptautisko ekspertu ziņojumu.

Tomēr pretrunas politiku vidū nav zudušas. Pēc Reformu partijas Saeimas deputātu domām, tas, ka Rīgas brīvostas valdē valsti un pašvaldību pārstāv vienāds cilvēku skaits, ir strupceļš un Ostu likumā ielikta pretruna, jo strīdīgu situāciju gadījumā ir neiespējami rast saprātīgu risinājumu.

Savukārt pašvaldību pārstāvji ostu valdēs, piemēram, Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Rīgas vicemērs Andris Ameriks, uzskata, ka četri valsts un četri pašvaldības pārstāvji brīvostas valdē ir ļoti pareizs un izsvērts modelis, jo "valstij un pašvaldībām vienmēr ir jāsadarbojas". Uzsvērt vienu "absolūto taisnību" vienai vai otrai pusei ir bērnišķīga pieeja. Valstij un pašvaldībai līdzvērtīgi jāsadarbojas arī Rīgas brīvostas pārvaldībā, jo osta atrodas pašvaldības teritorijā, un "vismaz pagaidām kravas pa gaisu nelido", tās, piemēram, jāpiegādā pa dzelzceļu, ko pārrauga Satiksmes ministrija, teica Ameriks. "Ostas ir pēdējā Latvijas bagātība. Pakļaut to vienas partijas pašapliecināšanās vēlmēm vienkārši nav pieļaujams!"■

PASAULES BANKAS PĒTĪJUMS PAR LATVIJAS OSTĀM

Pasaules Bankas (PB) pētījums "Pārskats par ostu sektoru Latvijā: konkurētspēja un pārvaldība" vēl nav pabeigts, bet jau paguvjis sacelt pamatīgu vētru.

Satiksmes ministrs Anrijs Matīss: "PB ir iesniegusi Satiksmes ministrijā gala ziņojumu pētījumam "Pārskats par ostu sektoru Latvijā: konkurētspēja un pārvaldība", tomēr ministrija to nav apstiprinājusi, prasot PB ekspertiem novērst vairākas būtiskas nepilnības un līdztekus apgalvojumiem sniegt arī konstruktīvus priekšlikumus."

Paši PB pārstāvji uzskata, ka kritiskie komentāri par šo pētījumu izskanot priekšlaicīgi, jo darbs taču vēl nav pabeigts, lai gan SM iesniegtajā dokumentā skaidri norādīts – gala ziņojums. Tātad pētījuma daļa noslēgusies, secinājumi izdarīti, uz kļūdām, nepilnībām un ļaunprātībām norādīts, jāgaida vien, kad sāks ripot galvas.

"Mēs saprotam, ka kaut kas no šā darba un rekomendācijām, īpaši attiecībā uz ostu pārvaldības praksi un darbības caurskatāmību, ir izaicinājums savtīgām interesēm," skaidro PB, tāpēc neesot pārsteigums, ka par ziņojumu ir domstarpības un mēģinājumi to diskreditēt, pirms tas ir pabeigts. Darba variantā Latvijas ostām tika pārņemts metodoloģijas trūkums, kas ļautu noteikt, cik lielas investīcijas būtu ekonomiski pamatotas, un tās neizmanto starptautiski pieņemtus finanšu rādītājus kapitāla atdeves mērīšanai.

Ziņojums sagatavots pēc Satiksmes ministrijas lūguma. Tā galvenais mērķis ir izvērtēt situāciju divās lielākajās Latvijas ostās, Rīgā un Ventspilī, un sniegt ieteikumus, kā veicināt ostu starptautisko konkurētspēju un nodrošināt, ka to pārvaldība atbilst labai starptautiskai praksei.

Ziņojumā uzsvērts, ka Latvijas ostas darbojas sarežģītās konkurences apstākļos. Pēdējās desmitgadēs Latvija ir zaudējusi tirgus daļu saviem konkurentiem, jo īpaši no jauna attīstītajām Krievijas ostām. Lai nepadotos konkurencei, Rīgas un Ventspils ostas ir noteikušas zemus tarifus un specializējas beztaras preču, galvenokārt ogļu un naftas produktu segmentā. Tām nav izdevies izvērst nozīmīgas darbības, ar ko piesaistīt augstākas vērtības kravas, kas vislabāk var veicināt pieprasījumu pēc kravu transportēšanas pakalpojumiem, piemēram, konteinerus.

Pasaules Bankas transporta nozares vadītājs Eiropā un Centrālajā Āzijā Huans Gaviria paziņojumā medijiem norāda, ka pēdējā laikā Latvijas ostām ir izdevies nostiprināt būtiskas ilgtermiņa saistības ar lieliem akmeņogļu, naftas produktu un minerālmēslu pārvadātājiem. Tomēr tās strādā ļoti saspriestas konkurences apstākļos, un nepieciešami turpmāki risinājumi to

konkurētspējas saglabāšanai un uzlabošanai. Nav ātra un vienkārša risinājuma, kā to panākt, bet ostas var uzlabot savu stāvokli un pievilcību, pilnveidojot ieguldījumu politiku un labu pārvaldību – to, ko šodien sagaida pasaules klases operatori.

Ziņojumā aicināts novērst bažas par darbību caurskatāmību. Ostas var uzlabot gan sabiedrības, gan investoru attieksmi pret tām, stiprinot savu darbību caurskatāmību, tostarp sniedzot izsmēlošas atbildes uz Valsts kontroles atzinumiem par Rīgas ostu un regulāri publicējot ārējos gada audita ziņojumus, kā arī ieviešot atklātības politiku, paziņojumā medijiem informē Pasaules Banka. Rosināts pastiprināt atbildību, palielinot valdes lomu, nodrošinot valdes darba un tās vadības novērtēšanu, kā arī regulāri veicot operacionālos auditus un publicējot to rezultātus, secināts ziņojumā.



Satiksmes ministrs Anrijs Matīss.

Ierosināts arī uzlabot loģistikas ķēdes.

Ostas ir viens no elementiem garākā loģistikas ķēdē, un ostas pakalpojumu izmantotāji izvērtē visas loģistikas ķēdes darbību, izmaksas, laiku, uzticamību. Latvijas gadījumā tas nozīmē nepieciešamību palielināt dzelzceļa kapacitāti, veikt ieguldījumus, lai ostās varētu ienākt lielāki kuģi, kā arī panākt investīciju labāku koordināciju visā loģistikas ķēdē, skaidro Pasaules Banka.

Rosināts arī uzlabot investīciju politiku. "Nepieciešamas nozīmīgas investīcijas, taču resursi ir ierobežoti. Tāpēc ārkārtīgi svarīgi koncentrēt resursus uz tiem ieguldījumiem, kas ir būtiski ostu konkurētspējas nodrošināšanai. Latvijai jāveido tāda investīciju politika, kas efektīvi var optimizēt resursu piešķiršanu un nodrošināt maksimālu atdevi no ieguldījumiem," norāda Pasaules Banka.

Ziņojuma autori mudina arī palielināt ostu ieņēmumus. Ostām pašlaik nav pietiekamu ieņēmumu, lai finansētu nepieciešamās investīcijas. Varētu celt tarifus un uzlabot zemes apsaimniekošanu. Vienlaikus ir jāsaglabā esošajā līmenī vai jāsamazina izdevumi atbilstoši konkurējošo ostu praksei. Ja ostām nav pietiekamu ieņēmumu, lai nodrošinātu investīcijas, jebkurš nodokļu paaugstinājums radītu nepieciešamību vēl vairāk palielināt tarifus, kas var mazināt ostu konkurētspēju, secina ziņojuma autori.

Satiksmes ministrs Anrijs Matīss uz jautājumu, vai PB pētījums būs lūzuma punkts, lai būtiski uzlabotu ostu darbību, ar preses sekretāres starpniecību atbildēja šādi: "PB pētījums dos papildu ieguldījumu iespējamo jomu identifikēšanai, kuras uzlabojot tiks panākta konkurētspējas tālāka palielināšanās, nodrošinot papildu kravu piesaisti un pievienotās vērtības palielināšanos

tranzīta un loģistikas jomā. Pētījums tiks prezentēts iesaistītajām pusēm un diskusijas rezultātā tiks identificēta turpmākā rīcība ostu darbības uzlabošanai.”

DISKUSIJAS TRANZĪTA BIZNESA ASOCIĀCIJĀ

Latvijas Transzīta biznesa asociācija (LTBA) norāda uz vairākām būtiskām nepilnībām Pasaules Bankas veiktajā pētījumā par ostām, tostarp Ventspils ostu. Arī satiksmes ministrs Anrijs Matīss piekrīt un informē, ka ministrija ir vērsusi uzmanību uz vairākiem punktiem, kas liek apšaubīt pētījuma lietderību un ekspertu kompetenci.

LTBA kritizē ziņojumu un norāda uz graujošām kļūdām un nepilnībām pētījumā, apšaubot PB ekspertu kompetenci un politisko neitralitāti. LTBA iestājas pret tik apšaubāmas kvalitātes dokumenta izmantošanu, lai izdarītu nopietnus secinājumus par Latvijas ostām un tranzītu kopumā.

Pētījums, kas prasījis 275 tūkstošus latu nodokļu maksātāju naudas, nozares ekspertos izraisa sašutumu. No vienas puses, varētu pat pasmieties par pētītāju nekompetenci, jo tie operē ar termiņiem, kurus nozarē vairs nelieto kopš 1994. gada. PB eksperti jauca jēdzienos, manipulē ar nepareiziem datiem un, analizējot ostu konkurētspēju, ņem vērā loģistikas indeksu, kas mazāk atkarīgs no ostu darbības, vairāk no muitas procedūrām, ceļu un citas infrastruktūras kvalitātes. Taču smieklī ir nevieta, jo par pētījumu jāmaksā prāva naudas summa. Turklāt jau šobrīd minētais ziņojums apdraud nākamajā ES budžeta plānošanas periodā pieejamo finansējumu Latvijas ostu un tranzīta infrastruktūras attīstībai. Rezultātā tas var izvērsties par apdraudējumu visai tranzīta nozarei Latvijā.

Eiropas Komisijas Transporta komisariātā ziņojuma saturs jau piefiksēts, un tā vadītājs Igaunijas pārstāvis Šīms Kallass nevilcināsies izmantot to par labu savas valsts pozīciju stiprināšanai, ir pārliecināts Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs.

A. Lembergs: “Pētījuma autori nav iedziļinājušies ne ostu pārvalžu funkcijās, ne dokumentos, kas nosaka to darbību. Pārāk daudz paviršības kļūdu, nekompetences vai arī tendenciozas nevēlēšanās iedziļināties. Izbrīnu raisa kļūdas ostu sektora raksturojumā. Šokējošs ir Baltijas ostu dziļuma un apkalpojamo kuģu raksturojums. Ventspils brīvostā kopā ar kolēģiem trīs stundas pavadījām ar šiem ekspertiem. Izgājām cauri visiem punktiem, eksperti piekrita tām kļūdām, neprecizitātēm, uz ko norādījām, un apņēmās labot. Tagad ir pagājis pusgads, bet, kā bija, tā viss ir palicis.”

ARGUMENTI NEATBILST ĪSTENĪBAI

Ostu sektora raksturojumā pieļautas vairākas kļūdas, tostarp Baltijas ostu dziļuma un apkalpojamo kuģu raksturojumus. Norādīts, ka seklākajās ostās

var apkalpot divreiz lielākus kuģus nekā dziļākajās. Nav jābūt jūrniecības lietu speciālistam, lai saprastu, ka tas nav iespējams.

Pētījuma autori nav iedziļinājušies ostu sistēmā un funkcijās. Tie apgalvo, ka ostas infrastruktūras un kraušanas aprīkojuma uzturēšana ir privāto operatoru rokās. Tā nav taisnība – ar ostas infrastruktūras uzturēšanu nodarbojas ostu pārvaldes.

Pētījumā vairākkārt teikts, ka ostas nemaksā nodokļus (izņemot PVN un zemes nodokli), bet 2012. gadā no Rīgas, Ventspils un Liepājas ostu pārvalžu darbības valsts un pašvaldību budžeti nodokļu un nodevu maksājumos ir guvuši 9 miljonus latu. Esošie nodokļu un nodevu maksājumi veido 15% no lielo ostu ieņēmumiem, kas ir apmēram tikpat, cik komercsabiedrībās.

Autori pauž kritiku, ka ostās piemēro maksas tikai atkarībā no kuģa kopējā svara, nevis iekrauto kravu apjoma. Arī tā nav patiesība. Ostu maksu sistēma ir komplicēta un pielāgota katram gadījumam. Ostu maksu ietekmē bruto tonnāža, izolētā balasta tanku apjoms, kuģis kravā vai balastā, kravas daudzums uz kuģa, kopējais ienākšanas reīžu skaits ostā un vēl virkne citu faktoru.

Pētnieki apgalvo, ka Latvijas ostām nav metodoloģijas faktiskās investīciju nepieciešamības izvērtēšanai. Tā nav taisnība. Investīciju projekti ostās notiek galvenokārt ar ES fondu līdzfinansējumu, kur šādi aprēķini ir obligāta prasība un tiek veikti.

TRŪKST ELEMENTĀRAS IZPRATNES PAR SITUĀCIJU

A. Lembergs: "Sadalās, kur pētnieki analizē un iesaka risinājumus ostu zemju izmantošanai, tā vietā, lai sniegtu priekšlikumus, kā labāk piesaistīt investorus lielajām brīvo zemju platībām brīvostās, eksperti iesaka rīkot konkursus, lai izvēlētos labāko nomnieku. Šāds ieteikums ir absurds, jo, piemēram, Ventspils brīvostā šobrīd iznomāšanai brīvi pieejami 73 zemesgabali – kopā vairāk nekā 700 hektāru platībā. Latvijā nevis osta izvēlas nomnieku, bet nomnieks izvēlas ostu. Ostas zemes piedāvājums daudzkārt pārsniedz pieprasījumu. Mūsu ostās nav problēmu ar zemi, bet ar investoriem.

Kritiski pētījumā tiek vērtēta Ventspils ostas specializācija naftas produktu un ogļu pārkraušanā, apgalvojot, ka citi kravu veidi, izņemot kālija sāli, ir neatīstīti. Nepareizi! Ventspils ir multimodāla osta, kas piemērota jebkurai krava. Saglabājot lejamkravu un beramkravu segmentu, pēdējo 11 gadu laikā Ventspilī ir atvērti pieci jauni ostas termināļi. Ventspils ostā ienāk 12 prāmji nedēļā, savienojot Ventspili ar Zviedriju, Vāciju un Krieviju. Prāmju tirgus segments līdz ar to uzskatāms par izsmeltu.

Redzams, ka autori neorientējas Latvijas normatīvo aktu sistēmā. Par to liecina, piemēram, ieteikums ietvert ostu nolikumos likuma "Par interešu konflikta novēršanu valsts amatpersonu darbībā" normas. To jau paredz Latvijas



likumdošana, tāpat kā ekspertu ieteikto auditēšanu, ko ostās ik gadu veic ārēji, starptautiski atzīti auditori.

Asociācija kategoriski iebilst pret ieteikumu nošķirt ostu pārvaldību no brīvo ekonomisko zonu pārvaldības. Izveidojot divas institūcijas, kuru darbības jomas pārklājas, tiks palielināta birokrātija un administratīvās izmaksas. Šāds ieteikums ir pretrunā arī ar starptautiskajām tendencēm, jo ostām papildus pamata funkcijām aizvien biežāk tiek piešķirta reģiona attīstītāja funkcija.

Pētījumā Latvija pēc loģistikas indeksa (*Logistics Performance Index*) novērtēta zemāk par citām Baltijas valstīm. LTBA kategoriski iebilst pret šā indeksa izmantošanu ostu pārvalžu novērtēšanā, jo rādītāji, kas veido indeksu, neattiecas uz ostu pārvalžu darbu. Piemēram, loģistikas indeksu nosaka muitas un robežpārejas iekārtojuma un muitošanas veikspēja, tirdzniecības un satiksmes infrastruktūra, pārvadājumu veikšana par konkurētspējīgām cenām, loģistikas kompetence un kvalitāte, sūtījumu uzraudzības un izsekošanas spējas, kā arī tas, cik bieži sūtījumi nonāk pie saņēmējiem iepļānotajos piegādes laikos. Nevienam no šiem rādītājiem nav ostu pārvalžu kompetencē. Autori acīmredzami nepazīst ostu pārvalžu funkcijas. Par to liecina arī apgalvojums, ka Ventspils ostai ir grūtības piesaistīt kravas. Tas ir nepareizs, jo Ventspils brīvostas pārvaldei piesaistīt kravas ir neiespējami. Tai nav nekādu tiesību noteikt, cik un kādas kravas piesaista un pārkrauj termināļi. Likums par ostām nosaka virkni funkciju, kas ostu pārvaldēm jāpilda. Galvenās no tām ir navigācijas kanālu uzturēšana, navigācijas drošība, hidrotehnisko būvju uzturēšana, ostas maksu iekasēšana, ostas un vides aizsardzības noteikumu ievērošanas nodrošināšana, brīvās zonas darbības licenču izsniegšana. Ostu pārvalžu darbu var vērtēt tikai pēc funkcijām, ko tās ir pilnvarotas pildīt.

Autori piedāvā 36 indikatorus, ar kuriem uzraudzīt ostas darbu, no tiem absolūtais vairākums attiecas nevis uz ostu pārvalžu darbu, bet gan uz privātajiem ostas termināļiem."

Par vienu secinājumu gan LTBA ir vienisprātis ar Pasaules Banku: ostu ienēmumu aplikšana ar nodokļiem samazinātu to spēju veikt investīcijas, kas ir vitāli nozīmīgas ostas konkurētspējai sarežģītos apstākļos, apgalvo eksperti.

GAIDĪJĀM KONKRĒTĀKUS PRIEKŠLIKUMUS

LR satiksmes ministrs Anrijs Matīss: "Valsts budžeta līdzekļus 2012. gadam plānojot, Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisija izteica priekšlikumu ostu darbības izvērtēšanai piesaistīt starptautiskos ekspertus no Pasaules Bankas, lai novērtētu ostu konkurētspēju un nākotnes kravu plūsmas. Pētījuma gaitā bija vairākas tikšanās ar nozari pārstāvošajām organizācijām, ostu pārvaldēm, uzņēmējiem. Loģistikas indeksā mums ir jomas, kas būtiski uzlabojamas, bet tās ir lietas, kas nav cieši saistītas ar ostām. Varam sākt ar robežām, muitas procedūrām, galu galā – ar ceļiem, kas arī atstāj ietekmi uz loģistikas indeksu. Pareizi LTBA norāda, ka kravu apjomi samazinās, jo Krievijas politika ir savu kravu plūsmu orientēt caur Krievijas ostām, ja vien viņu infrastruktūra to atļauj. Krievija šobrīd tiešām investē naudu infrastruktūrā, kas ved uz viņu ostām, un tuvākās nākotnes plānos nav iezīmējusi investīcijas infrastruktūrā, kas ved uz Baltijas valsti, Latvijas ostām. Mums ir jādomā par to, kā diversificēt un piesaistīt jaunas kravas. Tāpat viens no pētījuma mērķiem bija konkurētspējas uzlabošana, zinot situāciju globālajā tirgū. Otrs mērķis bija pārvaldības modeļa uzlabošana. Ministrijā ziņojumu esam skatījuši un diskutējuši, atklājot vairākas neprecizitātes, daļa no tām pārklājas arī ar tām, ko asociācija identificējusi. Esam lūguši neprecizitātes novērst, kā arī dažus punktus izvērst plašāk, jo nevaram aprobežoties tikai ar deklaratīvām frāzēm. Visus šos jautājumus gan mutiskā, gan rakstiskā veidā esam nodevuši PB, un tā ir solījusi tos precizēt. Negribam, lai ir tā, ka iztērēta nauda, bet nekas par šo naudu nav iegūts. Varu pateikt, ka pagaidām šo darbu neesam pieņēmuši, no PB puses ir lūgums pagarināt termiņu līdz decembrim."■

OSTU INFRASTRUKTŪRA KĀ TERORISMA MĒRĶIS

Ikdienā Drošības policijas (DP) Pretterorisma centrs veic terorisma draudu monitoringu. Fakti liecina, ka pēc pievienošanās Šengenas zonai ir palielinājies Latvijā ieceljošo terorisma riska valstu pilsoņu skaits no ES dalībvalstīm, un tas ir viens no veidiem, kā Latvijā var iekļūt arī radikāli noskaņotas personas. Tomēr šobrīd DP Pretterorisma centrs nevar apgalvot, ka līdz ar personu brīvu kustību jau tagad būtu palielinājušies terorisma draudi Latvijai.

DP Pretterorisma centrs veic preventīvos pasākumus terorisma draudu faktoru apzināšanā, analizē kopējās terorisma draudu situācijas pārmaiņas Eiropā, turpina uzturēt nepārtrauktus kontaktus ar ārvalstu partneru dienestiem.

KRITISKĀS INFRASTRUKTŪRAS OBJEKTU DROŠĪBA

Kritiskās infrastruktūras (KI) objekti, pie kuriem pieder arī Latvijas ostu infrastruktūra, ir nacionālajai drošībai svarīgi objekti, kuru iznīcināšana vai funkciju samazināšana būtiski apdraud vai apgrūtina valsts pārvaldīšanu, aizsardzību un nopietni apdraud sabiedrības drošību. KI objektu kopumu reizi gadā nosaka Ministru kabinets, iekļaujot šos objektus īpašā slepenā sarakstā. Tālāk šo objektu drošības kontroli veic trīs valsts drošības iestādes: DP, Satversmes aizsardzības birojs un Militārās izlūkošanas un drošības dienests.

KI objektu aizsardzības pamatā ir fiziskās drošības pasākumu kopums, kas ietver apsardzes personālu konkrētajam objektam, ārējā perimetra drošību un aizsardzību, darbinieku, apmeklētāju un autotransporta iekļūšanas kontroles sistēmu, videonovērošanas sistēmu utt. Paaugstinoties draudiem, tiek pastiprināti arī drošības pasākumi – KI objektu personāls un apsardze pievērš pastiprinātu uzmanību ārējā perimetra, teritorijas un objekta kontrolei, aizdomīgu personu aktivitātēm objekta tiešā tuvumā, bez uzraudzības atstātiem aizdomīgiem priekšmetiem; tiek palielināta objekta un teritorijas apgaitas intensitāte, pastiprināti cilvēku iekļūšanas kontroles pasākumi, veikta personīgo mantu pārbaude utt.

Saskaņā ar normatīvajiem aktiem katrs kritiskās infrastruktūras objekts deleģē par fizisko drošību atbildīgo amatpersonu. Katram objektam sadarbībā ar kādu no valsts drošības iestādēm tiek izstrādāti drošības plāni un procedūras, apmācīts personāls, veiktas drošības efektivitātes pārbaudes mācības un tādējādi paaugstināts vispārējās drošības līmenis objektā.

KUĢU, OSTU UN OSTU IEKĀRTU INFRASTRUKTŪRAS DROŠĪBA

To, ka kuģu un ostu infrastruktūra līdztekus civilās aviācijas, sabiedriskā transporta un dzelzceļa infrastruktūrai ir viens no teroristu mērķiem potenciāla terora akta veikšanai, pierāda vēsture. 2000. gada oktobrī notika terorista pašnāvnieka uzbrukums pie Jemenas krastiem noenkurotajam Amerikas Savienoto Valstu karakuģim "Cole". 2002. gada oktobrī tika veikts terora akts pret Francijas naftas tankkuģi "Limburg", kas atradās Adenas līcī. 2004. gada februārī notika uzbrukums pasažieru prāmim Filipīnu piekrastē, kurā gāja bojā gandrīz 100 cilvēku. Ir informācija, ka 2010. gadā starptautiskais terorisma grupējums "Al Qaeda" plānoja uzbrukumus naftas tankkuģiem nolūkā radīt kaitējumu Rietumu ekonomikai. Islāmistu teroristi bija iecerējuši sagrābt un uzspridzināt tankkuģi Indijas, Atlantijas okeānā vai Arābijas jūrā, tomēr šis terora akts palika nerealizēts.

Glūži tāpat kā civilajā aviācijā, arī šajā nozarē terorisma risks tiek vērtēts ļoti augstu. Teroristiskas darbības pret pasažieru prāmjiem, ostu iekārtām, kur atrodas, piemēram, bīstamas ķīmiskas vielas, var būtiski apdraudēt sabiedrības drošību, kaitēt apkārtējai videi un radīt milzu zaudējumus tautsaimniecībai.

Lai nodrošinātu kuģu, ostu un ostu iekārtu drošību, šie objekti tiek kontrolēti saskaņā ar Starptautiskā kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodeksa (no angļu val. *ISPS – International Ship and Port Facility Security Code*) prasībām, kas nosaka drošības pasākumus uz kuģiem Latvijas teritoriālajos ūdeņos, ostās, blakus teritorijās un teritorijās, kurām ir ietekme uz ostu darbību.

Fiziskās drošības pasākumi ietver ne tikai objektu fiziskās drošības nodrošināšanu, ko veic apsardzes komercsabiedrības, bet arī kuģu kontroli. Par kuģiem, kas plāno ienākt kādā no Latvijas ostām, tiek veikta rūpīga informācijas analīze. Nacionālo bruņoto spēku flotiles Krasta apsardzes dienests (KAD) saņem un apkopo informāciju par kuģa kravu, iepriekšējo maršrutu, aizsardzības līmeni utt. Īpaša uzmanība tiek veltīta tiem kuģiem, kam iepriekšējās ostās ir bijis paaugstināts ISPS kodeksa aizsardzības līmenis. Gadījumā, ja rodas pamatotas šaubas par konkrēta kuģa drošību, KAD informāciju nodod Latvijas Jūras administrācijas Kuģu un ostu aizsardzības inspekcijai, DP un Valsts robežsardzei.

Saskaņā ar spēkā esošo normatīvo regulējumu DP ir atbildīgā institūcija, kurai ir tiesības ieviest ISPS kodeksā noteikto aizsardzības līmeni Latvijas karoga kuģiem un ostu iekārtām Latvijas ostās. Piemēram, ja kuģis ar paaugstinātu drošības līmeni plāno ienākt Latvijas ostā, DP izvērtē un tās priekšnieks pieņem lēmumu, vai paaugstināt aizsardzības līmeni arī ostas iekārtās. DP var paaugstināt aizsardzības līmeni uz kuģiem vai ostas iekārtās arī tad, ja tās rīcībā ir operatīva rakstura vai partnerdienestu atsūtīta informācija par potenciālo apdraudējumu. Tālāk šo lēmumu DP paziņo KAD, kas Latvijā pilda nacionālā koordinācijas centra funkcijas, un KAD šo lēmumu izziņo attiecīgajiem kuģiem vai ostu iekārtām.



TERORISMA DRAUDU LĪMEŅU SISTĒMA LATVIJĀ

Virkne Rietumeiropas un Ziemeļatlantijas līguma organizācijas (NATO) dalībvalstu ir uzkrājušas pieredzi un guvušas zināmus panākumus preventīvajā darbā. Terorisma prevencijas mērķis ir noteikt iespējamo teroristu sastāvu, motīvus, nodomus, atrašanās vietu un iespējamās darbības, izvērtēt valsts iespējas cīņā pret tiem, nodrošināt spēku un līdzekļu augstu gatavību reaģēt un minimizēt iespējamās potenciālā terora akta sekas.

Vairumā NATO un Eiropas Savienības dalībvalstu pretterorisma pasākumi tiek plānoti un īstenoti atbilstoši terorisma draudu brīdināšanas sistēmas principiem. Balstoties uz drošības iestāžu rīcībā esošo informāciju, tiek publiski izsludināti terorisma draudu līmeņi, kas atspoguļo terorisma draudu iespējamību, tātad – jo augstāks terorisma draudu risks, jo augstāks izsludinātais terorisma draudu līmenis.

Pretterorisma pasākumus plāno, balstoties uz priekšstatu, ka ir iespējami dažādas intensitātes terorisma draudi un, lai tos novērstu, nepieciešams plānot tiem atbilstošus drošības pasākumus. Tādējādi terorisma draudu līmeņu sistēma nodrošina iespēju adekvāti reaģēt uz katru draudu situāciju un pakāpeniski pastiprināt drošības pasākumus, kā arī sniedz iespēju apdraudējuma situācijā ieviest vienādas intensitātes drošības pasākumus. Mainoties terorisma draudu līmenim, pretterorisma sistēmā iesaistītās institūcijas savas darbības plāno un realizē atbilstoši ieviestajam draudu līmenim. Tomēr pats svarīgākais ir tas, ka šīs sistēmas ietvaros tiek nodrošināta savlaicīga valsts pārvaldes iestāžu, pašvaldību, juridisko personu un iedzīvotāju informēšana un brīdināšana par potenciāliem terorisma draudiem.

Latvijā terorisma draudu līmeņu sistēma tika ieviesta jau 2007. gadā. DP Pretterorisma centrs kā galvenā pretterorisma sistēmu koordinējošā institūcija valstī ir noteikusi katras pretterorisma sistēmā iesaistītās institūcijas funkcijas, kas tām jāpilda, lai pretterorisma sistēma varētu funkcionēt sekmīgi. DP Pretterorisma centrs šo sistēmu koordinē atbilstoši iegūtajai operatīvajai informācijai.

Latvijā ir četru terorisma draudu līmeņu sistēma. Lai to publiski vieglāk varētu uztvert un iegaumēt, izsludinātie draudu līmeņi tiek apzīmēti ar krāsu kodiem. Šāda tipa sistēma darbojas praktiski visās Eiropas valstīs. Piemēram, četru līmeņu sistēma, kas arī apzīmēta ar krāsu kodiem, pastāv Francijā, Polijā, Grieķijā. Lietuvā un Rumānijā darbojas piecu līmeņu ar krāsu kodiem apzīmēta sistēma. Citās valstīs krāsu sistēmas vietā ir skaitļu vai apzīmējumu sistēma, taču kodols visām šīm sistēmām ir līdzīgs – terora akta draudu risks atkarībā no iespējamības un potenciālo seku negatīvās ietekmes tiek iedalīts kādā no terorisma draudu līmeņiem.

Pirmais ir zems terorisma draudu līmenis – zils. Šis draudu līmenis ir pastāvīgs, jo pastāv vispārīga rakstura terorisma draudi, kādi ir ikdienas situācijā. Zemā līmeņa ieviešana atbildīgajām institūcijām neuzliek par pienākumu ieviest vai pastiprināt kādus pasākumus, jo tiek pieņemts, ka vispārīga rakstura terorisma draudi ir ikdiena. Otrais līmenis – dzeltens, un to ievieš, ja ir paaugstināti terorisma draudi. Trešais līmenis – oranžs – ir augsts terorisma draudu līmenis un tiek ieviests, ja ir apstiprināti terorisma draudi konkrētam objektam, tautsaimniecības sektoram vai valsts reģionam, kā arī, ja ir zināms izpildītājs, vieta un laiks. Pēdējais, ceturtais draudu līmenis ir īpaši augsts, un to apzīmē ar sarkanu krāsu. Tas tiek izsludināts situācijā, kad terora akts jau ir noticis vai arī vairs nav novēršams.

Varētu rasties pamatots jautājums – vai ir jēga izsludināt terorisma draudu līmeni, ja terora akts jau ir noticis? Ja teroristiem izdevies veikt vienu aktu, nav izslēgts, ka tiek plānots arī otrs.

Līmeņa izsludināšana pati par sevi ir iekšlietu ministra publisks paziņojums, kas tiek sagatavots, pamatojoties uz DP priekšnieka ieteikumu.

Kad lēmums par konkrēta draudu līmeņa izsludināšanu ir pieņemts, tiek uzsākta atbildīgo institūciju, terorisma riska objektu un atsevišķu valsts augstāko amatpersonu apziņošana.

Terorisma draudu līmeni var izsludināt visā valsts teritorijā, konkrētā apdraudētā reģionā, kādā no tautsaimniecības sektoriem vai konkrētā objektā. Kam piemērot izsludināto līmeni, tiek vērtēts pēc Pretterorisma centra rīcībā esošās informācijas.

Ja informācija liecina, ka terora draudi ir nopietni, taču pietrūkst informācijas par teroristu mērķiem, draudu līmenis, visticamāk, tiks izsludināts visai valstij līdz brīdim, kad tiks saņemta apstiprinoša informācija par uzbrukumu konkrētiem mērķiem.

Konkrētam reģionam draudu līmenis tiks izsludināts, ja operatīvā informācija liecinās par vēlmi vērst uzbrukumu pret šo reģionu. Ar reģionu var tikt saprasts novads, pilsēta, pilsētas daļa.

Runājot par tautsaimniecības sektoriem, kā piemēru var minēt transporta infrastruktūru, t.i., civilās aviācijas nozari, dzelzceļu, pilsētas sabiedriskā transporta līnijas, jo tās ir samērā neaizsargātas savas plašās pieejamības dēļ.

Draudu līmeni, visbeidzot, var izsludināt konkrētiem objektiem. Tie visdrīzāk būs objekti, kas terora akta draudu īstenošanas gadījumā prasīs lielus cilvēku upurus, – cilvēku masveida pulcēšanās objekti, kā stadioni, iepirkšanās centri u.c. Uzbrukumus var vērst pret kritiskās infrastruktūras objektiem, kuru iznīcināšana vai darbības spēju samazināšana būtiski apdraud vai apgrūtina valsts pārvaldīšanu un drošību. Tos var vērst arī pret valsts augstākajām amatpersonām kā valsts simboliem.

Iedzīvotāju informēšana izsludināšanas gadījumā notiks caur plašsaziņas līdzekļiem. Sabiedrībai tiks sniegta informācija par apstākļiem, kas noteikuši lēmuma pieņemšanu par attiecīgā terorisma draudu līmeņa izsludināšanu un neatliekamajiem pasākumiem, kurus ieteicams veikt iedzīvotājiem. Papildus tiks sniegta informācija par kompetento institūciju tālrunu numuriem, kur iedzīvotāji varēs saņemt papildu informāciju, vērsties pēc palīdzības vai ziņot par aizdomīgām darbībām, kas varētu liecināt par iespējamām terorisma draudiem.

LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS RĪCĪBA TERORISMA DRAUDU LĪMEŅU IZSLUDINĀŠANAS GADĪJUMĀ

Ja tiek izsludināts kāds no terorisma draudu līmeņiem, Latvijas Jūras administrācijas amatpersonām un darbiniekiem jāveic virkne pasākumu gan saistībā ar kuģu, ostu un ostu iekārtu, gan bīstamo kravu drošību. Jau zema terorisma draudu līmeņa izsludināšanas gadījumā (krāsu kods – zils) ir jāveic tādi ikdienas pienākumi kā, piemēram, jākontrolē ISPS kodeksa 1. aizsardzības līmeņa noteikto drošības pasākumu nodrošināšana uz kuģiem Latvijas Republikas teritoriālajos ūdeņos, ostās un ostu iekārtās, blakus esošās teritorijās un teritorijās, kurām ir ietekme uz ostu darbību un kuras ir iekļautas attiecīgajos plānos, vai, teiksim, izvēles kārtībā ir jāveic bīstamo kravu pārveidājumu un uzņēmumu, kas iesaistīti bīstamo kravu pārveidāšanā, kontrole. Tāpat Latvijas Jūras administrācija palīdz veikt analīzi par Latvijas karoga kuģiem un kuģiem, kas izteikuši nodomu ienākt ostā un kam iepriekšējās ostās ir bijis paaugstināts ISPS kodeksa aizsardzības līmenis vai kas izteikuši nodomu doties uz ostas iekārtu, kurai ir anulēts ostas aizsardzības plāna atbilstības apstiprinājums.

Paaugstinoties kādam no draudu līmeņiem, papildus ikdienas pienākumiem, kuru intensitāte pastiprināsies, būs pienākums, piemēram, pastiprināt

kontroles pasākumus uz pasažieru kuģiem un kuģiem ar stratēģiskas nozīmes kravām, kuri izteikuši nodomu ienākt Latvijas ostās. Ieviešot augstu vai īpaši augstu terorisma draudu līmeni, tiek paaugstināts ISPS kodeksa aizsardzības līmenis uz Latvijas kara kuģiem, ostu iekārtās un/vai ostas daļā. Latvijas Jūras administrācija paziņo par to kuģiem vai ostu iekārtām, kā arī kontrolē noteikto drošības pasākumu nodrošināšanu.

Arī citas institūcijas veiks drošības pasākumus apdraudējuma gadījumā. DP, piemēram, analizēs informāciju gan par kuģiem, kas izteikuši nodomu ienākt ostās un kam iepriekšējās ostās ir bijis paaugstināts ISPS kodeksa aizsardzības līmenis, gan par kuģu apkalpojošo personālu un pasažieriem uz kuģiem, kas izteikuši nodomu ienākt Latvijas ostās ar bīstamām kravām.

Paaugstinoties terorisma līmeņiem, tiks apsvērta iespēja ierobežot gan kuģu ar bīstamām kravām, gan pasažieru kuģu ienākšanu Latvijas ostās.

PRETTERORISMA DARBĪBAS IKDIENĀ

Valsts pārvaldes iestādes un pašvaldības, kā arī par terorisma riska objektu atbildīgās amatpersonas ikdienā nodrošina pretterorisma pasākumu plānošanu atbilstoši četriem draudu līmeņiem, tādējādi veicinot iespēju pastiprināt drošības pasākumus atbilstoši terorisma draudu līmeņa izmaiņām. Darbs ar šiem objektiem ir viena no DP Pretterorisma centra funkcijām. DP eksperti ikdienā konsultē šos objektus par fiziskās drošības pasākumiem – kādā veidā tie pilnveidojami, palīdz objektiem plānot un organizēt mācības, veic objektu drošības virsnieku apmācību un informē par tendencēm, kas saistītas ar šādu objektu apdraudējumiem Eiropā.

Viens no Pretterorisma centra uzdevumiem ir valsts un pašvaldību institūciju amatpersonu izglītošana, kuras mērķis ir, pirmkārt, veicināt izpratni gan par terorisma draudu līmeņiem, gan par drošības pastiprināšanas nepieciešamību, otrkārt, konsultēt institūcijas, kas konkrēti ir jādara, lai palielinātu drošības līmeni institūcijā, treškārt, sniegt zināšanas par konkrētām rīcībām terorisma draudu gadījumā. Tāpēc DP Pretterorisma centrs regulāri organizē mācības, seminārus, kuru ietvaros tiek apmācīti institūciju eksperti, kā strādāt ar terorisma draudu objektiem.

Pretterorisma sistēmas attīstība ir nepārtrauktā kustībā. Teroristi, lai varētu sekmīgi veikt terora aktus, ir spiesti nepārtraukti izgudrot jaunus veidus, kā apiet drošības sistēmas un specdienestu modrību. DP Pretterorisma centra darbības pamata filozofija ir prevencija – terora akta nepieļaušana, darbības, lai garantētu, ka terora aktu nav iespējams organizēt. Savukārt, ja terora aktu vairs nav iespējams novērst, Latvijas atbildīgās institūcijas ir gatavas reaģēt, lai garantētu iedzīvotāju drošību un politisko stabilitāti.■

Materiālu sagatavojis DP Pretterorisma centrs

"LATVIJAS DZELZCEĻŠ" MEKLĒ JAUNAS ATTĪSTĪBAS IESPĒJAS

Eiropas Savienības iecere prasīt dzelzceļa uzņēmumu funkciju vertikālu nodalīšanu, izveidojot neatkarīgus uzņēmumus infrastruktūras pārvaldīšanai un kravu pārvadājumiem, sarežģītu un sadārdzinātu dzelzceļa darbu, uzskata VAS "Latvijas dzelzceļš" (LDz) valdes priekšsēdētājs UĢIS MAGONIS.

"Praktiski tas nozīmē sarežģīt dzelzceļa darbu. Eiropā varbūt šīs izmaiņas izjustu pozitīvāk – tur nav tik liela noslodze dzelzceļiem, tur vairāk ir pasažieru satiksme, bet mūsu gadījumā, kad noslodze ar kravu pārvadājumiem ir maksimāla, tas tikai sarežģītu darbu," presei atzina Magonis. Viņš pauda bažas, ka šīs izmaiņas padarīs neefektīvāku uzņēmumu darbību.



Uģis Magonis.

Latvijā darbojas koncerns "Latvijas dzelzceļš", kura mātes kompānija ir "LDz", un tai ir meitas uzņēmumi, kas pārvalda dzelzceļa infrastruktūru un atbild par pārvadājumiem, kā arī ir divi privātie pārvadātāji ar aptuveni 25% tirgus daļu.

"Šis modelis, manā skatījumā, ir ļoti veiksmīgs. Ja censtos nodalīt, piemēram, mūsu pārvadātāju no mātes kompānijas, tad dzelzceļa sistēma kļūtu daudz neefektīvāka kaut vai tāpēc vien, ka daudzas kravas, piemēram, ogles, neviens negribētu vest, jo tās nav kravas ar augstu pievienoto vērtību, koncerna ietvaros tās ved, jo koncernam ir izdevīgi – tiek iekasēta maksa par infrastruktūru, bet tieši pārvadātājam nav izdevīgi. Dzelzceļa pārvadājumi ir ļoti specifiski, tirgus liberalizācija šeit nestrādā. Jo sadalītāka ir sistēma, jo pārvadājumi kļūst dārgāki," skaidroja Magonis.

UZZIŅAI

Šobrīd visā Eiropā un arī NVS valstīs uzsāktas diskusijas par ES plānotajām prasībām dzelzceļa uzņēmumiem jeb tā dēvēto ES 4. dzelzceļa paketi. Tā paredz dzelzceļa uzņēmumu darbības funkciju vertikālu nodalīšanu, izveidojot, piemēram, neatkarīgus uzņēmumus infrastruktūras pārvaldīšanai un dzelzceļa kravu pārvadājumiem, informē VAS "Latvijas dzelzceļš".

U. Magonis: "ES plānotā politika jeb tā dēvētā ceturtā dzelzceļa pakete neļaus sasniegt ES mērķus – tā nepalielinās konkurenci dzelzceļa nozarē un neveicinās dzelzceļa tirgus daļas pieaugumu attiecībā pret citiem transporta veidiem. Ceturtās



Dzelzceļa pievadceļš Ventspils ostā.

dzelzceļa paketes ieviešana nozīmē izjaukt efektīvi strādājošu sistēmu, kura nodrošina un sekmē Latvijas ekonomiku. Šīs paketes ieviešanas sekas ir grūti prognozējamas, zaudētāji būs visi – “LDz”, valsts budžets, kā arī ostas un ostās strādājošie uzņēmumi. Kā Eiropas, tā NVS valstu lielo dzelzceļa uzņēmumu vadītāji norāda, ka mākslīga dzelzceļa uzņēmumu sadalīšana nav efektīva. Šobrīd nav pierādījumu, ka šāda pārvaldes sistēma palielinās konkurenci, tā tikai

kāpinās izmaksas. Katrai ES dalībvalstij ir jābūt iespējai izvēlēties konkrētiem tirgus apstākļiem piemērotāko pārvaldības modeli, un vertikālās separācijas modelis nav efektīvākais risinājums 1520 mm sliežu platuma dzelzceļiem, kuros dominē kravu pārvadājumi.”

Pildot ES prasības, “LDz” jau 2007. gadā nodalīja dzelzceļa pārvadātāja un infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas. Galvenie ES argumenti turpmākai dzelzceļa uzņēmumu vertikālai sadalīšanai un divu būtisku funkciju – pārvadātāja un infrastruktūras uzturētāja – nodalīšanai ir nepieciešamība Eiropā attīstīt pēc iespējas caurspīdīgāku dzelzceļa uzņēmumu pārvaldību, kurā tiktu nodrošināti labvēlīgi apstākļi konkurences attīstībai. Līdz ar to tiktu sekmēta straujāka dzelzceļa pārvadājumu attīstība, salīdzinot ar citiem transporta veidiem.

UZZINĀI

Eiropas Savienībā vidēji 19% dzelzceļa pārvadājumu, mērot vilcienkilometros, veido kravas, 81% – pasažieri. Latvijā 62% ir kravu un tikai 38% pasažieru pārvadājumi. Latvijā vietējās un starptautiskās konkurences apstākļos pašreiz darbojas trīs dzelzceļa kravu pārvadātāji – AS “Baltijas Ekspresis”, AS “Baltijas Transīta serviss” un SIA “LDz Cargo”. AS “Baltijas Ekspresis” un AS “Baltijas Transīta serviss” tirgus daļa jau šobrīd veido 20% – 25%, kas ir viens no augstākajiem rādītājiem ES.

Tomēr pēdējā apjomīgajā pētījumā "Dzelzceļa uzņēmumu vertikālās separācijas ekonomiskie rezultāti", ko 2012. gadā veikusi neatkarīgu starpvalstu pētnieku grupa, apkopojot 33 pasaules valstu datus, norādīts, ka nodalīšanas rezultātā nepalielinās ne kravu apjomi, ne dzelzceļa nozares tirgus daļa ko-



pējā transporta tirgū. Atsevišķos gadījumos tieši funkciju nodalīšana var kļūt par iemeslu dzelzceļa kravu apjoma samazinājumam. Tāpat pētījuma veicēji norāda, ka nav iegūti statistiski nozīmīgi dati, kas pierādītu, ka konkurence būtiski ietekmētu dzelzceļa uzņēmumu efektivitāti, uzsverot, ka konkurence nedrīkst kļūt par pašmērķi.

"LDZ CARGO" TRANSPORTĒ NATO MILITĀRĀS TRANZĪTKRAVAS

"LDz" meitasuzņēmums SIA "LDz Cargo" 2013. gada aprīļa beigās pārveda pirmās NATO militārās tranzītkravas no Afganistānas uz Latvijas ostām, no kurienes tās tālāk tiks nogādātas saņēmējiem Norvēģijā un Lielbritānijā. Šo kravu pārvadājumu galvenais darbuzņēmējs ir starptautiskā loģistikas kompānija "DSV", savukārt apakšuzņēmēji ir "Transcontainer" Krievijas, Kazahstānas un Uzbekistānas teritorijā un "LDz Cargo loģistika" Latvijas teritorijā.

U. Magonis: "Tā kā NATO kravu īpatsvars mūsu kopējos kravu pārvadājumos līdz šim nav bijis īpaši liels, ļoti rūpīgi strādājam, lai tas pieaugtu. Būt NATO sadarbības partneriem militāro kravu pārvadājumos ir lielisks apliecinājums tam, ka mūsu darbs atbilst augstākajiem kvalitātes un drošības standartiem."

UZZIŅAI

Kravu pārvadājumi uz Afganistānu caur Latviju tika uzsākti 2009. gadā, un līdz šim uz Afganistānu nosūtītas konteinerkravas vairāk nekā 60 000 TEU apmērā. 2012. gada maijā sākti arī kravu pārvadājumi pretējā virzienā – no Afganistānas, un līdz šim tos apkalpoja Rīgas lidosta.

VIEŅOJAS PAR KRAVU APJOMA PIEAUGUMU

"LDz" prezidents Uģis Magonis, tiekoties Rīgā ar Kazahstānas dzelzceļa vadītāju Askaru Maminu, vienojās pastiprināt darbu pie kravu apjoma palielināšanas satiksmē starp Kazahstānu un Latviju. Iepriekšējo gadu laikā



pakāpeniski pieauga kravu pārvadājumu apjoms starp abām valstīm – 2009. gadā starp abām valstīm pārvadāja 1,15 miljonus tonnu, bet 2012. gadā pārvadāti 2,6 miljoni tonnu.

U. Magonis: “Kazahstānas dzelzceļš jau ilgu laiku ir lielisks

“LDZ” sadarbības partneris, un 2013. gadā mums izdevās ievērojami palielināt pārvadāto kravu apjomu no Kazahstānas. “LDZ” jau vairākus gadus strādā pie kravu pārvadājumu diversificēšanas. Pagaidām mūsu pārvadājumos dominē kravas no Krievijas, kas pārsniedz 65% no kopējā kravu apjoma. Ņemot vērā, ka Krievija attīsta savas ostas, kravu apjoma pieaugums mūsu virzienā nākotnē varētu nebūt tik straujš, kā mēs to vēlētos. Tāpēc rūpīgi strādājam, lai piesaistītu arī citas kravas, un sadarbībai ar Kazahstānu šajā jomā ir lielas izaugsmes iespējas. Kazahstānas loma Āzijas reģionā ir ļoti nozīmīga. Caur šo valsti tiek pārvadātas NATO kravas uz Afganistānu, un mēs ceram, ka sadarbībā ar Kazahstānas dzelzceļu mums izdosies piesaistīt kravas no Ķīnas tirgus. Esam gandarīti, ka Kazahstānas dzelzceļš novērtē mūsu sadarbību un plāno to attīstīt.”■

Sagatavots pēc ziņu portālu materiāliem

DZELZCEĻA KRAVU PĀRVADĀJUMU APJOMU SALĪDZINĀJUMS 2005. – 2013. GADĀ (tūkst. t)

Pārvadājumu iedalījums	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013./ 2012. %
Kopējais pārvadājumu apjoms	54 860,7	48 649,2	52 164,0	56 060,9	53 681,2	49 165,2	59 385,9	60 603,3	55 832,0	-7,9
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	2 633,3	2 317,8	2 000,0	1 687,2	1 300,8	1 262,9	1 192,8	1 429,0	1 177,6	-17,6
Starptautisko pārvadājumu apjoms	52 227,4	46 331,4	50 164,0	54 373,7	52 380,4	47 902,3	58 193,1	59 174,3	54 654,4	-7,6
Eksporta kravu apjoms	1 049,1	815,0	997,2	1 410,3	1 177,4	1 706,9	1 937,2	1 903,8	2 573,1	+35,2
Importa kravu apjoms	4 874,3	5 043,3	5 058,1	4 486,5	3 019,3	3 417,1	3 695,0	3 675,4	4 212,7	+14,6
Kopējais tranzīta kravu apjoms	46 304,0	40 473,1	44 108,7	48 476,9	48 183,7	42 778,3	52 561,0	53 595,1	47 868,6	-10,7
Tranzīta apjoms caur ostām	40 595,8	35 632,6	39 076,4	43 866,2	45 117,4	39 055,8	47 738,6	49 036,9	45 240,4	-7,7
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	5 708,2	4 840,5	5 032,3	4 610,7	3 066,3	3 722,5	4 822,4	4 558,1	2 628,2	-42,3

SM informācija

LATVIJAS OSTU KRAVU APGROZĪJUMS 2012. – 2013. GADĀ (tūkst. t)

Osta	2012. gadā			2013. gadā		
	nosūt.	saņemts	kopā	nosūt.	saņemts	kopā
Rīga	31 039,2	5 012,8	36 052,0	30 612,6	4 854,1	35 466,7
Ventspils	28 154,0	2 191,4	30 345,4	26 766,0	1 999,8	28 765,8
Liepāja	5 711,4	1 720,0	7 431,4	3 714,8	1 123,4	4 838,2
Salacgrīva	223,4	62,1	285,5	238,9	55,4	294,3
Mērsrags	411,7	31,6	443,3	332,9	58,9	391,8
Roja	36,7	6,0	42,7	33,3	6,8	40,1
Pāvilosta	0,0	2,0	2,0	0,0	0,0	0,0
Engure	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Skulte	561,9	27,8	589,7	651,5	31,8	683,3
Mazās ostas kopā	1 233,7	129,5	1 363,2	1 256,6	152,9	1 409,5
Kopā visās ostās	66 138,3	9 053,7	75 192,0	62 350,0	8 130,2	70 480,2

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LATVIJAS OSTĀS 2006. – 2013. GADĀ (tūkst. t)

Kravu veidi	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013./ 2012., %
Beramkravas	26 024,4	26 342,9	30 267,1	29 097,6	28 566,8	33 741,0	37 278,9	35 172,7	-5,6
ķīmiskās beramkravas	5 105,1	5 187,4	4 708,2	3 055,5	3 765,0	4 552,8	3 199,6	3 035,8	-5,1
ogles	14 609,3	14 580,6	18 321,5	19 230,0	15 298,0	20 252,7	23 043,8	21 562,9	-6,4
koksnes šķelda	2 037,1	1 685,9	1 475,2	1 546,7	1 780,3	1 609,7	1 588,3	1 447,2	-8,9
Lejamkravas	23 895,8	25 658,8	24 202,2	24 602,0	21 228,6	23 133,4	24 957,2	23 644,7	-5,3
jēlnafta	2 149,9	2 248,1	1 766,5	623,3	204,0	140,6	197,9	144,8	-26,8
naftas produkti	20 738,0	22 185,2	20 911,2	22 939,4	20 283,2	22 381,6	23 955,0	22 814,6	-4,8
Ģenerālkravas	9 576,4	10 432,7	9 180,1	8 280,5	11 364,5	11 946,5	12 956,9	11 662,8	-10,0
konteineri	1 833,1	2 096,6	2 091,1	1 881,6	2 669,5	3 185,6	3 676,5	3 950,4	+7,5
skaitis TEU	198 876	236 351	229 248	184 399	256 271	305 939	366 824	385 665	+5,1
Roll on/Roll of	2 100,3	2 216,0	2 019,1	1 863,9	2 195,8	2 850,3	3 164,4	3 169,2	+0,2
skaitis	122 518	155 780	151 376	157 949	168 210	195 132	209 838	212 919	+1,5
koksne	4 610,2	4 857,0	3 699,6	3 443,8	5 415,5	4 785,2	4 438,0	3 874,5	-12,7
tūkst. m ³	5 348,5	5 509,4	4 163,8	3 878,3	6 154,9	5 580,7	5 218,5	4 606,1	-11,7
melnie metāli un to izstrādājumi	724,7	753,0	533,8	577,7	525,6	381,3	514,0	331,2	-35,6
Kravas kopā	59 496,6	62 434,4	63 649,4	61 980,1	61 159,9	68 821,0	75 193,0	70 480,2	-6,3

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS RĪGAS OSTĀ 2006. – 2013. GADĀ (tūkst. t)

Kravu veidi	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013./ 2012., %
Beramkravas	15 348,5	15 485,2	19 333,0	18 752,3	17 437,7	19 968,9	21 628,4	21 573,7	-0,3
ķīmiskās beramkravas	1 359,5	1 933,2	1 944,2	1 936,2	1 371,6	1 713,6	1 418,2	1 414,0	-0,3
ogles	10 667,8	10 470,0	13 776,2	13 956,7	11 548,8	13 496,9	14 900,1	14 041,8	-5,8
koksnes šķelda	1 226,3	878,5	776,3	677,4	1 218,1	1 050,2	1 053,6	907,1	-13,9
Lejamkravas	4 933,1	4 823,0	5 425,2	6 566,7	6 584,9	7 575,7	7 772,8	7 111,4	-8,5
naftas produkti	4 881,8	4 781,7	5 358,7	6 519,1	6 535,0	7 518,9	7 676,3	7 030,2	-8,4
Ģenerālkravas	5 075,4	5 624,6	4 807,7	4 405,4	6 453,0	6 509,0	6 650,7	6 781,6	+2,0
konteineri	1 614,8	1 875,4	1 912,9	1 864,8	2 651,2	3 154,9	3 632,1	3 908,8	+7,6
skaitis TEU	176 826	211 840	210 953	182 980	254 475	302 973	362 297	381 099	+5,2
Roll on/Roll of	302,1	508,9	650,0	611,6	690,8	556,3	585,6	596,7	+1,9
skaitis	55 365	82 896	96 585	108 927	111 129	109 097	110 196	111 068	+0,8
koksne	3 001,9	2 952,1	2 041,1	1 794,0	2 928,3	2 654,8	2 311,1	2 070,6	-10,4
tukst. m ³	3 498,9	3 291,3	2 258,0	1 990,8	3 175,3	3 124,1	2 779,9	2 500,6	-10,0
melnie metāli un to izstrādājumi	36,6	87,9	19,3	30,4	67,0	28,2	25,0	120,2	+380,8
Kravas kopā	25 357,0	25 932,8	29 565,9	29 724,4	30 475,6	34 053,6	36 051,9	35 466,7	-1,6

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS VENTSPILS OSTĀ 2006. – 2013. GADĀ (tūkst. t)

Kravu veidi	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013./ 2012., %
Beramkravas	8 596,5	8 510,7	8 594,3	7 806,3	8 747,3	10 949,8	11 156,5	10 322,1	-7,5
ķīmiskās beramkravas	3 703,2	3 241,2	2 673,6	1 104,1	2 376,9	2 811,1	1 749,7	1 566,3	-10,5
ogles	3 937,5	4 110,6	4 460,0	5 228,8	3 664,7	6 616,4	7 866,2	7 441,9	-5,4
koksnes šķelda	467,3	403,2	343,3	508,2	201,5	136,9	145,8	126,6	-13,2
Lejamkravas	17 997,0	20 017,1	17 864,2	17 369,9	14 062,0	14 984,5	16 756,7	16 112,9	-3,8
jēlnafta	1 949,1	2 051,7	1 492,1	454,1	80,1	38,2	48,9	0,0	-100,0
naftas produkti	15 111,8	16 836,7	15 029,6	16 050,3	13 366,0	14 458,4	16 099,1	15 609,4	-3,0
Ģenerālkravas	2 468,7	2 509,5	2 111,1	1 464,0	2 006,7	2 517,4	2 432,9	2 330,8	-4,2
konteineri	142,7	162,2	142,1	6,0	0,0	0,0	3,3	0,3	-90,9
skaitis TEU	14 241	16 846	14 068	380	0,0	0,0	360,0	54,0	-85,0
Roll on/Roll of	1 798,2	1 707,1	1 355,1	906,0	1 297,1	1 887,5	1 898,0	1 882,1	-0,8
skaitis	67 153	72 884	54 173	33 905	47 751	67 504	69 896	70 738	+1,2
koksne	408,7	459,6	377,6	431,5	625,8	478,7	464,7	387,4	-16,6
tūkst. m ³	480,8	540,4	443,9	507,8	733,1	556,9	530,7	458,0	-13,7
melnie metāli un to izstrādājumi	24,5	20,7	15,7	15,8	13,7	89,9	1,6	5,6	+250,0
Kravas kopā	29 062,2	31 037,3	28 569,6	26 640,2	24 816,0	28 451,7	30 346,1	28 765,8	-5,2

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LIEPĀJAS OSTĀ 2006. – 2013. GADĀ (tūkst. t)

Kravu veidi	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013./ 2012., %
Beramkravas	1 652,3	1 880,5	1 854,3	2 001,2	1 905,9	2 399,6	4 016,0	2 793,4	-30,4
labība un tās produkti	951,1	1 226,3	1 418,2	1 788,5	1 412,0	1 446,1	2 943,9	1 918,4	-34,8
koksnes šķelda	160,2	127,2	25,1	53,8	73,5	192,7	162,7	158,8	-2,4
Lejamkravas	965,7	818,7	912,8	658,2	565,5	558,2	410,2	406,0	-1,0
jēlnafta	200,8	196,4	274,4	169,2	123,9	102,4	149,0	144,8	-2,8
naftas produkti	744,4	566,8	522,9	370,0	382,2	404,3	179,1	175,0	-2,3
Ģenerālkravas	1 382,7	1 339,5	1 420,5	1 721,9	1 912,3	1 899,0	3 005,1	1 638,8	-45,5
konteineri	75,6	59,0	36,1	10,8	18,2	30,7	41,0	41,3	+0,7
skaitis TEU	7 809	7 665	4 227	1 039	1 796	2 966	4 120	4 525	+9,8
Roll on/Roll of	0,0	0,0	14,0	346,3	207,9	406,6	680,8	691,0	+1,5
skaitis	0	0	618	15 117	9 330	18 531	29 746	31 113	+4,6
koksne	572,3	514,1	463,1	550,6	889,3	648,6	808,6	519,5	-35,8
tūkst. m ³	628,9	582,1	497,8	592,6	972,8	722,1	905,2	574,4	-36,5
melnie metāli un to izstrādājumi	662,9	644,4	498,8	531,5	444,6	263,2	487,4	182,4	-62,6
Kravas kopā	4 000,7	4 038,7	4 187,7	4 381,3	4 383,8	4 856,8	7 431,4	4 838,2	-34,9

SM informācija

RĪGAS BRĪVOSTA OTRO GADU PĒC KĀRTAS VADOŠĀ BALTIJAS VALSTU OSTA

Atskatoties uz pērnو gadu, jāsecina, ka pārkrauto kravu apjoma radītāji Rīgas brīvostā ir vērtējami pozitīvi un realizētie attīstības un ostas infrastruktūras uzlabošanas projekti ļauj optimistiski raudzīties arī uz 2014. gadu.

2013. gadā Rīgas ostā pārkrāva 35,5 miljonus tonnu kravu, kas ir par 1,6% mazāk nekā iepriekšējā gadā. Ievērojami samazinājās apgrozījums beramkravu segmentā, ko nozares eksperti skaidroja ar globālās tirdzniecības tendencēm, kas ietekmēja ogļu cenas pasaulē. Eksperti prognozē, ka Krievijas ogles, kas caur Rīgas ostu tiek vestas uz Eiropu, Ķīnu un Indiju, tuvākajā nākotnē atgūs konkurētspēju pasaules tirgos un pārvadājumi caur Rīgas ostu turpinās pieaugt. 2013. gada sākumā tika prognozēts arī jūtams kokmateriālu kravu kritums, ko savukārt ietekmēja politiskā nestabilitāte Tuvajos Austrumos, kas mazināja pieprasījumu pēc zāģmateriāliem, kā arī lielas papīra rūpnīcas slēgšana Norvēģijā. Līdzīgi plāni bija arī Zviedrijā un Somijā, un arī tas ietekmēja pieprasījumu pēc papīrmalkas.

Tomēr, neskatoties uz nelabvēlīgo tirdzniecības situāciju pasaulē, investīciju aktivitāte ostā ir bijusi augsta. 2013. gada nogalē Rīgas ostā pabeidza beramo minerālmēslu pārkraušanas un īslaicīgas uzglabāšanas termināļa "Rīga Fertilizer Terminal" būvniecību, un 18. decembrī tas sāka darboties.

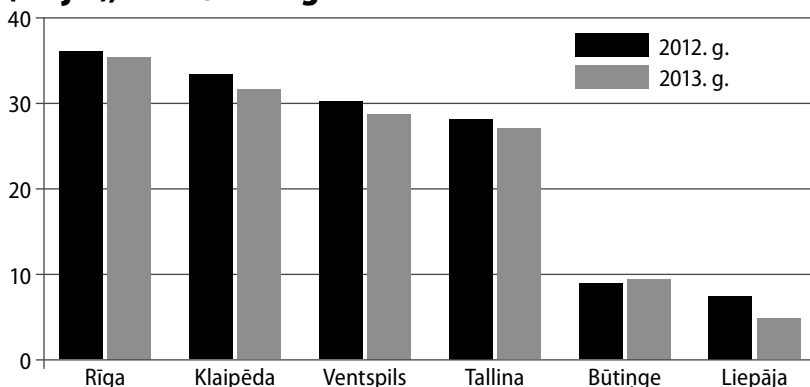


"Rīga Fertilizer Terminal".

UZZINĀI

"Rīga Fertilizer Terminal" projekta investīciju apjoms pārsniedza 60 miljonus eiro. No Rīgas ostas minerālmēsli ar kuģiem tiks transportēti uz Dienvidameriku, Ķīnu, Indiju, Eiropu, Austrāliju. Ņemot vērā iestrādāšanās periodu, 2014. gadā terminālī varētu pārkraut 1,5–1,8 milj. tonnu minerālmēslu.

KRAVU APGROZĪJUMS BALTIJAS VALSTU OSTĀS (milj. t), 2012./2013. g.



Analizējot 2013. gada rezultātus, redzam, ka Rīgas ostā apkalpoti 25,4% no Baltijas valstu ostu kopējā kravu apjoma un jau otro gadu pēc kārtas tā bijusi vadošā Baltijas valstu osta.

Ģenerālkraavu segmentā pārkrauti 6,8 milj. tonnu kravu – par 2% vairāk nekā 2012. gadā. Tā kā konteinerkravas ir stratēģiski svarīgs kravu veids, ko ietekmē pārmaiņas pasaules kravu struktūrā, kurā konteinerkravu īpatsvars aizvien pieaug, īpaši jāuzsver šo kravu stabils pieaugums un tas, ka konteinerkravas jau ilgāku laiku saglabā līdera pozīcijas ģenerālkraavu segmentā. 2013. gadā pārkrauti 3,9 milj. tonnu konteinerkravu, kas ir par 7,6% vairāk nekā gadu iepriekš. Par 1,9% palielinājušies *ro-ro* kravu pārvadājumi, sasniedzot 597 tūkst. tonnu. Pieauguši arī dažādu metālu pārvadājumi.

Salīdzinoši nelielu lejupslīdi ģenerālkraavu segmentā piedzīvojušas kokmateriālu kravas (–10,4%), taču kokmateriāliem joprojām ir ļoti svarīga nozīme ostas termināļu darbībā – kopumā pārkrauti 2 milj. tonnu.

Beramkravu 2013. gadā pārkrauts par 0,3% mazāk nekā 2012. gadā – 21,6 milj. tonnu, t. sk. 14 milj. tonnu ogļu (par 10% mazāk salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu).

Pozitīvi vērtējams fakts, ka pārējo beramkravu segmentā, kuru skaitā ir asfalta, cukurbiešu produktu, koksnes granulu un citas kravas, vērojams pieaugums par 21,9% (kopumā 2,8 milj. tonnu). 2013. gadā ostā ievērojami palielinājās akmens šķembu (kopumā 1 milj. tonnu) un rūdas pārkraušanas apjoms, sasniedzot 445 tūkst. tonnu. Lai gan apjoms ir samazinājies koksnes šķeldai un kokmateriālu ģenerālkraavām, pozitīvi vērtējams tas, ka koksnes granulu un zāgmateriālu apgrozījums pieaudzis un ostā pārkrauts 801 tūkst. tonnu koksnes granulu (+13,8%) un 313 tūkst. tonnu zāgmateriālu (+15,5%). Ievērojami palielinājušies dažādu metālu pārvadājumi (kopumā 472 tūkst. tonnu).



Savukārt minerālmēslu kravu kritums bijis minimāls – 2013. gadā pārkrauti 1,4 milj. tonnu (–0,3%).

Apgrozījums būtiski sarucis lejamkravām (661 tūkst. tonnu, –8,5%), jo kopš gada sākuma aizvien samazinājās naftas produktu pārkraušanas apjoms.

2013. gadā ostā pavisam apkalpoti 838 tūkst. pasažieru, kas salīdzinājumā ar 2012. gadu ir par 2,8% vairāk, toties kruīzu pasažieru skaits samazinājās par 19,4% – sezona Rīgas ostā noslēdzās ar 67 tūkst. apkalpotiem kruīzu pasažieriem.

2014. gadā Rīgas ostā plānots nodot ekspluatācijā beramkravu pārkraušanas termināli “Rīga Bulk Terminal”.

2013. gadā “Nordea Bank Finland Plc” Latvijas filiāle kopā ar “Pohjola Bank Plc” noslēdza aizdevuma līgumu par finansējuma piešķiršanu Rīgas brīvoostas pārvaldei 80,2 miljonu eiro apmērā Krievu salas projekta realizēšanai, kas paredz ostas pārcelšanu no Rīgas centra uz Krievu salas ziemeļu daļu. Krievu salas infrastruktūras izveides projektu plānots pabeigt 2014. gada septembrī. Šis projekts tiek īstenots ar Kohēzijas fonda līdzfinansējumu 54 miljonu latu apmērā.■



Krievu sala.

INVESTĪCIJAS OSTAS INFRASTRUKTŪRĀ

2013. gadā Rīgas brīvdostas kopējās investīcijas infrastruktūrā paredzētas 77 miljonu latu apmērā. Nauda tiks ieguldīta gan infrastruktūras attīstībā, gan Krievu salas projektā, gan Kundziņsalā, turpināsies kuģu ceļa padziļināšana.

Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs: "Pirms piecpadsmit gadiem, kad sāku strādāt Rīgas brīvdostā, attīstības plāni bija pieticīgi. Gadu gaitā ambīcijas auga. Mērķtiecīgi strādājot, esam guvuši vēsturisku panākumu un kļuvuši par Baltijas valstu ostu līderi. Arī jaunie projekti mums ir ar vērīenu. Tāds ir Krievu salas projekts, viens no svarīgākajiem projektiem ne tikai šogad, bet arī visā ostas pastāvēšanas vēsturē. Īpaši nozīmīgu to dara Eiropas Kohēzijas fonda līdzfinansējums.

Sevišķa uzmanība tiks pievērsta pasažieru skaita palielināšanai, kas dod ieņēmumus ne tikai ostai, bet arī tūrisma nozarei galvaspilsētā. Jau tuvākajā laikā līdz ar jahtu ostu paredzēts izbūvēt jaunu piestātņu kruīza kuģiem pie Ķīpsalas, vietā, kur tagad vērojami smilšu kalni."

Rīgas brīvdostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks: "Tas ir liels panākums, ka esam apsteiguši tiešos konkurentus Tallinu un Klaipēdu, taču vēl svarīgāk ir tas, ka Rīgas brīvdostas labie rezultāti dod neatsveramu pienesumu Latvijas ekonomikai. Ostas veiksmīgā attīstība nodrošina darbu 20 tūkstošiem cilvēku. Savukārt katra pārkrautā tonna valstij ienes 10 latu, tātad pērn tie bija aptuveni 360 miljoni latu. Rīgas brīvdosta strādā lielas konkurences apstākļos, taču mēs tempu nezaudēsim. Mūsu mērķis ir arī šogad sasniegt divu miljonu tonnu pieaugumu un noturēt vadošo pozīciju starp Baltijas valstu ostām."■

OSTAS IESPĒJAS NAV IZSMELTAS

"Baltijas jūras austrumu krastā salīdzinoši nelielā teritorijā konkurē Latvijas, Igaunijas un Lietuvas ostas, un dara to ne pa jokam, jo tieši te ir vislielākās konkurences punkts," intervijā žurnāla "Kapitāls" jaunākajā numurā saka Rīgas brīvdostas pārvaldnieks LEONĪDS LOGINOVS.

"Visu triju valstu ostas ir ļoti attīstītas, taču Rīgas ostai ir iespēja konkurentes apiet un piesaistīt kravas galvenokārt pēc kuģošanas dziļuma kritērija. Mūsu konkurentes ir Klaipēda un Tallina, kuras atrodas gandrīz vienādā attālumā no austrumu tirgus. Mani apmierina tas, ka konteinerpārvadājumu segmentā ir pozitīva tendence. Konteineri tradicionāli iet uz austrumiem, un postpadomju tirgū jūtamas pozitīvas tendences, kas palielina konteineru plūsmu uz austrumiem. Pārējās kravas – dažādas izejvielas un materiāli – iet uz rietumiem."

Ostām nekas cits neatliek, kā vien piedāvāt labākas cenas un kvalitatīvākus pakalpojumus. Arī attīstīt un uzlabot infrastruktūru, celt jaunus termināļus. Viens no lielākajiem Rīgas ostas projektiem ir Krievu salas termināļa celtniecība, kur jau tuvākajā nākotnē paredzēts pārcelt ogļu kravas, kas tagad tiek krautas pilsētas centrā. Uz šā projekta realizāciju cer daudzi ostas uzņēmēji, bet, kā atzīst Leonīds Loginovs, jau tagad ir skaidrs, ka visiem Krievu salā vietas nepietiks. "Kopš brīža, kad sākām Krievu salas projekta sagatavošanu, ir palielinājies kravu apjoms. Tagad tas ir tik liels, ka visu uz Krievu salu nav iespējams novirzīt, tāpēc izvērtējam un apsveram citas iespējas. Pagaidām vēl pilnībā neizmantota ir Kundziņsala, tur joprojām nav uzsākta visu plānoto termināļu būve. Mainoties tirgus apstākļiem un kon-



Leonīds Loginovs.

junktūrai, mainījušies uzņēmēju nolūki būvēt vienu vai otru termināli. Piemēram, jauna konteineru termināļa celtniecība Kundziņsalā nav nedz reāla, nedz arī vajadzīga, jo trijās citās vietās jau ir uzbūvēti konteineru termināļi. Esmu pārliecināts, ka agrāk vai vēlāk "Nacionālais konteineru terminālis" pārorientēs savu biznesu uz citu kravu veidu apstrādi. Ir vēl kāda problēma. Tā kā Krievu salā varēs kraut tikai ogles, pārējo kravu veidu apkalpošana joprojām paliks tur, kur tā ir tagad – pilsētas centrā, labākajā gadījumā un atkarībā no iespējām tā tiks pārcelta citur. Diemžēl šī ir vislielākā problēma, jo, piemēram, Rīgas tirdzniecības osta ir multifunkcionāla un apstrādā vairākus kravu veidus.

Bet, runājot par pilsētvides sakārtošanu, ir skaidrs, ka nav pieļaujami ogļu putekļi pilsētas centrā, tāpēc lēmums par Krievu salu bija pareizs. Mēs negribētu pazaudēt kravu apjomu un darbavietas, tāpēc esam ieinteresēti saglabāt biznesu arī pilsētas teritorijā vai jebkur citur, kur atļaus ES Kohēzijas fonda mērķfinansējuma noteikumi un, protams, Rīgas pilsētas dome."■

VIDES LABIEKĀRTOŠANA

Domājot par rīdzinieku iemīļotāko atpūtas vietu labiekārtošanu, pie Vanšu tilta tika sakārtota peldvieta un jau 2012. gada oktobrī ar Rīgas brīvostas pārvaldes atbalstu uzsākts darbs pie krasta nostiprinājumu renovācijas Ķīpsalā, brīvostas teritorijā. Ķīpsalas krasta nostiprinājuma kopējais garums Rīgas brīvostas teritorijā ir 1,8 km. Visā brīvostas teritorijā Ķīpsalas krasta nogāzes nostiprinājuma posmā būtiski remonta darbi nav veikti kopš pagājušā gadsimta sākuma.



Rīgas vicemērs Andris Ameriks: "Ķīpsalas krasta stiprinājumi nav laboti kopš cara Aleksandra laikiem, tagad, pēc simt gadiem, mēs to darām. Pēc nostiprinājumu rekonstrukcijas gar Ķīpsalas krastu tiks izbūvēta arī promenāde. Tādējādi Ķīpsala ar jau atklāto peldvietu un topošo jahtu ostu kļūs par vēl vienu vietu, kur rīdzinieki varēs pienācīgi atpūsties."



Leonids Loginovs un Andris Ameriks.

Leonīds Loginovs: "Līdz šim vairāk ir attīstīts Daugavas labais krasts, taču tagad lielāku uzsvāru liksim uz kreisā krasta labiekārtošanu, lai izveidotu modernu jahtu piestātņi, kas dotu papildu darbavietas rīdziniekiem. Brīvosta ir daļa no Rīgas pilsētas, un šie darbi ir ļoti labs veids, kā ostai iekļauties pilsētvidē." ■



Ķīpsalā top osta jahtām.



Sāpnis par Ķīpsalu.

UZSĀK BĒRNU APMĀCĪBU BURĀŠANAS SPORTĀ

Biedrība “Pilsētas jahtklubs” uzsāk bērnu apmācību burāšanas sportā. Šai nolūkā jahtklubs iegādājies piecas jaunas iesācēju buru laivas “Optimists”. Bērnus trenēs divkārtējā Olimpisko spēļu dalībiece burātāja Vita Matīse.

Biedrības “Pilsētas jahtklubs” komandors Jānis Grīslis: “Buru sports Latvijā kļūst arvien populārāks, taču vēl nav izveidojušās burāšanas tradīcijas. Aktualizējot bērnu apmācību, biedrība “Pilsētas jahtklubs” liek pamatu spēcīgākām Latvijas burāšanas tradīcijām.”

Līdz šim Rīgā bērni mācīties burāt varēja tikai Mangaļsalā un Ķīšezērā. Rīgas jahtklubs atrodas daudz izdevīgākā vietā, un jau projektēšanas stadijā tajā bija iepļānots un ir izbūvēts celiņš, kas piemērots tieši bērniem un mazajām buru laivām. Rīgas brīvostas pārvalde jahtkluba infrastruktūru bērnu apmācībai nodod lietošanā bez maksas. Pieteikties burāšanas treniņiem var pie Vitas Matīses, tālrunis 26565290.■

ATKLĀTI TIEŠIE KRAVU PĀRVADĀJUMI MARŠRUTĀ RĪGA – KALUGA

Transporta un loģistikas uzņēmums “Gefco”, sadarbojoties ar dzelzceļa operatoru “TransContainer” un uzņēmumu “Nurminen Maritime Latvia”, nosūtījis pirmo konteineru blokvilcienu no Rīgas ostas līdz kravas terminālim Kalugā, Krievijā, un plāno rudenī uzsākt regulārus kravu pārvadājumus šajā maršrutā, informē uzņēmuma pārstāvji.

Maršruts Rīga – Kaluga uzskatāms par vienu no svarīgākajiem “Gefco” attīstības posmiem, stāsta uzņēmuma pārstāvji. Vienlaicīgi vairākiem lieliem industriālajiem klientiem adresētu salikto kravu konteineru transportēšanu pa dzelzceļu “Gefco” veica pirmo reizi.■

“BALTKRIEVIJAS NAFTAS KOMPĀNIJA” PLĀNO DARBĪBU LATVIJAS OSTĀS

“Baltkrievijas naftas kompānijas” (BNK) 2012. gadā Latvijā nodibinātās naftas produktu vairumtirdzniecības firmas SIA “TransBaltic Oil” valdes priekšsēdētājs Andrejs Markuševs darījis zināmu, ka BNK, kas Baltkrievijā ražoto un eksportē naftas produktus, plāno uzbūvēt jaunu vai iegādāties jau funkcionējošu termināli Rīgas vai Ventspils ostā, jo vēlas strādāt pašiem piederošā terminālī. Vienlaikus termināli varētu izmantot arī kā naftas produktu bāzi, no kuras notiktu tirdzniecība Latvijā un citās Baltijas valstīs.

A. Markuševs: "Katrai ostai ir savas priekšrocības. Rīga ir vistuvākā osta un atrodas tikai aptuveni 400 kilometrus no Novopolockas naftas pārstrādes rūpnīcas "Naftan", kuras produkciju eksportē "TransBaltic Oil". Savukārt Ventspilī var ienākt lielākas tilpības un iegrimes kuģi. Visticamāk, lēmums par termināļa iegādi vai būvi tiks pieņemts vēl šogad. Vidējā termiņā tiek apsvērti arī degvielas uzpildes staciju (DUS) tīkla izveide, taču lēmums, vai to darīt, vēl ļoti nopietni jāizsver."

UZZIŅAI

2012. gada jūnijā dibinātās SIA "TransBaltic Oil" apgrozījums pērn bija 15,3 miljoni latu un peļņa 45 774 lat. Uzņēmuma vienīgā īpašniece ir Lielbritānijā reģistrētā kompānija "BNK (UK) Limited". Latvijā uzņēmums plāno degvielu tirgot trim lielākajiem DUS tīkliem – "Statoil", "Neste" un "Lukoil", kā arī Rīgas lidostai, "Latvijas dzelzceļam" un vairākiem citiem lieliem patērētājiem.

Baltkrievijas vēstnieks Latvijā Aleksandrs Geršimenko: "Dažādu produktu un preču ražošanas apjomi Baltkrievijā ar katru gadu pieaug, un tas ietekmē baltkrievu eksportu. Baltkrievija ir ieinteresēta savu infrastruktūras objektu iegādē, lai varētu pārkraut savas kravas, īpaši naftas produktus. Taču šāds pirkums ir dārgs, un tam ir jābūt ekonomiski pamatotam, ieskaitot garantijas, ka kravas būs. Es personiski dotu priekšroku jauna termināļa būvniecībai atbilstoši mūsu noteikumiem un vajadzībām, taču to noteiks īpaša Baltkrievijas valdības izveidota starpresoru komisija. Visdrīzāk tas būs kopuzņēmums ar Latvijas pusi, iespējams, akciju kontrolpakete piederēs Baltkrievijas pusei."■

RĪGAS BRĪVOSTA SAŅĒM AIZDEVUMU

"Nordea Bank Finland Plc" Latvijas filiāle kopā ar "Pohjola Bank Plc" noslēgušas aizdevuma līgumu par finansējuma piešķiršanu Rīgas brīvostas pārvaldei 80,2 miljonu eiro apmērā. Finansējums paredzēts infrastruktūras attīstības projekta realizēšanai – ostas aktivitāšu pārcelšanai no Rīgas pilsētas centra uz Krievu salas ziemeļu daļu.

"Nordea" bankas vadītājs Latvijā Jānis Buks: "Transports un loģistika

veido nozīmīgu daļu Latvijas ekonomikā un spēlē būtisku lomu tās attīstībā. Pirms pieņemt lēmumu par sadarbības uzsākšanu, banka rūpīgi izvērtēja Rīgas brīvostas nozīmi un ieguldījumu tautsaimniecības attīstībā. Tā kā projekta mērķis atbilst bankas principiem par atbildīgu un ilgtspējīgu uzņēmējdarbību, esam lepnī par uzsākto sadarbību. Arī savā



Krievu sala.

ikdienā rūpīgi izvērtējam bankas finansēto projektu ietekmi uz apkārtējo vidi, meklējam efektīvākos risinājumus dabas resursu taupīšanai.”

Rīgas brīvdostas pārvaldes projektu vadības vienības vadītājs Viesturs Silenieks: “Šis Rīgas brīvdostas pārvaldei ir nozīmīgs projekts, kas paredz vērīgas izmaiņas pilsētas infrastruktūrā. Tā galvenais mērķis ir atbrīvot pilsētas vēsturisko centru no kravu pārkraušanas operācijām un to radītās negatīvās ietekmes uz vidi, vienlaikus saglabājot ostas konkurētspēju un sekmējot uzņēmējdarbībai pievilcīgas vides radīšanu. Apliecinājums projekta nozīmīgumam ir gan Eiropas Savienības piešķirtie līdzekļi, gan arī finansiālais atbalsts, ko uz publisko iepirkumu pamata esam guvuši no finanšu sektora līderiem Latvijā.”■

KĀ TIKS RISINĀTA PROBLĒMA?

Rīgas brīvdostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks: “Pirms astoņiem gadiem, sākot darbu pie projekta par ostas kravu pārcelšanu no pilsētas centra uz Krievu salu, kravu apgrozījums Rīgas ostā bija uz pusi mazāks nekā tagad. Nu ir izveidojusies situācija, ka Krievu sala nevarēs uzņemt



pašreizējo kravu apjomu, jo projekta aprēķini ir bijuši par daudz mazāku apjomu. Krievu sala pilnā apjomā var uzņemt visas ogles, bet paliek aptuveni 5% līdz 7% citu kravu, kam jāatrod citas kraušanas vietas. “Rīgas centrālais termināls” ir lūdzis pagarināt darbību pašreizējā vietā Rīgas centrā, bet tas nav iespējams, jo Eiropas Kohēzijas fonda apstiprinātais projekts paredz, ka 24 mēnešu laikā pēc pārcelšanās uz Krievu salu jebkuras ostas aktivitātes Rīgas centrā ir jāpārtrauc.

Jautājums, kur atrast vietu citām kravām, novembra beigās tiks skatīts Rīgas Ziemeļu transporta koridora un Rīgas brīvdostas infrastruktūras projektu vadības komitejas sēdē. Tajā savu viedokli paudīs gan Satiksmes ministrija, gan Rīgas dome, gan Rīgas brīvdosta.

Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs jau brīdināja, ka visām kravām Krievu salā vietas nepietiks, un izteica pieņēmumu, ka daļu kravu varētu pārvietot uz Kundziņsalu. Problēma ir tā, ka uzņēmumi, kuri pārcels darbību uz Krievu salu, kā tas ir Rīgas tirdzniecības ostas gadījumā, apstrādā vairākus kravu veidus, bet Krievu salā varēs kraut tikai ogles.”■

JAPĀŅI INTERESĒJAS PAR RĪGAS OSTU

21. augustā Rīgas brīvostu apmeklēja 32 cilvēku liela Japānas delegācija, ko vadīja Japānas centrālā Čubu reģiona Nagojas pilsētas Tirdzniecības un rūpniecības kameras priekšsēdētājs un arī Nagojas ostas mārketinga direktors Hiro Takahaši. Delegācijā bija arī Nagojas ostas pārvaldes priekšsēdētājs Sotaro Nišioka, "Toyota Tsusho" korporācijas vadītājs Kunihiro Kasagi un "Mitsubishi" korporācijas viceprezidents Ichiro Ando. Delegāciju uzņēma Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs un ostas vadošie uzņēmēji.

Ostas pārvaldnieks japāņu delegāciju iepazīstināja ar pārvaldes funkcijām un vispārīgajiem darbības nosacījumiem. Tikšanās laikā tika apspriesta ostas pašreizējā darbība un infrastruktūras attīstības plāni, plānotās investīcijas, projekti un brīvo teritoriju potenciāls. Īpašu interesi un atzinību delegācijas dalībnieku starpā izraisīja fakts, ka šobrīd Rīgas ostas maksa veido tikai 3% no kravu transportēšanas koridora kopējām izmaksām. Delegācijas dalībnieki apmeklēja ostas kapteiņdienestu un SIA "Rīgas universālais termināls".■

IZMAIŅAS DARBINIEKU ALGĀS UN PIEMAKSĀS

Lai nodrošinātu darbinieku atlīdzības caurskatāmību un atklātumu, 19. septembrī Rīgas brīvostas valdes sēdē konstruktīvā gaisotnē vienbalsīgi tika pieņemti grozījumi RBP Darba kārtības noteikumos.

Grozījumi nosaka principiālas izmaiņas darbinieku amata algu piemaksu un prēmēšanas sistēmā, paredzot ierobežojumus prēmiju apjomā, ko gada laikā var saņemt darbinieks: ar pārvaldnieka lēmumu par Rīgas brīvostas pārvaldes saimnieciskās darbības rādītājiem (gada, pusgada), kā arī ņemot vērā katra darbinieka individuālo ieguldījumu, var tik piešķirta prēmija ne vairāk kā triju mēnešu amata algas apmērā gada griezumā. Par darbinieka īpašu individuālo ieguldījumu un izciliem sasniegumiem ar atsevišķu valdes lēmumu var tikt piešķirta papildu prēmija.

Izmaiņas skar arī pārvaldnieka un vairāku citu vadošo darbinieku darba līgumos paredzēto prēmēšanas sistēmu, kas līdz šim noteica automātisku prēmiju piešķiršanu, kuras apjoms bija tiešā veidā saistīts ar ostas neto apgrozījumu. Turpmāk visiem brīvostas pārvaldes darbiniekiem, tai skaitā augstākā līmeņa vadītājiem, tiks piemērota vienota iepriekš minētā prēmēšanas kārtība.

Atbilstoši darba likumdošanai tiks veiktas izmaiņas brīvostas pārvaldes darbinieku darba līgumos.■

RĪGĀ IENĀK LIELIE KRUĪZA KUĢI

Kruīza kompānijas "Costa Cruises" kuģis "Costa Pacifica" 2013. gadā Rīgu apmeklēja sešas reizes. Kopumā Baltijas jūrā šovasar kursēja pieci "Costa Cruises" lineri, kas ir lielākais vienai kompānijai piederošo kruīza kuģu skaits šajā reģionā.

"Costa Pacifica" ir lielākais pasažieru kuģis, kas šovasar piestājis Rīgas ostā, liecina Rīgas brīvostas dati. Itālijas uzņēmuma "Costa Cruises" Latvijā pārstāvja SIA "Baltic GSA" direktors Mārcis Kalniņš uzsvēra, ka "Costa Cruises" pasažieri veido apmēram 25% no visu Rīgas ostā piestājušo kruīza pasažieru skaita.

2014. gadā "Costa Pacifica" plāno apmeklēt Rīgu septiņas reizes.■



"Costa Pacifica".

OSTINIEKI TIEKAS AR SABIEDRĪBU

Lai meklētu risinājumus gaisa piesārņojuma ierobežošanai no ostā strādājošiem uzņēmumiem, aprīļa sākumā tika organizēta ostas pārstāvju un nevalstisko organizāciju tikšanās. Sanāksmē piedalījās Vecmīlgrāvja attīstības biedrības, Sarkandaugavas, Kundziņsalas un Mežaparka sabiedrisko organizāciju pārstāvji. No ostas puses piedalījās Vides un attīstības departamenta vides dienesta vadītājs V. Avotiņš, ostas iekšējā drošības dienesta vadītājs A. Purmalis un ostas kontroles nodaļas vadītājs J. Dalbiņš, t.i., vadītāji, kuru struktūrvienību pienākumos ietilpst vides, vides monitoringa un bīstamo kravu uzraudzības jautājumi. Visi diskusijas dalībnieki bija vienprātis, ka nav pieļaujama situācija, kad iedzīvotājiem regulāri jācieš dažādu smaku dēļ, kas rodas kravu pārkraušanas rezultātā. Tika apspriestas iespējas un diskutēts par administratīvu un praktisku darbību pārkraušanas un gaisa attīrīšanas tehnoloģiju pilnveidošanā. Kā vienu no neatliekamajiem uzdevumiem nevalstisko organizāciju pārstāvji īpaši uzsvēra nepieciešamību nodrošināt stabilu gaisa kvalitāti Vispārējo latviešu dziesmu svētku laikā. Dalībnieki vienojās par konkrētu rīcību, lai šo mērķi sasniegtu, kā arī par turpmākiem pasākumiem gaisa kvalitātes uzlabošanā un informācijas apmaiņas jomā.■

JAUNI TERMINĀLI RĪGAS OSTĀ

SIA "Riga Bulk Terminal" izpilddirektors Arnis Ronis: "Novembra beigās plānots Kundziņsalā nodot ekspluatācijā multifunkcionāla un tehnoloģiski intensīva beramkravu pārkraušanas termināļa pirmo kārtu, un tad sagaidāmas arī pirmās kravas. Pirmās kārtas nodošanas termiņš pagarināts par pāris mēnešiem, kas saistīts ar nepieciešamajiem papildu būvdarbiem."



"Riga Bulk Terminal".

Savukārt Singapūras kompānija "Portek" ir ieguvusi 80% SIA "Rīgas universālais terminālis" (RUT) pamatkapitāla.

Saskaņā ar kompānijas "Portek" informāciju, RUT līdzšinējā vadība turpinās darbu uzņēmumā, tikai tai pievienosies jauns vadītājs no "Portek", kura starptautiskās ostu darbības un vadības zināšanas būs labs ieguldījums biznesa turpmākā attīstībā.■



"Riga Fertilizer Terminal".

SIA "Riga Fertilizer Terminal" (RFT) pirmās kravas gaidāmas jau šoruden. Jaunajā terminālī pārkraujamie minerālmēsli lielā mērā būs līdz šim SIA "Alpha osta" terminālī apkalpotās minerālmēsli kravas.

Ne tik raiti, kā varētu vēlēties, tomēr uz priekšu virzās arī citi Kundziņsalas projekti. Reāli īstenojams ostai šķiet daudzfunkcionālais SIA "BSCT" ģenerālkraavu terminālis, kur paredzēta arī saldētava, SIA "Systems Terminal" multifunkcionālā ģenerālkraavu termināļa projekts, kā arī SIA "Frigo Terminal" noliktavas un saldētavas būvniecības projekts.

Ar regulāru tiesāšanos un būvniecības konkursu rezultātu apstrīdēšanu uz priekšu virzās arī vērienīgais Krievu salas projekts.

UZZIŅAI

Kompānija "Portek" ir vidēja lieluma termināļu operators un ostu iekārtu inženiertehnisko pakalpojumu sniedzējs ar galveno mītni Singapūrā un birojiem vairāk nekā desmit Āfrikas, Eiropas un Āzijas valstīs.

PĀRBAUDA KRIEVU SALAS INFRASTRUKTŪRAS PILNVEIDOŠANAS GAITU

10. oktobrī Rīgas brīvdostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks kopā ar citiem brīvdostas valdes locekļiem, būvniecības kompānijas "BMGS S" pārstāvjiem un žurnālistiem klātienē iepazinās ar Krievu salas infrastruktūras pilnveidošanas projekta realizācijas gaitu. Krievu salas infrastruktūras pilnveidošanas projekts ir vērienīgākais un finansiāli ietilpīgākais Rīgas brīvdostas projekts atjaunotās brīvvalsts laikā. Viens no galvenajiem projekta mērķiem ir pārcelt ostas kravu apstrādi no blīvi apdzīvotās teritorijas pilsētas centrā uz ostas saimnieciskajai darbībai piemērotāku vidi – Daugavas kreiso krastu, tādējādi samazinot ietekmi uz vidi pilsētas centrā. Eiropas Komisija 2012. gada 29. martā apstiprināja Latvijas lielo Kohēzijas fonda projektu, un tās lēmums ir saskaņā ar Rīgas brīvdostas pārvaldes darbības pamatprincipiem ilgtermiņa mērķu sasniegšanai.

A. Ameriks: "Viena lieta ir katru mēnesi valdes sēdē uz klausīt ziņojumus par aktualitātēm un padarīto objektā, bet tagad, kad visu redzu savām acīm, rodas vēl pilnīgāka izpratne par to, cik darbietilpīgs ir šis objekts, cik akurāts ir būvnieku darbs un cik liela atbildība gulstas uz projekta vadības grupu. Esmu pārliecināts, ka visi ar saviem uzdevumiem tiek galā, jo termiņi tiek ievēroti un naudas plūsma atbilst plānotajai. No kopējā apjoma ir apgūta apmēram piektā daļa. Līdz ar jaunu dziļūdens piestātņu izbūvi vidējo kuģu uzkraušanas laiku varēsim samazināt līdz vienai dienai salīdzinājumā ar divām līdz četrām dienām šobrīd. Tas ir ļoti būtisks solis Rīgas ostas konkurētspējas uzlabošanā. Kopējā jauno termināļu kravu apstrādes kapacitāte sākotnēji plānota 14,5 līdz 20 miljonu tonnu apmērā, bet perspektīvā to varētu palielināt līdz 26 miljoniem tonnu gadā. Neslēpšu prieku, jo redzu, ka šī būs 21. gadsimta osta."



UZZIŅAI

Projektā paredzēta teritorijas uzskalošana vai uzbēršana, piestātņu izbūvēšana, kuģu ceļu rekonstrukcija un padziļināšana, maģistrālo inženiertīklu izbūve un satiksmes infrastruktūras izveidošana. Projekta kopējās izmaksas ir 104 miljoni latu, tai skaitā Eiropas Komisijas apstiprinātais Kohēzijas fonda finansējums – 54 miljoni latu. Plānots, ka Krievu salā tiks apstrādāti 15 miljoni tonnu kravu gadā, bet nākotnē pat 20 miljoni. Projektu paredzēts pabeigt 2014. gada 30. septembrī, līdz šim veikti darbi 21,56 miljonu latu vērtībā. Teritorijas nomniekiem sava darbība no Daugavas labā krasta uz jaunajiem termināļiem jāpārceļ 24 mēnešu laikā pēc projekta pabeigšanas.

Projekta ieviešanas grupas vadītājs Viesturs Silenieks: "Faktiski mēs runājam ne tikai par Krievu salas infrastruktūras izveidošanu ostas termināļu saimnieciskās darbības nodrošināšanai, bet arī par vairākiem citiem procesiem, ko nes līdzī šis projekts. Proti, no ostas saimnieciskās darbības tiks atbrīvota 123 hektāru plaša teritorija pilsētas centrā, tādējādi uzlabojot dzīves vides kvalitāti iedzīvotājiem; tiek sakārtota līdz šim degradēta teritorija Krievu salā 75 hektāru platībā, kur savulaik atradās Rīgas notekūdeņu attīrīšanas iekārtas un dūņu lauki; tiks uzbūvēta jauna dzelzceļa stacija "Bolderāja 2", ko veic "Latvijas dzelzceļš", kā arī uzlabota un paplašināta cita infrastruktūra, kas nepieciešama Daugavas kreisā krasta attīstībai, piemēram, Spilves pļavu lietderības paaugstināšanai."

Kopumā no jauna tiks izbūvētas piecas piestātnes ar kopējo garumu 1430 m. Sākotnēji dziļums pie piestātnēm plānots 15 m, bet perspektīvā tas tiks palielināts līdz 17 m, kas ir maksimāli nepieciešamais dziļums visu kuģu apkalpošanai, kādi vien spēj ienākt Baltijas jūrā.

Būvniecības procesa nodrošināšanai "Nordea Bank Finland Plc" Latvijas filiāle kopā ar "Pohjola Bank Plc" noslēgušas aizdevuma līgumu par finansējuma piešķiršanu Rīgas brīvdostas pārvaldei 80,2 miljonu eiro (56,36 miljonu latu) apmērā.

DAŽI FAKTI

- Teritorijas izveidošanai no Daugavas gultnes uzskaloti 2,3 miljoni kubikmetru smilts, kas zemes līmeni no jūras līmeņa (no nulles atzīmes un zemāku) 75 ha platībā paceļ līdz 2,50 m virs jūras līmeņa.
- Akvatorijas padziļināšanā strādā divi gultnes padziļināšanas kuģi.
- Jāiegremdē 2626 cauruļpāļi ar garumu līdz 28,5 m; jau iegremdēti 1300 pāļi, janvārī šo darbu plānots pabeigt.
- Jāiegremdē 2012 rievsienu ar garumu līdz 27 m; jau iegremdēti 2000 rievsienu, janvārī šo darbu plānots pabeigt.
- Jāiestrādā 4333 tonnas armatūras ar kopgarumu 2700 kilometru.
- Krievu salas sliežu ceļu kopgarums būs 12 kilometri.
- Objektā ik dienu strādā ap 120 cilvēku.■

KRIEVIJAS KRAVU PIETIKS TIKAI RĪGAI

Kad būs uzbūvēta Ustjlugas osta, Krievijas kravu pietiks tikai vienai Baltijas ostai, un tā, visticamāk, būs visprofesionālāk strādājošā Rīgas osta, kas tagad būs jaunus termināļus Krievu salā. Šādu viedokli izteicis autoritatīvs eksperts Baltijas reģionā – Sanktpēterburgas Valsts universitātes profesors ekonomikas zinātņu doktors Nikolajs Meževičs, kurš nesen viesojās Rīgā pēc starptautiskā mediju kluba "Format A3" uzaicinājuma.

“Diemžēl attiecības starp Krieviju un Baltijas valstīm ir pārāk politizētas un atšķirīgas no Krievijas – Vācijas, Polijas – Krievijas un Krievijas – Somijas attiecībām, kuru pamatā ir ekonomiskās sadarbības loģika,” atzīst Nikolajs Meževičs. “Agresīva politiskā retorika, rusofobijas veicināšana un nevēlēšanās piedalīties kopīgos projektos ar Krieviju rada lielus ekonomiskos zaudējumus.”

Pēc eksperta domām, nespēja rast kopīgu valodu ar Krieviju ik gadus rada zaudējumus līdz 10% apmērā no Latvijas IKP. Pēdējo četru gadu laikā Latvija un Igaunija tādējādi zaudējušas apmēram 10 miljardus eiro, Lietuva gandrīz 15 miljardus. Veicot šīs aplēses, ir ņemti vērā zaudētie ieņēmumi no Krievijas tranzīta un nesaņemtie nodokļi.

“Valsts, kas spēs visveiksmīgāk nošķirt politiku no ekonomikas un veidot pragmatisku un savstarpēji izdevīgu attiecību sistēmu, gūs vislielākos panākumus,” sacīja Nikolajs Meževičs. Eksperts uzskata, ka šobrīd šī valsts ir Latvija, jo Latvijas attiecības ar Krieviju ir visstabilākās, toties Krievijas – Igaunijas attiecības nonākušas strupceļā, bet attiecības ar Lietuvu ir pārlieku emocionālas.■



“Riga Bulk Terminal”.

PIEMĒRO 100% ATLAIDI KUĢU PĀRTAUVOŠANAI

Lai uzlabotu konkurētspēju reģionā un saglabātu Baltijas valstu vadošās ostas statusu, Rīgas brīvostas valde 2013. gada septembrī lēma par kanāla maksas atlaides piemērošanu kuģu pārtauvošanai. Izmaiņas paredz, ka atlaide 100% apmērā tiek piemērota kuģu pārtauvošanai pie divām Rīgas brīvostas piestātnēm – MS-2 un ZO-19. Atlaide tiek piemērota arī kuģu izvešanai ārējā reidā un pārtauvošanai pie attiecīgajām piestātnēm visiem ostā strādājošajiem uzņēmējiem gadījumos, kad notiek kuģu papildu iekraušana vai izkraušana. Plānots, ka attiecīgie grozījumi ļaus maksimāli izmantot kuģu kravnesību, sekmēs jaunu kuģu piesaisti un kravu apgrozījuma kāpumu.■



“LaCon” piestātne.

LJG 2013

PORTATĪVĀS LOČU APRĪKOJUMA TEHNOLOĢIJAS IENĀK RĪGAS OSTĀ

Locis ir atbilstoši sertificēts speciālists – kvalificēts kuģa vadītājs ar plašām zināšanām par noteikta rajona ūdensceļiem, navigācijas līdzekļiem un jebkādiem citiem apstākļiem. Zināšanas viņš iegūst un nostiprina ilga praktiskā darba rezultātā, tāpēc, pārzinot vietējos apstākļus, locis kuģa kapteinim var sniegt kvalificētus padomus navigācijā. Lai atvieglotu loča darbu, kā arī nodrošinātu kuģošanas drošību, navigācijas aprīkojuma ražotājfirmas strādā pie portatīva datorizēta navigācijas aprīkojuma izstrādes, kas būtu izmantojams arī loču darbā.

20. gadsimta beigās un 21. gadsimta sākumā jūras transportā strauji ienākušas jaunas tehnoloģijas. Galvenās no tām ir Globālā pozicionēšanas sistēma (GPS) un Automātiskā kuģu identificēšanas sistēma (AIS), uz kuru pamata attīstās dažādas palīgsistēmas, kas atvieglo kuģa vadītāja darbu.

Pēdējos gados palielinās Rīgas ostā ienākošo kuģu tonnāža, kas veicina kravu apgrozījuma pieaugumu – 2012. gadā tas jau sasniedza 36 miljonus tonnu. Bet arvien lielāku kuģu ienākšana ostā, protams, ietekmē arī kuģošanas, cilvēku un vides drošību. Lai nodrošinātu kuģu ritmisku un drošu kustību, Rīgas brīvostas pārvalde jau 2012. gadā modernizēja Kuģu satiksmes vadības centra aprīkojumu. Ir uzstādīta radara trešā antena Kundziņsalā un loču dienests apgādāts ar portatīvo loču aprīkojumu.

2011. gadā tika pētīta un salīdzināta loču mobilā aprīkojuma (PPU – *Portable Pilot Unit*) specializēto ražotāju “Transas Marine” (Apvienotā Karaliste), “Navicom Dynamics” (Jaunzēlande) un “Marimatech” (Dānija) piedāvātā produkcija. “Marimatech E-Sea Guide” programmnodrošinājums modelēts līdzīgi ECDIS un ir izprotams kuģu vadītājiem, turklāt ir unikāls, jo speciāli pielāgots loču darba specifikai. Piemēram, iespējama attālumu identifikācija no kuģa priekšgala vai pakaļgala līdz piestātnei, dokiem, kanāla malām, atsevišķiem dziļumiem vai loča izvēlētiem objektiem. “E-Sea Guide” programmnodrošinājums ir izmantojams visās “Marimatech E-Sea CAT” sistēmās, un tam piemīt šādas īpašības:

- visas sistēmas var savstarpēji integrēt;
- papildināms ar individuālām funkcijām;
- precizitātes paaugstināšanai un tauvošanās operācijām nav obligāti jāizmanto krasta stacijas;

- lietojams jebkurš Notebook PC ar Wi-Fi;
- pilnīgs AIS pielietojums visās aparatūrās.

Izvērtēšanas komisija nāca pie slēdziena, ka lietderīgi ir iegādāties “Marimatech” trešās paaudzes “E-Sea Fix Pilot CAT” sērijas loču aprīkojumu CAT

ROT un CAT II, kuru darbību neietekmē laika apstākļi. Lai pilnībā izmantotu aparātūras priekšrocības, ir jāņem vērā, kādiem mērķiem tā tiks izmantota, t.i., kuģošanai pa ierobežotiem kuģu ceļiem, tauvošanās operācijām pie piestātnēm ostā vai ostas reidā. CAT trešās paaudzes aparātūrai raksturīgi kompakti izmēri un mazāks svars, vienkārša un viegla uzstādīšana, uzticams darbības nodrošinājums un vienkārša, saprotama apiešanās, kā arī uzlabota elektronisko karšu precizitāte un spēcīgāks programmnodrošinājums.

CAT ROT aparātūra kuģa vadīšanai izmantojama:

- jūras kuģu ceļos jeb fārvateros;
- upju kuģu ceļos un kanālos;
- kuģa manevrēšanai ierobežotā akvatorijā.

CAT ROT priekšrocības:

■ mazizmēra un visvieglākais no PPU (līdz 1,7 kg);

■ kuģa pozīcijas precizitāte un kuģa leņķa griešanās ātrums reālā laikā;

■ paredzamās kuģa kustības ticamība;

■ Wi-Fi saslēgšanās kuģis-loča dators;

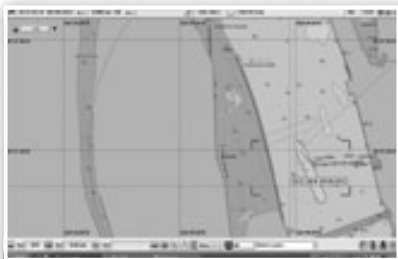
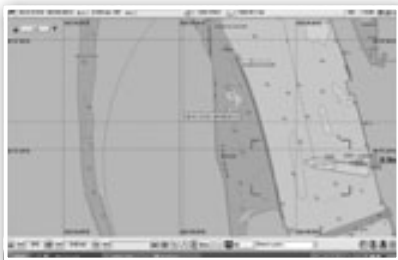
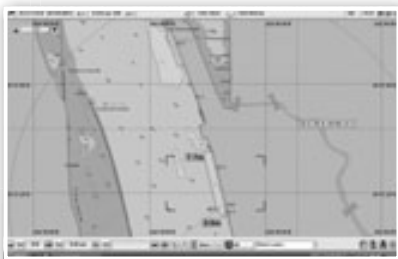
■ iebūvēts DGPS, kas veic signāla dublēšanos un attiecīgu korektūru;

■ automātiska defektu izslēgšana instalācijas ķēdē starp kuģi un loča datoru.



Attēlos redzama kompānijas "Costa Cruises" kuģa "Costa Pacifica" manevrēšana, atejot no Muitas krastmalas pasažieru piestātnes MK-3. Kuģa garums ir 272,19 m, iegrime 8,2 m, apgriešanās baseina diametrs 350 m. Sekojot displeja attēlam, locis un kuģa kapteinis var ļoti precīzi kontrolēt kuģa kustību, kā arī paredzamo kuģa ceļa trajektoriju pie esošajiem kustības elementiem, kas nebūtu iespējams, novērojot ar cilvēka aci, jo locim jāseko arī citiem blakus apstākļiem, tādēļ kā komunikācija ar citiem satiksmes dalībniekiem un kuģa tiltiņa personālu, jādod komandas un jākontrolē to izpilde, jāseko laika apstākļu un citu elementu ietekmei utt.

Kuģa dati un informācija no AIS tiek saņemta, pievienojot CAT ROT aparātūru kuģa AIS vadības sistēmai, un tālāk caur Wi-Fi noraidīta uz loča klēpj datoru (Notebook), i-Pad vai i-Phone. Kuģa AIS formāta datu izmantošanai



ir savi ierobežojumi, jo kuģa kurss tiek rādīts bez decimāldaļām, leņķa griešanās ātrums tiek raidīts diskrēti, tāpēc CAT ROT aparatūrā ir iebūvēts ātruma sensors, mikroprocesors un informācijas filtrs. Tā rezultātā iegūstam:

- labas kvalitātes informāciju par leņķa griešanās ātrumu patiesā laikā pat pie lēnas kuģa griešanās;

- kuģa kursu jau ar decimāldaļām, kas nodrošina pietiekamu precizitāti plānotajai kustībai;

- precīzāku datu plūsmu no kuģa AIS (tiek likvidētas atšķirības šajā datu plūsmā, t.i., veikta datu korekcija).

CAT ROT aparatūrā iebūvētā DGPS ļauj novērst atšķirības vai defektus kuģa AIS datu plūsmā, kuru var ietekmēt arī saslēgšanās veids ar kuģa AIS vai neprecīzi kuģa AIS antenas izvietojuma dati, ņemot vērā, ka AIS ir tikai informācijas sistēma. CAT ROT ir spējīgs darboties kā neatkarīgs DGPS uztvērējs, norādot precīzas kuģa koordinātas.

Savukārt "E-Sea Fix Pilot CAT II" aparatūra izceļas ar augstāku precizitāti, darbojas neatkarīgi no kuģa AIS un ir lietojama jebkura izmēra kuģim šādām darbībām:

- kuģa tauvošanas operācijām;
- kuģa dokošanas operācijām;
- kuģis pie kuģa tauvošanās operācijām.

Par CAT II negatīvajām īpašībām var uzskatīt:

- aparatūras svaru – 3,8 kg;
- aparatūras sagatavošana darbam ar antenu izvietojumu un kuģa datu ievadišanu aizņem 15 min.;
- visērtāk lietojama uz liela izmēra kuģiem.

Aparatūras ekspluatācija Rīgas ostā gada laikā ir pierādījusi savu lietderību, bet, lai nodrošinātu tās optimālu izmantošanu, lietotājam ir jābūt zināšanām par ECDIS un praktiskām iemaņām darbā ar datoru.■

TAS ĪSTAIS UN PATIESAIS JŪRAS CEĻŠ

SIA "Baltic Container Terminal" ir vecākais specializētais konteineru terminālis Baltijas valstīs. Tieši Rīgā, Kundziņsalā, Padomju Savienība savulaik ieplānoja celt modernāko konteineru apstrādes kompleksu Baltijas jūras austrumkrastā. Nu jau daudzus gadus ar šo vērā ņemamo stividorkompāniju Rīgas brīvēstā saistīts tās izpilddirektora Alda Zieda vārds.

CĒLA "ĪSAJAM PLECAM", UZCĒLA NĀKOTNEI

Rīgas kinodokumentētāju pūrā ir divdaļīga filma krievu valodā "Rīga – pilsēta uz salām". Raugoties lenti, redzam, kā žurnālists Rišards Labanovskis kopā ar galvaspilsētas galveno arhitektu Gunāru Asari zvejniķu laiviņā apbraukā Rīgas salas. Daugavas labajā krastā, Kundziņsalā, tikko kā sākusies vērienīga celtniecība – te top jaunais Rīgas Jūras tirdzniecības ostas konteineru terminālis. Modernākais Padomju Savienībā, kam nebūs analoģu komunistiskajā pasaulē. Tikai viņpus jūras šādas konteineru ostas nav retums, un arī Rīgai moderno tehniku piegādā no kapitālisma pasaules – "Kone" konteinerceļņus no Somijas, jaudīgos konteineru pārkrāvējus "Kalmar" no Nīderlandes. Par anekdoti vēlāk kļuvs fakts, ka viens no četriem konteinerceļņiem tā arī nekad





nav strādājis, jo uzkonstruēts uz pārāk vājām un šaubīgām PSRS ražotām “kājām”. Tas pazuda no Kundziņsalas muiļā jau vēlākos neatkarības gados.

Rīgai vajadzēja kļūt par “īsā pleca” ostu Baltijas jūrā, kur no Eiropas konteineru lielostām Antverpenes, Roterdamas, Hamburgas un Ģēteborgas nonāk kravas tālākai sūtīšanai uz PSRS iekšzemi, galvenokārt Maskavu. Lieki teikt, ka PSRS laikā katra īsta tirgotāja sapnis bija kaut ko pārdot mūžam nepiepildāmajai Padomju Savienībai. Tomēr “īsa pleca” laika gaitā kļuva par ļoti nozīmīgu loģistikas ceļu, kas, atjaunojoties Latvijas neatkarībai, lika pamatus pastāvīgām jūras tirdzniecības līnijām starp Latviju un Rietumeiropu. “Konteineri ir nākotnes bizness,” saka Aldis Zieds. Diplomēts jūrniece, kurš perfekti pārzina Rīgas ostu, jo ilgu laiku strādājis par Rīgas Tirdzniecības ostas direktora vietnieku. Viņš konteinerus labestīgi dēvē par kastēm un zina, kā tām jāceļo pa pasaules jūrām un okeāniem, lai loģistika būtu pārdomāta un rentabla.

OSTINIEKS AR JŪRNIKA DIPLOMU

Aldis Zieds darba gaitas sācis Latvijas jūras kuģniecībā – pēc Rīgas jūrskolas pabeigšanas braucis par kapteiņa trešo un otro palīgu uz motorkuģiem, kuru pieraksta osta bija Rīga vai Ventspils.

Trīs gadus pēc Maskavas olimpiādes viņš tomēr izlemj nokāpt krastā un tālākās darba gaitas saista ar Rīgas ostu.

Ko tad īsti nozīmē Rīgas Jūras tirdzniecības ostas stivdors? To labāk saprast kapitālisma apstākļos, kur cīņa par katru tonnu, kubikmetru un konteineru

ir ikdienas rutīna. To Rīgā un Eiropā īpaši sajuta pēc PSRS sabrukuma, kad sagriļojās, lai neteiktu tieši – izjuka, labi izstrādātās preču piegādes sistēmas uz mūžam nepaēdināmo impēriju, kas pletās no Kaļiņingradas līdz Vladivos-tokai.

Aldis Zieds pēc 1991. gada augusta puča jau ieņēma valsts uzņēmuma “Rīgas Tirdzniecības osta” direktora vietnieka amatu. Mēs, “Jūras Vēstu” žurnālisti, bijām ļoti iemīļējuši šo tandēmu – Tirdzniecības ostas direktoru Juri Krivoju un viņam vistuvāk darbā esošo Aldi Ziedu. Tikšanās reizēs ostā, pārvaldē Eksporta ielā vai preses konferencēs viņi abi mūždien nonāca žurnālistu jautājumu krustugunis, jo mūsu spalvas brāļiem nez kāpēc par ostu bija radies visai maldīgs priekšstats – to vainoja visās kontrabandas shēmās, spirta upēs un nelegālo kravu straumēs. Šādu viedokli sabiedrībā vajadzēja uzturēt diezgan ilgi, lai iespējami vairāk novērstu uzmanību no Austrumu robežas, kas bija tik caurumaina kā Krievijas siers. Nekas īpaši daudz gan šajos gados nav mainījies – ostas vēl arvien uzskata par slaucamām govīm, kurām gluži kā zirgam cenšas uzlikt visdažādākā smaguma sakas.

KRAVU MEKLĒJUMOS PA VISU PASAULI

Tagad ar kravu piesaisti nodarbojas mārketinga speciālisti, kravu ekspe-ditori un konteineru līniju aģenti. Arī deviņdesmitajos gados šo darbu veica liels daudzums cilvēku. Īpaši noderīgi bija braucieni vai pa visu pasauli, dažādas kontaktu biržas, semināri un konferences. Vienā tādā nokļuvām arī mēs, “Jūras Vēstu” žurnālisti. Pasākums bija ilgs un tāls – Krievijas un ASV biznesa iespējamību kongress Lasvegasā un Losandželosā. Tālajā 1995. gadā tas bija kaut kas īpašs. Līdz sirds dziļumiem aizkustinošs atmiņā atplaiksni skats, kad “Continental” reisā no Frankfurtes uz Ņujorku pie Alda Zieda pienāca kāds *kovbojiski* tērpts mūsu delegācijas pārstāvis un zemā krūšu balsī pajautāja, vai viņš zinot, kur Rīgā atrodas opera. Aldis to uzņēma draudzīgi, un varenais vīrs tūdaļ sāka dalīt kabatas kalendārišus ar attiecīgās firmas simboliku, jo tieši viņa torņa celtni, lūk, stāvēt operas rekonstrukcijas būvlaukumā.

Daudz būtiskāk toreiz bija plašajai pasaulei pajautāt: vai jūs zināt, kur ir Bal-tijas jūra, Rīga un tās specializētais konteineru terminālis? Drīz vien publicitātes pasākumi kļuva nevis par pasaules apceļošanu, bet uzticības saldo nastu, jo katrai ostai vajadzīga “aizmugure”. Tradicionāli aiz Rīgas stāvēja daudzmil-jonu Maskava un plašais Krievijas iekšzemes tirgus, taču nu tas pārdzīvoja ļoti smagu ekonomisko un politisko krīzi. To itin bieži izmantoja veikli darboņi, rīkojot biznesa iespējamību forumus.

Arī nule minētais ASV apceļojums, kurā 63 cilvēku delegāciju no Latvijas vadīja ekonomikas ministrs Jānis Zvanītājs, vairāk atmiņā palicis ar kopīgo “ot-ro piedzimšanu” jeb apstiprinājumu, ka visi patiesi bijām dzimuši laimes kreklī-ņos. Kopš tās reizes neesmu Aldim taujājis, vai viņš vēl kādu reizi lidojumam

ir izvēlēties aviosabiedrību "Continental". Reakcija toreiz bija dažāda. Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Vigo Legzdiņš atcerējās, ka man "Latvijas Jautatnē" ir ieviests "Latvijas balzama" pusstops, kas tūdaļ arī tika turpat lidostas pašumos tukšots. Kā nekā bijām kā no jauna piedzimuši.

BALTIJAS OSTAS CĪNĀ PAR KRIEVIJAS TIRGU

Sagrūstot PSRS, Eiropas un Skandināvijas valstu loģistikas speciālisti centās glābt vecās tirdzniecības saites. Viena no iespējām bija apvienoties vissivākajiem konkurentiem, lai tad kopīgi cīnītos par Krievijas tirgu. Dzima Baltijas Ostu organizācija (BPO), kam sākotnēji no Rīgas pievienojās Tirdzniecības os-



ta. Juris Krivojs un Aldis Zieds šajā organizācijā metās iekšā ar idejām, kā kravu plūsmas pagriezt uz Rīgu. No 1995. gada Aldis bija Konteineru termināļa direktors, un 1996. gadā uz tā bāzes dzima SIA "Baltic Container Terminal". Līdz pat 2000. gadam viņš vadīja BPO Tehnisko komiteju, kas nodar-

bojas ar ostu plānošanu un attīstību, iesaistot šajā darbā vairāku konteineru termināļu speciālistus. Nācās būt ģenerālajās asamblejās, kas visaugstākajā līmenī notika Stokholmā, Rostokā un Rīgā.

Ceļu uz Stokholmu mērojām no Helsinkiem ar tikko ekspluatācijā nodoto Baltijas jūras milzi – "Silja Line" balto skaistuli "Silja Europa". Ģenerālo asambleju atklāja pats Zviedrijas karalis Viņa Majestāte Kārlis Gustavs XVI. Zālē, kur ik gadus pasniedz Nobela prēmiju. Ar savu "ziepju trauku" soli pa solim tuvojos karalim labāka fokusa meklējumos. Nofotografēju... Un nekas nenotika. Drošība pēc Ūlofa Palmes slepkavības (1986) bija ļoti augstā, taču ne cilvēka cieņu aizskarošā līmenī.

Rostokā nonācām ar prāmi "Sakhalin-8" no Rīgas. Biju vienā kajītē ar leģendāro Andreju Cīruli, kurš tobrīd vadīja Rīgas Tirdzniecības ostas preses dienestu. Pēc ilgas gaidīšanas pasažieru ostā, jo toziem bija ļoti skarbi ledus apstākļi, ap pusnakti beidzot nonācām uz kuģa. Pēdējā maltīte laikam bija agras pusdienas, tādēļ tūdaļ meklējām rokā bufetnieci. Pēc īsas vārdu apmaiņas, kurā tikām nosūtīti uz trako māju, dabūjām baltmaizes ķieģelīti. Andrejs kā par nelaimi tirgū no pazīstamas saimnieces bija nopircis treknu pienu. Ceļojums varēja sākties!

Visur, kur nācās saskarties ar BPO aktivitātēm, pārsteidza ostu dižvīru savstarpējā draudzība un tolerance. Protams, bija gan “rūpnieciskā spiegošana”, gan pasaku stāstīšana konkurentu maldināšanai, tomēr pāri visam solīds līmenis, domu apmaiņa, jaunas idejas, jo mērķis viens – triecienā ieņemt vecās tirdzniecības nišas. Jeļcina laikā tas vēl izdevās, Putina atnākšana šīm nevalstiskajām Eiropas organizācijām uzreiz pieglauđa spārnus, te ar stāstiem vien netika cauri.

Aldis Zieds mīl teikt “kastes”. To tūkstoši izgājuši caur Kundziņsalas termināla piestātnēm. Konkurences cīņa ar gadiem tikai pieaug. Ne tikai Baltijas jūras mērogos, kur strauji attīstās Krievijas konteinerostas Somu jūras līcī, bet arī tepat, Rīgas ostā, kur konteinerus pārkrauj bijušajā Eksportostā un Rīnūžos. Mēs allaž esam uzsvēruši – konteinerizācija ir loģistikas nākotne kravu pārvadājumu nišā.

Kā zināms, jūras transports ir lētākais, drošākais un videi draudzīgākais transporta veids. Rīgas handikaps konteineru biznesā ir relatīvi īsais ceļš līdz Maskavai, darba kvalitāte, drošība, konteineru vilcienu attīstība un loģistikas ķēdē nodrošinātais lielākais apstrādāšanas ātrums. Taču vēl arvien ir gadījumi, kad ostā ietaupīto laiku noēd birokrātija, nīkšana uz Latvijas un Krievijas robežas, starpvalstu attiecību samilzumi, kad politisko sviru kustināšana aizrauj sev līdzī ekonomisko izdevīgumu, iestrādātās loģistikas ķēdes un gadu gaitā radušās tradīcijas.

“Kastes” atradīs īsāko, ērtāko un lētāko ceļu. Taču šim izdevīgumam šodien blakus nostājas drošības un informācijas tehnoloģijas prasības, lai Rīga patiesi būtu pievilcīga un konkurētspējīga konteinerosta. Kad satiekamies ar Aldi Ziedu, pasmejamies – parunāsim par loģistiku! Kā šoreiz, bet stāsts ir par cilvēkiem jūras krastā.■

Gints Šimānis

TIRGŪ NEKAS NENOTIEK PĒKŠŅI

*"Baltic Container Terminal" (BCT) Rīgas ostā strādā jau kopš 1996. gada. "Augam," saka BCT izpilddirektors **ALDIS ZIEDS**. "2013. gadā sasniedzām 273 tūkstošus TEU, un tas nozīmē, ka, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, esam piedzīvojuši kravu 3,2% pieaugumu. Procentu izteiksmē varētu likties, ka tas nav daudz, bet pozitīvā ziņa ir tā, ka vispār bijis šīs kravu pieaugums. Tomēr jāatzīst, ka procentus nevar skatīt atrauti no skaitļiem. Ja pagājušajā gadā kādam bija divi konteineri, bet šajā četri, viņš droši var teikt, ka ir bijis simtprocentīgs konteinerkravu pieaugums. Bet, ja runājam par BCT, tad varu teikt, ka ar aizvadīto gadu esam apmierināti, jo galvenais ir kravu plūsmas stabilitāte, lai tā nesvārstītos no divdesmit procentu pieauguma vienā gadā līdz tādām pašām kritumam nākamajā."*

– Kā konteinerkravu tirgus ir mainījies pēdējo desmit gadu laikā? Desmit gadi tomēr šo to liecina par kravu plūsmas tendencēm.

– Var teikt, ka nekas daudz nav mainījies ne pasaulē kopumā, ne arī mūsu terminālī. Mēs galvenokārt apstrādājam tranzīta kravas no un uz Vidusāziju, Uzbekistānu, Krieviju. Arī proporcija starp pa dzelzceļu transportētajām kravām un pa autoceļiem vestajām ir nemainīga – divdesmit procenti pret astoņdesmit procentiem.

– Vai tas vairāk liecina par stabilitāti, vai par stagnāciju?

– Patiesībā tas būtu garš stāsts, bet, ja koncentrēti, tad aprēķini liecina, ka transportēt kravas pa dzelzceļu vajadzētu būt līdz trīsdesmit procentiem lētāk nekā ar autotransportu, tomēr pēdējo gadu laikā autotransports ir kļuvis daudz modernāks, un tas ļauj tam sekmīgi konkurēt kravu pārvadājumu tirgū. Piedevām autopārvadātāju vidū ir ļoti liela konkurence, kas liek pārvadātājiem sniegt arvien kvalitatīvākus pakalpojumus. Dzelzceļā diemžēl šādas konkurences nav, tāpēc monopols nosaka kravu pārvadājumu tarifu politiku, kas lielā mērā ietekmē kopējās transporta izmaksas. Kas attiecas uz BCT, tad esam gatavi pieņemt gan tās kravas, kas uz ostu tiek vestas ar autotransportu, gan arī tās, kas nāk pa dzelzceļu, un ceram, ka ar laiku kravu īpatsvars noslieksies par labu dzelzceļam. Jau tagad mūsu termināļa infrastruktūra ir sagatavota kravu pieaugumam, vienlaikus varam apstrādāt gandrīz divus pilnus dzelzceļa sastāvus, bet reālajā darbā esam pierādījuši, ka četrās stundās varam apstrādāt vienu sastāvu. Savas iespējas pierādījām, strādājot ar NATO kravām, kā arī ar kravām, kas iet uz Maskavu un Vidusāziju. Divas reizes nedēļā apstrādājam regulāro konteineru kravu, bet tas, salīdzinot ar mūsu iespējām, ir visai maz, arī no kopējām iespējām, ko varam piedāvāt, tas ir procentuāli ļoti neliels skaits. Mēs varētu būt apmierināti, ja šo kravu apjoms pieaugtu par aptuveni piecdesmit procentiem.



– iespējams, ka Rīgas ostas padziļināšana jūsu biznesam dod kādu reālu pienesumu, jo tagad ostā var ienākt lielāki kuģi. Bet varbūt lielāki kuģi pie jums pagaidām vēl nemaz nenāk?

– Pašreiz lielākie kuģi, kas pie mums nāk, ir 1500 TEU kuģi, kuriem pietiekams bija arī ostas iepriekšējais dziļums. Bet ostas padziļināšana, protams, ir nepieciešama, jo īpaši, domājot par ostas attīstību nākotnē – lai osta būtu sagatavojusies lielāku kuģu uzņemšanai un spētu sekmīgi konkurēt ar citām reģiona ostām. Pašlaik mēs vairāk uzmanības veltām ostas tehnikas modernizēšanai. 2014. gada vidū mums būs vēl viens, pēc skaita ceturtais konteinerceļš. Turpinām attīstīt noliktavu saimniecību. 2013. gada nogalē nodevām ekspluatācijā 5400 kvadrātmetru lielu noliktavu, plānojam vēl vienas noliktavas celtniecību, ir izstrādāts projekts konteineru laukuma paplašināšanai, uzlabojam arī ostas mobilo tehniku. Vecās mašīnas norakstām, un to vietā stājas modernas, mūsdienu prasībām atbilstošas. Varam lepoties ar mūsu sasniegumiem informācijas tehnoloģiju jomā. Mēs ne tikai cenšamies sekot jaunākajiem sasniegumiem, bet allaž esam, ja tā varētu teikt, viļņa virsotnē – atrodamies IT tehnoloģiju attīstītāju pirmajās rindās. Nu jau vairākus gadus pie mums darbojas automātiskā vārtu operētājsistēma, kā arī strādā iepriekšējās pieteikšanās moduļi. Mašīnas pie mums tā vienkārši nebraukā, tās iepriekš tiek pieteiktas, tāpēc mēs zinām, vai attiecīgā mašīna brauc saņemt vai nodot kravu, pie iebraukšanas tiek nolasīta visa informācija: darbojas optiskā zīmju nolasīšanas sistēma un mašīna saņem rotācijas numuru. Lai gan kravu apjoms pieaug, mašīnu rindas un nevadzīga drūzmēšanās te nav vērojama, jo izveidotā sistēma ļoti mobili regulē rindas.

2012. gadā BCT ar Eiropas Savienības fondu atbalstu ieviesa arī datorizētu dzelzceļa un jūras kravu apstrādes sistēmu, kas ļauj pilnībā automatizēt konteineru saņemšanas un nodošanas procedūru. Jaunā integrētā sistēma samazina saimnieciskās darbības izmaksas, palielina caurlaides spēju un drošību, kā arī atbilst ISPS drošības kodeksa prasībām.

Dažādu strīdu izskatīšanā un pretenziju gadījumā, kas ikdienas darbā ir ierasta parādība, mums ļoti palīdz tas, ka tagad visus konteinerus, gan ar autotransportu vestos, gan pa dzelzceļu nākušos, varam no visām pusēm nofotografēt un jebkurā brīdī pierādīt, kādā kondīcijā tos esam saņēmuši un kādā nodevuši. Iespējams, ka pirmie šādu sistēmu esam izveidojuši arī kuģiem. Kameras un nolasītāji izvietoti tieši uz konteineru celtnēm un fiksē visu – kuģi ienākšanas brīdī, kravas apstrādes laikā, kā arī izejot no pietātnes. Varu droši teikt, ka visas ostā ienākošās un izejošās kravas simtprocentīgi tiek kontro-



lētas. Strādājam arī pie citiem informācijas tehnoloģiju projektiem. Kā piemēru varu minēt dokumentu apriti, kur par mērķi esam izvirzījuši bezpapīra dokumentācijas termināļa izveidošanu, kas, nenoliedzami, ir visu kravu aprites procesā iesaistīto interesēs.

Par tālāko sadarbību jau panākta vienošanās ar muitu. Arī tagad muitai ir pieeja mūsu datu sistēmām, un tā jebkurā laikā var redzēt, kādas kravas ienāk un iziet no ostas. Kopā ar kuģu līnijām un stividorkompāniju asociāciju, ar valsts institūcijām un visiem citiem partneriem strādājam pie jaunu elektronisko dokumentu izveides. Viens no IT jaunievedumiem ir SMS informācija, ko klienti var saņemt un uzziņāt visu nepieciešamo, piemēram, vai vajadzīgais konteiners ir ienācis ostā. Agrāk gadījās, ka automašīna jau ieradusies pēc kravas, bet kuģis aizkavējies un vēl pat nav ienācis ostā. Ar jauno sistēmu visi ir apmierināti.

– Tad jau jūs esat sapulcinājuši labākos IT speciālistus.

– Tiešām tam pievēršam vislielāko uzmanību, tāpēc varu teikt: jā, pie mums strādā labākie IT speciālisti, ir izveidota ļoti spēcīga IT nodaļa, ko vada Dmitrijs Kiseļovs. Mūsu speciālisti sadarbojas ar citām informācijas tehnoloģiju kompānijām. Piemēram, pamatsistēmas ir izstrādājuši ASV kompānija, kas ir lielākais IT pakalpojumu sniedzējs, sadarbojamies ar Lietuvas kompāniju, kas palīdzēja ieviest Somijas tehnoloģijas optisko zīmju nolasīšanai. Kā jau teicu, turamies vilņa virsotnē, lai spētu ieviest jaunākos sasniegumus.



– Atslābt jau nedrīkst, jo pēdējo gadu laikā jums Rīgas ostā ir parādījušies konkurenti. Cik ļoti ir jūtama un vispār cik reāla ir konkurence ostas kompāniju starpā?

– Tā ir tiesa, ka konteineri tagad tiek krauti ne tikai BCT, bet arī RTO holdinga kompānijā “Rīgas konteineru termināls” un SIA “Rīgas universālais termināls”. Tas, protams, mūsu darbību iespaido, tomēr konkurence ir laba, jo neļauj būt apmierinātiem ar sasniegto un atslābt. Daudziem ir maldīgs priekšstats, ka konteineru kraušana ir vienkāršs bizness, patiesībā tā nav. Teorētiski konteinerus var kraut tur, kur ir nepieciešamā teritorija kravu laukumiem, pie pietātnes pietiekama iegreme kuģiem un celtnī. Tomēr ir ļoti svarīgi, cik profesionāli strādās šāds terminālis, vai tur būs IT nodrošinājums, vai tā speciālisti spēš saplānot kuģus atbilstoši kravu laukumiem. Tie visi ir jautājumi par to, cik komfortabli jutīsies klienti. Viens no termināļa galvenajiem uzdevumiem ir samazināt neproduktīvas kustības, lai konteineru kastītes nebūtu jāpārkrauj no vienas vietas citā. Ir jābūt pareizai plānošanai, pareizam kravu izvietojumam, kas balstīts uz patiesu un savlaicīgu informāciju pirms kravas nonākšanas ostā. Osta patiesībā ir kā veikals, kur var nopirkt lētas kurpes un var nopirkt labas *Lloyd* kurpes. Kurpes būs kā vienas, tā otras, jautājums tikai par kvalitāti un kalpošanas ilgumu. Tomēr jāatzīst, ka klienti ir dažādi, un ne jau visiem svarīga šķiet piedāvāto pakalpojumu kvalitāte un ne jau visi ir gatavi par to maksāt. Dažs šobrīd vēlas pirkt lētāku pakalpojumu, bet nevajadzētu aizmirst seno patiesību, ka skopais maksā divreiz. Arī par konkurenci nedrīkst aizmirst, un ne jau tikai vienas ostas ietvaros, bet arī ar kaimiņu ostām reģionā. Mēs ļoti nopietni sekojam un analizējam to, kas notiek Tallinas ostā, Somijas ostās, Sanktpēterburgā, arī Klaipēdā, lai gan tur situācija ir atšķirīga no pārējām reģiona ostām, jo Klaipēdā vairāk nekā sešdesmit procentus krauj pašu lietuvišu kravas.

– Gadus piecpadsmit jau runā par to, ka gaidāms milzīgs pieaugums konteinerkravu pārvadājumos, nu gluži vai milzu lēciena. Mums jābūt

gataviem, ka kravu apjoms pieaugs par miljonu vai vairākiem miljoniem tonnu. Kad tad reāli pienāks tas konteineru milzīgā pieplūduma laiks un kas to šodien aizkavē?

– Brīnumi nenotiek. Lēkāšana pa procentiem un milzīgā kravu pieplūduma prognozes nav pamatotas, jo procesi notiek daudz lēnāk. Nav noslēpums, ka tā sauktais konteinerizācijas līmenis bijušajā Padomju Savienības teritorijā ir zems. Ļoti sāva konkurence notiek tā sauktajos *short shipping* pārvadājumos starp Eiropas lielajām ostām un Baltiju. Kravu plūsmas, kas vēl joprojām virzās pa autoceļiem, ir tikpat lielas kā tās, kas tiek transportētas pa jūru, neskatoties uz to, ka Eiropas Savienība ir izstrādājusi *zaļo* politiku, ka ir “Marco Polo” programma, lai kravu plūsmas no autoceļiem novirzītu uz jūras ceļiem, kas tiek uzskatīts par dabai draudzīgāko kravu transportēšanas veidu. Protams, ir izvirzītas stingrākas prasības jūras pārvadājumiem, bet kuģu īpašnieki jau laikus pielāgo savu biznesu un kuģus šīm jaunajām prasībām. ES ir sapratusi, ka vislielākais uzsvars jāliek tieši uz jūras pārvadājumiem, iekļaujot to savās jūrniecības politikas nostādnēs, domājot tieši par ekosistēmas saglabāšanu, un arī Latvijai vairāk vajadzētu domāt par šiem jautājumiem.

Bet, ja atgriežamies pie kravām, tad jāatzīst, ka kravas jau nerodas pēkšņi un ne no kurienes. Darba gaitā esmu pieredzējis daudz dažādu projektu piedāvājumu un virzītāju, vairākums no tiem nācis no Krievijas. Piemēram, šāda shēma: atbrauks, uzbūvēs termināli, un nu tik būs milzīga kravu plūsma. Bet tā nemēdz notikt! Arī Krievijas ostās notiek intensīva attīstība, tur ir ļoti lieli un spēcīgi projekti, kuriem tiek novirzīti nopietni federālie resursi. Sanktpēterburgā paredzēts būvēt jaunu Bronkas dziļūdēns ostu, jau esošās Krievijas ostas attīstās, arī igauņi un somi nesauž. Jau tagad to apjomu, kas iet caur Baltijas ostām, Krievija mierīgi spētu apstrādāt pati, un nepareizi būtu domāt, ka Krievijai kaut kas paliek pāri. Tomēr tam, ka kravas joprojām nāk uz Baltijas reģiona ostām, ir savs iemesls un izskaidrojums, kam nosaukums ir pakalpojumu kvalitāte, kurā ietilpst gan cena, gan kravas drošība, gan kravas izsekošanas iespējas, un tas svaru kausu nosver par labu mūsu ostām. Krievijas valsts struktūru rokās atrodas salīdzinoši niecīgs kravu apjoms, kravu īpašnieki nospiedošā vairākumā ir privātas kompānijas, kas vispirms domā par izdevīgumu savam biznesam. Ja viņi savu izdevīgumu atrod Baltijā, tad par to ir jāpriecājas un jāstrādā, lai varotu savu pakalpojumu pievilcību. Nekas nestāv uz vietas, dinamiski attīstās ārējās tirdzniecības apjoms, tirgū ienāk jauni spēlētāji, aktivizējas Vidusāzija, kur veidojas ļoti interesantas kravu plūsmas, un jau tagad no šā reģiona zināms kravu apjoms tiek transportēts konteineros. Tas viss liek mums būt uzmanīgiem, spējīgiem pielāgoties un no savas puses būt gataviem reaģēt uz jebkurām tirgus izmaiņām.

– Zināmu rūdijumu un pieredzi ieguvāt, strādājot ar Afganistānas kravām.

– Nav noslēpums, ka NATO kravu tranzīts uz Afganistānu tiek plānots līdz 2014. gada beigām, kad amerikāņi savu armiju no turienes izvedīs. Lielākais kravu daudzums uz Afganistānu bija materiāli, lai izveidotu bāzi, uzbūvētu mājiņas, vēlāk bija pārtika un citas patēriņa preces. Tagad kravu apjoms ir ievērojami samazinājies, un BCT ar šīm kravām vairs nestrādā. Tomēr jāatzīst, ka Afganistānai domātās kravas mums bija laba mācību stunda, kas ļāva uztāustīt vājās vietas un daudz ko iemācīties paveikt. Godīgi sakot, ap šīm kravām tika sacelta pārlieku liela ažiotaža un troksnis. Preses uzmanība ap to visu bija daudz lielāka nekā patiesā nozīme, ko šīs kravas deva. Daudzi uz šo kravu rēķina spodrināja savas spalvas, bet kravu nosūtītājam pakalpojums šķita tik pievilcīgs vienīgi tāpēc, ka pakalpojuma sniedzējs, attiecīgais termināls, noteica tik zemas pakalpojuma cenas. Esmu pārliecināts, ka no valsts puses vajadzēja būt daudz lielākai ieinteresētībai. Ja jau tas ir valstiski tik svarīgs pasākums, tad bija nepieciešamas arī valsts subsīdijas vai cita veida atbalsts privātajam sektoram. Mēs, protams, lieliski apzināmies valsts finanšu situāciju, tāpēc par finansējumu no valsts puses nemaz nedomājām, bet ir tādas atbalsta formas kā, piemēram, noteikt maksājumu atlaides vai arī nepieprasīt tranzīta garantijas.

– Bet uzņēmējiem ir iespēja piedalīties valsts līmeņa vizītēs, kad uz kādu no valstīm dodas mūsu Valsts prezidents vai Ministru prezidents. Vai šādas vizītes jums ko reālu dod?

– Biznesa delegācijas sastāvā esam piedalījušies vairākās vizītēs dažādos reģionos un dažādās valstīs, pavadot Valsts prezidentu vai ministrus. Domāju, ka tas ir ļoti pareizi, jo, tiekoties šādā līmenī, rodas iespēja piekļūt attiecīgās valsts lielajām biznesa struktūrām, kas nebūtu iespējams, organizējot privātas vizītes. Šādu vizīšu laikā tiek parādīta valsts ieinteresētība, kas rada labu fonu tālākas sadarbības veidošanai un attīstībai. Mūsu kompānija parasti piedalās tādos pasākumos, ja redzam reālas biznesa iespējas. Kopīgos Latvijas stendos piedalāmies arī starptautiskās izstādēs, piemēram, jau tradicionāli izstādē "TransRussia", kas notiek Maskavā, bet tas ir tikai fons, jo daudz svarīgāki ir tieši kontakti, privāti kontakti, iespēja iepazīties bez starpniekiem.■

Anita Freiberga

"STREK" – OTRA RAŽĪGĀKĀ STIVIDORKOMPĀNIJA RĪGAS BRĪVOSTĀ

Stividorkompānija "Strek" Rīgas brīvostā strādā kopš 1991. gada, kad Pīļumuižas baseinā uzcēla ogļu pārkraušanas termināli.

2000. gada decembrī SIA "Strek" ieguva kvalitātes sertifikātu ISO 9001, un tas ir apliecinājums kompānijas darba augstajai kvalitātei, kas atbilst starptautiski izvirzītajiem standartiem.

MAZS CINĪTIS GĀŽ LIELU VEZUMU

SIA "Strek" ikdienā nodarbina nedaudz vairāk par 300 strādniekiem. Stividorkompānija aizņem tikai 8,7 ha no visas Rīgas brīvostas teritorijas (6400 ha, no tiem 2000 ha – zemes platība, pārējais – akvatorija). Neraugoties uz šo nelielo platību, SIA "Strek" ieņem otro vietu stividorkompāniju vidū pēc kravu apgrozījuma Rīgas brīvostā.



Kā izdevies iegūt šādus augstus rezultātus? Stāsta Vladimirs Makarovs, SIA "Strek" projektu vadītājs:

– "Strek" ir vienota komanda, kur katrs darbinieks zina savu vietu. Ļoti daudz cilvēku te strādā no paša sākuma – vadība, iecirkņu vadītāji, vecākie stividori. Krīzes gados daudzos uzņēmumos darbinieki tika atbrīvoti, mēs darījām tieši

pretējo – saglabājām strādājošos, pat pieņēmām jaunus, un cilvēki to novērtēja, mums ir lielisks kolektīvs!

Gadā SIA "Strek" pārkrauž no 4,5 līdz 6 miljoniem tonnu akmeņogļu. Gribu uzsvērt – tas ir visa kolektīva nopelns. 2013. gadā Latvija izteica vēlēšanos iestāties Pasaules ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijā. Kāpēc to akcentēju? Šī organizācija bija izdarījusi pētījumu par cilvēku nodarbinātību Rietumeiropas valstīs. Lūk, īstermiņā viens miljons tonnu pārkrautu beramkravu dod līdz 300 jaunām darbavietām cilvēkiem, kas ostu apgādā, nodrošina, apkalpo. Savukārt tāds pats beramkravu apjoms ilgtermiņā dod

līdz 2250 jaunu darbavietu. Esam aprēķinājuši, ka "Strek" ar savu kravu apgrozījumu gadā nodrošina līdz 13 000 darbavietu valstī un ārpus tās. Jāpiebilst, ka mūsu strādājošie saņem vismaz divreiz augstāku algu nekā vidēji Latvijā.

AKMEŅOGLĒM – 120 VEIDU

Oglēm ir vairāk nekā 120 dažādu veidu, un "Strek" ļaudis to zina. Nesen bijis tāds gadījums. Klients vēlēties caur "Strek" krautuvī pārdot 30 000 tonnu koksa ogļu. Pats ieradies terminālī pārbaudīt, vai koksa ogles ir pareizi novietotas un tām nav piemaisījumu. Rezultāts bijis labs, un arī tas rāda, cik precīzi ir jāstrādā krautuvē, cik akurāti jānovieto katra veida ogles.

"Strek" patiešām arī nodrošina visu pakalpojumu biznesu no šahtas līdz kuģim. Kuģu pienākšanas prognoze ir zināma krietnam laikam uz priekšu, un tas ļauj plānot darbus.

NĀKOTNE – KRIEVU SALĀ

SIA "Strek" nākotne neapšaubāmi ir saistīta ar Krievu salu.

V. Makarovs: – Krievu salā mūsu darbība būs daudz efektīvāka tieši no vides aizsardzības viedokļa. Jaunajā terminālī slēgtā veidā tiks veiktas visas putekļus radošās darbības. Ogles drupinās, attīrīs, šķiros, nosūtīs uz noliktavām slēgtā vidē, kur darbosies jaudīgi putekļu nosūkšanas mehānismi.

Taču īslaicīgs risinājums kuģu maksimālai piekraušanai tika rasts

jau 2013. gada pavasarī, kad Daugavā, iepretim Mangaļsalai, tika uzcelta jauna pāļu piestātne. Tajā strādā trīs portālceltņi.

Ja Pīļmuižas piestātnēs mēs varam iekraut kuģos līdz 55 tūkstošiem tonnu (agrāk atlikušos 20 tūkstošus krāva vai nu Ventspilī, vai Ustjugā), tad Mangaļsalā, kur ogles aiztransportējam ar 17 tūkstošu tonnu ietilpības baržu, varam pilnībā uzkraut kuģus, līdz ar to likvidējot tukšo frakti, kas bija nerentabli.

Prakse rāda, ka nākotnē Rīgā varēs attīstīt vairākus daudzfunkcionālos termināļus. Krievu salas divas piestātnes ir projektētas un tiek būvētas tā, lai tur varētu apkalpot pašus ietilpīgākos kuģus, kādi vien spēj ienākt Baltijas jūrā. SIA "Strek" Krievu salas piestātnēs investēs vairāk par 49 miljoniem eiro, un te nav runa tikai par akmeņogļu pārkraušanu; stividorkompānija ir gatava nākotnē apstrādāt arī konteinerus, pārkraut akmens šķembas un citas kravas. SIA "Strek" ir vienmēr gatava jauniem izaicinājumiem!■



“EKO OSTA” – VIDEI DRAUDZĪGA KOMPĀNIJA

SIA “Eko osta” nodarbojas ar videi kaitīgu un bīstamu atkritumu, tādu kā rūpnieciskie ūdeņi, atstrādātās eļļas, piesārņotā grunts, kuģu atkritumi, nolietotās riepas, eļļas filtri, savākšanu un pārstrādi. Uzņēmums dibināts 1999. gadā kā atkritumu apsaimniekošanas organizācija ar mērķi ierobežot vides piesārņošanu un atbalstīt videi saudzējošu, inovatīvu tehnoloģiju ieviešanu Latvijas bīstamo atkritumu apsaimniekošanas un attīrīšanas procesā.

SIA “Eko osta” ražošanas direktors Ivars Briedis: “Kuģi pārvadā deviņdesmit procentus no visām pasaules tranzīta kravām, tāpēc īpaša vērība jāvelta vides politikai, kas palīdz izvairīties no globālām vides problēmām. Jau desmit gadus šajā virzienā strādā arī mūsu kompānija, kas Rīgas brīvostā savāc kuģu radītos atkritumus un likvidē avāriju sekas, kuras notiek praktiski katru gadu un pat vairākas reizes gadā. Te gan jāpiebilst, ka Rīgas ostā nav bijušas lielas un vidi nopietni apdraudošas avārijas. Avārijas seku likvidēšanā ir iestrādāti trīs līmeņi: vieglākam piesārņojumam, piesārņojumam līdz vienai tonnai un trešā līmeņa avārijas seku likvidēšanas pasākumi, kuros tiek iesaistīti visi Latvijas glābšanas darbu resursi. Līdz šim gan esam strādājuši tikai pirmajā līmenī. Saņemam informāciju par avāriju, dispečers pusstundas laikā ierodas notikuma vietā, novērtē situāciju un pieņem lēmumu par to, kādi resursi jāiesaista avārijas seku likvidēšanā. Tā kā visa ostas darbība notiek Daugavas ūdeņos, mums jāņem vērā tās mainīgās straumes un jāapzinās, ka darbi jāveic maksimāli īsā laikā, lai piesārņojums nenonāktu jūrā.

Mūsu kompānijai ir modernas attīrīšanas iekārtas, ir izstrādāta ekspluatācijas instrukcija, tehnoloģiskā dokumentācija un tiek ievērotas visas nepieciešamās vides aizsardzības prasības.”

ATTĪRA VENTSPILS OSTAS GRUNTI

Ventspils brīvostā sāka Latvijā lielākā ar naftas produktiem piesārņotas grunts attīrīšanas projekta realizācija. Naftas produktu atdalīšanai no grunts tiek lietota grunts mazgāšanas metode, izmantojot Latvijā izstrādātās mikrobioloģijas tehnoloģijas piesārņojuma attīrīšanai.

Lai realizētu šo vērienīgo projektu, ir apvienojušies Latvijas lielākie būvnieki un bīstamo atkritumu apsaimniekotāji un pārstrādātāji. Personu apvienībā “LNK Industries EKO” ietilpst holdinga “LNK Group” uzņēmumi AS “LNK Industries” un AS “Latvijas tilti”, kā arī bīstamo atkritumu apsaimniekotāji un pārstrādātāji SIA “Eko osta” un AS “BAO”.

Kopumā plānots attīrīt vairāk nekā 28 tūkstošus kubikmetru ar naftas produktiem piesārņotas grunts. Šim nolūkam ir izveidots B kategorijas bīstamo atkritumu pārstrādes poligons, kas aprīkots ar modernām grunts un ūdens attīrīšanas iekārtām. Poligona vieta un iekārtas izraudzītas tā, lai neradītu kaitējumu videi un neradītu traucējumus apkārtējo teritoriju iedzīvotājiem. Izmantojamās attīrīšanas iekārtas un tehnoloģijas nodrošina, ka mazgāšanas līdzeklis bioloģiski noārdās, turklāt grunts mazgāšanas procesā radušos notekūdeņu attīrīšana ir efektīvāka un vieglāka. Projekta kopējās izmaksas saskaņā ar noslēgto līgumu ir 4 159 132 lati bez pievienotās vērtības nodokļa.

Ventspils ostas grunts attīrīšanai no naftas produktiem tiek izmantota Latvijā izstrādāta mikrobioloģijas tehnoloģija. Piesārņojuma attīrīšana pēc šādas metodes, izmantojot inovatīvu, bioloģiski noārdošos grunts mazgāšanas līdzekli, Latvijā tiek veikta pirmo reizi.

“EKO OSTA” APRĪKO KRAVAS AUTOMAŠINAS AR GĀZES IEKĀRTĀM

Bīstamo atkritumu apsaimniekotājs “Eko osta” sadarbībā ar “Eko gāze” sācis kravas automašīnu ar dīzeļdzinējiem aprīkošanu ar sašķidrinātās gāzes iekārtām, informēja sabiedrisko attiecību speciāliste Kristīne Toma. Kā norāda “Eko gāze” speciālisti, sašķidrinātās gāzes un dīzeļdegvielas kombināciju ekonomiski visizdevīgāk izmantot tieši kravas transportlīdzekļiem ar lielu dzinēja tilpumu un attiecīgi augstu degvielas patēriņu. “Eko osta” plāno šā gada laikā pakāpeniski aprīkot ar sašķidrinātās gāzes iekārtām visu savu kravas autoparku.

“Investīcijas vienas kravas automašīnas aprīkošanā ar gāzes iekārtu ir ap 1200 latu, kas nav lēti, taču esam aprēķinājuši, ka ieguldījums atmaksāsies gada laikā. Papildus tam mums ir svarīgs arī ekoloģiskais faktors, tāpēc kā *zaļi domājošs* uzņēmums izvēlamies ilgtspējīgus risinājumus,” skaidro “Eko osta” direktors Ivars Briedis.

TIEK IZNĪCINĀTS NELEGĀLAIS ALKOHOLS

Nodrošinājuma valsts aģentūra sadarbībā ar komersantu SIA “Eko osta” labai draudzīgā veidā iznīcināja septiņos kriminālprocesos atsavinātos alkoholiskos dzērienus un naftas produktus. Visi iepriekš minētie “produkti” nonāca filtrēšanas iekārtās. Bet vispirms bija roku darbs, jo katra no 465 viena litra tilpuma pudelēm ar uzrakstu uz etiķetes “Stumbras” bija rūpīgi jāatver un pēc tam jāizlej tās saturs.

Savukārt paleta ar 5183 skārda kārbām, kurās, ja varēja ticēt uzrakstam “Kanapils”, atradās alus, nonāca zem liela traktora riteņiem. Kārbu saturs nokļuva notekūdeņu savācējgrāvī, bet metāla atlikumi pēc tam tika savākti un nodoti pēc piederības.■

VENTSPILS OSTA STRĀDĀ STABILI

2013. gada decembrī Ventspils brīvastā pārkrauti 2,5 miljoni tonnu kravas, bet kopā 2013. gadā kravu apgrozījums bija 28,8 miljoni tonnu, kas ir vairāk nekā gada sākumā plānots, informē Ventspils brīvastas valdes priekšsēdētājs AIVARS LEMBERGS.



A.Lembergs: "Ventspils brīvastas termināļu kopējais kravu apgrozījums 2013. gadā bijis lielāks nekā sākotnēji plānojām, tāpēc kopumā varam to vērtēt pozitīvi, jo brīvastas pārvaldei bija iespēja iegūt papildu ieņēmumus infrastruktūras attīstībai.

Tiesa, tas ir nedaudz mazāks kā iepriekšējā, izcili veiksmīgajā gadā, bet ar to bijām rēķinājušies. Diemžēl ostu darbību negatīvi ietekmē uzsāktā kampaņa un valdības lēmums aplikt ostu nodevas ar nodokli, kas stimulē klientus pārorientēt kravas uz citām ostām. Tomēr termināļu kravu apgrozījuma rezultāti rāda, ka Ventspils brīvastas līdzšinējā cenu politika un sakārtotā infrastruktūra ir pareizais ceļš, kā noturēt savas pozīcijas pieaugošas ostu konkurences un ekonomiskās krīzes seku apstākļos, un šo ceļu mēs turpināsim."

2013. gadā Ventspils brīvastas infrastruktūras attīstībā ieguldīti vairāk nekā 26 miljoni latu. Izmantojot ES fondu līdzfinansējumu, Ventspils brīvastā tiek būvēta 12. piestātne, kur būs jauns universālo kravu terminālis. Ir pabeigta jaunā sauskrauvu termināļa būvniecība, kur turpmāk tiks pārkrauti kokmateriāli. Līdz ar to papildu platības attīstībai iegūs gan kokmateriālu pārkraušanas terminālis, gan ģenerālo kravu terminālis "Noord Natie Ventspils Terminals",



kura teritorijā pagaidām notiek kokmateriālu uzglabāšana un pārkraušana. Šie projekti nākotnē varētu dot papildus apmēram vienu miljonu tonnu kravu apgrozījuma. Tiek veikta pirmā moliņa demontāža, lai varētu attīstīt "Baltic Coal Terminal" otro kārtu un palielināt apgrozījumu līdz pat 10 miljoniem tonnu. Turpinot attīstīt rūpniecisko sektoru, 2013. gada aprīlī tika atklāta SIA "Heimdal Skonto Latvija" māju moduļu ražotne, no kuras 2013. gadā caur Ventspils ostu eksportēti 177 saražotie māju moduļi, bet maijā – SIA "EuroLCDs" šķidro kristālu displeju rūpnīca. Turpinās hidraulisko savienojumu ražotnes "Hydraulic Bauteile Baltic" būvniecība. Izstrādes stadijā ir vairāki jauni rūpnieciskie projekti, tai skaitā ar ES fondu piesaisti.



Tāpat Ventspils brīvdostas pārvalde ar ES līdzfinansējumu turpināja uzlabot ostas un līdz ar to visas pilsētas infrastruktūru, rekonstruējot pievedceļus brīvdostas termināļiem un industriālajām zonām.

Tāpat Ventspils brīvdostas pārvalde ar ES līdzfinansējumu turpināja uzlabot ostas un līdz ar to visas pilsētas infrastruktūru, rekonstruējot pievedceļus brīvdostas termināļiem un industriālajām zonām.

Četri no desmit Ventspils brīvdostas termināļiem 2013. gadā palielinājuši kravu apgrozījumu attiecībā pret iepriekšējo gadu. Kravu pieaugums bijis AS "Ventbunkers" (42%), SIA "Ventall Termināls" (68%), AS "Ventspils tirdzniecības osta" (2%) un SIA "Ventplac" (1%). Savukārt kravu apgrozījums samazinājies SIA "Ventspils Nafta termināls" (-18%), AS "Kālija parks" (-11%), AS "Baltic Coal Terminal" (-10%), AS "Ventspils Grain Terminal" (-51%), SIA "Noord Natie Ventspils Terminals" (-2%), SIA "Ventamonjaks serviss" (-17%).■

VENTSPILS OSTAS ZIŅAS

VENTSPILS OSTA SVIN 750 GADU JUBILEJU

Ventspils osta šogad atzīmē savu 750. gadskārtu. Tā kā precīzu datu par ostas pirmsākumiem nav, ir pieņemts par dibināšanas brīdi uzskatīt kādu nosacītu notikumu.

Ventspils muzeja Krājuma nodaļas vadītāja, galvenā krājuma glabātāja Ingrida Štrumfa Ventspils ziņu portālā raksta: "Jautājums par Ventspils pirmsākumiem vēsturiski jau vairākas reizes bija aktualizējies, un pagājušā gadsimta 70. gados, konsultējoties ar ievērojamo Latvijas viduslaiku perioda vēsturnieku Teodoru Zeidu (1912–1994), par pilsētas pirmsākumu fiksējošu gadu, balstoties uz senāko mums zināmo dokumentu, kurā minēta Livonijas ordeņa pils Ventspilī, tika izvēlēts 1290. gads. Dokumentu izdevis Livonijas ordeņa mestrs Halts 1290. gada 10. augustā. Kopš 1990. gada Ventspils arī svin savu dzimšanas dienu augusta sākumā. Tikpat labi toreiz varēja izvēlēties citu notikumu, piemēram, dokumentu no 1378. gada 17. marta, kad pirmoreiz mums zināmā dokumentā minētas Ventspils pilsētas tiesības.

Runājot par Ventspils ostu, vai kāds var iedomāties, ka šī vieta datējama ar kādu absolūtu gadu? Vienīgais, ko varam darīt, – atkal palūkoties, kad mums zināmu dokumentu klāstā pirmoreiz pieminēta Ventspils osta. Pašlaik tas ir 1263. gada dokuments, kad Livonijas ordeņa mestrs Andrejs un Kurzemes bīskaps Heinrihs sadala savā starpā Kurzemes ostas. Vēl senāks dokuments nav atrasts. Vai neatradīs, nav zināms. Tādēļ 2013. gads tiek atzīmēts kā Ventspils ostas 750. jubilejas gads.

Katru no šiem datumiem var apstrīdēt, un katru no tiem ir pamats atzīmēt. Ne velti es vienmēr uzmanīgi formulēju – "senākais mums zināmais dokuments". Nav nekādu garantiju, ka netiek atklāts kāds cits, vēl senāks. Bet



Ostas ielas promenāde tērpusies īpaši grezni. Uz lielformāta fotogrāfijām var skatīt ostu no senatnes līdz mūsu dienām. Attēli iepazīstina ar senāk Ventspils apkārtnē būvētajiem buriniekiem, zvejnieku darbu un sadzīvi.



pagaidām nekas nevar mums traucēt pieņemt kādu no šeit minētajiem notikumiem par pamatu gadadienu atzīmēšanai.”

Ventspils ostas 750 gadu jubileja tika ieskandināta jau pērn Tilta svētkos, kas tiek svinēti reizē ar Ziemassvētkiem.

Arī jūlija otrās nedēļas nogalē trīs dienas Jūras svētku ietvaros Ventspils osta svinēja savu jubileju. Svētku vadmotīvs – cauri laikmeta griežiem atspoguļota Ventspils ostas 750 gadu vēsture. Ventspilnieki lepojas ar ostas sasniegumiem, ar jūru kā ceļu uz pasauli, jūru kā varenu dabas spēku, un godina jūrniekus un zvejniekus.■



Ventspils ostas 750. jubilejas svinību gadā trīs dienas – no 22. līdz 24. jūlijam daļa pasaules burāšanas “The Tall Ship Races” regates burinieku no Krievijas, Vācijas, Nīderlandes, Brazīlijas, Norvēģijas, Somijas, Beļģijas, Dānijas, Zviedrijas, Polijas pirms došanās uz Rīgu viesojās Ventspils ostā.

IZNĀKUSI GRĀMATA PAR VENTSPILS OSTU



Rakstnieks Ēriks Hānbergs: "To-pošās grāmatas satura koncepcija pārrunāta Ventspils pilsētas domes Mārketinga padomē. Savus ieteikumus devis gan ostas pārvaldnieks Imants Sarmulis, gan vēsturnieki, arī cienījamā Ingrīda Štrumfa. Tāpat kā ostai svarīgs ir padziļinājums, grāmatai būtisks ir saturiskais dziļums. Tādēļ Ventspils mērs ierosināja veikt

amatīgu ostas vēsturisko izpēti. Līdz ar to grāmatas tapšanā iesaistīta vēsturnieku grupa, ko vada Ventspils muzeja zinātniskais direktors Armands Vijups, un pie izpētes strādā arī citi Latvijā zināmi vēstures pētnieki.

Man kā autoram ir patīkami just, ka ir patiesa ieinteresētība. Arī es pats vairāku mēnešu garumā esmu iepazinies ar dažādiem pirmavotiem, kas glabā informāciju par Ventspils ostas vēsturi. Ziemas mēneši ir materiālu caurskatīšanas un vizuālā materiāla sarūpēšanas laiks. Katrs no iesaistītajiem vēsturniekiem pēta noteiktu laika periodu. Man līdz šim ir bijusi iespēja vairākkārt tikties ar Ingrīdu Štrumfu. Jāatzīst, ka viņa Ventspils ostas vēsturi pārzina tikpat labi kā savu ģimeni. Tomēr visdramatiskākie notikumi Ventspils ostā norisinājušies, sākot no padomju laikiem, kad pilsēta bija kļuvusi par biedu un bubuli iedzīvotājiem, līdz šim laikam, kad osta un pilsēta kļuvusi par magnētu pozitīvā ziņā. Tā pievelk cilvēkus un tūristus.

Ventspils ostas pašapziņa aizrāva gan mani, gan mākslinieku Lūsi, gan arī pārējos, mēs bijām aizrāvušies grāmatas tapšanas laikā. Grāmata ir gana apjomīga, ilustrācijām un ne vien vēsturiski precīziem, bet arī omulīgiem un aizraujošiem stāstiem bagāta."■

"KĀLIJA PARKS" PAKĻAUTS TIRGUS TENDENCĒM



Tranzīta nozares kompānija AS "Kālija parks" spējusi atgriezties peļņā, kaut arī apgrozījums 2012. gadā samazinājies par 12% – līdz 5,98 miljoniem latu, liecina "Firmas.lv" informācija.

Vadības ziņojumā teikts, ka 2012. gada otrajā pusē pasaules minerālmēslu tirgū atkal sākās stagnācija,

ko izraisīja ietilgušas sarunas par produkcijas pārdošanas cenām ar lielajiem tirgus spēlētājiem – Ķīnu un Indiju. Šā iemesla dēļ strauji samazinājās apstrādāto kravu apjoms un plānoto 2,3 miljonu tonnu vietā izdevās apkalpot tikai 1,7 miljonus tonnu kravu. 2013. gads tiek prognozēts ar līdzīgiem kravu apgrozījuma rādītājiem, jo, lai arī cenu politika minerālmēslu tirgos 2013. gadā stabilizējas, tirdzniecības aktivitāte saglabājas salīdzinoši zema.■

“VENTAMONJAKS SERVISS” RISINA DROŠĪBAS UN EKOĻOĢIJAS JAUTĀJUMUS

SIA “Ventamonjaks serviss” ir viens no lielākajiem Ventspils brīvostas uzņēmumiem un darba devējiem pilsētā – tajā nodarbināti vairāk nekā 300 cilvēku, un tas ir uzņēmums, kas īpaši lielu uzmanību pievērš ekoloģijas jautājumu risināšanai un darba drošībai.

Izveidots uz bijušās Ventspils ostas rūpnīcas bāzes, šobrīd tas saskaras ar vairākiem izaicinājumiem, tostarp jaunās paaudzes speciālistu piesaistišanu un nepieciešamību dinamiski pielāgoties esošā tranzīta tirgus prasībām. Ar uzņēmuma plašo saimniecību iepazīstina tā valdes priekšsēdētājs Arnis Janvars.

– Bijušās Ventspils ostas rūpnīcas vietā šobrīd ir vairāki uzņēmumi, kas nodarbojas ar lejamkravu pārkraušanu, kam par tehnisko uzraudzību un nodrošinājumu gādā uzņēmums “Ventamonjaks serviss”, kura kopējā jauda pie pareizas loģistikas ir 1 miljons 350 tūkstoši tonnu gadā. Visas iekārtas ir pilnībā darbaspējīgas, drošas, un viss process notiek slēgtā ciklā. Uzņēmums īpaši lielu nozīmi pievērš ekoloģijai un drošības jautājumiem. Iekārtas un infrastruktūra, lai arī lielākoties mantota no padomju laikiem, ir darba kārtībā, un benzīna kraušanas laikā gaisā nekas



Kad amonjaks no tālām Krievijas un citu valstu rūpnīcām pa dzelzceļu pāri visai Latvijai nonācis uz noliešanas estakādēm, pie vagoniem tiek pievienoti cauruļvadi un amonjaks atbilstoši tehnoloģiskajām prasībām – saglabājot temperatūru, spiedienu un plūsmas ātrumu – tiek pārsūkņēts tehnoloģiskajās cisternās, iztvaikojošā amonjaka gāzveida frakcija tiek saspiesta šķidrā.

nenokļūst. Teritorijā uzstādītas iekārtas, kas uzsūc smakas. Garantējam drošību saviem darbiniekiem, kā arī pilsētniekiem un klientiem.

Esam sertificēti ostu iekārtu uzraudzībā, arī laboratorija ir sertificēta. Katru gadu kompānijas, kas darbojas šajā teritorijā, iegulda līdzekļus, lai iekārtas būtu darbspējīgas un varētu pārkraut tos apjomus, ko piesaka klienti. Jāatzīmē, ka vēl ir daudz rezerves jaudas un pārkraušanas apjomu iespējams būtiski palielināt.

Šobrīd uzņēmums saskaras ar vēl vienu izaicinājumu – tā kā rūpnīca celta pirms vairāk nekā 30 gadiem, ļoti daudzi no pamatlīdzekļiem savu laiku ir nokalpojuši, taču ne tikai jauno pamatlīdzekļu uzturēšanai, bet arī jaunajām tehnoloģijām nepieciešami kvalificēti un izglītoti speciālisti. Liela daļa no tiem darbiniekiem, kas šobrīd strādā uzņēmumā, ir izglītojušies gan šeit darba procesā, gan bijušajās Padomju Savienības mācību iestādēs, jo, ceļot rūpnīcu, daudz speciālistu atbrauca no dažādām pilsētām bijušajā savienībā. Tuvākajos četros gados aptuveni 40 darbinieku sasniegs pensionēšanās vecumu, tādēļ aktīvi un stratēģiski jāstrādā pie jaunu speciālistu piesaistes, kā arī esošo darbinieku kvalifikācijas celšanas.■

VENTSPILS OSTAS DARBĪBA IR STABILA



Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs: "Gads Ventspils ostā aizritējis stabili. Plānotais gada apjoms tiek apsteigts par nepilniem 2 miljoniem tonnu, neskatoties uz ekonomisko situāciju pasaulē un īpaši Eiropā, kur pieprasījums pēc energoresursiem vispārējas taupības dēļ samazinājies. Tas liecina, ka gan Ventspils brīvostas valdes

piesardzīgās prognozes šim gadam bijušas pareizas, gan Ventspils brīvostas līdzšinējā cenu politika un sakārtotā infrastruktūra ir pareizais ceļš, kā noturēt savas pozīcijas pieaugošas ostu konkurences un ekonomiskās krīzes seku apstākļos. Ieņēmumi no pārsniegtā kravu apjoma varētu ostas budžetam papildus dot līdz pat miljonam latu. Visi šie līdzekļi tiks izlietoti ostas Investīciju programmas īstenošanai, tai skaitā ES fondu finansēto projektu līdzfinansējuma segšanai, jo tieši investīcijas ostas attīstībā ir garants kravu apgrozījuma noturēšanai nākotnē. Ventspils brīvostas pārvalde ar ES līdzfinansējumu šogad turpina uzlabot ostas un līdz ar to visas pilsētas infrastruktūru, rekonstruējot pievedceļus brīvostas termināļiem un industriālajām zonām."■

“BALTIC COAL TERMINAL” JAUNS LĪDZĪPAŠNIEKS

Krievijai piederošais uzņēmums “Uralvagonzavod” nolēmis iegādāties ogļu kompāniju “Zarečnaja” un tai piederošās kapitāldaļas Ventspils ostas teritorijā esošajā “Baltic Coal Terminal”. Tādējādi tā īpašumā nonāks ne tikai “Zarečnaja” piederošie 50% “Baltic Coal Terminal” kapitāldaļu, bet arī kompānijai piederošās mašīnbūves rūpnīcas Krievijā un Vācijā, trīs jau strādājošas un trīs vēl celtniecības stadijā esošas šahtas Kuzbasā, rūdas bagātināšanas rūpnīca “Sputņik”, kā arī treideris “CCZ Trade S.A.”. Specializētā ogļu termināļa “Baltic Coal Terminal” pirmā kārtā ekspluatācijā tika nodota 2008. gadā, un tas pieder Ventspils Tirdzniecības ostai un firmai “Indtec Baltic Coal”, kas pārstāv ogļu ieguves kompāniju “Šahta Zarečnaja” un piegādā ogles no Krievijas.■



NOSLĒGTS SADARBĪBAS LĪGUMS

13. septembrī Rīgas Tehniskās universitātes (RTU) rektors akadēmiķis Leonīds Ribickis un SIA “Ventspils Nafta termināls” (VNT) ģenerāldirektors Larss Panclafs parakstīja savstarpējās sadarbības līgumu zinātnes un profesionālās attīstības jomās. VNT apņemas nodrošināt RTU studentiem prakses vietas atbilstoši studiju programmu studiju plāniem un sadarboties ar universitātes mācībspēkiem. Sadarbības gaitā tiks veicināta pētnieciskā darbība, inovatīvas studiju un darba vides pilnveidošana, zināšanu un tehnoloģiju pārnese, sekmējot abu pušu attīstību un izaugsmi. VNT un RTU sadarbosies arī pētniecisko darbu izstrādē, zinātniskās un tehniskās informācijas apmaiņā, konferenču un semināru rīkošanā un stipendiju nodrošināšanā. Divpusējā sadarbība veicinās kvalitatīvu un specializētu zinātnisko darbu izstrādi, ļaujot sagatavot studentus darbam uzņēmumam interesējošajās jomās.■

IEGULDĪJUMI ATTĪSTĪBĀ UN DROŠĪBĀ



AS "Ventbunkers" plāno 2013. gadā pamatlīdzekļos ieguldīt 1,1 miljonu latu, kas domāti, lai maksimāli uzlabotu pārkraušanas termināļa darbību, saglabātu augstus darba drošības, ugunsdrošības un vides aizsardzības standartus pārkraušanas terminālī. Ikdienā tiek veikti darbi, kas vērsti uz energoefektivitātes, apkārtējās vides drošības un tehnolo-

ģisko procesu uzlabošanu. AS "Ventbunkers" turpina darbu pie stratēģiskām investīcijām terminālī, lai veicinātu uzņēmuma attīstību un nezaudētu savu stratēģisko nozīmi naftas produktu pārkraušanā Baltijas jūras reģionā.■

VENTSPILNIEKI NEATBALSTA AKMEŅOGĻU PĀRKRAUŠANU

Ņemot vērā ventspilnieku viedokli, kas pausts 2013. gada septembrī kompānijas SKDS veiktajā pētījumā par Ventspils iedzīvotāju uzskatiem par vidi, Ventspils dome iebilst pret AS "Ventspils tirdzniecības osta" ieceri atjaunot akmeņogļu pārkraušanu un būtiski palielināt pārkraušanas apjomu, kā arī pārkraut ievērojamu daudzumu dzelzsrūdas, kas arī izraisītu putešānu, norāda Ventspils pilsētas domes priekšsēdētāja pirmais vietnieks infrastruktūras jautājumos Jānis Vītolis.

UZZINĀI

2013. gada septembrī Ventspils iedzīvotāju aptaujā par vides jautājumiem tika izjautāts 801 ventspilnieks vecumā no 18 gadiem. Pētījumā konstatēts, ka ventspilnieki par aktuālāko problēmu vides jomā uzskata gaisa piesārņojumu – putekļus gaisā un dažādas smakas. Kopumā aicinājumu mazināt gaisa piesārņojumu izteica 62% ventspilnieku, tai skaitā 35% norādīja uz piesārņojumu no ogļu pārkraušanas. Lielākā daļa aptaujāto – 57% iedzīvotāju – par lielu problēmu uzskata rūpniecisko piesārņojumu no ogļu, graudu u.c. putekļiem. 53% iedzīvotāju, kuri atzina, ka ir personiski saskārušies ar problēmām, neērtībām saistībā ar vides kvalitāti, minējuši putekļus (visbiežāk minēti ogļu un graudu putekļi) un norādījuši, ka putekļi rada netīrus nosēdumus uz palodžēm, logiem un automašīnām, ziemā sniegs ir melns.

"Ņemot vērā aptaujāto ventspilnieku viedokli, nekādā gadījumā nevaram piekrist AS "Ventspils tirdzniecības osta" pārstāvju paustajam demagoģiskajam apgalvojumam, ka dome pret AS "Ventspils tirdzniecības osta" ieceri vērsās savās interesēs. Ventspils domei vienmēr svarīgs ir bijis iedzīvotāju viedoklis un

tiesības dzīvot tīrā vidē. Tāpat AS "Ventspils tirdzniecības osta" vajadzētu pārtraukt maldināt sabiedrību, minot, ka par licences piešķiršanu uzņēmumam parakstījušies vairāk ventspilnieku, nekā pret to. Ikvienam loģiski domājošam cilvēkam ir saprotams, kā uzņēmums ieguvis šos parakstus. Iespējams, ka tas izdarījis spiedienu uz saviem darbiniekiem, kuri, lai saglabātu darba vietas, bijuši spiesti parakstīt dokumentu licences atbalstam," norāda Vītolinš.

"Jāatgādina, ka savulaik AS "Ventspils tirdzniecības osta" pārstāvji solīja pārtraukt ogļu atklātu pārkraušanu, tiklīdz tiks uzcelts segtais ogļu terminālis. Diemžēl uzņēmums šo solījumu nav pildījis, līdz ar to nav pamata ticēt jebkādiem jauniem solījumiem, ar kuriem AS "Ventspils tirdzniecības osta" pārstāvji dāsni bārstās publiskajā telpā," pauda Vītolinš. "Tāpat jānorāda, ka AS "Ventspils tirdzniecības osta" līdz šim regulāri un ilgstoši ir pārkāpusi iepriekšējās atļaujas piesārņojošai darbībai noteikumus, tāpēc dome pamatoti uzskata, ka 4. novembrī izsniegtās jaunās atļaujas izmantošana radīs būtisku kaitējumu videi un negatīvi ietekmēs iedzīvotāju dzīves kvalitāti Ventspils pilsētā. Diemžēl pašvaldības viedoklis šajā gadījumā netika uzklausīts un domes izteiktie argumenti netika analizēti."

Ņemot vērā to, ka Valsts vides dienests klaji ignorē Ventspils pilsētas teritorijas plānojuma saistošos noteikumus Nr. 18 "Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi ar grozījumiem", kuros definētas prasības atsevišķām piesārņojošām darbībām, lai nodrošinātu ventspilniekiem kvalitatīvu dzīves telpu, dome vērsusies pie Ministru prezidenta ar lūgumu iesaistīties situācijas likumīgā sakārtošanā.

Ventspils pilsētas dome nav tiesīga apstrīdēt izsniegto atļauju, taču to var darīt jebkura fiziska vai juridiska persona, t. sk. arī nevalstiskās organizācijas. Tāpēc dome pauž gatavību atbalstīt ikvienu, kam rūp ventspilnieku vides un dzīves kvalitāte.■

TOP JAUNA PIESTĀTNE

Notiek aktīvs darbs abpus Ventas paceļamajam tiltam. Vienā pusē top jaunais sauskraavu terminālis, otrā būvē 12. piestātni. Soli pa solim labais krasts tiek atkarots dabai un iegūst ostas pilsētai atbilstošu izskatu.

Ventspils brīvostas pārvaldes izsludinātajā konkursā par 12. piestātnes būvniecību brīvostas teritorijā uzvarēja kompānijas "Hochtief Solutions" un "LNK Industries", kuru piedāvātā līgumsumma ir 10 920 140,84 lati bez pievienotās vērtības nodokļa.



Ventspils brīvostas infrastruktūras attīstības projekts paredz darbu veikšanu četrās kārtās: pirmajā – pilsētas kanalizācijas dīķera pārbūve, otrajā – dzelzceļa rekonstrukcija, trešajā kārtā tiks veikta 12. piestātnes un kraujlaukuma būvniecība, bet ceturtajā, kārtā – piestātnes akvatorijas un pienākošā kanāla padziļināšana līdz 12,5 metru dziļumam. Darbus paredzēts veikt 17 mēnešu laikā no būvatļaujas saņemšanas brīža.



Ventas labajā krastā tieši pie paša tilta, tas ir, teritorijā, kas stiepjas no sulu termināļa līdz paceļamajam tiltam, notiek 12. piestātnes būvdarbi. Izbūvējot piestātņi, tiks nostiprināts krasts un Ventas gultne ostas teritorijā, līdz ar to tiks paaugstināta kuģošanas drošība ostas akvatorijā. Būtībā šī vieta Ventspils ostā ir pēdējā, kur iespējams izveidot šādu dziļūdens piestātņi.

Daļa no ostas piestātnes būves izmaksām tiek segta par Eiropas Savienības Kohēzijas fonda līdzekļiem. Jāatzīmē, ka ir svarīgi izmantot ES fondu sniegtās iespējas, kamēr vēl Latvijas ostām tās ir pieejamas. Projekta kopējās izmaksas plānotas 11,17 milj. latu apmērā, no tiem ES fondu līdzfinansējums ir 6,4 milj. latu. Ventspils brīvostas 12. piestātnes būvniecība ir projekta "Ventspils brīvostas infrastruktūras attīstība" sastāvdaļa. Projekts paredz arī Ventspils brīvostas pārvaldes flotes piestātņu rekonstrukciju un Ziemeļu mola viļņlauža renovāciju, kā arī ostas kanāla krasta nostiprinājuma izbūvi pie Ventspils ostas kapteiņdienesta.

UZZIŅAI

Būvdarbus veic "PC HOCHTIEF Solutions" un "LNK Industries", kas saskaņā ar iepirkuma procedūru noslēgusi līgumu ar Ventspils brīvostas pārvaldi par specifiskajiem būvdarbiem. Būvprojekta autors un autoruzraugs ir personu apvienība SIA "LVCT" un SIA "Hidrosfēra", projekta būvuzraudzību veic SIA "Isliena".

Piestātnes izbūve palielinās ostas caurlaides spēju, dos iespēju paplašināt caur Ventspils ostu transportējamo kravu klāstu, kā arī palielināt augstākas pievienotās vērtības kravu īpatsvaru Ventspils ostā. Tā kā uz šo teritoriju jau ved dzelzceļš un autoceļš, tā kļūs par multimodāla transporta koridora posmu. Piestātnē varēs apkalpot līdz 225 metrus garus kuģus un pārkraut ģenerālkravas. Plānotā konstrukcija pieļauj nākotnē piestātņi padziļināt līdz 14 metriem. Būvdarbi tika sākti 2013. gada augustā, saskaņā ar līgumu tie jāpabeidz līdz 2015. gada janvārim.■

KOKU OSTAI JAUNA VIETA

SIA "Ventplac" valdes priekšsēdētājs Aivars Baude: "Tiem, kas nodarbojas ar koksnes tirdzniecību, ir ļoti svarīgi saprast, ka Ventspils ostā sāk darboties specializēta koku osta. Pirms pusotra gada – 2012. gada maija beigās – brīvostas pārvalde un AS "BMGS" parakstīja līgumu par jauna sauskraavu termināļa būvniecību. 16 mēnešu laikā radītas jaunas jaudas koksnes pārkraušanai – pietātnē aptuveni 300 metru garumā, pie kuras varēs kraut vienlaikus divus vai pat trīs kuģus, kravas laukumi, inženierkomunikācijas, pievedceļi un dzelzceļi. Jaunais terminālis ievērojami paaugstinās kompānijas "Ventplac" konkurētspēju. Pateicoties pietātnē izbūvētajam dzelzceļam, klientiem varēs piedāvāt jaunu pakalpojumu – koksnes iekraušanu no vagoniem tieši kuģos, iedarbinot ar pilnu jaudu portālceltņi "Multi Docker". Jaunajā terminālī varēsim palielināt koksnes pārkraušanas ātrumu un piedāvāt mūsu klientiem konkurētspējīgākus tarifus."

Gada beigās stividorkompānija "Ventplac" mainīja darbības vietu un pārcēlās uz jauno sauskraavu termināli Ventspils brīvostas teritorijā starp Ventas tiltu un Apvedtiltu. Būvniecības noslēguma posmā darbā aktīvi iesaistījās pati kompānija "Ventplac", kas, noslēdzot līgumu ar Ventspils brīvostu, saviem spēkiem būvēja caurlaides punktu ar paceļamo barjeru, kā arī namiņu apsardzei. Turpmāk tieši šeit būs galvenie vārti un iebrauktuve Ventspils ostas teritorijā Ventas kreisajā krastā. "Ventplac" savā pārvaldībā pārņēma ne tikai no Ventspils brīvostas nomāto termināļa pirmās kārtas teritoriju 5,2 ha platībā, bet arī piegulošo teritoriju, kur nākotnē tiek prognozēta otrās un trešās kārtas būvniecība. Kompānija arī sakārtoja un labiekārtoja piegulošo teritoriju, pa kuru vēl nesen brauca smagā būvniecības tehnika.



Top "Ventplac" jaunā pietātnē.

UZZIŅAI

SIA "Ventplac" Ventspils ostā pārkrauj dažādus koksnes veidus – apaļkokus un beramkravas (šķelda un granulas). Kompānijas pastāvīgie klienti ir AS "Latvijas Valsts meži" (vairāk nekā 60% no visa pārkraujamā apaļkoku apjoma), SIA "Kurekss" (celulozes skaidas), SIA "Pata AB" (apaļkoki), SIA "ML Dvīņi" (kurināmā šķelda), Zviedrijas kompānijas "Rottneros Baltic" un "Billerudkorsnas Latvia" (apaļkoki), SIA "Bio-Venta" (rapšu granulas), vācu kompānija "ACATimber" (apaļkoki).

Gatavojoties darbības vietas maiņai, kompānijai bija jānokārto administratīvās un juridiskās formalitātes un procedūras ar Latvijas Jūras administrāciju, robežsargiem un muitu, Valsts ieņēmumu dienestu un citiem. Tāpat jāreģistrē kompānijas jaunā adrese, jāievieš grozījumi atļaujā piesārņojošas darbības veikšanai un jāveic citas ar likumdošanu saistītas procedūras.

Pirms diviem gadiem ar Eiropas Savienības finansiālu atbalstu SIA "Ventplac" Zviedrijā iegādājās hidraulisko celtni ar paaugstinātu portālu "Multi Docker". Pateicoties tam, terminālī varēja ieviest jaunas tehnoloģijas, paātrināt un padarīt lētāku pārkraušanas procesu, nodrošināt zāģmateriālu un granulū pārkraušanu. Portāla augstums – 5,4 metri – ļauj zem tā izbaukt dzelzceļa sastāvam. "Pateicoties šai īpatnībai, koksni var kraut no vagoniem uzreiz kuģos. Jaunajā terminālī portālceltni varēs izmantot ar pilnu jaudu un iedarbināt visas tā funkcijas," saka A. Baude.■

"NNVT" CER UZ JAUNĀM KRAVĀM

SIA "NNVT" valdes locekle Viktorija Zeļenkeviča: "Platību, kas atbrīvojusies pēc SIA "Ventplac" aiziešanas no mūsu teritorijas uz jauno sauskravu termināli, mūsu kompānija cer izmantot jaunu kravu piesaistīšanai. Piecpadsmit darbības gadu laikā "NNVT" terminālis, kas tika būvēts konteineru pārkraušanai, pārtapis par lielu daudzfunkcionālu centru. Mēs nesēžam uz vietas, gaidot konteinerlīniju atvēršanu, bet strādājam dažādos virzienos – ar ģenerālkra-

vām, smagajām, lielpasūtītām kravām, projektkravām, pārkraujam lauksaimniecības mašīnas un riteņtehniku. Šogad Ventspils ostā un mūsu terminālī ir pārkrauti katepilāri – milzīgas kravas automašīnas, ko izmanto kalnrūpniecībā. Mašīnas saņemām ar kuģiem demontētā veidā un uzkrāvēm uz dzelzceļa platformām, kas nosūtītas uz Sibīriju. Papildu platību pēc "Ventplac" aiziešanas izmanto-



jam riteņtehnikas – Baltkrievijas kravas mašīnu MAZ, traktoru "Belarusj", kombainu novietošanai. Otrā gadu strādājam ar metāliem, ko caur Ventspili ved no Eiropas uz Krieviju un Baltkrieviju. Kravu īpašnieki ir ieinteresēti metāla pārkraušanas apjomus caur Ventspili palielināt, diemžēl tam trūkst noliktavas telpu. Jauna noliktava vajadzīga arī tam, lai zem jumta pārkrautu konteinerkravas (no noliktavas konteineros un otrādi). Mēs ļoti ceram, ka, attīstoties rūpnieciskajām ražotnēm Ventspilī, mūsu terminālī pieaugs vietējo kravu, tostarp arī konteineru, apjoms.■

SADARBĪBAS LĪGUMS AR ODESAS JŪRAS TIRDZNICĪBAS OSTU

2013. gada 14. un 15. martā Ventspils brīvdostas pārvaldes pārstāvji Valsts prezidenta Andra Bērziņa oficiālās vizītes sastāvā piedalījās Ukrainas un Latvijas biznesa forumā. Tā ietvaros 15. martā tika parakstīts sadarbības līgums starp Odesas tirdzniecības ostu un Ventspils brīvdostas pārvaldi. Ostas plāno sadarboties kravu apgrozījuma veicināšanā, tai skaitā informācijas apmaiņā par kravu veidiem un apjomiem; savstarpējā loģistikas attīstībā, īpaši konteineru vilciena "Zubr" maršruta popularizēšanā; kravu pārvadājumu piesaistē, aktīvi iesaicot loģistikas un kuģošanas kompānijām izmantot otras puses ostu konteineru un citu kravu pārvadājumiem; informācijas un pieredzes apmaiņā saistībā ar ostu izbūvi un attīstību, moderno tehnoloģiju un aprīkojuma izmantošanu; rūpniecības attīstības veicināšanā.■

UZZIŅAI

Odesas osta ir viena no lielākajām Melnās un Azovas jūras ostām, tā atrodas Melnās jūras ziemeļrietumu daļā un jau kopš sendienām bijusi nozīmīgs punkts Austrumu – Rietumu tirdzniecības ceļā. Odesas osta pēc kravu apgrozījuma ir lielākā osta Ukrainā un lielākā pasažieru pārvadājumu osta Melnajā jūrā.

VENTSPILS OSTĀ TĪRĪS GRUNTI

Ventspils ostas piesārņoto grunti tīrīs ar Latvijā izstrādātu mikrobioloģijas tehnoloģiju piesārņojuma attīrīšanai, pilsētas informācijas portālu Ventspils24.lv informēja AS "BAO" pārstāvis Māris Sproga.

Piesārņojuma attīrīšanai izmantos inovatīvu, bioloģiski noārdōšu grunts mazgāšanas līdzekli. AS "BAO" kopā ar "LNK Industries" un citiem sadarbības partneriem uzvarējusi Ventspils brīvdostas izsludinātajā konkursā "Ventspils brīvdostas 1. moliņa demontāža". Pasūtījuma kopējā summa ir 4,16 miljoni latu, un projekta ietvaros plānots attīrīt vairāk nekā 28 000 kubikmetru ar naftas produktiem piesārņotas grunts.

"Šī ir īpaša, Latvijā izstrādāta mikrobioloģijas tehnoloģija piesārņojuma attīrīšanai, ko "BAO" plāno piedāvāt arī globālā tirgū. Galvenais ieguvums no bioloģiski sadalāma mazgāšanas līdzekļa izmantošanas ir efektīvāka un vieglāka notekūdeņu attīrīšana, kas rodas grunts mazgāšanas procesā," norāda Sproga.■

JŪRĀ NEITRALIZĒ AVIĀCIJAS BUMBU

Ventspils ostas jaunā sauskrauvu termināļa būvlaukumā atrasto 500 kilogramu smago Otrā pasaules kara bumbu NBS atminētāji veiksmīgi neitralizējuši jūrā. Otrā pasaules kara krievu aviācijas bumba atradusies Ventā starp abiem tiltiem aptuveni četru metru dziļumā.■

KARAKUĢI VENTSPILĪ

No 7. līdz 10. jūnijam Baltijas jūrā norisinājās vienas no lielākajām jūras militārajām mācībām "Baltops 2013", kurās piedalījās 35 karakuģi no 13 dažādām valstīm. Saskaņā ar noteikto starptautisko jūrniecības militāro procedūru un etiķeti 7. jūnijā karakuģu komandieri devās pieklājības vizītē uz Ventspils pilsētas domi, kur tikās ar Ventspils pilsētas domes priekšsēdētāja vietnieku Didzi Ošenieku.■



NESABOJĀT LIEPĀJAS OSTAS LABO SLAVU

2012. gadā Latvijas ostas piedzīvoja lielu lēcienu kravu apjoma ziņā, bet jo īpaši liels tas bija Liepājas ostai. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Gundars Krieviņš: "Plānojot 2013. gadu, apzinājāmies, ka mums neizdosies atkārtot iepriekšējā gada rekordu, bet pēc apstiprinātā biznesa plāna esam strādājuši. Ir patīkami, ka iepiļānoto esam izpildījuši. Varam būt gandarīti par apstrādāto kravu apjomu." Par paveikto un iecerēm stāsta LSEZ pārvaldnieks **GUNDARS KRIEVIŅŠ**.

Runājot par likumdošanas jautājumiem, jāteic, ka šis ir bijis diezgan sašpringts gads. No valdības puses nāk iniciatīvas mainīt esošo likumdošanu, ko ne vienmēr var apsveikt un ar ko ne vienmēr var būt apmierināti ostinieki. Ostinieki tiešām ir visai bažīgi, jo īsti nezina, ko nesīs jaunās likumdošanas izmaiņas. Arī klienti uzdod jautājumus, klienti ir neziņas mākti par nākotni. Kad, kas un kā tiks mainīts – lūk, jautājumi, uz kuriem pagaidām nav skaidras atbildes. Un tas ir ļoti bīstams signāls.

Savukārt pozitīva tendence ir klientu un kravu īpašnieku interese gan par Liepājas ostu, gan pārējām Latvijas ostām. Tas, ka investori plāno projektus Latvijas ostās, ir viens no būtiskākajiem jautājumiem, kas, neskatoties uz dažādām izmaiņām nacionālajā likumdošanā un Eiropas Savienības regulās,



ļauj ar cerībām un pārliecību raudzīties nākotnē. Mēs strādājam ar saviem klientiem un sasniedzam iespējami labāko rezultātu.

OSTAS PADZIĻINĀŠANA

Esam parakstījuši līgumu par ostas padziļināšanas projekta fināla rezultātiem un domājam, ka līdz 2014. gada beigām Liepājas osta sasniegs plānoto 12 metru dziļumu, kas nozīmē, ka mierīgi varēsim strādāt ar *hadymax* tipa



kuģiem un nepilni uzkrautiem *panamax* kuģiem. Tomēr ar to ostas padziļināšanas darbi nebeigsies, jo Liepājas ostā ir divi termināļi, kas vēlas strādāt ar *panamax* kuģiem, tāpēc mūsu mērķis ir sasniegt tādu ostas dziļumu, lai mēs to spētu nodrošināt.

Kad strādājām pie esošā ostas padziļināšanas projekta, un tas bija uzsāks jau krietni sen, uzņēmēji vēl nebija gatavi strādāt ar *panamax* kuģiem. Tagad viss mainījies, tāpēc arī mēs, kad ostas uzņēmēji reāli parāda, ka spēj sasniegt sešu septiņu miljonu tonnu kravu apstrādi, esam sev izvirzījuši jaunu mērķi – turpināt ostas padziļināšanu.

SADARBĪBAS PARTNERI

Liepājas osta ir interesanta tranzīta virzienam uz rietumiem, un tas nozīmē, ka mēs pārsvarā strādājam ar Krievijas un Kazahstānas partneriem, kuri eksportē savu produkciju uz Eiropu. Šajā virzienā arī nākotnē turpināsim strādāt,



bet būtu priecīgi, ja kravu kustība notiktu abos virzienos, kas gan nav panākams tik ātri, kā visiem gribētos. Reāli, protams, pārsvarā tiek apstrādātas Krievijas kravas, un Krievijas partneri Liepājas ostas termināļos iegulda savus līdzekļus, tāpēc esam droši, ka kravu plūsma neapstāsies. Pēdējie četri gadi ir parādījuši, ka ar saviem austrumu partneriem sapro-

tamies pietiekami labi, tāpēc nav pamata apšaubīt viņu uzticamību. Esam pārliecināti, ka šis ir stratēģiski pareizs darbības virziens, kas vismaz tuvākos desmit gadus būs aktuāls.

Runājot par prāmjiem un prāmju biznesu, Liepājas ostu visvairāk interesē Skandināvija un citas Eiropas valstis. Lielā prāmju kompānija "Stena Line" ir

ienākusi Liepājas ostā, un tagad tiek aktīvi diskutēts par biznesa paplašināšanas iespējām. Uzskatu, ka mēs spējam nodrošināt to servisa līmeni, ko viņi vēlas, tāpēc turpmākā sadarbība iezīmējas pozitīvi. Domājot par automašīnu tranzīta attīstību, Liepāja ir viens no atslēgas punktiem. Nepieciešamības gadījumā varam operatīvi pāradresēt kravu uz Klaipēdas ostu, un otrādi, un tā ir Liepājas ostas priekšrocība. Runājot par prāmju jautājumiem, nenoliedzami, tieši Klaipēdu uzskatām par saviem partneriem. Ja runājam par citām kravām, tad Klaipēda ļoti aktīvi strādā Baltkrievijas virzienā, bet mums ir nedaudz citāds loģistikas tīkls, tāpēc vienmēr nevajadzētu cīnīties pret kaut ko, ir jāmeklē sadarbības iespējas.

ĀRĒJAIS SPIEDIENS UN IEKŠĒJĀ KONKURENCE

Latvijā ostu nozari zināmā mērā varētu uzskatīt par nacionālo nozari, kurā pietiekami lielā skaitā strādā mūsu pašu uzņēmēji, tāpēc nekādā ziņā nevaram atbalstīt to politiku centienus, kuri vēlas mūsu ostas pārdot ārvalstu uzņēmējiem. Tranzīta nozare Latvijā ir pietiekami spēcīga, lai pati varētu sekmīgi strādāt. Tomēr šķiet, ka kādu laiku visi bija nedaudz atslābuši, un pieprasītās izmaiņas ostu likumdošanā atmodināja ne tikai ostniekus, bet arī Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomi (LOTLP) un citas profesionālās asociācijas. Tranzīts ir peļņu nesoša nozare, tāpēc tās tālākai attīstībai jāvelta maksimāli liela uzmanība. Tieši LOTLP vajadzētu būt tai institūcijai, kas gan analizē likumdošanas grozījumu plusus un mīnus, gan arī spēj argumentēt visus par un pret. Un tieši tiem uzstādījumiem, ko akceptējusi LOTLP, vajadzētu būt pamatam, kas jārespektē citām institūcijām jautājumos par Latvijas tranzīta un ostu darbību šodien un nākotnē.

Joprojām notiek diskusijas par to, cik lielo ostu pārvaldēm vajadzētu būt Latvijā – vienai vai trijām, tomēr nevajadzētu aizmirst galveno un svarīgāko jautājumu – Latvijas kopējo stratēģiju ostu un tranzīta politikas jomā. Ārvalstnieku skatījumā mēs esam Latvijas tranzīts, mūs uztver kā vienu ostu, lai gan paši dalāmies Rīgas, Ventspils, Liepājas un visās pārējās ostās, tāpēc Latvijas iekšienē nebūtu pareizi mūsu ostām savā starpā konkurēt. Jāskatās



no politikas augstumiem – tā ir viena nozare. Diemžēl ostu starpā ir stipri vien jūtama iekšējā konkurence, tāpēc Liepājas osta cenšas skatīties uz tām preču grupām, kas, iespējams, ir mazāk interesantas abām pārējām mūsu ostām, nu, kaut vai lauksaimniecības produktu pārkraušana. Intereses saskaras un krustojas, bet darbam un attīstībai šāda iekšēja konkurence nav labvēlīga. Ja mēs savā lielajā politikā varētu atrast kādus kompromisus, ieguvēji būtu visi. Pašlaik Liepājas osta labi sadarbojas ar Rīgas ostas termināļiem, varbūt mazāk ar Ventspili, bet esmu pārliecināts, ka kopīgus saskares punktus esam atraduši. Varbūt krīze mums visiem nāca par labu, jo daudzas lietas nācās revidēt. Visiem bija kādas problēmas un grūtības, un krīzes apstākļos bija vieglāk savā starpā diskutēt par šīm problēmām un kopīgi meklēt risinājumu. Laikam jau cilvēkiem Latvijā ir vajadzīgas barikādes, lai apvienotu savus spēkus.

LSEZ STRATĒGIJA

LSEZ pilnīgi dabiski notiek paaudžu maiņa, un tas ir normāls un pozitīvs process. Kapteiņdienestā, kas pārzina un atbild par kuģošanas drošību, paaudžu maiņa jau sekmīgi notikusi. Tur tagad strādā jauni speciālisti, kas no vecākajiem kolēģiem pārņēmuši pieredzi, kurai pievieno savas profesionālās zināšanas, un tas dod labus rezultātus. Arī LSEZ pārvaldē nedaudz esam mainījuši stratēģiju. Pati administrācija vairāk strādā ar projektiem, kas prasa starptautisku redzējumu un pieredzi darbā ar ārvalstu uzņēmējiem, kuri realizē projektus ostās. Šajā darbā ļoti labi noder jaunu cilvēku izaicinājums, tas, ka viņi ir gatavi strādāt, braukt komandējumos uz jebkuru pusi un,



galvenais, kā mērķi redzēt iespēju piesaistīt dažādus Eiropas projektus. Šis ir ļoti piemērots brīdis, lai dotu iespēju jauniem un labi izglītotiem cilvēkiem realizēt savas zināšanas un spējas LSEZ interesēs. Un mums ir šādi labi sagatavoti speciālisti, jo Liepājas dome jau pirms vairākiem gadiem izvirzīja mērķi piesaistīt jaunos speciālistus un piedalīties arī viņu tālākizglītošanās, vislielāko uzsvaru liekot uz ekonomikas un biznesa izglītību. Šāda politika ir attaisnojusies, jo, pateicoties labi sagatavotiem projektiem, Liepājai ir izdevies veiksmīgi piesaistīt Kohēzijas fonda līdzfinansējumu ostas padziļināšanai, autoceļu sakārtošanai, Karostas kanāla



attīrīšanas projektam. Esam izmantojuši ES naudu maksimāli, tik lielā apmērā, kādā vien varam segt līdzfinansējuma daļu. Katrā ziņā mēs esam izmantojuši visas iespējas, kas mums ir dotas.

Liepāja kādreiz bija zāgmateriālu osta, pašlaik šīs kravas vairāk tiek apstrādātas Rīgas ostā, bet esam pārliecināti, ka tās atgriezīsies Liepājā, osta ir gatava apkalpot visu veidu kokmateriālu kravas. Protams, arī Latvijas lauksaimnieku saražoto produkciju, īpaši graudus.

2014. gadā mūs gaida lieli darbi. Jāpabeidz padziļināšanas projekts un vismaz vienam no diviem tukšajiem zemes gabaliem Liepājas ostā jāsaskata attīstības vīzija. Protams, jābūt gataviem nākamajai ES fondu finansējuma sadalei, lai varētu realizēt mola vai viļņlauža rekonstrukciju. Tā kā esam piedziņvojuši "Liepājas metalurga" krahu, viens gads Liepājas pilsētai būs problemātisks, bet mēs ceram, ka rūpnīca ja ne ar šiem, tad citiem akcionāriem darbību turpinās. Mūsu uzdevums ir nesabojāt tās iestrādes, kas mums ir bijušas ar vienu no lielākajiem Liepājas ostas stividoriem – LSEZ AS "Liepājas osta LM", kas ir "Liepājas metalurga" meitas uzņēmums. Neskatoties uz problēmām, "Liepājas osta LM" sekmīgi turpina darbu. Mūsu pienākums ir nesabojāt Liepājas ostas labo slavu.■

Uzklausīja Anita Freiberga

LIEPĀJAS OSTAS ZIŅAS

AMATPERSONU ROTĀCIJA



Vilnis Vitkovskis.



Jānis Lapiņš.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldē notikusi amatpersonu rotācija, kā arī izveidots jauns amats attīstības un investīciju projektu vadībai. Reorganizēta Mārketinga un investīciju daļa, atsevišķi nodalot mārketinga un investīciju vadības funkcijas. Mārketinga daļu turpinās vadīt Ivo Koliņš, bet par investīciju un attīstības projektu vadību turpmāk atbildēs Liepājas domes deputāts Vilnis Vit-

kovskis, kurš pirms ievēlēšanas Liepājas domē vadīja pašvaldības Attīstības pārvaldi, līdz ar to ir atbilstošs amatam, uzskata LSEZ pārvaldnieks Guntars Krieviņš. Liepājas SEZ pārvaldnieka vietnieks ostas jautājumos Aivars Boja devies pensijā, un viņa vietā stājies Jānis Lapiņš, kurš līdz šim SEZ pārvaldē ir vadījis vairākus attīstības projektus.■

ATKLĀTA JAUNA PRĀMJU LĪNIJA

16. septembrī svinīgi atklāja prāmjū līniju Zasnica (Vācija) – Baltijska (Krievija) – Liepāja (Latvija) – Ustjluga (Krievija). Tās operators BFI ir saistīts ar Krievijas dzelzceļu, ģenerālaģents ir privātkompānija SIA "Alfastar", bet stividoru pakalpojumus sniedz LSEZ SIA "Terrabalt". Pagaidām prāmis Liepājas ostā ienāk pirmdienas rītā ceļā no Vācijas, bet plānots, ka nākotnē tas pietās Liepājas ostā, arī braucot pretējā virzienā, kas varētu notikt ceturtdienās. Tie



plānots arī līnijā uzlikt vēl vienu prāmi. Liepājas ostā prāmjū satiksmē ir ļoti draudzīgi nosacījumi un noteikta salīdzinoši simboliska ostas maksa.

Liepājas domes un LSEZ valdes priekšsēdētājs Uldis Sesks: "Pieaug Liepājas un tās ostas nozīme kravu pārvadājumos starp divām lielvalstīm – Krieviju un

Vāciju. Tā ne tikai būs iespēja pārvadāt dažādas kravas austrumu un rietumu virzienā, bet liepājnieki varēs arī plašāk izmantot prāmjā satiksmi."

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš: "Liepājas osta jau no savas darbības atjaunošanas pagājušā gadsimta deviņdesmito gadu sākumā prāmjū satiksmi bija noteikusi par vienu no prioritātēm. Ro-ro kravas dod stabilu pienesumu ģenerālkraavu grupā. Esam gandarīti, ka tagad Liepājas ostā ienāk vēl viena prāmjā līnija, kas atklāj arī Krievijas virzienu. Kompānijas "Terrabalt" kapacitāte ir pietiekama, lai apkalpotu šo un vēl citas līnijas. Liepājas ostai tas noteikti nodrošina plašāku atpazīstamību."

SIA "Alfastar" valdes priekšsēdētājs Valērijs Onackis: "Esam gandarīti, ka ir izdevies pozitīvi un ātri atrisināt visus jautājumus, lai prāmjā līnija savā maršrutā iekļautu Liepājas ostu. Sastapām šeit īstu biznesa atmosfēru un atbalstu gan no stividoriem – kompānijas "Terrabalt", gan Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes, gan pašvaldības. Interese no kravu īpašniekiem un pārvadātājiem ir liela, ko veicina arī izmaiņas Krievijas likumdošanā."

LSEZ SIA "Terrabalt" valdes loceklis Āris Ozoļiņš: "Kompānija domā par attīstību, un tas ir galvenais virzītājspēks. Jaunā prāmjā līnija Zasnica – Baltijska – Liepāja – Ustjuga ir jauns izaicinājums.



UZZIŅAI

Prāmis "Petersburg" Liepājas ostā piestāj pie LSEZ SIA "Terrabalt" 46. piestātnes. Prāmis ir 190 metrus garš, tā ietilpība ir 1570 kravas linijmetru un tas var uzņemt ne tikai kravas treilerus, bet arī dzelzceļa vagonus. Uz prāmjā ir arī 110 pasažieru vietu. Līdz šim no Liepājas ostas uz Trāvemindi (Vācija) kursēja divi prāmjū operatora "Stena Line" prāmjī, kas nodrošina četras ienākšanas reizes nedēļā. Kā iepriekš norādījis Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš, Liepājas ostai vienmēr ir bijis svarīgi nodrošināt prāmjū satiksmi, un līdz ar to ir elastīga un draudzīga ostas maksu cenu politika. Prāmjū līnijas dod ne tikai kravas un iespēju pasažieriem pārvietoties, bet arī atpazīstamību.

Sadarbojoties ar līnijas aģentu kompāniju "Alfastar", ceram palielināt kravu apgrozījumu un iegūt jaunas kravas. Tāpat ir nopietni signāli, ka jaunu līniju atvērs arī otras līnijas operators "Stena Line" Skandināvijas virzienā. Viss ir vērst uz attīstību."

Līdz šim no Liepājas ostas kursēja divi prāmju operatora "Stena Line" prāmji līnijā uz Trāvemindi Vācijā, nodrošinot četras ienākšanas reizes nedēļā. ■

JAUNS OSTAS PADZIĻINĀŠANAS KONKURSS

Kā liecina paziņojums iepirkumu uzraudzības biroja mājas lapā, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas (SEZ) pārvalde izsludinājusi konkursu par brīvostas akvatorijas padziļināšanu. Konkursa nolikumā minētā prognozētā līgumcena ir 7,5 miljoni latu. Darbus plānots sākt 2013. gada 3. jūnijā un pabeigt līdz 2014. gada 30. jūnijam.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde 2012. gada maijā lauza līgumu ar Beļģijas kompāniju "Dredging International N.V." par Liepājas ostas padziļināšanas darbiem. To darīt LSEZ pārvalde izšķirās pēc "Dredging International N.V." paziņojuma, ka kompānija turpinās ostas padziļināšanas darbus, ja tiks palielināta cena par viena kubikmetra grunts izcelšanu.

Liepājas ostas padziļināšana ir Eiropas Savienības Kohēzijas fonda atbalstīts projekts, kura līdzfinansējums sasniedz 75% no kopējām izmaksām, un Liepājas SEZ vēsturē tās ir lielākās investīcijas ostā – 27 miljoni latu.

Projekta mērķis ir uzlabot un sakārtot Liepājas ostas infrastruktūru, nodrošinot Transeiropas transporta tīkla (TEN-T) infrastruktūras attīstību un pilnvērtīgu noslodzi, kā arī uzlabot kuģošanas drošību ostā un nodrošināt kuģu maksimāli drošu piekļuvi ostai no jūras puses. ■

ZINĀMS OSTAS PADZIĻINĀŠANAS PROJEKTU KONKURSA UZVARĒTĀJS

Liepājas SEZ pārvaldes sabiedrisko attiecību speciāliste Līga Ratniece-Kadeģe: "LSEZ pārvalde par šā gada 2. martā izsludinātā Liepājas ostas padziļināšanas projektu konkursa uzvarētāju no četriem pretendentiem atzinusi "STRABAG Wasserbau GmbH" (iepriekš "Josef Möbius Bau – GmbH"). Iesniegtais piedāvājums atbilda visām konkursa nolikuma prasībām un piedāvāja zemāko cenu. Piedāvātā līgumcena bez pievienotās vērtības nodokļa ir 10 330 897,39 latu. Ja visas turpmākās procedūras ritēs bez aizķeršanās, tad padziļināšanas darbus varētu pabeigt 2014. gada vasarā." ■

PARAKSTĪTS LĪGUMS PAR KAROSTAS KANĀLA ATTĪRĪŠANU

2013. gada 13. februārī Liepāja piedzīvoja vēsturisku mirkli – tika parakstīts līgums par piesārņotā Karostas kanāla attīrīšanas darbiem. Projektu realizēs Nīderlandes SIA "Boskalis International B.V." un Latvijas SIA "Skonto Būve" kopuzņēmums – pilnsabiedrība "SB&B".

ES Kohēzijas fonda atbalstītā projekta "Vēsturiski piesārņotas vietas Liepājas ostas Karostas kanāla attīrīšana" kopējās izmaksas ir 12 099 900,68 latu.

SIA "Skonto Būve" projektu vadītājs Juris Pētersons: "Darbu veikšanai esam izveidojuši pieredzējušu profesionāļu komandu, un konkursā mums izdevās uzvarēt ar konkurētspējīgāko piedāvājumu un zemāko cenu pasūtītājam."

Projekta ietvaros ir paredzēta Karostas kanāla attīrīšana, savācot piesārņotos nogulumus no kanāla gultnes un deponējot tos iepriekš izveidotajā nogulumu apglabāšanas vietā Karostas kanāla austrumu galā.

Projekta ietvaros tiks likvidēts piesārņojums 780 000 kvadrātmetru lielā platībā, kas ļaus uzlabot vides kvalitāti Liepājas ostā. Projektam būs pozitīva ietekme arī uz Baltijas jūru kopumā, jo tiks samazināts jūras piesārņošanas risks.

HELCOM Karostas kanālu noteikusi par vienu no deviņām vispiesārņotākajām teritorijām Latvijā.

Liepājas mērs Uldis Sesks: "Ilgstoša militārās bāzes klātbūtne un piesārņojums, ko pēc aiziešanas atstāja padomju armija, ir padarījuši Karostas kanālu par vienu no Latvijas piesārņotākajām vietām. Par to tuvējā mikrorajona iedzīvotājiem tiek atgādināts ik reizi, kad kanālā ienāk kāds lielāks kuģis un ar dzenskrūvēm sakuļ ūdeni kanāla dziļēs, paceļot arī pirms gadu desmitiem dzelmē nogremdētos ķīmiskos atkritumus. Tagad parakstītais līgums dod pamatu apgalvot, ka jau pavisam drīz tā būs pagātne – kanāla attīrīšana ļaus novērst ne tikai



UZZIŅAI

Karostas kanāls ir 20. gadsimta sākumā mākslīgi veidota būve, kas no 1945. līdz 1994. gadam bija slēgta militāra teritorija ar kopējo platību 874 897 m², tai skaitā attīrāmā platība ir 780 000 m². Militārās bāzes darbība ir atstājusi paliekošu ietekmi uz teritoriju.

potenciālu ekoloģisku bīstamību, kas ar gadiem būtu tikai pieaugusi, bet arī uzlabot Karostas mikrorajona iedzīvotāju dzīves kvalitāti.”

LSEZ pārvaldnieks Guntars Krieviņš: “Karostas kanāla sanācijas projekts ir ilgi gaidīts. Jau pagājušā gadsimta 90. gados problēma tika apzināta un pētīta, lai rastu labāko risinājumu un veiksmīgi likvidētu Padomju Savienības militāristu atstāto mantojumu – vides piesārņojumu. Karostas kanāla grunti var atrast gandrīz vai visus Mendeļejeva tabulas ķīmiskos elementus. Saskaņā ar projektu piesārņotā grunts tiks noglabāta Karostas kanāla austrumu galā aiz rievsienu. Kanāla sanācijas projekts ļaus nākotnē attīstīties ostas kompānijām, kas strādā Karostas kanālā, jo, kamēr nav likvidēts vides piesārņojums, nekādi būvniecības un rekonstrukcijas darbi nav atļauti.”■

ATBRĪVOS KAROSTAS KANĀLU

Pēc veiktajiem testiem ir sākta Karostas kanāla magnetomtriskā uzmērīšana, lai noteiktu, cik daudz un kādi metāla priekšmeti atrodas kanāla dūņu slānī un uz grunts. Tas ir kārtējais plānotais solis, lai atbrīvotu Karostas kanālu no padomju militāristu atstātā piesārņojuma. Darbi notiek ES Kohēzijas fonda projekta “Vēsturiski piesārņotas vietas Liepājas Karostas kanāla projektēšana un sanācijas darbi” ietvaros. Darbus veic pilnsabiedrība “SB&B”, kas iesniedza visām konkursa nolikuma prasībām atbilstošu piedāvājumu par viszemāko cenu. Pilnsabiedrību “SB&B” veido SIA “Skonto Būve” un Nīderlandes kompānija “Boskalis International B.V.”. Projekta kopējās izmaksas ir 12 099 900,68 latu ar PVN.



Karostas kanāls ir mākslīga būve, kas izveidota 20. gs. sākumā. Helsinku Komisija Karostas kanālu ir noteikusi par vienu no deviņām vispiesārņotākajām teritorijām Latvijas Republikā. Projekta ietvaros ir paredzēta Karostas kanāla gultnes attīrīšana, savācot piesārņotos nogulumus no kanāla gultnes un depozējot tos iepriekš izveidotajā nogulumu apglabāšanas vietā kanāla austrumu galā. Īstenojot projektu, tiks likvidēts piesārņojums 780 000 m² platībā, kā rezultātā uzlabosies vides kvalitāte Liepājas ostā. Projektam būs pozitīva ietekme arī uz Baltijas jūru kopumā – tiks samazināts Baltijas jūras piesārņošanas risks.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes Mārketinga un investīciju daļas vadītājs Ivo Koliņš:

“Darbi ir uzsākti, un projekts straujiem soļiem virzās uz priekšu. Pašlaik notiek izpēte un tehniskā projekta izstrāde. Kad šīs abas lietas būs pabeigtas, varēs sākties reāla piesārņoto dūņu izcelšana. Pārsteigumi noteikti var būt, jo piecdesmit gadu tā bija slēgta militāra teritorija, par kuru mums nebija nekādas informācijas. Mēs apzināmies, ka var būt pozitīvi pārsteigumi saistībā ar kultūrvēsturisko mantojumi, tāpat arī negatīvi, kā, piemēram, sprādzienbīstami priekšmeti, kas var būt saglabājušies gan no Otrā pasaules kara, gan no padomju laikiem. Jebkura situācija tiks risināta, bet šobrīd ir pārāgri kaut ko prognozēt.”

“SB&B” projekta vadītājs Rihards Kalniņš: “Projekts ir gandrīz gatavs, lai to iesniegtu pasūtītājam saskaņošanai. Paralēli turpinām detalizētu izpēti Karostas kanālā. Esam sākuši magnetometriskos mērījumus, lai noteiktu, cik daudz un kādi metāla objekti atrodas kanālā. Lai varētu atrast un identificēt metāla priekšmetus, nepieciešami precīzi mērījumi, un tas prasa daudz laika. Pēc pirmo datu saņemšanas tiks lemts par tālākām darbībām. Ja būs teritorijas, kur šādu priekšmetu nav, sāksim veidot urbumus, lai noteiktu dūņu slāņa biezumu un varētu sākt aprēķināt piesārņoto dūņu daudzumu. Paralēli izstrādāsim priekšmetu izcelšanas projektu.”■

“LIEPAJA BULK TERMINAL” INVESTĒ BERAMKRAVU APSTRĀDES IEKĀRTĀS

2013. gada 10. decembrī Liepājas ostā ar velkoņu palīdzību ieveda līdz šim lielāko kuģi “Flag Tom”, kura garums ir 229 m, platums 38 m, bet kravnesība 90 000 tonnu, pavēstīja Liepājas SEZ pārvaldes sabiedrisko attiecību speciāliste Līga Ratniece-Kadeģe.

Kā uzsvēra Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs, pateicoties Liepājas ostas padziļināšanai, kuģu ceļi ir kļuvuši ne tikai dziļāki, bet arī platāki, kas ļauj ievest arvien lielākus kuģis un dod iespēju ietaupīt laiku un līdzekļus.

Panamax klases kuģa “Flag Tom” ievēšana Liepājas ostā bija



izaicinājums, gan kapteiņdienestam, gan ločiem, turklāt spēcīgās rudens vētras ir izveidojušas smilšu sanesumus. Lielā kuģa ieviešana notika sekmīgi, un tas tika pietauvots pie ostas 51. piestātnes, ko apsaimnieko LSEZ SIA "Liepāja Bulk Terminal".

Plānots, ka "Flag Tom" uzņems aptuveni 32 tūkst. tonnu Latvijas un Lietuvas graudu. Vidēji diennaktī var iekraut aptuveni 10 tūkst. tonnu, ja vien netraucē lietus un spēcīgs vējš.

Termināļa "Liepāja Bulk Terminal" direktors Juris Matvejevs pastāstīja, ka terminālis īsteno ilgtermiņa attīstības programmu – ir izbūvētas divas piestātnes, noliktavas, turpinās vēl vienas noliktavas izbūve un jaunas iekraušanas iekārtas uzstādīšana. Tas ļauj pieņemt un iekraut lielus kuģus, kas ir izdevīgi, gan kravas īpašniekam, gan stividorkompānijai. Decembris solās būt aktīvs, jo jau 16. decembrī plānots vēl viens *panamax* klases kuģis.

LSEZ SIA "Liepāja Bulk Terminal" tāpat kā citas ostas kompānijas ar nepacietību gaida ostas padziļināšanas darbu pabeigšanu, ko plānots paveikt nākamgad. Tas dotu iespēju palielināt maksimālo pieļaujamo kuģu iegrimi līdz 11 m un pat pat nedaudz vairāk, bet lielajos kuģos varētu iekraut pilnu kravu.

Lai paātrinātu beramkravu iekraušanu kuģos, LSEZ stividorkompānija "Liepāja Bulk Terminal" par 590,7 tūkstošiem latu iegādājusies jaunu lauksaimniecības beramkravu iekraušanas iekārtu. Uzņēmuma izsludinātajā konkursā uzvarēja Lietuvas kompānija "UAB Algama". Konkursā piedāvājumu bija iesniedzis arī Latvijas lauksaimniecības mašīnu, iekārtu un piederumu vairumtirgotājs "Agro proff".■

"LIEPĀJAS OSTA LM" UZVAR TIESĀ

Administratīvā apgabaltiesa pēc uzņēmuma "Liepājas osta LM" pieteikuma atcēlusi Valsts ieņēmumu dienesta (VID) 2010. gada lēmumu par papildu 19,9 miljonu latu nodokļu un soda naudas maksāšanu budžetā. Uzņēmums vērsās tiesā, jo uzskatīja, ka VID nepamatoti līcis maksāt PVN par kravām, kas nepieder "Liepājas osta LM", bet gan to saņēmējiem – ārvalstu uzņēmumiem.

Papildus maksāšanai budžetā uzņēmumam "Liepājas osta LM" aprēķināti 11,06 miljoni latu pievienotās vērtības nodokļa, 3,34 miljoni latu nokavējuma naudas un 5,53 miljoni latu soda naudas.

VID 2010. gadā ar diviem lēmumiem bija noteicis uzņēmumam "Liepājas osta LM" papildu maksājumus budžetā – 47 276 latus PVN, nokavējuma naudas un soda naudas, kā arī 19,9 miljonus latu PVN, nokavējuma naudas un soda naudas.■

KRAVAS LIEPĀJAS OSTĀ

Liepājas SEZ pārvaldes Investīciju un mārketinga daļas vadītājs Ivo Koliņš: "2012. gadā Liepājas osta uzrādīja rekordaugstu kravu apgrozījumu un saņiedza lielāko pieaugumu starp Baltijas valstu ostām – 53%. Kravas nāca, un Liepājas osta kopā ar ostas stividorkompānijām varēja tās ātri un kvalitatīvi apstrādāt. Bijām tam gatavi. Šobrīd strādājam, lai pabeigtu ostas padziļināšanu un attīstītu dzelzceļa pievedceļus. Šā gada pirmajā pusgadā kravu apgrozījums Liepājas ostā ir samazinājies, un tas ir loģiski. Gan šogad, gan pagājušajā gadā lielāko kravu īpatsvaru veidoja lauksaimniecības produkcija. Diemžēl 2012. gadā raža Krievijā un Vidusāzijā bija zemāka par vidējo, kas ievērojami samazina arī graudaugu eksportu, un tas, protams, ietekmē arī Liepājas ostas darbību. Kravu apgrozījumu ietekmē arī akciju sabiedrības "Liepājas metālurģ" problēmas.

Tradicionāli lielākais īpatsvars saglabājas beramkravām – 53,2%, kam seko ģenerālravām – 37,6% un lejamkravām – 9,2%, kas ir nedaudz vairāk, nekā iepriekš.

Beramkravu grupā lielāko daļu veidojusi labība, labības produkti un būvmateriāli (cements). Ģenerālravām grupā stabila bijusi *ro-ro* kravu plūsma, ko nodrošina regulārā prāmja līnija Liepāja – Trāvēminde (Vācija). Sadarbojoties prāmja līnijas operatoram "Stena Line" un Liepājas ostas stividorkompānijai LSEZ SIA "Terrebalt", veiksmīgi tiek nodrošināta *ro-ro* kravu plūsma, kas apliecina, ka prāmja līnija ir nostabilizējusies un var domāt par jaunu prāmju līniju attīstīšanu, piemēram, Zviedrijas virzienā."■

SUMINA SAKOPTĀKOS LIEPĀJAS OSTAS UZŅĒMUMUS

17. jūlijā Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes vadība sveica 2013. gada sakoptākos Liepājas ostas uzņēmumus. Speciāli izveidota žūrija izvērtēja ostas uzņēmumu teritorijas un par sakoptāko atzina LSEZ SIA "Kolumbija Ltd". Atzinības rakstus un piemiņas balvas – stikla mākslinieces Ivetas Brences darinātus stikla kuģīšus saņēma LSEZ SIA "Kolumbija Ltd", SIA "Cemex", LSEZ SIA "Terrabalt", LSEZ SIA "Baltic Transshipment Center" un LSEZ AS "Liepājas osta LM".

Sveicot uzvarētājus, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš atzina, ka ir svarīgi gādāt, lai vide ostas uzņēmumos būtu sakopta, un ir prieks par katru uzņēmumu, kas rūpējas par teritorijas labiekārtošanu, atpazīstamību un vides objektiem. Katra sakārtota un glīta teritorija ir stimuls censties arī pārējiem.



Konkursa uzvarētājas LSEZ SIA "Kolumbija Ltd" fasādi tagad rotā goda plāksne – "Sakoptākais Liepājas ostas uzņēmums 2013".

LSEZ SIA "Kolumbija Ltd" valdes loceklis Igors Krupņiks: "Mums ir ļoti svarīgi, kāda vide ir uzņēmumā, kurā cilvēki pavada lielu daļu

sava laika. Svarīgi, lai ikviens uzņēmuma darbinieks šeit justos labi, lai patīkami būtu arī viesiem, lai teritorija būtu tīra, sakārtota, glīta. Tas rada labu noskaņojumu un veicina arī higiēnas un kārtības ievērošanu katrā darbavietā. Nevar ražot kvalitatīvu produkciju nesakoptā vidē. Protams, ļoti patīkami, ka to pamana un novērtē arī citi."

Liepājas SEZ pārvaldes nekustamo īpašumu speciāliste, konkursa "Sakoptākais Liepājas ostas uzņēmums 2013" projekta vadītāja Kristīne Bārtnece: "Lai arī balvas ir tikai piecas, noteikti vēlamies teikt paldies visiem ostas uzņēmumiem, jo ikviens ir paveicis būtiskus darbus, lai sakārtotu un veidotu pievilcīgāku savu teritoriju. Konkurss ir pildījis savu funkciju – radījis veselīgu konkurenci starp ostas uzņēmumiem, un rezultāti ir redzami visā Liepājas ostā."■

LIEPĀJAS OSTAS KAPTEINIM JAUNS VIETNIEKS

Ilggadējo Liepājas ostas kapteiņa vietnieku Kārli Ludānu, kurš divas pensijā, amatā nomainījis Gints Ažēns, kurš ostas kapteiņa vietnieka pienākumus pilda kopš 1. jūlija.

"Jūrā esmu gājis kopš 17 gadu vecuma, bet pēdējos astoņus gadus strādāju par kapteini uz tirdzniecības kuģiem. Šobrīd vēl apgūstu jauno amatu," pastāstīja G. Ažēns.■

LSEZ PĀRVALDE OKTOBRĪ PLĀNO IEGŪT ISO VIDES PĀRVALDĪBAS CERTIFIKĀTU

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde ieviesusi vides pārvaldības sistēmu atbilstoši vides pārvaldības standartam ISO 14001:2004, norāda Liepājas speciālās ekonomiskās zonas sabiedrisko attiecību speciāliste Līga Ratniece-Kadeģe.

“Standarts nosaka galvenos principus, kā novērtēt ietekmi uz apkārtējo vidi, kā pareizi pārvaldīt saimnieciskās darbības ietekmi uz vidi saskaņā ar saimnieciskās darbības specifiku, kā arī nacionālajiem likumdošanas un normatīvajiem aktiem. Vides pārvaldības sistēmas ieviešanas mērķis ir atbalstīt vides aizsardzību un novērst vides piesārņojumu, sabalansējot šo darbību ar sociālekonomiskajām vajadzībām,” stāsta L. Ratniece-Kadeģe.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde nolēmusi uzlabot Liepājas ostas darbību, atbilstoši pasaules modernāko ostu praksei rūpējoties par pilsētnieku veselību un labklājību.■

UZZIŅAI

ISO 14001 ir ieviesušas lielākās Baltijas valstu ostas, tai skaitā Tallina, Rīga, Klaipēda, kas apliecina, ka osta atbilst vides prasībām un ka ostai vides aspekti ir svarīgi. Vides pārvaldības kvalitātes sertifikāts ISO 14001:2004 jau ir divām Liepājas ostas kompānijām – LSEZ SIA “DG termināls” un SIA “Cemex”.

VISZAĻĀKAIS NOVADS VIDZEMES JŪRMALĀ

Salacgrīvas novads jau vairākus gadus postulējis sevi par zaļo novadu ar videi vīdraudzīgāko domāšanu Vidzemes piekrastē. Kā apliecinājums pozitīvajai domāšanai ir arī ik vasaru te notiekošais lielākais popmūzikas festivāls Baltijas valstīs "Positivus". Salacgrīvas novada domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs sarunas sākumā uzsver novada iedzīvotāju pašpietiekamību. Un tas jau ir ļoti daudz!



Salacgrīvas novada dome 2013. gada jūlijā un augustā Salacgrīvā organizē ceturto starptautisko Salacgrīvas klasiskās mūzikas festivālu, kurā piedalīsies izcili mūziķi no Krievijas, Itālijas, Spānijas, Dienvidkorejas un Latvijas.

PILSĒTA KUSTĪBĀ UZ TRANZĪTA DZĪSLAS

Par Dagni Straubergu varētu stāstīt daudz. Bijis Salacgrīvas pilsētas galvenais arhitekts, pēc viņa projekta te uzcelta katoļu baznīca, bet nu jau daudzus gadus viņam uzticēta plašā piejūras novada vadība. Salacgrīva – pilsēta kustībā, pilsēta uz viļņa, pilsēta ar nākotni. Vai ir gandarījums par paveikto?

D. Straubergs: – Man jāteic – ne jau es attīstīju Salacgrīvu! Pilsētu attīstīja paši cilvēki, un nu jau arī novada iedzīvotāju ieguldījums savas dzīves telpas attīstīšanā ir ļoti liels.

Man nekad nav bijis tāds pašmērķis – vienam ko uzcelt, vienam ko attīstīt. Pilsētā un novadā mēs visu darām kopā. Un tas ir daudz! Gandarījums ir gan par katra viena paveikto, gan par kopējo veikumu.

Skeptiķi teiks – nu tie ir tādi tukši vārdi! Nē – Salacgrīvu zina visur! Tā ir osta,



Kuivīžu osta.

"Positivus", klasiskās mūzikas festivāls, Jūras svētki, Nēģu diena. Gada sākumā – februārī – starptautiskais masku festivāls! Salacgrīvu zina, un tas ir šo daudzo gadu veikuma rezultāts. Jā, par to mums visiem kopā ir gandarījums!

Mani priecē, ka pasaulē zina – uz salacgrīviešiem var

paļauties, viņi ne tikai runā, bet arī dara un izpilda apsolīto. Mēs esam patiesi, par to man ir šis gandarījums.

– Protams, tūdaļ var teikt, ka pilsētai un novadam ir izdevīgs ģeogrāfiskais stāvoklis – pie jūras, pie “Via Baltica”.

– Var jau būvēt brīnumu lietas, atsaucoties uz ģeogrāfisko novietojumu. Šajos gados esmu stingri pārliecinājies – var celt tikai tur, kur ir tradīcijas un cilvēki, kas to atzīst. Ekonomisko aktivitāti var bāzēt tikai uz dabiskajiem resursiem – cilvēkiem. Ar vēsu prātu rosinu padomāt, vai šis Salacgrīvas novada ģeogrāfiskais izvietojums patiešām ir tik fantastisks? Maģistrāle Rīga –



D. Straubergs.

Tallina. Iespied gāzi grīdā, un pēc 100 kilometriem esam klāt. Vai rīdziniekiem ceļā uz Tallinu būtu jāpārnāk šķo? Taču nē! Bet mums jāaicina cilvēki te apstāties. Ar ko – lūk, par to jādomā, tas nav tikai tūrisma informācijas centra uzdevums. Ir jāatrod nianse! Šī devīze – pilsēta kustībā! – nav tāpat vien izdomāta. Lai arī ciemiņi izjūt vēju priežu galotnēs un upi nebeidzamā plūdumā, un redz, kā viļņi nāk krastā! “Via Baltica” ir automašīnu straume, tranzīts, *fūres*, kas ar gadiem var radīt arvien jaunas un jaunas problēmas.

Salacgrīviešu dzīves un darba apstākļi ir skarbi. Zvejnieki vispār nav raduši rimti dzīvot. Un lielajās pilsētās un novada lietās mēs esam vienoti. Par to man patiešām ir gandarījums!

– Dagnis Straubergs ir bijis iniciators pasaules arhitektu sanāksšanai (forumam, simpozijam) Salacgrīvā. Kas ir tas, kas radošus cilvēkus tūkstošiem kilometru tālumā pievelk Salacgrīvā?

– Esmu runājis ar vairākiem kolēģiem, un viņi ir teikuši, ka šeit ir laba radošā aura, mūsu novadā ir saglabājusies šī dabiskā vide, nesabojātā pasaule, kuras dēļ cilvēki ir gatavi braukt šurp tūkstošiem kilometru. To apliecina arī “Positivus” viesi. Jā, Salacgrīvā bija arhitektūras festivāls. To gribētu atbilstīt arī turpmāk. Viens no radošuma apliecinājumiem ir arī kopīga teātra spēlēšana Jāņos pilskalnā. Līgo apvieno dažādu paaudžu salacgrīviešus, neraugoties uz ieņemamajiem amatiem, lai reizi gadā uzspēlētu teātri. Pats radošuma process ir vienkārši fantastisks! Man saka, atbrauciet viesizrādēs! Tā sāls jau ir te, šī izrāde ir tikai vienreiz – Līgo un pilskalnā. Mēs varam būt pašpīetiekami.

SALACGRĪVA – OSTAS UN ZVEJNIEKU PILSĒTA

– Presē nākas lasīt, ka novadā pietrūkstot zvejas vietu. Vai tiešām tik fantastiski sācis atdzimt senais arods, ka jūra jau par mazu?

– Pajautā zvejniekiem, kā šogad ar nozveju. Nav, nekā nav! Lūk, iepriekš gan bija, tad gan bija! Un tā gadu no gada.

Veidojas kaut kāds absurds. Pašpatēriņa zvejnieki, rūpnieciskie, nemaz nejausim te iekšā makšķerniekus. Mēs paši savulaik ļoti iestājāmie par pašpatēriņa zvejniekiem, tiem sirmajiem vīriem, kuri visu mūžu gājuši zvejā un bez jūras nemāk dzīvot. Laiki mainās, tikumi arī! Visi klie dz – zvejniecība



Jūras svētki Salacgrīvas ostā.

ir pagalam, bet zvejas rīku trūkst! Absurds! Pēdējo reizi 93 pieteikumi bija uz pašpatēriņa zveju. Ko šajā ziņā var darīt pašvaldība? Mēs jaunu divriteni neizgudrosim, mums ir zvejnieku konsultatīvā padome, un viņi zina vislabāk, kā atrast optimālu risinājumu. Konfliktēt būtu visnegudrāk.

– **Salacas baseina pašvaldības ceļ trauksmi – Salaca kā vienīgā dabiskā lašu nārsta upe iet bojā! Kas noticis? Pavisam nesen šādu indikāciju taču nebija!**

– Salacgrīvas novads ir vienīgais, kas līdz šim ir definējis sevi par zaļo novadu. Nē, stāsts nav par to, ka mēs nedraudzējamies ar tehniku un staigāsim postalās! Mums ir jādzīvo tā, lai daba pati spētu radīt vērtību, un mums ar šo dabu ir jāsadzīvo.

Salaca kā dabīgā lašu nārsta upe mirst. Es negribu dramatizēt situāciju, bet tādi ir arī zinātnieku signāli. Tieši tādēļ četras Salacai piegulošo novadu pašvaldības (Salacgrīva, Aloja, Mazsalaca, Burtnieki) ir nolēmušas parakstīt vienošanos, lai veiktu visus nepieciešamos pasākumus un atgrieztu Salacu sabiedrībai kā lašu dabīgā nārsta upi. Pirmkārt, lai būtu šis resurss (berzes upē) lašu dabiskajam nārstam. Ja mēs šo brīdi palaidīsim garām un nokavēsim, mēs būsīm atbildīgi nākamo paaudžu priekšā par savu tuvedzību un bezatbildību. No Burtniekiem līdz jūrai cilvēki beidzot ir sapratuši, ka pienācis pēdējais brīdis glābt Salacu.

Ko tas reāli nozīmē? Piesārņojuma samazināšanu, malu zvejniecības pilnīgu pārtraukšanu. Mūsu pašvaldība jau daudz ir darījusi šajā sakarā. Ir sakārtota ūdens saimniecība un kanalizācijas sistēmas Salacgrīvā un Mērniekos,

turpinām attīrīšanas iekārtu renovāciju Vecsalacā, kur ievērojami uzlabosies dzeramā ūdens kvalitāte. Tie ir priekšnosacījumi, lai Salacas aizaugšana mazinātos un mums beigu beigās nebūtu jāsūkstās, ka Baltijas lasi vairs nevar ne nozvejot, ne nopirkt.

Šī ir patiešām plaša pārrobežu programma, un nākamajos plānošanas periodos ir tam paredzēts arī atbilstošs finansējums. Mērķis ir pilnīgi skaidrs. Objektīva informācija mums netiek liegta, saņemam to no zvejniekiem, no institūta "BIOR" darbiniekiem, Salacu ir apsekojuši arī Somijas zinātnieki. Pašvaldību interesēs ir mudināt visus uz praktisku rīcību, lai mēs beidzot no plāpāšanas pārietu uz reāliem darbiem.

Upes glābšanas aktivitātes nekādā ziņā neietekmēs ūdens tūrismu Salacā. Veselīga, produktīva upe – uz šīs bāzes tieši tūrisms varēs attīstīties, lašu audzēšana un ūdens tūrisms viens otru tikai papildinās.

RĪGAS PLĀNOŠANAS REĢIONS: IEDVEST DZĪVĪBU "RAIL BALTICA" PROJEKTĀ

– Dagnis Straubergs ir arī Rīgas plānošanas reģiona Attīstības padomes priekšsēdētājs. Ko dod šāda valsts sadalīšana plānošanas reģionos un kādi ir padomes uzdevumi?

– Šis plānošanas reģions aptver 30 pašvaldības, ieskaitot galvaspilsētu Rīgu. Tieši plānošanas reģioni atbild par attīstību konkrētā Latvijas vietā. Tie ir globāli projekti, piemēram, "Rail Baltica" – kur tas ies, kā skars pilsētas un pagastus, kādi būs maģistrāles atzarojumi un pievedceļi. 2015. gada beigās, kad noslēgsies projekta otrās kārtas izpēte, mēs jau zināsim, kā "Rail Baltica" šķērsos Latvijas teritoriju. Šī trase vislielākā mērā skars Rīgas plānošanas reģionu, un ir jāpanāk, lai no tīri politiska projekta, kur tiek vizināti tūristi no Helsinkiem uz Varšavu un Berlīni, izdrāžoties cauri Latvijai, tas pārtaptu tautsaimnieciskā projektā, kur sava vieta ir arī reģionālajiem pasažieru un kravu pārvadājumiem. Lai cilvēki no Bauskas var atbraukt uz Salacgrīvu un arī Krievijas un Baltkrievijas kravām būtu ceļš uz Salacgrīvas ostu. Trasei ir jāiet cauri nākotnes reģioniem, nevis purviem un mežiem, kur cilvēki nedzīvo jau tagad. "Rail Baltica" celtniecība noteikti ir jāizmanto par labu reģionu ilgtspējīgai attīstībai, nevis ātras peļņas gūšanai trases būvniecības periodā.

Man vispār šķiet, ka šī pārlietu lielā un ilgā menedžēšana ir tik ļoti aptrekojusies, ka beidzot pienācis laiks atgriezties pie īstām un patiesām vērtībām – atlocīt balto kreklu piedurknes un sākt rakt zemi! Tur rodas tā mūsu dzīves pievienotā vērtība. Zvejnieki pareizi saka: "Beidz muldēt! Ir jāiet jūrā likt tiklus!"■

MĒSRAGA OSTA NEPADODAS

Lai realizētu Mēsraga ostas ieceri paplašināt ostas teritoriju jūras virzienā, 2013. gada pavasarī Mēsraga dome pieņēma lēmumu mainīt ostas robežas, nosakot ostas teritorijas kopplatību 600 hektāru lielumā. Izmaiņas paredz, ka ostas zemes platība paliek nemainīga – 47,65 hektāri, bet ūdens teritorija no līdzšinējiem 30,7 hektāriem tiek paplašināta līdz 552,35 hektāriem.



Mēsraga ostas teritorijas paplašināšana ir nepieciešama, lai varētu realizēt laika posmam no 2010. līdz 2015. gadam izstrādāto ostas attīstības stratēģiju. Faktiski visi plānotie pasākumi jau ir īstenoti, izņemot industriālā parka izveidi uzņēmējdarbības attīstības veicināšanai Ziemeļkurzemes reģionā. Šīs ieceres realizēšanai nepieciešams ievērojami palielināt ostas teritoriju.



Paplašinātajā teritorijā varēs pagarināt pieejas kanālu ostai, veicot padziļināšanas, krastu nostiprināšanas un piestātņu rekonstrukcijas darbus. Tas pavērs iespēju ostā apkalpot lielākas tonnāžas kuģus. Tāpat tiks izveidota jauna novietne gruntij, ko ik gadus izsmēļ ostas padziļināšanas darbu gaitā.



Jau 2012. gadā Mēsraga ostā tika veikti lieli darbi – uzbūvēta jauna vadlīnija, atjaunota vecā vadlīnija, remontēti ostas ceļi, rekonstruēta ūdenspiegādes sistēma komercuģu apgādei ar dzeramo ūdeni, uzbūvēta elektroapgādes sistēma slīpam un 6.a piestātnei, veikta velkoņa "Henriks" modernizācija un pamatgultņu nomaiņa velkonim "Malta", pabeigts zemessūcēja "Mēsrags" kapitālais remonts, ostas kanāls aprīkots ar



navigācijas bojām, veikts boju remonts un to gaismas elementi nomainīti ar LED lampām. Lai novērstu krasta izskalojumus, 2012. gada vasarā veikta 7. piestātnes un daļēji ostas iekšējā kanāla krasta nostiprināšana.

Svarīgi darbi izpildīti arī “papīru” jomā – veikts uzraudzības audits par ISO 9001:2008 kvalitātes vadības sistēmas ieviešanu Mērsraga ostā.

Ostas pārvaldnieks Jānis Budreika: “Šobrīd ostā strādā ap 600 darbinieku, līdz ar ostas attīstību vajadzība pēc jaunām darba rokām turpinās pieaugt, un paredzu, ka visvairāk nepieciešami būs inženieri un pārtikas tehnologi. Piemēram, zivju cehos būs vajadzīgi kūpinātāji, un es pieļauju iespēju, ka jaunus darbiniekus zivju apstrādei varētu apmācīt tepat uz vietas.

Ar darbaspēku un tā apmācību nevarētu rasties nekādas problēmas, bet problēmas mums joprojām sagādā nepietiekamais elektroenerģijas nodrošinājums. Ostai ir nepieciešami desmit tūkstoši kilovatu elektrības, bez tās mēs nevaram plānot savu tālāko attīstību. Patiesībā šī problēma nav radusies ne šodien, ne vakar, tai jau ir sena vēsture – pašvaldība tā arī nav varējusi vienoties ar elektroenerģijas piegādātāju par pārvades līnijas izbūvi simt desmit kilometru garumā. Tieši elektroenerģijas nepietiekamība bija viens no noteicošajiem faktoriem, kāpēc 2013. gadā Mērsraga ostā ir krities kravu apjoms. Jāteic gan, ka kravu kritumu pagājušajā gadā ir piedzīvojušas gandrīz visas Eiropas ostas.

Tomēr Mērsraga osta, neraugoties uz problēmām, turpina attīstīties. Ostas teritorijā ir uzbūvēti divi angāri ražošanas un beramkravu uzglabāšanas vajadzībām, kā arī nostiprināts krasts. Ne mirkli nedrīkst stāvēt uz vietas, mums jāspēj prognozēt, kādas vajadzības ostai būs tuvākā un tālākā nākotnē. Attīstot kravu novietnes un veicot citus celtniecības darbus ostā, mēs noteikti esam kļuvuši konkurētspējīgāki. Esmu pilnīgi pārliecināts, ka bez šiem ostas infrastruktūras uzlabojumiem mēs nespētu noturēt jau esošās kravas, nemaz nerunājot par jaunu kravu piesaistīšanu. Mūsu kravas aizietu uz citām ostām. Pavisam netālu no mums atrodas Ventspils, kur uzbūvēts moderns sauskraavu terminālis, kas specializējas kokmateriālu kravu apstrādē. Nekas cits neatliek – mums jātur līdzī un jāpiedāvā ātri, droši un cenas ziņā konkurētspējīgi pakalpojumi. Modernā Ventspils osta liek mums arvien augstāk celt arī Mērsraga ostas servisa līmeni.

Zināmā mērā varam būt lepni, jo Latvijas reģionālo ostu starpā esam līderi. Mēs nodrošinām astoņu dažādu vietējo kravu eksportu, bet, piemēram, Skultes osta tikai septiņu. Esam veikuši visas iestrādes un izpildījuši savus mājas darbus, lai no 2014. gada sāktu apstrādāt arī importa kravas, kas nāks no Zviedrijas. Līdz šim importa kravas pie mums nāca tikai no Krievijas. Osta nodrošina asfalta šķembu un granulētā asfalta, zāģbajķu un zivju produkcijas importu un eksportē papirmalku, kūdru, skaidu granulas un celulozes šķeldu.”

Mērsraga ostas kapteinis Aivars Ušackis: "Vēl vajadzētu padziļināt kuģošanas kanālu, lai ostā varētu ienākt lielāki kuģi. Jau septīto gadu esmu ostas kapteinis, tāpēc droši varu teikt, ka Mērsraga ostu ietekmē ziemas laika apstākļi. Ir ziemas, kad līcis aizsalst, un tas mudina lielu uzmanību pievērst mūsu velkoņa "Henriks" tehniskajam stāvoklim, lai vajadzības gadījumā velkonis pilnvērtīgi varētu pildīt vienu no savām funkcijām – ledus laušanu. Mūsu ostai tieši austrumu vēji ir tie nelabvēlīgākie. Ja Skulte, Salacgrīva un Rīga šādā vējā ir tīra no ledus, tad mums ledus ir sapakots jau pašā ostā."■

MĒRSRAGA OSTA APKALPOJUSI LĪDZ ŠIM LIELĀKO KUĢI

J. Budreika: "Varam palepoties, ka Mērsraga ostai ir jauns rekords – veiksmīgi esam apkalpojuši lielāko kuģi, kāds jebkad bijis mūsu ostā! Tas bija kuģošanas kompānijas "V. Ships UK" sauskraavu kuģis "CSL Shannon". Kuģa pieredzējušā kapteiņa Garsijas Ronelo viedoklis bija, ka kuģošanas drošības apstākļi Mērsraga ostā ir



labi, un ir labi, ka osta piedāvā kuģiem arī dzeramo ūdeni. Mūsu ostā kuģis neveica kravas operācijas, Mērsraga ostas dziļumi šādu izmēru kuģim ir piemēroti, tikai ejot balastā, tas ir, bez kravas. Kuģis pie mums ienāca pēc apgādes – uzpildīja 50 kubikmetru dzeramā ūdens, kā arī uzņēma pārtiku.

UZZIŅAI

Kuģa "CSL Shannon" bruto tonnāža ir 7556 tonnas, pilna kravnesība 11 339 tonnas, garums 123 m, platums 20,5 m, maksimālā ieprīme ar kravu 9,2 m.

"CSL Shannon" pirmo reizi ienāca tik mazā ostā, un tas ir paveikts sekmīgi: kuģis bez pretenzijām tika apgādāts ar pārtiku un dzeramo ūdeni un veiksmīgi izgāja no ostas, līdz ar to varam ar lepnumu paziņot, ka pārbaudi esam izturējuši godam! Ceram, ka turpmāk šādas tonnāžas kuģi būs bieži viesi Mērsraga ostā, un ne tikai, lai uzņemtu apgādi, bet daļēji arī kravu."■

TAKTISKĀS MĀCĪBAS “LĪCIS 2013” MĒRSRAGA OSTĀ

Jau otro gadu pēc kārtas Mērsraga ostā Valsts robežsardzes Ventspils pārvalde sadarbībā ar Mērsraga ostu rīkoja operatīvi taktiskās mācības. Mācības “Līcis 2013” notika 1. oktobrī, un tajās piedalījās Valsts robežsardzes Ventspils pārvaldes robežsargi, Mērsraga ostas pārvaldes darbinieki un ostā strādājošo uzņēmumu pārstāvji. Mācību galvenie uzdevumi bija piesaistīto institūciju sadarbības uzlabošana, ISPS kodeksa darbības pārbaude ostas teritorijā un procesuālo līdzekļu piemērošana, aizturot pārkāpējus.

Operatīvi taktiskās mācības bija maksimāli pietuvinātas reāliem apstākļiem. Mācību gaitā tika imitēta nelegālo imigrantu aizturēšana. “Imigrantu” grupas centās iekļūt ostā gan pa ūdeni, gan sauszemes ceļiem. Mācību mērķi tika sasniegti, un tika sagatavoti secinājumi un ieteikumi konstatēto nepilnību novēršanai. Mācību ietvaros bija organizēta atvērto durvju diena Mērsraga ostā. To apmeklēja liels skaits Mērsraga vidusskolas skolēnu, kuri iepazinās ar patruļkuģi RK-20 “Rānda”, robežsardzes kuteriem RK-17 un RK-18, kā arī apskatīja Jūras robežuzraudzības dienesta Apskates un kontroles nodaļas tehnisko aprīkojumu un speciālo ekipējumu. ■

PRODUKCIJU IETEKMĒ KLIENTU VĒLMES

Zivju pārstrādes uzņēmumā SIA “Sabiedrība IMS” Mērsragā darbs rit pilnā sparā. Šeit ražotie produkti var lepoties ne tikai ar gardēžu gadiem ilgu uzticību, bet arī ar starptautisku atzinību. Kopš uzņēmuma izveidošanas tas piedzīvojis daudz pārmaiņu. Vispirms jau produkcijas klāstā, kurā ir ap 100 dažādu izstrādājumu – gan Latvijas lepnums šprotes, gan arī produkti izsmalcinātākai gumei.

Jau aptuveni gadu uzņēmumā aktīvi tiek ražoti konservi stikla burciņās. Tajās pilda šprotes, kūpinātu siļķu fileju, lašus un citu zivju produkciju. No pircēja viedokļa tas ir ļoti labi, ka var redzēt, kas ir iekšā, tomēr tā ir arī atbildība – ja kārbā kādai šprotītei var ieplīst ādiņa, tad burciņā visam jābūt perfekti. Līdzās jau iecienītajām precēm uzņēmums mēģina piedāvāt arī ko jaunu, tomēr dažkārt produktu noietu jūtami ietekmē cilvēku pirktspēja. Piemēram, jaunākajā piedāvājumā ir lasis savā sulā un eļļā, bet, kā atzīst paši ražotāji, cilvēkiem pie sirds joprojām vairāk iet šprotes un brētliņas.

Latvijā no uzņēmumā saražotā paliek maz, jo lielākais klients ir Krievija, uz turieni mašīnas ar produkciju dodas praktiski katru nedēļu. Uzņēmuma produkcija iecienīta arī Vācijā, Rumānijā, Kazahstānā, Moldovā un citviet. Dažādu tautu gaumes ir atšķirīgas. Piemēram, krievi labprāt ēd šprotes un apaceptas brētliņas tomātu mērcē, savukārt Eiropā un Austrumos cienā ir šprotes, brētliņas eļļā un jēla zivtiņa eļļā, bet japāņi ir iecienījuši sardīnes un lašus. ■

SKULTE JAUNU IZAICINĀJUMU PRIEKŠĀ

Skultes osta pirms diviem gadiem neoficiāli tika minēta kā viena no teritorijām Latvijā, kur varētu būvēt sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) termināli. Skultes ostas pārvaldnieks Igors Akulovs apstiprina, ka tāda versija tiešām ir dzirdēta. "Uzbūvēt LNG termināli Skultes ostā tehniski un praktiski būtu iespējams," viņš atzīst, "tomēr termināļa vietas izvēle, nenoliedzami, ir politisks lēmums, ko pieņem nevis osta, bet politiķi un valdība."

UZZIŅAI

Uzbūvējot nacionālo gāzes termināli Skultes ostā, arī Latvijas un Baltijas dabasgāzes tirgus tuvākajā nākotnē varētu izmantot pasaules, tai skaitā ASV, dabasgāzes tirgos piedāvātās cenu priekšrocības. Dabasgāzes cenām Ziemeļamerikas tirgos ir potenciāls ietekmēt arī Eiropas gāzes cenu līmeni. Latvijas tirgus nākotnē varētu būt pievilcīgs dabasgāzes importam no ASV.

Patlaban Eiropas Komisija vērtē, kurā valstī – Igaunijā vai Somijā – būtu izdevīgi būvēt reģionālās nozīmes LNG termināli. Neraugoties uz Klaipēdas termināļa darbības sākšanu šā gada beigās, iespējams, pēc trim četriem gadiem arī Latvijai būs savs LNG terminālis. Nacionālā gāzes termināļa biedrības dibinātājs Gatis Ābele uzsver, ka Skultes tuvums Inčukalna pazemes gāzes krātuvei padara LNG projektu saimnieciski izdevīgu un samērā lētu. Kopējās izmaksas, ieskaitot gāzes vada būvniecību uz 35 kilometrus attālo krātuvi, būtu aptuveni 100 miljoni eiro. Biedrība ir aprēķinājusi, ka tad, ja terminālis jau darbotos, tam piegādātās LNG cena gadā būtu vidēji par 100 miljoniem eiro zemāka, nekā par to maksājam "Gazprom". Visticamāk, ka "Gazprom" nepieļaus savas tirgus daļas samazināšanos zem 50 līdz 70 procentiem, tāpēc Skultes LNG termināļa jaudai vajadzētu būt divus līdz četrus miljardus kubikmetru lielai.

Bijušais ekonomikas ministrs Daniels Pavļuts: "Pēdējos divos gados valdība ir pieņēmusi vēsturiskus lēmumus, kuru apstiprināšana Saeimā samazinās esošā monopolista varu jau šogad, nodrošinot trešajām pusēm piekļuvi Latvijas gāzes sistēmai. Tomēr gāzes tirgus liberalizācijā ļoti svarīgs jautājums ir infrastruktūra, lai tiktu nodrošinātas reālas alternatīvas Krievijas gāzei. Šajā ziņā esam panākuši, ka ES kopējās intereses projektos tiek iekļauts Lietuvas – Polijas gāzes starpsavienojums, Inčukalna pazemes gāzes krātuves modernizācija un paplašināšana, kā arī reģionālais sašķidrinātās gāzes terminālis, par kura atrašanās vietu gan Igaunija un Somija vēl nav panākušas vienošanos un arī Eiropas Komisija nav teikusi savu galavārdu. Tieši tāpēc Latvijai ir interesants arī investoru piedāvājums attīstīt nacionāla mēroga LNG projektu

Skultes ostā. Šobrīd gan no projekta attīstītājiem tiek gaidīts detalizētāks projekta izklāsts.”

OSTA NOZĪMĪGA REĢIONA ATTĪSTĪBAI

Skultes ostas pārvaldnieks Igors Akulovs: “Osta un ar to saistītie uzņēmumi nodrošina darbavietas aptuveni simt cilvēkiem, galvenokārt Saulkrastu pilsētas un novada iedzīvotājiem. Pēdējo gadu laikā ostas apgrozījums aizvien pieaug. Aptuveni deviņdesmit procentus no kravām, ko Latvija eksportē caur Skultes ostu, veido kokmateriāli Ziemeļvalstu celulozes un papīra ražošanas uzņēmumiem. Savukārt ievesto kravu nodrošināšanai būtiski ir tas, ka Skultes ostā atrodas vienīgais ogļskābās gāzes pārkraušanas terminālis Baltijā. Ievesto ogļskābo gāzi plaši izmanto pārtikas rūpniecībā un no ostas ved ne tikai uz Latvijas, bet arī Igaunijas un Lietuvas uzņēmumiem. Skultes ostā regulāri ieved arī sāli un granīta šķembas.

Ostas kapacitāte gan ir ievērojami lielāka par līdzšinējo kravu apgrozījumu un varētu būt 1,2 miljoni tonnu gadā. To būtu iespējams sasniegt, ja nodrošinātu ostas darbības nepārtrauktību visu gadu, bet tam nepieciešams iegādāties ledlauzi. Pagaidām ledlauzis tiek nomāts, bet par tā iegādi runājam ar Satiksmes ministriju. Ceram piesaistīt Eiropas Savienības finanšu līdzekļus, jo osta saviem spēkiem nevar ledlauzi nopirkt. Igaunijā par jūras ceļiem rūpējas valsts, nodrošinot arī navigāciju ziemā, Latvijas ostām ledlaužu īres vai iegādes jautājums jārisina pašām, bet tas mazina mūsu konkurētspēju.

Skultei ir potenciāls piesaistīt lielāku skaitu jahtu un pat kravas/ pasažieru prāmja līniju, bet tad būtu vajadzīgi interesanti tūrisma objekti un krāšņu kultūras pasākumu programma, kālab jahtu un prāmja pasažieriem ierasties tieši Saulkrastos.





Skultes ostas pārvalde par 803 600 eiro atklātā konkursā iegādājās lietotu ledus klases velkoni, kura ledus klase saskaņā ar starptautisko klasifikāciju nav zemāka par 1A. Konkursa uzvarētājs un velkoņa piegādātājs ir Zviedrijas kompānija "Rederi AB Nestor". Bija plānots piedāvājumu konkursā vērtēt pēc viszemākās cenas, bet tajā piedalījās tikai viens pretendents."

Latvijas Mazo ostu asociācijas prezidents Jānis Megnis: "Lai gan Skultes ostai klājas labi, ļoti svarīgi nākotnē attīstīt ceļu infrastruktūru Skultes tuvumā, jo, lai kravas intensīvi nogādātu uz kuģiem, ir vajadzīgi labi pievedceļi, kas varētu būt viens no Skultes pašreizējiem klupšanas akmeņiem."■

Jūrniecības gadagrāmatai 2013

BURĀŠANA



Regate sagādā prieku un svētkus

Lai piedalītos regatē, buriniekam jāatbilst noteiktām prasībām – tam jābūt vismaz 9,4 metrus garam un vismaz pusei kuģa komandas jābūt vecumā no 15 līdz 25 gadiem. To prasa regates rīkotāju – Starptautiskās burāšanas mācību asociācijas (Sail Training International) izvirzītais mērķis izglītot jauniešus no visas pasaules burāšanas mākslā un veicināt starptautisku draudzību. Tāpēc kopumā no 3000 burātājiem, kas darbojās uz kuģiem un jahtām, 1200 bija Kadetu programmas dalībnieki – jaunieši vecumā no 15 līdz 25 gadiem.

“The Tall Ships Races 2013” Rīgā pulcināja pusotra miljona skatītāju. Tieši Latvijas galvaspilsēta šā gada regates maršrutā uzstādīja rekordu A klases burinieku apmeklētības ziņā. Tas bija grandiozi, burvīgi un fantastiski!

Pēc viesošanās uz leģendārās Latvijas jahtas “Spaniel” Valsts prezidents Andris Bērziņš atzina, ka pēc regates kuģu apskates viņš tiešām ir pārliecināts, ka Latvija ir jūras valsts. “Spaniel” skolu izgājuši vairāk nekā 200 jauniešu, un tas nav maz, ja apzināmies, ka burāšana un jahtu sports ir ļoti dārgs atpūtas veids, kas turklāt prasa apkalpes psiholoģisko saderību, komandas darbu ekstremālos apstākļos jūrā, kur katram savs personiskais “es” jāaizmirst.

REGATE BEIGUSIES, LAI DŽĪVO REGATE!

No 2013. gada 25. līdz 28. jūlijam Rīgā uzņēma "The Tall Ships Races 2013" floti – 100 burinieku un jahtu no 17 valstīm. Salīdzinājumam: 2003. gadā, kad Rīga pirmoreiz uzņēma regates floti, pie mums viesojās 80 burinieku un jahtu. Šogad tā bija ne tikai lielāka, bet pavisam cita flote. No 100 kuģiem tikai 16 šeit bija arī 2003. gadā, pārējiem šī bija pirmā vizīte Rīgā. Protams, ka apmeklētāju uzmanību visvairāk piesaistīja A klases burinieki: pirmo reizi regatē Baltijas jūrā piedalījās Brazīlijas kara flotes mācību burinieks "Cisne Branco"; pirmoreiz Rīgā viesojās regulārais regates dalībnieks Omānas Sultanāta mācību burinieks "Shabab Oman", vienīgais kuģis, kurš piecas reizes ieguvis regates galveno balvu "International Friendship Trophy"; pirmoreiz kopš 1990. gada rīdziniekiem un pilsētas viesiem bija iespēja pabūt uz burinieka "Kruzenshtern" klāja.

Regates pasākumi Rīgā bija rūpīgi plānoti un gatavoti, tāpēc rezultāti neizpalika. Jau pēc regates finiša Ščecinā gan regates dalībnieki, gan organizatori no "Sail Training International" atzina, ka Rīgā regates organizācija bija krietni augstākā līmenī. Par jūrnieku, burātāju un apmeklētāju drošību rūpējās valsts, pašvaldības, ostas policijas un apsardzes firmas darbinieki. Latvijas Burāšanas mācību asociācijas valdes loceklis Uģis Libietis izveidoja un apmācīja ap-

mēram 170 cilvēku grupu – regates sakaru virsniekus, kuri palīdzēja kuģu kapteiņiem atrisināt jebkuras tehniskās un organizatoriskās problēmas.

2013. gada 12. augustā, pasniedzot 103 galvenajiem regates organizatoriem Rīgas domes Pateicības rakstus, domes priekšsēdētājs Nils Ušakovs un priekšsēdētāja vietnieks Andris Ameriks atzina, ka burāšanas svētki bija izdevušies un Rīgai vajadzētu izmantot iespēju pretendēt uz flotes uzņemšanu, tiklīdz tas būs iespējams. Visticamāk, ka tas varētu notikt pēc 8 gadiem. Regates Baltijas jūrā notiek reizi četros gados, bet uz nākamo regati Rīga pretendēt nevar, jo ir pietiekami daudz pilsētu, kas vēlas uzņemt floti.





Burinieki Rīgas ostā.

RĪGAS DOMES PATEICĪBA JA

12. augustā Rīgas domes priekšsēdētājs Nils Ušakovs pasniedza Rīgas domes Pateicības rakstus vairāku uzņēmumu un organizāciju pārstāvjiem par ieguldījumu starptautiskās buru kuģu regates “The Tall Ships Races 2013” uzņemšanā Rīgā. Pateicības rakstus saņēma arī Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš un Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta Kartogrāfijas daļas vadītājs Mikus Ranka. Jūras administrācijas Kartogrāfijas daļa regates dalībniekiem sagatavoja speciālās regates kartes “No Ainažiem līdz Klaipēdai”, ko saņēma visu buru kuģu un jahtu apkalpes.

SVĒTKI PILSĒTĀ UN NEPIEREDZĒTA INTERESE

2003. gadā četrās dienās regates pasākumus Rīgā apmeklēja apmēram 600 tūkstoši cilvēku, bet šogad bija aptuveni 1,5 miljoni apmeklētāju. Uzzinājuši šo skaitli, regates organizatori bija izbrīnīti: kā tas iespējams, ja Latvijā vispār ir tikai nedaudz vairāk par diviem miljoniem iedzīvotāju? Atbilde ir vienkārša – apmeklētāju skaitu noteica policija pēc viņiem zināmām skaitīšanas metodēm masu pasākumu laikā. Daudzi apmeklētāji regates pasākumu zonā bija ne tikai vienu reizi, bet nāca katru dienu, jo vienā dienā patiesībā arī nevarēja izstāvēt garās rindas, lai pabūtu uz visiem buriniekiem. Piedevām vēl katru dienu notika citi pasākumi.

26. jūlijā Rīgas brīvosta regates ietvaros organizēja Ostas svētkus. Kronvalda parkā komandām tika rīkotas tradicionālās virves vilkšanas sacensības.



Par pārsteigumu lielo burinieku komandām šajās sacensībās pirmo vietu izcīnīja jahtas "Spaniel" apkalpe. Pārfrāzējot varētu teikt, ka savās mājās pat parks palīdz! Notika Kanāla regate komandām – mīšanās ar ūdens velosipēdiem. 15 gadus piedaloties šajās regatēs, varu droši apgalvot, ka tādas sacensības komandām bija pirmo reizi.



IESPĒJA JAUNAJIEM

Šā gada regate bija īpaša arī ar to, ka posmos Helsinki – Rīga un Rīga – Ščecina piedalījās vairāk kā 60 jauniešu no visas Latvijas. Pateicoties sponsoriem Mārim Gailim, Andrim Kļaviņam, Mihailam Šlujevam, Rīgas Hanzas Rotari klubam, Rīgas Rīdzenes Rotari klubam, kā arī citām privātpersonām un firmām un sadarbībā ar Rīgas brīvostas pārvaldi Latvijas Burāšanas mācību asociācija īstenoja "Kadetu programmu". Divdesmit divi jaunieši burāja uz Krievijas burinieka "Mir", 16 – uz Vācijas burinieka "Alexander von Humboldt II". Latvijas jaunieši burāja arī uz Austrijas burinieka "Aglaiā", Nīderlandes buriniekiem "De Galant" un "Gulden Leeuw", Krievijas burinieka "Shtandart", Lielbritānijas buriniekiem "Johanna Lucretia" un "Tenacious".



U. Kalmanis.

Uz burinieka "Mir" Latviju godam pārstāvēja trīs Latvijas Jūras akadēmijas studenti – labākie kuģu vadītāju fakultātes pirmā kursa audzēkņi.

Viņi aktīvi piedalījās visos darbos uz kuģa, sākot no buru uzvilšanas un nolaišanas un beidzot ar klāja metāla konstrukciju krāsošanu. Sanktpēterburgas Jūras akadēmijas kadeti mēģināja



Buru parāde.

izprovocēt LJA studentu Kasparu – divi krievu kadeti pret mūsējo sacentās, pievelkoties pie stieņa uz kuģa klāja. Kad redzēja, ka uzvarēt Kasparu neizdosis, atmeta ar roku, sakot – uzvarēja draudzība.

Īpaši jāpiemin burinieks "Tenacious", kas ir īpaši aprikots, lai uz tā burātu cilvēki ar kustību traucējumiem. Uz šī burinieka posmā Helsinki – Rīga burāja Anna Kenne no Latvijas. Jau Rīgā viņai bija iespēja satikt Valsts prezidentu Andri Bērziņu, kad viņš apmeklēja kuģi. Esmu pārliecināts, ka šis ceļojums Annai ilgi paliks atmiņā. Tāpat kā visiem pārējiem. Varbūt kādam tas paliks atmiņā kā skaists piedzīvojums, varbūt kāds pievienosies "Spaniel" komandai, varbūt kāds nopietni apsvērs iespēju savu nākotni saistīt ar jūru. ■

Uģis Kalmanis,

Latvijas Burāšanas mācību asociācijas valdes priekšsēdētājs

ATBALSTĪT, IZGLĪTOT UN TUVINĀT

Lai piedalītos regatē, buriniekam jāatbilst noteiktām prasībām – tam jābūt vismaz 9,4 metrus garam un vismaz pusei kuģa komandas jābūt vecumā no 15 līdz 25 gadiem. To prasa regates rīkotāju – Starptautiskās burāšanas mācību asociācijas (Sail Training International) izvirzītais mērķis izglītēt jauniešus no visas pasaules burāšanas mākslā un veicināt starptautisku draudzību. Tāpēc kopumā no 3000 burātājiem, kas darbojas uz kuģiem un jahtām, 1200 ir kadetu programmas dalībnieki – jaunieši vecumā no 15 līdz 25 gadiem.

Došanās jūrā vienmēr saistīta ar risku, tāpēc, lai kuģis droši varētu uzņemties atbildību par apmācāmo komandu, uzmanīgi tiek izvērtēta burukuģa tehniskā gatavība un ņemti vērā dažādi ar drošību saistīti kritēriji – rāciju darbība, glābšanās iespējas nelaimes gadījumā, navigācijas sistēmas un daudz kas cits, un burinieka vecumam te nav nekādas nozīmes.

Par labāko risinājumu jūrnieki atzinuši veco un jauno navigācijas metožu apvienošanu. Uz katra burinieka vienlaikus atrodamas gan datorizētas navigācijas iekārtas, gan kompasi un papīra kartes, jo šīs senās metodes ir drošas un nepievils pat ārkārtas apstākļos, tāpēc karte jāpārzina katram jūrniekam.

REGATE IESĀKĀS TRAĢISKI

Sarežģīto laika apstākļu dēļ šā gada regati burātāji atzinuši par īpaši izaicinošu. Pēc regates organizatoru sniegtās informācijas, dažādu neparedzētu problēmu dēļ regati priekšlaikus nācies pamest aptuveni 30 buriniekiem, un,



Regates jahtas Andrejostā.

salīdzinot ar citiem gadiem, tas ir iespaidīgs skaits.

Īpaši traģisks bija 11. jūnijs, kad Baltijas jūrā ceļā no Orhūsas Dānijā uz Helsinkiem Somijā, apkalpei netiekot galā ar radušos sūci, netālu no Gotlandes dienvidu krasta spēcīgā vējā nogrima viens no starptautiskās regates kuģiem – 1897. gadā būvētais 24 metrus garais B klases burinieks “Wyvern” no Norvēģijas. Apkalpe necieta, taču bojā gāja viens no trim burātājiem, kurš steidzās palīgā grimstošajam kuģim. Nogrimušais burinieks “Wyvern” piederēja Stavangeras Jūrniecības muzejam un bija viens no skaistākajiem B klases buriniekiem, kas regulāri piedalījās “The Tall Ships Races” regatē. Bija plānots, ka “Wyvern” piedalīsies arī regates Rīgas posmā. 27. jūlija vakarā Doma baznīcā notika piemiņas dievkalpojums par godu drosmīgā jūrnieka un citu bojā gājušo jūrnieku piemiņai.

“SPANIEL” BURĀS PŪŠ CEĻAVĒJŠ

“Spaniel” regatēs piedalās kopš 1998. gada un ir vienīgā jahta, kas šajā laikā izcīnījusi 18 godalgotas vietas savā klasē, tajā skaitā astoņas pirmās vietas, un uz tās burāšanas mākslu apguvuši vairāk nekā 200 jauniešu. Šā gada regatē piedalījās divas Latvijas jahtas – C klasē “Spaniel” un D klasē “Galaxy”.

Latvijas jahtas “Spaniel” kapteine Signe Andersone: “Šī man ir trīspadsmitā sezona uz “Spaniel”. Esmu pieredzējusi daudzus braucienus Baltijas jūrā, bet tādi laika apstākļi, kādi mūs pārsteidza šoreiz, Baltijas jūrai ir netipiski. Turklāt pirmais posms bija ļoti garš, un tas bija liels izaicinājums visiem, bet it īpaši jaunajiem burātājiem. Ņemot vērā, ka uz jahtas bija daudz kadetu, vairāk darba sanāca pieredzējušajai komandas daļai.”



Latviju regatē pārstāvēja C klases jahta “Spaniel”. Jahtas kapteine Signe Andersone, kas burāja regates pirmajā posmā no Orhūsas uz Helsinkiem, atzina, ka šogad Baltijas jūrai bijuši neraksturīgi augsti viļņi, tādēļ 6. vieta šajā posmā ir labs rezultāts.



Admirāļa S. Makarova Valsts jūras akadēmijas mācību kuģa “Mir” kursanti.

UZZIŅAI

Regates Rīgas posmu organizēja Rīgas dome, Rīgas brīvostas pārvalde, “Live Riga” un Latvijas Burāšanas mācību asociācija, bet šā regates posma patrons bija Latvijas prezidents Andris Bērziņš. Regates pasākumus Rīgā apdrošināja “BTA Insurance Company”.



VALSTS PREZIDENTS: LATVIJA IR JŪRAS VALSTS

"The Tall Ships Races 2013" Rīgā pulcināja pusotra miljona skatītāju. Tieši Latvijas galvaspilsēta šā gada regates maršrutā uzstādīja rekordu A klases burinieku apmeklētības ziņā. Tas bija grandiozi, burvīgi un fantastiski!



Valsts prezidents Andris Bērziņš bija nolēmis kaut reizi pabūt uz leģendārās Latvijas jahtas "Spaniel". Regates apskates laikā Andrejostā viņš tikās ar tālbraucēju kapteini Gunāru Šteinertu, citiem jahtas "Spaniel" kapteiņiem un apkalpi. Sarunas rīta stundā vienmēr iedvesmo. Pēcāk žurnālistiem Valsts prezidents atzina, ka pēc regates kuģu apskates viņš tiešām ir pārliecināts, ka Latvija ir jūras valsts. Par tikšanos ar "Spaniel" apkalpi viņam ir divējādas izjūtas – tās itin labi prezidents redzējis burātāju sejās. Vieni, kuriem regates posms jau aiz muguras, ir atviegloti un laimīgi, ka pēc tik grūta un vētraina ceļa atkal sagaidītas mājas, otri – satraukti un domīgi, jo vēl priekšā pārgājiens līdz Ščecinai.



A. Bērziņš kopā ar regates direktoru K. Samuelsonu (1), Rīgas mēru N. Ušakovu un Rīgas brīvostas pārvaldnieku L. Loginovu (2) no ledlauža "Varma" atvadās no regates.

Gunārs Šteinerts ar gandarījumu atzīmēja, ka šajos ilgajos gados "Spaniel" skolu izgājuši 200 jauniešu, un tas nav maz, ja apzināties, ka burāšana un jahtu sports ir ļoti dārgs atpūtas veids, kas turklāt prasa apkalpes psiholoģisko saderību, komandas darbu ekstremālos apstākļos jūrā, kur katram savs personiskais "es" jāaizmirst. Uģis Kalmanis, kurš būtībā ir šīs regates tēvs Latvijā, ir lepns par savu "Spaniel" komandu, jo pārliecība, ka "Spaniel" godam nes Latvijas vārdu pasaulē, ir ilgtspējīga.



A. Bērziņš apmeklēja jahtu "Spaniel", kas regatē pārstāvēja Latviju.



Rīgas brīvdostas reklāmas stends.

RĪGAS OSTA – KUR LATVIJAS VĒJI PŪŠ PASAULES BURĀS

Regates “The Tall Ships Races 2013” ietvaros Rīgas brīvdostas pārvalde aicināja pilsētas iedzīvotājus, viesus un regates dalībniekus iepazīties ar Rīgas ostu.

“Būsim pazīstami!” – šāds aicinājums mudināja iegriezties Rīgas ostas paviljonā, lai paraudzītos, kas un kādas kravas krauj Rīgas ostā, kāds izskatās konteiners, ko dara ostas kapteinis un kur Rīgas ostā atrodas Mīlestības saliņa. Paviljona apmeklētāji varēja izstaigāt ostu no Vanšu tilta līdz pat jūras vārtiem, kur Daugava saplūst ar jūru, iepazīties ar informāciju, apskatīt fotoattēlus, nofotografēties kopā ar ostas kapteini, iezvanīt ostas zvanu un aplūkot, kā tad īstenībā izskatās ostā pārkraujamās ogles, minerālmēsli, naftas produkti un kokmateriāli.



Jūra vienmēr ir bijusi iedvesmas objekts māksliniekiem. Šoreiz īpašo gaisotni rada krāšņā starptautiskā buru kuģu regate Rīgā “The Tall Ships Races 2013”, kam par godu tika atklāta Latvijas grafiķu un tēlnieku mazo formu – ekslibru, pastmarku, miniatūrgrafiku, medaļu, plakātu un miniatūrtēlniecības izstāde Latvijas Universitātes Akadēmiskajā bibliotēkā, dažu soļu attālumā no regates notikumu vietas – burinieku un jahtu apskates zonas. Izstādes galvenā tēma – jūra. Izstāde apvienoja dažādu paaudžu un stilu grafikas mākslinieku darbus – Dainis Rožkalns, Elita Viliama, Andrejs Māris Eizāns, Imants Ozoliņš, Dzidra Ezergaile, Pēteris Upitis, Ričards Skrubis, Elza Stalidzāne u.c., tēlniecību pārstāvēja Jānis Strupulis, Vija Dzintare, Inta Berga u.c. Jūras tēmai veltītā izstāde bija līdz šim plašākais un saistošākais Latvijas grafiķu un tēlnieku kopdarbs.



U. Kalmanis (no labās) un K. Samuelsons.

Rīgas ostas Mārketinga departamenta direktors Edgars Sūna: "Doma par šāda stenda izveidi ir mūsu departamenta komandas darbs, jo Mārketinga departaments vistiešākajā veidā atbild par to, lai visi, tai skaitā arī pilsētnieki, arvien vairāk uzzinātu par ostu, tās darbību un iespējām. Ja runājam par šo stendu, tad lielu paldies vēlos teikt māksliniekiem un dizaineriem, kuri šo projektu salīdzinoši īsā laikā ir realizējuši, kā arī kolēģiem, kuri informatīvi to ir palīdzējuši izveidot. Mūsu mērķis ir ostu pietuvināt cilvēkiem, izglītot cilvēkus, lai viņi saprastu, kāda loma ir ostai pilsētas dzīvē, ko osta dara un ko dod mūsu tautsaimniecībai, katram pilsētniekam."

Cilvēku interese par ostu bija liela. Nemitīgas ļaužu straumes plūda cauri Rīgas ostas paviljonam, apstājoties, vērojot, lasot un fotografējoties. Gandrīz ikviens uzrunātais atzina, ka šī ir pirmā reize, kad reāli var apjaust, kas īsti ir osta, kādas darbības tur notiek, kur kādas kravas tiek krautas. Jautāti, vai Rīgas osta drīzāk ir pilsētas draugs

vai ienaidnieks, daži noteica, ka zina pārlieku maz, lai par to spriestu, tomēr lielais vairākums bija pārliecināti, ka osta ir pilsētas draugs. Apmeklētāja Iveta teica: "Protams, ka mums ir vajadzīga Rīgas osta! Mēs varam tikai vēlēties un cerēt, ka osta augs un attīstīsies, ka tā dos darbu pilsētniekiem un naudu Rīgas un Latvijas makam. Es pat nevaru iedomāties, ko mūsu ekonomika darītu, ja nebūtu ostas! Nevaram taču visu laiku staigāt postalās pa aizaugušām pļavām! Lai par to aizdomājas tie, kuri protestē pret ostas projektiem un attīstību! Ja kāds uztraucas par iespējamo piesārņojumu, tad ar to taču cīnās pavisam citādi, ne jau aizliedzot strādāt!"

AMATPERSONAS PAR REGATI

"Sail Training International" (STI) valdes priekšsēdētājs Kristers Samuelsons: "STI vārdā vēlos izteikt pateicību Rīgas pilsētai par piedāvājumu uzņemt

regati Rīgā. Rīga bija lieliski sagatavojusies šim pasākumam un uzņēma regati visaugstākajā līmenī. Vēlos arī atzīmēt, ka šā gada regates norise nebūtu iespējama bez mūsu atbalstītājiem – Ščecinas pilsētas un Omānas Sultanāta. Milzīgs un nenovērtējams ir brīvprātīgo sakaru virsniņu un pasākumā iesaistīto citu brīvprātīgo darbs. Pateicoties visu kopdarbam, šogad uz kuģiem un jahtām ir gandrīz 3000 burātāju, no kuriem apmēram 1200 jauniešu, kas pārstāv 37 nacionalitātes, ir vecumā no 15 līdz 25 gadiem. Bet jo īpaši vēlos atgādināt STI galveno mērķi – ar mūsu burinieku sacensību palīdzību atbalstīt jauniešu apmācību un attīstību neatkarīgi no viņu tautības, kultūras piederības, ticības, dzimuma vai sociālās izcelsmes.”

Rīgas domes priekšsēdētāja vietnieks Andris Ameriks: “Esmu lepns, ka Rīga pēc desmit gadu pārtraukuma atkal uzņem pasaules slaveno burinieku regati “The Tall Ships Races”, jo jebkurai pilsētai tas ir milzīgs gods. Kopā ar regati Rīgā ienāk svētki rīdziniekiem, pilsētas viesiem un ikvienam, kurš apmeklē regates pasākumus.”



Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs: ““The Tall Ships Races” Rīgas posma organizēšana ir ļoti liela atbildība Rīgas brīvostas pārvaldei, kas ļauj visiem iesaistītajiem dienestiem parādīt savu pieredzi un profesionalitāti, lai augstā līmenī noorganizētu tik vērienīgu pasākumu. Visi kopā baudīsim svētkus!”

REGATE SKAITĻOS UN FAKTOS

■ Vecākais regates dalībnieks – B klases burinieks “Caroline af Sandnes” no Norvēģijas, kas būvēts 1885. gadā un ko apkalpo 15 cilvēku komanda.

■ Lielākais – Krievijas A klases burinieks “Kruzenshtern”, būvēts 1926. gadā. Tas ir 114,5 metrus garš, 14 metrus plats, un tā masti sasniedz 56 metru augstumu.

■ Tālāko ceļu mērojis Brazīlijas A klases burinieks “Cisne Branco”, kas būvēts 1999. gadā.

■ Mazākā regates dalībiece – poļu jahta “Goleniow”, kas ir tikai 10,74 metrus gara.

■ Mazākā apkalpes locekļu skaita ziņā ir vācu jahta “Milan”, kuras komandā ir tikai seši cilvēki.

■ Viens no jaunākajiem A klases burinieku vidū ir vācu mācību burinieks “Alexander von Humboldt II”, kas būvēts tikai 2011. gadā. Vācu burinieka

apkalpe dodas mācībās ne tikai Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā, bet arī Atlantijas okeānā.

■ Vienīgais, kas piedalījies pilnīgi visās regatēs kopš to pirmsākumiem 1956. gadā, ir norvēģu A klases burinieks "Christian Radich".

■ Vienīgais lielās klases burinieks Baltijas valstīs ir 1977. gadā Holandē būvētais kuģis "Brabander", ko 2006. gadā nopirka Klaipēdas Universitāte un tagad izmanto studentu mācībās, jūras izpētē un tūrismā.

Statistika liecina, ka

- 75% cilvēku regati apmeklē kopā ar ģimeni;
- 95% apmeklētāju ierodas īpaši apskatīt buriniekus;
- vairāk nekā 50% apmeklētāju regates pasākumu laikā izdara vismaz vienu pirkumu (pārtiku vai dzērienu);
- 94% apmeklētāju atzīst, ka nākotnē labprāt apmeklētu līdzīgu pasākumu, un 98% iesaka to darīt arī saviem draugiem.



INTERESANTI

Uz katra kuģa klāja tuvu centram ir zvans, kas kalpo par pulksteni. Uz klāja ir bīstami valkāt rokas pulksteņus, rotaslietas un citus aksesuārus, tāpēc laiku komanda uzzina, klautosies zvana signālos. Zvans zvina katru pusstundu: parastais signāls – pusstunda, dubultais – stunda. Piemēram, pulksten trijos atskan

trīs dubultie zvani, bet pusčetros – trīs dubultie un viens parastais.

UZZIŅAI

Lielbritānijas burinieks "Tenacious" ir unikāls – viens no diviem buriniekiem pasaulē, kas piemērots cilvēkiem ar īpašām vajadzībām. Uz "Tenacious" pilnvērtīgi var burāt cilvēki ratiņkrēslos, ar kustību traucējumiem utt. Šie cilvēki ir nevis vienkārši pasažieri, bet gan pilnvērtīgi komandas locekļi, kas līdzdarbojas kādā no trim maiņām, stūrējot kuģi, kāpjot mastos, lai darbotos ar burām, utt.

APMEKLĒTĀJA KOMENTĀRS

"Cilvēki ir noguruši no politikas. Viņiem dvēseles kliedz pēc kaut kā skaista. Un šī regate ir kā atgriešanās bērnības pasaku grāmatās, kur burinieki rosināja iztēli. Kaut vai tā pati grāmata "Bagātību sala"."

"THE TALL SHIPS RACES 2013" – BALTIJAS JŪRĀ UN RĪGĀ

Starptautiskās burāšanas mācību asociācijas "Sail Training International" (STI) rīkotā regatē "The Tall Ships Races 2013" notika laikā no 2013. gada 4. jūlija līdz 6. augustam pa maršrutu Orhūsa (Dānija) – Helsinki – Rīga – Ščecina. Kā vienmēr pēdējos 15 gados, regatē piedalījās arī jahta "Spaniel".

Par regati Rīgā jau ir rakstīts daudz, bijuši sižeti TV un radio, tāpēc šajā rakstā pastāstīts par tām norisēm Rīgā, kas varbūt citur nav atspoguļotas. Pārējais – "Spaniel" komandu stāsti.

RĪGA – ORHŪSA

2013. gada 25. jūnijā "Spaniel" no Rīgas devās ceļā uz regates starta ostu Orhūsu. Stāsta kapteinis Juris Radus:

"26. jūnijā uz dažām stundām iegājām Ventspilī, tad devāmies uz Sliti Gotlandes salā. Tālāk devāmies uz Rennī Bornholmas salā. Vējš brāzmās līdz 20 mezgļiem. Komanda turējās lieliski, pa nakti un pa dienu jaunie bija izturējuši kristības godam.

2013. gada 3. jūlijā, apsteidzot plānoto grafiku un uzstādot reisa absolūto rekordu 10,4 mezgli, ar bakštaga vēju sasniedzām industriālo Orhūsas ostu.



Reiss izdevās interesants un pietiekami mierīgs, izņemot izešanu no Rennes, kad bijām spiesti atgriezties uz sešām stundām nogaidīt laika apstākļus. Ķērā-mies pie pēdējiem darbiem, lai jahtu nodotu Signei un viņas komandai.”

TEPAT, BET TOMĒR AIZ MUGURAS

Regates pirmajā sacensību posmā “Race 1” pa maršrutu Orhūsa – Helsinki “Spaniel” kapteine bija Signe Andersone. Stāsta Signe:

“Pēc viesmīlīgās Orhūsas ostas un sirsnīgām ūdens balonu kaujām ar draudzīgajām un konkurējošajām jahtām “Spaniel” devās pirmajā sacensību posmā, kas solījās būt ļoti interesants – 670 jūras jūdzes kopumā. Līdz fak-tiskajam startam, kas atrodas, izejot cauri Zunda šaurumiem, pie Zviedrijas krastiem, gan vēl 24 stundas, ko izmantojam gan peldēm, gan zivju ķeršanai, gan Kopenhāgenas apskatei. Satiekam arī savējos – jahtu “Dzidra”, kas pava-dīja mūs, lai redzētu buriniekus pilnā krāšņumā pie starta līnijas. Uz startu no Dānijas galvaspilsētas devāmies pirmajā rīta gaismiņā, viss miglā vēl tīts, vēja nebija, bet līdz startam vēl tālu!

Jau nokļūstot starta tuvumā, tapa skaidrs, ka būs interesanti – vēja prog-nozes pavisam bēdīgas. Kā parasti, pirmajiem starts tika dots lielajiem buri-niekiem – A klasei, pēc viņiem drusku mazākiem – B klasei, pēc tam jau arī jahtām, C klasei un D klasei – ar spinakeriem. Jahtām jau vējš vairs pietika, lai knapi pārslidētu starta līnijai...

Nākamās stundas desmit pagāja cīņā ar bezvēju un brīzīšu meklēšanu, uz klāja un zem klāja komanda pat elpoja bailīgi – lai tikai kāda straujāka kustība nesamazina knapi izcīnīto 0,8 mezglu ātrumu, kas pieaugot līdz 2,1 jau šķita lidojums. “Spaniel” pierādīja savu priekšrocību – salīdzinoši nelielo svaru, stūrmaņu pacietību un buras, kas burtiski noķēra mazāko brīzīti šajā bezvējā, un pamazām zagās visiem garām. Smaidu izraisīja pa rāciju dzirda-mās burinieku sarunas, brīdinot vienam otru par veikto manevru reālajiem rezultātiem – neatkarīgi no centieniem elektroniskā karte jau rādīja, ka kuģis ejot atpakaļgaitā.

Lai arī cik iemidzinošs un bez vēja bija starts, nākamās dienas pārbaudīja visu izturību par 180 grādiem pretējā virzienā – ar Baltijas jūrai neraksturīgu 8–9 ballu vētru jūlija sākumā, ar viļņiem, kas sasniedza pat četrus metrus, ar absolūti precīzu pretvēju noliktajam kursam uz finišu, ar Gotlandes salu, par kuru mēs beigās jau smējāmies, ka tā nekad nebeigsies: aizēj gulēt – blakus Gotlande, pamosties – joprojām Gotlande, un tā vēl reizes divas.

Dzīve uz “Spaniel” kļuva skarba. No komandas, kurā bija divi burātāji ar pieredzi un desmit, kas aizvada savu pirmo sezonu ne tikai uz “Spaniel”, bet lielākoties burāšanā vispār, pēc laiciņa darboties spējīga bija palikusi vairs knapi puse. Bet priekšā vēl labs gabals pretvējā. Neveiksmīgi saplēsām lielāko genoa buru, kas vēlāk būtu vēl noderējusi. Sacensību komunikāciju laikā,

kas notiek divreiz diennaktī, katru reizi tiek ziņots par kuģiem, kas izstājušies no sacensībām. Diemžēl pienāca arī traģiska ziņa – par nogrimušo norvēģu burinieku “Wyvern” un bojā gājušo jūrnieru no kuģa, kas devās palīgā. Tajā brīdī visus pārņēma vārdos neizsakāma noskaņa – par cilvēka trauslumu un nespēku pret neizmērojamo varenību – Dabu, Stihiju, Jūru. Pietāte un respekts – nepārvērtēt ne savus, ne jahtas spēkus.

Jau sacensību gaitā tapa skaidrs, ka esam līderu grupiņā – pirmajā piecniekā uz ūdens pēc fiziskās atrašanās vietas, bez pārrēķina koeficientiem. Pusi ceļa jutām mūsu mūžīgā konkurenta un drauga jahtas “Esprit” elpu tepat aiz muguras. Vētrā, kas plosījās vairāk nekā divas diennaktis no vietas, tas tiešām nav pats sliktākais – zināt, ka kāds ir tepat blakus. Bet, protams, ar smaidu par sacensību garu – zināt, ka tepat, bet tomēr aiz muguras.



Pārscrienot Baltijas jūrai elegantā zigzagā, jau salīdzinoši finiša taisnē, kas atradās pārdesmit jūdzes no Tallinas, notika Mērfija likumu cienīga laikapstākļu maiņa – atkal iestājās pilnīgs bezvējš... Pēdējās 20 sacensību stundas tika pavadītas, “vārdojot vēju”, bezmiega agonijā vērojot spoguļskaisto saullēktu un izmisīgi piesaucot visus svētos, lai kaut neliels burās iepūstu vējš. Drusku iepūta, kad bija stunda līdz finišam...

No 92 kuģiem un jahtām finišēja tikai 62. Mēs tā arī finišējām piektie, pēc pārrēķiniem jau noslīdot zemāk. Viegli negāja nevienam, un es varu tikai izteikt vislielāko pateicību visai savai komandai – gan tiem, kas spēja stūrēt, gan tiem, kas spēja kafiju uzvārit un parūpēties par pārējiem!”

KRUĪZA POSMS ROJĀ UN VENTSPILĪ

Regates kruīza posmu Helsinki – Rīga kopīgi organizēja Somijas, Igaunijas un Latvijas burāšanas mācību asociācijas. Katra asociācija piedāvāja apmeklēt vienu vai vairākas savas valsts ostas. Latvijā tās bija Roja vai Ventspils. Laika bija maz, Rīgā vajadzēja būt piecas dienas pēc izešanas no Helsinkiem, tāpēc lielākā daļa flotes kuģu apmeklēja tikai vienu ostu. Daži tomēr paspēja pabūt vairākās ostās, arī “Spaniel”.



Stāsta "Spaniel" kruīza posma kapteinis Gunārs Šteinerts:

"Helsinki mūs sagaidīja ar lietainu, nepastāvīgu laiku. Buru parāde 20. jūlijā gan izdevās saulaina un skaista.

20. jūlija vakarā sasniedzām Tallinu, atrodot vietu Piritā. Tas pavēra iespēju skatīt Tallinas nakts dzīvi, par ko interesantas atsauksmes uzklusijām nākamajā rītā.

21. jūlija rītā kādu stundu motorējām laukā no Tallinas līča un tad sākām ar burām laužties cieši pie vēja, vēlāk jau brīvākā kursā ar labu ātrumu, lai tiktu uz Monzunda šaurumiem. Drīz gan bijām spiesti rēvēties, jo labi iepūta nords. Ar otro rēvi gājām ar stabiliem 10 mezglēm, bet, ieejot dziļāk šaurumos, no-metām arī foku un ar 10–12 mezglēm turpinājām navigēt pa dažviet diezgan šauro farvāteru. Rīgas jūras līci sasniedzām vēl pirms pusnakts un Romasārē iegājām 22. jūlijā rīta agrumā.

Romasārē jau bija daudz regates kuģu, ieskaitot Zviedrijas burinieku "Tre Kronor af Stockholm" un Lietuvas burinieku "Brabander". Jahtu osta bija piebāzta, bet izcils serviss, autobusi uz Kuresāri, ekskursijas pa Sāremā salu un cietoksni par brīvu. Labi atpūtāmies, jaunā krogā Kuresārē klausījāmies gruzīnu dziedoņus, vakarā estrādē izdejojāmies utt.

No Romasāres 23. jūlijā devāmies uz Roju. To sasniedzām pievakarē. Osta sagaidīja mūs ar mūziku un apsveikumu pa skaļruņiem. Tā sveica visus kuģus, arī "Tre Kronor", kurš nodemonstrēja izcilu manevru, ieejot priekšostā ar burām un tās nolaižot tikai īsi pirms pietauvošanās. Vakārā bija kapteiņu vakariņas, komandai zivju zupa un tad danči ar grupas "Keksi" mūziku. Ballītes nobeigumā nakts pelde jūrā un Sanktpēterburgas burinieka "Shtandart" kapteiņa Vladimira Markusa stāstījums sveču gaismā uz viņa kuģa par tā būves vēsturi.

No Rojas atvadījāmies 24. jūlija rītā, mierīgi burājām uz Rīgu, pamazām iedzenot "Shtandart". Kaut kur aiz Mērsraga mēs bijām tam pavisam blakus un uzdrošinājāmies šo vēsturisko Pētera I karakuģi (piebilde: būvēts 1994. gadā)

apšaudīt ar ūdens baloniņiem. Pretī dabūjām ūdens šaltis no "Shtandart" ugunsdzēsīšajā stobra.

Rīgā iegājām 24. jūlija vakarā Audā un 25. jūlijā jau bijām pie Andrejostas, gaidot rindu. Defilējot uz Vanšu tilta pusi, sadzirdējām orķestri spēlējot tādu kā pazīstamu melodiju. Vai tiešām būs mums solītā Latvijas valsts himna? Kur nu, tā bija Krievijas himna. Tā mūs sagaidīja Rīga..."

Ja Roja uzņēma regates floti pirmoreiz, tad Ventspilij jau bija pieredze. 2003. gada kruīza posma laikā Ventspils uzņēma 28 regates flotes buriniekus un jahtas. Arī 2013. gadā cerējām apmēram uz tādu pašu kuģu skaitu. Diemžēl spēcīgā vēja un viļņu dēļ daļa flotes mainīja savu lēmumu un iegāja Rome-sāres ostā. Ventspils ostā ienāca deviņi regates dalībnieki – pieci A klases burinieki, divi B klases burinieki un divas C klases jahtas. Starp buriniekiem bija gan tādi regulāri regates dalībnieki kā Sanktpēterburgas "Mir" un Vācijas "Alexander von Humboldt", gan Brazīlijas kara flotes mācību burinieks "Cisne Branco", kuram tā ir pirmā piedalīšanās "Tall Ships" regatē. Neskatoties uz to, ka Ventspilī neienāca visi plānotie kuģi, Ventspils domes un brīvostas pārstāvji ar pasākumu bija apmierināti, jo kuģus apskatīja un komandu parādi noskatījās ļoti daudz cilvēku.

Ventspilī viss bija organizēts tāpat kā regates oficiālajās ostās: kuģiem bija brīvprātīgie palīgi – deviņi sakaru virsnieki, bija komandu parāde, akvaparka un Livonijas pils bezmaksas apmeklējums, ekskursija pa pilsētu gida pavadībā, vakarā Komandu ballīte un Ventspils domes rīkotā pieņemšana kapeiņiem pilī. Uz kapteiņu pieņemšanu no Rīgas ieradās regates direktors Pols Bišops. Apstaigājis kuģu tauvošanās zonu, pieņemšanā viņš izteica priekšlikumu Ventspils domes un brīvostas pārstāvjiem padomāt par iespēju uzņemt regates mazo floti. Sprotams, ka Ventspils nevar uzņemt 100 burinieku un jahtu, bet STI plāno starplaikā starp lielajām regatēm, kas Baltijas jūrā notiek reizi četros gados, rīkot mazās regates, kurās varētu piedalīties līdz 50 burinieku un jahtu.

Viens no Ventspils brīvprātīgajiem palīgiem bija ilggadējs "Spaniel" komandas dalībnieks Vairis Pečurčiks. Viņš palīdzēja gan savai meitai Anitai (arī burājusi vienā no regatēm uz "Spaniel"), kura strādāja ar Brazīlijas komandu, gan citu kuģu komandām. Ikdienā Vairis ir kuģu aģentūras "Ventamarine" vadītājs. "Sakaru virsnieks uz burinieka pēc sava pienākuma loka ir tas pats kuģu aģents, tikai brīvprātīgais," saka Vairis. Uz "Alexander von Humboldt" saplīsa Vācijas karogs. Vairis noorganizēja karoga piegādi no Rīgas. Latvijas Krasta apsardze pieprasīja, lai ziņas par visiem A klases buriniekiem, kas bija ienākuši Ventspilī, tiktu ievadītas "SafeSeaNet" datorsistēmā. Arī to darīja Vairis.

Uz "Mir" un "Alexander von Humboldt" kruīza posmā piedalījās apmēram 40 Latvijas jauniešu – Latvijas Burāšanas mācību asociācija (LBMA) organizētās Kadetu programmas dalībnieki. LBMA sagādāja sponsorus un organizēja

jauniešu nokļūšanu Helsinkos. Lai pārliecinātos, ka viss notiks bez problēmām un palīdzētu vairāk nekā 20 kadetiem iejusties uz "Mir", devos kopā ar šo grupu uz Helsinkiem un tālāk ar "Mir" līdz Ventspilij.

Stāsta Latvijas Jūras akadēmijas studente Dita Lasmane:

"Tāpat kā "Mir" kadeti, arī es pirmo reizi biju Ventspilī. Šī pavisam noteikti ir sakopta un ļoti skaista pilsēta, šķiet, ka par visu tur ir padomāts. Ārā bija +16 grādi, bet tas mūs neatturēja no došanās uz Ventspils akvaparku. Katru reizi, kad kļuva pārāk auksti, devāmies uz saunu sasildīties, lai pēc tam atkal dotos ūdens priekš. Burātājiem noteikti patīk kārtīgi atpūsties, tāpēc katrā ostā visu buru kuģu komandām tika rīkotas ballītes – "crew party". Ventspilī šis pasākums notika "Jūras vārtos", tur uzstājās grupa "Triānas parks". "Mir" kadetiem no Kanādas ļoti patika šī grupa, jo tā izpildīja vienas kanādiešu grupas dziesmas, kuras jau iepriekš viņiem bija zināmas un mīļas. Ballītē mums bija iespēja iepazīties arī ar pārējo valstu burinieku komandām. Šo iespēju arī izmantojām, iepazīnāmies ar brazīliešiem. Viņiem bija ļoti skaistas baltas uniformas, kas viņus padarīja atšķirīgus no pārējiem.

24. jūlija rītā devāmies ceļā uz Rīgu. Jūra šajā pārbraucienā bija vairāk nekā mierīga – tā bija kā spogulis, tāpēc mēs varējām ķerties pie klāja uzkopšanas un atjaunošanas darbiem. Veicām krāsošanas darbus, kā arī pārkārtojām visus strikus, kas atradās uz klāja, tā, lai tie būtu vienādā augstumā no klāja virsmas. Vēl spodrinājām lūku aizkables, kas bija patīkami, jo tajā brīdī spīdēja spoža, silta saule, un mēs draudzīgi sasēdāmies uz klāja, lai kopīgi parunātos un pasmietos. Pateicoties mierīgajiem jūras apstākļiem, bocmanis deva atļauju mums kāpt mastā, par ko mēs sapņojām jau no brīža, kad uzkāpām uz kuģa. Kāpām fokmastā, kas ir priekšējais masts, tikām līdz otrajai platformai, tālāk mums nelāva kāpt, bet bijām jau 30 metrus virs jūras līmeņa. Bailes no augstuma neparādījās, tikai sākumā, kāpjot augšā, kad nezināju, kur kājas likt. Kāpšana mastā nedaudz atgādināja rāpšanos klinšu sienā, jo tur arī jāizplāno katrs nākamais solis, lai spētu tikt līdz augšai. Uzkāpjot uz otrās platformas un paskatoties lejā, arī neradās nekādas bailes, nezinu kā, bet jūra man radīja drošības sajūtu. Skatu torņos gan vienmēr kājas trīc, paskatoties uz leju. Kāpšana lejā vispār nesagādāja nekādas problēmas un veicās vismaz trīs reizes ātrāk."

RĪGA, 25. – 28. JŪLIJS

LBMA kā regates "The Tall Ships Races 2013" iniciators piedāvāja Rīgas domei savu palīdzību regates rīkošanā un noslēdza sadarbības līgumu ar nodibinājumu "Rīgas tūrisma attīstības birojs". Mēs apņēmāmies izstrādāt flotes pietauvošanās un attauvošanās plānus un saskaņot tos ar Rīgas brīvostas pārvaldi, Rīgas ostas kapteini, piestātņu operatoriem un STI; izveidot, apmācīt un vadīt sakaru virsnieku dienestu; piesaistīt burājumam uz regates buriniekiem



kadetus un sarūpēt tam nepieciešamo finansējumu, koordinēt kadetu izvietojumu uz buriniekiem.

Mēs ar arhitekti, "Spaniel" kapteini Līgu Platais veidojām flotes kuģu tauvošanās plānu. Bija jācenšas ievērot STI rekomendācijas – lai vienas valsts burinieki un jahtas nestāvētu blakus, kā arī jāņem vērā kuģu garumi un iegrimmes. Tas izvērtās par maratonu triju četru mēnešu garumā, jo nāca klāt jauni dalībnieki, citi pēkšņi izlēma nedoties uz Rīgu.

Gandarījums "Spaniel" komandai bija tikšanās ar Valsts prezidentu Andri Bērziņu uz "Spaniel". Izdevās pārliecināt Prezidenta kanceleju, ka Valsts prezidentam vajadzētu apmeklēt dažus kuģus. Ieteicu Lielbritānijas burinieku "Tenacious", kas speciāli aprīkots burāšanai cilvēkiem ar īpašām vajadzībām. Uz šī burinieka ar "Latvijas dzelzceļa" un Rīgas Rīdzenes Rotari kluba finansiālu atbalstu LBMA organizētās Kadetu programmas ietvaros no Helsinkiem uz Rīgu burāja arī latviete Anna Kenne. Kā otru kuģi Prezidenta kancelejai ieteicu "Spaniel", jo uzskatīju, ka ar savu ikgadējo dalību šajās regatēs kopš 1998. gada un izcīnītajām godalgotajām vietām esam to pelnījuši.

Valsts prezidenta vizīte uz "Tenacious" un "Spaniel" notika 26. jūlijā, tieši Annas dienā. Vēlāk gan Anna, gan katrs "Spaniel" komandas loceklis saņēma Valsts prezidenta parakstu fotogrāfiju, kurā fiksēta šī vizīte. Saņēmām no prezidenta arī piemiņas velti. "Spaniel" ir savi formas krekli ar izšūtu komandas locekļa vārdu. Tagad krekls "Andris Bērziņš" ir arī Valsts prezidentam – laipni lūdzam komandā!



170 ORANŽI KAUJINIEKI

Regates sakaru virsnieku dienests ir ļoti svarīga regates rīcības komitejas sastāvdaļa. No sakaru virsniekiem (angliski *Liaison Officers* jeb saīsināti LO) atkarīgs, cik komfortabli jutīsies kapteiņi un komandas katrā ostā.

Stāsta LO dienesta vecākais sakaru virsnieks Uģis Lībietis:

"The Tall Ships Races" regate ir bijusi daļa no manas dzīves jau gandrīz 15 gadus. Un divas reizes man ir bijusi tā laime un gods līdzdarboties šā grandiozā pasākuma organizēšanā. 2003. gadā situācija bija nedaudz atšķirīga. Aktīvi burāt un piedalīties regatē biju sācis tikai pirms dažiem gadiem, un darbība regates rīkošanas orgkomitejā, kā arī LO dienestā bija gan milzīgs piedzīvojums, gan arī liela uzticēšanās un atbildība. Desmit gadus vēlāk viss bija daudz nopietnāk un laikam arī daudz interesantāk.

2003. gadā piekritu palīdzēt Uģim Kalmanim kā LO dienesta vadītāja vietnieks, atbildot par aptuveni 30 sakaru virsniekiem, kas apkalpoja C klases jahtas. Toreiz mūsu LO dienests tika atzīts par labāko, kāds regatē jebkad bijis. Mēs bijām uzcēluši kvalitātes latīņu tik augstu, ka daudzām citām ostām nācās smagi strādāt, lai sasniegtu vismaz mūsu līmeni.

Organizējot 2013. gada regati, pieteicos pats vadīt šo dienestu, un šoreiz mans uzdevums bija latīņu celt vēl augstāk, jo galu galā pieredze ir vairāk nekā trīskāršojusies un arī skats uz dzīvi ir pavisam cits. Šo gadu laikā gan es, gan citi jahtas "Spaniel" komandas locekļi un kapteiņi esam pabijuši vairākos desmitos regates ostu, redzējuši, kā regate ir jāorganizē, kādas ir vājās un kādas stiprās vietas. Līdz ar to mūsu uzdevums bija skaidrs – regatei Rīgā ir jābūt tādai, lai tā paliktu skaistā atmiņā gan regates dalībniekiem, gan apmeklētājiem.

Pieminot vārdus "brīvprātīgais palīgs", daudziem pirmā asociācija noteikti ir ar jauniešiem, kas izdala skrejlapīņas skatītājiem, ierāda vietas Dziesmu svētku dalībniekiem uz skatuves vai palīdz kontrolēt biļetes pie ieejas un galu galā vairāk traucē, nekā palīdz. Taču *Liaison Officer* nav vienkāršs brīvprātīgais. Jau pats nosaukums – sakaru virsnieks – uzliek atbildību. Pašā pirmajā

tikšanās reizē savai Komandai (arī turpmāk vienmēr rakstīšu šo vārdu ar lielo burtu) norādīju: "Jūsu galvenais uzdevums ir un paliek palīdzēt kuģiem un to komandām risināt viņus interesējošos jautājumus. Būs jāspēj darboties vienam, jāspēj uzņemties iniciatīvu, kā arī vienlaicīgi jāspēj darboties komandā un jābūt par balstošo plecu saviem Komandas biedriem."

Lai kā arī daudziem liktos, atrast šāda veida brīvprātīgos nav nemaz tik viegli. Latvijā ir pat vairākas brīvprātīgo datu bāzes, kurās reģistrēti jaunieši, kas ir gatavi darboties jebkurā masu pasākumā. Šeit tomēr sfēra ir daudz savādāka – ir jāzina valodas, jāpārvalda kaut nedaudz jūrniecības terminoloģija, kā arī vietējās birokrātiskās sistēmas niansītes.

Organizatori no STI savās vadlīnijās tradicionāli uzsver, ka LO ir jābūt vismaz 21 gadu vecam. Taču jau 2003. gadā (un pēc tam) es pārliecinājos, ka arī par 21 gadu jaunāki cilvēki spēj darboties aktīvāk, ātrāk un bieži vien atbildīgāk nekā pusmūža vai jau pensijas gadu kungi un kundzes. Tāpēc arī, uzsākot LO meklēšanu, es orientējos tieši uz jauniešiem, studentiem, kā arī burāšanas entuziastiem, piesaistot vairāku jahtu apkopes locekļus, dažādu universitāšu studentus, kā arī vienkārši entuziastus.

Diezgan īsā laikā tika izveidota mūsu "oranžā armija" – vairāk nekā 170 cilvēku vecumā no 13 līdz pat nedaudz virs 60 gadiem. Pieteikušies bija pat vairāk nekā 200, taču ar iespējamo atbirumu rēķinājos jau sākumā. Visi šie cilvēki izgāja ļoti nopietnu un

savlaicīgu apmācību, lekciju laikā iepazīstoties ar regates norises aizkulisēm, krasta pasākumiem, veidiem, kā risināt dažādas problēmas, kā arī uzklaustot policijas, robežsargu, muitnieku un citu atbildīgo amatpersonu ieteikumus un konsultācijas. Iespējams, ka tieši pēc tikšanās ar policijas, ugunsdzēsēju un muitas pārstāvjiem daudzi no LO saprata, ka šis ir nopietns pasākums! Bet nobijās ļoti nedaudzi!

Mūsu sakaru virsnieki arī šogad strādāja lieliski! Protams, gribējās mazāk dzirdēt tādus jautājumus kā "kur samainīt naudu?" vai "kur nopirkt pastmarkas?", taču kopumā regate norisēja ļoti mierīgi, lielā mērā tieši pateicoties 170 acu pāriem, kas bija visur, kur tas bija nepieciešams, un palīdzēja kā varēja.





Vienmēr atradās kāds palīdzēt gribošs un palīdzēt varošs jauniešs, vienmēr atradās kāds, kurš bija gatavs strādāt naktī, aizvietot kolēģi vai palīdzēt tikt uz priekšu kādam ar lauztu kāju vai roku. Mums nebija lielu incidentu un lielu domstarpību, un mēs gandrīz piecas dienas darbojāmies kā sakļauta dūre!

Ja man kāds prasa, kā man pašam patika "Tall Ships Races" regate Rīgā, es uz šo jautājumu atbildēt nevarēju. Kāpēc? Tāpēc, ka mēs šajā laikā strādājām... pa 20, 24 un dažreiz pat 48 stundām diennaktī. Esmu lepns, ka man blakus kā palīgi strādāja mani kolēģi un draugi Juris Radus, Signe Andersone, Andrejs Bērziņš, Jānis Mukāns. Esmu gandarīts par to, ka ar saviem tehnikajiem padomiem un fizisko klātbūtni palīdzēja kapteiņi Vilnis Didrihsons, Vladimirs Novikovs, Romāns Mickēvičs, Līga Platais un daudzi, daudzi, daudzi citi cilvēki, kurus visus uzskaitīt nevaru! Šie cilvēki bez maksas un savā brīvā laikā darīja to, ko citur pasaulē dara labi algoti profesionāļi. Brīvprātīgie palīdzēja ar konsultācijām pontonu sagatavošanā, vadīja kuģu ienākšanu ostā, pietauvošanu, attauvošanu, kā arī sastāšanos Buru parādei. Brīvprātīgie runāja ar presi, vadīja preses konferences, komandu parādi cauri Vecrīgai, kā arī brīžiem pat palīdzēja policijai un apsargiem nodrošināt kārtību gan uz ūdens, gan krastā. Mēs pierādījām, ka spējam būt virspusīgi profesionāļi. Mūsu darbu novērtēja un ar mūsu viedokli rēķinājās.

2013. gada novembrī "Sail Training International" gadskārtējā konferencē tieši Rīgas brīvprātīgo sakaru virsnieku darbs tika izcelts kā paraugs citiem. Arī runājot ar daudziem kapteiņiem, saņēmām atzinīgus vārdus par mūsu Komandas darbu.

Taču pašam laikam visemocionālākais brīdis bija atgadījums komandu parādes laikā, kad uz ielas kāda sieviete ar savu puiku man lūdza, vai mēs nevarētu palīdzēt viņas dēlam piekļūt pie diviem buriniekiem un iegūt viņu zīmodziņus, jo citādi puika esot ļoti bēdīgs. Tobrīd steigā pat īsti neatceros, ko atbildēju. Taču vēlā vakarā mani uzmeklēja tā pati sieviete un tas pats puika, kurš ar asarām acīs man rādīja visus savāktos zīmodziņus. Sieviete mani apskāva un teica: paldies, ka jūs padarījāt vismaz viena bērna sirdi laimīgu! Man patiesībā ar to arī pietiek!

Man tagad ir 170 oranži kaujinieki, ar kuriem esmu gatavs iet izlūkos vai pat kalnus gāzt!"

DĀVIDS UZVEIC GOLIĀTU

Ar šādiem vārdiem "Spaniel" burātājs Rūdolfs Varkals raksturoja virves vilkšanas sacensības, kurās pats arī piedalījās. Stāsta Rūdolfs:

"Dienā, kad Rīgā notika sporta spēles, ierados uz jahtas, jo komandai bija tikšanās ar Valsts prezidentu. Jau iepriekšējā dienā zināju, ka esmu ieskaitīts virves vilcējos, un pieņēmu šo uzdevumu ar prieku.

Pēc tikšanās ar prezidentu virves vilcēji pulcējās Kronvalda parkā, un mēs sapratām, ka mums pietrūkst viena vilcēja. To ātri atrisināja Reinis, paaicinot vienu no ielu vingrotājiem, kurš parkā "izklaidēja" TSR viesus. Šis vingrotājs tad arī tika norīkots par *ad hoc* "Spaniel" biedru. Pirmā cīņa bija pret burinieka "Alexander von Humboldt" komandu, kas sastāvēja no bērniem un citiem mazizmēra ļautiņiem, kuri virves vilkšanu uztvēra kā izklaidi, nevis nopietnu sacensību. Bet viņi ātri vien saprata, ka mūsu prāts nenesas uz izklaidēm. Diezgan viegli "izraustījuši" vāciešus, jutāmies kā uz viļņa, bet, aplūkojot nopietnākus konkurentus – "Mir", "Kruzenshtern" komandas, lielos norvēģu jūrniekus un brazīļu flotes kultūristus, sapratām, ka sacīkstes mums nebūs ilgas.

Holivudas filmās vienmēr ir kāds "bet". Arī šajā stāstā, līdzīgi kā filmā "Karatē bērns", uzradās mūsu sensejs – Latvijas izlases vieglatlēti. Viņi pēc mūsu otrā raunda pret vienu no komandām, kas arī pārsvarā sastāvēja no bērniem un mazizmēriem, pienāca pie mums un skaidri pateica: "Džeki, ar tādu raustīšanu jūs krievus nevinnēsiet! Jums ir jāmaina sava taktika." Sapratām, ka viņu padomu nevajadzētu palaist gar ausīm. Uztvērām padomu kā loģisku un vienkārši izpildāmu un nolēmām pie tā pieturēties. Jaunā tehnika – iegulties virvē, iztaisnot kājas un noturēt raustīšanu. Pēc tam, kad pirmais rausteklis ir izturēts, varējām sākt lēnām maziem soliņiem kāpt atpakaļ, velkot virvi. Tas ir brīdis, kad kārtīgā filmā sāk skanēt pacilājoša mūzika: mūsu komanda, trenera Ivo blāvienu pavadīta, novilkta "lielos norvēģus", "Mir" un, iespējams, vēl kādu. Bijām tikuši līdz finālam! Nevienu reizi vēl nebijām zaudējuši.

Fināls. Goliāts – "Kruzenshtern" komanda, flotes jūrnieki pašos spēka un adrenalīna gados, viņus komandēja dusmīgs onkulis vecā beisbola cepurē.

Izskatījās baisi! Dāvids – “Spaniel” komanda baltos T-kreklos, vienkārši džeki, kurus komandēja Ivo, kurš nu jau skanēja kā skaļrunis ar pārplīsušu membrānu. Taču mums bija kaut kas tāds, kā nebija nevienam, – skatītāju atbalsts! Un nejauši šis mačs pārtapa par virves vilkšanu starp Latviju un Krieviju, nevis tikai divām dažādu kuģu apkalpēm. Pirmais raunds. Sākām labi, izturējām raustīšanu un redzējām nelielu izmisumu “Kruzenshtern” vilcēju sejās, jo viņi rāva virvi ar izbolītām acīm, taču nespēja mūs izkustināt. Uzvarējām – 1:0. Otrais raunds. Sākām līdzīgi, taču viņu izmisīgais “raz! raz! raz!” mūs salauza uz pietiekamu brīdi, lai mēs pazaudētu stabilitāti, un tad jau nekoordinētā veidā zaudējām – 1:1.

Trešais raunds. Tajā viss izšķīrās. Sirds lēca pa muti laukā, kājas šķita akmeņainas un rokas jau nedaudz kā vate no virves tveršanas visas dienas garumā. Gājām uz savām pozīcijām, un pūlis mūs atbalstīja kā hokeja izlasi, kas cīnās par zeltu pasaules čempionātā, pārējā “Spaniel” komanda bija gatava šaut petardes, ieradušies bija visi, kas varēja paiet. Vēl tikai īss mirklis, un mēs būsim paveikuši to, ko sākotnēji nemaz necerējām. Ieņemām savas pozīcijas, es aptinu virvi sev ap vidukli un atbalstīju ar plecu. Redzēju, kā pārējā komanda izcina psiholoģisko cīņu ar pretiniekiem, tā saukto skatienu cīņu. Tika dots signāls virves satveršanai, un “Spaniel” puīši visi kā viens elegantā kustībā ar kāju virvi uzrāva rokās. Un tad sākās cīņa. “Raz! raz! raz!” Sākumā tikām izraustīti, taču izdevās savākties un iegulties virvē. Pūlis bija gatavs pieķerties virvei mūsu galā, lai mēs uzvarētu. Taču tas nebija nepieciešams, sajūtām, ka esam atguvuši kontroli, un sākām savu “kroņa numuru”, mierīgā, lēnā garā, pa pus pēdai katrā reizē virzīdamies uz uzvaru. Soli pa solim, collu pa collai. Un to sasniedzām, atbalstītāji jau skrēja klāt un sacīja, ka ir, taču mēs nebijām dzirdējuši svilpi un turpinājām, līdz bijām pārliecinoši pārvilkusi karodziņu pāri līnijai. Noskanēja svilpe, nometām virvi, un ne no kurienes pašam galvā sāka skanēt “We are the Champions”. Bijām to paveikuši – uzveikuši visus, kas mums stājās pretī. Saņemām sveicienus no skatītājiem, no pretiniekiem, kas nu jau atkal bija pārvērtušies atpakaļ mūsu biedros – burātājos. Varētu šķist nenozīmīgs pasākums, virves vilkšana parkā, taču tajā mirklī bija lepnums.”

Apbalvošanas ceremonijā Rīgā “Spaniel” pārstāvji pirmoreiz stāvēja uz “The Tall Ships Races 2013” skatuves, lai saņemtu nopelnīto balvu. Bet ne pēdējo reizi.

UZLABOT ĀTRUMU PAR 2%

Regates otrajā sacensību posmā Rīga – Ščecina “Spaniel” vadīja kapteinis Silards Kamergrauzis. Posms saucās Rīga – Ščecina, bet reāli starts notika pie Ventspils, jo mācību burinieki ar burām sacensību režīmā nevar iziet cauri Irbes šaurumam.



Stāsta Silards:

"Ejot uz startu Ventspilī, bijām mazliet satraukušies – bet ja nu nesanāks? "Spaniel" Rīgā tika daudzzināts un skandināts, bija sajūta, ka viss mums tiek dots nelielā avansā. Valsts prezidenta vizīte uz "Spaniel", mammu, tētu, radi-nieku, brāļu, māsu utt. apmeklējums uz jahtas, un visiem viens gala teikums: "Jums ir jāuzvar, jums jābūt pirmajiem, lai veicas, bez uzvaras nerādieties!" Paldies, zināmu devu satraukuma tas piemeta. Viens gudrs pasaules burātājs ir teicis: "Uzlabojot ātrumu par 2%, 24 stundu laikā jūs iegūsiat 30 minūtes." Pie šīs nu jau pārbaudītās patiesības tad arī mēs pieturējāmies.

Latvijas valsts institūcijas māk "iepērt", kā tas bija ar meteo prognozi, solot līdz 25 m/s Baltijas jūras vidusdaļā. Domāju, ka visi saprot – tā nav joka lieta. Līdz pat startam pārbaudījām laika prognozi vairākos portālos, un tikai LV meteo dienesta mājas lapā bija šis nepatīkamais skaitlis, arī par vēja virzienu tikai divos portālos bija līdzīgas norādes, pārējos pilnīgi savādākas.

Iegājām Venstpīlī, mierīgi papusdienojām, noturējām komandas pēdējo pirmssacīkstes sapulci un devāmies uz startu. Vēja nebija, ar motoru dažus apdzinām un ar pilnīgu putru galvā devāmies uz starta vietu. Lēnām sāka parādīties vējiņš, skatījāmies, kā startē A grupa, B grupa, un tad jau paši bijām gatavi startēt.

Skatoties A grupas startu, tikām pakļauti nežēlīgai ūdens kaujai no Vācijas jahtas "Esprit". Nepietika ar to, ka galva aizņemta ar pareizas stratēģijas do-māšanu, vēl vajadzēja izdomāt, kā atriebt slapjās kājas un bikses. Ilgi nebija jā-gaida, komanda bija sapildījusi balonus ar ūdeni, un mēs uzmanīgi no ahtera



caur virsvēja pusi likām manīt "Esprit" komandai, ka šeit ir Latvijas ūdeņi un ka "Spaniel" ir Latvijas jahta. Visi priecīgi un laimīgi gaidījām startu.

Stratēģija bija izdomāta, laiks startēt. Vēl telesakaru sasniedzamības zonā saņēmām zvanu no "vecā jūras vilka" Gunāra. Apmainījāmies ar domām par laika prognozi un stratēģiju un it kā jau beidzām sarunu, kad Gunārs pateica vienu mazu frāzi: "Es gan turētos tuvāk ģenerālajam kursam..." Turies, turies, nodomāju un devos uz starta pozīciju.

Visi pilnās burās startēja, dažs ar tauriņu, dažs bez tauriņa. Sāku pētīt jahtas virzienu un... "ta ne tur mēs ejam, finišs otrā galā". Ātri vien apdomāju savu taktiku un, lai kā negribētos, piespiedu sevi mainīt kursu un arī iet ar tauriņu. Viss norisēja bīnišķīgi, komanda strādāja ar burām, lieki neelpojām, pirmā maiņa tika aizvadīta dinamiskā darbā, jo vējš visu laiku staigāja pa 10–15 grādiem uz vienu un otru pusi. Blakus jahtas "St Iv", "Dar Szczecina" un citi mums līdzīgi domājošie. Bijām pilnīgi citā dzīves laikā, jo, izejot no Ventspils, laiks uz jahtas bija pēc UTC, maiņas pēc UTC laika pa trim stundām.

Nodevām maiņu nākamajiem un mierīgos apstākļos gāju pagulēt. Pamosos, pārbaudīju situāciju, jo nesapratu – kur, kas, kāpēc mums priekšā. Situācija bija izgājusi no kontroles. Nu jau nāk trešā *vača*, un tiek skaidri un gaiši pateikts, kas, kur, kāpēc un kā jādara. Pirmais flotes radiosakaru seanss – slikta vieta utt. Garastāvoklis nekāds, bet ciņa jāturpina. Vējš arī sāka lēnām iegriezties purnā un kļuva mazliet stiprāks. Pēc otrā sakaru seansa mūsu pozīcija jau bija labāka. Nezinu, ko domāja komanda, bet es lūdzu, lai bišķu iepūš uz dienām divām tieši purnā tos 25 m/s vai vismaz 10–15 m/s. Tad mēs varētu atrauties un uzlabot savu pozīciju.



Manas lūgšanas tika uzklaštas. Dienas vidū vējš pieņēms spēkā, ierēvējām grotu, nomainījām fokū, komanda strādāja kā pasaules labākie pulksteņi – ātri un precīzi. Brāzmās iepūta 30 mezglus, braucām kā pa “amerikāņu kalniņiem”, vilnis šad tad 3,5–4 metri, bet pamatā 2,5–3 metri. Esmu priecīgs, komanda pie borta – nesmaida, nerunā un domā par golfu. Viss bija super, pozīcija uzlabojās, vējš pierima, atrēvējāmies. Jo tuvāk bijām finišam, jo priecīgāka kļuva arī komanda. Nakti pārlaidām mierīgi. Redzējām Bornholmas salu, vējš pastiprinājās, ierēvējāmies, bet gājām vēl ar lielo fokū genoa 1. Skatījāmies, vai kāds netuvojas, un ieraudzījām, ka viena jahta nāk ar pilnām burām. Pārbaudījām pēc pēdējā radio seansa, kas no konkurentiem ir bijis vistuvāk – Beļģijas jahta “Tomidi”.

Nu ko, ja jau visu laiku strādājām ar domu par 2%, tad lai notiek! Ar saukli “Visu, kas var palīdzēt uzvarēt, mums ir jāizmanto!” komanda ieņēma vietu uz borta. Viena stunda, divas, trīs. Vējš pastiprinājās, bet konkurents tuvāk nenāca, visu laiku viņu vērojām. Mums bija viens cilvēks, kura darbs bija novērot un ziņot par izmaiņām. Prasījās genoa mainīt uz fokū, bet tur netālu debesīs bija balta maliņa, aiz kuras vairs 35 mezgli nebūs. Vilnis pretīgs, īss, gandrīz purnā (komandai šī vētriņa labāk patika). Neko darīt, atlika cerēt, ka viss būs labi, bet nebija gan. Mirkli, kad mēģinājām sašūt nelielo caurumu uz genoa, jahta palēcās un genoa sāka fleterēt. Ātri nomainījām uz fokū nr.1 un jau ar bailēm par iespēju zaudēt savu pozīciju 25 jūdzes pirms finša turpinājām reisu. Komanda uz borta, kapteinis nervozē, “Tomidi” tiek novērota.

Finīss – urā! urā! Īsa saruna ar “Tomidi”, smaidis līdz pleciem un ejam uz Zasnici. Atpūta, joki, jautrs garstāvoklis. Uzvaru šajā reisā svinēja visa komanda, jo bez komandas darba šāda rezultāta nebūtu.”

Katrā regates posmā tiek apbalvoti pirmo triju vietu ieguvēji katrā klasē, absolūto finiša laiku pārrēķinot, ņemot vērā katram kuģim STI piešķirto laika koeficientu. Bet *Line Honours* balva tiek piešķirta kuģim, kurš absolūti pirmais šķērso finiša līniju reālajā laikā. Tieši šo balvu arī izcīnīja "Spaniel" komanda un Ščecinā otrreiz kāpa uz "The Tall Ships Races 2013" skatuves.

Rūdolfs Varkals savos 22 gados ir piedalījies vairākās regatēs, un viņam ir ar ko salīdzināt: "Izejot Daugavā, skats bija vienreizīgs – visur čumēja un mudžēja "Tall Ships" regates dalībnieki un visi iespējamie Rīgā un tās tuvumā esošie peldlīdzekļi, jo publika nevēlējās laist garām šo skatu, šo svētku sajūtu, pavadot komandas un kuģus jūrā. Redzējām, ka krastā ir milzum daudz cilvēku, tāpēc nolēmām kursēt zigzagā, nododot "Spaniel" sveicienu atnākušajiem pavadītājiem. Vienā brīdī mums strauji tuvojās kāda jahta, kuru atpazinām kā "Giotto", tātad savējie. Salutējām viens otram, tikām "apšaudīti" ar pīrdziņiem, kurus noķert nebija nemaz tik viegli, bet katrā ziņā patikami. Tādus svētkus regatē vēl neesmu piedzīvojis, ir bijis jautri un citādi forši, bet šoreiz bija arī tāda pacilājoša un lepna sajūta. Nonācām līdz moliem un redzējām, ka uz abiem moliem ir vienlīdz daudz cilvēku, tāpēc tika pieņemts lēmums sveikt abus krastus vairākas reizes. Abus molus apmeklējām kādas trīs reizes, katru reizi salutējot un saņemot pretī sveicienus un gaviles.

Izejot pa jūras vārtiem, skats bija pārsteidzošs – dažādu izmēru jahtas un kuteri bija noenkurojušies visapkārt kuģu ceļam, lai redzētu skaisto Buru parādi, daži pienāca mums tuvāk un novēlēja veiksmi, par ko pretī mēs salutējām. Ideāla diena, saule spīdēja, pūta neliela brīzīte un visapkārt valdīja prieks, komanda ne mirkli nepameta klāju, jo nepārtraukti bija kādam jāmāj vai jāsalutē. Pasveicinājām Valsts prezidentu un pārējos, kas atradās uz ledlauža "Varma" klāja, saņēmām pretī trīs "Varmas" taures pūtienus, un parāde bija beigusies. Tikko iekšā valdījusī svētku sajūta sāka izplēnēt un to nomainīja nogurums. Saņēmis kapteiņa atļauju, devos nosnausties, kas izrādījās 10–11 stundu ilgs miegs.

Tiku pamodināts, jo pārējā komanda bija devusies pie miera un sardzē esošie nosprieduši, ka arī man pienācis laiks kaut ko darīt. Sagērbos un gāju pārņemt stūri. Apdzinām krievu burinieku "Shtandart" un turpinājām ceļu uz Ventspili. Pirms ieiešanas Ventspilī neliels lietus, bet tas nevienu neuztrauca, jo kapteinis pateica, ka vēl uz brīdi tiksīm krastā, kas sevišķi iepriecināja tos, kuri Rīgā nebija tikuši dušā.

Ieejot Ventspilī, mums paziņoja, ka marīnā vietu nav, vismaz ne ar elektrību un ūdeni. Tā kā mums nebija nepieciešams ne viens, ne otrs, pietauvojāmies centrā. Uzvilcām savus karodziņus un sākām gatavot pusdienas. Izņemot no runduka gaļu, daži nez kāpēc uzreiz paziņoja, ka ir veģetārieši. Sapratu to tikai tad, kad man šī gaļa tika iedota, tā bija nedaudz "iesvīdusi". Tomēr vienojāmies, ka mēģināsim to kaut kā saglabāt un pagatavot. Devāmies ārā no



Ventspils uz starta zonu. Tur viss kā parasti, drēgns, migla un kuģi, kuģi, kuģi. Skaidrības labad piebildešu, ka šajā stāstā arī jahtas ir kuģi, ja netiek runāts par kādu konkrētu jahtu. Mums līdz startam vēl bija kāds laiks, tāpēc iesaistījāmies ūdens balonu kaujā gan ar “Tomidi”, gan “Esprit”, kuriem ir balonu katapultas. To ieraugot, visi sākumā nedaudz sabijās, taču kapteinis Silards izdomāja labu stratēģiju: mēs “Esprit” pielavījāmies no aizmugures un piegājām tik tuvu, ka viņi savu katapultu nevarēja izmantot, nobombardējām viņus un bēgām prom. Komandas gars atkal sāta augstu vilni. Startējām veiksmīgi, starta līniju šķērsojot kā otrie vai trešie. Kapteinis vēl sazvanījās ar Gunāru, lai apspriestu taktiku, un sacensības bija sākušās.

Tā kā nebija mana maiņa, aizgāju gulēt. Pamodos uz savu maiņu, kur biju kopā ar Ivo, Madaru un Ilzi. Mums tika dots rīkojums likt meitenes pie stūres un puisiem strādāt ar burām, jo vējš bija ļoti mainīgs. Vienā brīdī vējš iegriezās tā, ka jutām – ir jātaisa taurenis. Ar taureni radās problēma, vējš bija par vāju un genoa ik pa brīdim nofleterēja un izpūtās. Tādējādi zaudējām ātrumu, tāpēc pastāstīju Ivo par taktiku, ko izmantojām pirms pāris gadiem kopā ar Signi. Nospriedām, ka ir vērts pamēģināt. Es pieāķējos un gāju atsiet vienu šoti, lai tās svars nevelk buru uz leju, taču ar to nebija pietiekami. Tā nu es pusi no nakts maiņas pavadīju, stāvot ar vienu kāju pāri reliņiem, turoties pie vantīm un, protams, pieāķējies. Tādā veidā mēs ieguvām aptuveni 0,3–0,5 mezglus, kas nav daudz, bet, kad vēja ātrums ir pieci mezgli, arī šāds ieguvums ir ko vērts.

Pēc šīs nakts sākās īstā jautriība – pirmā vētra. Nebijām neko ēst gatavojuši pie Ventspils, un komandas kopējā ēstgriba bija vērtējama kā diezgan zema, iespējams, ka “iesvīdušās” gaļas dēļ. Lai nu kā, arī tagad nebija vajās kaut ko

gatavot, nebija arī jēgas, jo lielai daļai komandas, arī man, bija kaut kā jokaini ap dūšu. Es pats tobrīd to negribēju atzīt un izlikos, ka viss ir kārtībā. Izdomāju, ka jāpastāsta citiem par "angļu flotes viltību" – lai nebūtu slikti un būtu enerģija, ir jāēd žāvēti augļi un rieksti. Tos riekstus es vēlāk atstāju zivīm tāpat kā daži citi. Lai nu kā, neviens nesūdzējās un ātrums bija labs, bet man tas bija dziļi vienaldzīgi, jo man bija slikti. Nekad nebiju izjutis tādu jūras slimības paveidu un nospriedu, ka turpmāk reisos būšu iecietīgāks un iejūtīgāks pret tiem, kam paliek nelabi, jo tagad zināju, kā tas ir. Jautri bija tikai Silardam, Edgaram un Ivo. Mēs pārējie bijām diegan skābi, taču, tā kā mazajā sapulcē visi apspriedāmies un Silards nolēma, ka iesim "uz visu banku", tādi ieskābuši darījām visu, kas mums bija jādara, lai tikai būtu labs rezultāts. Negatavojām neko.

Nākamā diena likās pilnīgs pretstats iepriekšējai, ārā spīdēja saule, un visa komanda bija labā noskaņojumā. Lai gan Silards teica, ka šī vētra esot pretīga un daudz sliktāka par iepriekšējo, visiem bija vienalga, jo varējām baudīt jūru un viļņus, un sauli. Paši to nezinot, bijām pa nakti noķēruši un apdzinuši pilnīgi visus, kaut kur pie apvāršņa redzējām baltas buras, bet tās šķita tālu. Kad pienāca sakaru seansa laiks ar *Race Control*, sapratām, ka tik tiešām ejam visiem pa priekšu un mums seko "Tomidi", iepriekšējā sacensību posma *Line Honours* balvas ieguvēji. Valdija nemiers, bet to uzveica pozitīvā gaisotne. Visa komanda bija uz klāja, darījām visu, kas bija mūsu spēkos, lai attaisnotu uz mums liktās cerības. Lai tie, kas sēž mājās un seko kuģu pozīcijām pēc *Yellow Brick* rādījumiem, svīstu no satraukuma ne mazāk kā mēs uz klāja. Kādā brīdī pamanījām, ka uz foka pie relīņiem ir parādījies neliels caurums. Tad nu Edgars tika norikots par šuvēju. Lai gan drēbes pēc sēdēšanas uz borta, kad nepārtraukti pāri gāžas viļņi, nebija necik sausas, viņš tomēr izģērbās, uzvilka peldšortus un vesti un devās šūt. To vajag redzēt, lai saprastu, cik smieklīgi tas bija. Izskatījās pēc dona Kihota cīņas ar vējdzirnavām. Katra viļņa augšdaļā viņš iedūra adatu, bet, kad sākās brīvais kritiens, vajadzēja turēties ar abām rokām, un katru reizi viļņi viņu apšļāca no galvas līdz kājām. Starp citu, kājās viņam bija sponsoru dāvētie *Crocs* zābaki, kas ļāva stabili stāvēt uz klāja un nesatraukties par sasalpināšanu. Tā nu mēs, sēžot uz borta, vērojām viņa cīņu ar adatu, kad pēkšņi bura, smagi triecoties pret ūdeni pēc kārtējā viļņa, kurš šoreiz bija mānīgs, sāka fleterēt. Kāds iebļāvās: "Kurš sēja šoti?!" Man prātā ienāca: "Par maz cilpu uz vinčas!" Pēc divu sekunžu apstulbuma visi nepieciešamie darītāji jau bija kājās, un tika vilkta ārā cita bura, kas jau bija sagatavota, jo pēc prognozes vējam bija jāklūst stiprākam un bura būtu bijusi jāmaina. Pa to laiku redzējām, ka viss ir kārtībā gan ar šotes mezgļiem, gan ar cilpām uz vinčas, tikai ar triecienu burai bija noplēsts šotstūris. Tas bija neliels pārsteigums, taču tajā brīdī mēs to neapspriedām, jo nedrīkstējām zaudēt ātrumu, mums bija duels ar "Tomidi"! Rekordisā laikā nomainījām buru un turpinājām bēgt no beļģiem. Protams, iespaidīgāk būtu, ja mēs būtu bēguši no kāda, kas



saistās ar ļauno tēlu, jo no beļģiem nav īsti ko baidīties – viņiem ir šokolāde un čurājošs puisēns. Taču burāšanas ziņā viņi ir ļoti nopietni un sīvi konkurenti, lai arī ieskaite viņiem tiek veikta citā klasē. Turpinājām ceļu uz finiša līniju. Plīts vēl joprojām nebija izmantota nekam citam kā tējkannai, jo ēstgriba nebija parādījusies. Neviens nezināja, kuram kurā brīdī ir maiņa, jo nomodā bija visi un visi gribēja uzvarēt.

Šādā nervus kutinošā stāvoklī pavadījām visu laiku līdz finišam. Pēc tam neliela apspriede, un nolēmām doties uz tuvāko ostu – Zasnicu Rīgenes salā. Līdz Ščecinai vēl liels gabals, taču par to nedomājām, jo bijām finišējuši pirmie. Nu bija laiks nelielām svinībām, tas ir, beidzot pagatavojām vakariņas. Tā arī žužinājām līdz Zasnicai ar ieslēgtu mūziku un labā noskaņojumā.

Pēc tam devāmies uz Ščecinu. Laiks bija labs, varbūt nedaudz par karstu, bet mūsu meitenes tā nedomāja un izmantoja iespēju, lai laiski sauļotos uz klāja. Sākām šķērsot daudzos vārtus pa ceļam uz Ščecinu un dzirdējām, ka pa rāciju savu ieešanu pa vārtiem paziņo arī P-07 jeb mūsu pavadošais Latvijas Jūras spēku kuģis "Viesīte". Tā nu mēs sākām viņus gaidīt, turpinot ceļu tādā pašā ātrumā, zinot, ka viņu motori ir jaudīgāki par mūsējo. Kad "Viesīte" parādījās pie apvāršņa, meitenes ķēra pēc binokļa un nespēja vien sagaidīt, kad varēs pasveicināt Latvijas jūrniekus. Kad beidzot viņus sagaidījām, bija jau saulriets, salūtējam komandai un arī *Race Control*, kas bija uz "Viesītes" klāja. Pretī saņēmām apsveikumus par labo rezultātu.

Ščecinā trokšnis vien bija ko vērts, abos krastos tūkstošiem cilvēku, uz lielās skatuves kāds dziedātājs iekarsis izdvesa interesantas skaņas. Mēs meklējām

savu vietu. Pēc plāna mums bija paredzēts stāvēt starp angļu jahtām "Rona II" un "Morning Star of Revelation", abas jahtas ir ar dzelzs korpusu un sver ievērojami vairāk nekā "Spaniel", taču, tā kā ieradāmies tik vēlu, mums nebija nevienam jāskaidro, cik tas ir muļķīgi, un nostājāmies trešajā bortā pie "Morning Star". Uzkopām jahtu, satikām savu LO Martu, nomazgājāmies un saņēmām atļauju sākt krasta dzīvi.

Vienu dienu pie mums atnāca P-07 komandieris kapteinleitnants Tālis ar abiem sakaru virsniekiem. Izrādījām viņiem visu, pastāstījām, kā mums gājis, un arī parādījām, kā tuvākā apkārtnē izskatās no augšas. Pretī saņēmām ielūgumu doties vakariņās un ekskursijā uz "Viesīti", ko arī izmantojām. "Viesītes" komanda mūs uzņēma ļoti, ļoti laipni.

Tad pienāca parādes diena. Parāde bija iespaidīga. No malas gan neredzēju, bet iespaidīga tāpēc vien, ka mēs izgājām, šķiet, cauri visai pilsētai un vēl aizgājām līdz nākamajai, tik garā parādē vēl nebiju piedalījies, taču noskaņojums visiem bija labs, jo zinājām, ka parādes beigās tiksīm apbalvoti. Tas tiešām bija iespaidīgi. Tūkstošiem jūrnīku, sasēdušies kur nu kurais lielā amfiteātrī. Visi gaidīja, kad beidzami parādes dalībnieki ienāks pa vārtiem un ieņems savas vietas. Brīdī, kad kāpām uz skatuves, lai saņemtu savu balvu, visi mūsējie stāvēja kājās, visa jahtas "Lietuva" komanda stāvēja kājās un aplaudēja. Aplaudēja visi. Prieks un lepnums par paveikto!

Paldies visiem, kas mēs tur bijām! Paldies visiem, kas pūta mums burās no mājām, sēžot pie datoru ekrāniem un sekojot visam līdzī ar *Yellow Brick* palīdzību.

Iespējams, ka esmu kaut ko aizmirsis, iespējams, ka kaut ko esmu atspoguļojis citādāk, nekā kāds jau jums ir stāstījis, taču tā es šos notikumus atceros, tā es tos redzēju. Esmu pārliecināts, ka gadiem ejot vētras spēks manos stāstos palielināsies, arī ieguvums, medijot vēju, vairs nebūs tikai 0,3 mezgli, bet tas jau nemainīs lietas būtību. Mēs bijām labākie no visiem "Tall Ships Races 2013" otrā posma dalībniekiem. Bez koeficientu pārrēķināšanas, bez jebkādiem izdomātiem rādītājiem, kas ietekmē rezultātu. Ceru, ka līdz nākamajai reizei, kad Rīga uzņems regati, nebūs jāgaida desmit gadu, jo šādu svētku sajūtu gribētos izjust biežāk."

Pēc regates "Spaniel" neatgriezās Latvijā, bet devās uz Tenerifi, lai pagarinātu burāšanas sezonu Kanāriju salās. Bet tas jau ir cits stāsts.■

Uģis Kalmanis,

Latvijas Burāšanas mācību asociācijas valdes loceklis

Jūrniecības gadagrāmatai 2013

VĒSTURE



Vēsturi var arī izdziedāt dziesmās

Dziedātāja Anta Enģele kopā ar savu skatuves draugu, virtuozo bajāna meistaru Marko Ojalu aicina klausītājus sev līdzī pāri laikiem – gremdēties senos jūrnieku stāstos un klausīties smeldzīgās jūrnieku dziesmas koncertprogrammā “Jūras stāsti”. Tās ir senas un ļoti senas jūrnieku dziesmas no visām pasaules jūrām – latviešu, angļu, vācu, somu, zviedru, spāņu un krievu valodā. Dziesmas par jūru no 19. gadsimta līdz pat mūsu dienām.

Jūrnieku likteņi veco jūras vilku vēstulēs, Ainažu jūrskola, Vecāķu kūrorts pagājušajā gadsimtā, pirmā Latvijas zemūdene, Fredijs Kvinns, Havaja un Neapole, tālās aizjūras mīlas dēkas un jūrnieku sūrā ikdiena. Tas viss caurvij koncertu un aizvada klausītājus jūras stāstu romantikā, liek staigāt pa atmiņu vai iedomu takām, māca dzīvi un vēsturi.

Latvijā lielākā burinieku īpašniece bija 1882. gadā dibinātā kuģniecības sabiedrība “Austra”. Pirmais latviešu burinieks pāri Atlantijas okeānam devās 1870. gadā.

19. gadsimta vidū Latvijā darbojās divas jūrskolas – Rīgā un Liepājā, kur mācības notika vācu valodā. 1864. gada 23. novembrī Ainažos sāka darbu pirmā jūrskola, kur mācības notika latviešu valodā. Mūsu jūrskolu absolventi kuģoja visās pasaules jūrās un okeānos. Un arī par to dzied dziesmās par jūru. Arī dziesmas var stāstīt par vēsturi.

BURĀŠANAS SPORTS RĪGĀ

1928. gada 10. novembrī pirmajā Latvijas Republikas kuģniecības izstādē, kuru izveidoja Rīgas, Vidzemes un Latvijas jahtklubi, Ūdenssporta nodaļā bija izstādīta glezna, kurā redzama pirmā jahta Ķīšezerā. Anotācija liecināja, ka tas noticis 1781. gadā. Baltā bura, vējš un ūdens bija iecienīta rīdzinieku atpūta. 19. gadsimtā jahtas bija bieži redzamas Ķīšezerā un Juglas ezerā. Ar katru gadu interese par burāšanu pieauga.

Pirms 135 gadiem, 1878. gada 6. augustā, Daugavā uz jahtām "Nixe" un "Nautilus" svinot t.s. Ābolu svētkus, E. Kabotam, E. Grasam, D. Levendem, E. Mejennam, V. Darīsam, T. Bērmanam radās ideja dibināt burātāju savienību – jahtklubu. Tā kļuva par Baltijā pirmā kluba dibināšanas dienu. Tas ieguva Rīgas jahtkluba nosaukumu.

RĪGAS JAHTKLUBS

Lēmumu apstiprināja 1879. gada 28. martā. Pirmajā sanāksmē piedalījās 42 dalībnieki. To vidū bija fabriku direktori M. Albrehts un T. Bērmanis, inženieri V. Darīss, E. Grass, A. Tišbeins, fabrikanti K. Šmits un A. Lange, tālbraucējs kapteinis A. Hertvigs, tirgotāji N. Klatco, E. Mejenns, G. un O. Zengbuši, arhitekts H. Šēls, enkurnieku vecākais A. Štrauhs u.c. Apspriedē izstrādātos statūtus nosūtīja uz Iekšlietu ministriju Pēterburgā, kur tos apstiprināja 1879. gada 7. septembrī. 1880. gada 20. janvārī jahtkluba biedru sapulcē ievēlēja vadību. Par pirmo komodoru kļuva E. Mejenns. 1880. gadā klubs izveidoja oficiālu jahtu reģistru, kurā tika ierakstītas 11 jahtas. Jahtkluba mītne un osta atradās Pārdaugavā. Pirmajā gadā tas no Rīgas pilsētas valdes ieguva šķūni Āgenskalna līča krastā starp Raņķa dambi un Tuzova tiltu. 1880. gadā jahtklubs uzbūvēja uz koku pļosta jaunu kluba mītni, kurā varēja novietot jahtu inventāru. 1885. gada 9. jūlija vētra izpostīja ēku un blakus esošo jahtu ostu, tāpēc nākamajā



Jahtu osta aiz CD dambja, 20. gs. sākums.

gadā tika uzbūvēta jauna kluba māja uz prāmja, kuru varēja pārvietot. Tā parasti bija noenkurota netālu no Jūrnieku nama Āgenskalna līcī, bet blakus izvietojās jahtas. 1895. gadā Rīgas jahtklubs nopirka gruntsgabalu Ķīpsalā, Balasta dambī 1. Nākamajā gadā kluba jahtu ostu ierīkoja aiz CD dambja. 1897. gadā kluba mītne uz prāmja kļuva nederīga, un rudenī to noplēsa, bet uz nopirktā gruntsgabala jau bija uzsākta jahtkluba ēkas celtniecība, ko projektēja pazīstamais Rīgas arhitekts V. Neimanis. 1900. gadā māju, kas ir saglabājusies līdz mūsdienām un Rīgas jahtklubam izmaksāja 14 805,23 rubļus, pieņēma Celtniecības komisija.



Rīgas jahtkluba ēka, 20. gs. sākums.

Rīgas jahtklubs aktīvi piedalījās Rīgas pilsētas pasākumos. 1901. gada 4. augustā, kad Rīga svinēja 700. gadadienu, klubs uzņēma burātājus no Pēterburgas, Liepājas un Ārensburgas, un par godu šim notikumam Rīgas jahtklubs rīkoja divas regates: 5. augustā notika sacensības Daugavā, kurās piedalījās 15 jahtas, bet nākamajā dienā jūras regatē startēja 10 jahtas.

1910. gadā no 3. līdz 5. jūlijam Rīgā viesojās Krievijas imperators Nikolajs II, un Rīgas jahtklubs piedalījās viņa sagaidīšanā. Nākamajā dienā pēc vizītes Rīgas jahtklubs ieguva nosaukumu "Ķeizarkais Rīgas jahtklubs" un ar šādu nosaukumu darbojās līdz 1917. gadam. Kluba aizbildnis bija lielkņazs Aleksandrs Mihailovičs, kas par tādu kļuva kluba 25. gadu svinībās 1903. gadā.

REGATES

1879. gada 9. septembrī Daugavā notika pirmā regate Rīgā, kuru rīkoja jaundibinātais Rīgas jahtklubs. Iepretī Anglikāņu baznīcai Daugavā startam gatavojās jahtas "Lydia", "Mathilde", "Nautilus", "Novum", "Rival", "Saylor" un "Tümmeler". Atskanot starta šāvienam, tās devās uz Podragu, tālāk uz Mangaļu muižu un atgriezās starta vietā. Distance bija jāveic trīs reizes. Regatē uzvarēja jahta "Rival", kuru vadīja I. Lange. Pirmajai vietai balva bija tālskatis. Tikai 20 sekundes uzvarētājam zaudēja jahta "Mathilde", kas ieņēma otro vietu un kā godalgu saņēma kompasu. Trešo vietu izcīnīja jahta "Saylor", kā balvu saņemot "dzeramo kausu". "Rival" piederēja uzvarētāja tēvam A. Langem, vienam no Rīgas kuģu un mašīnbūves rūpnīcas "Lange&Skye" īpašniekiem.

Jahtkluba statūti reglamentēja biedru uzņemšanu, pienākumus un jaunu jahtu vadītāju sagatavošanu. 1908. gadā Rīgas jūrskolas priekšnieks V. Rusovs pārstrādāja jau agrāk esošo jahtu vadītāju pārbaudes programmu un

programmu jahtu vadītājiem braucieniem jūrā. 1904. gada statūti paredzēja jahtkluba formastērpu, kas bija tumši zilā krāsā, bet oficiāli formas stājās spēkā 1908. gadā. Komodoram uz žaketes piedurknes bija trīs šauras zelta uzšuves.

VIDZEMES JAHTKLUBS

1895. gada 21. februārī Rīgā nodibināja otru jahtklubu – Vidzemes jahtklubu (sākotnēji ar nosaukumu “Baltic”). Par kluba pirmo komodoru kļuva fabrikants A. Volfšmits. 1897. gadā Vidzemes jahtklubs iegādājās zemi Balasta dambī 3, kur vēlāk uzcēla kluba ēku, bet jahtu osta arī atradās aiz CD dambja.



Vidzemes jahtkluba karoga
pacelšana, 1927. gads.

Dibināšanas gadā jahtklubs sarīkoja pirmo jūras regati Latvijā. Sacensībās savās klasēs uzvarēja jahtas “Tea”, “Rasko”, “Nikse”, “Hansa”, “Latuna” un “Strene”. 1907. gadā Vidzemes jahtklubs pirmo reizi noorganizēja regati Rīga – Roņu sala – Rīga. Tajā piedalījās 10 jahtas.

Regulāri katru gadu jahtu regates notika Ķīšezērā, un abi Rīgas jahtklubu pārcēla daļu darbības uz turieni. No 1886. gada Rīgas jahtklubs nomāja māju, ko nosauca “Villa Yacht – Club”. 1911. gadā klubs iegādājās zemi Ķīšezera rietumu krastā. Piekļuvi topošajai jahtu ostai nodrošināja Rīgas biržas komitejas zemessmēlēji, kas padziļināja ezeru. 1913. gadā Rīgas jahtklubs pabeidza savas jaunās bāzes izbūvi un 26. maijā sviņīgi pacēla kluba karogu. Bāzē bija jahtu osta, jahtu elings, slīps jahtu pacelšanai un nolaišanai ūdenī. Kluba galveno mītni ierīkoja blakus Saules dārzam. Netālu no tā Ķīšezera krastā izvietojās Vidzemes jahtklubs.

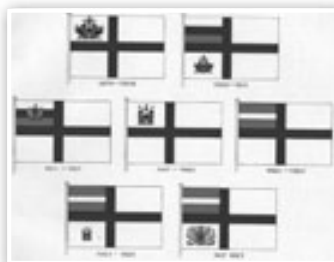
1913. gadā Rīgas jahtklubā bija 331 biedrs un 68 jahtas, bet Vidzemes jahtklubā – 147 biedri un 25 jahtas. Pirmā pasaules kara laikā abi jahtklubu Rīgā darbību pārcēla uz Ķīšezeri. Klubu ēkas Balasta dambī slēdza un inventāru pārveda uz Ķīšezera mītnēm. 1915. gada jūlijā jahtklubu no pilsētas evakuācijas komisijas saņēma paziņojumu, ka visām jahtām jānoņem svina ķīļi un motorlaivām motori un jāsatavojas izvešanai uz Krieviju. Kara laikā, it sevišķi Bermontiādē, cieta abas klubu ēkas Balasta dambī. Rīgas jahtkluba nams pēc kara stāvēja bez logiem un durvīm, bet Vidzemes jahtkluba ēka karā bija gājusi zudībā. Pēc kara jahtklubu aktīvi atsāka darbību.

LATVIJAS JAHTKLUBS

1924. gadā, atdaloties no Vidzemes jahtkluba, izveidojās trešais jahtklubs Rīgā – Latvijas jahtklubs. Tas izvietojās Andrejostā. Iniciatori bija M. Skujenieks, A. Grinups un A. Kiršteins. 1924. gada 28. aprīlī Latviešu biedrības namā notika sapulce, kurā piedalījās 32 dalībnieki. 19. septembrī notika pirmā pilnā biedru sapulce. Par jahtkluba pirmo komodoru ievēlēja Jūrniecības departamenta direktoru tālbraucēju kapteini A. Lonfeldu. Pirmo regati klubs sarīkoja 1924. gada 2. un 3. augustā. Tā bija jūras regate no Rīgas uz Roju, tā sauktais Kurzemes brauciens. Distances garums bija 47 jūras jūdzes. Sacensībām bija pieteiktas 13 jahtas – četras no Latvijas jahtkluba, sešas no Rīgas jahtkluba un trīs no Vidzemes jahtkluba. Sacensībās startēja 11 jahtas. Kurzemes kausu ieguva A. Vīndedža vadītā Latvijas jahtkluba jahta "Margot". Pēc gada darbības klubā bija 243 biedri, 13 buru jahtas un 7 motorjahtas. Kluba peldošo mītņi 1926. gadā izveidoja uz burinieka "Adonija", kuru noenkuroja Andrejostā. Tā iesvētīšanā piedalījās Valsts prezidents J. Čakste un Ministru prezidents K. Ulmanis. 1931. gadā Latvijas jahtklubs pēc vicekomodora arhitekta A. Galindoma projekta uzbūvēja vasaras mītņi Buļļos Lielupes krastā. Tās iesvētīšana notika 22. augustā. Celtnes izmaksas bija 35 000 latu. 1934. gada 28. aprīlī, atzīmējot Latvijas jahtkluba 10 gadu pastāvēšanu, tajā darbojās 449 biedri, bija 41 buru jahta, 20 motorjahtas un viena ledus jahta.



A. Lonfelds, Latvijas jahtkluba pirmais komodors.



Rīgas jahtkluba karogs.

DALĪBA OLIMPIĀDĒ UN TRĪSSTŪRA KAUS

Jahtklubi turpināja organizēt dažādas regates. Sezonā parasti notika aptuveni 15 sacensības. Populāras to norises vietas bija Daugava, Lielupe, Ķīšezers un Rīgas jūras līcis. Daugavā sacikstes rīkoja Latvijas un Vidzemes jahtklubi, Ķīšezērā – Rīgas jahtklubs. Burāšanas sezona parasti sākās maija sākumā, kad svinīgi tika pacelti klubu karogi, noslēgums bija oktobra sākumā. 1925. gadā visi trīs Rīgas jahtklubi pirmo reizi Latvijā organizēja burāšanas nedēļu. Tajā piedalījās 75 jahtas. Rīgas pilsētas Goda balvu izcīnīja V. Kanskis ar jahtu "Amata".

Ievērojams notikums Latvijas burāšanas vēsturē bija 1928. gadā, kad IX Olimpiskajās spēlēs Amsterdamā piedalījās Vidzemes jahtkluba biedrs K. Klāsens.

1928. gadā Latvijas kuģu īpašnieku savienība dāvināja Latvijas jahtklubam greznu sudraba kausu, t.s. Trīsstūra kausu. Tas bija izgatavots pēc mākslinieka F. Bauera zīmējuma. Kausu izcīnīja jūras regatē no Rīgas uz Ķurmragu, Mērsragu un atpakaļ uz Rīgu. Distances garums bija 110 jūras jūdzes (204 km). Pirmajā gadā kausu izcīnīja Vidzemes jahtkluba jahta "Taifun". 1929.



Trīsstūra kausu.

gadā uzvarētāja bija Latvijas jahtkluba jahta "Laimdota". Nākamajā gadā regatē piedalījās 10 jahtas. Kausu ieguva Latvijas jahtkluba jahta "Paija". 1931. un 1932. gadā uzvaru izcīnīja Latvijas jahtkluba jahta "Spīdola", kuru vadīja M. Zalcmanis. Jahta bija kuģniecības sabiedrības "P. Dannebergs" un rēdera J. Zalcmaņa īpašums. 1933. gadā Trīsstūra kausu ieguva rēdera F. Grauda Latvijas jahtkluba jahta "Everhappy", kuru vadīja A. Tiknuss. 1934. gada jūnijā regatē uzvaru svinēja Latvijas jahtkluba jahta "Vivian", kuras īpašnieks bija a/s "Fenikss" ģenerāldirektors F. Kette. 1935. gadā Trīsstūra kausu izcīnīja A. Strazdiņa Latvijas jahtkluba jahta "Andromeda", ko vadīja

A. Tiknuss. 1936. gadā regatē uzvarēja Latvijas jahtkluba jahta "Inga Lill XXII". 1937. gada regatē piedalījās 24 jahtas, uzvarēja Latvijas jahtkluba jahta "Vivian", kas kopā ar galveno balvu ieguva Latvijas zēģelētāju savienības kausu un Latvijas kuģniecības sabiedrības kausu. Nākamajā gadā pirmā bija Rīgas jahtkluba jahta "Eta". 1939. gadā Trīsstūra kausu ieguva rēdera J. Freimaņa Vidzemes jahtkluba jahta "Romance II".

Latvijas Republikā tradicionāla bija Vidzemes jahtkluba rīkotā regate Rīga – Roņu sala – Rīga. 1930. gadā, atkārtojot 1925. gada panākumu, kausu izcīnīja Rīgas jahtkluba jahta "Albatros". Nākamajos divus gadus pēc kārtas Roņu salas kausu savā īpašumā ieguva P. Mendes īpašumā esošā un vadītā Rīgas jahtkluba jahta "Tamāra bis". 1933. gada Roņu salas regatē piedalījās 10 jahtas. Uzvarēja Vidzemes jahtkluba jahta "Saga". Arī nākamajā gadā mērķi pirmā sasniedz jahta "Saga", kas kausu ieguva savā īpašumā. 1937. gadā Roņu salas kausu ieguva Latvijas jahtkluba jahta "Vivian". 1938. gadā regatē uzvarēja Rīgas jahtkluba jahta "Eta". 1939. gadā Roņu salas kausu ieguva Vidzemes jahtkluba jahta "Romance II".

“RĪGAS ZILĀ LENTE”

1928. gadā tika iedibināta Rīgas jahtkluba balva “Rīgas zilā lente”, ko piešķīra Latvijas jahtai, kura sezonā jūras braucienos bija nobraukusi visvairāk jūras jūdžu. 1929. gadā to ieguva Rīgas jahtkluba jahta “Albatros”, kas nobrauca 1898 jūras jūdzes. Nākamajā gadā ar 1741 jūras jūdzi nepārspējama bija Vidzemes jahtkluba jahta “Saga”. 1931. gadā Rīgas jahtkluba mācību jahta “Skeaf III” nobrauca 1838 jūras jūdzes. Bet 1932. gadā balvu izcīnīja Rīgas jahtkluba jahta “Taifun”, kas bija nobraukusi 2484 jūras jūdzes. 1933. gadā Rīgas jahtkluba jahta “Sirene” nobrauca 3451 jūras jūdzi. 1934. gada 23. jūnijā Rīgas jahtkluba mācību jahta “Skeaf III” piedalījās Ķīles regates nedēļā. 5. jūlijā tā atgriezās Rīgā un 14. jūlijā izbrauca uz Kopenhāgenu. No turienes jahta devās uz Kenigsbergu (tagad Kaļiņingrada). Katrā braucienā uz tās bija 12 kursanti. Jahta tajā gadā nobrauca 3761 jūras jūdzi. 1935. gadā balvu ieguva Latvijas jahtkluba jahta “Paija”, kas nobrauca 1878 jūras jūdzes. 1936. gadā Latvijas jahtkluba jahta “Steiga” Jūrnieceības departamenta direktora A. Ozola vadībā sasniedza Lielbritāniju. Tālāk tā devās uz Hamburgu un caur Ķīles kanālu atgriezās Rīgā. Par nobrauktām 2750 jūras jūdzēm tai pasniedza Zilo lenti.

30. gados par uzvarām sezonā un atsevišķās sacensībās Rīgas un citu jahtklubu jahtām bija paredzētas dažādas balvas – Krišjāņa Valdemāra piemiņas balva, rēderejas “F. Grauds” kauss, Latvijas kuģniecības sabiedrības ceļojošais kauss, “Baltic Chartering Company” kauss, Latvijas zēģelētāju savienības kauss, V. Kurzemnieka balva, Konsula J. Zēberga balva, Kara flotes virsnieku balva, V. Holcmaņa kauss, Šķēru kreicera balva, Kārļa Fr. Ulmaņa piemiņas kauss, Hansa kauss, “Hai” jahtu ceļojošais kauss, “Helmsing” balva, Sacikšu komisijas balva, “Tamāra bis” kauss, Juniora balva u. c.

1938. gadā Rīgas jahtkluba 60 gadu svinības atzīmēja ar trīs regatēm. Divas no tām bija Ķīšezerā, viena Rīgas jūras līcī. Pēdējā bija domāta kā lielākā Latvijas jūras regate. Tai bija plānots maršruts Daugavgrīva – Ainaži – Roņu salas ziemeļu gals – Mērsrags – Daugavgrīva. Tā kopējais garums bija 147 jūras jūdzes. Vētras dēļ paredzētā regate nenotika. 30. jūnijā 16 jahtas startēja maršrutā Daugavgrīva – Ragaciems – Mērsrags – Daugavgrīva (70 jūras jūdzes). Uzvarēja Latvijas jahtkluba jahta “Vivian”.

1939. gadā Rīgas jahtklubam bija 48 buru jahtas, Latvijas jahtklubam 46, bet Vidzemes jahtklubam 26 buru jahtas.

Politiskie notikumi ietekmēja Latvijas burāšanu. 1939. gada sezonu, kaut iesākās Otrais pasaules karš, izdevās pabeigt. 1940. gadā Latviju okupēja PSRS, un tā gada 6. novembrī visi jahtklubi tika slēgti. Karš iznīcināja lielāko daļu Rīgas, Latvijas un Vidzemes jahtklubu jahtu.■

JĀNIS JIRGENSONS – RĪGAS LOČU KOMANDIERIS

Katru kuģi Rīgas ostā sagaida un pavada locis. Šoreiz par cilvēku, kas šajā amatā nostrādāja 61 gadu.

Jānis Aleksandrs Jirgensons piedzima 1849. gada 5. jūlijā Bolderājas pagastā vietējā štauera ģimenē. Jūras tuvums ietekmēja amata izvēli, un 15 gadu vecumā viņš devās jūrā. Septiņus gadus J. Jirgensons brauca uz dažādiem kuģiem. Pēc atgriešanās dzimtenē viņš 1871. gada 23. februārī iestājās Rīgas loču amatā. Uz kuģiem pavadītais laiks nodrošināja ločiem nepieciešamo jūras cenzu – piecus gadus. Apguvis amata zināšanas un sekmīgi vadījis dažādus kuģus pa Daugavas kuģu ceļu, viņš no 1890. gada ieņēma loču komandiera palīga vietu. 1904. gadā Rīgas loču amatu pēc Vācijas parauga pārveidoja par Rīgas loču biedrību. Jūras ministrs 29. oktobrī apstiprināja jaunās biedrības statūtus. Tā bija privāta organizācija, kas administratīvā, saimnieciskā un disciplinārā ziņā bija padota Rīgas ostas valdei, bet loču jautājumā Baltijas jūras bāku un locijas direkcijai. 1905. gadā loču biedrības pilnsapulce J. Jirgensonu ievēlēja par Rīgas loču komandieri. Biedrībā bija loču kamandieris, viņa palīgs, loču vecākie, pirmās un otrās šķiras jūras un upes loči, loču mācekļi, kancelejas darbinieki. Jūras loči ievada kuģus no jūras (pusjūdzi aiz piezēģelēšanas bojas) līdz Bolderājai un izveda tos no Bolderājas jūrā. Upes loči savukārt veda kuģus no Bolderājas līdz pietātnēm pilsētā un izveda tos līdz Bolderājai. Dežūrvietas bija uz Fortkometas dambja netālu no Daugavgrīvas bākas, Bolderājā un Rīgā Daugavas krastmalā. Dežūra ilga 14 dienas. Bolderāja ar cara ukazu bija noteikta kā loču pastāvīgā dzīves vieta. Loču pakalpojumu izmantošana kuģiem bija obligāta. Izņēmums bija piekrastes burinieki, Krievijas kara flotes kuģi, jahtklubu jahtas un glābšanas kuģi. Loču nodeva Rīgas ostā bija četras kapeikas par katru kuģa neto reģistra tonnu. Visa ieņemtā nauda tika ieskaitīta biedrības budžetā. Loču biedrība atbildēja par navigācijas zīmju uzstādīšanu un uzturēšanu. Katru gadu navigācijas sākumā loči mērija dziļumu Daugavas kuģu ceļā un pie katras pietātnes. Par rezultātiem loču komandieris J. Jirgensons ziņoja Rīgas ostas priekšniekam.

Loču darba apjoms bija liels. 1904. gadā Rīgas ostā ienāca 2042 kuģi, 1908. gadā – 2185, bet 1910. gadā – 2904 kuģi. Gandrīz tikpat kuģu ločiem bija jāizveda no ostas. Dažkārt gadījās īpaši kuģi. 1910. gadā J. Jirgensons ievada Rīgas ostā Krievijas imperatora Nikolaja II jahtu "Štandart". Par to viņš no valdnieka saņēma zelta pulksteni ar ķēdi.

1910. gadā loču biedrība saņēma pirmo tvaikoni "Лощ – Командир И. Юргенсон", kas bija nosaukts loču komandiera vārdā. Kuģi par savu naudu būvēja Rīgas biržas komiteja. Sakarā ar ekspluatācijas gaitā konstatētajiem trūkumiem tam tika veikta kapitāla pārbūve biržas komitejas Bolderājas kuģu un mašīnbūves rūpnīcā. Tvaikoni izmantoja loču nogādāšanai uz kuģiem Daugavas grīvā, navigācijas zīmju uzstādīšanai, dažkārt ledus laušanai Daugavā. 1910. gadā biedrība iegādājās pirmo motorlaivu.



J. Jirgensons (1849 – 1932).

1914. gadā sākās Pirmais pasaules karš. Kuģi vairs neapmeklēja Rīgas ostu. Vispirms no Bolderājas evakuēja loču ģimenes. J. Jirgensona ģimene izbrauca uz Helsingforsu. 1915. gada 19. jūlijā Rīgas loču biedrību, kurā bija 42 loči, evakuēja uz Petrogradu. Rīgā kuģu apkalpošanai palika tikai pieci loči.

1916. gada 18. jūlijā Petrogradā J. Jirgensons no Rīgas ostas priekšnieka saņēma Krievijas Baltijas kara flotes komandiera pavēli 11 ločiem ierasties Rīgā. Bija ielānota liela desanta operācija, un tajā iesaistītie kara un transporta kuģi pulcējās Rīgā. Lai nokļūtu Rīgā, nepietika policijas atļauju. Tās Rīgas ločiem izsniedza Vidzemes ģenerālgubernators. 1. augustā Rīgā ieradās loču komandieris J. Jirgensons, loču vecākais G. Briede, loči E. Riekstiņš, M. Žagats, P. Zamuels, E. Riekstiņš, K. Grabbe, R. Innus, F. Strupps, H. Riekstiņš, J. Peičs, R. Amatnieks. 20. augustā gatavošanās desanta operācijai tika pārtraukta un transporta kuģi aizgāja no Rīgas. Neskatoties uz Rīgas ostas priekšnieka rīkojumu ločiem atgriezties Krievijā, visi palika Rīgā.

1917. gada 30. janvārī notika Rīgas loču biedrības kopīga apspriede. Darba kārtībā bija loču atalgojums. Kopš atbraukšanas Rīgā viņi nebija saņēmuši algu. Biedrības kapitāls bija noguldīts Valsts bankas Rīgas kantorī un kara sākumā evakuēts uz Tulu Krievijas iekšienē. Apspriede nolēma biedrības izdevumus noteikt 650 rubļ. mēnesī. Ločiem dienas nauda bija nodomāta 2 rubļi, loču vecākiem – 2,50 rubļi, bet loču komandierim 3 rubļi dienā.

1917. gada 23. aprīlī Rīgas loču biedrībā notika "galma apvērsums". Loču sapulcē negaidīti ievēlēja jaunu Rīgas loču komandieri. Par to kļuva tālbraucējs kapteinis Rūdolfs Hermans Vilhelms Pernics (oficiālajā sarakstē Vasilijš Pernics). J. Jirgensons tajā dienā bija Rēvelē un sapulcē nepiedalījās. 1917. gadā

pēc statūtiem loču sapulcei bija jāizvēl tikai loču vecākie un biedrības valde. J. Jirgensons rakstīja vēstuli Rīgas ostas priekšniekam, ka atcelts nelikumīgi. Sapulcei nav bijis kvoruma. No 40 loču biedrības biedriem tajā piedalījās 21. Pēc nolikuma bija jābūt 2/3 jeb 28 ločiem. J. Jirgensons lūgumu par atbrīvošanu arī nebija iesniedzis. Tomēr Baltijas jūras bāku un locijas direkcija 1917. gada 10. maijā paziņoja Rīgas ostas priekšniekam, ka ar Galvenās hidrogrāfijas

pārvaldes rīkojumu par loču komandieri iecelts R. Pernics.

Mainījās varas, un jaunā Latvijas Republika atjaunoja J. Jirgensonu amatā. Rīgas loču biedrības stāvoklis bija traģisks. Tās kapitāls atradās Krievijā un netika atgūts. Nebija līdzekļu, ar ko maksāt algas un pensijas, uzturēt īpašumu. Zaudēta bija liela



Rīgas osta, 20. gs. sākums.

daļa saimniecības. Vienīgais tvaikonis 1917. gada 12. martā, braucot no Rēveles uz Rīgu, Rīgas jūras līcī tika saspiests ledū un nogrima. Pēc kara bija palikusi motorlaiva, viena dzelzs stoderu laiva, dažas airu laivas un daļa pārējā inventāra. Kaut arī likvidācijas kārtība nebija paredzēta statūtos, tika nolemts Rīgas loču biedrības darbību pārtraukt. 26 loči tika ieskaitīti Rīgas ostas valdes dienestā.

J. Jirgenšonam līdztekus dienesta pienākumiem bija jārūpējās par bijušās biedrības īpašumu un jāatrisina loču pensijas jautājums. 1921. gada februārī tās biedru pilsapulce nolēma pārdot piederošo īpašumu, priekšroku dodot valstij. 20. gadu vidū valdībā tika izskatīts jautājums par loču pirmskara dienesta gadu ieskaitīšanu viņu pensijā. Visi šie ločiem aktuālie jautājumi tika atrisināti tikai 30. gados.

Par loča pienākumu krietnu pildīšanu J. Jirgensons bija apbalvots ar dažādiem Krievijas ordeņiem, Somijas "Baltās Rozes", Zviedrijas "Gustava Vasas" un Latvijas Triju Zvaigžņu ordeni.

J. Jirgensons loču komandiera postenī bija līdz 83 gadu vecumam. Viņš mira 1932. gada 25. decembrī Bolderājā un guldīts Baltās baznīcas kapos Vecmilgrāvī.■

Aigars Miklāvs

HIDROGRĀFISKO DARBU PIRMSĀKUMI LATVIJĀ

Kā zināms, hidrogrāfisko darbu galvenais uzdevums ir nodrošināt navigācijas drošību jūrā, citos atklātos ūdeņos, kā arī piekrastē – visur, kur notiek vai ir iespējama kuģu un citu peldošo satiksmes līdzekļu kustība. Šeit minama arī piekrastes un kuģu ceļu aprikošana ar bākām, ugunszīmēm, bojām un citām navigācijas zīmēm.

Plašajā hidrogrāfisko darbu lokā ietilpst arī hidrogrāfisko mērījumu un pētījumu veikšana jūrā, navigācijas informācijas vākšana un apkopošana, tās publicēšana jūras kartēs. Jau krietni sen, 14. gs., starp Hanzas ostu pilsētām sākās regulāri kuģu braucieni, kuru laikā jūrasbraucēji centās kuģot piekrastes tuvumā, nepazaudējot no redzesloka orientierus – atsevišķus pakalnus un zemes reljefa īpatnības jūras krastā, koku grupas, citus krasta orientierus. Baltijas jūras Kurzemes piekraste un Rīgas jūras līcis ir maz izroboti, bet vislielāko bīstamību navigācijai sagādāja piekrastē esošie sēkļi, uz kuriem ir uzskrējuši daudzi senie kuģi, un to atliekas jūras dzelmē vēl tagad sagādā neērtības un ir bīstamas mūsdienu kuģiem.

Navigācijai sevišķi bīstami rajoni ir Irbes šaurums, Liepājas, Akmeņraga un Ovišu piekrastes ūdeņi. Par to esamību agrajos viduslaikos brīdināja t.s. *mutvārdu locija* starp pieredzējušajiem kuģotājiem. Baltijas jūras Kurzemes piekrastē un arī Rīgas jūras līcī galvenās navigācijas zīmes bija uguns kuri jūras krastā vai arī t.s. *mobilās bākas* jeb koka stabi ar grozu augšgalā. Grozu piepildīja ar malku vai oglēm, kuras tad aizdedzināja. Latvijas teritorijā pirmā stacionārā bāka tika uzcelta visbīstamākajā navigācijas vietā – Kolkas raga rajonā. Tas notika 1532. gada novembrī, un to paveica Rīgas rātes algoti celtnieki, kad bija saņemta toreizējā Kurzemes bīskapa Hermana atļauja celtniecības darbu veikšanai. Līdz pat 18. gs. sākumam visas navigācijas ugunis jūras piekrastē tika celtas pēc vietējo vietvalžu gribas vai viņu piekrišanas to darīt citiem.

18. gs. pirmajā pusē Latvijas teritorija nokļuva Krievijas impērijas sastāvā. Pirmā Krievijas imperatora Pētera I laikā, pateicoties viņa aktīvajai darbībai Krievijas flotes radīšanā, kā arī "loga ciršanai uz Eiropu", bija nepieciešams veikt hidrogrāfiskos darbus Baltijas jūras austrumu piekrastē jaunā pakāpē. Vēsturiski hidrogrāfijas nozare Krievijā atrodas jūras kara flotes pārziņā un darbu organizētāji un veicēji ir kara flotes jūrnieki. Pētera I laikā visus norādījumus par hidrogrāfisko darbu veikšanu, jaunu bāku celtniecību, lociju sastādīšanu deva viņš pats vai arī Krievijas kara flotes admirālis. Šis process ilga līdz 1724. gadam, kad par visu hidrogrāfisko darbu organizācijas pārvaldi

kļuva 1717. gada decembrī dibinātā Krievijas Admiralitātes kolēģija, kura turpmākajos gados pildīja Jūras kara flotes pārvaldes funkcijas. 1721. gadā pēc Pētera I rīkojuma tika izveidota pirmā Baltijas jūras locija, tajā atzīmētas arī Daugavgrīvas un Kolkas raga bākas.

Augstākajos Krievijas varas ešelonos attieksme pret flotes attīstību un hidrogrāfiju krasi mainījās 1727. gadā, kad pie varas nāca Pēteris II. Viens no viņa mīļākajiem teicieniem bija, ka viņš negribot "staigāt pa jūru kā vectēvs", līdz ar to šajā nozarē iestājās stagnācija vairāku gadu desmitu garumā. Tomēr, neskatoties uz šiem apstākļiem, par vienu no labākajiem hidrogrāfiem šajā laikā uzskata Aleksandru Nagajevu, kurš pēc Jūras akadēmijas absolvēšanas Sankt-Pēterburgā 1724. gadā sāka hidrogrāfisko darbus Baltijas jūrā. To rezultātā 1752. gadā izdeva pirmo Baltijas jūras atlantu un arī papildināto lociju. Līdz 1795. gadam to izdeva vēl četras reizes, un līdz pat 19. gs. vidum A. Nagajeva locija bija galvenā rokasgrāmata navigācijā Baltijas jūrā, tostarp arī Latvijas piekrastes rajonos.

Vēl viens pazīstams tā laika hidrogrāfs bija Gavriils Saričevs. 1778. gadā viņš beidza jūras kara virsnieku mācību iestādi – jūras kadetu korpusu. G. Saričevs vadījis divas Krievijas hidrogrāfu ekspedīcijas Baltijas jūrā (1802.–1806. un 1817. g.). Viņu ar speciālu Krievijas cara Nikolaja I ukazu 1827. gada 13. oktobrī iecēla par pirmo un arī vienīgo ģenerālhidrogrāfu tālaika Krievijas Jūras ministrijā.

Hidrogrāfisko darbu aktivitāte Baltijas jūrā, arī Kurzemes piekrastē un Rīgas jūras līcī strauji pieauga 19. gs. pirmajos gadu desmitos. Krievijas cara tronī kāpa Aleksandrs I, kurš pārskatīja Krievijas jūras politiku tās progresa virzienā. 1805. gada aprīlī viņš nodibināja Jūras lietu ministriju, kuras pakļautībā atradās arī hidrogrāfisko darbu organizācija. Kā iepriekš minēts, tās priekšnieka amatā bija ģenerālhidrogrāfs G. Saričevs. Viņš vadīja t.s. *kanceleju*, kurā tika veikta hidrogrāfisko darbu administratīvā pārraudzība, un t.s. *depo*, kurā tika apvienotas jūras kara virsnieku – hidrogrāfu daļas praktisko darbu veikšanai un zinātniskā daļa hidrogrāfiskās informācijas apkopošanai un izvērtēšanai.

Jaunizveidotā Krievijas Jūras ministrija saņēma daudz sūdzību par bāku neapmierinošo skaitu un darbību Baltijas jūras piekrastē. 1805. gadā Latvijas jūras piekrastes teritorijā joprojām atradās tās pašas bākas – Kolkas un Daugavgrīvas. Vērtīgu devumu situācijas uzlabošanā sniedza Krievijas kara flotes kapteinleitnants Leontijs Spafarjevs (1765–1847). Jau 1801. gadā viņš iesniedza Krievijas Jūras ministrijas padomei jeb Admiralitātes kolēģijai savu bāku dienesta reorganizācijas projektu. Tajā, starp citu, bija atzīmēts, ka Baltijas jūras Kurzemes piekrastē nav neviena stacionāra, no mūra celta bākas torņa ar noteiktu uguni. L. Spafarjeva iesniegto informāciju deva pārbaudīt G. Saričevam, kurš aprobežojās ar pāris ekspedīcijām no Kronštates līdz Liepājai, apstiprināja L. Spafarjeva teikto, bet lietas labā neko neizdarīja, jo bija

aizņemts ar Baltijas jūras locijas veidošanu, kuru izdeva 1817. gadā. Reāli darbi šajā jomā sākās 1803. gadā, kad L. Spafarjevs kļuva par Baltijas bāku uzraugu, vēlāk, 1807. gadā, par direktoru. Viņa kanceleja atradās Rēvelē (Tallinā), kur no 1825. līdz 1837. gadam viņš vienlaikus bija arī šīs pilsētas ostas komandieris. Viņš vadīja jaunu bāku torņu celtniecību visā Baltijas jūras austrumu piekrastē, un tā rezultātā 1814. gadā Ovišu ragā uzcēla bākas torni.

L. Spafarjevs centās pārņemt Krievijas valsts jurisdikcijā visas Baltijas jūras austrumu piekrastes privātās bākas, bet, piemēram, Dundagas muižas zemju īpašniekam baronam K. Ostenzakenam izdevās saglabāt savas īpašuma tiesības uz Kolkas bākas torņiem, kuras viņa priekštečiem vēl 17. gs. bija piešķīris Zviedrijas karalis. Tāpat viņa vadībā 1850. gadā tika pabeigta Slīteres bākas celtniecība, ko viņam bija licis darīt Krievijas cars Aleksandrs I, pie tam par abu bāku uzturēšanu darba kārtībā K. Ostenzakens saņēma no cara kases pienācīgu naudas summu. L. Spa-



Ovišu bāka.

farjeva plānos bija arī peldošo navigācijas zīmju uzstādīšana kuģošanai ļoti bīstamos rajonos. Viņa ierosmes rezultātā, tiesa gan, 11 gadus pēc viņa nāves, 1858. gadā Kolkas raga sēkļa galā uzstādīja peldošo bāku – ugunskuģi. L. Spafarjeva laikā, sākot no 1820. gada, tika izdoti arī pirmie Krievijas impērijas bāku un zīmju apraksti. Vispār par Krievijas hidrogrāfu darbību Baltijas jūrā un arī par jautājumiem, kas saistīti ar Krievijas jūras kara floti, tika vēstīts speciālā izdevumā – “Jūras piezīmēs”, kura pirmais laidieni iznāca 1801. gadā. Vēlāk šo izdevumu ar dažādiem nosaukumiem laida klajā 1837. gadā izveidotais hidrogrāfiskais departaments. To publicēja līdz 1854. gadam, kad tā vietā nāca šā paša departamenta ikgadējie darba pārskati.

18. un 19. gs. Krievijas kara flotes virsnieku hidrogrāfu uzvārdos nosaukti sēkli Baltijas jūras Kurzemes piekrastē, kā arī Rīgas jūras līcī. Parasti tas notika, atceroties tos cilvēkus, kuri šos sēklus apzinājuši un fiksējuši savu hidrogrāfisko ekspedīciju laikā, vai arī pieminot viņu ieguldījumu attiecīgā Baltijas jūras un tās līču hidrogrāfiskajā izpētē. Netālu no Ventspils pie lrbes šauruma atrodas Vinkova sēklis. To 1749. gadā atklāja un uzmērija Krievijas kara flotes virsnieks Vasilij Vinkovs, kurš tolaik bija krievu karakuģa "Apolons" kapteinis. Pāris gadus vēlāk, 1751. gadā, A. Nagajevs ierosināja šo sēkli nosaukt tā pirmatklājēja vārdā. Pie lrbes šauruma rietumu ieejas atrodas Čaiņikova sēklis, tas nosaukts Krievijas kara flotes virsnieka P. Čaiņikova vārdā, kurš to pirmais fiksēja 1880. gadā. Vēl viens sēklis šajā rajonā nosaukts flotes virsnieka hidrogrāfa Alekseja Ignatjeva vārdā. Tas pats sakāms par pārējiem sēkļiem – Mihailova, Ivanovska un citiem, kuri atrodas netālu no Kurzemes piekrastes vai Rīgas jūras līcī, arī tie nosaukti krievu jūras kara virsnieku hidrogrāfu vārdos. Viņi strādāja šajos rajonos pārsvarā 19. gs. vidū un beigās. Otra kategorija ir sēkli, kas nosaukti šo hidrogrāfu kuģu vārdos. Te var minēt Petropavlovskā sēkli, kurš 1868. gadā nosaukts krievu fregates vārdā, un Rabotņika sēkli, kura nosaukums tāpat cēlies no krievu kara kuģa nosaukuma. Šis sēklis savu nosaukumu ieguva tālajā 1895. gadā.

Raksta nobeigumā jāatzīmē ievēribas vērts fakts: Ovišu bākai – vienai no vecākajām Latvijas bākām un arī vienīgajai, kura savus ugunus raida jau kopš 19. gs. sākuma, – 2014. gadā aprit 200 gadu. Novēlēsim jubilārei vēl daudz raženu darba gadu!■

Andris Cekulis

KAROGA LIETA RĪGAS OSTAS KUĢNIECĪBAS BIEDRĪBĀ

Latvju kuģniecības tēva Krišjāņa Valdemāra 100 gadu dzimšanas dienas atcere 1925. gadā norisinājās Rīgā no 27. līdz 29. novembrim un izvērtās par plaša mēroga tautas svētkiem.

No Rīgas Latviešu biedrības rīcības komitejas priekšnieka A. Kreicberga runas: “Krišjānis Valdemārs, šis gara milzis un nacionālā gara ģēnijs, izcēlies kā tautas spožums, kurā mirdz pat mūsu skaistā galvas pilsēta gaišas sajūsmas rotā. Rīga greznojusies tā latvju vīra priekšā, kuram kādreiz pat bija aizliegts šie spert savu kāju.”

Krišjāņa Valdemāra biedrības sarīkots, 29. novembra rītā sākās 10 000 ļaužu gājiens no Esplanādes laukuma uz Valdemāra atdusas vietu Lielajos kapos. Latvijas valsts karogu jūrā krāsaini un spilgti izcēlās 25 sabiedrisko organizāciju karogi. To pulkā arī Rīgas ostas kuģniecības biedrības pārstāvji ar jauno karogu.

Jaunu karogu izgatavošanu un lietošanu publiskā telpā Latvijā 20. gs. 20.–30. gados noteica Latvijas Sabiedrisko lietu ministrijas Preses un biedrību departaments. Tā kā nevalstisko organizāciju – dažādu biedrību, apvienību un savienību skaits bija ievērojams un karogu tradīciju loma sabiedrības kopības veicināšanā un saliedēšanā spēcīga, tad, lai nerastos pārpratumi starp dažādām organizācijām par vienādu vai līdzīgu karogu krāsu un emblēmu



Rīgas ostas kuģniecības biedrības karogs (116x174 cm), Rīga, 1925./1926.g., labā puse. Mākslinieks Frīdrihs Bauris.



Karoga kreisā puse.

izvēli, karogu zīmējumus vajadzēja apstiprināt gan Sabiedrisko lietu ministrijā, gan arī Iekšlietu ministrijā.

1918. gadā dibinātā un 1920. gada 14. aprīlī Rīgas apgabaltiesā reģistrētā Rīgas ostas kuģniecības biedrība par sava karoga iegādi pieņēma lēmumu jau 1924. gadā. Sākotnēji karoga metu uzzīmēja mākslinieks Jūlijs Madernieks, tomēr biedru vairākums to nepieņēma. Pēc valdes locekļu ieteikuma 1925. gada 9. septembrī vienojās par mākslinieka grafiķa Frīdriha Baura zīmēto karoga projektu – ar skatu no Daugavas uz Rīgu ar tvaikoni Daugavas vilņos, enkuru ar stūres ratu, bet otrā pusē Rīgas ģerbonis ar uzrakstu "Rīgas ostas kuģniecības biedrība".



Rīgas ostas kuģniecības biedrības karoga uzgalis (augst. 24,5 cm), Rīga, 1925./1926.g., juveliera V. T. Millera darbnīca.

Šajā gadījumā pret karoga zīmējumu nostājās pats Preses un biedrību departaments, un tieši par Rīgas ģerboņa lietošanu. Noraidījuma iemesls diemžēl nav zināms. Iespējams, ka zīmējumu lika pārstrādāt, jo Rīgas ģerbonim bija atvēlēta vieta tikai karoga kreisajā pusē pretstatā biedrības nozīmei – enkuram ar apvīto tauvu stūres rata vidū – karoga labajā pusē. No veksiloloģijas – karogu mācības viedokļa – tas ir hierarhijas principa pārkāpums.

Atjaunoto karoga zīmējumu un atļauju to izgatavot un lietot apstiprināja Iekšlietu ministrijā tikai 1925. gada 9. novembrī, bet jau vienu dienu pirms zināmā gājiena biedrības valde ziņoja, ka karogs ir gatavs. To izšūva Th. Skribanoviča karogu darbnīcā Kaļķu ielā 10. Karoga labās puses vidū uz dzeltena zīda attēlota daudzkrāsu kompozīcija, kāda jau bija paredzēta

pirms pārstrādāšanas. Kreisajā pusē uz gaiši zila pamata biedrības nosaukums un dibināšanas gads spilgti oranžā krāsā. Virs tā biedrības nozīme uz sudraba vairoga, kompozīcijā ar, iespējams, kāda celtna pamatiem, bet apakšā melnbalts kompasa aplis. Zīmējumu ietver ornamentāla josta, kas simboliski attēlo kādas kravas pacelšanu vai enkurnieku darba epizodi. Greznā karoga kāta galu noslēdza tikpat greznas, izcils juveliera V. T. Millera gravēšanas, emaljēšanas un kalšanas darbnīcā izgatavots bronzas karoga uzgalis ar biedrības nozīmes attēlu lauru un ozola lapu vītņu ietvarā.

Tomēr vēl 1926. gada 13. janvārā sēdē nolēma karoga iesvētīšanu atlikt, ievērojot to, ka karogs nebija gatavs pilnībā. Ceremonija notika 18. martā Latvijas jahtkluba telpās Andreja ostā (jo biedrības valdes loceklis Pēteris Dannebergs bija arī jahtkluba dibinātājs). Karoga kātā tika iedzīta karoga nagla par šīs dienas piemiņu no Rīgas ostas ugunsdzēsēju biedrības.

Par ziedojumiem iegādātais karogs desmit gadus vienoja Rīgas ostas kuģniecības biedrības biedrus. Jau 1936. gada 10. decembrī, pamatojoties uz likumu (1935.g.XII) par Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras izveidošanu un saimnieciskās dzīves centralizāciju, "Valdības Vēstnesī" tika publicēta informācija par biedrības likvidāciju. Sākumā visu inventāru pārņēma kamera. Biedrības bilancē uz 1936. gada 1. janvāri karoga konts bija Ls 2965,60.

1936. gada 4. septembrī Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kamera Rīgas pilsētas vēsturiskajam muzejam, tagadējam Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam, nodeva biedrības karogu, karoga siksnu, karoga uzgali, karoga auklu, karoga pārvelkamo, četras karoga sēru lentes, trīs karoga goda lentes. Kopā ar visām muzeja vērtībām arī Rīgas ostas kuģniecības karogs 1944. gada oktobrī kā kara laupījums tika aizvests uz vācu nacistu okupēto Čehijas teritoriju, un tikai viena cilvēka, muzeja darbinieces Mērijas Grīnbergas (1909–1975), pašai izlīdzīgas rīcības rezultātā 1946. gada februārī muzeja priekšmeti, to skaitā arī minētais karogs, tika atvesti atpakaļ uz Rīgu.■

Anita Gailiša,

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Krājuma nodaļas vadītāja

UZZINĀI

Biedrība dibināta 1918. gadā biedru interešu aizstāvēšanai kara laika apstākļos un pie peldošo līdzekļu reevakuācijas. Biedrībā darbojās enkurnieku sekcija, vēlāk enkurnieku artelis, kam Rīgas biržas komiteja jau 1923. gadā lēma nodot pludināšanas darbus.

1930. gadā biedrībai bija 30 kuģi, viens bagars, 40 liellaivas, 60 enkurnieku laivas, divas jahtas un biedru naudas no 40 biedriem. Tai gadā uzņēma jaunus biedrus – sabiedrību "Enkurnieku artelis" ar divām liellaivām, Rudolfu Riekstiņu ar sešām enkurnieku laivām, Valdemāru Zeltiņu ar sešām enkurnieku laivām, Jēkabu Mitteli ar velkoni "Griff", Kārli Masīti ar četrām enkurnieku laivām. Biedrības ilggadējs priekšnieks bija J. Vaivods. Adrese 1936. gadā: 11. Novembra bulvāris 8.

RAKSTNIEKAM AR JŪRNIKĀ DVĒSELI – 125

Rihards Valdess (īstajā vārdā Rihards Ferdinands Bērziņš) – žurnālists, rakstnieks, sabiedriskais un valsts darbinieks, dzimis 1888. gada 26. decembrī Igaunijā, Pērnavas apriņķa Orajē pagastā. Gājis bojā 1942. gada 19. februārī Solikamskas nometnē.



Turpat pusgadsimtu R. Valdesa vārds ticis apzināti noklusēts. Padomju laika Latvijā no viņa darbiem publicēts tikai stāsts “Karvaišu gals” E. Līva sastādītajā krājumā “Jūrasputu pīpe” (1989). Rakstnieka simtgade kļuva par pagrieziena punktu padomju laikā noklusētās personības atstātā kultūras mantojuma rehabilitācijā.

Romāns “Jūras vilki” ir R. Valdesa populārākais darbs, kas tulkots vairākās valodās. Romāna dramatisējums savulaik pieredzējis pusotra simta izrāžu Dailes teātrī, uzvests arī citos teātros, arī Tallinā tulkojumā igauņu valodā. Romāns ienes literatūrā agrāk neskartu vēsturisko vielu – burinieku

laikmeta latviešu jūrasbraucēju likteņgaitas. Reālajam, konkrētās detaļās balstītajam vēstījumam savdabīgu pievilcību piešķir pirmatnēji tiešā dzīves izjūta, spilgtie, viengabalainie raksturi, tautiskais humors. Reņģuciema “jūras vilku” piedzīvojumos kolorīti atainojas buru laikmeta latviešu jūrasbraucēju likteņgaitas, kaleidoskopiskajā komisko un traģisko ainu virknējumā izcelti vi tāli raksturi – “vikingu tipi”. Rakstnieka fantāzija cieši sakņojas dzimtajā Ainažu puses vēsturiskajā realitātē un cilvēkos.

1941. gada jūnijā R. Valdesu arestē (ko gan citu varēja gaidīt bijušais Latvijas telegrāfa aģentūras direktors) un 14. jūnijā deportē uz PSRS. 1989. gada 24. februārī Latvijas PSR prokuratūra atceļ 1942. gada izmeklēšanas orgānu lēmumu par krimināllietas izbeigšanu pret R. Bērziņu (sakarā ar viņa nāvi), bet krimināllietā izbeigta, jo nebija noticis noziegums.■

TOP VĒSTURISKĀ KUĢA "SARATOV" MODELIS

Jau iepriekšējās Jūrniecības gadagrāmatās ir stāstīts par Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja kolekcijas daudzveidību. Lasītāji varēja ne tikai sekot jūrniecības un kuģu būves vēsturei, bet arī uzzināt, kā notiek kolekcijas izpētes un restaurācijas process. Lai dotu iespēju gadagrāmatas lasītājiem iepazīties ar Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja kuģu modeļu un maketu kolekciju, arī šoreiz pastāstīsim par kuģa modeli, kas top pilnīgi no jauna.

Vēlme, bet drīzāk jau vajadzība būvēt jaunu "Saratov" modeli radās tāpēc, ka esošais, kas atrodas Latvijas kuģniecības vēstures izstāžu zālē, laika gaitā, reaģējot uz vidi – gaisa mitrumu, siltumu un aukstumu, ir ieguvis neatgriezeniskus bojājumus.

Kuģis "Saratov" ir pazīstams ne tikai kā preču un pasažieru tvaikonis, tā liktenis atspoguļo mūsu tautas vēstures notikumus 20. gadsimta sākumā.

Cilvēku interese par leģendāro kuģi nav mazinājusies, tāpēc 2013. gadā sākās darbs pie tvaikoņa "Saratov" jaunā modeļa būvniecības. Tas ir pacietīgs un rūpīgs darbs, kas jāveic soli pa solim. Vispirms tika izpētītas muzeja krājuma fotogrāfijas, kurās redzams tvaikonis "Saratov", kā arī daudzas grāmatas par kuģu būves vēsturi. Vairākos darba posmos piedalījās Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja kuģu modelists un restaurators Mārtiņš Maike un fotogrāfe Astrīda Meirāne. Jaunais kuģa modelis top pēc Mārtiņa veidotiem zīmējumiem un aprēķiniem, kurus viņš sagatavoja, smalki izpētot, izmērot un precizējot "Saratov" iepriekšējā modeļa parametrus. Tvaikoņa "Saratov" modeļa būvniecībā tiek izmantoti dažādi materiāli – koks, līme, stieples, nagliņas, krāsas, metāls un saplāksnis. Modeļa korpusa dēļi ir izgatavoti no alkšņa koka 4 x 4,5 cm brusām, bet klājs un dažādas virsbūves no saplākšņa. Alksnis ir mīksts, smalkšķiedrains, viegli apstrādājams, un šā koka īpašības ir piemērotas kuģu modeļu izgatavošanai.

Vispirms uz sagatavotiem dēļiem uzzīmē teorētisko korpusa zīmējumu, pēc tam katru dēli daļēji apstrādā, izzāģē no iekšpuses un ārpuses. Sagatavo-



Tvaikonis "Saratov", 20. gs. sākums.



Muzeja ekspozīcijā esošā tvaikoņa "Saratov" modeļa apmērišana ar pašizgatavotu taustmēru.



Tvaikoņa modeļa korpusa dēļu limēšana.

tos dēļus saskares vietās notriepj ar līmi un saliek vienu uz otra. Salīmēto modeļa korpusu ieliek starp diviem dēļiņiem un saspiež ar līmospīlēm. Kad līme sakaltusi, korpusu izņem no līmospīlēm un izdobj ar pusapaļo kaltu vai koka grebli. Ārpuses apdari veic ar ēveli, kaltiem, vīli un beidzot nogludina ar smilšpapīru. Tālākā darba gaitā korpusā ievieto klāja stiprināšanas šķērssiļķis. Kad korpusi izgatavoti, modeļa pakaļgalā piestiprina dzenskrūvi, kas izgatavota no misiņa. Klāju izgatavo no saplākšņa, noslīpē un pielīmē korpusam. Atsevišķas detaļas, tādas kā kāpnītes un reliņus, enkuru un kravas vinčas, izgatavo no metāla. Gatavo modeli vairākkārt krāso ar emaljas krāsu, bet klāju noklāj ar laivu laku. Uz korpusa atzīmē ūdens līniju un izveido uzrakstus un kravas markas atsevišķās svītras, kas norāda, cik tālu, kuģi iekraujot, drīkst to iegremdēt, neapdraudot tā drošību. Kad minētie darbi pabeigti, atbilstoši darba zīmējumam notiek klāja aprikošana. Klāja detaļu saraksts ir garš. "Saratov" modelim ir divi masti, izgatavoti no priedes ar metāla savienojumu apakšdaļā un vidusdaļā, uz abiem mastiem uzstādīti dienas gaitas lukturi. Bunkuru lūkas izgatavotas no atsevišķiem dēļiņiem un pārvilkas ar brezentu, lai pasargātu kravu. Modeļa sīko detaļu sarakstā ir knehti, klīzes, glābšanas riņķi, glābšanas laivas, telegrāfa aparāts, miglas zvans, kompass, ventilācijas caurules, vantis, stūre, kuģa zvans, enkurs, enkura ķēde, tvaika svilpe, kravas telpu (rūmju) lūkas, kuģa sānu un baltās mastu uguns, iluminatori, lodziņi, celtņi, komandtiltiņš, skurstenis, karoga kāts utt. Visas galvenās transporta kuģa sīkās detaļas modeļa virsbūvei pielīmētas ar līmi vai pienaglotas ar nagliņām.

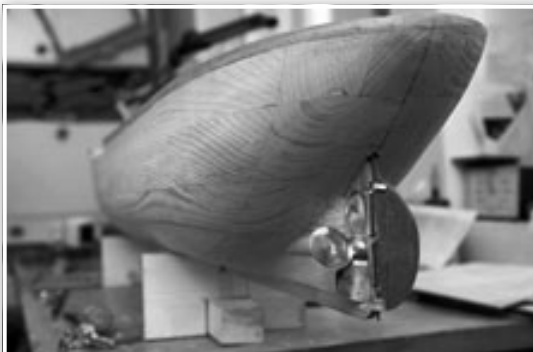
Šogad tiks pabeigts pagājušajā gadā iesāktais modeļa būvniecības darbs. Uzbūvēto modeli nodos vērtējumam Rīgas pilsētas iedzīvotājiem un viesiem – tas tiks eksponēts vienā no muzeja zālēm.

PAR TVAIKOŅA "SARATOV" VĒSTURES GAITĀM

Tvaikonim "Saratov" ir sena vēsture. Kuģu reģistrā "Bureau Veritas, 1912–1913" ir lasāms: trīsklāju preču un pasažieru tvaikonis "Saratov" būvēts 1888. gadā Kopenhāgenā (Dānijā) ar vārdu "Leopold II". Kuģa tilpība ir 1679 bruto reģistra tonnas, garums 261 pēda (79,5 metri), platums 34,1 pēda (10,3 metri) un dziļums 23,7 pēdas (7,2 metri). 1911. gadā tvaikonis kļuva par Krievijas akciju sabiedrības "Ziemeļrietumu kuģniecība" īpašumu, tika pārdēvēts par "Saratov" un pierakstīts Liepājā. Pirms Pirmā pasaules kara tvaikonis zem Krievijas karoga pārvadāja emigrantus starp Liepāju un Halli Lielbritānijā. Karš mainīja kuģa likteni – tas kļuva par munīcijas noliktavu vācu okupētajā Liepājā. Īpaša loma kuģim bija Latvijas Brīvības cīņu laikā, kad Latvijas Pagaidu valdība to konfiscēja kara vajadzībām. Arī turpmākie gadi kuģim bija īpaši nozīmīgi: tā mastā 1919. gada



Jaunā modeļa korpusu.



Dzenskrūve kuģa pakalgalā.



Tvaikoņa "Saratov" modeļa korpusu pēc krāsošanas.

10. janvārī tika pacelts sarkanbaltsarkanais karogs, uz tā tika nodrošināta pagaidu uzturēšanās vieta Kārļa Ulmaņa valdībai, kura ar šo kuģi 1919. gada 8. jūlijā atgriezās Rīgā.

1920. gadā kuģi nodeva Valsts kuģu ekspluatācijas nodaļas rīcībā. Šīs nodaļas pārraudzībā 1919./21. gadā atradās visi *prīzētie*, konfiscētie un rekvizētie jūras tirdzniecības kuģi, kā arī līdz īpašuma tiesību noskaidrošanai privātiem īpašniekiem piederoši kuģi, tāpat neliels skaits velkoņu un pāris citu sīkāku kuģu. Dažus no tiem Latvijas Republikas pirmajos gados izmantoja kara ministrijas vajadzībām, citus privātiem pārvaldījumiem. Noskaidrojot īpašuma tiesības, tvaikoni "Saratov" kā agrāko Krievijas īpašumu vajadzēja 1923. gadā atdot Padomju Krievijai, bet līdz tam tas veica reisus uz Baltijas jūras un Lielbritānijas ostām – pārvaldāja pasažierus, pārtikas preču, koku un ogļu kravas.

1922. gada beigās kuģi no Liepājas pārveda uz Rīgu, kur tas uzņēma stutmalkas kravu Anglijai, bet esošo komandu nomainīja krievu apkalpe. Pēc tam kuģis devās uz Angliju, pa ceļam iebraucot Liepājā, kur bija jāizlaiž Liepājā pieņemtie jūrnieki. 1923. gadā janvārī iepretim Akmeņraga bākai kuģis uzskrēja uz sēkļa un nogrima.

CILVĒKI UN KUĢIS

Kuģis un tā liktenis nav iedomājams bez cilvēkiem. Kuģa "Saratov" un Latvijas vēstures notikumi ir cieši savijušies ar tālaika Latvijas tirdzniecības flotes jūrniekiem. Tālbraucējs kapteinis Aleksandrs Remess-Veics un 3. stūrmanis Kārlis Masītis līdz 1920. gadam strādāja uz "Saratov" un atbalstīja Latvijas Pagaidu valdību aprīļa puča laikā, kad valdība patvērās uz kuģa. Viņi arī pārveda to no Liepājas uz Rīgu. Kuģim un apkalpei tā bija ekstrēmāla situācija. Uz "Saratov" apsargāt Pagaidu valdību kāpa studentu rotas karavīri. Studentu rota bija viena no Latvijas Pagaidu valdības nacionālajām vienībām, izveidota 1919. gada 20. decembrī no latviešu studentu korporāciju brīvprātīgajiem. Studentu rotā dienēja arī inženieris mehāniķis Arturs Ozols, vēlākais tālbraucējs kapteinis un Jūrniecības departamenta direktors. Viņš tolaik bija norīkots vadīt tvaikoņa "Saratov" remontu Liepājas kara ostas darbnīcās.

Uz nozīmīgām latviešu tautas dzīves un politikas norisēm atsaucās radošā inteliģence. "Republika uz ūdens" – tā izcilais dzejnieks, rakstnieks un politiķis Kārlis Skalbe (1879–1945) iztēloja jauno Latviju laikā, kad Kārlis Ulmanis ar savu valdību uzturējās uz Liepājas ostā pietauvotā "Saratov". Viņa vērojumi un pārdomas par jaundzimušo Latvijas valsti un tās veidotājiem atspoguļotas "Mazajās piezīmēs". Stāstot par toreizējiem notikumiem, viņš rakstīja: "Divi mēneši mūsu republika turējās tikai uz ūdens. Tas bija Liepājā. Mūsu pagaidu Valdība bija gāzta. Trakojošais landesvērs gūstīja ministrus un Tautas Pado- mes locekļus. Še, uz ūdens, valdīja Ulmaņa kabinets un uzturēja sakarus ar pasauli, kamēr vācieši turēja tautu melu gūstā. Pa vienkāršām striķa trepēm gar



"Saratov" klājs un virsbūves detaļas.

aprūsējušo kuģa sienu uzkāpa un nokāpa Sabiedroto diplomātiskie aģenti, Tautas Padomes locekļi, kuri sanāca uz starpfrakciju sēdēm, ierēdņi, kuri saņēma pavēles, un tautas sūtītie, kas griezās pēc padoma. No neatkarīgas Latvijas beidzot bij palicis pāri šis kuģis, kurš gulēja ostā, pie ieejas jūrā noenkurojies starp divām angļu mīnu laivām. Arī es reiz tiku uzkāpis uz šā pasakainā peldošā Zilā kalna, uz kura ik rītu iznāca ministru prezidents K. Ulmanis un skatījās, "vai migla nozust sāk". Šaurā kuģa telpa piecdesmit soļu garumā, desmit jeb piecpadsmit platumā toreiz priekš viņa bij viss – valsts, apburtā ķēniņa pils, labprātīgs cietums."

Žurnāla "Jūrniesks" 1933. gada augusta un 1936. gada jūnija numurā ievietotos rakstos "Vēsturiskā kuģa vraks" un "Saspridzina tvaikoņa "Saratov" vraku", stāstot par kuģa pēdējiem dzīves mirkļiem, ir teikts: "Uzņēmējs Rozenbergs ar ūdenslīdzēju Kodolu veic vēsturiskā tvaikoņa "Saratov" saspridzināšanas un izcelšanas darbus. Tvaikonis atrodas nogrimis pie Akmeņraga sēkļa. Kuģa kravas telpās atrodas vēl stutmalkas krava. No vraka iegūto dzelzi uzņēmējs pārdod Liepājas drāšu fabrikai. "Saratov" vraka izcelšanas darbos notika smags nelaimes gadījums ar motorprāmja "Lidaka" mašīnistu Miķeli Lauku, kam nodarīti smagi ķermeņa bojājumi. Uznākot salam, tālākie "Saratov" glābšanas darbi bija apgrūtināti un vēlāk netika atjaunoti. Vēl dažus gadus pie Akmeņraga bākas rēgojās virs ūdens kuģa skurstenis un masti."

Cik precīzi pirms gadsimta ir teicis Kārlis Skalbe: "Laiki spēlējās ar mums, tak es brīnītos, ja šis kuģītis nepaliktu vēsturisks un vienība, kura uz viņa radās, kādreiz ietu bojā. – Viss tiek aizmirsts, bet ilgi tauta uzglabās atmiņā "Saratovu", šo pasakaino kuģi, uz kura glābās mūsu Pagaidu Valdība no landesvēra un nodevīgiem mācītājiem."■

JŪRNIEMI UN JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – SIMTGADNIEKI

Edgars Auniņš dzimis 1913. gada 20. decembrī Valmierā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidza 1941. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1935. gadā. Amatu apguva, strādājot par mācekli Mašīnu fabrikā Valmierā (1929-1933) un formētāju Metālu lietuvē un apstrādes rūpniecībā Rīgā (1934-1935). Jūrā sāka iet 1933. gadā par kurinātāju uz tvaikoņa "Auseklis". Brauca par 2. mehāniķi uz tvaikoņa "Tālvaldis" (1938), 3. mehāniķi uz tvaikoņiem "Everasma" (1939) un "Evertons" (1939-1940). Pēc jūrskolas beigšanas 1942. gadā brauca par 2. un 1. mehāniķi uz motorkuģa "Bru".

Aleksandrs Auziņš dzimis 1913. gada 15. maijā Rīgā. 1932. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1939. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1937. gadā. Amatu apguva, strādājot par mācekli R. Latevica mehāniskajā darbnīcā Rīgā (1929-1933). 30. gados brauca par kurinātāju uz latviešu tvaikoņiem "Ramava", "Andrejs Kalniņš" un "Skrunda".

Jānis Balodis dzimis 1913. gada 27. februārī Kocēnu pagastā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1943. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1939. gadā. Jūrā sāka iet 1926. gadā kā jaunākais matrozis uz burinieka "Magda". 1930. gados brauca par matrozi uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem. Bijā 2. stūrmanis uz tvaikoņiem "Regent" (1937) un "Arija" (1938).

Vilis Bernhards dzimis 1913. gada 23. decembrī Ventspilī. 1934. gadā viņš iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1940. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku Ventspils ostas valdes darbnīcās (1929-1934). Jūrā sāka iet 1934. gadā par kurinātāju uz tvaikoņa "Bārtava". Pēc Otrā pasaules kara strādāja zivsaimniecībā.

Jānis Butkovskis dzimis 1913. gada 15. janvārī Krievijā. Pēc Liepājas jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klases pabeigšanas 1936. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasē. Jūrskolu beidza 1939. gadā. Par labām sekmēm saņēma jūrskolas balvu – grāmatu. 2. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1943. gadā. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem "Everonika" (1939-1940) un "Dole" (1940-1941).

Aleksis Francis Roberts Cughauss dzimis 1913. gada 24. janvārī Pēterburgā, Krievijā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolu beidza 1939. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1937. gadā. Jūrā sāka iet 1930. gadā kā klāja zēns uz tvaikoņa "Lucy". Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņa "Jaunjelgava" (1938-1939). 1939. gadā repatriējās uz Vāciju.

Aleksandrs Čauka dzimis 1913. gada 22. jūnijā Doles pagastā. 1934. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidza 1940. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1940. gadā. Jūrnieka amatu sāka apgūt 1930. gadā, strādādams par matrozi uz velkoņa "Akots". Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem "Everita" (1938-1939), "Bārta" (1941), par 3. stūrmani uz tvaikoņa "Rauna" (1940).

Jānis Druks dzimis 1913. gada 18. jūnijā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1937. gadā. Tuvbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1934. gadā. Jūrā sāka iet 1929. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa "Vizma". Dienēja Latvijas Republikas Kara flotē par stūres viru uz karakuģa "Virsaitis" (1935-1936).

Fridrihs Fogelis-Bundulis dzimis 1913. gada 18. maijā. 1936. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidza 1944. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1942. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku K. Krūma mehāniskā darbnīcā Rīgā (1933-1935) un Rīgas satiksmes direkcijas galvenajās darbnīcās (1939-1941). Jūrā sāka iet 1934. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa "Konsuls P. Dannebergs". 30. gados brauca par kurinātāju uz Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņiem.

Valdis Freijs dzimis 1913. gada 17. maijā Rīgā. Pēc Rīgas tehnikuma 2. klases beigšanas 1934. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasē. Jūrskolas 3. klasi beidza 1939. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1939. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku Liepas mašīnu darbnīcā Rīgā (1928), Rīgas tehnikuma mehāniskā darbnīcā (1929), K. Ošleja kalēju darbnīcā (1931-1932), R. Mihelsona atslēdznieku un ūdensvada darbnīcā (1935-1936). Jūrā sāka iet 1935. gadā par kurinātāju uz tvaikoņa "Skauts". Brauca par smērētāju un asistentu uz motorkuģa "Hercogs Jēkabs" (1939-1941). Pēc kuģa nodošanas PSRS varas iestādēm Vladivostokā atgriezās Latvijā.

Tālvāldis Frickauss dzimis 1913. gada 28. februārī Lietuvas pilsētā Kauņā virsnieka, 7. Siguldas kājnieku pulka komandiera Kristapa Frickausa ģimenē. 1921. gadā Tālvāldis ar māti atgriezās Latvijā. No 1923. līdz 1931. gadam mācījās Durbes pamatskolā. Jūrnieka profesiju sāka apgūt Liepājas jūrskolā, bet pabeidza Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā, 1938. gadā iegūstot kuģu vadītāja specialitāti. Jūrā nākamais kapteinis sāka iet 1929. gadā – bija junga (klāja zēns) uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņa "Laimons", turpmāk matrozis uz štimieriem "Marss", "Spīdola", "Kaupo", un "Ciltvaira". Sākoties Otrajam pasaules karam, 1940. gadā T. Frickauss bija Liepājas velkoņa "Austra" maiņas kapteinis. Kara laikā jūrnieku nosūtīja darbā uz zvejas kuģiem Arāla jūras rajonā. Sekoja iesaukums Sarkanajā armijā – 43. divīzijas 125. pulkā. Pēc demobilizācijas 1945. gadā bija locis Liepājas ostā, Jūrnieku un transporta strādnieku arodbiedrības priekšsēdētājs un Liepājas Izpildkomitejas nodaļas vadītājs. Kopš 1953. gada T. Frickausa darba mūžs gandrīz 35 gadu garumā bija saistīts ar zvejnieku kopsaimniecību "Boļševiks" – valdes priekšsēdētājs no 1953. līdz 1978. gadam, flotes galvenais kapteinis no 1978. līdz 1982. gadam un tehniskās flotes vecākais kapteinis līdz 1986. gadam. Kā daudzi *valdemārieši*, arī T. Frickauss vismaz reizi gadā ieradās uz tikšanos ar kādreizējiem jūrskolas biedriem Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. Tālvāldis Frickauss miris Liepājā 1993. gada 15. oktobrī un apbedīts Centrālajos kapos.

Žanis Artūrs Ikše dzimis 1913. gada 14. oktobrī Ventspilī. Jūrniecības izglītību ieguva, 1942. gadā beidzot Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļu. 2. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1942. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku mehāniskā darbnīcā "Vulcan" Ventspilī (1932-1934), Ventpils ostas valdes darbnīcās (1934), konfekšu fabrikā "Laima" (1940-1941). Jūrā sāka iet 1933. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa "Johanne". Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņa "Everolanda" (1937-1939). Otrā pasaules kara laikā bija strādnieks Ventpils ostā. Pēc kara divus gadus nostrādāja par mehāniķi Ventpils ostā, tad pārgāja darbā uz zvejnieku kolhozu "Sarkanā bāka".

Žanis Roberts Jansons dzimis 1913. gada 15. septembrī Liepājā. 1936. gadā beidza Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 3. klasi. Mācības turpināja Krišjāņa Valdemāra kuģu

vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, ko beidza 1938. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1935. gadā. Jūrā sāka iet 1930. gadā par jaunāko matrozi uz tvaikoņa "Aina". 30. gados brauca par matrozi uz Latvijas Republikas tirdzniecības tvaikojiem.

Aleksandrs Jedemskis dzimis 1913. gada 2. novembrī Krievijā, Arhangeļskas guberņā. 1952. gadā pabeidza tālbraucēju stūrmaņu kursus Murmanskā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1955. gadā. 1960. gadā viņu nosūtīja uz Latvijas PSR Ekspedīcijas zvejas pārvaldi, lai organizētu tāljūras zvejas braucienus Atlantijas okeānā. A. Jedemskis viens no pirmajiem Latvijā apguva lielo zvejas saldētājtraleru ekspluatāciju. Lielo zvejas saldētājtraleru "Rūdolfis Blaumanis", "Linards Laicens", "Valerijs Bikovskis", "Matiss Plūdonis", "Sergejs Jeseņins", "Imants Sudmalis", "Pēteris Stučka", "Eduards Veidenbaums", "Jānis Bērziņš" un "Nelsons Stepanjans" kapteinīdīrektors (1960-1978). 1970. gadā viņam tika piešķirts Rīgas Traleru flotes bāzes kapteiņa instruktora nosaukums, vēlāk, 1972. gadā, A. Jedemskis kļuva par bāzes kapteiņa dienesta galveno kapteini instruktoru. Pēdējos dzīves gadus viņš bija Rīgas Traleru flotes bāzes remonta maiņas komandu kapteinis (1977-1983). Par sasniegumiem darbā A. Jedemskim piešķirts Rīgas Traleru flotes bāzes labākā kapteiņa nosaukums (1965, 1967), kā arī Nopelniem bagātā zvejnieka goda nosaukums (1966). Aleksandra Jedemskā vārdā nosaukts lielais zvejas saldētājtraleris Kalpiņingradā (Krievija). Miris Rīgā, 1983. gada 3. martā.

Verners Jēkabsons dzimis 1913. gada 10. martā Liepājā. Jūrniecību sāka apgūt Liepājas jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Tās 3. klasi beidza 1935. gadā. Mācības turpināja Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. Kuģu mehāniķu nodaļas 4. klasi beidza 1938. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1935. gadā.

Eduards Kaless dzimis 1912. gada 25. maijā. Jūrniecības izglītību ieguva Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1936. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1941. gadā. Jūrā sāka iet 1930. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa "Marga". Brauca par 2. stūrmāni uz tvaikoņa "Saule" (1940-1941). Pēc Otrā pasaules kara strādāja par vecāko loci Ventspils ostā. E. Kaless miris 1964. gada 22. decembrī.

Vsevolods Kārklīšs dzimis 1913. gada 27. augustā Narvā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1940. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1938. gadā. Jūrā sāka iet 1932. gadā kā klāja zēns uz tvaikoņa "Gauja". Brauca par 2. stūrmāni uz tvaikoņa "Kalpaks" (1940-1941).

Jānis Kolpakovs dzimis 1913. gada 29. aprīlī Nītaures pagastā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidza 1944. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1943. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku J. Prinča mehāniskā darbnīcā Rīgā (1933-1934), E. Viestura blokkondensāta rūpnīcā (1934-1936). Otrā pasaules kara laikā strādāja par atslēdznieku Krišjāņa Valdemāra jūrskolas darbnīcās un par kurinātāju uz Jūrniecības departamenta bagara.

Rūdolfis Lagsbergs dzimis 1913. gada 30. augustā Rīgā. 1921. gadā nākamais jūrnīks iestājās un 1928. gadā pabeidza Rīgas 30. pamatskolu. Pirmajai izglītībai sekoja virpotāja mācekļa darbs un neilgas mācības amatnieku skolā. 1930. gadā viņš uzkāpa uz sava pirmā kuģa – Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņa "Krimulda". Sekoja štimeri "Albin", "Kaupo", "Astra" un "Ausma", uz kuriem jaunais cilvēks bija matrozis un vecākais matrozis. Vēlēšanās kļūt par kuģa virsnieku pamudināja 1932. gadā iestāties Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Mācības mijās ar darbu uz kuģiem, un 1939. gadā Rūdolfis Lagsbergs absolvēja jūrskolas pēdējo, ceturto klasi, ieguva kuģu vadītāja diplomu un nu jau stūrmaņa vietu uz sava pirmā kuģa "Krimulda". Otrā pasaules kara laikā Lagsbergs vispirms bija strādnieks Eksportostā, tad saimniecības pārzinis. 1944. gadā

kuģu vadītājs pārgāja darbā loču dienestā un līdz 1961. gadam bija Rīgas jūras tirdzniecības ostas locis, tad līdz aiziešanai pensijā 1977. gadā vecākais locis. Viņš ievadījis ostā vairāk nekā 5000 kuģu un apmācījis daudzus jaunos ločus.

Kopš 60. gadu beigām staltais, elegantais, diezgan mazrunīgais locis regulāri sadarbojās ar muzeja darbiniekiem, sākumā apmeklēja salidojumus Ainažu jūrskolas muzejā, bet kopš 70. gadu beigām piedalījās *valdemāriešu* tikšanās reizēs Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā Rīgā. Viņš nekad neatteica padomu un sniedza konsultācijas Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas darbiniekiem. Īpaši atzīmējams kuģu vadītāja ieguldījums nodaļas krājuma papildināšanā. Pateicoties R. Lagsbergam, 30 gadu laikā muzejā nonāca ap 400 kuģniecības vēstures liecību. Daļa no tām piederēja Rūdolfa kungam, pārējās viņa skolas biedriem un kolēģiem. Rūdolfs Lagsbergs miris 2004. gada 12. oktobrī Rīgā. 16. oktobrī 91 gadu vecais jūrnieris devās savā pēdējā šīs zemes kuģojumā uz mūža mājvietu Meža kapos.

(Par R. Lagsbergu skat.: Bernsone I., Rūdolfs Lagsbergs 1913.30.VIII-2004.12.X, Latvijas jūrnierības gadagrāmata 2004, Rīga, 2004. 418.-423. lpp.).

Aleksandrs Lecis dzimis 1913. gada 5. decembrī Rīgā. Jūrnierības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Jūrskolu beidza 1942. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1942. gadā. Amatu apguva un strādāja par atslēdznieku paju sabiedrībā "Demans" (1934-1935), L. Neiburga mehāniskā darbnīcā (1937). Jūrā sāka iet 1933. gadā par kurinātāju uz tvaikoņa "Ilga". Otrā pasaules kara laikā strādāja par atslēdznieku Krišjāņa Valdemāra jūrskolas darbnīcās.

Egons Leopolds Liberts dzimis 1913. gada 12. janvārī Rīgā. 1934. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. 2. klasi beidza Liepājas jūrskolā. Mācības turpināja Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā, kuru beidza 1940. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1939. gadā. Jūrā sāka iet 1930. gadā par matrozi uz burinieka "Fatamorgana". Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņa "Sigurds Faulbaums" (1938-1939), radiotelegrāfistu uz tvaikoņa "Konsuls P. Dannebergs" (1940-1941), 1. stūrmani un kapteini uz tvaikoņa "Everolanda" (1941). Evakuēts no Ļeņingradas. Iesaukts Sarkanajā armijā. Kritis frontē.

Jānis Linmeijers dzimis 1913. gada 25. oktobrī Viļķenes pagastā. Jūrnierības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1942. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1938. gadā. Jūrā sāka iet 1929. gadā par matrozi uz tvaikoņa "Kangars". Brauca par stūrmani uz tvaikoņiem "Neptuns" (1938) un "Dzintarkrasts" (1940), 2. stūrmani uz tvaikoņa "Ilga" (1941). 1941. gada jūnijā ar kuģi evakuējās no Rīgas uz Tallinu. 1941. gada septembrī Ladogas ezerā nodeva kuģi somiem. Kopā ar komandu 1941. gada beigās atgriezās Rīgā. Otrā pasaules kara laikā bija Jūrnierības departamenta loču kuterā kapteinis. Strādāja par galdnieku tresta "Latvijas koks" zāģētavā "Spars" (1944-1946). 1946. gada 31. martā arestēts. 1946. gada 8. jūlijā Latvijas un Igaunijas valsts jūras kuģniecību kara tribunāls par tvaikoņa "Ilga" nodošanu piesprieda brīvības atņemšanu uz 10 gadiem un tiesību atņemšanu uz trim gadiem. Pēc soda izciešanas atgriezās Latvijā un strādāja par uzraugu Rīgas zvejas ostā. Reabilitēts 1997. gada 6. maijā.

Nikolajs Loss dzimis 1913. gada 3. oktobrī Bolderājā. 1931. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidza 1939. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1937. gadā. Amatu apguva kā katlu kalēja palīgs Rīgas biržas komitejas kuģu būvētavā (1929-1931). Jūrā sāka iet 1931. gadā par kurinātāju uz tvaikoņa "Regent". Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņa "Regent" (1939).

Oskars Kurts Lucs dzimis 1913. gada 21. decembrī Rīgā. Jūrnierības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Mācoties

ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1941. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1938. gadā. Jūrā sāka iet 1935. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa "Dagmar". Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņa "Vizma" (1939-1940).

Rolfs Aleksandrs Lulbergs dzimis 1913. gada 7. jūlijā Rīgā. Pēc Rīgas pilsētas amatniecības skolas beigšanas 1934. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasē. Jūrskolu beidza 1941. gadā. Par labām sekmēm mācībās viņu apbalvoja ar Valsts bankas Rīgas pilsētas kantora balvu – sudraba portsigāru. 2. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1940. gadā. Amatu apguva kā mācekļis VEF (1929-1931). Jūrā sāka iet 1933. gadā par ogļu padevēju uz tvaikoņa "Sigulda". Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņa "Ausma" (1935-1936) un "Turaida" (1938-1940).

Herberts Hermanis Mežaks dzimis 1913. gada 29. decembrī Rīgā. 1942. gadā beidza Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļu. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1936. gadā. Amatu apguva un strādāja par atslēdznieku O. Kalniņa darbnīcā Rīgā (1928), R. Šmidta mašīnu fabrikā (1928-1930), Rīgas ostas darbnīcās (1930) un G. Ērenpreisa velosipēdu fabrikā (1931). Jūrā sāka iet 1930. gadā par kurinātāju uz tvaikoņa "Aija". Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem "Andrejs Kalniņš" (1937-1939), "Everita" (1939-1940), par mehāniķi uz tvaikoņa "Vulcan" (1939).

Jānis Mežbārdis dzimis 1913. gada 7. septembrī Skrīveru pagastā. Jūrā sācis iet 1930. gadā. Līdz 1938. gadam braucis par matrozi uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņiem par matrozi. 1937. gadā absolvēja Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas trešo klasi, gadu vēlāk ieguva tuvbraucēja kapteiņa diplomu un jūrā sāka iet kā kuģu otrais stūrmanis. Sākoties Otrajam pasaules karam un Vācijai okupējot Latviju, J. Mežbārdis strādāja par uzraugu Rīgas jūras tirdzniecības ostā. Turpmākā darba dzīve kuģu vadītājam bija saistīta ar kuģu ievadišanu Rīgas ostā, no 1942. līdz 1956. gadam viņš bija locis, bet no 1956. līdz 1969. gadam vecākais locis. Jānis Mežbārdis miris 1969. gada 20. aprīlī Rīgā un apbedīts Meža kapos.

Kārlis Mierītis dzimis 1913. gada 30. martā Mērsraga pagastā. 1933. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidza 1939. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1943. gadā. Jūrā sāka iet 1929. gadā par matrozi uz tvaikoņa "Turaida". Brauca par kapteini uz buriniekiem "Zemgalietis" un "Elfriede" (1935), 3. stūrmani uz tvaikoņiem "Valdona" (1938), "Auseklis" (1940-1941).

Konstantīns Miloserdovs dzimis 1913. gada 18. augustā Piejūras novadā Krievijā. 1933. gadā absolvējis Vladivostokas Jūras transporta inženieru institūtu, bet 1935. gadā – Vladivostokas jūras tehnikuma Kuģu mehāniķu nodaļu. Kopš 1935. gada bija 3., 2. un vecākais mehāniķis uz Tālo Austrumu jūras kuģniecības kuģiem. 1943. gadā ieguva 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu un uz tvaikoņiem ieņēma vecākā mehāniķa amatu. 1946. gadā K. Miloserdovs sāka strādāt Latvijas Valsts jūras kuģniecībā. Gandrīz 30 gadus bija kuģniecības kuģu vecākais mehāniķis, to skaitā tvaikoņu "Smolenska", "Turaida", "Liepāja", "Tomska", "Volokolamska", motorkuģu "Essentuki", "Bauska". PSRS Jūras flotes ministrijas uzdevumā piecus gadus strādāja uz Čehoslovākijas Sociālistiskās Republikas kuģiem. Vairākkārt bijis PSRS Jūras flotes ministrijas gada labākais mehāniķis. Konstantīns Miloserdovs miris 1981. gada 20. oktobrī Rīgā.

Bruno Francis Ozoliņš dzimis 1913. gada 23. aprīlī Rīgā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1936. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1939. gadā. Jūrā sāka iet 1928. gadā kā junga uz tvaikoņa "Kurzeme". Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem "Ramava" (1934-1935),

"Ausma" (1937-1938), "Gauja" (1938-1939), par stūrmani uz tvaikoņiem "Neptuns" un "Kaija" (1936), 1. stūrmani uz tvaikoņiem "Banga" (1939), "Krīvs" (1939-1941), par kapteini uz motorkuģa "Bru" (1941-1943). Otrā pasaules kara beigās izbrauca uz ārzemēm un dzīvoja ASV. No 1949. līdz 1951. gadam bija 1. stūrmanis uz tvaikoņa "Evertons". B. F. Ozoliņš miris 1966. gada 30. martā ASV.

Jānis Reinis Ozoliņš dzimis 1913. gada 16. oktobrī Ādažu pagastā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1939. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1944. gadā. Jūrā sāka iet 1933. gadā par jaunāko matrozi uz tvaikoņa "Bārta". Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņa "Auseklis" (1939-1941).

Artūrs Ozols dzimis 1913. gada 12. septembrī Dzērbenes pagastā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1940. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1939. gadā. Jūrā sāka iet 1931. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa "Velta". 30. gados brauca par matrozi uz latviešu tirdzniecības kuģiem. Otrā pasaules kara beigās aizbrauca uz Zviedriju, bet vēlāk uz Lielbritāniju. Brauca uz bijušiem Latvijas Republikas tirdzniecības tvaikoņiem "Elizabete" un "Kaupo". 1960. gadā ieguva britu tālbraucēja kapteiņa diplomu un vadīja šīs valsts kuģus. Bija Dandī ostas kapteinis. A. Ozols miris 1984. gada 8. septembrī Dandī, Lielbritānijā.

Vilhelms Pauls Ozols dzimis 1913. gada 2. septembrī Ventspilī. Kuģu mehāniķis. Beidzis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļu (1939). Darba gaitas sācis O. J. Kellera mašīnu un armatūru fabrikā kā atslēdznieks (1930-1931). Jūrā sāka iet no 1932. gada – bijis tvaikoņa "Saulē" jaunākais matrozis (1932-1933), tvaikoņa "Rauna" ogļu padevējs (1934-1936), kurinātājs uz tvaikoņiem "Evertons" (1936-1937), "Everolanda" (1937). Strādāja par 3. mehāniķi uz tvaikoņa "Skrunda" (1939-1941).

Jānis Ozolups dzimis 1913. gada 19. janvārī Liepājā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Jūrskolu beidza 1941. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1940. gadā. Jūrā sāka iet 1933. gadā kā pavārs uz burinieka "Jānis", 30. gados brauca par kurinātāju uz latviešu tirdzniecības kuģiem. 1942. gada iesaukts Sarkanajā armijā.

Inokentijs Radzulis dzimis 1913. gada 14. janvārī Liepājā. Jūrniecību sāka apgūt Liepājas jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuras 2. klasi beidza 1933. gadā. Mācības turpināja Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā, ko beidza 1940. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1938. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku Liepājas kara ostas darbnīcās (1930-1934). Jūrā sāka iet 1934. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa "Bārtava". Brauca par 2. mehāniķi uz tvaikoņa "Ogre" (1940-1941).

Eduards Rozenbergs dzimis 1913. gada 20. novembrī Valmierā. 1932. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1940. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1937. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku A. Tauriņa mašīnu darbnīcā Valmierā (1931-1932). Jūrā sāka iet 1936. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa "Aija". Otrā pasaules kara laikā E. Rozenbergs bija mašīnists kokzāģētavā un pienotavā Bebrēnes pagastā. 1945. gada 25. martā arestēts. 1946. gada 10. aprīlī Sevišķā apspriedē pie PSRS Iekšlietu tautas komisāra par dienestu vācu palīgpolicijā piesprieda piecus gadus labošanas darbu nometnē. Sodū izcietā Kraslāgā, Krasnojarskas apgabalā. Reabilitēts 1993. gada 2. aprīlī.

Vaclavs Smogorževskis dzimis 1913. gada 16. jūnijā. Mācījās un 1942. gadā absolvēja Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļu. Strādājis uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņiem. 1994. gada beigās pirmo reizi ieradās Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā un 1995. gadā piedalījās *valdemāriešu* salidojumā. Sadarbība pārtrūka 1996. gadā – šā gada maijā kuģu mehāniķa dzīve aprāvās. Vaclavs Smogorževskis apbedīts Rīgā Miķeļa kapos.

Longins Spudass dzimis 1913. gada 28. martā Rīgā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidza 1940. gadā. 2. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1942. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku I. Perla & F. Marienfeldta elektrisko būvju sabiedrībā (1928-1930) un N. Kackelberga uzņēmumā Rīgā (1930-1931). Jūrā sāka iet 1932. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa "Jānis Faulbaums". Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem "Auseklis" (1939), un "Gundega" (1940-1942).

Leo Eižens Šversts dzimis 1913. gada 15. novembrī Daugavpilī. 1935. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1940. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1939. gadā. Jūrā sāka iet 1934. gadā kā matrozis uz tvaikoņa "Everene". Brauca par 3. stūrmani uz tvaikoņiem "Turaida" (1940) un "Kalpaks" (1941).

Verners Trēde dzimis 1913. gada 26. februārī Jaunlaicenes pagastā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, ko beidza 1943. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1943. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku G. Ērenpreisa velosipēdu fabrikā (1928), I. M. Krāmēra ratu, asu un atspēru fabrikā (1929) un Liepājas kara ostas darbnīcās (1930). Jūrā sāka iet 1931. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa "Jānis Faulbaums". Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņa "Jānis Faulbaums" (1933-1936), 2. un 1. mehāniķi uz tvaikoņa "Latvis" (1937-1940), 2. mehāniķi uz tvaikoņiem "Daugava" (1940), "Rasma" (1940), "Evertons" (1940-1942). Pēc kara bija 2. mehāniķis uz bijušā Latvijas Republikas tvaikoņa "Venta" (1947-1948), pēc tam vecākais mehāniķis uz ārvalstu kuģiem. V. Trēde miris 1964. gada 19. februārī Kārdifā, Lielbritānijā.

Jānis Eduards Vītols dzimis 1913. gada 22. augustā Rīgā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuras 3. klasi beidza 1938. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1935. gadā. Jūrā sāka iet 1929. gadā par jaunāko matrozi uz tvaikoņa "Everita". Brauca par 3. stūrmani uz tvaikoņa "Astra" (1940-1941). 1941. gada rudenī iesaukts Sarkanajā armijā. Dienēja Atevišķajā Latviešu strēlnieku divīzijas rezerves pulkā. 1944. gadā viņu iekļāva Latvijas Valsts jūras kuģniecības operatīvajā grupā. Pēc kara līdz 1947. gadam bija kapteinis Latvijas Valsts jūras kuģniecībā. Rīgas jūras tirdzniecības ostas kapteiņa vietnieks (1968-1973). Interesējās un pētīja Latvijas kuģniecības vēsturi, tā atspoguļojās arī viņa zīmējumos. J. E. Vītols miris 1993. gada 31. oktobrī Rīgā.

Fridrihs Volbergs dzimis 1913. gada 28. augustā. 1933. gadā beidzis Rīgas Valsts tehnikumu, mācījies Latvijas Valsts universitātē (1946-1949). Zivsaimniecībā sāka strādāt no 20. gs. 40. gadiem. Ilggadējs Latvijas Zvejnieku kolhozu savienības kuģu ekspluatācijas un remonta daļas inženieris (1947-1963). 1963. gadā F. Volbergu iecēla par Zvejnieku kolhozu savienības flotes kapteini, pēc tam viņš pildīja vecākā inženiera pienākumus šajā organizācijā. Zivsaimniecībā strādāja līdz 1983. gadam, izgudroja zvejas kuģa traļa dziļuma noturēšanas iekārtu. ■

Jūrniecības gadagrāmatai 2013 FAKTI UN NOTIKUMI



Notikumi, fakti - to visu der zināt

Latvijā gar atklātās Baltijas jūras un Rīgas līča krastu 5 līdz 10 km platā joslā dzīvo vairāk nekā miljons cilvēku. Tik liela iedzīvotāju koncentrācija jūras piekrastē kā Latvijā nav nevienā citā Baltijas jūras valstī.

Latvijā Baltijas jūras krasta līnija ir 496 km gara. Apmēram 240 km no tās ir smilšu pludmales.

Aptuveni 67 procenti no krasta līnijas ir jutīgi pret noskalošanu vētru laikā.

Pēdējo 70 gadu laikā, vētrām noskalojot no 50 līdz 200 metru platu pamatkrasta joslu, Latvija kļuvusi par 1000 hektāriem mazāka.

Noskalošana jeb erozija visvairāk apdraud Nīdu, Bernātu zemesragu, Pāvilostas piejūras daļu, Sakas pagasta krastu Liepājas rajonā, kā arī Jūrkalnes un Užavas krastus Ventspils rajonā.

Kopš Baltijas teritoriju pirms pārdesmit tūkstošiem gadu atstāja pēdējais lielais ledājs, jūra vairākkārt ir mainījusi savus krastus. Jūrai atkāpjoties, veidojušies lagūnu tipa ezeri, piemēram, Liepājas un Papes ezers.

Stāvkrausti ir jūras krasti, kas radušies noskalošanas ietekmē. Tie piekrastē sastopami 123 km garumā. Augstākie no tiem - Jūrkalnē. Ulmalē stāvkraustu augstums ir ap 20 metriem.

2013. GADA NOTIKUMI

LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJĀ

■ Iznāk grāmata "Latvijas bākas"

23. maijā Ainažu jūrskolas muzejā notika JA un Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas sadarbībā tapušās grāmatas "Latvijas bākas", kas ir izdevums ar māksliniecisku, informatīvu un vēsturisku vērtību, atvēršanas svētki. Izdevumu var iegādāties JA internetveikalā www.lja.lv/mapshop.



■ Popularizē JA tēlu

JA uzsākusi kuģu reģistrēšanas procesa optimizēšanu, lai padarītu to klientiem draudzīgāku un vienkāršāku, vienlaikus veidojot un popularizējot Latvijas Kuģu reģistra tēlu. Uz Eiropas valstu fona Latvijas karogs ir konkurētspējīgs.

■ Starptautiska atzinība

Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija (IHO) atzinīgi novērtējusi sadarbību ar Latviju un JA ieguldījumu IHO darbā.



■ Ar skatienu nākotnē

Lai Latvijas karoga kuģi arī turpmāk atbilstu augstiem drošības un tehniskajiem standartiem, lai mūsu valsts ostas un kuģi tajās tiktu ekspluatēti droši, kuģu ceļi būtu pilnībā uzmērīti un aprīkoti ar moderniem navigācijas līdzekļiem, Latvijas jūrnieru kvalifikācija un kompetence būtu viena no augstākajām Eiropas Savienībā, lai Latvija kļūtu par Baltijas reģiona jūrnierības nozares līderi, JA izstrādājusi "Darbības stratēģiju 2014.–2020. gadam".

JŪRNICĪBĀ

■ "The Tall Ships Races" atkal pie mums

Jūlija beigās pēc desmit gadu pārtraukuma starptautiskā burinieku un jahtu regatē "The Tall Ships Races" ienāca Rīgas un arī Ventspils un Rojas ostās. Regatē piedalījās gandrīz 3000 burātāju, kuri pārstāvēja 37 nacionalitātes. Organizētāji pateicās Rīgai par lieliski sagatavotajiem pasākumiem un uzņemšanu visaugstākajā līmenī.



■ Stājas spēkā Starptautiskā konvencija par darbu jūrniecībā

2013. gada 20. augustā spēkā stājās MLC. Līdz ar to jūrniecības nozare kļūst unikāla ar to, ka ir panākts globāls un vienots skatījums uz nodarbinātību. Ieguvēji no MLC būšot visi – gan kuģu īpašnieki, gan paši jūrnieki.



■ No ierindnieka par virsnieku

JA Jūrnieku reģistrs par vienu no svarīgākajiem izvirzījis uzdevumu izstrādāt inovatīvu pieeju ierindas jūrnieku pārkvalifikācijai par jūras virsniekiem atbilstoši STCW konvencijas prasībām un 21. gadsimta izaicinājumiem. Latvijas tirdzniecības flotē ir 12 tūkstoši jūrnieku, un apmēram trīs tūkstoši ierindas jūrnieku atbilst visiem noteikumiem, lai varētu kļūt par virsniekiem.



■ "Latvijas jūrniecības gadagrāmatai" divdesmitā grāmata

LJG iznāk kopš 1989. gada un gadu gaitā no plānas grāmatiņas kļuvusi par apjomīgu 500 lappušu biezu izdevumu. Gadagrāmatas vēsturi veido notikumi un cilvēki, tās popularitāte aug, un tas pierāda, ka tā ir dzīvotspējīga, interesanta un nepieciešama.

■ "Enkurs" dzīvo un uzvar

Jau septīto gadu konkursu vidusskolēniem "Enkurs" rīkoja JA sadarbībā ar Jūrniecības savienību, LJA, kompānijām "LAPA" un "Novikontas", Rīgas, Ventspils un Liepājas ostām, LTFJA, JS Krasta apsardzes dienestu, SIA "Det Norske Veritas" un citām jūrniecības iestādēm un organizācijām. Jau otro gadu tiek piešķirtas arī "Enkura" stipendijas LJA un LJG studentiem.



OSTĀS

■ Ventspils ostai 750

Jūlija otrās nedēļas nogalē trīs dienas Jūras svētku ietvaros Ventspils osta svinēja 750 gadu jubileju. Svētku vadmotīvs – cauri laikmeta griežiem atspoguļota Ventspils ostas 750 gadu vēsture. Ventspilnieki lepojas ar ostas sasniegumiem, ar jūru kā ceļu uz pasauli, ar jūru kā varenu dabas spēku un godina jūrniekus un zvejniekus.





■ Beidzot Rīga saņem finansējumu

Pirms astoņiem gadiem Rīgas ostā tika uzsākts projekts kravu pārcelšanai no pilsētas centra uz Krievu salu. Beidzot ar bankām noslēgts aizdevuma līgums par finansējuma piešķiršanu. Tagad izrādās, ka Krievu salā visiem vietas nepietiks, jo ostas kravu apgrozījums audzis straujāk, nekā bija plānots.

■ Liepājas ostas padziļināšana

Liepājas SEZ parakstīja līgumu par ostas padziļināšanas projekta fināla rezultātiem, kas paredz, ka līdz 2014. gada beigām Liepājas osta sasniegs plānoto 12 metru dziļumu, kas ļaus strādāt ar *handymax* tipa kuģiem un nepilni uzkrautiem *panamax* kuģiem. Tomēr ar to ostas padziļināšanas darbi nebeigsies, jo Liepājas ostā ir divi termināļi, kuri vēlas strādāt ar *panamax* kuģiem, tāpēc ostnieku mērķis ir sasniegt tādu ostas dziļumu, lai to spētu nodrošināt.



■ Vēlas mazināt ostu konkurētspēju

2013. gada 1. oktobrī valdība atbalstīja grozījumus Likumā par ostām, kas nosaka, ka ostu pārvaldēm valsts budžetā jāieskaita tāds pats finansējums kā pašvaldību speciālajā budžetā – 10% no tonnāžas, kanāla, enkura un kravas maksām. Ekonomikas ministrija ir pārliecināta, ka šis nodoklis neapgrūtinās uzņēmējus, savukārt ostnieki ir satraukti, jo mūsu ostas strādā sīvas konkurences apstākļos un konkurēti to vien gaida, lai kāds mestu sprunguļus mūsu ostu riteņos. Prezidents vēl nav izsludinājis grozījumus, kuriem vajadzētu stāties spēkā 2014. gada 1. janvārī.

■ Vai izgāziesies Pasaules Bankas pētījums?

PB ir iesniegusi Satiksmes ministrijā gala ziņojumu pētījumam “Pārskats par ostu sektoru Latvijā: konkurētspēja un pārvaldība”, tomēr ministrija to nav apstiprinājusi, prasot PB ekspertiem novērst vairākas būtiskas nepilnības un līdztekus apgalvojumiem sniegt arī konstruktīvus priekšlikumus. Ostnieki un tranzītnieki kritizē ziņojumu un norāda uz graužošām kļūdām un nepilnībām pētījumā, apšaubot PB ekspertu kompetenci, politisko neitralitāti, un iestājas pret tik apšaubāmas kvalitātes dokumenta izmantošanu, lai izdarītu nopietnus secinājumus par Latvijas ostām un tranzītu kopumā.

JŪRAS SPĒKU FLOTILĒ

■ Ekspedicija uz “Virsaša” vraku

4. septembrī Tallinas ostā notika Latvijas Kara flotes flagmaņa “Virsaits” zvana nodošanas svinīgā ceremonija, pēc kuras Somu līcī pie 1941. gada

decembrī nogrimušā Kara flotes flagmaņa “Virsaitis” vraka tika novietota piemiņas plāksne, tā izrādot godu kuģim un tā komandai par ieguldījumu Latvijas Kara flotes izveidē. Ekspedīcija norisinājās ar Latvijas Jūras spēku kuģi M-08 “Rūsiņš”. Atbalstu ekspedīcijas nodrošināšanai sniedza arī Igaunijas Jūras spēki.

■ Vērienīga glābšanas operācija

29. martā Rīgas jūras līcī norisinājās vērienīga glābšanas operācija. Ap pusdienas laiku Jūras spēku flotiles Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MRCC Rīga) saņēma informāciju, ka Rīgas jūras līcī Vakarbulļu – Majoru rajonā no krasta atdalījies ledus gabals, uz kura atrodas vairāki cilvēki. Ledus gabals tika nests jūrā. Vairākas stundas ilgusī cilvēku glābšana no jūrā ieskalotajiem ledus gabaliem noslīdzās veiksmīgi – tika izglābti 223 zemledus makšķernieki.

■ JSF jaunie patruļkuģi

24. jūlijā Jūras spēku flotile saņēma jau ceturto speciāli Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem būvēto “Skrundas” klases patruļkuģi P-08 “Jelgava”. Saņemšanas un karoga pacelšanas ceremonija notika Liepājas ostas 81. piestātnē. Pašreiz Jūras spēku flotiles rīcībā ir trīs “Skundas” klases patruļkuģi – P-05 “Skrunda”, P-06 “Cēsis” un P-07 “Viesīte”.

14. oktobrī ūdenī nolaida arī pēdējo no pieciem Nacionālo bruņoto spēku vajadzībām speciāli būvētajiem patruļkuģiem – P-09 “Rēzekne”. Līdz ar to 2014. gadā flotiles rīcībā būs nonākuši visi pieci jaunie divkorpusu patruļkuģi, kas veiks patrulēšanas un glābšanas darbus. Kuģus varēs aprīkot arī ar naftas savākšanas, mīnu meklēšanas un iznīcināšanas iekārtām u.c., un tādējādi tie iegūs jaunas valsts aizsardzībai un starptautiskajai drošībai nepieciešamas spējas.

■ Regates “The Tall Ships Races 2013” nodrošināšana

Jūlijā JSF kuģis pavadīja regates floti posmā Rīga – Ventspils un nodrošināja regates sacensību posma Rīga – Ščecina startu!

■ 11. aprīlī Jūras spēki atzīmēja 21. gadadienu

■ Semināri par drošību uz ūdens

Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienests sadarbībā ar Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestu un Latvijas ostām Rīgā, Jūrmalā, Liepājā un sešās piekrastes pašvaldībās – Engurē, Lapmežciemā, Mērsragā, Rojā, Saulkrastos un Pāvilostā – rīkoja zvejas, atpūtas un tradicionālo kuģu vadītājiem, kā arī ikvienam interesentam bezmaksas seminārus par drošību uz ūdens.

■ **Piemīna mūžībā aizgājušajiem**

Septembris Jūras spēku flotilē iezīmēja būtisku zaudējumu – mūžībā tika aizvadīts bijušais Latvijas Jūras spēku komandieris Ilmārs Lešinskis un JSF kapelāns Viesturs Kalniņš.

■ **JSF komandiera maiņas ceremonija**

7. novembrī Liepājā svinīgā ceremonijā Jūras spēku flotiles komandiera pienākumus uz laiku pārņēma komandkapteinis Kaspars Zelčs, apvienojot tos ar pašreiz ieņemamo flotiles Krasta apsardzes dienesta priekšnieka amatu.

■ **1. augustā izveidota Jūras incidentu novēršanas vienība**

Jūras incidentu novēršanas vienība ir JSF Patruļkuģu eskadras sastāvā, un tās galvenais mērķis ir novērst jūras incidentus, tajā skaitā likvidēt naftas produktu piesārņojumu, veikt cilvēku glābšanas darbus, kuģu pārbaudes u.c.

PASAULĒ

- 17. septembrī notika Itālijas piekrastē 2012. gadā avarējušā 300 metru garā kruīza kuģa "Costa Concordia" izcelšana, kas ilga 20 stundas un izmaksāja 600 miljonus eiro.
- Katru gadu iet bojā jūrniki, notiek simtiem lielāku un mazāku kuģu negadījumu, tūkstošiem incidentu, tāpēc IMO un Eiropas Jūras drošības aģentūra saasina uzmanību uz kuģošanas drošības jautājumiem.
- Krievija izvirzīja apsūdzības pirātismā vides aktivistu kustības "Greenpeace" dalībniekiem, kuri sarīkoja protesta akciju pret naftas ieguvī Arktikas ūdeņos. Vēlāk Krievijas Izmeklēšanas komiteja paziņoja, ka apsūdzības pirātismā tiek pārkvalificētas par apsūdzībām huligānismā.
- Notika vairākas starptautiskas konferences par cīņu pret pirātismu, to dalībnieki vienprātīgi pieņēma lēmumu uzlabot jūrniecības nozares starptautisko organizāciju sadarbību un sniegt atbalstu pirātisma skarto reģionu valstīm.
- Martā notika Eiropā lielākā kruīza kuģa "MSC Preziosa" kristības. Kuģa garums ir 333 metri, tas var uzņemt 4300 pasažieru un 1400 apkalpes locekļu, savukārt "Oasis" klases kuģi sasniedz 361 metra garumu, tiem ir 16 klāji, bet viena glābšanas laiva var uzņemt 370 cilvēku.
- Kompānija "Maersk" saņēma pirmo no pieciem līdz šim lielākajiem un modernākajiem *Triple-E* klases kuģiem. Tas ir 400 m garš, 59 m plats un var uzņemt 18 tūkstošus 20 pēdu konteineru.

LATVIJĀ

- 20. jūnijs – Rīgas pili izcēlās ugunsgrēks, kā rezultātā izpostīta aptuveni 3200 kvadrātmetru liela platība.

- 9. jūlijs – Eiropas Savienības finanšu ministri oficiāli uzaicināja Latviju iestāties eirozonā 2014. gada 1. janvārī.
- 12. novembris – Liepājas tiesa pasludināja “Liepājas metalurģs” maksātne-spējas procesu.
- 21. novembris – sabrūkot jumtam “Maxima” veikala ēkai Rīgā, Zolitūdē, bojā gāja 54 cilvēki, vairāki desmiti ievainoti.
- 23. novembris – sākās trīs dienu ilgas sēras, pieminot Zolitūdes katastrofas upurus.
- 27. novembris – Valdis Dombrovskis paziņoja par atkāpšanos no Ministru prezidenta amata, līdz ar to krita arī viņa Ministru kabinets.
- 13. decembris – reitingu aģentūra “Standard & Poor’s” paaugstināja Latvijas kredītreitinga nākotnes prognozi no stabilas uz pozitīvu, saglabājot esošo reitingu BBB+ līmenī.

PERSONĀLIJAS

- 2013. gada 15. janvārī satiksmes ministrs Aivis Ronis viedokļu atšķirības dēļ ar valdības koalīciju un opozīciju aiziet no darba valdībā.
- 2013. gada 1. martā satiksmes ministra amatā apstiprināja Satiksmes ministrijas valsts sekretāru Anriju Matīsu, kuru nozares speciālisti atzinuši par vienu no profesionālākajiem satiksmes ministriem.
- No 2013. gada septembra Liepājas SEZ pārvaldnieka vietnieks ostas jautājumos (pieņemts teikt – ostas pārvaldnieks) Aivars Boja devies pelnītā atpūtā.
- No 2013. gada septembra Liepājas Jūrnieceības koledžas direktors Ivars Virga devies pensijā.
- No 2013. gada septembra Liepājas Jūrnieceības koledžas direktora amatā apstiprināts atvaļinātais jūras kapteinis Vladimirs Dreimanis.



GADA CITĀTS

Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas sapulce, kurā apsprieda Pasaules Bankas pētījumu par Latvijas ostām. LTBA prezidents Aivars Lembergs: “Pasaules Bankas pētījumā uzrādīti pilnīgi meli. Viņi mūs uztaisa par Antarktīdas pingvīniem Āfrikā. Mums neesot konkursa uz brīvajām ostas teritorijām. Kāds var būt konkurss, ja piedāvājums pārsniedz pieprasījumu? Lai nāk, lai iegulda investīcijas, lai attīsta projektus, katram Pasaules Bankas speciālistam Ventspils ostā pa desmit no septiņsimt brīvajiem hektāriem sanāks. Bet mēs nevaram

piekrist tādiem projektiem, ka gandrīz vai dzīvojamā rajona iekškvartālā būvē ķīmijas termināli. Atvainojiet, varbūt mēs neesam ļoti attīstīti, bet mēs sevi neuzskatām arī par Antarktīdas pingvīniem, kas atsaldējuši smadzenes!” ■

LATVIJA IR JAUNĀ ZĪDA CEĻA LĪDERE

ASV Transporta virspavēlniecības komandieris ģenerālis Viljams Freizers preses konferencē atzina, ka Latvija ir līdere Jaunā zīda ceļa veidošanā un ieguldījusi lielu darbu Ziemeļu distribūcijas tīkla darbībā. Visas pazīmes rāda, ka šis ceļš tiks izmantots arī pēc Afganistānas misijas noslēgšanās. No 2012. gada aprīļa līdz 2013. gada aprīlim ASV Aizsardzības loģistikas aģentūra caur Latviju uz Afganistānu ir pārvietojusi kravas 30 miljonu mārciņu (13 620 tonnu) apjomā. "Mēs arī esam spējuši savu sadarbību izmantot, lai daļu no ekipējuma caur Rīgu nogādātu atpakaļ ASV. Paredzams, ka jūnijā caur Rīgu tiks transportēts simttūkstošais kontainers kopš kravu plūsmas sākuma. Skaitļi liecina, ka mēs kopīgi ļoti daudz darām, un tas tiek augstu vērtēts," atzīst ģenerālis.

Pašlaik daudzas valstis kopīgi strādā, lai saprastu, kā tālāk attīstīt eksportu un importu. Lielas investīcijas ir ieguldītas infrastruktūrā, piemēram, autoceļos un dzelzceļā.

"Varam prognozēt, ka sadarbība notiks arī pēc 2014. gada, kad pirmais sadarbības projekts būs beidzies. Gan ASV, gan Latvija ir ieinteresētas arī turpmāk izmantot Zīda ceļu jaunu kravu transportēšanai. Latvija ir līdere šā jautājuma aktualizēšanā. Pagājušajā gadā tā rīkoja konferenci par Jauno zīda ceļu, ko atbalstīja arī ASV Transporta virspavēlniecība ar augsta līmeņa militāro pārstāvju piedalīšanos. Šā gada jūnijā Latvija organizē vēl vienu Zīda ceļam veltītu konferenci, un arī šajā pasākumā piedalīsies mūsu pārstāvji," uzsvēra Freizers.■

"LIEPĀJAS METALURGS" IETEKMĒ LATVIJAS BIZNESU

Liepājas tiesa sākusi grūtībās nonākušā uzņēmuma "Liepājas metalurģs" maksātnespējas procesu, informēja tiesneša palīdze Inta Kurpa. Tiesa nolēmusi izbeigt uzņēmuma tiesiskās aizsardzības procesu (TAP) un sākusi maksātnespējas procesu, par tā administratoru ieceļot līdzšinējo "Liepājas metalurģa" TAP administratoru Haraldu Velmeru.

Liepājas metalurģijas uzņēmuma "Liepājas metalurģs" darbības apturēšanas dēļ cieš arī Liepājas osta, intervijā aģentūras BNS biznesa informācijas portālam "Baltic Business Service" atzinis satiksmes ministrs Anrijs Matīss.

"Protams, ka uzņēmuma darbības apturēšanai ir negatīva ietekme, it īpaši uz Liepājas ostu un ar to saistītajiem dzelzceļa pārvadājumiem," sacīja Matīss. "Tomēr mēs ceram, ka situācija atrisināsies pozitīvi un neatstās negatīvu ietekmi uz ostu."■

"RĪGAS KUĢU BŪVĒTAVA" UZBŪVĒJUSI PASAŽIERU KUĢI

AS "Rīgas kuģu būvētava" ir uzbūvējusi pasažieru kuģi "Beauty", kas par 6,4 miljoniem eiro (4,49 miljoniem latu) pārdots Krievijas kompānijai "Lingviston", liecina uzņēmuma paziņojums "NASDAQ OMX Riga".

No "Rīgas kuģu būvētavas" kopējā neto apgrozījuma pagājušajā gadā kuģu būve veidoja 174,281 miljonu latu, kuģu remonts – 9,809 miljonus latu. Salīdzinājumam: 2011. gadā kuģu būves apgrozījums bija 86,799 miljoni latu, kuģu remonta – 11,573 miljoni latu. Galvenie uzņēmuma darbības veidi ir kuģu, jahtu, katamarānu, konteineru, roltreileru un tehnoloģisko iekārtu būvniecība un remonts, ostas pakalpojumi. ■

AKTIVIZĒJAS SADARBĪBA AR KAZAHSTĀNU

Kazahstānas strauji augošā ekonomika un milzīgais tirgus ar lielu interesi raugās uz Latviju un tās ostām kā nozīmīgu tranzīta punktu kravām no Ķīnas un citām reģiona valstīm, liecina Latvijas Valsts prezidenta Andra Bērziņa oficiālās vizītes laikā izskanējušās atziņas.

Kazahstānas prezidents Nursultans Nazarbajevs pēc tikšanās ar Bērziņu žurnālistiem pauž, ka kravas tranzīta ceļa izveide varētu būt labs potenciāls Latvijas un Kazahstānas kopīgai uzņēmējdarbībai, jo pa dzelzceļu kravas no Ķīnas uz Baltijas ostām ceļos 45 dienas, nevis 22 nedēļas, kā ar kuģiem. Nazarbajevs atgādināja, ka dažas konteinerkravas izmēģinājuma režīmā jau ceļojušas uz Latviju.



Latvijai jāprot atrast savu vietu Kazahstānas ekonomiskās sadarbības partneru pulkā, piesaistot Kazahstānas un tās tranzīta kravas Latvijas ostām, jo pat 2% no šā apgrozījuma būtu nozīmīgs ieguvums, oficiālās vizītes laikā Kazahstānā atzina Latvijas Valsts prezidents Andris Bērziņš. "Mums jāprot atrast un ieņemt savu vietu, lai tas viss neaizietu uz Sanktpēterburgu," sacīja prezidents.

Prezidents arī norādīja, ka par ekonomisko sadarbību ar Kazahstānu interesi izrādījušas vairākas citas ES valstis, bet pašlaik no Baltijas reģiona valstīm Latvija ir aktīvākā. Taču viņš atzina, ka Latvijas uzņēmumi var būt pārāk mazi Kazahstānas pieprasījuma mērogiem, tāpēc tiem jādomā par kooperēšanos gan ar Latvijas, gan kaimiņvalstu uzņēmējiem.

Latvijas ekonomikas ministrs Daniels Pavļuts pauda gandarījumu, ka Nazarbajevs pēc sarunām ar Latvijas prezidentu runājis par to, par ko parasti stāsta LIAA, – par Latvijas ostām un kravas tranzītceļa izdevīgumu. Kazahstānas premjers Seriks Akhmetovs biznesa forumā klāstīja, ka pašlaik Latvijas un Kazahstānas kopējais tirdzniecības apgrozījums ir 350 miljoni dolāru un to varētu trīskāršot. Savukārt Pavļuts atzina, ka statistikas dati atšķiras, pēc Latvijas datiem apgrozījums ir 214 miljoni, taču to tuvākajos gados varētu ievērojami palielināt.■

NODEDZIS ĒDELNIEKA JŪRLIETU MUZEJS

2013. gada 8. aprīlī uguns nopostīja bijušā Engures jūrskolas direktora, nu jau mūžībā aizgājušā Kārļa Ēdelnieka māju, kurā viņš bija ierīkojis jūrlietu muzeju. Ugunsnelaimes iemesls varētu būt vai nu elektrības īssavienojums, vai bojāts dūmvads. Par laimi neviens cilvēks nav cietis, bet nebūtībā aizgājušas daudzas jūrnieceības vēstures liecības.



Nodegušajā ēkā K. Ēdelnieks, kura tēvs bija jūrniece, savulaik izveidoja vēsturisku ekspozīciju par Kurzemes piekrastes jūrnieceības un zvejniecības tradīcijām. Ēdelnieks arī panāca, ka 1987. gadā Engures vidusskolā tika atvērtas jūrnieceības klases, kur varēja apgūt kuģu mehāniku un stūrmaņa specialitāti. Tas palīdzēja atdzimt senajām Engures jūrskolas (1875–1915) tradīcijām. Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas Engurē tika nodibināta Latvijas Jūras akadēmijas jūrskolas filiāle, kura pirms vairāk nekā trim gadiem gan tika likvidēta.■

BĒRNI ZĪMĒ, KO DOMĀ PAR JŪRU

No 18. līdz 24. septembrim viesnīcā “Radisson Blu Latvia” bija aplūkojama bērnu zīmējumu konkursa “Es zīmēju jūru” izstāde, ko sadarbībā ar laikrakstu “Mūsu paaudze” rīkoja kompānija “LAPA Ltd.”.

“Mēs strādājam jūrnieceības nozarē, un mūs, protams, interesē šīs nozares nākotne, taču nākotne var sākties tikai ar bērniem. Ļoti laba lieta ir konkurss “Enkurs”, bet tajā piedalās vidusskolēni. Mums šoreiz likās svarīgi saprast, ko par jūru un jūrnieceību domā sākumskolas skolēni. Zīmējums ir labākais tests, bērna apziņa vēl nav izkropļota, viņš zīmē tieši to, ko domā. Mēs redzam, ka bērnu priekšstats par jūru ir ļoti romantisks, viņi zīmē skaistus kuģus – gan vēsturiskus, gan mūsdienu, zīmē zemūdens pasauli, jūras ainavas. Paldies Dievam, nebija zīmējumu ar karakuģiem, eksplozijām, avārijām, pirātiem. Mums visiem ir jāveido bērnu priekšstats un zināšanas par jūrnieceību, ja gribam, lai



mums būtu īsti profesionāli žurnieki, nevis tādi, kuri grib tikai nopelnīt," saka "LAPA Ltd." prezidents kapteinis Aleksandrs Nadežņikovs.

Kapteinis Nadežņikovs uzsver, ka šis zīmējumu konkurss bija tikai pirmais mēģinājums un šobrīd grūti prognozēt, vai tas kļūs par tradīciju. "Ļoti veiksmīga bija mūsu sadarbība ar laikraksta "Mūsu paaudze" galveno redaktoru Aleksandru Geronjanu. Iespējams, ja šo sadarbību turpināsim, tad konkrētīzēs konkursu tēmu – par žurniekiem, žurnieku darbu, kuģiem. Iespējas ir dažādas," bilst "LAPA" prezidents.■

LATVIJAS ŽURNIEKU NOTIESĀ PAR NARKOTIKU KONTRABANDU

Bermudu salās ar kokaīna kravu aizturētais 29 gadus vecais latviešu burātājs Jānis Zēgelis tika apsūdzēts un atzīts par vainīgu narkotiku, ieroča un munīcijas glabāšanā un importēšanā un notiesāts ar 25 gadu ilgu cietumsodu. Apsūdzētais savu vainu noliedza visos apsūdzības punktos. Laikraksts "The Royal Gazette" aprakstīja Zēģeļa tiesas procesu un to, kā viņš mainīja savas liecības. Vispirms viņš savu vainu atzina, tad visu noliedza, visbeidzot paziņoja, ka narkotikas jahtā ieliktas, viņam nezinot, un vēlāk to īpašnieks draudējis nogalināt viņa ģimeni. Trinidādā viņu esot nolīdzis kāds krievu tautības vīrietis, kurš vēlējies, lai Zēgelis ar jahtu "Arturs" aizkuģo līdz Latvijai. "Tas bija šokējoši, ka tur, kur bija jāatrodas manām mantām un jahtas rezerves daļām, atradās kokaīna pakas," tiesā stāstīja Zēgelis.

"Biju pārliecināts, ka viņš nejoko," tiesā sacīja Zēgelis. Jautāts, kāpēc viņš policistiem neizstāstīja par draudiem, Zēgelis atbildēja: "Mēs runājam

UZZIŅAI

Zēgelis ar Londonā reģistrēto jahtu "Arturs" tika aizturēts 2011. gada 1. augustā Bermudu salu Sentdžordžas ostā. Policija uz jahtas atrada 165 kilogramus kokaīna, kā arī deviņu milimetru pusautomātisko pistoli "Beretta" un 192 patronas. Pēc ekspertu vērtējuma, Zēģeļa vestās kokaīna kravas vērtība ir 48 miljoni dolāru (27 miljonu latu).

par manu bērnu dzīvību un manu ģimeni. Es vienkārši darīju to, ko man lika."

Prokuratūra uzstāja, ka Zēgelis zināja, ko dara, bet aizstāvība apgalvoja, ka narkotikas viņa jahtā ieliktas, burātājam nezinot.

Kā tiesā pavēstīja izmeklētāji, Zēgelis narkotikas iegādājies 2011. gada vasarā Karību jūras salās, arī Trinidādā un Tobago. Pēc narkotiku iegādes viņš viens pats ar 12 metrus garo vienmasta burulaivu devies pāri Atlantijas okeānam uz Latviju, taču ceļā viņu pārsteigusi vētra, kas sabojājusi mastu, tāpēc Zēgelis 21. jūlijā piestājis Sentdžordžas ostā. Valsts svētku dēļ jahtas remonts aizkavējās, bet 1. augustā policija un muitas darbinieki veica reidu uz jahtas, atklājot tur narkotiku kravu.■

BURĀTĀJS JĀNIS PREISS ŠĶĒRSOJIS BALTIJAS JŪRU

9. septembrī Latvijas burātājam Jānim Preisam ar vējdēli 11 stundu laikā beidzot izdevās šķērsot Baltijas jūru no Liepājas līdz Gotlandes salai Zviedrijā.



Līdz šim nevienam Latvijas burātājam tas nebija izdevies, arī Jānim Preisam šis bija trešais mēģinājums ar vējdēli sasniegt Gotlandi.

Lai gan no Liepājas līdz Gotlandei ir 180 km, burātājam nācās pārvarēt vairāk nekā 300 km un veikt vairāk nekā 200 pagriezienu, pārvietojoties zigzagā, jo tieši pa vējam nebija iespējams burāt.

Jānis Preiss: "Bija smagi, bet nu tas ir izdarīts! Paldies visiem, kas atbalstīja!"



Burātājam reizē bija gan liels nogurums, gan arī gandarījums par paveikto. Laiks pārsvarā bijis saulains, vējš mērens. Jānis Preiss veicis trīs apstāšanās, lai padzertos un nedaudz

atpūstos. Pēdējā posmā pirms Slites pilsētas pieaudzis vēja ātrums, kas prasīja arī vairāk spēka, lai sasniegtu mērķi.

Ceļā līdzī bija devusies filmēšanas grupa, kas iemūžināja sportista centienus īstenot senloloto sapni par Baltijas jūras pārvarēšanu. Ar zīmola "Everest" atbalstu studija "Platformafilm" par Preisu un šo braucienu ir izveidojusi dokumentālo filmu "Sasniegsim augstākās virsotnes".■

NO BERNĀTIEM LĪDZ LIEPĀJAI

2013. gada vasara patiešām bija saulaina, karsta un nedaudz izaicinoša. Pēc ziemas miega un pavasara atmošanās iestājās īsts vasaras stress. Jā, to tiešām var saukt par stresu, jo nabaga cilvēks lieliski saprot, ka visu, ko piedāvā vasara, nemaz nevar aptvert. Sākot ar "Muzeja nakts" pasākumiem maijā, visu vasaru iet vaļā koncerti, uzvedumi, pilsētu svētki, Jūras – zvejnieku svētki, izstādes, sacensības, sporta dienas, tūrisma maršrutu piedāvājumi, tā ka raibs gar acīm. Nedēļas nogales par maz un atvaļinājums par īsu.

Un tomēr – viss cits var izpalikt, bet vismaz vienu reizi vasarā aizbraukt uz Liepāju ir svēta lieta. Lai nesteidzīgi izbaudītu Liepājas burvību, šīs puses cilvēku viesmīlību un neatkārtojamo saulrietu pie jūras, lai nobaudītu Dienvidkurzemes tradicionālo ēdienu "Liepājas mencīni", kurā auksti kūpināta menca saņemta ar kartupeļiem, sīpoliem, dillēm un saldo krējumu un kurš tiek pasniegts īpašos māla podiņos, vai čiekuros kūpinātu buti. Un lai "Pūt, vējiņi" koncertdārzā baudītu labu mūziku. Šoreiz – leģendārās grupas "Pērkons" koncertu "Šapumpurots zars". Piedevām braucienam uz Liepājas pusi man bija pavisam nopietns iemesls – palikuši nedokumentēti un neapprakstīti jūras krasta nieka piecdesmit septiņi kilometri – no Liepājas līdz mūsu puses Nidai. Iepriekšējā gadagrāmatā dalījos iespaidos, ko guvu ceļojumā no Ainažiem līdz Liepājai, nu pēc dvēseli un garu pacilājošā "Pērkonā" dārdiem piektdienas vakarā ar nepacietību gaidīju sestdienas rītā uzlecām sauli, lai dotos ekspedīcijā uz Latvijas dienvidrietumu attālāko jūras krastu. Braucienā nedodos viena, ar mani



kopā ir vīrs Āris, kurš piestrādā par šoferi un fotogrāfu. Loģiskāk būtu, ja savu stāstījumu iesāktu Liepājā un pabeigtu uz Latvijas – Lietuvas robežas, bet, tā kā ekspedīciju sākām no Lietuvas robežas puses, arī aprakstu veidošu tieši tādā pat secībā: Nida – Pape – Jūrmalciems – Bernāti – Liepāja.

NIDA

Lai gan robežstabs norāda, ka ar vienu kāju stāvu Lietuvā, ar otru Latvijā, jūrmalas kāpu smiltis abās pusēs ir vienādas un arī jūra šalc vienādi. Stāvu ar skatienu pret jūru. Ja gribu, varu doties pa kreisi, ja vēlos – varu iet pa labi, un man nevienam nekas nav jāprasa. Šoreiz eju pa labi.

2007. gada 21. decembrī krita robežkontroles barjeras, un tieši pusnaktī uz piektdienu Latvija pievienojās Šengenas telpai. Tonakt atvēra Rucavas robežkontroles punkta barjeras, noņēma ceļa zīmes “STOP”, demontēja uzrakstu “Robežkontroles punkts” un svinīgi nolaida Latvijas Republikas valsts karogu. Mēs tagad varam brīvi pārvietoties jebkurā no Šengenas līguma 24 valstīm – Latvijā, Lietuvā, Igaunijā, Somijā, Zviedrijā, Norvēģijā, Dānijā, Polijā, Ungārijā, Slovākijā, Čehijā, Austrijā, Vācijā, Nīderlandē, Beļģijā, Luksemburgā, Francijā, Spānijā, Portugālē, Itālijā, Grieķijā, Slovēnijā, Islandē un Maltā.

VĒSTURISKA ATKĀPE

Deviņdesmito gadu sākumā, kad vēl iznāca laikraksts “Jūras Vēstis”, mums bija iedibinājusies tradīcija katru vasaru visam kolektīvam kopā ar ģimenēm doties uz Kuršu kāpām. 1994. gadā jūnija sākumā Rīgā vizītē bija ieradies ASV prezidents Bils Klintons, un pie mūsu Brīvības pieminekļa viņš stāvēja kopā ar visu triju Baltijas valstu prezidentiem. Tas tolaik šķita kaut kas īpašs, pacilājošs un pagodinošs, un mēs bijām Baltijas valstu centrs, mēs bijām tie galvenie. Mēnesi vēlāk, kad Palangā gājām pa Basanavičius gatvi, lietuvieši mums māja ar rokām un sauca: Latvija, Lietuva, Estija – draudzība, brālība! Tolaik redakcijā strādāja vēlākais Rīgas domes deputāts Guntis Pilsums, un viņš nepalaida garām nevienu izdevību, lai leišiem pateiktu: “Eto iskonno latiškije zemļi” (ši vēsturiski ir Latvijas zeme), par ko no lietuviešu brāļiem sapratni un prieku vis neizpelnījās. Tomēr, lai kā lietuviešiem tas nepatiktu, Guntim bija taisnība. Palangas novads šaurā joslā ir izstiepies gar jūru no Būtiņģes gandrīz līdz Klaipēdai. 1819. gadā cariskās Krievijas valdība to pievienoja Kurzemes guberņai. Tajā laikā Klaipēdas (vācu Mēmele) apgabals piederēja Vācijai, un Kurzeme ieguva īsu robežu ar Vāciju, bet Lietuva zaudēja jau tā niecīgo piekļuvi Baltijas jūrai. 1921. gadā, nospraužot Latvijas – Lietuvas robežu, Latvija atdeva Lietuvai Palangu, iemainot tās novada 111 kvadrātkilometrus pret līdzvērtīgu auglīgā Zemgales līdzenuma teritoriju. Kopā ar zemi Lietuvā palika daudzas latviešu ģimenes, kuru senči te bija dzīvojuši kopš neatminamiem gadsimtiem gan kā kuršu pēcteči, gan arī te apmetušies jaunākos Kurzemes

gubernas laikos. Arheologi atzīst, ka kuršu dzīvošanu šeit apliecina arī atraktie 9. līdz 11. gadsimta ugunskapi, kas bijuši raksturīgi vienīgi kuršu apbedījumu tradīcijām: kurši sadedzinājuši savus mirušos kopā ar metāla senlietām kapa bedrē sakrātā sārtā.

AVĀRIJAS DRAUDI

Pēdas rūdot, eju pa liedaga oļiem, tālu jūrā redzams paliels tankkuģis, kas mēro ceļu uz Būtiņģes naftas termināli. Savulaik bija tik daudz protestu pret šī termināļa celtniecību. Būtiņģē ir riktīga bumba ar laika degli! 1998. gadā mākslinieks, Latvijas Mākslas akadēmijas docents Jānis Borgs pieteica 70 dienu ilgu bada streiku pie Ministru kabineta, pievienojoties *zaļo* protestiem pret videi draudīgā Būtiņģes naftas termināļa būvi jūrā Lietuvā, netālu no Latvijas robežas, bet 1999. gadā *zaļais* aktivists, vēlāk Saeimas deputāts un Rīgas brīvostas valdes loceklis Viesturs Silenieks kopā ar domubiedriem piekēdējās pie Būtiņģes naftas termināļa naftas platformas.



Tankkuģis ceļā uz Būtiņģes ostu.

Zaļo bažas nav bez pamata, jo Būtiņģē jau vairākas reizes ir bijusi naftas noplūde jūrā. Vēlāk, viesojoties Papes bākā, tās uzraugs Arturs Ķūsis stāsta, ka tankkuģi atpeld un atkal aizpeld, un, no bākas raugoties, tos bez pūlēm var saredzēt. Un nosaka: "Briesmas, ka avārijas gadījumā var tikt piesārņota piekraste, ir reālas. Divas reizes jau kaut kas tamlīdzīgs ir noticis. Vienreiz izplūdušo degvielu lietuvieši nogremdēja jūrā, bet otrreiz vējš naftas pleķi aizpūta dienvidu virzienā atpakaļ pašiem piesārņotājiem."

Ne velti te laiku pa laikam tiek rīkotas arī mācības, un 2013. gada augustā tās notika Eiropas Savienības finansētā Latvijas – Lietuvas pārrobežu sadarbības programmas projekta "Vides piesārņojuma seku likvidēšana Baltijas jūras piekrastē" ietvaros. Pēc mācību scenārija bija paredzēts, ka tankkuģa iekraušanas laikā pārtrūkst Būtiņģes termināļa bojās šļūtene un Baltijas jūrā izplūst apmēram piecas tonnas naftas. Mācību mērķis bija praktiski īstenot abu valstu dienestu kopīgo ekoloģisko avāriju likvidēšanas rīcības plānu, novērtēt projekta laikā iegādātās tehnikas un aprīkojuma darbību, novērtēt un pilnveidot Klaipēdas un Kurzemes ekoloģisko avāriju seku likvidēšanas komandu sagatavotību un savstarpējo sadarbību.

JŪRAS VELTES

Esmu nonākusi līdz taciņai, kas ved uz kādu zvejnieku sētu. Kāpās tāda kā improvizēta izstāde, jūra jau daudz ko iznes krastā – gan lietas kokus, tukšas



pudeles, gan vecus gumijas zābakus. Bet "Kurzemes Vārds" raksta par bernātnieku Zvirgzdiņu ģimenes lielo veiksmi. Ar īpašu atradumu beigušies pastaiga pa jūrmalu Kristapam Zvirgzdiņam un viņa ģimenei, kādā pēcpusdienā jūras mēslos viņi atraduši liela izmēra – 376 gramus smagu un 16 centimetrus garu dzintara ga-

balu. Un arī nākamās dienas guvums ir bijis ievēribas vērts – 60 gramu smags dzintara gabals. Iesākumā licies, ka tas ir oranžs putuplasta gabals, bet, to pasperot, izrādījies liels dzintara gabals. Kur tieši saules akmens atrasts, bernātnieks neatklāj, jo tad visi skriešot meklēt. Viņš tikai saka, ka tas uziets Nicas novada jūrmalā jūras mēslos. Dzintara gabalu Zvirgzdiņu ģimenes īpašumā gan vairs neesot. "Varbūt ķīnieši jau kaut ko ar to dara," smeļ bernātnieks. Summu, par kādu akmens pārdots, atradējs tā arī nav atklājis. Nopircis esot kāds Rīgas pārpircējs, jo vietējie tirgotāji tik daudz nevarēja samaksāt. Ja sākumā domājis, ka par to varēs puikām nopirkt saldējumu, tad vēlāk izrādījies, ka atradums bijis tik vērtīgs, ka var iegādāties automašīnu. "Parasts dzintars, bet izrādījās diezgan vērtīgs," noteic ģimenes galva. Dzintara cena esot atkarīga ne vien no izmēra, bet arī no tā, vai tajā nav plaisu. K. Zvirgzdiņš smeļot atzīst, ka priekšdienās nāksies vairāk domāt par pastaigām gar jūru, kas zina, kādus pārsteigumus tā atkal atnesīs.

SABRUKUŠAS MĀJAS UN LEIŠU VALODA

Bet man pārsteigumu sagādāja pašā jūras krastā ietupusies zvejnieku sēta. "Skrābli". Tā vēsta uzraksts pie mājas. Logiem priekšā slēgi, durvīm – piekaramā atslēga. It kā pamests, bet it kā vēl



vakar vai aizvakar te kāds būtu stāgājis. Zāle nopļauta, pie mājas dobē zied flokši un ķeizarkroņi, bet šķūņa galā salikti tīkli un bojas.

"Labas rītas!" kāds mani uzrunā, un es atbildu – labrīt. Tik daudz mēs viens otru saprotam, lai gan runājam katrs savā valodā. Tad mans uzrunātājs pāriet uz krievu valodu

un ar lietuviešiem raksturīgo akcentu pastāsta, ka mājas saimniece nomirusi šajā pavasarī, viņas radi dzīvo Liepājā, savukārt viņa ģimene ar Dieva mierā aizgājušās saimnieces atļauju jau sesto vasaru te braucot atpūsties, ceļot teltis, kurinot ugunsgrākus. Un piebilst: "Nam zģes oĉeņ npravitsja!" (Mums

šeit ļoti patīk!). Ja vēlaties iet sauloties uz jūru, varat te pagalmā iebrukt un atstāt savu mašīnu. Saku, ka neesmu atpūtā, bet gan dodos ekspedīcijā pa mūsu jūras krastu. Viņš saprotoši māj ar galvu un tieši uztver vārdu "mūsu". Redzot, ka kaimiņvalsts piederīgais te visu zina, jautāju, kur meklēt piekrastes muzeju, kurā savāktas jūras izskalošanās mantas, un viņš mani apgaismo, ka šo muzeju te vairs nav ko meklēt, jo bijušais saimnieks nomiris, viņa bērni māju pārdevuši, un jauno saimnieku šādas lietas vairs nav interesējušas. Manam gidam iezvanās telefons, un viņš kādam saka, ka esot jau atbraucis uz savu vietu un arī viņi varot braukt. Baltu filoloģijas studijas tomēr šad un tad noder, jo šo to lietuviski tomēr var saprast. Atvados no saimnieka, viņš man vēl novēl veiksmi "mūsu" piekrastes pētīšanā un piebilst, ka es darot svētīgu darbu.

Gatavojot rakstu, papētīju šīs puses vēstures dokumentus un atradu daudz interesanta. Slēgtā pierobežas zona, ko te ieviesa piecdesmito gadu sākumā, iznīcībai nolēma Nidu un Papi, jo nebija darba, jaunie aizbrauca, palika tikai vecākā paaudze, saimniecības tika likvidētas un zvejniecība aizliegta, pamestās ēkas sabruka, bet daļa zemes, kas piederēja kolhozam, tagad pārdota lietuviešu vasarniekiem. Lietuviešu ienākšana veicinājusi lietuvisko tradīciju un kultūras iedzīvošanos un latviskās vides izzušanu.

"Gaiļi", "Jūrmalnieki", "Jūrnieki", "Gatvenieki", "Jūrkalni", "Boži" – tās ir tikai nedaudzas Nīcas un Rucavas novada vēsturiskās mājas, kas pārdotas lietuviešiem, un tagad kultūras mantojuma objektu īpašnieki lietuvieši uzskata, ka tieši viņi ir palīdzējuši saglabāt un uzturēt latviešu nacionālos kultūras pieminekļus, remontējuši ēkas, klājuši niedru jumtus un sakārtojuši vidi ap šiem pieminekļiem, un bez viņiem šie objekti vairs neeksistētu, tāpēc valstij vajadzētu sniegt kaut nelielu finansējumu vēstures pieminekļu saglabāšanai.

Zināma daļa patiesības tajā visā ir. Tomēr neviens laikam nevarēs atbildēt uz jautājumu, kāpēc mums pašiem sava zeme, meži un jūras krasts nav vajadzīgi? Ne sešdesmitajos, ne astoņdesmitajos, ne divi tūkstošajos. Par latviešu klasiku kļuvušajā režisora Jāņa Steiča filmā "Limuzīns Jāņu nakts krāsā" visi plēšas, lai mantojumā iegūtu nožēlojamu žigulīti, praktiski bezvērtīgu bleķa čupu, bet mājai un zemei – tam nav nekādas vērtības. Vai leiši no cita materiāla taisīti, vai viņiem savādāk iekārtotas smadzenes, bet, braucot pa Dienvidkurzemes jūrmalciemiem, viennozīmīgi pārliecināties, ka lietuvieši mūsu zemi lieliski prot novērtēt. Bet vai iemīlējuši? Tas jau ir cits jautājums.

UN ATKAL NO VĒSTURES

Tagadējā Rucavas (agrāk – Paurupe) teritorijā veiktie arheoloģiskie izrakumi liecina, ka tā ir bijusi kuršu apdzīvota vieta jau 1. gadu tūkstoša beigās pirms mūsu ēras, bet 17. gadsimta sākumā jau bija ievērojama apdzīvota vieta pēc tā laika mērogiem.

1916. gadā vācu armija izbūvēja dzelzceļa līniju 41 km garumā no Dubenēm līdz Rucavai, 1932. gadā sliežu ceļš pārbūvēts un ticis ekspluatēts līdz pat 1960. gadam.

1911. gada ieraksti Rucavas draudzes grāmatā liecina, ka Rucavas draudzē bijuši 9550 latvieši, 400 vācieši, 50 lietuvieši; 1935. gadā Rucavas pagastā bijis 5021 iedzīvotājs – 4920 latvieši (98%), 50 vācieši (1%), 14 krievi (0,3%), 11 poļi (0,2%), 10 ebreji (0,2%), bet padomju okupācijas gados vairāk nekā simt



cilvēku izsūtīti, kā arī vietējie iedzīvotāji ekonomisku apsvērumu dēļ pārcēlušies dzīvot uz netālu esošo Liepāju, un 1989. gadā iedzīvotāju skaits te bija sarucis līdz 1525 cilvēkiem. 2013. gadā Nīdā deklarēti astoņi cilvēki.

Nīceniēki, un ne tikai viņi, bet visas piekrastes ļaudis gadsimtiem ilgi cīnījušies ar klejojošām kāpu smiltīm.

Piemēram, Nīcas jūras piekrastē vien smiltis savulaik apbērušas vairāk nekā 19 zvejnieku sētu. Jūrmalniekiem nekas cits neatlika: lai apturētu smilšu uzbrukumus, nācās apstādīt kāpas. Tā arī veidojusies šodien tik pierastā ainava – jūra, liedaga zīdainās smiltis, kārkli, priedes. Kāpu priedes – to pasakot, katrs tūlīt uzbūrs mūsu jūras piekrastes ainavu. Priedes savalda smiltis, neļaujot tām patvaļīgi klejot. Diemžēl priedes nespēj savaldīt cilvēku, kurš domā esam stiprāks un viltīgāks par dabu. Viņš iecērt purngalu kāpu smiltis, paskatās uz jūru un saka: jā, tieši te stāvēs mana māja! Un cērt priedes nost. Tā, piemēram, Papes dabas parka teritorijā kāds Lietuvas pilsonis nocirtis vairākus desmitus priežu, lai varētu kāpu aizsargjoslas zonā ievilkt savu vasaras rezidenci – angļu tipa trīsistabu māju. Dabas aizsardzības pārvaldes Kurzemes administrācijas vecākais valsts vides inspektors Andris Maisiņš portālam liepajniekiem.lv stāsta, ka Dabas aizsardzības pārvalde zemes īpašniecei noformējusi pārkāpuma protokolu, ir arī aprēķināti zaudējumi un zemes īpašniece uzaicināta uz Dabas aizsardzības pārvaldi paskaidrojumu sniegšanai. A. Maisiņš cer uz zemes īpašnieces atsaucību un ierašanos, bet lielu cerību nav, jo zemes īpašniece dzīvo Lietuvā. Un vēl viņš atzīst: “Pēdējā laikā lietuvieši kļūst aizvien uzmācīgāki, gluži kā baltais āmulis, kas globālās sasilšanas rezultātā strauji izplatās uz ziemeļiem.”

Jūras piekrastes attīstības jautājums joprojām ir viens no Latvijas “karstajiem kartupeļiem”. Piekrastes attīstība lielā mērā sasaucas ar pārrobežu sadarbības projektiem. Lietuvieši savā īsajā piekrastes teritorijā spējuši izstrādāt detalizētus piekrastes attīstības plānus, gan ļoti stingri iejaucoties valstij ar savu tiesisko regulējumu dabas aizsardzības zonu noteikšanā.

Bet vieta tukša nepaliek. Ja te vairs nav veco kuršu pēcteču, to vietā nāk citu tautu pēcteči. Liepājas reģiona tūrisma informācijas biroja vadītāja Ieva Hmieļevska saka: "Sākot ar Rucavu, jo īpaši Nīcu, jūras piekrastē Lietuvas pilsoņi, Krievijas pilsoņi iegādājas īpašumus, gan zemes, gan mājas, arī Liepājā pērk dzīvokļus vai mājas. Par to, cik tas ir apjomīgi pret pārējo tirgu, ir grūti spriest, bet šī tendence ir manāma, to mēs jūtam." Pēdējā laikā parādījušies vēl kāda tendence – piejūras zemes tirgū nu jau mēdz notikt arī tā, ka īpašumu Latvijā lietuvietis atpērk no lietuvieša. Un tu vāk kaimiņvalsts robežai vietējiem no zemēm jau vairs maz kas pieder. Kāds ceļotājs kurš nakti Nidas kāpās gulējis teltī, raksta: "Diena iesākās ar: "Labas dienas!" Mūs uzmodināja neapmierināts lietuviešu saimnieks, kurš gribēja, lai mēs pēc stundas pazustu no it kā viņam piederošās jūrmalas kāpu zemes. Taisījāmie un burkšķēdami gājām prom."



Rucavas novadā 2012. gada vasarā darbu uzsāka pašvaldības policists, kura uzdevums ir trenkāt neapzinīgos lietuviešu atpūtniekus. Ja Rīgā ik pa laikam pašvaldībai galvassāpes sagādā britu vecpuišu ballīšu dalībnieki, kuri neadekvāti uzvedas, tad Rietumkurzemes piekrastes pašvaldībām problēmas rada lietuvieši.

Bet starptautiskie eksperti Baltijas jūras piekrastes attīstības redzējumu formulējuši šādi: "Latvijas piekraste ir unikāla un daudzveidīga, kvalitatīva un ekonomiski aktīva telpa ar tīru ūdeni, gaisu, pludmali, retām un dabiskām ekosistēmām un maz pārveidotām ainavām. Piekraste iekļauj Latviju starptautiskajā telpā un veicina Latvijas atpazīstamību visā pasaulē. Piekraste ir būtisks atpūtas un tūrisma galamērķis ar piemērotu publisko infrastruktūru."

PAPE

Par Papes seno vēsturi stāsta daudzi pētījumi, jo īpaši te pētīti apbedījumi un senkapi. 1937. gadā vētra Papes jūrmalā pie bākas izskaloja senlietas un kapa piederumus – sudraba dālderus un monētas ar uzrakstu "Polonia 1504", saktas, gredzenus un arī cilvēku kaulus. Bet vēl pirms tam Papes ciema "Jānīšu" māju saimniece stāstījusi, ka netālu no bākas jūra izskalojusi senu kapsētu un to atkal paņēmusi atpakaļ. Šo kapsētu var uzskatīt par zudušu, iespējams, ka stāsts ir izdomāts, un tomēr, lasot par šīm liecībām, nākas aizdomāties, cik tālu kādreiz bijusi sauszeme un kā jūra to apēdusi.

Dažādos pētījumos var lasīt, ka Pape kā ciems pirmoreiz pieminēta 1253. gada līgumā par Kursas sadalīšanu kā "Papissen" vācu tekstā un kā "Popissen"

latiņu tekstā. Tam ir trīs apdzīvotas daļas – Papes Ķonu ciems, Pape un Papes Priediengals. Visi trīs piejūras ciemi sagūlušī gar jūras krastu, bet abi pēdējie atrodas nepilnu divus kilometru šaurajā zemes strēlē starp Papes ezeru un jūru. Pēc Pirmā pasaules kara Pape bija viens no lielākajiem zvejnieku ciemiem Kurzemē ar vairāk nekā 100 mājām. Zvejniekiem piederēja 60 airu laivas un četras motorlaivas, viņi zvejoja ap 50 – 60 km no krasta, un gada loms bija diezgan varens – 50 t mencu, 10 t reņģu, 10 t bušu. To visu paguva nozvejojot kādās astoņdesmit deviņdesmit dienās, jo pārējā laikā ar laivām jūrā iziet nevarēja. Krimas kara laikā (1853–1856) Krievijas armijas vajadzībām tika uzceltas robežsargu kordona ēkas, lai Krievijas impērijas kara kuģiem būtu vieglāk orientēties un atrast savu bāzi.

Zvejnieku darbs bija sūrs un briesmu pilns, vētras laikā viņiem nebija kur rast patvērumu, tāpēc bieži vien notika nelaimes gadījumi. Lai kaut ko darītu lietas labā, 1923. gadā izstrādāja Papes zvejas ostas būvprojektu. Ostas celtniecība tika pabeigta 1936. gada oktobrī, tās būvē izlietoja 132,61 kubikmetru akmeņu, ko ar laivām veda no Papes ezera austrumu gala, 1570,3

kubikmetrus oļu, 2230 kubikmetrus koku un 17,75 tonnas metāla. Ostā bija vieta divām motorlaivām un 60 zēģellaivām, un tās būve izmaksāja 354 626 latus. Dienvidu mola garums bija 431,6 metri, ziemeļu mola – 281,9 metri. Šie uzlabojumi zvejniekiem ļāva justies un strādāt drošāk, zvejniecība bija viņu pamatdarbs un zivju tirdzniecība nesa galveno peļņu, ar kuru vajadzēja izdzīvot visu gadu. Zivis parasti veda uz trešdienas tirgu Paurupē, Dunikā un Bārtā, arī pa jūras malu pajūgos uz Liepāju. Mencas sāļija mucās vai kaltēja saulē, un tas bija galvenais ēdiens zvejnieku ģimenēm garajos ziemas mēnešos. Ulmaņlaikā netālu no slūžām uzcēla "fišereju", zivju pieņemšanas, apstrādes punktu un glābšanas staciju.

Zvejnieku dzīvi nomaļajā Papē smagi skāra Otrais pasaules karš, daudzi vīri tika iesaukti armijā, daudzi no kara nepārnāca. Pēckara gados zvejniecība Rucavas piekrastē pavisam



Brīvdabas muzejs "Vītoliņi" ir Latvijas etnogrāfiskā brīvdabas muzeja filiāle. Tas atrodas Papes Ķonu ciemā. Muzeja komplekss ir tipiska piejūras ciema zvejnieka-zemnieka sēta, kurā iespējams apskatīt Papes zvejnieka darbarīkus, apģērbu un vairāk nekā 1100 gadu vecu laivu.

panīka, jo padomju iekārta aizliedza zvejojot jūrā, un zvejnieki bija spiesti pamest ciemus, lai atrastu darbu citur. Papeņieku skaits arvien saruka, tas turpināja samazināties arī pēc Latvijas neatkarības atgūšanas, līdz 2013. gadā te bija deklarējušies vairs tikai trīsdesmit cilvēku. Padomju laikā (1940–1990) Papē atradās Padomju Savienības aviācijas militārais poligons, te bāzējās kara lidmašīnas un helikopteri un bija ierīkota nozīmīga raķešu bāze. Lidojumi un bombardēšana turpinājās līdz pat 1992. gadam. Tikai kādus 200 metrus no jūras kāpās atradās vairākus desmitus metru dziļi krāteri sprāgstvielu iznīcināšanai, kur 1988. gadā tika apraktas arī neiznīcinātās fosfora bumbas. Tā paša gada marta sākumā liedagā uzspīdzināja aptuveni 440 aviācijas fosfora bumbu, tā piesārņojot jūru ar balto fosforu. Sekas tam jūtamas vēl šodien, vēl tagad kāds atrod dzintaru, kas izrādās fosfors un, rokās sasilstot, uzsprāgst. Ir bijis daudz cietušo visā jūrmalā līdz pat Liepājai un vēl tālāk.

Papes dabas parkā atrodas Latvijā un Eiropas Savienībā aizsargājami biotopi: ar lakstaugiem klātas pelēkās kāpas, priekškāpas, mežainas jūrmalas kāpas, neitrālajā zonā pie Rucavas – Papes ceļa un Nidas ciema lielā populācijā konstatēta Latvijā un Eiropas Savienībā aizsargājama putnu suga – grieze. Gar piekrasti ved zvirbulveidīgo putnu un sikspārņu migrācijas ceļš, kuram pie Papes ciema veidojas divi atzari, viens gar jūras krastu, otrs gar ezera piekrasti. Uz Papi brauci vērot putnus, priecāties par savvaļas zirgiem un zilajām govīm.



PAPES BĀKA

Šoreiz mani mazāk interesē savvaļas zirgi, zilās govīs un putnu vērošana. Es vēlos apskatīt Papes bāku un iepazīties ar tās saimnieku.

Uz striķa izžautā veļa un plēvju māja ar gurķiem un tomātiem liecina, ka vieta ir apdzīvota, citādi varētu padomāt, ka te neviena nav. Jūtos mazliet neērti, jo bez uzaicinājuma esmu ienākusi svešā sētā. Nevienš nerādās, tāpēc eju uz lielo māju meklēt saimnieku. Kad esmu nesekmīgi izgrabinājusies gar vairākām aizslēgtām durvīm, pa vienām tomēr iznāk sabozies, izspūris un krietni vien neapmierināts vīrs. Uzzinu, ka viņš ir bākas saimnieks Arturs Ķūsis, kurš te strādā un dzīvo kopš 1982. gada. Saku, ka vēlos uzkāpt bākā



un arī viņam uzdot dažus jautājumus. Uzzinājis mana apmeklējuma iemeslu, nekādu īpašo prieku neizrāda, bet prom arī nedzen. Kamēr bākas saimnieks gabinās ar atslēgām un slēdz vaļā bākas durvis, jautāju, vai nav bail, ka bāku ar pārējām ēkām var ieskalot jūrā. Viņš atbild, ka šajā ziņā nav ko baidīties, jo jūra ir tajā pašā vietā, kur tā vienmēr bijusi, un arī bāka nav no vietas izkustējusies. Bet jūra, protams, krastu skalo pamatīgi, tāpēc arī pats kritiskākais stūris nostiprināts ar dzelzsbetona blukšiem. Vairāk gan esot jābaidās no cilvēkiem. "Papes bākā uzraugs ir mazāk vajadzīgs nekā sargs. Ja mēs šeit nebūtu, jau otrā dienā viss būtu izdemolēts un izlaupīts, tukši logi vien rēģotos. Pat tagad, kad te dzīvojam, nereti gadās, ka apkārt staigā nepazīstami cilvēki, skatās logos un mēģina ķimerēt vaļā pat tādas durvis, kas ved uz pilnīgi tukšām un neizmantotām telpām," saka Arturs Kūsis.



Arturs Kūsis.

1887. gadā Papē krievu kara flotes virsnieki kopā ar matrožiem pacēla mastu ar rāju. Tumsai iestājoties, pie rājas pielika lielu petrolejas luksturi. Pirmā koka konstrukcijas bāka tika uzcelta 1889. gadā, vēlāk tās vietā uzcēla dzelzsbetona konstrukcijas bāku.

"Papes bāka, salīdzinot ar citām līdzīgām būvēm, ir unikāla tajā ziņā, ka uzcelta pašā jūras krastā, vēl tuvāk jau vairs uzcelt nav iespējams. Tā ir 18 metru augsta, ja rēķina no kāpas virsotnes, bet sasniedz 24 metrus virs jūras līmeņa. Bākas ugunis redzamas 14 jūras jūdžu tālu. Tā ir vieta, kur atrodas galvenie kuģu maršruti," stāsta saimnieks.

Es vēlos uzkāpt bākā, Arturs saka, ka mierīgi varu to darīt, bet viņš gan līdzī nekāpšot, jo jau





vakar bijis tur augšā. Divas trīs reizes nedēļā esot jāuzkāpj, lai pārliecinātos, ka viss kārtībā. Pametu Arturu un Āri un kāpju simt pakāpienu augstajā bākas tornī. Jūra šķiet aizmigusi, tieši tāpat kā puskailie cilvēki jūrmalas smiltīs. Taču tā ir tikai šķietamība. Var redzēt, kā uz Būtiņģi atkal dodas kārtējais tankkuģis. Kad nokāpju lejā, konstatēju, ka vīri ir atraduši kopīgu valodu par maksšķerēšanas lietām.

“Mēs ar vīriem ejam jūrā normāli ar tīkliem. Zvejoju pašpatēriņam, tagad ir tāds apzīmējums zvejošanai Neko daudz jau noķer nevar, kādu vimbu un pleksti. Vispār jau nekāda zivs īsti nenāk,” Arturs atmet ar roku.

Bākas saimnieks ir kļuvis runātīgāks un laipnāks. Kad jautāju, vai viņam nepatīk sarunāties ar svešiniekiem, Arturs atbild, ka ir pieradis pie klusuma un vientulības, pareizāk sakot, divvientulības, jo šeit dzīvo kopā ar sievu. “Līdz tuvākajam veikalam ir desmit kilometru, tuvākais un lielākais kaimiņš ir Jūrmalciems. Cita nekā te vairs nav. Tikai mežonīgs krasts, vecās zvejnieku mājas jau sabrukušas, to vairs nav. Bet es te jutos labi, jo pilsētas dzīve man nav iedomājama. Man laiks pāiet šeit, un tas ir gan mans darba laiks, gan mans brīvais laiks. Tā ir mana dzīve,” saka Arturs Ķūsis.

Atvadoties vēl pajautāju, vai dzintars te no jūras nāk krastā? Arturs labsirdīgi smaida – es varot iet meklēt, varbūt kādu mazu kripatiņu atradīšu, bet viņš gan dzintaru nolasot. “Mani dzintars neinteresē,” viņš nosaka.

KAMPAŅA “MANA JŪRA”

Pavisam ko citu jūras krastā meklē un lasa sabiedriskās kampaņas “Mana jūra” dalībnieki. Viņi meklē atkritumus sešās Liepājas rajona pludmalēs no Nidas līdz Jūrkalnei, lai noskaidrotu, kur visvairāk mēsli nāk krastā. Izrādās, ka pat labiekārtotu pludmaļu un atpūtas vietu tuvumā atrasto atkritumu daudzums ir pārsteidzoši liels. Saskaņā ar ANO Vides programmas monitoringa metodoloģiju, kura tiek



piemērota Baltijas jūras reģionam, atkritumu daudzumu uzskaita 100 metru garā pludmales joslā. Monitoringa organizatori ir pārliecināti, ka pētījuma rezultātus varēs izmantot dabas saglabāšanas programmās un piekrastes zonu aizsardzības plānos. Jūru piesārņojošie atkritumi ir starptautiska, nevis lokāla problēma. Mūsu Kurzemes jūrmalas krasts aptuveni 25–35 kilometru garumā ir noklāts ar Polijā, Lietuvā, Dānijā un Kiprā ražotām iepakojuma paciņām, pudelēm un citiem atkritumiem. Lai cīnītos ar šiem atkritumiem, nepietiek pilnveidot krasta infrastruktūru, te, lai nenosliktu atkritumos, ko izskalo jūra, vajadzīgas pavisam citas metodes.

JŪRMALCIEMS

Jūrmalciemnieki, cik vien sevi atceras, ir zvejojuši. Arī tagad vīri iet selgā, kaut zvejas flote pēdējos gados ir ievērojami sarukusi. Jūrā iešana joprojām ir šo vīru ikdiena. Bet sievas saka, ka būt par zvejnieka sievu – tas ir liktenis, tas ir iedzimts.



Vecie zvejnieki no Ulda Zemzara gleznu albuma "Jūra un krasts".



Tēvs, vectēvs un vēl tālāki dzimtas vīri bijuši zvejnieki, arī vīrs un viņa senči bijuši zvejnieki, un tagad arī dēli iet jūrā. Tādus radu rakstus te sev zīmē vai katra Jūrmalciema sieva. Un arī krenķēties par vīriem ir zvejnieku sievu liktenis. Kādreiz sirds bieži vien trīcējusi, kad vīri jūrā un pūš lielie vēji. Tagad uztraukuma mazāk, jo zvejnieki jūrā iet tikai uz dažām stundām tīklus paskatīties, lieki neriskē un laika ziņas cītīgi klausās. Bet agrāk, kad vīri gāja uz nakti un uznāca vētra, tad baigi sametās. Senāk zvejniekus te saukuši sievu vārdos – nevis Jānis, bet Ausminieks, ja sievas vārds bija Ausma, nevis Pēteris, bet Anninieks, ja sieva bijusi Anna.

Šīs puses ļaudīm ir raksturīga tikai šai pusei piemītošā valoda. "Jūra pampst. Vēja vēl nau, viss mierīgs, bet jūra jau ceļas, tā sāk iet pāri krastam, tās lielākās briesmas draud pie malas. Visdraudīgākās i augšas gāzes un vidējās. Uz tiem sēkiem i tās gāzes. Jomā tas vilnis i apaļīgs, nelūstošs. Ka paliek rāms, jūra piegēlējas, tā i droša zīme, ka pēc neilga laika bus vētra. Jūrniekiem i trīsdesmit divi vēji, bet zvejniekiem galvenie i seši vēji: jūras vēš – sāmenis, ziemelis, austrenis, zemes vēš, rīta vēš, āzenis, launadzis, saksenis. Zvejnieki zin, ka ziemelis vienmēr dienā pūš, vakarā piegūrst, ziemelim jauna sieva, un

viš ātri iet gulēt, bet āzenim veca, tas elš visu nakti". Jūras vēju dažādība ir atkarīga no vēja stipruma.

Par jūru vīri runā kā par dzīvu būtni: kad tāds neliels vējelis – ta jūra dzied, kad uznāk štūrmelis, ta tā dīrā jau pa krietnam, bet lielā vētrā jūra vāras kā raganu katls.

Jūrmalciema vēstures glabātāja ir Gita Vanaga. Viņa strādā veikalā "Smaragda" par pārdevēju un tam blakus lielajā šķūnī ierīkojusi muzeju "Jūrmalnieku senlietas" ar seno priekšmetu ekspozīciju. "Visvairāk interesējos par Nīcas pagasta un sava dzimtā Jūrmalciema vēsturi. Labprāt uzklāsu un cenšos pierakstīt veco ļaužu stāstīto par sendienām. Pierakstu dzīvesstāstus, jautrus atgadījumus un izteicienus," kādā intervijā par sevi ir teikusi Gita. Daudzu lietu nosaukumi saprotami vien pašiem jūrmalciešiem. Piemēram, kuktelis ir pašu pītos striķos iesieta stikla boja, ko piestiprināja tīkliem. Karolīna ir milzu pudele, ko zvejnieki ņēma līdz jūrai. Kalpiņš ir koka dēlītis, kas palīdz smagos zābakus noaut. Klāvos iekabina ūdas, žoķeris ir pagārš striķis ar āķiem ūdu uzcelšanai. Flašencuka, špleisētājs, kričoles – tie mūsdienās ir gluži vai svešvārdi, bet daudziem Jūrmalciema ļaudīm tie vēl ir dzīvi, ko arī ikdienā lieto, lai gan aizvien mazāk un mazāk ir to vecīšu, kas var šos vārdus izskaidrot un pastāstīt, kā senāk ļaudis dzīvojuši un strādājuši.

Tad nu jāturot ausis vaļā, kad divi vecie jūrmalciešiem muzejā satiekas un atceras vecos laikus. Vizīnošākais šajās lietās ir kapteinis Jānis Jūrmalis, kurš ilgus gadus strādājis par brigadieru.

Bet kā apdzīvota vieta Jūrmalijs rakstos pirmoreiz minēts 1636. gadā. Tolaik te bijuši diži priežu meži, bet zviedru laikus, ap 1650. gadu, tie izcirsti



Zvejniekiem tuvāk pludmalei vienkopus tika uzceltas tīklu un zvejas piederumu būdas – sadumi.



Muzeju nakts Jūrmalciešiem.



"Tas šķūnis tā kā mazliet atgādina pūni, kur zvejnieki pēc zvejas piekrastē savas mantas glabāja, tāpēc šeit visas senās mantas tik labi izvietot. Muzeju varētu paplašināt, ja vien speciāli muzejam kādu pūni uzceltu," saka Gita Vanaga.



darvas un ogļu ieguvei. Tad sākušās plosīties plūstošās smiltis, tāpēc no 1835. līdz 1837. gadam kļuva kārta te notikusi smiltāju nostiprināšana – stādīti meži. Un vēl Jūrmalciems aprakstīts E. Līva romānā “Velnakaula dviņi”, kur tas saukts par Vējaraga ciemu.

Jūrmalciena ostiņā pie steķiem stāv zvejnieku laivas; kāpurķēžu traktors, ar ko tās vilktas ārā no jūras vai otrādi, pamatīgi savandījis baltās liedaga smiltis. Laivas un traktors ir ļoti veci, nemaz nelielas, ka tādi vēl ir spējīgi kaut ko paveikt mūsdienu augsto tehnoloģiju laikmetā.

Meklējot, kur varētu satikt kādu Jūrmalciena zvejnieku, esam ciemam jau izskrējuši cauri un atdūrušies viesu namā. Saimniece laipni mums paskaidro, kur zvejnieki varētu būt meklējami. Parasti viņus varot satikt pie veikala, tur visi pulcējoties. Un piebilst: ja nu vēl kāds ap šo laiku būs runājams.

JŪRMALCIEMA ZVEJNIEKI

Laikam jau esam atraduši pareizo veikalu, jo te tiešām sapulcējies krietns pulks cilvēku – jaunāki un vecāki vīri un sievietes. Kad sasveicinoties jautāju, vai tad te kāds zvejnieks arī ir, saņemu atbildi, ka Jūrmalcienā visi ir zvejnieki. Kad uzzina, ka esmu žurnāliste, pavēl uz zoba, ka ar žurnālistiem parasti esot sausa runa. Mājienu saprotu. Veikalā pārdevējai jautāju, ko labāk vīriem uzsaukt – alu vai šņabi, viņa saka, ka netiekot smādēts nekas. Vēlos no sirds ar viņiem parunāties, tāpēc nopērku gan vienu, gan otru. “Nu, re, pavisam cita lieta, nāk tik šurp un sēžas nost,” saka Andris Šuklais, kurš esot dzimis 1960. gada 16. novembrī mātes un tēva prieka dēļ. Ja jau prieka dēļ dzimis, tad tādām priecīgām arī jādzīvo. “Es jau tāds esmu, un arī mans brālis tāds ir.”

“Krievu laikā te bija padomju saimniecība “Nīca”. Un slēgtā zona te bija, neļāva neko darīt. Jūrā iet ar nedrīkstēja, ja nu vienīgi robežsargi atļāva. Bija tāds telefona numurs 508, pēc sazvanīšanās robežsargi vakarā izlaida jūrā. Kas nu kas, tajos laikos zivis bija pa pilnam! Un nevienam neinteresēja, ko un

cik zvejoja. Tagad zivis ir mazāk, jo jūra par daudz saindēta. Tās alģes, kad sāk ziedēt, tad visa jūrmala pilna.”

Jautāju, ko zvejniekiem atnesusi brīvā Latvija, un viņi plāta rokas. “Līdz ar jaunajiem laikiem nāca jauni likumi – tāda licence vajadzīga un šitāda licence. Tagad pērkam tās licences un saņemam atļaujas. Tur ir garš stāsts. Katru mēnesi jābrauc atskaitīties, pat tad, ja neesi neko noķēris. Un arī tad, ja noķer, atskaišu ailes paliek tukšas – nav nekas noķerts un cauri! Vai tad par katru zivi iešu atskaitīties! Stulbums kaut kāds!” saka Andris. Apkārt sēdošie saprotoši nosmej, kāds piebilst, ka tiešām stulbums, un ar peļņu arī ir grūti.

Pag, tomēr gribu zināt, ko tad zvejnieki dara ar tām nozvejotajām zivīm, vai brauc uz Liepāju pārdot?

Pašpatēriņam. Tas viņiem esot tikai pašpatēriņam. Nosaka un nosmīn bārdā. Bez atbildes paliek jautājums, vai ar šādu pašpatēriņu var izvilkt garu.

Sarunai pievienojas viens no ķergalvjiem – Artis, bet ir vēl arī Gatis un Uldis.

– Mēs, atbilstoši noteikumiem, zvejojam un lietojam pašpatēriņam. Kūpinām un ēdam.

– Bet tikliem un degvielai taču nauda vajadzīga.

– Es, piemēram, algu nopelnu, strādājot uz kuģa Liepājā. Tad ejam jūrā uz vairākām dienām. Jūrmalciemā licences komerczvejai saņēmuši kādi trīs piekrastes zvejnieki, darbojas arī vairāki individuāli zvejas uzņēmumi, kādi pieci noņemamas ar pašpatēriņa zveju. Vakarā ejam jūrā, metam tīklus, no rīta ceļ augšā kādos sešos un ved mājās. Cik ir, tik ir tā zivtiņa, vairāk nebūs. Tad no Liepājas pēc zivīm atbrauc uzpircēji.

– Un kā ar zivju inspektoriem?

– Braukā inspektori. Mēs jau esam godīgi, neķeram zivi, ko nedrīkst ķert.

– Bet ja nelaikā gadās, piemēram, menca?

– Nu, tad mēs laiž to atpakaļ.

– Jokojat?

– Nu, kur tu beigtu zivi vari likt, tikai laivā, jūru tak nedrīkst piemēsot. Tā tās lietišas te notiek.



Andris Šuklais.



Mazais Mārtiņš arī dienās būšot zvejnieks.

Tāpat kā Artis Ķergalvis un Andris Šuklais.

Kādreiz no jūras varēja ņemt, cik tik varēja nozvejot, bet tagad visu nosaka limiti. Vīri tagad nevarot pat paskatīties, vai tā zivs ir vai nav, jo, redz, aizliegumi. Jūrmalciemnieki no seniem laikiem vējā kaltē mencas. Mājas pagalmā starp divām ābelēm nostiepj auklu un kaltēšanai uz kādām divām trim nedēļām karina izķidātas mencas. Bet noteikumos teikts, ka licenci mencu zvejai var iegādāties tikai komerczvejnieki, tādēļ, lai tiktu pie kārotajām zivīm, piekrastniekam jābrauc uz Pēter-



tirgu Liepājā. Ačgārnā kārtība, ka zvejniekam zivis jāpērk veikalā, esot ieviesta kopš iestāšanās Eiropas Savienībā, bet, ja negribot aizmirst senču tradīcijas un viņu lietotos gardumus, jābrauc vien ir uz tirgu.



Jūrmalciemā daudzi esot savas laivas par tām Eiropas naudām sagriezuši. Par iegūto naudu kāds nopircis dzīvokli, cits vēl kaut ko, vārdu sakot, mazliet saveduši kārtībā dzīvi. Kad sagrieza, bija baigi priecīgie, bet pēc pāris gadiem, kad tā naudiņa bijusi izķērnāta, tad atkal viss kļuvis slikti. "Latvieši taču paši piekrita sagriezt savus kuģus, lai tik Eiropa dod naudu. Tad tagad vairs nav ko raudāt," saka Artis.

Tad vēl gribu zināt, kā viņiem ir ar drošību. Vīri smeļ, ka viņiem ar drošību viss ir kārtībā, jo viņi vienmēr esot droši. Bet kā ir ar glābšanas aprīkojumu? Vīri nosaka, ka glābšanas riņķis esot. Mans jautājums šķita tāds kā mazliet nevietā izteikts vai jocīgs, jo vīri vairāk domā par izdzīvošanu un galu savilkšanu, bet es par drošību, aprīkojumu un citām augstām lietām. Tomēr Artis saka, ka viņu laivas tiek reģistrētas Latvijas Jūras administrācijā, katru gadu brauc arī pārbaudītāji, un arī signālraketes laivās esot. Bet tas nu gan esot tiesa, ka mūsu jūra ir tik viltīga un mainīga, ka dažs labs zvejnieks netiek ar to galā un noslīkst. "Ja visus notikumus varētu atcerēties, tad būtu grāmata jāraksta," nosaka Andris. "Bet atceros, ka reiz bija rudens gājiens uz stintām. Viss mierīgi, bet pagāja pusstunda, un mēs vairs netiekam malā, un nevar saprast, kur airēt. Airē tik airē, bet finālā dzīvi palikām. Bet ir bijis vēl trakāk, kad laivu apmeta riņķi."

TAM IR PIE JŪRAS JĀPALIEK

"Esu piedzimis un uzaudzis pie jūras," saka Artis. "Man tā jūra i asinīs, jo arī visi senči i bijuši zvejnieki." Un viņam pievienojas Andris: "Mana māja i pašā jūras krastā. Iziet ārā no rīta, jūra nečūkst, kas noticis, vēja nav! Jūra mainās ik pēc divām stundām, bet no kuras puses kuru reizi pūtīs vēš, to nevar zināt. Sāk pūst, aiziet pa riņķi un, jā, jūra sāk šņākt, jūra i vietā! Mēs i ļoti atkarīgi no jūras. Kad riktīgi pūš, nevaram tikt jūrā, sēžam un gaidām, kad pāries, bet mums jau nav kur steigties. Pag, bet jūs uzēd tos bandžus!" Uzzinu, ka vārītas cūku pupas pākstīs te sauc par bandžiem.

Izrādās, Artim šodien ir dzimšanas diena. Vīri salej un iedzer uz laimēm. Bet šodien esot apglabāta arī kāda Jūrmalciema vecenīte. Vīri salej un iedzer, lai viņai vieglas smiltis! Jūrmalciemā faktiski visi esot radi, un te neko nevarot noslēp. Tā vienmēr esot dzīvojuši, viens par otru visu zinot un viens otram palīdzot. Kad vajag, gan kapu izrok, gan jubileju uzriktē.

Lēnām sākam atvadīties. Jubilārs mums uzsauc čiekuros kūpinātas butes. Citur jau tā neprot nokūpināt, īsta bute sanākt tikai tad, ja kūpina čiekuros. Andris, arī zvejnieks, krāmē mums domātās butes maisiņā. Viņš te esot ieprecējies, un tad jau citas izejas nav, jāklūst par zvejnieku. Lai gan pēc gadiem esot vecāks par dažu labu, bet pēc pakāpes tikai junga, jo jāsaprot, kur ienācis, ka nepārlaiž pāri pa bortu.

Vēlreiz vēlot jubilāram laimi un panākumus un sakot paldies par viesmīlību un ciemakukuli, pajautāju, kā būtu, ja šodien vajadzētu atkal stāties Baltijas ceļā, vai ietu?

"Nešaubīgi! Simts punktu! Lai cik tagad grūti, bet to krievu jūgu gan vairs negribētos! Un nekur prom no Jūrmalciema arī neietu! Tā i dziesmā un tā i arī dzīvē – kas i pie jūras dzimis, tam i pie jūras jāpaliek!"



Jūrmalciemā viens par otru zina visu. Te noslēpt nevar neko.



Andris todien bija kūpināšanas meistars.



Šeit jābūt kūrortam!



Uz dienvidiem no "Veckrūmiem" atradusies Bernātu vecā bāka. Tai bijis metāla karkass, apšūts ar sarkanbalti nokrāsotiem dēļļiem. Bāka 1967. gada vētras laikā ieskalota jūrā.



Dzīli jūrā aizgājis arī Bernātu mols.

BERNĀTI

Bernāti ir īpaša vieta. Lai arī te ir tāda pati jūra un te aug tādas pašas priedes kā citos jūrmalciešos, tomēr Bernātu gaisā ir kaut kas īpašs. Tu ienirsti priežu smaržā un jūras šalkās, un tev vairs negribas no tā visa iznirt. Sirreāla sajūta, un tik ļoti negribas to pazaudēt. Ķerot šo mirkļa burvību, pilnīgi var saprast prezidentu Jāni Čaksti, kurš tālajā 1924. gadā droši vien arī bija sajutis ko līdzīgu, tāpēc iesaucies: "Šeit noteikti ir jāveido kūrorts!" Kaut arī kūrorts šeit nav izveidots, lai neaizmirstu prezidenta teikto, uzstādīts piemiņas akmens ar vārdiem "Šeit jābūt kūrortam!".

Kā 1923. gada 5. maijā informēja "Kurzemes Vārds", kāda iniciatoru grupa sasauca Kūrmājas zālē pirmo interesentu sapulci, lai spriestu par Liepājas jūrmalas kūrorta izveidi. Pirms Pirmā pasaules kara Liepāju ik gadu apmeklēja divi līdz trīs tūkstoši peldviesu no Polijas un Krievijas. Reizē runāja par viesnīcas celtniecību Bernātos. Bernātu paviljona pirmo pamatakmeni ielika 1926. gadā. Tā bija pirmā kūrorta būve, un darbus pabeidza tā paša gada 15. augustā. Uz atklāšanas svinībām ieradās ap tuveni 1000 cilvēku. Apsveikumu liepājniekiem atsūtīja Valsts prezidents Jānis Čakste, Saeimas priekšsēdētājs Kalniņš, ārlietu ministrs Kārlis Ulmanis un citas prominences. Diemžēl pašlaik no paviljona palikušas tikai krāsmatas. 1926. gada beigās izstrādāja Bernātu apbūves kopējo plānu. Vienlaikus sākās arī ēku būvprojektu izstrāde. Par topošās atpūtas zonas



Bernātu bākas augstums ir 21 m. Bāku veido kvadrātveida metāla rāmja tornis ar galeriju un laternu. Laterna ir sarkanā krāsā. Torņa augšdaļā ir sarkana dienas zīme. Gaismas elements atrodas 41 m virs jūras līmeņa. Gaismas signāls redzams 15 jūras jūdžu attālumā.



20. gadi. Satiksmes autobuss Bernātos.



Villa "Alma" 20. gs. trīsdesmitajos gados.



Villa "Alma" 2008. gadā pēc ugunsgrēka.

mugurkaulu vajadzēja klūt ceļam, kas vestu no Bernātu kroga līdz paviljonam. Pirmajā kārtā bija plānots iekārtot aizsargjoslu – meža un parka

zonu, tālāk no jūras vasarnīcu rindu ar maziem 0,3 hektāru zemes gabaliem, bet aiz ceļa vēl divas vasarnīcu rindas un nākamo brauktuvi. Bija plānots, ka vasarnīcas cieši piesliesies cita citai un būs iežogotas. Projektā paredzēja būvēt arī divus saimnieciska rakstura centrus – vienu pie kroga, otru kūrorta vidū. Zemes gabalus būvētgribētājiem plānoja vispirms nodot nomā uz 3, 6 un 12 gadiem. Kad celtniecības darbi būtu pabeigti, zemi saimniekiem piešķirtu īpašumā ar mantošanas tiesībām. 1928. gadā zemi saņēma 50 prasītāji. Viena no pirmajām lepnākajām vasarnīcām, ko uzbūvēja Bernātos, bija J. Zelmeņa villa "Alma", kuru mācītājs Sanders iesvētīja 1930. gadā.

2008. gada 4. janvārī laikraksts "Kurzemes Vārds" raksta: "Ugunsgrēks, kas piektdien pievakarē izcēlās Bernātos, viesu namā "Villa Alma", joprojām nav pilnībā likvidēts. Liesmas nodarīja ievērojamu postu – vēsturiskais viesu



Viens no objektiem, kas šai pusē nevar palikt nepamanīts, ir "Veckrūmu" mājas pašā jūras krastā. No jūras ienākšanas pagalmā to sargā akmeņu un būvniecības atlikumu krāvums. Šī māja piesaista kā jūras un cilvēka savstarpējās cīņas liecība.

malciemam vai Bernātiem. Vēl jau, protams, varētu rakstīt par ķīviņiem, kas notikuši ap īpašumiem Bernātos, bet negribas. Bernāti ir tik vienreizīgi, tāpēc turp vajag aizbraukt, lai baudītu. Sēdēju baltajās smiltīs, skatījos vizuālo šajā jūras klaidā un domāju – negribu doties projām.



Diena bija galā, un mēs atgriezāmies Liepājā. Mašīnu bija piepildījusi kūpinātās zivtiņas smarža, kas, dodot smadzenēm impulsu, piepildīja muti ar siekalām. Mūs gaidīja Liepāja un saules nogurdinātie radiņi. Sēdējām viesu nama "Poriņi" vasaras terasē, ēdām neizsakāmi gardās butes, dzērām alu, suminājām Jūrmalciema jubilaru Arti, un nevilus gribējās dziedāt: "Un kam pie jūras mūžs, tam ir pie jūras jāpaliek!" ■

Anita Freiberga

LATVIJAS PASTS PAPILDINA OSTU PASTMARKU SĒRIJU

23. augustā Latvijas Pasts organizēja pirmās dienas zīmogošanu un prezentāciju jaunajai pastmarkai "Liepājas osta", kas ir trešā pastmarku sērijā "Latvijas ostas".



Uldis Sesks (no labās), Jānis Lapiņš un Arnis Salnājs.

Jaunās pastmarkas pirmās dienas zīmogošana notika Liepājas domē, tajā piedalījās Liepājas domes priekšsēdētājs Uldis Sesks, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka vietnieks Jānis Lapiņš un Latvijas Pasta valdes priekšsēdētājs Arnis Salnājs.

Pastmarkas "Liepājas osta" nominālvērtība ir 0,98 Ls jeb 1,39 eiro, kas atbilst ierakstītas vēstules nosūtīšanai Latvijas teritorijā. Pastmarkas tirāža ir 30 000 eksemplāru. Tās dizaina autors mākslinieks Ģirts Grīva jaunākajā pasta vērtzīmē attēlojis Liepājas Tirdzniecības kanālu ar kuģu piestātni, fonā iekļauts arī loču tornis un Liepājas bāka, bet priekšplānā redzams ostas pilsētu raksturojošais simbols – enkurs. Savukārt uz pirmās dienas aplokšnes atainota Liepājas ostas rūpnieciskā vide, Tirdzniecības kanāls un Karostas tilts; aplokšnes fonā – Liepājas Ziemeļu mols. Speciālajā pirmās dienas zīmogā grafiski attēlots Liepājas ostas logotips.

Latvijas Pasts pastmarku sērijā "Latvijas ostas" iepriekš izdevis divas pastmarkas – "Rīgas brīvosta" (2011) un "Ventspils brīvosta" (2012).■

MĀKSLINIECE – SIRDĪ JŪRNICIECE

Māksliniece Elita Viljama maija beigās atklāja savu izstādi Pāvilstā. Viņas veikums mākslas jomā ir gana plašs – dažādu sēriju markas, ekslibri, portreti un gleznas, bet galvenā un mīļākā tēma – jūra, jūrnieki un viss cits, kas ar to saistīts.



Elita stāsta, ka vēlējusies kļūt par jūrnieci, bet, tā kā tika uzņemta Mākslas akadēmijā, kļuvusi par mākslinieci. Godīgi sakot, viņas ekstravagantais tēls, ģērbsšanās stils un dzīves redzējums vairāk piestāv mākslas jomai nekā strikti reglamentētajai jūrniecībai. Un tomēr savu roku viņa ir pielikusi arī pie jūrnieku formas tērpu veidoša-

nas. 1995. gadā notika Latvijas Jūrniecības savienības valdes sēde, kurā no pieciem darba kārtības jautājumiem pirmais bija jūrnieku formas tērpu konkursa izvērtēšana un uzvarētāja noteikšana. Pie jūrnieku formu skicēm strādāja divi autori – māksliniece Elita Viljama un tālbraucējs kapteinis, tolaik Liepājas ostas kapteinis Eduards Raitis. Uzvarēja Raita piedāvājums, bet māksliniece domā, ka viņas formas būtu gana funkcionālas, modernas un mākslinieciskas.

Par jūras vilinājumu liecina kaut vai tikai daži viņas jūras piedzīvojumi. Pateicoties kapteinim Antonam Ikauniekam, Elita veselu mēnesi varējusi jūru



iepazīt, kuģojot ar kuģi "Rēzekne". Bijusi bauda izjust jūru un bijis bezgala interesanti vērot, kā jūrnieki strādā un kā izturas pret sievieti uz kuģa.

Leģendām apvīta ir Elitas uzturēšanās Kolkas bākā. Savulaik klīda pat runas par kādu jūras nāru, kas tur iemitinājusies. Izrādās, māksliniece viena pati nedēļu nodzīvojusi Kolkas bākā, viņai apkārt bijusi tikai jūra, virs galvas zila debess un kaimiņos – kajjas.

"Tas bija brīnišķīgi!" emocionāli izsauca Elita. "Kaijas bija mani sarg-suņi, kas brīdināja par katru garām

ejošu kuģi vai zvejnieku laivu. Garām brauca, brīnījās, māja, bet tā kā pie bākas ir ļoti grūti piekļūt, visu nedēļu neviens mani netraucēja. Ak, jā, bija gan viesi! Ciemos ieradās tālaika prezidents Guntis Ulmanis kopā ar svītu, un es biju namamāte. Bet vispār ir svarīgi, vai vieta tevi pieņem, vai nepieņem. Kolkas bāka mani pieņēma, un tā bija abpusēja mīlestība."

Elitas Viljamas pēdējā veidotā pastmarka ir ar hercogs Jēkaba attēlu, to 2012. gadā zīmogoja Ventspilī.

"Man, protams, pati mīlākā ir Kurzemes hercogistes tēma un hercogs Jēkabs. Es uzskatu, ka hercogs Jēkabs salīdzinājumā ar visiem Latvijas bijušajiem un esošajiem darboņiem ir ideāls."■

Anita Freiberga



AR SAKNĒM DZIĻI JŪRĀ

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 Pāvilostas novadpētniecības muzejā.



Irina rāda, ka muzejā ir gan žokēri, gan boķeri.

Ja vēlaties ko uzzināt par Pāvilostas vēsturi, tad Pāvilostas novadpētniecības muzejs un laivu māja ir īstā vieta. Pati ēka, kurā izvietots muzejs, būvēta 1897. gadā un ir pirmā mūra ēka Pāvilostā. 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 glabājās vairāk nekā 8000 priekšmetu. Lai-
vu mājā apskatāmi muzeja lielizmēra eksponāti. 2012. gadā pirmo reizi apmeklētājiem tika atvērts arī mansarda stāvs, kur visa gada garumā apskatāmas dažā-

das izstādes. “Esmu ļoti lepna, un to stāstu arī visiem tūristiem, kuri iegriežas muzejā, ka no mātes puses jau ceturtajā paaudzē esmu pāvilostniece,” saka Pāvilostas novadpētniecības muzeja vadītāja Irina Kurčanova.

“Piedzimu jauktā ģimenē, par ko parūpējās padomju armija. Daudz Pāvilostā ir šādu ģimeņu, bet mēs visi esam latviešu bērni. Sanāk kopā Sidorovi, Petrovi, Kurčanovi un dzied latviešu tautas dziesmas. Visu apzināto mūžu esmu nodzīvojusi Pāvilostā, izņemot vidusskolas laiku, kad mācījos Grobiņā,” par sevi stāsta Irina.

– No savas pieredzes zinu, ka iegūt veco jūrnieku uzticību nav nemaz tik viegli. Viņi vispirms tevi iztausta, pārliecinās, vai vispār ir vērts dzēsēt muti, un tikai tad lēnām sāk atvērties. Bet jums jau ir pavisam cita lieta uzrunāt pazīstamus cilvēkus.

– Es varu pieiet pie katras Anniņas tantes, pie katra Haralda, Jāzepa vai Antona onkuļa, un es katru no viņiem varu uzrunāt par onkuli. Viņi mani ir redzējuši kā mazu skuķi, redzējuši, kā es izaugu, un tagad viņiem nemaz neliemas, ka esmu jau vecmāmiņa trim mazdēliem. Pensionāru ballē varu pieiet pie jebkura galdiņa un apsēsties, lai parunātos. Starp citu, ir tādi vecie zvejnieki, nāk ar jūru sasveicināties. Es to tā saucu, jo patiesībā nemaz nezinu, ko viņi dara. Kad viņi jūru ir redzējuši, tad ienāk pie manis muzejā un grib parunāties. Patiesībā cilvēki ļoti lēnām atveras, laikam jau zināmu zīmogu ir uzlikusi savulaik noteiktā slēgtā zona. Šeit no ārpuses nemaz tā nevarēja iebraukt, te bija maz svešinieku, noslēgta teritorija. Vietējie, protams, cits citu pazina, bet uzticēties svešiniekiem nebija pieņemts. Piecdesmit gadi nav viena diena, tie cilvēku raksturo ir atstājuši neizdzēšamas pēdas.

– Vai muzeja eksponāti atnāk kopā ar cilvēkiem?

– Dažādi ir ceļi, pa kuriem tie atnāk. Liels krājums eksponātu bija savākts vēl pirmās muzeja direktores laikā. Savulaik jau skolā darbojās novadpētniecības pulciņš, tika rīkotas ekspedīcijas un pārgājieni, veidoti eksponātu apraksti, albumi un fotogrāfijas. 2007. gadā, kad svinējām kolhoza "Dzintarjūra" sešdesmit gadu jubileju, daudzi vecie zvejnieki sāka nest uz muzeju bīdes un citas muzejam noderīgas lietas. Ir pierakstīti arī stāsti gan par kolhozu, gan vēl vecākiem laikiem. Pāvilostnieks Haralds Lukševics ir ļoti aktīvs novada vēstures pētnieks. Viņš man uzdāvināja savu sarakstīto grāmatu par Pāvilostu, kas ir tikai divos eksemplāros – viens viņam, otrs muzejam, un tā ir hronika, kas ļoti noderēs mūsu darbā. Manos plānos ir izveidot ekspozīciju "Kā reiz mēs slikti labi dzīvojām", kurā vienkopos būtu savākti un parādīti tā sauktā padomju laika sadzīves priekšmeti. Manas atmiņas par septiņdesmitajiem gadiem ir gaišas, jo bērnība un jaunība jau tādās krāsās krāsojas.



Miglas taurē drīkst arī iepūst.



– **Apskaužama ir jūsu enerģija un izdoma, laikam jau esat dzimusi muzejniece.**

– 1995. gadā mani pieņēma par muzeja vadītāju, un es no šā darba nesapratu pilnīgi neko. Sāku ar muzeja bagātību apzināšanu, lasīju skolotāja Ernesta Šneidera hronikas, lasīju daudz citas literatūras, zinātniskus darbus, pētīju stendus. Priekšmetu aprakstus jau bija veidojušas muzeja pirmā vadītāja Orida Grinberga un muzeja krājumu glabātāja Marita Horna. Viņas atceras, ka tas bijis pārsteidzošs laiks. Muzeja aizsākums patiesībā bija pirmā izstāde. Septiņdesmitajos gados skolotāja Vaira Kārklīņa ļoti daudz fotografēja un



Muzeja otrais stāvs.

dokumentēja gan Pāvilostas ikdienu, gan dažādus notikumus un svētkus. Vēlāk bagātīgo fotogrāfiju arhīvu viņa atdeva muzejam. Tomēr reāla iespēja izveidot Pāvilostā muzeju radās tikai 1990. gadā, kad tika atvēlētas telpas, kur muzejs atrodas arī tagad, un to atklāja 1992. gada 17. novembrī.

Tikai pētot dokumentus, pierakstus un atmiņas, var saprast un apzināties, cik smagi visos laikos zvejnieki ir strādājuši. Vētras un smags darbs. Var iedomāties, kāda ir bijusi zvejnieku sadzīve, kādus priekšmetus viņi savā darbā izmantojuši, tur bijuši gan žokeri, gan bokeri – tie ir reālu priekšmetu apzīmējumi, ko šodienas valodā vairs nelieto un pat nezina, kas tas ir. Bet tas jau nenozīmē, ka vēsturei šī liecība nav derīga.



Kuģis "Dole"

– **Mulķīgi būtu jautāt, par ko jums ir vislielākais gandarījums, jo katrs jauns projekts, katrs notikums un sarīkots pasākums taču ir jūsu gara bērns – izfantazēts, izauklēts un palaists tautās.**

– Laikam jau uz mūsu prātā paliek pirmais lielākais veikums. Viens no maniem pirmajiem lielākajiem darbiem bija sabiedrības "Pāvilosta" kuģa izveidošana par muzeja eksponātu. Kuģis jau vairākus gadus bija mētājies ostā, un mums to vajadzēja izcelt un uztaisīt vajadzīgajā izskatā. Braucām pie tā laika Jūras administrācijas direktors Bruno Zeiliņa lūgt finansiālu palīdzību. Viņš atbalstīja un iedeva sešsimt latu. Biju ļoti priecīga un domāju, ka visu ātri izdosies paveikt. Likām pamatus, sarunājām celtni, bet uznāca sals un darbus nevarēja pabeigt, tad mainījās priekšniecība un domes deputāti teica,



Laivu māja.

lai metu mieru. Tomēr kopā ar Pāvilostas domes priekšsēdētāju Kristapsonu visus pārliecinājām, ka kuģi nedrīkst sagriezt metāllūžņos, no tā ir jāizveido piemineklis kādreizējai zvejas flotei un cilvēkiem, kas kalpotu par tā laika liecību. 2005. gadā atkal ķērāmies pie šā projekta, rakstījām Kultūrkapitāla fondam, kas mūs atbalstīja. Arī vietējais SIA "M Stars" un pilsētas dome projektu atbalstīja, un 2006. gadā kuģis "Dole" pilsētas svētku laikā tika atklāts. Dabūjām saulē kaltētas mencas un no vienas vecas tantiņas pat krievu laika šņabi sadabūjām. Uz kuģa atklāšanu nāca vecie zvejnieki, un visiem bija svētki. Gāja grūti, bet kuģis tomēr ir. Kā man kāds teica – tu pati sev pieminekli esi uzcēlusi.

UZZIŅAI

Kuģis "Dole". Pāvilostas zvejnieku kolhozā "Dzintarjūra" 50. un 60. gaudos flotes sastāvā domēja RB tipa zvejas kuģi, kas tika būvēti Vācijas Demokrātiskajā Republikā (Austrumvācijā). Kuģa izmēri: garums – 18,20 m, platums – 5,22 m, augstums – 2,5 m. Kuģis tika dāvināts Pāvilostas novadpētniecības muzejam un, pateicoties Kultūrkapitāla fonda atbalstam, 2005. gadā tika restaurēts un kalpo par tūrisma apskates objektu.

Muzeja vadītāja stāsta gan par jau īstenotiem projektiem, gan idejām un sapņiem. Piemēram, par stikla liftu, kas tiktu uzbūvēts ēkas ārpusē, lai uz muzeja otro stāvu, kur vienmēr ir apskatāma kāda izstāde, varētu nokļūt gan vecie ļaudis, gan cilvēki ar īpašām vajadzībām. "Tas tāds sapnis," saka Irina. "Bet jāsapņo taču ir! Arī par remontu es sapņoju jau no 1997. gada, un, re, sapnis ir īstenojies," viņa smaidot piebilst. Tiešām, pēc lielajiem remonta darbiem muzejs ir kā no jauna piedzimis. Un kur tad vēl laivu māja, kurā izvietoti lielformāta eksponāti.

Pāvilostas novadpētniecības muzejā bija sarīkota tikšanās ar pastmarku kolekcijas "Pasaules iekarošana III" autori Elitu Viliamu. Patiesībā te viena izstāde un viens mākslinieks nomaina otru. Muzejā tiek rīkoti Tautas frontes atceres vakari, te viesojas literāti, žurnālisti, garīdznieki, komponisti. Muzejā notiek pasākumi jaunatnei. Šajā pusē atdzimis konkurss skolēniem "Vai tu mīli jūru?", kura dalībniece kādreiz bijusi arī pati muzeja vadītāja. Bet pasākumu ciklā skolu jaunatnei "Piecas radošas personības laikposmā 1988–1999" Pāvilostas novadpētniecības muzejā bija tikšanās ar Atmodas laika Tautas frontes Pāvilostas nodaļas aktīvistiem. Diskusijā tika runāts par garīgo brīvību, valstiskuma apzināšanos, karoga un himnas nozīmi mūsdienu sabiedrībā. Arī vecākā paaudze netiek aizmirsta, tai allaž izrāda vislielāko cieņu. Te tiek svinētas Pāvilostas zvejnieku kolhoza "Dzintarjūra" lielākas un mazākas jubilejas.

Pāvilostas novadpētniecības muzejs ir veiksmīgi realizējis Latvijas Republikas Kultūras ministrijas projektu konkursa "Par valsts finansējumu Nacionālā muzeju krājuma uzturēšanai un izmantošanai pašvaldību, autonomajos un privātajos muzejos un privātajās kolekcijās" atbalstīto projektu "Sadzīves priekšmetu kolekcijas glabāšanas un pieejamības apstākļu uzlabošana Pāvilostas novadpētniecības muzejā".

Lai neļautu nebūtībā aiziet pāvilostnieku un apkārtējo ciemu iedzīvotāju zivju pagatavošanas prasmei, Pāvilostas novadpētniecības muzejs nolēmis apkopot zivju ēdienu receptes un saglabāt tās kā svarīgu nemateriālās kultūras liecību. Projektam dots nosaukums "No jūras dzelmes līdz pannai". Muzeja vadītāja Irīna sola, ka zivs ceļam no dzelmes līdz pannai tiks veltīta fotoreportāža, bet muzeja krājumos jau glabājas daži desmiti recepšu, ar kurām dalījušās pāvilostnieces.

"Veidot muzeju par vietējiem iedzīvotājiem sirdij tuvu un tūristiem pievilcīgu vietu, ar aktīvu vietējo iedzīvotāju līdzdarbību apzināt, pētīt un ar muzejiskiem līdzekļiem popularizēt Pāvilostas un vēsturiskā Sakas novada kultūrvēsturi no vissenākajiem laikiem līdz mūsdienām, akcentējot personību lomu tajā." Tā rakstīts Pāvilostas novadpētniecības muzeja mājas lapā.

Irīnas Kurčanovas kabinetā pie sienām ir gleznas ar zvejas kuģiem. Tā ir sirdslīeta: "Mans vecvectēvs, vectēvs un tēvs ir gājuši jūrā, tā ka man jau no bērnības ir pazīstamas jūras lietas un zivju smaka, kuģu mehānismi un tā īpatnējā smarža, kas ir tikai kuģu mehāniķiem, lai arī kā viņi pēc darba mazgātos. Bērnībā bija jāplūc trušiem zāle, un tā zāle vislabāk auga upmalā. Tad pie viena varēju arī vērot, kā no jūras ostā nāk zvejnieku kuģi.

Kad jūra ir tepat blakus un šalc, viss ir kārtībā. Kad mana mamma bija slima un kādu laiku dzīvoja pie māsas Liepājā, viņa man lūdza: "Meitiņ, atved man ūdeni, jo gaisu jau tu neatvedīsi." Tikai tad es sapratu, cik dziļi mēs šeit esam iesaistīti."■

IZSTĀDE “RĪGAS KUĢU BŪVĒTAVAI – 100”

2013. gada 15. jūlijā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja izstāžu telpā atklāja izstādi, veltītu akciju sabiedrības “Rīgas kuģu būvētava” simtgadei.

Jau gada sākumā šā Latvijā un arī starptautiski pazīstamā uzņēmuma vadība nāca klajā ar ieceri veidot pārskata izstādi par Rīgas kuģu būvētavas simt gadu darbību no tālā 1913. gada, kad vācu firma “F. Schichau” uzsāka kuģu būvētavas celtniecību pie Mīlgrāvja caurtekas, līdz uzņēmuma mūsdienai aktualitātēm. Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs tika izraudzīts par šīs izstādes veidošanas un arī eksponēšanas vietu, tās autori – muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vēsturnieki Aigars Mīklāvs un Andris Cekuls. Par izstādes māksliniecisko noformēšanu rūpējās aģentūras “Due dizains” radošā direktore Inta Bērente-Strenga ar savu komandu.

Izstādes veidošanas gaitā tās autori vēlējās parādīt Rīgas kuģu būvētavas simt gadu vēsturi vairākos posmos. Vispirms – Mīlgrāvja kuģu būvētavas darbība līdz 1915. gadam, kā arī 20. gs. 20.–30. gados. 1915. gadā jaunā uzņēm-



Izstādes “Rīgas kuģu būvētavai – 100” atklāšana Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. No kreisās: Andris Cekuls, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vēsturnieks, Vasilijš Meļņiks, akciju sabiedrības “Rīgas kuģu būvētava” valdes priekšsēdētājs, Valdis Dombrovskis, Latvijas Republikas Ministru prezidents, Klāra Radziņa, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja direktore, Līga Meņģelsone, Latvijas Darba devēju konfederācijas ģenerāldirektore, Aigars Mīklāvs, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vēsturnieks, Inta Bērente-Strenga, aģentūras “Due dizains” radošā direktore.

muma iekārtas un tajā būvētos kuģu korpusus izveda uz Petrogradu, jo Eiropā plosījās Pirmais pasaules karš, kurš apdraudēja Milgrāvja kuģu būvētavas eksistenci. Uzņēmums tika atjaunots 1925. gadā, bet pagājušā gadsimta 30. gados Milgrāvja kuģu būvētavā veica tikai sīkus kuģu remontus. Nākamais posms – šis kuģu būvētavas pēctecis Rīgas kuģu remonta rūpnīcas darbība. Šim periodam atvēlēta liela daļa izstādes – kā zināms, padomju okupācijas laikā rūpnīca kļuva par PSRS tirdzniecības flotes galveno remonta bāzi Baltijas jūrā un attīstīja kuģubūvi. Līdz pat 1991. gadam šeit būvēja 316 dažāda tipa kuģus – jūras un reida velkoņus, ledlauža tipa prāmjus, sauskravas un eļļas

uzpildes kuģus, kā arī gruntsvedējas liellaivas. Pēdējais posms – jau tagadējās akciju sabiedrības "Rīgas kuģu būvētava" veidošana un attīstība, it sevišķi no 1997. gada, kad uzņēmums atsāka kuģu būvi, tostarp arī izpildot LR Aizsardzības ministrijas pasūtījumu jaunu patruļkuģu būvē. Rīgas kuģu būvētavā apgūta arī naftas un gāzes urbšanas platformu būvniecība. Pašlaik trijos peldošajos dokos un piestātnēs iespējams remontēt *panamax* tipa kuģus. Akciju sabied-



Latvijas Republikas Ministru prezidents
Valdis Dombrovskis izstādes apskates laikā.

rībā tiek veikta arī dažāda veida kuģu konservācija, t. sk. kuģu pagarināšana, modernizācija un renovācija.

Lai izstādē vispusīgi attēlotu visus iepriekšminētos tagadējās Rīgas kuģu būvētavas darbības posmus, tās veidošanā plaši izmantoti fotomateriāli no bijušā Rīgas kuģu remonta rūpnīcas muzeja, kurš, kaut arī nav apmeklētājiem atvērts, joprojām atrodas rūpnīcas veterānu pārziņā. Šie fotomateriāli veido lielāko izstādes eksponātu daļu. Otra nozīmīga daļa ir Rīgas kuģu būvētavas īpašumā esošie 13 kuģu modeļi, kuri parāda, kāda tipa kuģi tika un tiek būvēti Rīgas kuģu būvētavā. Viens no šiem modeļiem – Rīgas brīvdostas velkonis "Stella" – kā Rīgas kuģu būvētavas dāvinājums paliks Latvijas kuģniecības muzeja krājumā un nākotnē tiks novietots tā ekspozīcijā. Izstādē izmantoti arī muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājuma materiāli. Vizuāli spilgtu akcentu zāles centrā rada novietotais stends ar televizora ekrānu, kur video režīmā tiek rādīta filma par Rīgas kuģu būvētavas darbību mūsu dienās.

Izstādes nozīmību apliecina tas, ka tās atklāšanu apmeklēja akciju sabiedrības "Rīgas kuģu būvētava" sadarbības partneri, Rīgas domes un Rīgas brīvdostas pārstāvji, kā arī LR Ministru prezidents Valdis Dombrovskis. ■

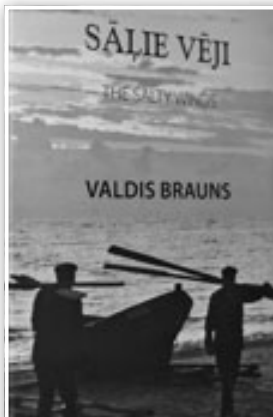
Andris Cekuls

BRAUNA VĪRI SĀLAJOS VĒJOS

Valdis Brauns. *Sāļie vēji*. Fotoalbums. – Latvijas mutvārdu vēstures pētnieku asociācija "Dzīvesstāsts" – Rīga, 2013, 120 lpp.

"Zvejnieku dzīves konkrētība Valda Brauna daudzajās foto dokumentācijās pārtop artefakta vispārinājumā, jo autors lietai piegājis ar jūtām, ar realitātes fakta izvērtējumu caur mākslinieciska skatījuma prizmu. [...] Tam, protams, ir loģiska motivācija – zvejnieks gan tiešā, gan simboliskā nozīmē, līdzās zemkopim, ir tautas barotājs, kura sniegums tiek panākts sūrā darbā, bet, vismaz no malas raugoties – romantiskā vidē. Tā ir kā tāda vāgneriska skatuve, kur risinās kaut kas līdzīgs varoņeposam, kaut kas heroisks. Lieliska augsne mākslinieciskai iztēlei. Un vēl – nacionālam simbolismam." Tā valda Brauna fotoalbuma "*Sāļie vēji*" pēc-vārdā rezumē mākslas zinātnieks Jānis Borgs.

Glūži vāgneriskās noskaņās Vāgnera ielā Vecrīgā notika grāmatas atvēršanas svētki. Lietus mākoņi un pērķona dārdi mijās ar saules stariem, un gaisotni vēl jūrnieciskāku darīja mūsu zelta akordeonistes Initas Āboliņas spēle. Valdis negaudās par sagrieztajiem kuģiem, nesūdžējās, ka agrāk bija koka kuģi un dzelzs vīri. Kas tagad? Smeldze par pagājušajiem septiņdesmitajiem, lielo okeāna zvejas floti, pierobežas zonu un "zeļļu" uzecēto pludmali Kurzemē? Nu nē!!! Katram laikam ir sava noskaņa, vērtības un atradumi. Valda Brauna handikaps ir melnbaltā foto burvība. Tos laikus labāk krāsās neizteikt. Jo bija tik daudz pretmetu – melnais un baltais, patiesais un varas uzpīlētais, gaudi un sēnalas. Taču visam šim dzīves balagānam pa vidu stāv veči – īstie, rūditie, sāļie. Ar krunkainām sejām, vēju appūsti un





jūras viļņu iesvaidīti. Par viņiem tad arī šis foto stāsts. Engurē, Rojā, Lapmežciemā, Kurzemes lībiešu zvejniekciemās un pie kuršu ķēniņiem.

Farmācijas muzeja pagalmiņš sen nebija jutis tik daudz Latvijas foto-mākslinieku pieskārienus. Trakākais – ja viens guru bildē otru! Vai pozēt, vai saukt: kā ir?! Večiem laivā nekad nav bijis laika par to domāt. Vai viņi maz savu-laik jūta, ka viņus knipsē? Zvīņu pilnas acis, visapkārt ķērc mūžam izbadējušās kaijas, nāk atkal vilnis, kas zina, kurējais, jau “devītais”, līdz krastam vēl tālu, un izsmelta tikai labi ja puse no stāvveda, bet laiva jau zivīm strīķēta! Jā, bija laiki... Valdis šo jūras noskaņu prasmīgi pārcēlis grāmatā ar turpat pusgadsimta distanci. Labai bildei tāpat kā viņam gadi nāk tikai par labu. Koka laivas nomainījušās bezpersoniskās *plastmasenes*, īstie sizāļu mūrī aizstāti ar ķīniešu linumiem, un Baltijas lasi meklē kauč ar uguni, visur tikai Norvēģijas fjordos mākslīgi audzētie un ķīmiski iekrāsotie...

Taču stāsts ir par laikmetu pārvērtībām. Fotoalbuma īstā un patiesā vērtība ir dokumentējums, tverts dziļi personiskā skatījumā, ar sirsnību un līdzī dzīvošanu. Ar ilgām pēc tālām jūrām, nezināmām zemēm, palmu uz vientuļas salas un zvejnieksievu, vīru no selgas sagaidām. Tie ir Latvijas stāsti, kurus tik ļoti gaidām, vēlamies redzēt, dzirdēt un sajūst.■

Gints Šimanis

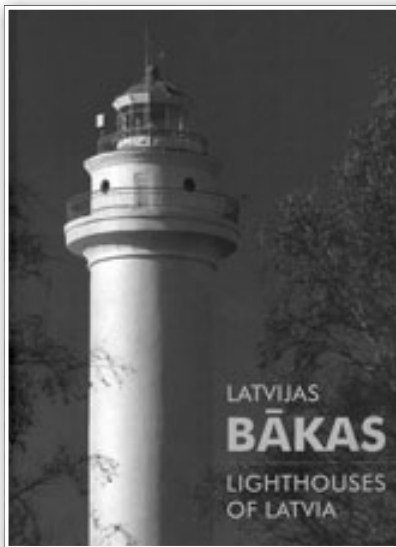
2013. GADS – REPREZENTATĪVO IZDEVUMU PARĀDE

2013. gads iezīmīgs ar vēl nebijušu jūras transportam veltītu izdoto grāmatu – fotoalbumu klāstu: “Latvijas bākas” (izdota 2012., atklātībā parādījās 2013. gadā), “Rīgas kuģu būvētavai 100” un “Ventspils osta – 750”. Izdevumi bagātīgi ilustrēti (vēsturiski un mūsdienu attēli, plāni, kartes u.c.), lieliskā poligrāfiskā izpildījumā uz augstas kvalitātes papīra ar salīdzinoši ierobežotu tekstuālo daļu, kur tomēr izpaužas vēlme sniegt nepieciešamo informatīvi izzinošo materiālu. Interesanta parādība, raksturīga jaunākajiem šodienas kompilatīva rakstura darbiem – vairs netiek uzrādīts atbildīgais par materiālu komplektāciju, izdevuma sastādīšanu, t.i., kas uzņemas atbildību par kopainu. Arvien biežāk vērojami attēlu paraksta principu pārkāpumi – lielformāta foto neanotēšana un datējuma neesamība.

“LATVIJAS BĀKAS”

VAS “Latvijas Jūras administrācija” 2012. gadā latviešu un angļu valodā izdoto darbu var uzskatīt par 2010. gadā klajā laistā tāda paša nosaukuma izdevuma saīsinātu variantu. Pēc definīcijas bāka ir “torņveida navigācijas orientieris ar signalizācijas sistēmām kuģošanas drošībai” (Latvijas padomju enciklopēdija, 1. sēj., 1981, 606. lpp.). 2010. gada izdevuma ievadā abu grāmatu teksta autors Andris Cekuls precizē: “Mūsdienu navigācijas tehnoloģijā par bākām dēvē tādas ierīces, kuras gaismas signālu skaidrā laikā var redzēt vismaz 10 jūras jūdzes (18,5 km – J. S.) tālu, ja novērotāja acu augstums ir 5 metri virs jūras līmeņa”. Likumsakarīgi apskatāmajā izdevumā nav iekļautas ostu vadugunis un ugunszīmes, ko ietvēra iepriekšējais darbs.

Salīdzinot abus izdevumus, atrodam kopējos autorus: teksts – Andris Cekuls un aerofoto – Juris Kalniņš, kā arī fotomateriāla avotus – Latvijas Jūras administrācija, Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs. Vizuālais materiāls iegūts arī Latvijas Nacionālajā bibliotēkā. Radošajā grupā strādāja arī fotogrāfi Ainars Meiers un Raitis Mūrnieks, redaktore Sigita Kušnere,



tulkotāja Ingūna Beķere. Norādīts, ka vēsturisko bāku apraksti un attēli iegūti arī no Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas un VAS "Latvijas Jūras administrācija" sadarbībā veiktā pētījuma "Vēsturiskās bākas Latvijā". Grāmatas dizainu veidojis Aivars Plotka. Izdevējs – "Latvijas Jūras administrācija".

Ievadvārdā administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš (bijušais šīs iestādes Hidrogrāfijas dienesta priekšnieks, vairāku izdevumu par šo tēmu autors) uzsver kuģniecības drošībai nepieciešamos orientierus, no kuriem viens ir bākas, un norāda, ka "Latvijas Republikas Baltijas jūras un Rīgas līča piekrastē vienotā sistēmā darbojas 19 bākas. Tās visas ir apvienotas ar modernu aparāturu, kas nodrošina iespēju attālināti sekot līdzi bākas darbības parametriem. Vienīgā bāka, kas vairs nepilda savas tiešās funkcijas – rādīt ceļu kuģotājiem, ir Slīteres bāka. Šī bāka praktisku apsvērumu dēļ kļuvusi par muzeju un turpina informēt, tiesa, ne vairs kuģotājus, bet sauszemes ceļotājus. Pārējās bākas savu nozīmi nav zaudējušas un pastāvīgi tiek uzturētas un modernizētas, lai kalpotu navigācijai". Savukārt Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas vadītājs Juris Dambis pavadvārdos grāmatai runā par kultūrainavu, kultūras mantojumu un pieminekļiem, uzsver, ka "katrs laika periods rada savus pieminekļus, mums jāļauj tiem dzīvot. Tā nav pagātnes dekorācija, bet nozīmīgs resurss mūsdienu iespējām un dzīves kvalitātei, kā arī stabilitātes garants nākotnei".

Darba turpinājumā, atvērumā – jūras krasta līnija ar iezīmētām bāku atrašanās vietām. Un līdzās foto, lielāki attēli tām vēsturiskajām divpadsmit, t. sk. Slīteres, par kurām seko apraksti, mazāki – astoņām, uzceltām pēc Otrā pasaules kara (no 1953. līdz 1965. gadam). Torņa izskats, J. Krastiņa vārdiem sakot, veidots praktisku apsvērumu ietekmē – finansiālais izdevīgums un konstrukcijas vienkāršība.

Vēsturisko bāku aprakstus ievada vispārējās ziņas par katru no tām: nacionālais numurs, ģeogrāfiskās koordinātas, atrašanās vieta, uguns raksturojums, piederība (visām darbīgajām bākām īpašnieks ir Latvijas Jūras administrācija, Slīteres bākai – Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, kas to nodevusi Slīteres nacionālā parka administrācijas rīcībā; kopš 2010. gada bākā atrodas apmeklētāju informācijas stends, skatu platforma, bet piektajā stāvā izveidota neliela ekspozīcija par Latvijas bāku vēsturi), kā arī publiskā pieejamība (bez Slīteres interesentiem iespējams aplūkot arī Ovišu, Užavas un Akmeņraga bākas). Turpat redzams shematiskais bākas zīmējums ar norādēm par torņa augstumu, bākas uguns avota atrašanās vietas attālumu no jūras līmeņa, kā arī uguns redzamību kilometros. Diemžēl bākām, kas uzstādītas pēc Otrā pasaules kara, redzamība uzrādīta jūras jūdzēs, kas apgrūtina iespēju salīdzināt. Aprakstus papildina bāku šķēlumi (griezum), tām veltīto pastmarku attēli (šķēlumu nav un arī pastmarku nav četrām bākām), kā arī norādes par kultūras pieminekļa statusu – tas piešķirts Papes, Liepājas, Akmeņraga,

Užavas un Ovišu bākām. Tikai apsveicams vizuālā materiāla papildinājums ar jūras kartēm, taču šeit, šķiet, gadījies misēklis – ir izkritis Rīgas līča rietumu krasta posms no Rīgas līdz Žocenei, toties posms Žocene – Ventspils – Lībju ciems skatāms trīsreiz (Žocene – Lībju ciems 42. un 59. lpp un Žocene – Lībju ciems – Pāvilosta 67. lpp.). Protams, interesantas ir vēsturiskās kartes, taču līdz ar to zūd hronoloģiski jaunākās Latvijas piekrastes bākas, kuru ģeogrāfisko izvietojumu gan redzam atvērumā “No Ainažu bākas līdz Papes bākai” 10., 11. lpp.

Grāmatas noslēgumā doti parametri astoņām padomju laikā būvētajām bākām, režgotajiem metāla torņiem, kuriem ir dažāds augstums un krāsu salikums uz koka vairoga: ģeogrāfiskās koordinātas, būves gads, gaismas redzamība (j.j.), augstums (m), augstums virs jūras līmeņa ar palielinātu foto, salīdzinot ar 10., 11. lpp. redzamo.

Iespēju robežās šeit sniegtas ziņas par bāku priekšvēsturi, būvvēsturi un likteņgaitām, piemēram, ka vecākais, vēl šodien darbīgās Ovišu bākas monolītais tornis uzbūvēts 1814. gadā, bet jaunākais, Miķeļbākas, 1957. gadā (interesanti būtu zināt, kas rosināja šādu vēsturiskajam tornim līdzīgu būvi laikā, kad citur uzstādīja finansiāli daudz izdevīgākos metāla režģu formas torņus). Patīkami uzzināt, ka Ovišu bākā, kas ir viena no publiski pieejamām, ar Ventspils brīvostas palīdzību iekārtota neliela ekspozīcija par Latvijas bāku vēsturi. Saistošs ir stāstījums par visai sarežģīto Kolkas bākas izbūves un mākslīgas salas nostiprināšanas gaitu, kā arī par cīņu ar krastu abrāziju (noskalošanu) Baltijas jūras Kurzemes piekrastē. Darbs ļauj iegūt daudz jaunas informācijas, piemēram, ka Kolkas bākā 1884. gadā uzstādīta pirmā tvaika sirēna cariskajā Krievijā, ka Slīteres bāka (darbojās no 1850. līdz 1999. gadam) ir vistālāk no jūras krasta līnijas (5,3 km) un visaugstāk virs jūras līmeņa izvietotā (uz 76 m augsta pakalna) bāka, ka Papē 1910. gadā samontēts standartizēts, izvietojšanai smiltāju augsnē pielāgots skeletālas konstrukcijas bākas tornis (šādu projektu izstrādājis zviedru inženieris N. G. fon Heidenstams 1857. gadā) utt. Darba uztveramību pretstatā bagātīgajam un interesantajam izziņas materiālam apgrūrina juceklis ar terminiem “fundaments”, “pamati”, “pamatne” un “postaments”. Ja svešvārdam “fundaments” atbilst latviskais “pamati”, tad, šķiet, autoram trūkst īstas izpratnes par vārdu “pamati” un “pamatne”, “postaments” saturisko nozīmi. Manuprāt, šeit bija skaidrāk jāšķir jēdzieni “pamatne” (tā uztver pamatu un celtnes spiedienu uz grunti), “pamati” un “postaments” (celtniecībā parasti dēvēts par “cokolu”).

Iepazīstoties ar grāmatā atrodamo foto materiālu, manuprāt, tas nenes nepieciešamo (maksimāli iespējamo) informatīvi izziņošo slodzi. Ja attiecīgajā sadaļā redzamais bākas lielformāta attēls varbūt neprasa paskaidrojumu, tad uz vākiem redzamais varēja būt nosaukts vārdā. Ja līdzās bākas tornim redzamas celtnes vai masti, prasās pēc skaidrojuma. Savukārt, būtu tikai

interesanti, ja pastāstītu, ka Ainažu bākas pakājē redzamā dzelzceļa līnija ved uz ostu (zināma norāde uz ostas nozīmīgumu attiecīgajā periodā). Protams, tas nemazina bagātīgā ilustratīvā materiāla nozīmi un noderīgumu, bet šādi sīkumi ietekmē kopiespaidu.

Kopumā visnotaļ atzinīgi vērtējamais darbs (tāpat kā 2010. gada izdevums) rosina vēlēšanos redzēt brīvi pieejamu, varbūt ne tik greznu un līdz ar to par demokrātiskāku cenu iegūstamu atbilstoša satura izdevumu veikalā un savā grāmatplauktā. Šāds izdevums, manuprāt, lieliski būtu iederējies arī apgāda "Zvaigzne ABC" izdotajā Latvijas mazās enciklopēdijas sērijā.

"RĪGAS KUĢU BŪVĒTAVAI 100"

Radošā grupa – redaktors (un teksta autors) Jurijs Melkonovs, zinātniskais konsultants Aigars Miklāvs, mākslinieciskā redaktore un projekta koordinatore Inta Bērente-Strenga, mākslinieks Rihards Delves, maketētājs Svens Neilands, fotogrāfi Sergejs Melkonovs, Vladislavs Surics, Kaspars Veidemanis un Ainārs Gaidis. Fotomateriāli no Rīgas kuģu būvētavas, Rīgas vēstures un

kuģniecības muzeja, Latvijas Nacionālā vēstures muzeja, Latvijas Valsts vēstures arhīva, žurnāla "Baltfort", Rīgas kuģu būvētavas darbinieku (A. Gaiduka, A. Ciniša, S. Maļejeva, J. Smislova, G. Sļozkina, E. Maļceva, S. Goļicina) arhīva. Tulkojums latviešu valodā (no krievu) un redakcija – SIA "PKB Serviss". Tulkotāja angļu valodā un literārā redaktore Dace Liepiņa. Krievu valodas literārā redaktore Svetlana Daņilina. Tehniskais redaktors Kārlis Jakadels. Izdevēja AS "Rīgas kuģu būvētava", iespiests SIA "Preses nams Baltic", futrālis no SIA "Rigess".

Izdevuma ievadā norādīts: "Šī grāmata dod iespēju iepazīties ar rūpnīcas

attīstības vēsturi un, ejot cauri katram attīstības posmam, saprast, ka te atspoguļots rūpnīcas darbinieku milzīgais ieguldījums visas valsts labklājības celšanā. Rīgas kuģu būvētavas pirmsākumi meklējami 1913. gadā Mīlgrāvja caurtekas krastā." Priekšvārdā AS valdes priekšsēdētājs Vasilis Meļņiks raksturo rūpnīcas šodien, stāsta par tās devumu Latvijai – velkoņi Rīgas brīvostai un patruļkuģi Jūras spēku flotilei – un norāda: "Rīgas kuģu būvētava" jau sasniegusi savas vēstures otro gadu simtu un droši raugās nākotnē. Milzīgais ražošanas un tehniskais potenciāls, kas uzkrāts rūpnīcas pastāvēšanas gados, šodien iemiesojas jaunos kuģos, to remonta procesa pilnveidošanā, mašīnbū-



ves tehnoloģijas attīstībā. Rūpnīca savu produkciju realizē gan rietumu, gan austrumu tirgos. Vēsturiski izveidotās saites, zināšanas un pieredze arvien paplašina eksporta iespējas un nodrošina veiksmīgu dalību starptautiskos tenderos. "Rīgas kuģu būvētava" bija un arī turpmāk būs pasaules kuģu būvniecības nozares neatņemama sastāvdaļa". Citētie fragmenti būtībā pilnīgi atsedz grāmatā iztīrītās problēmas – tā ir kvintesence.

Nākamajā atvērumā (10.–11. lpp.) ievietota portretu galerija – AS "Rīgas kuģu būvētava" pašreizējais valdes priekšsēdētājs Vasilijš Meļņiks un četri valdes locekļi, padomes priekšsēdētājs, vietnieks un četri locekļi. Grāmatā ļoti daudz fotoattēlu, gan vadošie darbinieki, gan strādnieki kā portretos, tā darbā. Neskaitīju, vai vairāk fotografēti cilvēki, vai dažādi peldošie līdzekļi, tas būtu pārāk liels darbs.

Tekstā vēsturiskā daļa līdz Pirmajam pasaules karam varēja būt īsāka, bet, ja nekas nelimitē... Kuģu būvētava 1913. gadā uzsāk darbu Mīlgrāvja caurtekas krastā ar nosaukumu "Mīlgrāvja kuģu būvētava. Rīga. K. L. Jessens". Oficiālu atļauju būvēt izsniedz ar stingru prasību, ka nedrīkst iesaistīt ārzemniekus, bet tur saimniekoja folksvācietis K. Cīze. Izeju atrada – par īpašnieku kļuva baltvācietis, atvaļināts Krievijas flotes viceadmirālis K. L. Jessens, un īpašnieka uzvārdam pēc tā laika likumiem bija jābūt firmas nosaukumā. Atradu, ka Mīlgrāvja kuģu būvētavu izveidoja Vācijas firma "F. Šihau" (Schichau), kuru Krievijā pārstāvēja īpašnieka znots K. Cīze (Ziese). Grāmatā atrodam, ka šī firma 1899. gadā atvērusi filiāli Kēnigsbergā, bet "Latviešu konversācijas vārdnīcā" (4. sēj., 7142) rakstīts, ka Austrumprūsijas pilsētas Elbingas (tag. Polijas Elblonga) osta bija lielāku kuģu būvei sekla, tādēļ kuģu būvētava bija jāpārceļ uz Dancigu (tag. Polijas Gdaņska) – "Schichau Werft". Kam taisnība?

Pirmais pasaules karš, vācieši nāk virsū, viss ir jāglābj no viņiem, arī no Mīlgrāvja kuģu būvētavas izved lokšņu tēraudu, darbgaldus. Bet tas, ka Latvijas Republika no Padomju Krievijas atpakaļ nesaņem praktiski neko, pateikts nav. Kuģu būves vai remonta pasūtījumu nav. Līdzko iestājamies "brālīgo tautu saimē", tie birst kā no pilnības raga. Nav korekti aprakstīts Latvijas Republikas un pirmās padomju okupācijas laiks. Arī hitleriskās Vācijas okupācijas, pirmo pēckara gadu apraksts man atgādina pirms kādiem 25 gadiem kaut kur lasītu. Padomju laikā kuģu būvētavas pakļautība un līdz ar to nosaukums vairākkārt mainījās: no 1940. līdz 1949. gadam – Rīgas kuģu remonta rūpnīca, 1949.–1958. gadā – Rīgas kuģu būves un remonta rūpnīca, bet no 1958. līdz 1964. gadam – Rīgas kuģu būves rūpnīca. Saraksts ļoti nepilnīgs.

Vērtīgi ir dažādos periodos uzbūvēto un izremontēto peldošo līdzekļu saraksti. Grāmatā redzam ne tik bieži sastopamos darbinieku portretus ar īsāku vai garāku viņu dzīves aprakstu.

Un tomēr nevaru nepateikt – pārāk daudz neanotētu un nedatētu foto. Manuprāt, tas mazina kopumā interesantā, uzziņas bagātā darba devumu.

"VENTSPILS OSTA – 750"

Radošā grupa – teksta autors Ēriks Hānbergs, mākslinieks Gunārs Lūsis, maketētāja Laura Lūse, literārā redaktore Evija Veide. Izdevējs Ventspils brīvostas pārvalde. Izmantoti 14 fotogrāfu darbi, ilustratīvie darbi arī no Latvijas Okupācijas muzeja, Latvijas Ugunsdzēsības muzeja, Latvijas Valsts vēstures arhīva, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, Ventspils brīvostas pārvaldes, Ventspils muzeja un Ventspils pilsētas domes krājumiem. Teksta autors pateicas vēsturniekiem Inetai Didrihsonei-Tomaševskai, Māriņai Jakovļevai, Jānim Ķerusam, Ingridai Štrumfai un Armandam Vijupam, kuri "grāmatai atsaucīgi un dāsni sarūpēja pagājības pētījumus". Iespiests SIA "Dardedze Hologrāfija".

Grāmatā iekļautais materiāls organizēts septiņās nodaļās – "Vissenākā senatne", "Ordeņvalsts un Hanzas laikmets 13. gs. – 1561", Kurzemes hercogiste 1562 – 1795", "Ventspils osta Krievijas impērijā 1795 – 1915", "Brīvvalsts 1918 – 1940", "Ventspils osta PSRS sastāvā 1940 – 1991", "Brīvosta", kas sadalīta apakšnodaļās. To ievada 1263. gada dokumenta kopija, kurā pirmoreiz rakstītā avotā minēta osta pie Ventas, kā arī Ventspils domes priekšsēdētāja, Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētāja Aivara Lemberga un Ventspils brīvostas pārvaldnieka Imanta Sarmuļa pavadvārdi. A. Lembergs: "Ostai veltītā jubilejas grāmata tekstuali un vizuāli stāsta par galvenajiem notikumiem vēsturiskā atskatā un šodienā. Stāsta par gadsimtiem, kuros osta, tāpat kā pilsēta, tāpat kā Latvija, gandrīz vienmēr ir bijusi ne-

mitīgā okupācijā. Stāsta par māku arī spaidu apstākļos darboties, nodrošinot Ventspili un ventspilniekus, tādējādi balstot arī Latviju pagātnē un kā brīvosta – veicinot brīvvalsts ekonomiku, kultūru un sadzīvi tagadnē".

Interesantas ziņas sniegtas sadaļā "Kā sākusies Baltijas jūra", sākot ar situāciju pirms aptuveni 13 000 gadu (tā sauktais Baltijas ledus ezers). Izsekotas pārmaiņas, kas noslēdzās pirms 4500 gadiem, izveidojoties tagadējai Baltijas jūrai, piekrastes reljefam un upju tīklam, kā arī ienākot cilvēkiem šajā teritorijā, sniegtas ziņas par Kurzemes un konkrēti Ventas lejteces aizvēsturi. Apsveicama sistēmiskā pieeja problēmas apskatam, kādu ne tik bieži sastopam.

Savdabīga gan pēc formas, satura un leksikas veidota grāmatas tekstuālā daļa. Centieni katru jaunu domu izteikt vienā vai vairākos teikumos, savstarpēji saistītos jēdzieniski, bet ne vienotā tekstā, un katru no tām atdalot ar du-



bultrindstarpi, rada interesantu vizuālo iespaidu, bet ne vienmēr attaisnojas. Piemēram, 27. lpp. par ievestajām precēm Hanzas laikmetā: "No citām zemēm gaidīti audumi – gan dārgākie no Flandrijas, gan lētākie no Nīderlandes, Vācijas un Anglijas." 28. lpp.: "Vispopulārākais bija reinvīns." Dažkārt šāds izklāsts lasītāju dezorientē un noved neizpratnē. Piemēram, 31. lpp: "Hercogs (Kurzemes – J.S.) Vilhelms ziņojis brālim: "Zviedri sūtīt 50 – 60 kuģu lielu floti, lai pēc Ventspils ieņemšanas iebruktu dziļāk zemē." 1561. gada 28. novembrī Kurzemes hercogistes *de iure* dibināšanas diena... Hercogiste sāka savu dzīvi, kļūstot par kopēju Polijas – Lietuvas lēni."

Citētais pirmais teikums attiecināms uz Polijas – Zviedrijas karu (1600–1629), tādēļ tam vieta pienāktos lappuses noslēgumā, kur ir runa par šo karu, ne apakšnodaļas sākumā, apsteidzot hronoloģiski vēlākos vēsturiskos notikumus.

Lasītājam darbu interesantāku dara citējumi no preses ("Latviešu Avīzes", "Ventas Balss", "Brīvā Venta", "Cīņa"), dokumentiem (pilsētas un ostas partijas organizāciju, oficiālu lēmumu, vēstuļu u.c.), jūrnieku un amatpersonu atmiņām, kā arī literāru darbu fragmenti. Teksta autora lietotie formulējumi kodolīgi, bet ietilpīgi raksturo problēmu ("stratēģiskā tālredzība", "osta iepraktizējusies", "stāvkrastu deldē ūdenī" u.c.). Ir neparastāk lietoti vai veidoti vārdi ("neparastība", "instruktējums", "zilonkonteiners", "veicinājums" u.c.). Tomēr neizdevies šķiet, piemēram, lietotais izteikums "izturēja pārbaudīgumus Mangaļu jūrskolā".

Grāmatas vērtību ceļ plašais vizuālais materiāls – dokumentu un karšu kopijas, lietisko materiālu (muzejiskie, piemiņas medaļas un monētas) foto, fotodokumentācija, pilsētas un ostas skati (piemēram, fotomākslinieku V. Brauna, U. Brauna u.c. redzējumā), kā arī augstvērtīgais mākslinieka darbs. Visnotaļ interesantā, tekstuāli un vizuāli informatīvi bagātīgā izdevuma kā reprezentācijas objekta lomu būtiski mazina vienvaldība – teksta pieejamība tikai latviešu valodā. Par jaunu nebūtu nācis arī rūpīgāks redaktora (ne tikai literārā) – faktu pārbaudītāja darbs.■

Juris Sikss

VAI OSKARS BIJA TIKAI "ZVEJNIEKA DĒLĀ"?

Pateicoties Latvijas lielostu Rīgas, Ventspils un Liepājas atbalstam, jau kuro gadu varam veidot televīzijas raidījumu "Latvji, brauciet jūrīnā!". Aizvadītajā sezonā to varēja vērot sestdienas rītos kanālā LNT.

CILVĒKI BĀKĀS SASILDA SIRDĪ

Viens no aizvadītā gada sirsnīgākajiem raidījumiem stāsta par Kurzemes bākām, kas atrodas Ventspils brīvostas pārvaldes pārziņā. Ovišos, Užavā un Akmeņragā viesojāmiešas divas dienas augusta nogalē – sildīja saule, brīnišķais Baltijas jūras ūdens un ļaužu sirsnība. Par šīm bākām jau rakstīts iepriekšējās gadagrāmatās, tādēļ šeit ļaušos tikai īsām impresijām par atmiņā palikušo.

Romantiskās Kurzemes krasta bākas patiešām uzmundrina. Pirmā tikšanās ar Ovišu bākas uzraudzi Ivetu Bāderi ir daudzsoļoša. Vienā no bākas mājām iekārtots muzejs par zvaigznēm Latvijas krastā (tā bākas sauca mūsu jūrnieceības vēsturnieks, bāku izzinātājs Arvis Pope). Iebaudījuši brīnišķu kafiju ar *amaretto* aromātu, kāpjām bākas tornī. Tas ir dubults, kāpnes vijas iekšējā cilindrā. Ik pa stāvam varam pieiet pie bākas torņa logiem, kur paveras arvien pārsteidzošāks skats uz jūru. Savulaik tieši šajā krastā saimniekojuši kājgrieži, kuri ar viltus uguns kuriem mudinājuši tirgotāju kuģus uzskriet akmens sēkļiem.

Užavas bākā nonākam pēc viesošanās Užavas alus darītavā. Sarunas ar bākas uzraudzi Ivetu Rūdi raisās, jo šo bāku uzskatot par romantiskāko Kurzemes krastā. Tieši iepretim Užavas bākai kuģi pagriežoties uz Ventspils brīvostu. Lejā pie bākas makšķernieki *copē* butes. Vīri ir mazrunīgi, bailes no TV ļaudīm šķiet iedzimtas. Nekas nopietns jau arī nav noķerts. Užavas bāka tikko kā kosmētiski saposta. (Vispār visas bākas, kurās uzkāpām, bija labi uzturētas un regulāri koptas!) Bākas pagalmā suns spēlējās ar *siāmiēti*, kaķis, protams, ņem virsroku. Brīnišķa novakare, bet mums vēl jāmēro ceļš līdz Ziemeļpuses "Laikām", kur laipnā saimniece jau kuro reizi atvēlējusi namiņu atpūtai.

Pa ceļam iegriežamies Pāvilstā, kur apciemojam muzeja vadītāju Irinu Kurčanovu. Viņa ir aizrautīga "Dzintara ceļa" entuziaste. Rīga, lūk, būšot Eiropas kultūras galvaspilsēta, bet vai īstais "Dzintara ceļš", kas sākas Jūrkalnē un Pāvilstā, maz to izjutīs? Irina vilina ceļotājus muzejā ar fantastisku ekspozīciju, dzintara šņabi un mirdzumu acīs.

Akmeņraga bākā nudien šķiet, ka esam atbraukuši uz pasaules malu. Tiesa, no "Laikām" tas nav tālu, un šis krasts mums nav svešs. Bākas uzraudze Tatjana Vešņakova mūs cienā ar labi norūgušām bērzsulām. Viņa te jūtoties ļoti komfortabli, nebūt ne kā pasaules malā – esot internets, mobilie sakari, meitu

uz skolu aizvedot "skolas buss". Kur problēma, vai mēs savā lielpilsētā nejutoties paguruši?

Ši, šķiet, ir aizvadītās vasaras pēdējā tveicīgā diena. Pēc kāpšanas bākas tornī metamies jūras viļņos. Kāda pelde! Turpat vietējais zvejnieks met tīklus. Tālumā redzams balts prāmis, kas ceļā no Sanktpēterburgas uz Baltijsku Kaļiņingradas apgabala piestājā Liepājā.

Tatjana ir aizrautīga dzintara *zoķētāja*. Viņa tūdaļ mūsu raidījuma vadītāju kurzemnieku Jāni Bumburu liek pie darba – nošķirt īstos dzintarus no neīstajiem. Palīdz gardās bērzu sulas, un Jānis ar pārbaudījumu godam tiek galā.

Par dzintaru Tatjanai ir savs stāsts. Gribi ticī, gribi neticī! Katram ir ļauts domāt, vai viss šeit notiekošais ir tikai labi iestudēts teātris tūristiem, kuri vasarās bariem spieto ap mūsu bākām, vai tomēr patiesa vēlme gaisināt vien-

tulību, kas te jūtama bez īpašas piepūles. Bākas ir ne tikai zvaigznes krastā, bet arī vadugunis ikviena cilvēka dzīves gājumā. Ovišos, Užavā un Akmeņragā bākās mīt ne tikai jauki cilvēki, bet arī dāsni savā arodā, un mēs iesakām viņus apraudzīt, uzrunāt un dalīties iespaidos.



Raidījuma "Latvji, brauciet jūriņā!" radošā brigāde Latvijas bākās.

KUR PAZUDUŠI OSKARI?

Sanākot reizi gadā vismaz priecīgākā brīdī, kāda ir Latvijas Jūrnieceības savienības gada kopsapulce Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kolonnu zālē, mēs varam no putna lidojuma (patiesībā – no balkona) noraudzīties uz mūsu jūrnieceības sabiedrību. Par spīti skeptiķiem, tā atjaunojas, paaudžu maiņa notiek. Arī uz Jūras akadēmiju laužas arvien vairāk jauno, īpaši meiteņu. Tālbraucējs kapteinis Māris Mertens pozitīvi vērtē daļā dzimuma vēlēšanos braukt jūrā un iegūt akadēmisku jūrnieceības izglītību, tomēr viņš atzīst, ka sievietes misija ir ģimene un mājas.

Vai tiešām Oskari dzīvoja tikai Viļa Lāča laikā? Tas, ka galīgi aizlaista atmatā ir mūsu marīnistika (īpaši dokumentālā proza un stāstniecība), nevienam vairs nav jāpierāda. Vēl ķepurojas audio un video materiālu veidotāji, jo Latvijas valsts nacionālajā pasūtījumā jūrnieceības raidījumiem ēters nav paredzēts. Ir tikai makšķerēšana, jo tas ir sports un vaļasprieks.

Pretrunas starp zvejniekiem un makšķerniekiem ir kādam tikpat izdevīgas kā prātuļošana, kurš tad ir īstāks jūrnieceks – vai tas, kurš zvejo, vai tas, kurš strādā tirdzniecības flotē?

Manuprāt, Oskari nav pazuduši. Īpaši tie, kuri mīl jūru. Es zinu vismaz trīs – Oskaru Kadeģi, piekrastes zvejnieku Liepājā, Oskaru Sproģi, sporta skolotāju un makšķernieku Kolkā, Oskaru Osi, atbildīgu loģistikas speciālistu kompānijā “Stena Line”, nodrošinot kravu un pasažieru pārvadājumus ar prāmjiem no Ventspils un Liepājas uz Trāvēmindi Vācijā. Un kur tad vēl Oskars Jūra! Tik zīmīgs vārds un uzvārds! (Ne pseidonīms!) Oskars Jūra filmē un fotografē Latvijas ostas, un viņa video par Ventspils brīvostu daudzkārt vērojam arī raidījumā “Latvji, brauciet jūriņā!”.

Marīnistika nīkuļo. Par laimi, Oskari *rullē*, un viņi ar jūru ir uz “tu”! Tāda ir mūsdienu asinsaina. Gadā, kad jūrnieceības izglītībai, Ainažu jūrskolai un Latvijas Jūras akadēmijai ir zīmīgas jubilejas. Gaišus svētkus!■

Gints Šīmanis

CILVĒKS, KURŠ PRATA PIEŅEMT IZAICINĀJUMUS

Mūžībā aizgājis asociētais profesors,
LJA prorektors, jūras kapteinis
Ilmārs Lešinskis
(1957.06.VI – 2013.18.IX)

Atvaļinātais Jūras spēku komandieris Ilmārs Lešinskis uzskatīja, ka jūras virsnieka karjeras augstākais punkts ir Jūras spēku komandiera amats. Un viņš šo augstāko karjeras punktu bija sasniedzis. Pārvarot šķēršļus, grūtības un izaicinājumus.

1991. gada rudenī Ilmārs Lešinskis brīvprātīgi pārtrauca dienestu Krievijas kara flotē, kur bija uzdienējis līdz trešā rango kapteinim. Nacionālajos bruņotajos spēkos sāka dienēt 1992. gadā.

"Latvija bija atguvusi neatkarību, un vajadzēja atjaunot, pareizāk sakot, radīt armiju, lai sargātu sauszemes un jūras robežu. Man bija kara jūrniece pieredze, un saskaņā ar Latvijas izglītības ministra Andra Piebalga 1991. gada 4. oktobra pavēli nr. 412 "Par jūras robežsargu apmācību" sāku darbu Liepājas Jūrnieceības koledžā, kur veidojās jūras robežsargu mācību centrs. Tur mani sagaidīja koledžas direktors Ivars Virga un atvaļinātais trešā rango kapteinis Leonīds Kurakins. Tobrid abi ar Kurakinu bijām vienīgie virsnieki ar kara jūrniece pieredzi, bet bija daudz entuziastu – īstu Latvijas patriotu. Man kā virsniekam nebija pases, un Liepājas Jūrnieceības koledžā algu nesaņēmu. Strādāju par brīvu. Padomju Kara flote arī nemaksāja, tāpēc toreiz jokoju, ka krievu armija man negrib maksāt, bet Latvijas vēl nevar. 1992. gada sākumā koledžā notika svinīga Latvijas karavīru zvēresta ceremonija. Virgas kungs bija parūpējies, lai visi jūrniece būtu formās. Komandējošais sastāvs bija melnos jūrniece uzvalkos, bet matroži zilās formās ar īsiem zābakiem. Visi bija priecīgi satraukti. Tas bija viens no svarīgākajiem brīžiem manā dzīvē," kādā sarunā stāstīja Ilmārs Lešinskis.

Ilmārs Lešinskis pa karjeras kāpnēm kāpis mērķtiecīgi un strauji: pasniedzējs Jūras robežsargu mācību centrā, 1. divizionā komandieris, Jūras spēku Dienvidu rajona komandieris, Baltijas valstu jūras eskadras "Baltron" komandieris un tad – Jūras spēku komandieris.

1999. gada augustā jūras kapteini Lešinski gaidīja viens no lielākajiem izaicinājumiem viņa dzīvē – kļūt par otro Jūras spēku komandieri. Pirmais komandieris G. A. Zeibots tolaik saņēma admirāļa pakāpi, pirmo brīvību

atguvušajā Latvijā, un devās mācīties uz Amerikas Savienotajām Valstīm. Ar sev raksturīgo pamatīgumu un atbildību jaunais komandieris turpināja pilnveidot Jūras spēkus un izvirzīja trīs galvenos uzdevumus: personāla apmācība atbilstoši NATO prasībām, jaunu kuģu iegāde un infrastruktūras tālāka attīstība.

1997. gadā Ilmārs Lešinskis tika apbalvots ar Triju Zvaigžņu ordeņa Zelta goda zīmi.

2005. gadā pēc aiziešanas no Jūras spēkiem Ilmārs Lešinskis sāka strādāt Latvijas Jūras akadēmijā. Jūras lietās viņam bija enciklopēdiskas zināšanas, un savā bagātajā dzīves un darba pieredzē atvaļinātais jūras kapteinis Ilmārs Lešinskis dalījās ar kadetiem.

“Esmu optimists,” viņš mēdza sacīt. Un tam var ticēt, jo tikai ar tādu attieksmi var pieņemt dzīves izaicinājumus un paveikt reizēm šķietami nepaveicamo.■

Anita Freiberga

LAIMONIS KĻAVIŅŠ (1927. 07. XII – 2013. 22. VI)

No mums aizgājis tālbraucējs kapteinis, jūrniece un jūrniece izglītības darbinieks Laimonis Kļaviņš.

1949. gadā viņš beidza Rīgas jūrskolu, tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1963. gadā. Daudzus gadus strādājis Tālo Austrumu jūras kuģniecībā, bijis zvejnieku kolhozu “9. maijs”, “Banga” un “1. maijs” zvejas traleru kapteinis, ar kuriem vagojis gan Atlantijas plašumus, gan Baltijas jūras ūdeņus. Strādājis par kapteini uz Latvijas ģeoloģiskās izpētes ekspedīcijas kuģa.

Laimonis Kļaviņš pievērsās arī izglītības darbam. Strādāja uz mācību kuģa par prakses vadītāju un daudzus gadus toreizējā Pionieru pilī vadīja jūrniece pulciņu.

Pēc neatkarības atjaunošanas Laimonis Kļaviņš ar savām zināšanām un pieredzi aktīvi iesaistījās Latvijas jūrniece un jūrniece izglītības atjaunošanas darbā. Līdz mūža beigām bija Latvijas Jūrniece savienības biedrs, kurš ne tikai formāli skaitījās šajā organizācijā, bet allaž bija starp tiem, kuri tukši nerunā, bet rīkojas.

Latvijas jūrniece sabiedrība atvadās no tālbraucēja kapteiņa, Latvijas patriota un godavīra Laimoņa Kļaviņa. Cieņā noliecam galvu viņa raženā mūžā un paveiktā darba priekšā.■

VLADISLAVS BUKLOVSKIS

(1926. 02. III – 2013. 12. IX)

2013. gada rudenī no Latvijas zvejniecības saimes atvadījās Vladislavs Buklovskis, cilvēks, kuru pazina daudzi šajā nozarē strādājošie. Viņš iemiesoja Latvijas zvejniecības pēckara vēsturi, bija aktīvs sabiedriskais darbinieks, zvejniecības nozares muzeja izveidotājs Vecmīlgrāvī un savas zemes patriots. Ar Vladislavu aiziet Rīgas zvejniecības jungu skolas dzīvā vēsture, tagad mums paliek viņa mūža sarūpētais un atmiņas par šo cilvēku. Darba gaitas sācis 1947. gada martā jau iepriekšminētajā jungu skolā, kur viņš strādāja par audzinātāju. Vēlāk liktenis aizveda uz zvejnieku kolhozu "9. Maijs", kur Vladislavs Buklovskis strādāja līdz pat 1986. gadam. Šo gadu desmitu laikā viņš uzcēla sev pieminekli, daudzu gadu garumā pats izveidodams zvejnieku kolhoza "9. Maijs" sabiedrisko muzeju, vēlāk Vecdaugavas novadpētniecības un zvejniecības muzeju un nemainīgi būdams tā vadītājs un daudzo projektu īstenotājs. Muzejs bija arī Latvijas un it sevišķi Vecmīlgrāvja zvejas veterānu sabiedriskais centrs, katru gadu noteiktā augusta dienā tā telpās Vladislava vadībā pulcējās "vecie jungi" un, dziedot savu himnu, atcerējās piedzīvoto un dalījās nākotnes iecerēs. Vladislava Buklovskā iecere bija nezaudēt saikni ar savas vietas, savu cilvēku vēsturi, glabāt to nākamajām paaudzēm, jo, kā pats šo piemiņas rindu autoram savulaik teica: "Mēs varam dzīvot tikai tad, kad apzināties, kas esam un no kurienes nākam. Tad arī turpmākais būs zināms." Viņa izveidoto un vadīto muzeju apmeklējuši aptuveni 17 tūkstoši cilvēku, pēc 2005. gada šeit ar Vladislava Buklovskā līdzdalību izveidoja Vides aizsardzības informācijas centru "Skanstnieki". Pašreiz muzeja materiāli noglabāti Vecmīlgrāvja vidusskolā un gaida, lai tos atklātu no jauna un papildinātu Vladislava mūža darba cienīgs turpinātājs.

Savulaik Vladislavs Buklovskis man nodeva lapu ar pašrocīgi uzrakstītu sava mūža darba gājumu. Nelielais raksts bija kā ziņa nākamajām paaudzēm. Prātā iekrita pēdējie šā vēstījuma teikumi: "Muzejs izpildīja savu misiju, par to esmu gandarīts. Mans nepārtrauktais darba stāžs 61 gads. Laiks atpūsties. Punkts." Paldies viņam par mūža veikumu! Lai gaiša satikšanās ar vecajiem cīņu biedriem Aizsaulē!■

Andris Cekuls

ARVĪDS LĀCIS

(1933. 01. I – 2013. 20. X)

20. oktobrī no mums šķirās pazīstamais Latvijas zvejas flotes kuģu vadītājs tālbraucējs kapteinis Arvīds Lācis. Viņa mūžs ilgi bija saistīts ar jūru. Jau tālajā 1952. gadā Arvīds Lācis sāka braukt par matrozi uz zvejas kuģa. Arī turpmāk viņš strādāja gan Ekspedīcijas zvejas pārvaldē par vidējo zvejas traleru kapteini, gan Latvijas zvejnieku kolhozos, vadot tālos reisus ekspedīcijas flotes kuģus. Aktīvajā zvejā Arvīds Lācis piedalījās līdz 1977. gadam, kad tika iecelts par Latvijas Zvejnieku kolhozu savienības ekspedīcijas zvejas flotes priekšnieku. Arī pārmaiņu laikos viņš strādāja turpat, 1991. gadā kļūdams par SIA "Latvijas zvejnieku savienība" direktoru. Savu lielo praktiskā darba pieredzi Arvīds Lācis lika lietā vēlāk – gan Latvijas Republikas Jūras lietu ministrijā, gan Satiksmes ministrijā, būdams šo valsts iestāžu struktūrvienību galvenais speciālists. Viņu kā vienkāršu un krietnu sava darba darītāju atcerēsies arī Latvijas Jūras administrācijas kolektīvs, jo Arvīds Lācis bija Latvijas Jūrnieku reģistra un Kuģošanas drošības dienesta vadītājs. Lai viņam vieglas smiltis un ražīgs darbs Aizsaules jūrās!■

A. Cekuls

2013. GADĀ AIZSAULĒ AIZGĀJUŠI JŪRNICĪBAS DARBINIEKI

Andris Osis
(1934.03.XII – 2013.20.VI)

Jānis Skrebels
(1930.26.VI – 2013.23.VII)

JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – JUBILĀRI 2013!

85

Raimonds Baško
Jevgeņijs Bricis
Miķelis Pesse
Aleksejs Tarvids

80

Viktors Andiņš
Luīze Šigabutdinova
Jāzeps Vjaters

75

Jānis Bērziņš
Kārlis Brūns
Visvaldis Feldmanis
Tekla Ikšele
Edmunds Laitāns
Zigurds Lorencs
Aleksandrs Ninikašvili
Ludis Kārlis Kalvišķis
Nikolajs Kostirja
Aivars Krišjānis
Zemārs Krūms
Jānis Līckalns
Broņislavs Salītis
Ervīns Satovskis
Alfons Spūlis
Kārlis Zakss

70

Aivars Boja
Juris Cimanskis
Grigorijs Jegorovs
Oļģerts Mangulis
Staņislavs Šmulāns

65

Haralds Innuss
Valdis Kalkovskis
Voldemārs Līcis
Ritvars Martinovs
Jāzeps Spridzāns
Jānis Šuba

60

Sergejs Meserle
Elmārs Vītoliņš

55

Vladimirs Gaidajs
Juris Marnauza
Jānis Kokars
Aleksandrs Tregubovs

50

Andris Jurdžs
Einārs Līdaks
Andrejs Zvaigzne

40

Ervīns Grāvītis

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"
AS "Liepājas osta LM"
"Baltic Container Terminal"
SIA "BGS"
SIA "B.L.B. Baltijas termināls"
"Ekohidrotehnika un Ko"
SIA "Eko osta"
AS "BMGS"
SIA "Jūras projekts"
LSEZ "DG Termināls"
"Rīgas pasažieru termināls"

Paldies visiem, kas palīdzēja "Latvijas jūrniecības gadagrāmatas 2013" sagatavošanā, neliedzot padomu, informāciju, fotomateriālus, kā arī finansiāli atbalstīja tās izdošanu.

SATURA RĀDĪTĀJS

PRIEKŠVārds

- 2 PAR TIEM, KAS IZSTARO GAISMU!
- 4 DIVDESMIT "LATVIJAS JŪRNICĪBAS GADAGRĀMATAS"
- 10 VECĀKAIS MUZEJS BALTIJĀ

JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

- 28 SPĒKS IR VIENOTĪBĀ UN KOPĪGĀ DARBĀ
- 36 STARP RĪGAS KUĢI UN BURINIEKIEM
- 38 AR SAULI SIRDĪ UN DZINTARU DVĒSELĒ
- 40 JAUNĀS DZĪVES IZAICINĀJUMS
- 48 AINAŽU JŪRSKOLAS MUZEJS JUBILEJU GAIDĀS

POLITIKA

- 56 ES JŪRLIETU POLITIKA
- 58 IMO AKTUALITĀTES
- 60 ASĀS CĪNĀS PANĀKTA VIENOŠANĀS PAR HELCOM BALTIJAS JŪRAS DEKLARĀCIJU
- 61 BALTIJAS JŪRAS PLĀNOŠANA
- 66 PAR PAVEIKTO 2013. GADĀ
- 74 LATVIJAS TRANZĪTS KONKURENCES APSTĀKĻOS
- 81 EIROPĀ UN PASAULĒ

JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

- 88 2013. BIJIS DARBĪGS UN RADOŠS GADS
- 90 JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS ZIŅAS
- 108 TRADICIONĀLĀ BALTIJAS VALSTU JŪRAS ADMINISTRĀCIJU TIKŠANĀS
- 112 AINAŽU JŪRSKOLAS MUZEJĀ NOTIKA GRĀMATAS "LATVIJAS BĀKAS" ATVĒRŠANA
- 115 JŪRNIKI ZEM JŪRNIKU REĢISTRA LUPAS
- 118 JŪRNIKU REĢISTRS UZRAUGA KRUINGA KOMPĀNIJAS, ĀRSTUS UN ZVEJNIEKUS

- 120 LATVIJAS JŪRNIĒKU PROFESIONĀLĀS SAGATAVOŠANAS SISTĒMAS
ILGTSPĒJAS IZVĒRTĒJUMS
- 126 SVARĪGĀKAIS JAUTĀJUMS – DROŠĪBA
- 132 IMO SIMPOZIJS PAR KUĢOŠANAS DROŠĪBAS NĀKOTNI
- 134 IMO JŪRNICĪBAS DROŠĪBAS KOMITEJAS 92. SESIJA
- 138 PAR IMO JURIDISKĀS KOMITEJAS 100. SESIJU
- 142 LAIKS IEVIEŠ KOREKCIJAS
- 147 PAR AKTUALITĀTĒM VIDES AIZSARDZĪBAS JOMĀ 2013. GADĀ

IZGLĪTĪBA

- 158 KONKURSĀ “ENKURS 2013” UZVAR BAUSKA
- 166 DARBASPĒKA DEFICĪTA MAZINĀŠANA MODERNAJĀ JŪRNICĪBĀ
- 172 MAĢISTRA STUDIJAS LATVIJAS JŪRAS AKADEMIJĀ
- 174 LJA KUĢA TILTIŅA SIMULATORS
- 177 TE IR DAUDZ DARĀMĀ
- 183 PIRMĀ KURSA STUDENTI APŠAUBA DIREKTORA PIEMĒROTĪBU
AMATAM
- 188 JĀAPTUR LATVIJAS JŪRNIĒKU KVALIFIKĀCIJAS LĪMEŅA KRIŠANĀS

JŪRNICĪBA

- 192 JAUNĀKAIS JŪRNICĪBAS LIKUMDOŠANĀ
- 201 ECDIS KALPOS DROŠĪBAI
- 202 JŪRNICĪBAS “OLIMPISKĀS SPĒLES”
- 203 PASAULES JŪRNICĪBAS DIENA 2013
- 206 TIKŠANĀS VIETU MAINĪT NEDRĪKST!
- 211 LIELĀKĀ PROBLĒMA – KAPTEIŅU NEPIETIEKAMA AKTIVITĀTE
- 214 NO KAPTEIŅA PRASA VAIRĀK NEKĀ TIKAI ATBILDĪBU
- 217 PAMATĀ – ATBILDĪBA
- 222 UZMANĪBAS CENTRĀ – JŪRNIĒKS
- 228 “PUIKAS VIENMĒR BIJUŠI MŪSU PRIORITĀTE”
- 235 KUĢOŠANAS DROŠĪBA PIRĀTU RAJONOS
- 238 LATVIJAS JŪRNIĒKI IZGLĀBJ 102 SENEGĀLIEŠU BĒGLUS
- 242 ZIEMEĻJŪRA: DROŠĪBAS APSVĒRUMI
- 244 “ZAĻĀ MIERA” NEBEIDZAMAIS KARŠ

JŪRAS SPĒKI

- 248 ATTĪSTĪBA – TAS IR NEMĪTĪGS PILNVEIDOŠANAS PROCESS
254 LATVIJA PIEDALĀS ES PRETPĪRĀTISMA OPERĀCIJĀ ATALANTA
255 ZVANS – KUĢA DVĒSELE
261 PIRMĀ LATVIJAS EKSPEDĪCIJA UZ “VIRSAITI”
264 JŪRAS SPĒKU FLOTILES ZIŅAS

OSTAS

- 270 ES JŪRLIETU POLITIKA
272 NORIDA VIENOTA ES REGULĒJUMA NEPIECIEŠAMĪBU OSTU
PAKALPOJUMIEM
274 OSTU MAKSAS – SARKANĀ VAI ZAĻĀ GAISMA?
278 GROZĪJUMI LIKUMĀ PAR OSTĀM
279 ARVIEN PIEAUG KONKURENCE
284 POLITISKA LĒMUMA DĒĻ NĀKSIES PALIELINĀT OSTU NODEVAS
289 PASAULES BANKA PĒTA LATVIJAS OSTAS
297 OSTU INFRASTRUKTŪRA KĀ TERORISMA MĒRĶIS
303 “LATVIJAS DZELZCEĻŠ” MEKLĒ JAUNAS ATTĪSTĪBAS IESPĒJAS
307 STATISTIKA
313 RĪGAS BRĪVOSTA OTRO GADU PĒC KĀRTAS VADOŠĀ BALTIJAS
VALSTU OSTA
316 RĪGAS OSTAS ZIŅAS
331 TAS ĪSTAIS UN PATIESAIS JŪRAS CEĻŠ
336 TIRGŪ NEKAS NENOTIEK PĒKŠŅI
342 “STREK” – OTRA RAŽĪGĀKĀ STIVIDORKOMPĀNIJA
RĪGAS BRĪVOSTĀ
344 “EKO OSTA” – VIDEI DRAUDZĪGA KOMPĀNIJA
346 VENTSPILS OSTA STRĀDĀ STABILI
348 VENTSPILS OSTAS ZIŅAS
361 NESABOJĀT LIEPĀJAS OSTAS LABO SLAVU
366 LIEPĀJAS OSTAS ZIŅAS
376 VISZAĻĀKAIS NOVADS VIDZEMES JŪRMALĀ
380 MĒRSRAGA OSTA NEPADODAS
384 SKULTE JAUNU IZAICINĀJUMU PRIEKŠĀ

BURĀŠANA

- 388 REGATE BEIGUSIES, LAI DŽĪVO REGATE!
- 392 ATBALSTĪT, IZGLĪTOT UN TUVINĀT
- 399 "THE TALL SHIPS RACES 2013" – BALTIJAS JŪRĀ UN RĪGĀ

VĒSTURE

- 420 BURĀŠANAS SPORTS RĪGĀ
- 426 JĀNIS JIRGENSONS – RĪGAS LOČU KOMANDIERIS
- 429 HIDROGRĀFISKO DARBU PIRMSĀKUMI LATVIJĀ
- 433 KAROGA LIETA RĪGAS OSTAS KUĢNIECĪBAS BIEDRĪBĀ
- 436 RAKSTNIEKAM AR JŪRNIKA DVĒSELI – 125
- 437 TOP VĒSTURISKĀ KUĢA "SARATOV" MODELIS
- 442 JŪRNIEMI UN JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – SIMTGADNIEKI

NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA

- 450 2013. GADA NOTIKUMI
- 461 NO BERNĀTIEM LĪDZ LIEPĀJAI
- 481 LATVIJAS PASTS PAPILDINA OSTU PASTMARKU SĒRIJU
- 482 MĀKSLINIECE – SIRDĪ JŪRNICIECE
- 484 AR SAKNĒM DZIĻI JŪRĀ
- 489 IZSTĀDE "RĪGAS KUĢU BŪVĒTAVAI – 100"
- 491 BRAUNA VĪRI SĀĻAJOS VĒJOS
- 493 2013. GADS – REPREZENTATĪVO IZDEVUMU PARĀDE
- 500 VAI OSKARS BIJA TIKAI "ZVEJNIEKA DĒLĀ"?
- 503 PRO MEMORIA
- 507 JUBILĀRI