



JŪRNIEKS

NR. 4 (119) 2020



Numura tēma: lielo ostu pārvaldības modeļa maiņa

Satiksmes ministrs TĀLIS LINKAITS:

“Ja Latvija vēlas piesaistīt jaunas kravas, tranzīta koridoram jābūt vienam, nevis trim savstarpēji konkurējošiem piedāvājumiem.”

**Latvija paliek
Parīzes
saprašanās
memoranda
baltajā sarakstā**



**Nākotnes ostai vajadzēs
būt dinamiskai, kustīgai,
elastīgai un ātrai**

**Vairāk nekā 400 tūkstoši
jūrnieku pārstrādājuši
līguma laiku**



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste

67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālrunis: 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tālrunis: 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālrunis: 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālrunis: 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālrunis: 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālrunis: 67062128

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Notikumi. Jūlijs – augusts
- 4 2750 tonnu amonija nitrāta sprādziens sagrauj Beirūtū
- 5 Latvija 32.vietā Parīzes memoranda "baltaajā" sarakstā, kopējā situācija PMoU valstīs uzlabojusies
- 6 Jūrnieki atrodas šīs sarežģītās situācijas iekšpusē
- 7 Sešos mēnešos ārvalstu kuģi Latvijas ostās pārbaudīti 74 reizes
Pirmajā pusgadā pieaudzis zem Latvijas karoga reģistrēto kuģu skaits
- 9 Ēdolē uzstādīts vides objekts – pieminēklis Krišjānim Valdemāram
Bibliokuģis šovasar burā Leišmalītē

NUMURA TĒMA – OSTU PĀRVALDĪBA UN OSTU PĀRVALDĪBAS MODEĻA MAIŅA

- 10 Jebkuru pārmaiņu mērķis ir saturs, nevis forma
- 13 Nemainīgs paliek attīstības programmā apstiprinātais virziens
- 18 Negribu būt ugunsdzēsējs
- 23 Liepāja vienmēr ir gatava jēgpilnām pārmaiņām
- 28 Dienaskārtībā ostu pārvaldības modeļa maiņa
- 33 Pārmaiņas ostās ir nenovēršamas
- 34 Statistika
- 35 Cilvēks ar bagātu pieredzi un fantastiskām zināšanām

JŪRĀ UN KRASTĀ

- 36 Tiek sisti rekordi
- 36 Divu kuģu sadursmē cietis Latvijas zvejas kuģis
- 37 Ķīles kanāls piedzīvo krīzi
Kā krīzi risina Vidusjūras ostas?
- 38 Karš muitas zonā
Argentīnas valdība izdara spiedienu uz "Maersk"
- 39 Meklē iespējas optimizēt procesu
- 41 Vladimirs Putins: "Krievijai ir jāattīsta un jāpilnveido savas kuģu būves spējas."

BRĪVBRĪDIS

- 42 Uzmanību – laivošana var radīt atkarību!
- 44 Kapteiņa A. Grīvaiņa Mērsragā būvētais "Ātrais"
- 46 Baltijas jūras dzelmes noslēpumi un pārsteigumi



Žurnāls "Jūrnierks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

Iznāk 6 reizes gadā. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048. Tālrunis: 67062125.

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

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

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anītas Freibergas, Rīgas brīvostas,

Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, "Ventas Balss", IMO publicitātes, youtube.com

AFP, Euters/ScanPix, WMN, MAERSK, IAP, EPA, flickr foto, ārzemju preses foto materiāli. Foto no Ingas Hartikas personīgā foto arhīva un Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja fotomateriāls.

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



Dienaskārtībā ostu pārvaldības modeļa maiņa

Šā gada 7. jūlijā Ventspilī notika diskusija par Latvijas ostu reorganizāciju, finanšu optimizāciju un attīstības virzieniem. Satiksmes ministrs Tālis Linkaits aicināja Latvijas trīs lielākās ostas strādāt pie jaunām sadarbības idejām un labākiem pakalpojumiem tranzīta nozarei. “Visā Eiropā pēdējo desmit gadu laikā ir notikusi ostu komercializācija, un arī Latvijai beidzot ir jāiet šis ceļš, lai mēs iegūtu efektīvi strādājošu ostu nozari, kas tiek pārvaldīta starptautiski saprotamā veidā un stiprina Latvijas kā kravu pārvadājumu valsts konkurētspēju,” diskusijas ievadā teica satiksmes ministrs.

Ministrs uzsvēra, ka vairāk nekā gadu notika darbs pie jaunā ostu pārvaldības modeļa izstrādes, piedāvājot tās pārveidot par uzņēmumiem, vienlaikus saglabājot esošos nodokļu režīmus un SEZ statusu Liepājas ostai, kas ļaus labāk koordinēt ostu darbu ārējos tirgos. Ostām ir jābūt pelnošām, jāattīsta pievienotās vērtības pakalpojumi un jāsekmē turpmāka industrializācijas attīstība, vienlaikus turpinot pildīt arī reģionālās attīstības katalizatora lomu.

Seminārā un paneldiskusijā, ko organizēja Ventspils brīvostas pārvalde, piedalījās triju lielo ostu, Satiksmes ministrijas, VAS “Ventas osta”, SIA “Rīgas brīvostas flote” un VAS “Latvijas dzelzceļš” pārstāvji, bet pašvaldību pārstāvji uz diskusiju nebija aicināti.

Uzmanības centrā ir jautājums par vienotas stratēģijas nepieciešamību kravu piesaisti Latvijas ostām, dzelzceļa pārvadājumu lomu ostu attīstībā un nepieciešamību koncentrēt uz jaunu kravu koordinētu piesaisti, kā arī par speciālo ekonomisko zonu normatīvā regulējuma iespējamām izmaiņām.

“Pēdējās sarunas, kas mums bijušas ar Eiropas Komisiju, liecina, ka arī turpmāk Eiropas Savienības fondu līdzekļus nevarēs izmantot ostu infrastruktūras uzturēšanai, sakārtošanas darbiem. Tas nozīmē, ka ostām aizvien vairāk ir jādomā, kā nopelnīt pašām, kā sadarboties, kā efektīvāk izmantot resursus.

Lielo ostu pārveidošana no administratīvām vienībām par uzņēmumiem faktiski nozīmē to, ka ostām būs savi resursi labāk jāpārvalda, ka mēs ļausim ostām kopīgi izmantot dažādus pakalpojumus, labāk sadarboties,” ostu pārvaldības modeļa maiņas nepieciešamību skaidro Linkaits. “Ja Latvija vēlas piesaistīt jaunas kravas, tranzīta koridoram jābūt vienam, nevis trim savstarpēji konkurējošiem piedāvājumiem. Tā tas būtu ar trim dažādām ostām. Tranzīta koridors Latvijā noteikti saglabāsies, bet ne tādā apjomā, kā tas ir bijis līdz šim. Ir noteiktas kravas, ko varam pārkraut gan no Krievijas, gan Baltkrievijas, gan citām valstīm. Mums ir pietiekami daudz arī iekšzemes resursu, kur jāizmanto ostu pakalpojumi. Saimnieciskā darbība, protams, notiks.”

Grozījumos Likumā par ostām un Liepājas SEZ likumā paredzēts, ka kapitālsabiedrībās kapitāldaļu turētāja no valsts puses būs SM, Finanšu ministrija (FM), Ekonomikas ministrija (EM) un Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM). Valstij piederošās akcijas paredzēts nodot turējumā šādās proporcijās: 40% SM, 20% FM, 20% EM un 20% VARAM.

Diskusijas laikā tika vērsta uzmanība uz to, ka jaunu investīciju piesaisti ostās pašlaik bieži vien apgrūtinā sarežģītais un smagnējais apbūves tiesību juridiskais regulējums, kas ievērojami kavē ostas komersantu būvniecības ieceru īstenošanu, aicinot pārskatīt esošo juridisko bāzi un kopīgi meklēt risinājumus, kā veidot labvēlīgāku vidi investīcijām un uzņēmējdarbībai Latvijas ostās.

Latvijas Jūras administrācijas (JA) valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš ostu pārvaldības modeļa reformas kontekstā uzsver, ka Jūras administrācijas pozīcija šajā jautājumā ir pragmatiska.

Notikumi. Jūlijs – augusts

Turpinās diskusijas par pārvaldības modeļa maiņu Latvijas lielajās ostās

Jūlijā sākās plašas diskusijas par pārvaldības modeļa maiņu Latvijas lielajās ostās, paredzot tās pārveidot no atvasinātām publisko tiesību juridiskām personām par kapitālsabiedrībām. Ostu speciālisti pauž viedokli, ka iecerētās pārmaiņas ir nepārdomātas un nepamatotas, un īpašu protestu jaunajām izmaiņām pauž Liepājas SEZ, savukārt projekta virzītājs satiksmes ministrs Tālis Linkaits pauž viedokli, ka ostas turpmāk nedrīkst būt pašvaldību vadītāju izpriecības vieta. Diskusijas turpinās, pagaidām katra puse turas pie sava viedokļa.



Kravu kritums Latvijas ostās

Latvijas ostās 2020. gada pirmajā pusgadā pārkrauti 22,628 miljoni tonnu kravu, kas ir par 30,1% mazāk nekā 2019. gada attiecīgajā periodā, bet dzelzceļa kravu pārvadājumu apmērs šogad pirmajos sešos mēnešos Latvijā samazinājies par 47,2% salīdzinājumā ar 2019. gada attiecīgo periodu un bija 11,563 miljoni tonnu.

Devīto gadu notiek kampaņa "Mana jūra"

Jau devīto gadu no 15. jūlija līdz 14. augustam norisinājās atklātā kampaņa "Mana jūra", kuras laikā notika Baltijas jūru piesārņojošo atkritumu monitorings. Kampaņā bija aicināti piedalīties cilvēki, kas nebaidās iepazīt Latvijas piejūras skarbumu un skaistumu, atklāt atkritumu problēmas piekrastē un pavadīt savu brīvo



laiku, katru dienu mērojot vairāku kilometru gājienu.

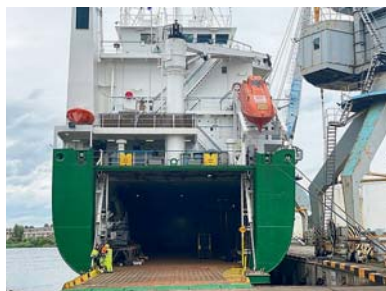
Jauna prāmju līnija no Liepājas uz Trāvēmindu

Jaunu uz kravu pārvadājumiem orientētu maršrutu starp Liepājas ostu Latvijā, Karlskrūnas ostu Zviedrijā un Trāvēmindes ostu Vācijā 13. augustā uzsāka kompānijas "Stena Line" divi prāmji – "Stena Gothica" un "Urd", kas no Liepājas uz Vāciju atiet piecas reizes nedēļā un vienu reizi nedēļā piestāj Karlskrūnas ostā.



Atklāj jaunu prāmju līniju no Rīgas uz Okselosundas ostu Zviedrijā

Rīgas ostā no SIA "Man-Tess tranzīts" prāmju piestātnes 6. jūlijā "Baltic Link" prāmīs "Midas" uzsāka regulārus ro-ro pārvadājumu reusus starp Rīgu un Okselosundas ostu Zviedrijā.



Prāmīs no Rīgas katru nedēļu veiks trīs reusus – otrdienās, ceturtdienās un svētdienās.

"Romantika" ceļotāju vizina uz Somiju

Nemot vērā ceļotāju lielo interesi, "Tallink Grupp" jūlijā un augustā nedēļās nogalēs organizēja kruīza ceļojumus no Rīgas uz Helsinkiem ar kuģi "Romantika", kas parasti kursēja līnijā Rīga – Stokholma, bet



Covid-19 dēļ šīs līnijas darbība tika pārtraukta. Augustā un septembrī "Tallink" un "Silja Line" kopīgi organizē īpašus jūras ceļojumus ar "Romantika" no Rīgas uz Ālandu salām Somijā.

Latvija svin Jūras svētkus

Kā ik gadus, arī šovasar jūlija otrajā sestdienā tika svinēti Jūras svētki, lai gan šogad svinības bija pieticīgākas, jo Covid-19 ierobežojumi ļāva vienkopus pulcēties ierobežotam cilvēku skaitam. Arī Latvijas Jūrniecības savienība aicināja savus biedrus un atbalstītājus uz kuģīša "Vecrīga", lai kopā svinētu Jūras svētkus un vairāku stundu braucienā izjustu vēja un saules pieskārienus. Tā kā martā LJS



Gunārs Šteinerts un Antons Vjaters.



nevarēja noturēt tradicionālo gada kopsapulci, kad jūrniecības darbiniekiem un veterāniem arī tiek izteikta atzinība par ieguldījumu jūrniecības attīstībā, tad tas tika darīts svētku brauciena laikā. Šogad Satiksmes ministrijas Atzinības raksts par ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā tika pasniegts kapteinim, Latvijas Kuģu reģistra pamatlicējam un ilggadējam vadītājam Staņislavam Šmulānam, bet LJS Pateicības rakstus saņēma Gunārs Šteinerts, Māris Ķempe, Aivars Krišjānis, Imants Burvis, Antons Ikaunieks. Šogad īpaši tika pieminēti tie LJS vecbiedri, kas bija klāt pie LJS dibināšanas pirms 30 gadiem. Lai cik stipri pūta vējš, tas netraucēja izbaudīt brauciena burvību, īpaši jau tāpēc, ka muzikāli ar jūras dziesmām svētkus kuplināja Anta Engēle.

Zvejas kontrolei izmanto ķermeņa kameras

Lai uzlabotu zvejas kontroles efektivitāti un administratīvo pārkāpumu pierādījumu fiksēšanu, kā arī mazinātu iespējamo korupcijas risku, Valsts vides dienesta zvejas

kontroles inspektori, veicot zvejas un makšķerēšanas noteikumu ievērošanas pārbaudes, turpmāk izmantos ķermeņa kameras. Kameras fiksēs inspekcijas gaitu un administratīvā pārkāpuma pierādījumus.

Jūrnieki vēl arvien netiek ne krastā, ne uz kuģa

Tiek lēsts, ka no 2020. gada jūlija sākuma aptuveni 400 tūkstošiem jūrnieku ik mēnesī būs aktuāla repatriācija mājup un pievienošanās kuģu apkalpēm, kas joprojām paliek neatrisināts jautājums, jo daudzās pasaules ostās apkalpju maiņa vēl arvien nav iespējama. Repatriāciju vēl gaida arī vairāk nekā 70 tūkstoši kruīza kuģu darbinieku.

Steidzina digitalizēt ostu procesus un datu apmaiņu

IAPH Pasaules ostu ilgtspējīgas attīstības programmas Covid-19 darba grupa ir nākusi klajā ar aicinājumu jūrniecības nozarei rīkoties, lai digitalizētu ostu pakalpojumus. Tā kā pasaules uzmanība tagad ir vērsta uz izešanu no Covid-19 radītās krīzes, nepieciešama arī steidzama rīcība, lai starpvaldību organizācijas, valdības un kompānijas, kas nodarbojas ar jūras tirdzniecību un loģistiku, pieņemtu kopīgu lēmumu par digitalizācijas tempu paātrināšanu ostās, lai ostas visā pasaulē spētu piedāvāt elektronisko komerciju un datu apmaiņas pamatpaketi, pastiprinātu uzmanību pievēršot kibernetikas riskiem.

Tiek bojāta Klaipēdas ostas piestātne

6. augustā beramkravu kuģis "Pearl Island", no Lielbritānijas ieradies Klaipēdas ostā, pietauvojoties uzdūrās piestātnei. Bojājumus guva gan kuģis, gan piestātne. Zaudējumu apmērs vēl nav zināms.

Beramkravu kuģa "Patra" apkalpei pozitīvs Covid-19 tests

Veicot Covid-19 testus pēc ierašanās Južnijas ostā Ukrainā, 11. no 22 Grieķijas *panamax* beramkravu kuģa "Patra" apkalpes locekļiem tests



izrādījās pozitīvs. Vairākiem jūrniekiem bija gripai līdzīgi simptomi, tāpēc kuģis vispirms tika noenkurots ostas ārējā reidā un apkalpei veikta medicīniskā apskate. Pēc tam kuģi pārvietoja uz ostu un pietauvoja karantīnas piestātnē. Visa apkalpe joprojām atrodas uz kuģa, un pagaidām nav skaidrs, vai 11 ar Covid-19 inficētie jūrnieki tiks hospitalizēti vai paliks uz kuģa. Ukrainas Veselības ministrijas infekcijas slimību laboratorijas direktors uzskata, ka jāmaina visa apkalpe un kuģis jādezinficē.

Covid-19 uzliesmojums uz Norvēģijas kruīza kuģa rada bailes no otrā vilņa

Kruīza kuģis "MS Roald Amundsen", kas pieder norvēģu kuģošanas kompānijai "Hurtigruten", bija viens no pirmajiem kruīza kuģiem, kurš paziņoja par darbības atsākšanu pēc Covid-19 ierobežojumu mazināšanas kruīzu nozarē. Tagad kompānija ziņo, ka uz "MS Roald Amundsen" sācies jauns Covid-19 uzliesmojums, kas jau skāris 36 apkalpes locekļus un



Kuģis "MS Roald Amundsen" Tromsē ostā Norvēģijā pēc tam, kad tā apkalpes locekļiem tika diagnosticēts Covid-19.

piecus pasažierus, bet vairāk nekā simt pasažieru atrodas karantīnā. Tas ir radījis bažas par otro Covid vilni Norvēģijā. Kuģa apkalpes locekļi ir no Vācijas, Dānijas, Austrijas, Filipīnām un Latvijas.

"Mēs esam cietuši neveiksmi," preses konferencē teica "Hurtigruten" izpilddirektors Daniels Skjeldamns. "Es ļoti atvainojos kompānijas vārdā." ■

2750 tonnu amonija nitrāta sprādziens sagrauj Beirūtu

Libānas galvaspilsētā Beirūtā 4. augustā nogranda divi milzu sprādzieni, dzīvību zaudējušo cilvēku skaits tuvojās diviem simtiem, ievainoti vairāk nekā 6000, bet bez pajumtes palikuši aptuveni 300 tūkstoši. Tiek uzskatīts, ka sprādziens ostas noliktavā noticis, kad metināšanas darbus veica pie durvīm, aiz kurām glabājās 2750 tonnu amonija nitrāta.



Amonija nitrāts ostas noliktavā nonāca, kad 2013. gada oktobrī, veicot ostas valsts kontroli, par neatbilstību drošības noteikumiem tika aizturēts Krievijas pilsonim piederošais kravas kuģis "Rhosus". Krava nebija domāta izkraušanai Beirūtas ostā, tā bija tranzītā no Gruzijas uz Mozambiku. Vēlāk kuģa īpašnieks paziņoja, ka finansiālu problēmu dēļ viņš kuģi atstāj Beirūtas ostā, bet bīstamā krava gandrīz septiņus gadus tika glabāta ostas noliktavā, neievērojot drošības noteikumus.

Sprādziena rezultātā ir sagrauta gandrīz visa ostas infrastruktūra un iznīcināti Libānas graudu krājumi, jo tiek lēsts, ka šeit glabājās 85% valsts graudu. Beirūtas osta ir vidēja lieluma osta un bija lielākā konteineru osta Libānā. Pēc AIS datiem, 55% no ostā ienākošajiem kuģiem bija kravas kuģi, 26% jahtas un 14% tankkuģi. Mēnesi pirms incidenta ostā iebrauca aptuveni 500 kuģu. 70% no Libānas importa valstī ienāca tieši caur Beirūtas ostu, un lielākā daļa preču tiek importētas no Ķīnas, Itālijas, Grieķijas, Vācijas un ASV.

Pirms liktenīgā sprādziena Beirūtas osta bija starp desmit nozīmīgākajām



ostām Vidusjūrā un ar 12 tiešiem savienojumiem tika uzskatīta par vārtiem uz Tuvajiem Austrumiem. Astoņi tiešie maršruti veda uz Ķīnu, 27 uz Eiropu, kas apliecina ostas lielo nozīmi pasaules kuģniecībā. Ir iznīcinātas lielas ostas infrastruktūras un pietātnes, kā arī lieli uzglabāšanas kompleksi, piemēram, milzīgās graudu tvertnes. Pēc ANO domām, postījumi Beirūtas ostā varētu ietekmēt arī daudzu cilvēku stāvokli kaimiņvalstī Sirijā, jo Beirūtas osta bija būtisks centrs humānās palīdzības sniegšanai. Libāna un Sirija ir

cietušas ekonomiskās krīzes un arī koronavīrusa pandēmijas dēļ.

IMO ģenerālsēkretārs Kitaki Lims nāca klajā ar paziņojumu: "Es izsaku visdziļāko līdzjūtību upuru ģimenēm, kā arī Libānas valdībai un visiem cilvēkiem pēc katastrofālajiem sprādzieniem Beirūtas ostā. Osta nodrošina dzīvībai svarīgu artēriju, pa kuru valstij tiek piegādāta pārtika, zāles un citas preces, un tās iznīcināšanai būs postošas sekas. Apvienoto Nāciju Organizācija, reaģējot uz incidentu, sniedz palīdzību, un arī IMO savu iespēju robežās ir gatava palīdzēt."

Eiropas Savienība apsollījusi nelaimes piemeklētajai Libānai ārkārtas palīdzību 33 miljonu eiro apmērā.

Latvijā bīstamās kravas tiek uzglabātas atbilstoši drošības standartiem

Rūpējoties par paaugstinātas bīstamības un piesārņojošu kravu aprites risku preventīvu uzraudzību un



kontroli, Rīgas ostas uzņēmumiem jāievēro virkne starptautisko organizāciju un Latvijas valsts atbildīgo dienestu pieņemtu drošības prasību un noteikumu.

Ministru kabineta 15.09.2009 noteikumi Nr. 1060 "Noteikumi par bīstamo un piesārņojošo kravu apriti un kontroli ostās" nosaka, ka darbību veikšanai ar bīstamām kravām ostas komersantam ir jāsaņem Valsts vides dienesta izsniegta B kategorijas atļauja. Tas nozīmē, ka jebkuras šāda veida kravas uzglabāšana un pārkraušana ostā var notikt tikai ar īpašu VVD saskaņojumu pēc tam, kad izvērtēti riski un apstiprināta uzņēmuma teritorijas un tehnoloģisko procesu atbilstība vides un drošības standartiem.

Bīstamo un piesārņojošo kravu aprites uzraudzību veic Latvijas Jūras administrācija, kas pārrauga noteikumu ievērošanu un veic pārbaudes uz kuģiem. Savukārt kravu uzglabāšanas apjomu, iepakojuma, segregācijas un ugunsdrošības prasību ievērošanas kontrolei ostas teritorijā no Rīgas brīvdostas pārvaldes puses norīkots ostas inspektors un ugunsdrošības inspektors, kuri regulāri, bet ne retāk kā reizi četros mēnešos pārbauda bīstamo un piesārņojošo kravu apriti ostas uzņēmumos. Ja tiek konstatēti pārkāpumi, kas varētu apdraudēt kravu drošu apriti, tehnoloģiskais process tiek pārtraukts līdz trūkumu novēršanai, par to informējot Valsts vides dienestu un Latvijas Jūras administrāciju.

Rīgas ostā darbojas ārkārtas situāciju novēršanas plāns, kas nosaka visu

iesaistīto pušu sadarbību un rīcību ārkārtas situācijās. Tas nosaka vadlīnijas un rekomendācijas kuģiem, ostas termināļiem un atbildīgajiem ostas dienestiem, kā arī citām drošības struktūrām, kā rīkoties ārkārtas situācijās ostā.

Tāpat katrā ostas terminālī izstrādāts individuālais ostas iekārtas aizsardzības plāns, par kura izpildi ir atbildīgs ostas iekārtas aizsardzības virsnieks. Lai pārliecinātos par visu iesaistīto pušu sagatavotību aizsardzības plānos paredzēto pasākumu veikšanai, regulāri tiek organizētas drošības mācības un treniņi ar termināļu, Rīgas brīvdostas pārvaldes struktūrvienību un valsts operatīvo dienestu – VUGD, NMPD, VVD u.c. piedalīšanos, dabā izspēlējot dažādas paaugstināta riska situācijas un dienestu rīcību to gadījumā.

Rīgas brīvdostas teritorijā darbojas viens specializēts minerālkravu pārkraušanas terminālis – SIA "Rīga Fertilizer Terminal". Šis Ziemeļeiropā modernākais un drošākais minerālmēslu pārkraušanas un īslaicīgas uzglabāšanas terminālis ekspluatācijā tika nodots 2013. gada beigās. Liela daļa līdzekļu tika investēta tieši apkārtējai videi drošās, starptautiski atzītās un modernās kravu pārkraušanas un uzglabāšanas tehnoloģijās. Saskaņā ar likumā noteikto kārtību paaugstinātas bīstamības termināļos civilās aizsardzības mācības tiek organizētas ne retāk kā reizi gadā, šogad tās plānotas novembrī. Vienlaikus ik mēnesi uzņēmums organizē arī iekšējās mācības saviem operatīvo grupu darbiniekiem.■

Latvija 32.vietā Parīzes memoranda "baltajā" sarakstā, kopējā situācija PMoU valstīs uzlabojusies

Parīzes Memoranda (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli – PMoU) komiteja ir publicējusi 2019. gada kuģu inspekciju rezultātus un jauno kuģu karogu valstu izkārtojumu *baltajā, pelēkajā* un *melnajā* sarakstā uz 2020. gada 1. jūliju. Latvija saglabā vietu *baltajā* sarakstā, ieņemot 32. vietu.

Baltajā sarakstā ir iekļautas valstis, kuru kuģi ir droši – ar zemu riska pakāpi, *pelēkajā* – vidēja un *melnajā* – augsta riska kuģu valstis. 2020. gada 1. jūlijā šajos sarakstos bija iekļautas 70 valstis. Tas, kādā sarakstā un kurā vietā valsts atrodas, ir atkarīgs no ārvalstu ostās veikto inspekciju un konstatēto pārkāpumu vai kuģu aizturēšanu skaita. Šogad *baltajā* sarakstā ir 41, *pelēkajā* 16 un *melnajā* 13 valstis.

PMoU ģenerālsekretārs Luks Smulders, vērtējot ostas valsts kontroles rezultātus 2019. gadā, atzīst, ka situācija ir stabilizējusies un pat uzlabojusies. PMoU dalībvalstīs 2019. gadā aizturēti 2,94% no pārbaudītajiem kuģiem, 2018. gadā aizturēti 3,17%, bet 2017. gadā – 3,88% pārbaudīto kuģu. Arī pārbaužu laikā konstatēto trūkumu skaits ir samazinājies.

Pieci visbiežāk ostas valsts kontroles pārbaužu laikā konstatētie pārkāpumi ir ISM kodeksa prasību neievērošana, ugunsdrošo durvju un ugunsdrošo starpsienu atveru bojājumi, naftas operāciju žurnālu neprecīza aizpildīšana, navigācijas publikāciju nesavlaicīga koriģēšana un, visbeidzot, netīrība mašīntelpās. Šo piecu biežāk konstatēto pārkāpumu skaits arī ir samazinājies – no 12,7% 2018. gadā līdz 11,6% 2019. gadā.

Igaunija no 25.vietas *baltajā* sarakstā pagājušajā gadā ir noslīdējusi uz 38.vietu, savukārt Lietuva – no 35.vietas uz 39. vietu. Latvija pērn bija 30.vietā, bet 2018. gadā – 32.vietā, tāpat kā šogad.

Laikā no 2017.līdz 2019. gadam Latvijas kara kuģiem ārvalstu ostās veiktais 95 inspekcijas, aizturēts trīs gadu laikā tikai viens kuģis.

1.vietu *baltajā* sarakstā ieņem Apvienotā Karaliste, 2.vietu Norvēģija, bet 3. – Bahamu Salas.■

Jūrnieki atrodas šīs sarežģītās situācijas iekšpusē

2020. gada 9. jūlijā, gandrīz pusgadu pēc tam, kad pasaule Covid-19 pandēmijas dēļ sakārās ar jauniem izaicinājumiem un līdz šim vēl nepieredzētiem ierobežojumiem, Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes valdība sadarbībā ar starptautiskajām jūrniecības nozares profesionālajām un sabiedriskajām organizācijām, tai skaitā ITF, rīkoja samitu, kurā centrālais un faktiski arī vienīgais jautājums bija par kuģu apkalpju maiņu visā pasaulē.

Centieni apkarot koronavīrusa pandēmiju pasaulē ir parādījuši, cik vitāli svarīgi un nepieciešami ir nodrošināt nepārtrauktas globālās piegādes, kas vistiešākajā veidā ir atkarīgas no jūras transporta drošas un efektīvas darbības, jo tieši jūras pārvadājumi nodrošina vairāk nekā 80% no pasaules tirdzniecības.

Lai gan starptautiskā līmenī jūrnieki ir definēti kā galvenie jūrniecības nozares dalībnieki un vārdos jūrniekiem tiek pausts visu veidu atbalsts, kritiski vērtējami kuģošanas kompāniju centieni veikt apkalpju maiņu uz pasaules tirdzniecības kuģiem, ko negatīvi ietekmē Covid-19 dēļ pasaules valstīs noteiktie ierobežojumi.

Gada 36. nedēļā (augusta pirmā nedēļa) 55% pasaules ostu joprojām nevar veikt kuģu apkalpju maiņu. Ja salīdzina reģionus, Eiropas ostas uzrāda labākos rezultātus, tomēr arī šeit sešos gadījumos no desmit apkalpju maiņa ir apgrūtināta. Ļoti bēdīga situācija ir Ziemeļamerikā, kur 57% ostu nav iespējams veikt apkalpju maiņu, tāpat neiepriecinoša situācija ir Centrālamerikā un Dienvidamerikā.

IAPH prezidents Patriks Verhoevens: "Lai gan mūsu aptaujas rezultāti vieš cerību par pārmaiņām apkalpju maiņas jautājumos, ir jādara vairāk, īpaši valstīs, kur pilsoņiem nepieciešama repatriācija. Pasākumi, kas nesen tika veikti dažās valstīs, piemēram, Singapūrā un Filipīnās, lai palīdzētu repatriēt jūrniekus, kuri jau sen gaidīja atvaļinājumu, ir iepriecinoši. Citām IMO dalībvalstīm ir jāseko šim piemēram."



Tiek lēsts, ka līdz augusta vidum vismaz 200 tūkstoši jūrnieku izjuta ieviesto ierobežojumu sekas: daļai bija nepieciešama tūlītēja repatriācija, jo jau sen bija beidzies kontrakta termiņš un nokavēts mājās atgriešanās laiks, savukārt līdzīgam skaitam jūrnieku vajadzēja pievienoties kuģu apkalpēm. Bet saskaņā ar Starptautiskās Kuģniecības kameras datiem *iesprūdušo* jūrnieku skaits ir vēl daudz lielāks – vairāk nekā 400 tūkstoši jūrnieku pārsnieguši līguma laiku un ir iesprostoti jūrā vai atrodas krastā, nevarēdami nokļūt savā darba vietā uz kuģa.

Pasaules kuģniecības nozare lēš, ka kopš 2020. gada marta notikuši tikai apmēram 25% no parastās apkalpju locekļu maiņas, kas apdraud starptautiskās tirdzniecības kuģu turpmāku drošu darbību, jo jūrnieku nogurums un garīgās veselības problēmas var izraisīt nopietnus jūras negadījumus.

Tikai loģiski, ka starptautiskā jūrniecība meklē iespējami ātru un efektīvu risinājumu kuģu apkalpju locekļu maiņas atvieglošanai neatkarīgi no jūrnieku valstspiederības, bet tas prasa starptautiski saskaņotu rīcību, vispirms jau nodrošinot jūrniekiem iekāpšanu un izkāpšanu no kuģa ostā, tāpat pieejamus komerciālos lidojumus uz jūrnieku mītnes valstīm, kā arī tām valstīm, kurās notiek apkalpju maiņa. Diemžēl panākt reālu kompromisu ir ļoti grūti, tāpēc starptautiskā līmenī kuģu apkalpju maiņas jautājums joprojām ir problēma. Tā vien šķiet, ka katra valsts atsevišķi kaut kā mēģina meklēt savus risinājumus. Vācija, piemēram, ir sevi pasludinājusi par apkalpju maiņas pionieri, jo šīs valsts ostās kuģu apkalpju maiņas procedūra tiek atvieglota. Tāpat Vācija aicina visiem kopā meklēt ilgtermiņa risinājumus, lai tāda situācija, kāda bija no marta līdz augustam, nekad vairs neatkārtotos un jūrniekiem

nevajadzētu nenoteiktu laiku at-
rastes uz kuģa, turpinot darbu pēc
kontrakta beigām. Hamburgas ostā
atvērts "Seamen Club Duckdalben",
tāpat ostas vadība meklē veidus, kā
kaut nedaudz iepriecināt jūrniekus.
Piemēram, tika rīkota akcija "Co-
ronaportconcerts for seafarers", kurā
piedalījās populāras mūziķu grupas
no Hamburgas. Vēl sociālajā tīmeklī
Facebook notika kapelāna sarunas ar
jūrniekiem, kurās reģistrējās vairāk
nekā 3000 jūrnieku, un šādas akci-
jas paredzēts organizēt arī turpmāk.

Aktīva jūrnieku atbalstīšanā ir bijusi
arī Honkongas osta. "Honkonga ir
nākusi klajā ar iniciatīvu pasaules
mērogā veikt pasākumus, kas at-
vieglotu jūrnieku smago stāvokli,
kad Covid-19 pandēmijas dēļ jūr-
nieks ir nonācis gluži vai arestā pats
uz sava kuģa. Mēs esam priecīgi,
ka izdevās panākt vienošanos, kas
paplašina tirdzniecības kuģu un arī
to kuģu, kuri neveic kravas pārva-
dājumus, iespējas savlaicīgi veikt
apkalpes maiņu Honkongā, kas kā
starptautisks jūrniecības centrs tur-
pina atbalstīt starptautisko un vie-
tējo kuģošanas kopienai. Jau no 27.
jūnija esam atvieglotajā režīmā ie-
tvēruši arī pasažieru kuģu jūrniekus.
Ja ir izpildīti visi nosacījumi, lai sa-
mazinātu sabiedrības veselības ap-
draudējumu, tiek atļauta apkalpes
maiņa arī kruīza kuģiem. Šī jaunā
iniciatīva ir praktiska pieeja jautāju-
ma risināšanā, kas rada papildu at-
vieglojumus kuģniecības nozarei un
ir sen gaidīts risinājums jūrniekiem,
kuri pārmērīgi ilgu laiku ir atradušies
uz kuģa, un tai pašā laikā aizsargā
sabiedrības veselību," situāciju pre-
sei skaidroja Honkongas transporta
biroja vadītājs. "Jūrnieku repatriāci-
jai tranzīta pakalpojumi Honkongas
starptautiskajā lidostā pakāpeniski
un koordinēti ir atsākti kopš 1. jūni-
ja, bet aviosabiedrību pienākums ir
pirms pasažieru uzņemšanas lidma-
šīnā veikt visas nepieciešamās pār-
baudes, lai pārliecinātos, ka tranzīta
pasažieri nokļūs savā galamērķī."

IMO ģenerālsēkretārs Kitaki Lims
izteica atbalstu Singapūras jūrnie-
cības un ostu pārvaldes iniciatīvai
izstrādāt apkalpju maiņas ceļvedi,
kas varētu kalpot par paraugu lī-
dzīgu apkalpju maiņas noteikumu
izstrādei arī citās pasaules ostās.
Noteikumu izstrādē "The Singapore

Shipping Association" (SSA) sadar-
bojās ar Singapūras jūrniecības un
ostu pārvaldi (MPA), Singapūras jūr-
niecības arodbiedrību savienību, kā
arī ar Starptautisko jūrniecības darba
devēju padomi (IMEC) un Pasaules
kuģniecības padomi (WSC). Darba
grupa izstrādāja ceļvedi, kurā sniegti
norādījumi, kā Covid-19 pandēmijas
apstākļos atvieglot un veikt kuģu ap-
kalpju maiņu Singapūrā.

Apkalpju maiņas jautājums vēl nav
atrisināts, bet uz loģisku tā risināju-
mu cer gan jūrnieki uz kuģiem, gan
jūrnieki krastā, gan vairāk nekā 70
tūkstoši kruīza kuģu darbinieku, kuri
gaida repatriāciju.

Nīderlandes kuģu īpašnieku asociāci-
jas operatīvo lietu vadītājs Nils van
de Minkelis uzskata, ka Nīderlande
ir daudz darījusi jūrnieku labā, jo
tā jūta atbildību ne tikai par to 12
tūkstošu jūrnieku repatriāciju, ku-
ri strādā uz šīs valsts kuģiem, un
lielā mērā tie ir jūrnieki no Filipī-
nām, Ukrainas un Krievijas, bet arī
par visiem jūrniekiem, kuri strādā
starptautiskajā jūrnieku darba tirgū
un cieš no ierobežojumiem Covid-19
pandēmijas dēļ.

"Neskatoties uz problēmām, lēnām
esam panākuši, ka repatriēti seši
tūkstoši jūrnieku, taču vēl daudz jā-
dara, lai arī pārējie nokļūtu mājās,"
sacīja Minkelis.

Šodienas pieredze kā mācību stunda nākotnei

Noslēdzot Apvienotās Karalistes va-
dīto virtuālo samitu, 15 valsts val-
dību pārstāvji vienojās, ka jānoņem
birokrātiskie ierobežojumi, kuru dēļ
simtiem tūkstoši jūrnieku uz kuģiem
pārstrādā līgumā noteikto laiku, bet
bieži vien darbā pavada ilgāk nekā
gadu. Saistības uzņēmās Apvieno-
tā Karaliste, Dānija, Francija, Vāci-
ja, Grieķija, Indonēzija, Nīderlande,
Norvēģija, Filipīnas, Saūda Arābija,
Singapūra, AAE, ASV, kā arī Ķīna un
Indija. Starp pasākumiem, ko pa-
redzēts paātrināt, ir jūrnieku iden-
tifikācijas dokumentu pieņemšana
kā pierādījums viņu darbinieka sta-
tusam, IMO protokolu īstenošana,
lai veiktu kuģu apkalpju drošu mai-
ņu, valsts karantīnas ierobežojumu
pārskatīšana un iespējami ātrākas

►►► 8. lpp.

Sešos mēnešos ārvalstu kuģi Latvijas ostās pārbaudīti 74 reizes

Latvijas Jūras administrācijas Ku-
ģošanas drošības inspekcijas ins-
pektori 2020. gada pirmajā pusga-
dā veikuši 74 ostas valsts kontroles
inspekcijas ārvalstu kuģiem, kas
ienākuši Latvijas ostās.

Nevienam ārvalstu kuģim nav
konstatēti trūkumi vai pārkāpumi,
kuru dēļ būtu piemērojama kuģa
aizturēšana.

Pirmajā pusgadā bija plānots veikt
150 ostas valsts kontroles inspek-
cijas, taču valstī noteiktās ārkārtas
situācijas dēļ no 16. marta inspek-
cijas ārvalstu kuģiem tika pārtrauk-
tas un atsākas tikai 10. jūnijā.

Pirmajā pusgadā veikta 131 Latvi-
jas karoga kuģa inspekcija plānoto
125 vietā. Šajā laikā pārbaudīti arī
33 Latvijas Kuģu reģistrā reģis-
trētie atpūtas kuģi un 123 zvejas
laivas.■

Pirmajā pusgadā pieaudzis zem Latvijas karoga reģistrēto kuģu skaits

2020. gada pirmajos sešos mēne-
šos Latvijas Kuģu reģistrā no jauna
reģistrēti 21 kuģis, no saraksta iz-
slēgti trīs kuģi. Līdz ar to kopējais
kuģu skaits pieaudzis līdz 348.

SOLAS konvencijas prasībām atbil-
stošu kuģu skaits pieaudzis līdz 28.
No jauna reģistrēti četri sauskra-
vas kuģi – "Ceg Orbit", "Libero",
"Lottaland" un "Nautica", bet no
saraksta izslēgts sauskravas kuģis
"Bornholm".

Kuģu reģistrā reģistrēto atpūtas
kuģu skaita izmaiņas ir minimālas –
pusgada laikā no jauna reģistrēti
12 atpūtas kuģi (septiņas buru jah-
tas un piecas motorjahtas), bet no
reģistra izslēgti 11 kuģi (septiņas
buru jahtas un četras motorjahtas).
No jauna reģistrētas trīs zvejas lai-
vas, izslēgtas piecas.■

▶▶▶ 7. lpp.

piekļuves nodrošināšana komerciāliem lidojumiem uz un no galvenajām jūrnieku izcelsmes valstīm.

Covid-19 uzliesmojuma laikā gūtās atziņas jāizmanto, lai partnerībā starp jūrniecības nozari un valsts institūcijām izstrādātu starptautiskus protokolus, ieviestu praktiskus rīcības instrumentus, lai atvieglotu kuģošanas operācijas un ļautu jūrniekiem pildīt savu būtisko lomu globālajās jūras kravu piegādēs, ja arī nākotnē rastos piedzīvotajai situācijai līdzīgi globālas pandēmijas gadījumi.

Nogādāt mājās mūsu varoņus jūrniekus!

Par godu Starptautiskajai jūrnieku dienai IMO rīkoja vebināru, kurā kuģošanā iesaistītās institūcijas, organizācijas un asociācijas sprieda, kā risināt humāno krīzi, kas briesī sakarā ar neatrisinātajām jūrnieku repatriācijas problēmām. "Nogādāt mājās mūsu varoņus jūrniekus!" Šis vebināra laikā izskanējušais aicinājums vairāk gan izklausījās pēc retoriska saukļa bez īpaša seguma. Tieši tāpat kā IMO ģenerālsēkretāra teiktās frāzes: "Jūrnieku darbs ir unikāls un būtisks! Jūrnieki atrodas šīs globālās cīņas priekšējās rindās! Viņi ir pelnījuši mūsu pateicību! Viņi ir pelnījuši un viņiem ir vajadzīga ātra un izlēmīga humānā rīcība, un ne tikai pandēmijas laikā!" Daudz piezēmētāki bija Starptautiskās Kuģniecības kameras (ICS) un Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF) pārstāvji, kuri aicināja no vārdiem beidzot pāriet pie darbiem.

ITF brīdināja starptautiskos kuģu reģistrus neuzskatīt, ka kuģu apkalpi maiga ir mazsvarīgākā no visām problēmām, ko šajos ārkārtas apstākļos piedzīvo kuģošanas bizness. ITF ģenerālsēkretārs Stīvens Kotons uzsvēra, ka gadījumā, ja problēmu nerisinās nekavējoties, pasaulei nāksies cīnīties jau ar sekām.

"Starptautiskajā jūrnieku dienā visas runas bija par jūrnieku augsto profesionalitāti, izturību un uzpūrēšanos, bet Covid-19 parādīja, ka, lai gan lielākā daļa starptautiskās jūrniecības nozares to novērtē, pasaule kopumā to nedara," sacīja Stīvens Kotons.



Daži nozares pārstāvji pārmeta ITF, ka tā aicina jūrniekus pārtraukt darbu, ja kontrakts ir beidzies, kas varētu ļoti smagi atspēlēties uz pasaules ekonomiku, tāpēc visiem kopā tagad vajadzētu meklēt risinājumu, kā atlidzināt kuģošanas nozarei zaudējumus no Covid-19.

"Mēs nevēlamies pārtraukt kuģošanu, bet gan panākt jūrnieku atgriešanos mājās. Tomēr ITF nevilcināsies atbalstīt kuģa apkalpi, ja tā uzskatīs par nepieciešamu apturēt kuģa tālāku darbību, tāpēc ka apkalpe pilnībā izsmēlusi visas iespējamās fiziskās un garīgās rezerves. ITF aicina atbilstīgi ievērot MLC attiecībā uz jūrnieku nodarbinātības līgumiem un šo līgumu pagarināšanu. Bija vienošanās par divu mēnešu pagarinājumu plus vēl par vienu mēnesi, un šis termiņš beidzās jau 16. jūnijā, bet tikai dažas valdības piekrita pēc šī datuma atcelt ceļošanas ierobežojumus caur savām valstīm.

Mēs turpinām saņemt simtiem sūdzību no jūrniekiem, kuri pašreizējā situācijā būtībā pakļauti vardarbīgai rīcībai – spiesti strādāt pēc līguma beigšanās. Mēs esam izstrādājuši 12 soļu protokolu, lai veicinātu jūrnieku drošu repatriāciju, un esam lobējuši to valdību, ostu un karoga valstu līmenī. Tāpat ITF operatīvi izveidoja Covid-19 darba grupu, kas piešķīra vienu miljonu sterliņu mārciņu personīgo aizsardzības līdzekļu iegādei, kā arī to jūrnieku atbalstam, kuri noņākuši ārkārtējos apstākļos." Šogad Starptautiskajā jūrnieku dienā galvenā uzmanība bija pievērsta kuģu apkalpiu maiņas krīzei pasaulē

un ierastās svinības nomainīja asas diskusijas un kritika. Tika paustas pieaugošas dusmas par starptautisko bezdarbību, par kuģu apkalpiju pamešanu bezpalīdzīgā situācijā un nesakārtotiem repatriācijas jautājumiem Covid-19 pandēmijas laikā.

"Nautilus" speciālists Deivids Epltons ar neslēptu ironiju norādīja, ka laikā, kad dažās pasaules valstīs mazinās Covid-19 ietekme, šo valstu valdības un sabiedrība kopumā lielāko uzsvāru liek uz atbalstu lidojumu atvieglojumiem tūristiem, nevis jūrniekiem, lai gan tieši jūrnieki ir tie, bez kuru darba sabruktu visas tirdzniecības ķēdes un preču piegādes. Ja normāli netiek organizēts jūrnieku darbs, tas atstāj negatīvu ietekmi uz viņu atalgojumu, uz nodokļiem, arī uz kadetu profesionālo apmācību, kas nākotnē nepalik bez sekām.

Pēc samita darba devēji pauda pārliecību, ka strupceļš tiks pārvarēts, ko rezumējot izteica Starptautiskās Kuģniecības kameras ģenerālsēkretārs Gijs Platens, norādot, ka vienošanās ir pārmaiņu katalizators.

"Pēc mēnešiem ilgas bezdarbības, kuras rezultātā krīze kļūst arvien smagāka, valdībām ir jādara viss iespējamais, un tas nozīmē, ka valstīm, kuru ostās ienāk kuģi, karoģa valstīm, kurās ir reģistrēti kuģi, tranzīta mezglēm ar lidostām, kā arī jūrnieku mītnes valstīm šodien un tūlīt, nevis rīt, nevis nākamnedēļ, ir jānodrošina jūrniekiem vīza, karantīna un pierobežas izņēmumi," sacīja ITF ģenerālsēkretārs Stīvens Kotons.■

Ēdolē uzstādīts vides objekts – piemineklis Krišjānim Valdemāram

Ēdoles Dzirnāvu dārzā uzstādīts Ar-tūra Bruno Štrausa veidotais vides objekts – piemineklis Krišjānim Valdemāram. Pie tā vēl tiks novietota informatīva plāksne. Vides objekta izveides uzdevums ir parādīt 22 gadus vecā K. Valdemāra progresīvo darbību Ēdolē 19. gadsimta vidū.

K. Valdemārs Ēdolē strādāja par skrīveri un kārtoja muižas grāmatvedību, tomēr daudz lielāka interese viņam bija par zemnieku stāvokli Ēdoles pagastā. Nepilnu divu gadu laikā viņš sapulcināja zinātkārus un izglītoties gribošus jaunos latviešus un mudināja viņus izrauties no gara un materiālās nabadzības, iedvesa sapņus, kuri, iespējams, vēlāk piepildījās. K. Valdemāram radās ideja Ēdolē veidot bibliotēku, un 1848. gada 23. aprīlī Ēdoles baznīcā tika atvērta pirmā pašu latviešu dibinātā



bibliotēka. Grāmatas bija novietotas baznīcas ģērbkambars skapī. Maksa par vienas grāmatas lietošanu bija

viena kapeika, pavisam trūcīgiem nebija jāmaksā.

Ideja par to, kāds varētu izskatīties Krišjāņa Valdemāra piemineklis Ēdoles ciema Dzirnāvu dārzā, tika iegūta, divreiz rīkojot metu konkursu. Pirmajā reizē konkurss noslēdzās bez rezultātiem, bet atkārtoti izsludinātajā konkursā par savu favorītu bija aicināti balsot Ēdoles pagasta iedzīvotāji. Ņemot vērā viņu viedokli, arī žūrija lēma par labu A. B. Štrausa piedāvājumam. Vides objektā, ko darba aprakstā autors bija apzīmējis ar nosaukumu "Pretī gaismai", stilizēti attēlota virzība uz augšu. Skulptūras ideja – ar izglītošanu pret tumsonību. Skulpturālo kompozīciju noslēdz atvērta grāmata ar K. Valdemāra portretu un citātu "Zināšanas ir vērtība, ko cilvēkam neviens nevar atņemt".■

Bibliokuģis šovasar burā Leišmalītē

"Ainažnieki sakrāva kartupeļus laivās, aizzēģelēja līdz Pēterburgai, pārdeva kartupeļus, apciemoja tautieti Krišjāni Valdemāru un viņa pierunāti ziedoja savu artavu tai trakajai jūrskolu lietai. Ziedoja pa vairāki lāgi, cik nu katrs varēja, līdz sākumam sanāca tieši 475 rubļi. Ar šo naudiņu tad nu bija jāatver pirmā jūrskola Ainažos," tā Jānis Peters grāmatā "Baltijas toveri sālīti".

Arī salacgrīviešu biedrības "Bibliokuģis Krišjānis Valdemārs" komandu Leišmalītē sagaidīja ar kartupeļiem, proti, Auces novada Bēnes bibliotēkā pirmsskolas izglītības iestādes "Rūķīši" audzēkņu radošo darbu izstādē "Mēs sapņojam par jūru" skolotājas Daces Renčbergas ierosmē bija darināta, izmantojot kartupeļu šķēlītes. Bērni tās mērķuši dažādās krāsās, un to nospiedumi uz papīra uzbūra jūru, kuģus, krāsainas zēģelnieku buras un savu visus vienojošo dzīvesprieka pieskaņas motīvu. Bibliotekāres Ilga Straume un Laura Logina bija izveidojušas izstādi par K. Valdemāru, kas ļoti saskanēja ar Bibliokuģa projektu "Ar zīmolu "Latvietis" Leišmalītes ceļos", ko atbalsta Valsts kultūrkapitāla fonds un Latvijas valsts simtgades birojs.

Latvietības tēmu mūsu viesi – viceadmīrālis Gaidis Andrejs Zeibots un zīmola "Latvietis" iedibinātājs Raivis Struncens – plašāk aplūkoja arī Vadakstē, kur mūs mīļi sagaidīja pagasta bibliotēkas vadītāja Aina Statkus. Te izvērās domu apmaiņa par latviešu jūrnikiem, kuri jau pasen kuģo ne zem sarkanbaltsarkanā, bet gan lēto valstu karogiem. Tas esot ekonomisku apsvērumu iespaidā, lai gan jaunā kuģošanas politika, par ko jau 20 gadus runā Latvijas Jūrnieceības savienība, paredz Latvijas nodokļu sistēmu vērst par labu kuģu īpašniekiem. Latvija kā jūras valsts – Saeimu tas neinteresē.

Pavisam tuvu Reņģes stacijai ir Rubas pagasta bibliotēka. Tās vadītāja Maruta Opolška zināja teikt, ka nu atkal pa atjaunoto sliežu ceļu Leišmalītē dunēdami kursē preču sastāvi, vezdami kravas uz Klaipēdas ostu. Jācer, ka drīzumā arī uz Liepāju un Rīgu. Ostu politika šoreiz arī bija viens no viesu diskusiju tematiem.

Salacgrīvas novada bibliotēkas vadītāja Hedviga Inese Podziņa dalījās pārdomās par to, ko nozīmē būt tālbraucēja kapteiņa



mātei, kā Ainaži un pirmā latviešu jūrskola ietekmējusi vietējo jauniešu nākotnes profesijas izvēli un lai arī mūsdienās mūsu jūrnieceības kolekti kādai nopietnai latviešu jūrnieceības vietai.

Bibliokuģa diskusiju platforma ir atvērta ikvienam interesentam, jo te politiskās tēmas, piemēram, ostu pārvaldība, savijas ar sadzīviskajām – kā labāk pagatavot uzkodas no garšīgajām AS "Brīvais vilnis" šprotēm, ko ciemakukuli bija atvedusi arī Bibliokuģa komanda. Braucieni pa Leišmalīti turpināsies – jau augustā būsīm Zaņā, Ezerē un Vītiņos, lai aicinātu jauniešus uz Latvijas ostām un jūrskolām.■

Gints Šimanis

Jebkuru pārmaiņu mērķis ir saturs, nevis forma

Ministru kabinets 2019. gada 12. decembra ārkārtas sēdē aicināja Saeimu steidzami veikt grozījumus Likumā par ostām. Saeima šādu lēmumu pieņēma 17. decembrī, kad valsts pārvaldībā tika pārņemtas Rīgas un Ventspils ostas. Līdz ar to no darba valdē tika atbrīvoti četri pašvaldību pārstāvji un darbu turpina tikai četri valdes locekļi – ekonomikas ministra, finanšu ministra, satiksmes ministra un vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministra izvirzīti pārstāvji, kurus apstiprina Ministru kabinets. No Satiksmes ministrijas skaidrojuma varēja saprast, ka šāds modelis palīdzēs veidot neatkarīgas Rīgas brīvostas un Ventspils brīvostas pārvaldes, kuras pienākumu izpildē būs tieši atbildīgas Ministru kabinetam. Tādā veidā Ministru kabinets spēs kontrolēt šo ostu pārvaldību, jo valdība secinājusi, ka Ventspils brīvosta un Rīgas brīvosta ir pakļautas augstam korupcijas riskam, tāpēc nepieciešamas neatliekamas reformas to pārvaldībā, lai izpildītu valdības deklarācijā noteikto prioritāti cīņai pret korupciju un uzlabotu ostu pārvaldību. Par Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētāju tika ievēlēts bijušais Rīgas domes deputāts un vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministra padomnieks VIESTURS ZEPS

– Jūs esat jauns cilvēks Rīgas brīvostas pārvaldē, un mēdz teikt, ka jauna slota tīri slauka. Vai te ir pietiekami daudz slaukāmā?

– Tas ir provokatīvs jautājums, bet varu teikt, ka darāmā tiešām netrūkst. Taču jāatzīst, ka arī ārējie apstākļi ir bijuši ļoti mainīgi, kas ietekmējis ostas, tai skaitā arī valdes darbu. Vēl februārī, jaunajai valdei sākot darbu, uz visu skatījāmies daudz savādāk, bet koronavīrusa pandēmija arī mūsu plānus ir stipri vien ietekmējusi. Jāsaprot, ka kravu pārvadājumu ķēdes mainās, ir apturēti pasažieru pārvadājumi, bijušas vēl citas ietekmes, un tas viss, protams, ir jāņem vērā, domājot par ostas darbību un tālākajiem plāniem. Nedomāju, ka būtu pareizi, atnākot jauniem, visu iepriekšējo mainīt, jo daudz svarīgāk ir saprast, kas vecajā sistēmā strādā labi, kas varētu strādāt labāk un kas varbūt nestrādā un ir maināms. Pusgada laikā jaunā valde soli pa solim ir izdarījusi daudzus mājas darbus, vien piebīdīšu, ka vienmēr var darīt vairāk un labāk. Mums ir skaidri jāsaprot, kā virzām ostas attīstību, tāpēc esam

Viesturs Zeps.



pārskatījuši ostas investīciju plānu, kura izpildi zināmā mērā tomēr ir ietekmējis Covid-19. Mazliet pieskāramies arī darbinieku jautājumam un veicām dažas izmaiņas, nosakot darbinieku funkcijas, mazliet samazinājām darbinieku skaitu, izveidojām pārskatāmu atalgojuma sistēmu. Mēs pētām visas procedūras, kas varētu būt labākas, efektīvākas un automatizētas, un raugāmies, kā to visu var sabalansēt. Pētām, kuros procesos investēt, lai piesaistītu kravas, investīciju projektus un modernizētu, tai skaitā arī digitalizētu ostu un ostas pakalpojumus.

– Sarunas sākumā jūs teicāt, ka, atnākot uz ostas valdi, domājat,

ka ātri kaut ko mainīsiet. Kas bija pats svarīgākais, kas jūsu skatījumā bija tūlīt jāmaina?

– Vēlēšanās ātri rīkoties bija loģiska reakcija, kad redzējām, cik strauji gada sākumā kritās kravu apjoms – divdesmit, divdesmit pieci procenti, un tad pārņem tāds iekšējs stress, kas liek domāt, ka kaut kas nav kārtībā, kaut kas nav pareizi, tāpēc steidzami kaut kas jādara un kaut kas jāmaina. Tad lēnām nomierinājamies, dziļāk ievilkām elpu un sākām izvērtēt, kas tad īsti ir bijis šāda kravu krituma pamatā. Vai tie ir ārējie apstākļi, kurus mēs šeit, ostā, nekādi nevaram ietekmēt, vai arī iekšējie faktori, ar kuriem mums jāspēj tikt galā? Tāpat pirmajā pusgadā jau divas reizes ir nācies mainīt budžetu, lai pielāgotos jaunajiem apstākļiem, tāpēc ir bijušas sarunas ar bankām, tāpat skatāmies, ko no plānotajām investīciju programmām varam saglabāt. Mana cieša pārliecība ir, ka Rīgas osta ir daļa no Rīgas, tāpēc man ir ļoti svarīgi, lai mēs varētu turpināt un realizēt projektus, piemēram, Kundziņsalā, kas reizē ir svarīgi gan ostai, gan rīdiniem. Valsts līmenī bija uzstādījums – taupām,

taupām, taupām, jo nezinām, kā būs. Tā kā mēs esam tāda pusvalstiska iestāde, mums jārēķinās ar signāliem, kādus dod Ministru kabinets un nozares ministrija. Ļoti daudz optimizējām līdzekļus kaut vai, piemēram, uz dažādu komandējumu rēķina, atkrita arī dalības maksa izstādēs, un vēl daudzas lietas atkrita pašas no sevis.

– Valdē strādā četru ministriju iecelti pārstāvji. Kā vienojaties par prioritātēm, kas katrai ministrijai taču ir mazliet citas?

– Valde strādā ļoti saliedēti un produktīvi, mūsu starpā ir zināms līdzsvars, jo divi no mums ir finansisti, bet divi uzņēmēji ekonomisti. Ja es uzskatu, ka arī krīzes laikā ir uzmanīgi jāinvestē, tad finansisti ir pārliecināti, ka krīzē viss ir jāgriež nost, taču mēs esam lieliski spējusi atrast zelta vidusceļu, lai tomēr piesardzīgi turpinātu iesāktos ostas investīciju projektus. Izdevies arī izveidot drošības spilvenu, tāpēc, ja, piemēram, vienā dienā pilnīgi viss apstātos, operatīvās izmaksas, tai skaitā kredītus, mēs varam nosegt, un nekas neliecina, ka mums būtu nepieciešama valsts garantēta palīdzība. Šajā ziņā Ventspils osta ir pavisam citā situācijā 2019. gada decembra notikumu dēļ, kas bija saistīti ar ārējo kontekstu un ASV finanšu institūciju paziņojumiem, kad visai saspīlēta gaisotnē un saspīlētos termiņos nācās rīkoties un pieņemt lēmumus, kas, kā pēc tam izrādījās, nav bijuši tie labākie, bet tobrīd cita ceļa nebija.

– Arī Rīgas ostu zināmā mērā skāra Ventspils notikumu atskāņas, vismaz publicitātes ziņā noteikti, jo bija izteiktas aizdomas, ka arī Rīgas ostā varētu būt bijusi Aivara Lemberga ietekme.

– Publicitātes ziņā tas, protams, zināmā mērā skāra arī Rīgas ostu un ietekmēja to, kā cilvēki te jūtas, bet nepārspīlēsim, jo arī Rīgas ostā viss nebūt nav tik balts un pūkains, kā gribētos domāt. Te tieši tāpat kā ikvienā vietā ir labāki un ne tik labi piemēri. Osta taču ir sava veida ekosistēma, kuru pamatā veido tie vairāk nekā divi simti uzņēmumu, kas te strādā, un katram no tiem ir savs skatījums uz lietām, katrs izmanto sev pieņemamākos veidus,

kā organizēt un attīstīt savu biznesu. Pilnīgi loģiski, ka uzņēmējiem ir jāuzņemas arī risks investēt, pelnīt un radīt darba vietas. Tomēr ārpus ostas vēl arvien daudziem nav īstas skaidrības, kas tā osta īsti ir un ar ko šeit katrs nodarbojas. Reizēm kolēģi man saka: jūs tur ostā taču neko nesat pārkrāvuši! Stop! Ostas pārvalde tiešām neko nav pārkrāvusi, ar to nodarbojas ostas uzņēmumi, bet ostas pārvaldes pienākums ir darīt visu iespējamo, lai uzņēmumi šeit justos ērti un lai te būtu pievilcīga vide investīcijām un kravu apstrādei. Taču mēs nevaram ietekmēt attiecības starp pašiem ostas uzņēmumiem.

– Vēlētos mazliet konkretizēt, kuras jaunajai valdei šķita tās šaurās vietas, kas uz sitietu būtu maināmas un sakārtojamas, jo traucē uzņēmējiem?

– Man pašam ļoti interesants šķiet iespējama ostas biznesa modelis, ko varētu veidot topošās reformas ietvarā. Pašlaik ostas nodevas lielā mērā veido ostas maksas: kuģis ienāk un samaksā, iet projām, atkal samaksā, tāpat par ostas operācijām, bet situācijā, kad kuģis uz ostu nenāk, nav naudas uzņēmumiem un nav naudas arī ostai. Loģiski būtu ģenerēt kravas. Hipotētiski, mēs ņemam pie rokas kravu īpašniekus, atvedam uz ostu, taču lēmumu par to, vai kāds no uzņēmumiem attiecīgo kravu kraus, vai tas ir ieinteresēts jaunā darbības veidā, pieņem uzņēmums, nevis ostas pārvalde. Iznāk, ka mēs varam vest vai nevest iespējamās sadarbības partnerus, mēs no tā neko neiegūstam, piedevām nav nemaz tik droši, ka iespējamā sadarbības partnera eventuālā krava uz Rīgas ostu vispār atnāks. Tas lika mums uz situāciju paskatīties savādāk, un rezultātā nāca ierosinājums kaut ko tomēr pamainīt līdzšinējā kārtībā: ja ostas teritorijā strādā kāds uzņēmums, bet osta ir uzskatāma par ekskluzīvu zonu, tad mums vajadzētu veidot stimulējošus apstākļus, lai ostas uzņēmums būtu ieinteresēts kraut kravas, nevis tikai atrasties ostas robežās un aizņemt teritoriju. Ja krauj un veic ekonomisko darbību, tad veidojam atļaužu politiku, ja nē, tad nekādas atlaides un stimuli netiek piemēroti. Tas arī ir viens no mūsu aktuālākajiem jautājumiem – kādus stimulus veidot un

kā atrast pareizo balansu? Lai atrisinātu šo jautājumu, tas automātiski līdzī pavelk vēl virkni citu, piemēram, ir jāveic grozījumi normatīvajos dokumentos. Tomēr jāteic, ka šis jautājums nav nekas jauns, arī pirms četriem un sešiem gadiem tas ir skatīts un par to ir diskutēts, bet ir svarīgi, lai pēc gadiem pieciem vai desmit mēs joprojām nebūtu šodienas situācijā. Būsim reāli, to, ka ogles un nafta caur Latviju netiks vestas, mēs visi lieliski zinājām jau gadiem ilgi, bet tagad it kā esam pārsteigti par šo kravu kritumu. Pasaules ostu prakse rāda, ka uzņēmējs ne tikai maksā nomas maksu, reizēm pat tīri simbolisku, par nomāto teritoriju, bet arī par iespēju izmantot ostas infrastruktūru. Tas gan nenozīmē, ka mums tagad visiem uzreiz būtu jāceļ nomas maksa, bet pakāpeniski ir jāveido šķēres, lai mainītu proporciju, proti, lai motivētu te atrasties tos uzņēmējus, kuri krauj kravas un veic ekonomisko darbību. Kāpēc šeit vajadzētu atrasties tiem, kurus tas neinteresē?

– Bet pieņemsim, ka mainās kādi apstākļi, kā tas zināmā mērā ir noticis Covid-19 ietekmē, un uzņēmējiem zūd kāda krava, citu atrast tik ātri nav iespējams, uzņēmējs atmet ar roku biznesam ostā, un te paliek daudz tukšas teritorijas. Vai tas būs labāk ostai?

– Atbalstu burkāna un pātagas principu: veidot motivējošus stimulus, lai sekmētu kraušanu un investīcijas infrastruktūrā, kā arī sekot līdz uzņēmumu investīciju plānu un biznesa plānu izpildei un saskaņā ar darbību pārskatīt šos stimulus. Neuzskatu, ka ostas pārvaldei vajadzētu visu domāt uzņēmēja vietā. Risinājums ir sadarbība un konsultācijas ar ostas uzņēmumiem. Mēs, ostas valde, varam atvest pašus labākos klientus, bet uzņēmumam ir jāpieņem lēmumi un jānodrošina darbība, un tas ir tikai loģiski. Godīgi sakot, ir jau bijuši ne īpaši labi piemēri, kad ministri savu ārvalstu vizīšu laikā aicina iespējamus investorus un klientus apskatīt mūsu ostas, bet uzņēmēji ir atturīgi, jo tiem nav vēlmes mainīt ierasto darbību, pielāgoties jauniem izaicinājumiem. Un nekas nenotiek, jo uzņēmējs pats nespēj ģenerēt

▶▶▶ 12. lpp.

►►► 11. lpp.

jaunas kravas, bet, ja nevar, tad ir jādod vieta citiem. Ir uzņēmēji, kuri jau gadiem nav pārkrāvuši nevienu kravu, tāpēc ir vajadzīgs balanss starp ostas maksām un atrašanos ostā. Ir uzņēmēji, kuri arī šajos apstākļos aktīvi strādā, pieņemot jaunas kravas. Mēs savā ziņā esam situācijas ķīlnieki tikai tāpēc, ka pašreizējā darbības modelī ostas pārvalde daudzas lietas nemaz nav tiesīga darīt. Protams, tas viss nav tik vienkārši, vēl jo vairāk, ja uzņēmējs ir investējis terminālā attīstībā, tāpēc vēlreiz vēlos uzsvērt, ka ir jāveido ilgtspējīgs darbības modelis.

– Jūs runājat par investoriem, bet kur ir tie investori un kravu īpašnieki, kurus var pagemt pie rokas un atvest uz Rīgas ostu?

– Ir vairāki darbības virzieni, kuros strādājam, jo augstā līmenī ir izvērtēti tie, no kuriem varētu nākt kravas. Viens virziens, kur jau ir nopietnas iestrādes, ir Baltkrievija. Arī Satisms ministrija uzskata, ka šajā virzienā vajadzētu turpināt strādāt un pielikt vēl lielākas pūles, bet tas vairāk ir kravu kontekstā. Ja domājam par investīcijām un tiem, kuri šeit varētu kaut ko būvēt, piemēram, komplektējošo ražotni vai loģistikas centru, tad paralēli un arī kopā ar Investīciju un attīstības aģentūru meklējam reālus investorus, kurus ir vērts uzrunāt. Mēs pārvērtējam ostas zemes, kas ir brīvas, lai tās sagatavotu un piedāvātu ārvalstu vai pašmāju investoriem. Mums septembrī vai oktobrī jau vajadzētu būt plānam, kurp braucam, ko uzrunājam, ko viņam piedāvājam un ko no viņa sagaidām.

– Būtibā jau arī investoru pie-saistīšanas projekts nav nekas jauns un nebijis. Šis jautājums darba kārtībā ir aktuāls jau daudzus gadus.

– Bet pēdējo desmit gadu laikā neviens starptautisks investors uz Rīgas ostu nav atnācis. Ļoti iespējams, ka uz to strādāja, bet tas pagaidām nav devis rezultātus.

– Vai tas nozīmē, ka jums ir stingrs plāns, ka gada laikā uz ostu atvedat, piemēram, trīs jaunos projektus?

– Es nevēlētos saukt skaitļus, tie mums ir iekšējai zināšanai, bet jā,

pilnīgi droši esam gatavi uz Rīgas ostu atvest investorus. Rīgas brīvostas pārvalde kopā ar Rīgas domes Attīstības departamentu un LIAA brauks un aiz rokas vedīs šurp.

– Šķiet, ka šis varētu būt diezgan utopisks plāniņš. Latvijas ostnieki jau diezgan daudz krustu šķērsu ir izbraidājuši pasauli izstādēs, biznesa pasākumos, ir pavadījuši prezidentus un ministru prezidentus dažādās valdības delegācijās, kur tikušies ar augsta ranga biznesa ļaudīm. Kā tas varētu būt – pagemt pie rokas?

– Tas, ko vēlamies darīt, ir mazliet savādāk, jo mēs iesaistām asociācijas, kurām ir plaši sakari. Viņi lieliski zina, kuri šurp varētu un kuri šurp nevarētu nākt, un tas notiek caur tiešiem kontaktiem. Mūs tieši un nepastarpināti interesē tie, kuriem pieder kravas, un tieši viņiem piedāvājam darbības vietu ostā. Viens ir sēdēt un gaidīt vai piedalīties izstādēs, cerot uz jauniem klientiem, bet otrs ir ar savu aģentu starpniecību aktīvi uzrunāt potenciālos partnerus un veidot tieši viņiem pielāgotu piedāvājumu.

– Strādāt caur lobijiem?

– Es viņus sauktu par aģentiem, kuri strādā uz šiem projektiem, informējot par Rīgu un Rīgas brīvostu. Tas ir speciālists, kurš ne vienmēr atrodas šeit, bet strādā mūsu mērķa valstīs un piedalās individuālās sarunās. Katram iespējamam klientam ir individuāls piedāvājums, bet šim piedāvājumam, protams, ir jābūt argumentētam un ekonomiski pamatotam, lai pārliecinātu un ieinteresētu otru pusi.

– Kādi būtu tie kravu veidi, kas varētu nākt uz Rīgas ostu?

– Dažādi. Man jau ļoti gribētos domāt, ka tās ir konteinerkravas, jo Rīga arī vēsturiski ir veidota kā konteinerkravu osta, taču mēs strādāsim vairākos virzienos, ņemot vērā ostas iespējas. Tikpat svarīgi ir arī raudzīties uz augstiem vides standartiem.

– Viens ir patika un vēlme, bet pavisam cits ir reālās iespējas un krava.

– Mums jau ir vairākas iestrādes konteinerkravu virzienā, bet

tie nekādā gadījumā nebūs ātri panākumi.

– Kravas jau vispār ātri virzienu nemaina.

– Tas tiesa. Ja šodien strādājam, tad uz rezultātiem varam cerēt pēc diviem trim gadiem.

– Atrast un uz ostu atvest jaunu kravu ir viens, otrs – vai ostā ir izdarīti mājas darbi, lai uzņēmējs atnāk un redz: jā, šeit tiešām ir labi ceļi, ir pieejams dzelzceļš, ir labi un lēti energoresursi.

– Precīzi, tāpēc abas šīs lietas ir jā-dara paralēli, jo mēs nevaram gaidīt, kamēr visa infrastruktūra būs sakārtota, un tikai tad aicināt šurp biznesu. Mājas darbu mums vēl ir daudz, taču neviens darbs nav nepaceļams, tam tikai vajadzīga sadarbība.

– Tad varbūt mazliet arī par sadarbību. Daudzas ostas lietas ir atkarīgas no Rīgas pašvaldības, bet pašvaldības pārstāvji vairs nesēž pie Rīgas ostas valdes galda un nepiedalās diskusijās un lēmumu pieņemšanā. Vai tas varētu radīt problēmas ostas projektiem?

– Labi tas nav. Esmu pārliecināts, ka valdē noteikti jābūt kādam no pašvaldības, jo reālajā dzīvē praktiskā sadarbība ikdienas darbos ar Rīgas domi ir lielāka nekā sadarbība ar valdību un valsts institūcijām.

– Tas jau tikai loģiski, jo osta taču atrodas konkrētā vietā.

– Mēs jau Rīgas brīvostas valdē varam diskutēt, rast kompromisus un pieņemt lēmumus, kurus nebūs iespējams realizēt, ja, piemēram, Rīgas dome ar visiem saviem departamentiem nostāsies pret mūsu projektiem, pašvaldība tos vienkārši nesaskaņos un veidosies tāds kā beizejas stāvoklis starp ostu un pilsētu, kas par labu nenāks neviename. Protams, svarīgi ir valsts uzstādījumi, bet valsts un pašvaldību viedokļi nereti mēdz arī atšķirties.

– Notiek diskusijas par jauno pārvaldības modeli Latvijas lielajās ostās. Kas, jūsuprāt, būs lielākais ieguvums no šīs reformas?

– Pētām, sekojam un, kur tas iespējams, arī iesaistāmies šajā procesā. Jebkuru pārmaiņu mērķis ir saturs,

nevis forma. Ja veicam izmaiņas, tad pirmais jautājums – kāpēc mēs to darām? Ko mēs iegūsim? Neskatoties uz to, ka šī reforma ir ierakstīta valdības deklarācijā un tā tiek veikta, pietrūkst komunikācijas par mērķiem. Kāpēc? Atbildi uz šo jautājumu vajadzētu sniegt un spēēt arī pietiekami saprotami izskaidrot un popularizēt. Ja tā ir lēmumu pieņemšanas caurskatāmība un OECD vadlīnijas, tad tā ir viena lieta, ja funkciju izmaiņas vai valdes un pārvaldnieka atbildība, tad cita.

– Bet varbūt tādas atbildes nemaz nav, jo tas tiek darīts principā, lai turētos pie valdības deklarācijā rakstītā?

– Mūsu politikā forma reizēm prevalē pār saturu. Šajā gadījumā, nomainot ostai publiski atvasinātas personas statusu pret kapitālsabiedrības statusu, tas būs politisks sasniegums. Es to saku ar nelielu ironijas piedevu.

– Ironija varētu būt pamatota.

– Šis tiešām ir ļoti politisks aspekts. Pārvaldes modeļa maiņa ir arī ietekmes maiņa katrā atsevišķā ostā. Tā ir arī politiska cīņa. Ja reiz ministrija to pieteikusi, tad tai tā arī jāizcīna, un, kā redzam šobrīd, tas nav un nebūs viegls process. Formu jau var nomainīt, bet šo formu vajag piepildīt ar saturu un precīziem mērķiem. Ļoti sarežģīti šo reformu realizēt, un politiķiem, kuri to virza, ir jāspēj komunicēt ar visām interešu grupām, tai skaitā arī tām, kuras neko mainīt nemaz nevēlas, plus tas jādara šajā sadrumstalotajā koalīcijas sastāvā. Reformā vajadzētu redzēt virkni nacionālo gaudio, bet pašlaik piedāvātajā redakcijā nav līdz galam saprotams kaut vai tas, kādā veidā tiks iesaistītas pašvaldības. No otras puses, esam sagatavojuši vairākus priekšlikumus, kas varētu papildināt normatīvos aktus, kā arī ir uzsākta komunikācija ar iesaistītajām pusēm, un tā ir laba ziņa.

– Ko valsts varētu iegūt no šīs reformas, ja noņemam politisko sadāju?

– Modeļa maiņa pati par sevi neko nemaina. Vēlreiz gribētu uzsvērt, ka saturs ir pats smagākais uzdevums, bet pagaidām jautājumu ir vairāk nekā atbilžu.■

Anita Freiberga

Nemainīgs paliek attīstības programmā apstiprinātais virziens

Šogad Rīgas ostai jubileja – 820 gadi, pati Rīga 820 svīnēs vēl tikai nākamajā gadā. Rīgas brīvostas pārvaldnieks ANSIS ZELTIŅŠ diezgan skumji atzina, ka plašāka Rīgas ostas svētku svinēšana, kas parasti notiek Rīgas pilsētas svētku laikā, šogad izpaliks. Covid-19 ienesis savas korekcijas, lai gan gada sākumā vēl nekas neliecināja, ka vajadzēs strādāt ārkārtējas situācijas apstākļos.

“Covid-19 ieviesa korekcijas ne vien svētku rīkošanas plānos, bet arī ikdienas darbā,” saka Ansis Zeltiņš. “Kopumā cilvēki ir mazliet piezemējušies, no darba kārtības pagaidām ir noņemti arī bezgalīgie komandējumi un cilvēku pārvietošanās, bez kuras lielā mērā var arī iztikt, un nebūt nav tā, ka tāpēc kaut kas būtu apstājies. Tas virpulis, kas bija sagriezies, lielā mērā attiecās arī uz biznesa un lietišķo vidi. Komandējums turp, komandējums šurp, it kā visur noteikti vajadzētu braukt, bet, ja uz visu pāraugās no praktiskās puses, tad lielu daļu jautājumu var atrisināt, nekur nebraucot, to var *kancelēt*, un Covid-19 to lieliski ir pierādījis. Tagad par ikdienas praksi kļuvušas attālinātās sapulces, ko arī turpmāk saglabāsim, jo reizēm, lai piedalītos sapulcē, cilvēks ir spiests tērēt neadekvāti daudz laika, lai nokļūtu konkrētajā vietā un pēc tam atkal atpakaļ. Reizēm šādu sapulču sausais atlikums ir tikai ceļā veltīgi notērētais laiks. Attālinātās darbības laikā mēs esam apzinājuši vājās vietas. Piemēram, ostas kritiskās rīcības plāns pamatā ir bijis koncentrēts uz ārkārtējiem gadījumiem, ja kaut kas uzsprāgst vai deg, tātad vairāk uz avārijas situācijām, bet Covid-19 laikā nācās piedzīvot pavisam cita rakstura ārkārtas situāciju. Pirmkārt tas attiecas uz ostas kapteiņdienestu, kam jāstrādā 24/7 režīmā arī Covid-19 apstākļos. Ir virkne kompetenču un kvalifikāciju, kur kapteiņdienesta speciālistu vietā tā vienkārši nevar

paņemt nevienu citu. Nedod dievs, ja kāds no kapteiņdienesta speciālistiem saslimst, bet pārējos ieliek karantinā, tad Kuģu vadības centra darbība apstājas, un tad apstājas arī kuģu satiksme ostā. Ostas darbs ir paralizēts, bet nekas nav uzsprādzis vai avarējis, vienkārši nav, kas nodrošina procesu. Kā šādos apstākļos organizēt darbu, tas ir ļoti nopietns jautājums. Kapteiņdienestā ieviesām stingrus noteikumus, kuģu satiksmes operatorus pilnībā norobežojām no ār pasaules. Nevienam, tai skaitā arī pārvaldniekam, Kuģu vadības centrā nav ko darīt, bet maiņas sakārtojam tā, lai norobežotu jebkuru saskarsmi, un kapteiņdienests stingrā režīmā apstākļus izturēja. Pagaidām gan neesam apkopojuši informāciju, bet man nav ziņu par to, ka ne tikai ostas pārvaldē, bet arī visā ostā kāds būtu saslimis ar koronavīrusu.”

– Mēs esam pieraduši visu izteikt skaitļos un uzskatām, ka arī situāciju ostā vislabāk raksturo kravu apgrozījuma pieauguma vai krituma procenti. Pirmajā pusgadā kravu kritums Rīgas ostā ir bijis ievērojams. Vai tas ostas pārvaldniekam liek satraukties?

– Es uz to skatos mierīgi, pat optimistiski. Lai gan kritums, protams, ir acīmredzams, ja paanalizē, kuru kravu grupu skāris vislielākais neto kravu sarukums, tad redzam, ka tās ir ogļu kravas, bet tas nevienam

►►► 14. lpp.

►►► 13. lpp.

nav pārsteigums. Tas vispirms jau ir ģeopolitisks jautājums, arī ekonomisks, saistīts ar ogļu cenu kritumu tirgū, kad apmēram pēdējo septiņu astoņu mēnešu laikā tā ir vēsturiski zemākajā punktā. Kravu īpašnieki šo kravu netaiņ tirgū, gaidot labākus laikus, un tas nenoliedzami bremsē ogļu tirgus aktivitāti. Ir sakrituši vairāki apstākļi, kas ietekmē tirgu un, protams, arī ogļu kravu apgrozījumu Rīgas ostā. Ja salīdzina ar 2019. gadu, tad šis apjoms ir nokritis aptuveni četras reizes, kas ir apmēram viena ceturtdaļā no ostas kravu apgrozījuma, un absolūtajos skaitļos šāds kritums ostai ir liels un būtisks. Tagad visi ir satraukti, bet, godīgi sakot, tā polemika, kas notiek sabiedrībā, arī ir visai dīvaina: ja ogles ir, tas ir slikti, jo tā ir vidi piesārņojoša krava, bet, ja ogļu nav, arī slikti, jo, redziet, kritas ostas rādītāji. Varbūt vajadzētu tikt skaidrībā, ko tad mēs īsti gribam? Jau stājoties ostas pārvaldnieka amatā, paidu savu nostāju: tik, cik ogļu būs, mēs tās Rīgas ostā krausim. Arī spriedze par piesārņojošajām kravām no Daugavas labā krasta un pilsētas centra ir noņemta. Ogles ir pārcēlušās uz Krievu salas termināli Daugavas kreisajā krastā, kas ir moderns un videi maksimāli draudzīgi aprīkots. Gadījumā, ja ogļu pavisam nebūs, Krievu sala ir piemērota visplašākā spektra kravu apstrādei, noslogojot un izmantojot esošo infrastruktūru.

Bet, no otras puses, nav jau tā, ka Rīgas osta turas tikai uz ogļiem un nekā cita šeit nav. Īpaši gribu uzsvērt, ka ļoti būtisks ir pārējo kravu segments, jo īpaši kokmateriālu kravas, un pozitīvākais ir tas, ka tās ir vietējās kravas, eksports, kam gadu griezumā ir bijusi tendence pieaugt. Un tieši stabila krava ostai ir daudz būtiskāka. Statistika liecina, ka arī konteineru apjoms pirmajā pusgadā ir nedaudz krities, bet Covid-19 laiks konteineriem nav bijis tas labākais, jo dažādu ierobežojumu dēļ mazinājās patēriņš. Bet, ja salīdzinām, kas ar konteineriem noticis citās pasaules ostās, piemēram, pie mūsu tuvākajiem kaimiņiem lietuviešiem, redzam, ka Klaipēdas "Smelte" terminālī konteineru kritums ir bijis trīsdesmit procentu robežās, mums



Ansis Zeltiņš.

tas ir seši septiņi procenti, tāpēc varu teikt, ka mēs esam bijuši stabili.

– Ar ko būtu skaidrojama tik lielā atšķirība dažādās ostās vienas kravu grupas ietvaros?

– Ostas atrodas dažādās situācijās, tāpēc reizēm ir grūti un ne vienmēr pats pareizākais ir salīdzināt ostu kravu apjomus. Piemēram, Somijā ir liels vietējo konteinerkravu apjoms, bet mums konteineri pamatā ir tranzitkravas no Krievijas, tāpēc arī tirgus ietekme uz šīm kravām ir ļoti atšķirīga. Vēlreiz gribu uzsvērt, ka mēs ļoti priecājamies par vietējās izcelsmes kravām, jo tās mēdz būt stabilas un vairāk prognozējamas. Piemēram, 2019. gads bija graudu kravu rekorda gads, un eksperti uzskata, ka arī šogad būs laba graudu raža, un mēs to gaidām ar lielām cerībām.

– Tas nozīmē, ka arī osta ir ieinteresēta, lai mūsu lauksaimniekiem būtu bagāts ražas gads?

– Domāju, ka tā ir vispareizākā pieeja, vēl jo vairāk, ņemot vērā, kā pasaulē mainās energoresursu

i UZZIŅAI

6. jūlijā Rīgas ostā pie SIA "Man-Tess tranzīts" prāmju piestātnes pirmo reizi pienāca jaunās kravu pārvadājumu līnijas "Baltic Link" prāmis "Midas", kas uzsāka regulārus kravas autotransporta pārvadājumus starp Rīgu un Okselosundas ostu Zviedrijā. Prāmis katru nedēļu veiks trīs reises no Rīgas: otrdienās, ceturtdienās un svētdienās. Līnijas "Baltic Link" operators ir Zviedrijas kuģniecības kompānija "Wagenborg Shipping Sweden AB", kas ar jauno līniju "Baltic Link" paplašina savu ro-ro prāmju līniju tīklu Baltijas jūrā.

pieprasījums, kas ietekmē fosilo kravu plūsmas un ostas kravu apgrozījumu. Problēma jau vienmēr ir bijusi apstākļi, ka šodien kravu apjoms var būt liels, bet ilgtermiņā neviens to nevar garantēt un pat prognozēt. No ostas attīstības viedokļa, domājot ilgtermiņa kategorijās, mēs vienmēr esam likuši akcentu uz stabilām lietām, kas mūsu gadījumā ir koki un graudi, vēl jo vairāk tāpēc, ka šajā tirgus segmentā ir daudz vietējo spēlētāju un daudz virzienu, plus vēl kravas, kas nāk tranzītā.

Pavisam nesen Rīgas brīvostā atklāta jauna *ro-ro* līnija, ko nodrošina zviedru kompānija ar nelielu prāmi, bet satiksme ir regulāra, tāpēc gribu teikt, ka Rīgas brīvosta strādā, un ostas tālākās attīstības tendences nemaz nav tik bēdīgas.

– Viens no darbības atskaites punktiem un darbības izvērtēšanas pamats ir ostas attīstības plāns. Kā jums izdodas virzīties uz priekšu, ievērojot nospraustos uzdevumus un pildot attīstības stratēģijas plānu?

– Izpildīt tieši tā, kā ierakstīts plānā, neizdodas gandrīz nekad, jo viss plūst un viss mainās, piedevām šogad savu ietekmi atstāj arī Covid-19. Jau tagad droši var teikt, ka tā, kā bija, nebūs vairs nekad, bet vieta nekad nepaliek tukša, nāks citas kravas un būs citi kravu transportēšanas virzieni. Jau izstrādājot attīstības plānu, cieši turējamies pie principa, ka tas nav akmenī cirsts un nemaināms, ka tā nav dogma, bet ir iespējama elastīga pieeja, ņemot vērā reālo situāciju, jaunas iespējas un jaunus tirgus noteikumus, jo nedrīkst būt tā, ka pēc astoņiem gadiem pēkšņi nākas secināt, ka reālajā dzīvē viss ir pilnīgi savādāk un plānā ierakstītajam ar to nav nekāda sakara. Attīstības plāns ir tikai pamats virzībai uz priekšu, bet katru gadu no jauna izvērtējam jaunās tendences tirgū, kas liek tām elastīgi pielāgot darbību. Visticamāk, ka pēc desmit gadiem, salīdzinot ostas rādītājus ar attīstības plāna ierakstiem, attīstība būs bijusi pavisam savādāka.

– Rīgas brīvostai liels pluss ir brīvo teritoriju rezerves, ir vieta attīstībai.

– Diezgan konkrēti esam ķērušies klāt brīvajām ostas teritorijām, lai



saliktu precīzus nosacījumus, ņemot vērā attiecīgās vietas specifiskās iespējas. Šoreiz mūsu politika ir atšķirīga, mēs nepiedāvāsim brīvu teritoriju vispār, bet iespējamiem investoriem piedāvāsim pavisam konkrētu platību konkrētām darbībām. Jau esam izvērtējuši un noteikuši prioritārās zonas, un Spilves pļavu nēdrājs, protams, pašlaik nav prioritāšu sarakstā.

Spilves pļavu attīstība ir tālākas nākotnes plāns. Lai teritorijas varētu piedāvāt investoriem, svarīgi saprast, kādas ir tehniskās iespējas šeit veidot loģistikas infrastruktūru, kā arī izstrādāt mūsu pašu vīziju par šīs teritorijas attīstību nākotnē. Spilves pļavu ģeodēziskā izpēte un attīstības vīzijas izstrāde Rīgas ostai ir nozīmīgs solis investīciju piesaistes jomā.

– Bet daudzus gadus tieši Spilves pļavas investoriem tika piedāvātas kā iespējami gardāka kumos.

– Osta domu par Spilves pļavu iespējamo attīstību arī tagad nav zaudējusi, tur noteikti ir liela kapacitāte un ostas attīstības rezerves nākotnē, bet jāsaprot atklāti, ka pašlaik, gan no ekonomiskā aspekta raugoties, gan no transporta loģistikas viedokļa es īsti neredzu iespēju, ka Latvijā varētu ienākt kāds liels mēroga spēlētājs, kurš vienā piegājienā apgūtu visu Spilves pļavu teritoriju. Piedevām Latvijā attīstīt lielu projektu ir problemātiski arī no cilvēku attieksmes viedokļa, jo lielākā daļa no iespējamajiem lielajiem projektiem ir noairēta, tauta visam saka: nē, mums to nevajag.

– Lai gan ostas pārvalde pagaidām pati kravas nekrauj, tieši ostas pārvaldniekam, visticamāk, nākas atbildēt uz amatpersonu neērtajiem jautājumiem par reālajiem ostas rādītājiem. Cik stingrā sazobē ostas pārvalde strādā ar ostas uzņēmumiem un kā nākotnē varētu mainīties ostas pārvaldes un uzņēmēju attiecības?

– Pašlaik ir diezgan nenoteikta situācija saistībā ar Satiksmes ministrijas izsludināto ostu pārvaldības modeļa maiņu, liekot akcentu uz pašu ostas pārvaldi, kas pēc reorganizācijas būs komercsabiedrība ar iespējamu biznesa darbību. Kapitālsabiedrība ir uzņēmums, kuram tikai loģiski būtu jānodarbojas ar biznesu un jāpelna, bet, ja dibināmās komercsabiedrības statūtos ieliek punktu, ka tā ar biznesu nedrīkst nodarboties, tad ir jautājums, kāda jēga mainīt esošo pārvaldes modeli?

– Kā reāli viss attīstīsies, ja ostas pārvalde, kas ir atbildīga par infrastruktūras uzturēšanu, drošību un kuģošanas drošību, sāks nodarboties ar uzņēmējdarbību? Kā šādā situācijā varētu reaģēt uzņēmēji?

– Ostas uzņēmēji būs sapīkuši, un patiesībā viņi jau tagad ir sapīkuši. Šis ir viens no tiem karstajiem kartupeļiem, ko tagad cilā un valsta visos līmeņos, sākot no Liepājas un beidzot ar Rīgu. Valsts tiesības ir definēt savas intereses, bet būtiskākais tomēr ir saprast, kurp mēs ejam un ko mēs vēlamies panākt un sasniegt.

▶▶▶ 16. lpp.

►►► 15. lpp.

– Kā Rīgas brīvostas pārvaldnieks esi piekritējs tam, ka ostas pārvalde nodarbojas ar uzņēmējdarbību?

– Ja tev ir liels kuģis, tu nevari ar to neapdomīgi manevrēt, jo šis kuģis nemaz nav spējīgs veikt kādus ļoti straujus manevrus, taču tad, kad lielais kuģis sāk griezties, tu to vairs nevari apturēt un dabūt atpakaļ. Tā kā osta ir diezgan fundamentāla lieta, es tēlaini vēlējos aprakstīt ostas darbības līdzību ar liela kuģa manevrētspēju, ja tās darbības principus maina bez izvērstas argumentācijas. No valsts stratēģisko interešu viedokļa raugoties, skaidri ir jādefinē, ko valsts no ostas vēlas iegūt, un šīm interesēm ir jābūt izvērtētām un precīzi notēmētām – ja mēs dosimies šajā virzienā, tad mēs nonāksim tur un tur. Ja nākamos desmit gadus ar šo kuģi braucam šajā virzienā, tad pēc šiem desmit gadiem mēs nonāksim konkrētā vietā. Ostas pārvaldības modeļi pasaulē ir dažādi. Piemēram, mūsu kaimiņiem igauņiem ir visekstrēmākais variants, jo Eiropas kontinentālajā daļā viņiem ir vienīgā pilnīgi privātā Sillamē osta, kur, sākot ar pārvaldi un beidzot ar biznesu, viss ir privāts. Tad ir Tallinas osta, kas daļēji ir privatizēta, kotējot savas akcijas biržā. Igaunijā iet pilnīgi atšķirīgu ceļu no citām ostām, bet pateikt, ka tas ir ideāli pareizais ceļš, protams, nevar, un tas nebūtu pareizi. Katrā valstī ir atšķirīga situācija, atšķirīgs redzējums par darbību un attīstību, bet osta taču nav pārceļama, tā atrodas šeit, šajos apstākļos, kādos esam mēs. Rīgas osta te atrodas jau 820 gadus, mūsu valsts ir ar savu vēsturi, ar ostas attīstības vēsturi, iespējām un tradīcijām, ar biznesa vēsturi, tāpēc vienā dienā nevar ņemt un pateikt: viss, no rītdienas mēs strādāsim pēc tās vai citas valsts likumiem, jo tie ir labāki. Ja paskatāmies kaut vai uz Igaunijas Ieņēmumu dienestu, mēs varam pazīpot, ka no rītdienas, lūk, tieši tā mēs vēlamies iekasēt nodokļus! Bet tas taču nav iespējams, ja netiek mainīta visa likumdošana, viss likumdošanas rāmis, bet, ja neesam gatavi to darīt, tad mēģināt kaut ko pielāgot mūsu vajadzībām nav iespējams. Nevar pateikt, ka mums zupā garšo tikai kartupeļi, jo bez visām

pārējām zupas sastāvdaļām tie būs tikai vārīti kartupeļi, tie garšos pašam savādāk.

– Lietuva, raugoties uz Latvijas ostu iespējamām pārmaiņām, droši vien tagad berzē rokas, jo tā savu izdevību garām nelaidīs.

– Tā noteikti ir, bet latviešiem jau nevienam citam nemaz nevajag, lai paši ar sevi ņemtos. Paši savā sulā vārās, paši rada problēmas, tāpēc, no leīšu pozīcijām skatoties, viņiem šis ir izdevīgs brīdis, un, jo ilgāk mēs kulsimies, jo viņiem labāk. Lietuva noteikti var aplaudēt, ka Latvijā atkal valda neziņa un biznesa kopā ar investīcijām iepauzē vai skatās uz cita reģiona pusi.

– Vai var tā notikt, ka kādas kravas no mūsu ostām tiek novirzītas uz Klaipēdu?

– Ja arī tā notiks, tad nav ko ap šo problēmu *ieciņklēties*. Ja var kaut ko pagriezt atpakaļ, tad to vajag darīt,



"WL Termināls" stabili notur kokmateriālu kravu apgrozījumu.

ja nevar, jādzīvo tālāk un jādomā, kā piesaistīt jaunas kravu grupas. Mūsu lielākā problēma ir tā, ka *ieciņklējamies* uz to, cik slikti ir, un ap to radām vēl lielāku burbuli, nemēģinot meklēt izeju. Lietuvieši ar savu zināmā mērā pat nekaunības devu spēj panākt sev vēlamo. Cepuri nost, viņi spēj savas iekšējās nesaskaņas un problēmas nolikt malā brīžos, kad jāizstāvēs Lietuvas intereses, bet mēs savu netīro velu izkaram visas pasaules apskatei, savā starpā sarejamies, sakašķējamies un tad brīnāmies, kā mums nieiet.

– Lai gan esam lepnī, ka mums ir trīs lielas ostas, varbūt Lietuva ar savu vienu Klaipēdas ostu ir ieguvēja, jo visa uzmanība tiek koncentrēta vienuviet?

– Tam, ka Latvijas ostu starpā pastāv konkurence, ir loģisks izskaidrojums.

Ir uzņēmēji, kas strādā visās trijās ostās un kas strādā vienā ostā, bet jāsaprot, ka uzņēmēji savā starpā konkurē, tāds ir bizness. Lietuviešiem ir viena osta, un visi uzņēmēji savā starpā konkurē vienas ostas ietvaros, bet kravu virziens ir un paliek viens.

– Pieņemsim, ka notiek ostu pārvaldības modeļa maiņa. Ko šo pārmaiņu rezultātā iegūst mūsu trīs ostas? Vai tas nozīmē, ka nākotnē, piemēram, var domāt par kopīgu resursu izmantošanu ostas pakalpojumu sniegšanā?

– Jauns juridiskais modelis nākamajā dienā ostas darbībā neko nemainīs. Var mainīt likumu, nodibināt komercsabiedrību, iecelt valdi un padomi, bet ko tas pēc būtības mainīs? Tas taču nenozīmē, ka nākamajā dienā atnāks jaunas kravas vai osta sāks strādāt labāk, lai gan neviens nav definējis, ko nozīmē strādāt labāk. Tā ir līdzība par jau pieminēto kuģi – kurp mēs vēlamies to pagriezt?

– Varbūt Satiksmes ministrijai kuģa maršruts ir nosprausts?

– Tas nu ir jautājums, uz kuru nevaru atbildēt, jo man nav izdevies dzirdēt jēdzīgu skaidrojumu, tāpēc īsti nesaprotu, kāds ir tas stratēģiskais mērķis. Latvija ģeogrāfiski atrodas te un ne citur, osta ir pārkraušanas punkts, kur krava maina tālākās transportēšanas veidu, un te ir arī kādas iespējas ražot, pakot un radīt pievienoto vērtību. Un nav daudz variantu, lai tās vai citas kravas ietu caur Rīgas ostu, jo mēs to nevaram pārcelt uz citu, iespējams, izdevīgāku vietu. Mēs varam vienas ostas darbību pārcelt tālāk no pilsetas centra. Kravu plūsmu pamatā nosaka trīs fundamentālas lietas. Pirmā ir iekšējais patēriņš, tātad imports un eksports, tas pamatā ir lielajās un blīvi apdzīvotajās valstīs, kur valsts patērē lielu videsaizādāko preču apjomu. Ja mēs nosacīti apvilktu 500 kilometru apli apkārt, piemēram, Roterdamai, tad šajā aplī būtu liels skaits Eiropas iedzīvotāju, bet, ja mēs tādu pašu apli apvelkam apkārt Rīgai, tajā ietilpst ļoti daudz ostu, bet ļaužu ir gaužām maz, un nav ticams, ka pārskatāmā nākotnē te kaut kas varētu mainīties, un tā ir realitāte. Otrā lieta ir ģeogrāfiskā atrašanās vieta, kur ir jēga akumulēt

kravu, un klasisks piemērs ir Singapūra, kur ar kuģiem kravu atved un izplata reģionā. Pašai ostai ar visu to ir maz sakara, ja nu vien tas, ka par vienu kravu divreiz tiek iekasētas ostas nodevas, bet ostai nav jādoma ne par autoceļu tīkla attīstību, ne arī par dzelzceļa kapacitāti un tarifiem. Trešā lieta ir liela ražotne reģionā, kas ģenerē kravas. Te kā piemēru var minēt gan Amsterdamu, gan Rotterdamu, kur pašā ostā atrodas milzīgas naftas pārstrādes rūpnīcas, kas pašas rada ievērojamu kravu apjomu gan kā produktu, gan kā izejvielu. Baltijas jūras reģionā varbūt šajā kategorijā var pieminēt Novopoločku, bet domāt, ka kaut kas tāds varētu izveidoties arī pie mums, būtu diezgan naivi.

– Tāds sapnītis ir visai utopisks.

– Tāpēc arī ir jāapzinās mūsu realitāte, ka mums paliek tranzīts, kura virzienu diemžēl ietekmēt nav mūsu spēkos. Tā kā esam lielceļu krustpunktā, varam vien būt tādi kā lielceļu laupītāji, tāpēc mums ir jāstrādā uz Baltkrieviju, Ukrainu, tālāk jau uz Ķīnu.

– Bet arī Ķīna ir visai tāla vīzija.

– Tāla, protams, un mēs, visas ostas kopā, ķīniešiem esam tikai tāds neliels punkts kartē, bet nākotnē kaut kas arī no Ķīnas var atnākt un noteikti atnāks, bet tad ir jautājums: ko mēs, izmantojot savu atrašanās vietu, būsīm paguvuši uzaudzēt, izveidot un kādus pakalpojumus varēsīm piedāvāt?

Apzinoties visas trīs manis pieminētās fundamentālās lietas, valsts arī izvirza noteiktu mērķi, kas jāsasniedz. Ja mēs redzam, ko vēlamies un varam sasniegt, un, lai to izdarītu, tiešām vajag mainīt ostas pārvaldības modeli, tad tas ir jādara. Varam jau tukši runāt par vienota piedāvājuma milzīgajām potenciēm, bet ir jāapzinās, ka varam piedāvāt tikai to, kas mums reāli ir – Latvijas tranzīta koridoru un Latvijas ostas, bet tad mums ir jāspēj pamatot, kāpēc tieši mūsu pakalpojumu vajadzētu izvēlēties, kāpēc nākt uz Latviju, nevis iet uz Lietuvu, Igauniju vai Poliju? Un pievilcīgu pakalpojumu nav iespējams nodrošināt tikai ar ostas kapacitāti vien, ir nepieciešama piedāvājumu pakete, kur jau šodien



Ogļu kravas Krievu salas terminālī 2020.gada jūlijā.

vajadzēja būt izpildītam ļoti nopietnam valsts mājās darbam.

– Ostu analītiķi pasaulē pēta un mēģina prognozēt, kāda būs ostu darbība pēc Covid-19. Pamatā dominē viens maģiskais termins – digitalizācija.

– Digitalizācija bija aktuāla pirms un turpinās būt aktuāla arī pēc Covid-19. Ir virkne jautājumu, kas īpaši aktualizējās pandēmijas laikā, un vispirms jau tas attiecas uz teorētisko zināšanu izmantošanu reālajā praksē, un īpašos apstākļos cilvēks ir spiests pielāgoties šiem apstākļiem

– Domājot par ostas tālāko darbību, arī par iespējamo kravu kritumu, kura būtu tā sarkanā līnija, zem kuras kravām nokrītoties ostas attīstība būtu apdraudēta?

– Atšķirībā, piemēram, no dzelzceļa, kur darbības pamatā tiešām vislielākā nozīme ir pārvadāto kravu apjomam, osta tomēr ir ļoti elastīga vienība. Kravu krituma un Covid-19 radīto ierobežojumu kontekstā Rīgas brīvostas valdē kopā ar speciālistiem esam diskutējuši un analizējuši esošo situāciju. Nelielam piemēram: Liepājas osta gadā pārkrauj astoņus miljonus tonnu kravas, un ir jautājums, ja arī Rīgas ostas kravu apgrozījums nokristos līdz astoņiem miljoniem tonnu, vai tāpēc osta vairs nestrādātu? Osta taču nepazustu, vien jautājums, ko tas mainītu un kā vajadzētu koriģēt ostas attīstības plānu? Ja ievērojami samazinātos kravu apjoms, tad tas noteikti ietekmētu cilvēku skaitu, uzņēmumu daudzumu, noteikti arī teritorijas izmantošanu, bet pati osta jau nekur nepazustu. Mūsu pašreizējais aprēķins 2020. gadā ir 26 miljoni tonnu, kas pret pagājušo

gadu, protams, ir būtisks kritums, un lielāko procentu veido ogles, tomēr arī kravu kritums nebūt nenozīmē, ka mēs vairs nedomātu par investīcijām ostas infrastruktūras projektos. Mēs domājam par attīstību, un tas ir loģiski un normāli. Rīgas brīvosta no valsts nav lūgusi palīdzību, jo mēs ar savām finansēm un kredītpēju simt procenti galā tiksim paši.

– Visas darbības pamatā ir finanšu portfelis – ir vai nav nauda attīstībai.

– Tieši tāpēc mēs ļoti izsvērti raugāmies uz visiem ieguldījumiem. Ja attiecīgajā vietā nenotiek intensīva attīstība, tad šajā vietā arī investīcijas, piemēram, padziļināšanas darbiem nav nepieciešamas. Jau krīzes sākumposmā izvērtējām savu investīciju plānu un dažus projektus esam pārcēlušī uz vēlāku laiku, lai izveidotu ostai tādu kā drošības spilvenu, tomēr ir projekti, kurus turpinām, lai stiprinātu mūsu konkurētspēju. Tāda, piemēram, ir Kundziņsalas autotransporta savienojuma izbūve, tā sauktais Tvaika ielas pārvads, kurā tiek ieguldīts arī ES līdzfinansējums, kas uzliek zināmas saistības. Nemainīgs paliek attīstības programā iepriekš apstiprinātais virziens: turpināsim modernizēt sauszemes infrastruktūru, arī iekšējos autoceļus un dzelzceļu, remontēsim piestātnes un, protams, turpināsim ostas procesu digitalizāciju. Šis būs tāds piesardzīgāks gads, kas liek mums nopietni sekot procesiem pasaulē. Es negribētu būt pārāk optimistisks savās prognozēs, bet esmu pārliecināts, ka dažādos kravu segmentos tirgū ir arī pozitīvas tendences.■

Anita Freiberga

Negribu būt ugunsdzēsējs

Ventspils brīvostas pārvalde (VBP) ir saņēmusi valsts aizdevumu 15,3 miljonu eiro apmērā, kas nepieciešams kredītiestāžu izsniegto būvniecības kredītu pārkreditēšanai un sāktu būvniecības projektu kreditēšanai. Nepieciešamība pēc Valsts kases aizdevuma iesākto Eiropas Savienības līdzfinansēto ostas infrastruktūras attīstības projektu realizācijai Ventspils brīvostas pārvaldei radās vairāku būtisku apstākļu – pasaules ekonomiskās situācijas, tranzīta kravu krituma un kopējo tirgus konjunktūras izmaiņu, kā arī ASV OFAC sankciju izraisīto pārmaiņu dēļ. Kā notiekošo komentēja Saeimas deputāts un Satiksmes ministrijas parlamentārais sekretārs Jānis Butāns, šāda situācija lielā mērā radusies tādēļ, ka daudzus iepriekšējos gadus ne ostas vadība, ne pašvaldība nav bijušas tālredzīgas un nav prognozējušas, ka tranzīts Latvijā un ostas pārkrautie apjomi varētu samazināties, kā rezultātā varētu sarukt arī naudas plūsma ostā.



UZZIŅAI

Pēc VBP informācijas, 2020. gada jūnijā iestājās kredītu atmaksas termiņš četriem brīvostas pārvaldes kredītiem 8,3 miljonu eiro apmērā par objektiem, kas jau ir nodoti ekspluatācijā. Minētie aizdevumi izmantoti jaunu ēku būvniecībai Ventspils brīvostas industriālajā parkā, pievedceļu ostas teritorijai un industriālajām zonām izbūvei, ostas kanāla krasta nostiprināšanai un citiem infrastruktūras projektiem. Līgumos bija atrunāta iespēja pagarināt kredītu atmaksas termiņu par trim gadiem, ko VBP plānoja izmantot, taču iepriekš minēto apstākļu dēļ bankas šādu iespēju atteica. Arī citas bankas atteicās refinansēt kredītlīgumus, paužot viedokli, ka nepieciešams pārliecināts valsts atbalsts Ventspils brīvostas agrāko saistību pārņemšanai. Papildus 8,3 miljonu eiro kredītsaistību pārfinansēšanai VBP nepieciešami arī 7 miljoni eiro iesākto ES Kohēzijas fonda projektu īstenošanai – pievedceļu būvniecībai, hidrotehnisko būvju atjaunošanai un rūpniecisko ēku būvniecībai.

Pasaulē strauji pasliktinās ekonomiskā situācija, bet tirgus konjunktūras izmaiņas 2020. gadā ir radījušas lielu kravu apgrozījuma un Ventspils brīvostas pārvaldes plānoto ienākumu kritumu. 2019. gada vidū, kad tika izstrādātas 2020. gada kravu prognozes un plānots budžets, Ventspils brīvostas termināļu sniegtā informācija jāva prognozēt aptuveni 20 miljonu tonnu apgrozījumu un tam atbilstošus iepējumus, bet jau 2020. gada sākumā daļa termināļu savas

prognozes atsauc, jo esošajos tirgus apstākļos neredzēja iespēju nodrošināt iepriekš plānoto kravu apjomu. Akmeņogļu pārkraušana, kas 2019. gadā sasniedza aptuveni 5,5 milj. tonnu, 2020. gada siltās ziemas un Eiropas tirgus konjunktūras dēļ Ventspilī ir gandrīz pilnībā apstājusies. Arī naftas produktu segments zemo tirgus cenu dēļ atrodas stagnācijā, kā rezultātā tirgū ir pieprasījums pēc uzglabāšanas jaudām, kas samazina šā produkta pārkraušanu daudzās pasaules ostās. Būtisku visu kravu veidu kritumu radījuši arī Covid-19 izraisītā globālā ekonomiskā krīze, kas samazinājusi preču patēriņu pasaulē un kļuvusi par iemeslu kravu apjoma kritumam Ventspils brīvostā.

2019. gada 17. decembrī satiksmes ministrs Tālis Linkaits paziņoja, ka Ventspils brīvostas valde brīvostas pārvaldnieka amatā iecēlusi Andri Purmalu, kurš kopš 2004. gada strādāja Rīgas brīvostas pārvaldē par Iekšējās drošības dienesta vadītāju un kopš 2011. gada paralēli tam darbojas Satiksmes ministrijas Bīstamo kravu aprites konsultatīvajā padomē.

“Man ir bijusi iespēja arī citās ostās strādāt līdzīgā situācijā, kāda tagad izveidojusies Ventspils brīvostā. Tās ir bijušas Ukrainas ostas, arī Klaipēdas osta Lietuvā, kur esmu piedalījies dažādos procesos, auditos un apmācījis cilvēkus, tai skaitā arī par kravu piesaisti un kravu efektīvāku kraušanu. Ventspils kā kravu pārkraušanas

osta ir ar savu vēsturi, kas jāciena. Patiesībā jau nekādas tūlītējas kardinalas pārmaiņas nav vēlamas nevienā vietā, tāpēc, ņemot vērā daudzu iepriekšējo gadu pieredzi, jaunajos apstākļos jāmēģina darīt tā, lai neciestu cilvēki un sabiedrība. Nevar gribēt, lai pārmaiņas notiktu ātri, jo pierisims jāsaprot un jāizsver, kā ir un būs labāk. Cenšos strādāt ar kolektīvu, jo viens neko nevar panākt. Iepriekšējos gados darītas daudzas labas lietas, bet ir lietas, ko es darītu savādāk, kas nav bijušas pieteikami efektīvas. Situācija nav viegla, cilvēku pretestība daudziem lēmumiem ir saprotama, tāpēc visas pārmaiņas ir jāskaidro,” intervijas sākumā sacīja Ventspils brīvostas pārvaldnieks ANDRIS PURMALIS, kuru Ventspilī lielais vairākums cilvēku uzskata par svešinieku, īsāk sakot, rīdzinieku.

– Teicāt, ka dažos jautājumos ir atšķirīgs viedoklis. Kas ir šis atšķirīgais?

– Esmu pārliecināts, ka ostas pamatfunkciju nodrošināšana ir



UZZIŅAI

Ventspils brīvostā darbojas 14 termināļi un stivdorkompānijas. 2020. gada pirmajos sešos mēnešos termināļos pārkāva 6,8 miljonus tonnu kravu. Lielākais kritums bija akmeņogļu kravām, ko ietekmēja konjunktūras izmaiņas un arī siltā ziema. Savukārt ģenerālkravu apjoms ostā pat nedaudz palielinājies.

vissvarīgākais uzdevums, un ar to es saprotu modernu kuģu vadības centru, modernas iekārtas, izremontētas pietātnes un hidrobuves, ostas floti labā tehniskā kārtībā, taču nedomāju, ka iepriekšējos gados ir bijusi pareiza, piemēram, ostas flotes kuģu remonta plānošana. Zinot Ventspils ostas specifiku un to, ka pie rietumu un ziemeļrietumu vējiem kuģošanas kanālā un pie ostas vārtiem tiek sanestas smiltis no pludmales, biju nepatīkami pārsteigts par zemes smēlēja "Dzelme" tehnisko stāvokli, vēl jo vairāk tāpēc, ka "Dzelme" ir vienīgais ostas *ierocis* cīņā par dziļumiem. Savā laikā ļoti tālredzīgi bija izveidotas tā sauktās kompensācijas kabatas, kur krāties smiltīm, lai neaizskalotu kuģošanas ceļu, bet no ostas dienestiem esmu saņēmis informāciju, ka kompensācijas kabatas ir aizskalotas un pat ostas vārtos jau ir nepietiekams dziļums, tāpēc pat tika aktualizēts jautājums, ka uz Ventspils ostu nevar nākt kuģi ar lielu iegrimi, jo te pietrūkst dziļumu. Lai šajā situācijā kaut ko labotu, ostas rīcībā ir tikai padziļināšanas kuģis "Dzelme", kas nevar strādāt par vienu metru augstākos viļņos, piedevām tā tehniskais stāvoklis, kā man to raksturoja, diemžēl ir zem bēdīgā, jo kuģis savu nokalpojusi un jānoraksta. Šis mantojums mani pārsteidza, jo, domājot par ostas darbību, attīstību un ostas dziļumu uzturēšanu, kas ir viena no ostas pamatfunkcijām, es būtu rīkojies savādāk.

– Ostas dziļumi un ostas flote vairāk ir pašas pārvaldes vai kapteiņdienesta atbildības jautājums?

– Pārvaldnieks ir atbildīgs par visu ostu, tai skaitā arī par kapteiņdienestu, tāpēc flotes atjaunošanas plānošanai vajadzēja būt līdzsvarotai ar ostas iesaistīšanos pilsētas infrastruktūras uzturēšanā, kas, protams, ir ļoti nozīmīga, jo ostu no pilsētas nevar nodalīt. Ir tikai loģiski, ka osta uzņemas savu atbildības daļu, mēģinot kompensēt troksni, putekļus un citas neērtības, kas ostas darbības rezultātā rodas pilsētniekiem. Osta nenoliedzami var atļauties arī industriālo parku attīstības projektus, bet vēlreiz gribu uzsvērt, ka ir nepieciešams līdzsvars starp industriālo zonu un ostas zonu.



Andris Purmalis.

Vēl par ļoti svarīgu uzskatu jauno speciālistu ienākšanu ostas struktūrās. Esmu vadījis maģistru darbus Latvijas Jūras akadēmijā, un tie bija perspektīvi speciālisti, bet pārsteidzoši, ka neviens no viņiem neredzēja savu vietu ostu pārvaldēs. Ļoti iespējams, tas izveidojies iepriekšējās pieredzes dēļ, un arī šis ir jautājums, kuru es risinātu savādāk. Man visas lietas patīk skatīt no praktiskā viedokļa, kā teorija tiek īstenota praktiskajā dzīvē. Līdz šim Ventspils ostas svāri ir nosvērušies par labu industriālajam parkam, nevis ostas funkciju veikšanai, kas man nešķiet īsti pareizi.

– Varbūt loģiski būtu industriālos parkus vispār nodalīt no ostas un veidot kā atsevišķu struktūru?

– To gan neuzskata par pareizu, arī attīstītajās pasaules ostās ir tāda prakse, ka ostas teritorijā attīstās industriālie parki ar ražošanu, kas saistīta ar ostas kravām, bet osta ir kā pārkraušanas zona, no kuras kravu lēti un ātri var nosūtīt uz jebkuru pasaules malu.

– Tā ir pievienotā vērtība, par kuru mēs vienmēr runājam,

domājot par ostas ilgtermiņa attīstību.

– Mēs nonācām pie šī vārda – pievienotā vērtība, un tā ir hrestomātiska patiesība, ka preču komplektēšanai un ražošanai vislētākā vieta ir osta, jo nerodas liekas izmaksas, kas saistītas ar preču transportēšanu. Lai vistuvākajā nākotnē attīstītos industriālā zona un ražošana brīvostas teritorijā, mums ļoti daudz jāstrādā ar Baltkrieviju, Krieviju, Ķīnu, bet pašlaik nopietni pētī, kādi ir iemesli tam, ka Ventspils brīvostas industriālās zonas kapacitāte joprojām netiek izmantota un noslogota. Lai gan industriālā zona izdzīvo, nevar teikt, ka tā strādā veiksmīgi. Šo problēmu esam pārrunājuši gan ministrijā, gan ar citu ostu pārvaldēm, un secinājums ir viens – nepieciešams lielāks valsts atbalsts, nodokļu atlaides, ostas biznesa jāatbrīvo no obligātās iepirkuma komponentes maksājumiem. Tāpat ir jāpārvar milzīgs birokrātiskais slogs, lai, piemēram, saņemtu būvniecības atļauju. Ja es šodien vēlos uzbūvēt kādu ražotni, tad, izejot to milzīgo birokrātisko procesu, kas saistīts ar

►►► 20. lpp.

►►► 19. lpp.

visa veida atļauju saņemšanu, man noteikti vairs negribēsies projektu turpināt, vēl jo vairāk tāpēc, ka pa šo laiku sadarbības partneris jau būs aizgājis uz citu vietu. Latvijas birokrātiskā procedūra uzņēmējiem ir sarežģīta, sākot ar apbūves tiesību saņemšanu līdz pat objekta nodošanai ekspluatācijā tie ir milzīgi laika grafiki, bet tas kavē uzņēmuma attīstību un investīciju programmu pildīšanu. Piemēram, ja es vēlētos mainīt kravas veidu, tad atļauju saņemšanas process tikai no Vides inspekcijas būtu vairāk nekā triju mēnešu garumā.

– Vai esat interesējies, kā tas notiek pie mūsu kaimiņiem un konkurentiem?

– Kad mūsu dienvidu kaimiņiem uzdevu šo jautājumu, atbilde bija nepārprotama: mēs visi strādājam savas valsts ekonomikai, tāpēc pie mums birokrātija ir maksimāli mazināta, taču mēs zinām, kā tas notiek pie jums, kādas ir jūsu problēmas, un mūs tas pat ļoti apmierina. Konkurenti vinnē uz mūsu nebeidzamajiem birokrātiskajiem procesiem, kurus vajadzēja noņemt jau vakar.

– Vai par šo problēmu tiek runāts Ministru kabineta līmenī?

– Varbūt beidzot mūsu palīgā sauciens ir sadzirdēts, bet pieļauju, ka pašlaik, kad notiek ostu pārvaldības modeļa reformēšanas process, visa uzmanība ir koncentrēta ap šo jautājumu, lai drīzāk nonāktu pie risinājuma, bet nākamais aktuālais jautājums noteikti būs birokrātijas mazināšana, tai skaitā arī tas, kā atvieglot procesus brīvo ekonomisko zonu industriālajos parkos.

– Varbūt šos jautājumus vajadzētu risināt kompleksi?

– Man tomēr patīk virzīties uz priekšu soli pa solim. Var jau iekert ļoti daudz, bet neizdarīt neko.

– Jūs teicāt, ka esat konsultējies daudzās ostas, tai skaitā arī Klaipēdas ostu, kas patiesībā arī mūs interesē visvairāk, jo ir konkurente cīņā par kravām. Ja Klaipēdu salīdzinām ar mūsu ostām, kādas, jūsuprāt, ir Klaipēdas stiprās un vājās vietas?

– Iespējams, tas nav īsti pareizs piemērs, bet tajā tirgus situācijā, kādā

pašlaik ir Latvijas ostas, kā piemēru varētu minēt vienu kravu veidu, nenosaucot konkrēti, kādu, kas aizgāja uz Klaipēdu. Ziemā Murmanskā bija problēmas ar dzelzceļa tiltu: pārpūstot upei, tas sabruka, un kravu pārvadājumi apstājās. Tad viens no kravu veidiem tika piedāvāts Latvijai un Lietuvai. Latvija izvērtēja: putekļi, ietekme, vēl viss cits, un rezultātā Latvija no šīs kravas attiecās. Kad viesojos pie kolēģiem Klaipēdā, no viņu stividoru puses pirmais jautājums bija: Purmaļa kungs, kāpēc jūs atteicāties no šīs kravas? Man nebija atbildes, vien teicu, ka to noskaidrošu, un jautāju, kā viņi gatavojas to kraut. Toreiz viņi teica, ka pēc divām nedēļām šī krava ienāks ostā, un tad jau skatīšoties, kā to kraus. Tā ir tā atšķirība.



Ventspils Augsto tehnoloģiju parks.



– Tā ir pareiza pieeja?

– Tā nav pareiza, bet šis tirgus tādu izlēmīgu un elastīgu rīcību prasa. Maksimāli ātru reakciju, maksimāli ātru lēmumu pieņemšanu, strādāt uz konkrēto kravu, uz konkrēto veidu, pieņemot pareizāko rīcības plānu. Mēs šajā ziņā esam ļoti konservatīvi, pieraduši visu apsvērt, izsvērt un nosvērt.

– Un beigās iznāk, ka vairs nav ko svērt.

– Precīzi, jo kravas jau atradušas citus ceļus. Lai gan pieminētais piemērs nav īsti pareizs, tas tomēr liecina par fleksiblu rīcību. Ja runājam par pareizajiem piemēriem, investīciju programmām un to, kā tās Klaipēdā tika pakārtotas nākotnes kravu pieaugumam, tad jāteic, ka

Klaipēdas ostā investīcijas pirmkārt tika novirzītas uz vienotu piestātņu kapitālo remontu un jaunu termināļu izbūvi. Tas bija milzīgs komplekss projekts, kura ietvaros tika būvēti pievedceļi, dzelzceļš, jaunas estakādes, autotransporta maģistrāles uz ostu, kur jau pa ceļam kravas transports tiek nosvērts un sagatavots konkrētam terminālim. Projekts bija vērst uz ostas attīstību, veidojot ostu kā vienotu un kompleksu sistēmu, kur izveidota vienota, daudz vieglāk uzturama krasta līnija un dziļumi, piedevām šāda hidrobūve arī no drošības un kuģošanas drošības viedokļa ļauj ostai būt konkurētspējīgākai. Lietuvā arī valsts līdzdalība ostu pakalpojumu piedāvāšanā ir būtiska, un Klaipēdas Jūras ostas direkcija atrodas tiešā Transporta ministrijas pakļautībā. Lai gan ostas pārvaldes sadarbība ar termināļiem, ļoti iespējams, tur ir daudz sarežģītāka nekā pie mums, jo tur termināļiem ir uzlikta daudz lielāka atbildība par kravu pārkraušanas jaudām, tomēr sasniegtais ostas attīstībā liecina, ka izvēlēta stratēģija ir bijusi pareiza un tālredzīga. Piemēram, ja kādā terminālī ir nepietiekams kravu apjoms, tad uzņēmējam jārēķinās, ka var tikt apdraudēta investīciju atmaksāšanās. Ja mēs paanalizētu, kāpēc savulaik kālija sāls aizgāja no Ventspils uz Klaipēdu, kas pats par sevi ir viens ļoti skumjš stāsts, tad nāktos atzīt, ka tās ir sekas nē-tālredzīgai rīcībai, jo nākotnes projektā netika novirzītas investīcijas. Lietuvieši ir malači, viņi bija gatavi riskēt un investēt, mēs nebijām gatavi un palikām zaudētāji, bet no

UZZIŅAI

Ventspils brīvostas pārvalde šobrīd īsteno piecus projektus ar ES fondu līdzfinansējumu: projektu "Pievedceļi Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām" (kopējās attiecināmās izmaksas 19,86 miljoni eiro, ES līdzfinansējums līdz 16,88 miljoniem eiro), projektu "Ventspils brīvostas hidrobūvju pārbūve un atjaunošana" (kopējās attiecināmās izmaksas 18,14 miljoni eiro, ES līdzfinansējums līdz 15,42 miljoniem eiro) un triju rūpniecisko ēku būvniecību, kur kopējās izmaksas plānotas 16,4 miljoni eiro apmērā, no kā ES līdzfinansējums ir 3,6 miljoni eiro.

ši bēdīgā piemēra mums vajadzētu mācīties un saprast, ka ir jāinvestē infrastruktūrā.

– Vienmēr ir jautājums – kur tad ņemt šīs investīcijas?

– Tas ir labs jautājums, un tieši tagad mēs ar šo jautājumu ļoti nopietni nodarbojamies. Kā pareizāk izvērtēt ostas investīciju stratēģiju? Ļoti liels investīciju apjoms mums aiziet veco piestātņu rekonstrukcijai, tāpēc uzskatu, ka tās nav uzskatāmas par investīcijām, bet par ostas uzturēšanas izmaksām. Investīcijas varētu būt novirzītas, piemēram, beramkravu uzglabāšanas platību izveidei, paredzot nākotnē šo kravu pieaugumu. Vai, teiksim, būvēt slēgtās novietnes un nododot tās nomā. Šādas investīcijas osta atpelnītu aptuveni piecu gadu laikā, bet, ja naudu iegulda industriālajā parkā, tad, pēc mūsu aprēķiniem, tā nevar atmaksāties arī pēc divdesmit gadiem.

– Bet arī vecā infrastruktūra ir jāuztur.

– Protams, tāpēc arī veicam visas ostas infrastruktūras izvērtēšanu, lai saprastu, kādu mantojumu esam saņēmuši, un šajā darbā mums talkā nāk rīdzinieki, kuriem ir modernākas tehnoloģijas, lai apsektu piestātņu sienas un grunti. Esam pārliecinājušies, ka arī ar šo saimniecību viss nav īsti kārtībā, jo ir sarūsējušas rievienas, iebrukušas piestātņu virsmas, vārdu sakot, varētu vēlēties labāku situāciju.

Pašlaik dažādos Ventspils ostas projektos Eiropas finansējums ir 33 miljonu eiro apmērā. Tiek būvētas trīs industriālās ēkas, un mana pārliecība ir, ka šādi parki būtu būvējami lēti, lai ieguldījumi atmaksātos, bet reāli tagad tas tiek darīts dārgi, tāpēc pat nomniekus šīm ēkām ir grūti atrast.

Ja izvērtējam ostas saimniecības kopējo ainu, tad ļoti skaidri iezīmējas tendence – nepieciešams valsts atbalsts, un tas nav attiecināms tikai uz Ventspils brīvostu vien. Pirms gadiem divdesmit tieši tā – ar milzīgu valsts finansiālo un politisko atbalstu – tika attīstītas Krievijas ostas. Šodien pats aktuālākais jautājums ir, kā valsts redz ostu attīstību nākotnē, kādas būs kravas, kā tiks radīta pievienotā vērtība, vai tās būs Latvijā generētas kravas vai Eiropā ražota



prece? Tāpat ļoti svarīgi strādāt ar Baltkrieviju, jo ir skaidrs, ja šodien neko nedarīsim un neinvestēsim nākotnes projektos, bet tikai uzturēsim veco infrastruktūru, tad ostu attīstība ies uz nekuriem.

– Attiecībā uz kravām nākotnē Latvijai vajadzētu reāli novērtēt savas iespējas.

– Ārvalstu speciālisti un analītiķi pēta ostu iespējas un piedāvātos pakalpojumus, tai skaitā arī Latvijas piedāvājumu, arī mēs pētām Baltijas jūras reģiona ostu darbību, un tas ir normāls process, jo ir svarīgi zināt, kādā veidā un kāpēc kravas iet vienu vai citu ceļu, kādas kravas varētu mainīt ierasto transportēšanas koridoru, kā politiskie procesi var ietekmēt kravu plūsmu, kāda ir dzelzceļa kapacitāte, kāpēc netiek apstiprinātas kravas kādā virzienā un tā tālāk. Šajos pētījumos par Ventspils ostu ir atzinums, ka tā nestrādā ar multifunkcionālām kravām, bet sēž uz dažām pamatkravām, tāpēc osta ir viegli ievainojama. Piemēram, mūsu graudu terminālis strādā ar triju veidu kravām, Klaipēda ar piecpadsmit, bet Liepāja ar trīdesmit. Ir svarīgi maksimāli ātri laist cauri nelielas kravas un visu laiku būt procesā. Ja viena krava pazūd, tās vietā nāk cita, process neapstājas, un tas veido kravu apgrozījumu, bet, pazūdot lielajām kravām, kā tas tagad ir noticis

ar oglēm, ir ļoti augsta ostas ievainojamība. Esmu paudis diezgan nepopulāru viedokli, ka tik daudz nepriecājos par lielajiem *panamax* kuģiem, bet priecājos par piectūkstošniekiem vai desmittūkstošniekiem, jo tie ir kuģi, kas nodrošinās noteiktu kravu plūsmu gadījumā, ja kāda iemesla dēļ pazustu lielle *panamax* kuģi. Ja runājam par oglēm, tad visi zināja, ka Krievija savu politiku īsteno un Ventspils zaudēs ogles, tomēr nezin uz ko vēl cerēja. Jā, mēs par saviem klientiem domājam un cenšamies nodrošināt augstākā līmeņa servisu, tomēr ar to vien nevaram nostāties pretī politiskiem lēmumiem. Kad savulaik vēl strādāju Rīgas ostā, nācās būt kādā starptautiskā konferencē Amsterdamā. Toreiz bija barga ziema, Rīgas jūras līcis bija aizsalis, un man nepārtraukti skanēja zvani, jo mēs centāmies risināt jautājumu, kā varētu palīdzēt iesaļušajiem kuģiem, vai tiem nesāk pietrūkt pārtikas krājumu, vai uz kāda no kuģiem nav bīstamā krava, ko steidzamā kārtā vajadzētu nogādāt ostā. Krievijas kolēģi sekoja manām aktivitātēm, visbeidzot nenocietās un jautāja, ko es tā ņemos. Rādīju viņiem aerofoto ar kuģiem ledū. Viņi jautāja, cik ilgi tie kuģi tur stāv, saku, ka jau vienpadsmit dienas, bet Krievijas kolēģi tikai nosmēja, ka viņiem pat vasaras

▶▶▶ 22. lpp.

►►► 21. lpp.

laikā kuģi divas trīs nedēļas gaida uz ostu, ko jūs tur ņematies vienpadsmit dienu dēļ!

– Svarīga taču ir attieksme pret klientu.

– Un mēs to vienmēr uzsveram, tāpēc arī ļoti liela Krievijas uzņēmēju daļa vēl tagad vēlētos stādāt ar Latvijas ostām, bet Krievijai ir tikai noteiktas kravu grupas, kas drīkst nākt pie mums. Ventspils osta ir pazaudējusi divas svarīgas kravu grupas – ogles un kālija sāli, tāpēc paldies tiem ostas uzņēmējiem, kuri cenšas atrast jaunas kravas un atvest tās uz Ventspili. Kālija sāli Ventspils varēja noturēt, bet to neizdarīja tuvredzīgu lēmumu un privātu ambīciju dēļ, bet Klaipēda tagad krauj aptuveni piecpadsmit miljonus tonnu gadā, un tā ir krava, ko varēja kraut Ventspili. Baltkrievijas uzņēmēji man teica, ka viņiem ļoti patiktu strādāt ar Latviju, ar Ventspili, ka viņi labprāt to arī darītu, bet nevar saviem kravu īpašniekiem pamatot, ka šis virziens ir vislabākais un ērtākais, ja tas ir arī visdārgākais, ja pakalpojumu par vienu miljonu eiro lētāk piedāvā cita osta, un tas ir dzelzceļa tarifu jautājums. Latvijā ļoti nopietni ir jāstrādā pie ostu stratēģiskās attīstības, un tas ir neatliekamais darbs – tūlīt un tagad.

– Vai četrdesmit viens kravu krituma procents pirmajā pusgadā jums neuzdzen depresiju?

– Svarīgi ir izvērtēt, kā veidojies šis procents. Jā, stratēģiskās kravas ir kritušas, bet tas, ka pārējām kravām nav bijis kritums, vieš optimismu. Kad amatpersonas ļoti emocionāli raugās uz Ventspils ostas kravu kritumu, es jautāju: ko jūs, pārņemot vadību Ventspils ostā, būtu darījuši savādāk? Vai decembrī jums bija kaut vismazākā ilūzija, ka mums varētu izdoties noturēt Krievijas ogļu kravas? Tas taču nav atkarīgs no mums, ostas pārvalde jau kravas nekrauj, bet uzņēmēji var strādāt tikai ar to, kas šurp atnāk. Mēs nevaram stāties pretī kaimiņvalsts politiskajiem lēmumiem, tāpēc tagad viens no svarīgākajiem ir jautājums, kā mēs strādāsim ar Baltkrievijas uzņēmējiem, bet tam ir vajadzīgs valsts atbalsts, jo Baltkrievija uz Latviju skatās kā uz Rietumu virzienu, un

mūsu uzdevums ir viņu interesi noturēt. Svarīgi izveidot Latvijas pārstāvniecības stratēģiski svarīgās valstīs. Domāju, ka sadalīšanās pa ostām nākotnē vairs nebūs iespējama, jo, piemēram, Baltkrievijas "Lielajam akmenim" ir svarīgi piedāvāt kravu transportēšanu Rietumu virzienā, nevis tikai uz kādu no mūsu ostām, un tad jau attiecīgi krava strukturēsies tajā vai citā Latvijas ostā. Viena loka izveidošana ir tikai laika jautājums.

– Un tomēr, vienas valsts trīs ostas, kurās paredzama pārvaldības reforma, ir tik atšķirīgas: atrašanās vieta, tradīcijas, vēsture, iespējas, un tas viss ir jāņem vērā.

– Jaunajam ostu pārvaldības modelim vajadzētu būt demokrātiskam. Jau tagad Rīgas ostas un Ventspils ostas valdē strādā tikai valsts pilnvarnieki, tāpēc tā ir valsts dominante, un valsts cenšas skaidrot, kā nākotnē strādās šis pārvaldības modelis, kā to labāk realizēt. Pēc būtības jau mainās tikai pats pārvaldības modelis, bet ostas funkcijas paliek iepriekšējās. Lēmumu pieņemšanā svarīgi ir uzklaut pašvaldības viedokli, tāpēc būtu labi, ja ostas valdes darbā piedalītos arī pašvaldības pārstāvji, jo neziņa rada nepareizus viedokļus un lieku satraukumu. Tas pats attiecas arī uz uzņēmējiem. Liepājā pašlaik ir viens no demokrātiskākajiem pārvaldības modeļiem, bet jautājums, vai tieši tādu modeli varētu pārcelt uz Ventspili? Diezin vai, jo šeit ir pavisam cita situācija, kas arī te ir vēsturiski veidojusies. Lai te neizveidotos kašķu mākonis, Ventspils ostas stīvidoriem liku priekšā veidot asociāciju, kas pārstāvētu uzņēmēju intereses. Pie sarunu galda vēlos redzēt spēcīgu sarunu partneri, kurš nāk ar savu viedokli, ar savām

prasībām un savām pamatotajām vajadzībām. Kā ostas pārvaldniekam man visi stīvidori ir vienlīdzīgi, tāpēc neesmu gatavs iesaistīties ķīdās, bet gan risināt konstruktīvas sarunas. Es ostas uzņēmējus nosacīti dalītu divās grupās – darītāji un nogaidītāji, kuri vēl joprojām nesaprot, ka pēdējais laiks mainīties un domāt par jaunām iespējām.

– Divaini, ka cilvēki, kuri ir biznesā, nespēj mainīties un pieņemt lēmumus.

– Arī mēs viņiem jautājam, kur ir problēma. Un viena no tām, par ko runāja uzņēmēji, ir milzīgā birokrātija, piemēram, ļoti smagais process vides atļauju saņemšanai, kam nepieciešami trīs un vēl vairāk mēneši, taču kravas tik ilgi nevar gaidīt. Uzņēmējiem ir jātērē laiks un nauda atļaujas saņemšanai, un arī tad vēl nav garantijas, ka atļauju viņi saņems, tāpēc uzņēmējs atmet ar roku un nemaz nemēģina iet šo birokrātijas ceļu.

UZZIŅAI

ASV Ārvalstu aktīvu kontroles biroja sankciju rezultātā Ministru kabinets pieņēma lēmumu izveidot AS "Ventas osta", kas ar laiku pārņemtu Ventspils brīvostas pārvaldes funkcijas. Ventspils brīvostas valde un pārvalde sadarībā ar AS "Ventas osta" dara visu, lai pārmaiņu process nekādā veidā neapgrūtinātu ostas uzņēmumu darbību. Par visām izmaiņām uzņēmēji tiks laikus informēti.

– Jūs te, Ventspils brīvostas pārvaldē, jūtaties kā ugunsdzēsējs vai kā maratona dalībnieks?

– Vienmēr esmu bijis gargabalnieks, jo ugunsdzēsējs, lai gan dara cildenu darbu, tomēr aiz sevis atstāj pelnus, es aiz sevis gribu atstāt padarītu darbu, un par to esmu atbildīgs.

Anita Freiberga

UZZIŅAI

Kravu apgrozījumu ostā Ventspils brīvostas pārvalde ietekmēt nevar, jo ar to nodarbojas ostā strādājošie privātie uzņēmumi. Ventspils brīvostas pārvaldnieks Andris Purmalis pauž cerību, ka jaunajos apstākļos ostas termināli aktīvāk strādās kravu piesaistē un būs gatavi elastīgākai cenu pārskatīšanai, lai pielāgotos tirgus konjunktūrai un sīvajai konkurencei.

P.S. Ventspils brīvostas pārvaldniekam diemžēl nav izveidojušas īpaši labas attiecības ar ostas kapteiņdienesta speciālistiem, jo viņi nav pārliecināti, ka Andris Purmalis ir piemērots savam amatam, jo šajā amatā iecelts bez konkursa, viņam nav atbilstošas jūrmniecības izglītības un viņš nemēdz uzklaut profesionāļus, bet par šo problēmu nākamajā žurnāla numurā.■

Liepāja vienmēr ir gatava jēgpilnām pārmaiņām

Latvijas ostās kravu apgrozījums 2020. gada pirmajā pusgadā samazinājās teju par 30%, bet Liepājas ostā tas sasniedza 1,6 miljonus tonnu, kas bija par 16,3% mazāk nekā gadu iepriekš. Neviens ar šādu situāciju nav īsti mierā, taču viss ir jāskata un jāvērtē kopsakarībās. Tomēr vēl daudz lielāku satraukumu nekā kravu apjoma samazināšanās Liepājā ir izraisījušas Satiksmes ministrijas rosinātās pārmaiņas, kad Liepājas SEZ pārvaldīšanai tiktu izveidota valsts kapitālsabiedrība.

Nemot vērā ostas darbības ietekmi uz pašvaldību, kā arī pašvaldībai piederošo īpašumu skaitu, kuri jau šobrīd ir nodoti ostu pārvaldēm pārvaldīšanai, gan Likumā par ostām, gan Liepājas SEZ likumā paredzēts, ka kapitālsabiedrībā, kas veic ostas pārvaldes funkcijas, arī pašvaldībai varētu būt tiesības iegūt akcijas ar nosacījumu, ka valstij paliek ne mazāk kā divas trešdaļas akciju.

Koalīcijas partiju pārstāvji vienojās pārveidot Rīgas un Ventspils ostas par kapitālsabiedrībām, bet par Liepājas ostas likteni koalīcijas partneriem nav vienprātības. Trīs no pieciem partneriem – premjera pārstāvētā "Jaunā Vienotība", Nacionālā apvienība un arī partija "KPV LV" uzskata, ka Liepājas speciālajai ekonomiskajai zonai (LSEZ) jā saglabā līdzšinējais statuss.

13. jūnijā vienas dienas darba vizītē Liepājā ieradās ekonomikas ministrs Jānis Vitenbergs, kas viņam bija pirmā reģionālā vizīte ministra amatā, iepazīstot ekonomisko situāciju ārpus Rīgas. Ministrs atzina, ka Liepāja izraudzīta vairāku iemeslu dēļ, bet svarīgākais ir apzināt, kā darbojas Liepājas speciālā ekonomiskā zona, tās kapitālsabiedrības un kā veidojusies un attīstījusies uzņēmējdarbības vide Satiksmes ministrijas virzītā ostas pārvaldības modeļa kontekstā. Ekonomikas ministrs atzinīgi novērtēja Liepājas uzņēmējdarbības vidi kopumā: "Liepāja ir labs paraugs visai Latvijai, kā strādāt un attīstīties, kad zaudēts vadošais rūpniecības flagmanis pilsētā – "Liepājas metalurģis", kas deva ievērojamu skaitu darba vietu liepājniekiem. Situācija



ir attīstījusies veiksmīgi. Viena lieļa uzņēmuma vietā radušies daudzi mazāki, taču kopējā situācija ir laba. Tas, kas pēdējos gados ir noticis ar Liepājas uzņēmējdarbības vidi un rūpniecību, ir tikai apsveicami."

Arī premjerministrs Krišjānis Kariņš atzina, ka viņa politiskā partija "Jaunā Vienotība" uzskata, ka Liepājā nav novērotas grūtības ar pārvaldību, kādas ir Rīgā un Ventspilī, tāpēc reformu vajadzētu sākt tikai ar Rīgas un Ventspils ostām, Nacionālā apvienība norādīja, ka ar Liepāju nevajadzētu steigties un censties labot lietas, kas šobrīd strādā labi, SEZ darbojas atšķirīgi no Rīgas un Ventspils brīvostām, un Liepājā SEZ ir viens no pilsētas attīstību virzošajiem spēkiem. Finanšu ministrijas parlamentārais sekretārs Atis Zakatistovs informēja, ka viņa pārstāvētā partija "KPV LV" uzskata, ka Liepājas

SEZ jā saglabā pašreizējais statuss, bet vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Juris Pūce ("Attīstībai/Par!") pauda, ka viņa politiskais spēks neiebilst pret Liepājas SEZ pārveidošanu par kapitālsabiedrību. "Nav neviena racionāla argumenta, kāpēc Liepājas speciālā ekonomiskā zona, kuras bilance un darbības modelis ne ar ko neatšķiras no Ventspils brīvostas bilances un modeļa, netiktu attiecīgi pārvaldīts atbilstoši OECD rekomendācijām," sacīja Pūce.

To, ka Liepāju nav pamata nostādīt īpašā izņēmuma stāvoklī, uzsver arī ostu pārvaldības reformas iniciators un virzītājs satiksmes ministrs Tālis Linkaits, kura pārstāvētās Jaunās konservatīvās partijas (JKP) viedoklis koalīcijā tomēr ir palicis mazākumā. Satiksmes ministrs cer koalīcijas partnerus vēl pārliecināt un paredz,

►►► 24. lpp.

►►► 23. lpp.

ka jaunā ostu pārvaldības likuma virzība uz Saeimu, lai gan atlikta, jo iepriekš bija plānots likumprojektu uz Saeimu virzīt līdz jūnija beigām, tomēr notiks.

T. Linkaits: "Mēs nemainām neko ne nodokļu regulējumos, ne savstarpējās sadarbības regulējumos attiecībā uz industriālo zonu. Resursu, ko izmantot industriālo zonu attīstībai, pašlaik kļūst mazāk, piedzīvojot kravu kritumu ostās. Visās trijās ostās stratēģiskai infrastruktūrai jābūt valsts īpašumā. Pārējais – kurā brīdī osta ko ieguvusi, jāskatās, kuru mantu ieguldām, kuru ne."

Liepājas domes priekšsēdētājs Jānis Vilnītis vēl februāra beigās solīja, ka darīs visu, lai tas nenotiktu, tas būtu vissliktākais scenārijs, jo tad Rīgā visu lemtu par Liepāju.



Jānis Vilnītis.

"Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldības modeļa maiņa nav nepieciešama, bet Satiksmes ministrijas iniciētās izmaiņas es saskatu politisku uzstādījumu," iecerētās pārmaiņas komentēja Vilnītis. "Mēs visi cerējam, ka pārvaldības modeļa maiņas izvērtēšana tiešām būs nopietna. Liepājas SEZ gadījumā ir piedāvāts likumprojekts, bet šis izvērtējums līdz galam nav noticis. Pašlaik Liepājas osta joprojām ir pašvaldības kontrolē un valsts un uzņēmēji piedalās pārvaldībā. Mēs nevēlamies labi strādājošu sistēmu sabojāt, bet pāriet uz kapitālsabiedrību, kas ir vērsta uz peļņu, radot riskus uzņēmējiem izmaksu pieaugumā un iekšējā konkurencē, manuprāt, ir ļoti nepārdomāti. Ostu modeļa maiņai ir daudzi vēl neizvērtēti riski."

Esam izveidojuši modeli, kas maksimāli atbilst OECD prasībām

LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš: "LSEZ valdei ir savas redzējums par to, kas padarīts, un viens no būtiskiem aspektiem ir tas, ka LSEZ ir apstiprināts darbības plāns līdz 2035. gadam, kad atbilstoši Eiropas direktīvas prasībām spēku zaudē speciālo brīvo ekonomisko zonu un brīvostu statuss. Lai gan osta ir aktīva un stratēģiski svarīga brīvās ekonomiskās zonas sastāvdaļa, tomēr mēs, domājot par attīstības stratēģiju, skatījām šo jautājumu daudz plašāk, nekā tikai ostas attīstība, jo uz ostu attiecas tikai viens no šī apjomīgā dokumenta punktiem. Attīstības plānu atbilstoši Likumam par ostām apstiprināja Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome, kuru vada Ministru prezidents, un tas vēlreiz apliecina, ka arī tagad valsts uzmanīgi seko mūsu darbībai un ir atbalstījusi nākamo piecpadsmit gadu attīstības modeli. Strādājot pie attīstības stratēģijas, izgājām pilnu procedūru, tai skaitā veicām ietekmes uz vidi novērtējumu, notika projekta publiskā apspriešana, kuras laikā uzklusījām sabiedrības viedokli un intereses, kas bija īpaši vērtīgi, jo pilsētnieki aktīvi iesaistījās apspriešanā un tās laikā pa īstam saprata, ka viņi tiešām tiek uzklusēti, ka LSEZ darbība un attīstības stratēģija dod un arī turpmāk dos labumu pilsētai, tāpat katram liepājniekam. Liepājnieki vispār ļoti aizdomīgi raugās uz jauniem projektiem, ilgi domā, kā vērtēt to vai citu procesu, bet, kad tie kaut ko ir akceptējuši, tad par šo lietu arī krīt un ceļas. Grozies kā gribi, mēs varam runāt par biznesa projektiem



Jānis Lapiņš.

un radīt biznesam labvēlīgu vidi un apstākļus, bet pirmkārt jāpatur prātā tas, ka bizness savu darbību izvērs pilsētā, tāpēc jāievēro veselīgas līdzsastāvēšanas principi.

Nav pārspīlēti teikts, ka lieliski apzināmies, ka esam izveidojuši spēcīgu un darboties spējīgu mehānismu, kas sevi ir apliecinājis darbā, tāpēc tagad, kad dienas kārtībā ir lielo ostu pārvaldības maiņas projekts, un tas tiek attiecināts arī uz LSEZ, kam tomēr ir citāds darbības modelis nekā Rīgas brīvostai un Ventspils brīvostai, esam pamatoti satraukti un izmantojam katru iespēju, lai ne tikai publiski paustu savu viedokli, bet arī ar faktiem pierādītu, ka uz mums nevajadzētu attiecināt līdz galam neizstrādātu un ar mums neizdiskutētu projektu pārvaldības sistēmas maiņu. Ļoti ceram, ka mūsu viedokli ne tikai izdzirdēs, bet arī saklausīs un sapratis. LSEZ divdesmit divu gadu darba pamatā no pirmās dienas ir bijis ierakstīts viens mērķis – attīstīt un veicināt uzņēmējdarbības vidi, nodrošināt kravu pārvadājumu un pasažieru plūsmu caur Liepāju. Šāds Liepājas redzējums ir vērtējams un skatāms daudz plašāk: tas dod ieguldījumu reģiona attīstībā, ir svarīgs Latvijas mērogā un spēlē savu lomu arī Eiropas ietvarā, jo esam TNT tīklā iekļauta osta, kur katram loģistikas ķēdes posmam ir sava nozīme, un tāda, protams, ir arī mums. Nevar noliegt, ka mūsu darbībā ir bijušas veiksmes un arī neveiksmes, tomēr paveikto darbu saraksts ir garš. Ja arī turpmāk nekas nemainītos Eiropas fondu finansēšanas modelī, tad Liepāja vēl labu laiku būtu klasiska vieta, kur realizēt kohēzijas filozofiju, jo šeit ilgstoši ir bijusi slēgta teritorija, kas daudz gadu garumā īstenotās politiskās un nesaimnieciskās darbības rezultātā kļuvusi par degradētu teritoriju. Tagad jau divdesmit divus gadus notiek tās transformācija, un šis process turpināsies vēl daudzus gadus, jo mērogs ir liels, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas teritorija aizņem 3979 hektārus jeb aptuveni 65% no Liepājas pilsētas teritorijas.

Vairākos plānošanas periodos, zinot uzņēmēju vajadzības un profesionāli noformējot dokumentus, lai viss būtu nepārprotams un caurskatāms arī Eiropas nodokļu maksātājiem, kas

veido Kohēzijas politiku, kā arī, lai Eiropas Komisija saprot šo projektu būtību, esam spējuši piesaistīt Eiropas fondu finansējumu. Ir jautājums, vai šādus projektus varētu realizēt un piesaistīt finansējumu, ja būtu cits pārvaldības modelis? Atbildes uz šo jautājumu nav, tāpēc tagad arī būtu svarīgi izpētīt šo jautājumu, lai zinātu, kādas pēc ostu pārvaldības modeļa maiņas varētu būt konsekvences.

Ne vienmēr viss uz priekšu ir virzījies tik raiti, kā varētu vēlēties, bet vienmēr ir bijis skaidrs redzējums, ko vēlamies sasniegt, jo apzinājāmies, ka nevar ostu, pilsētu un uzņēmējdarbību plānot atrauti, ir nepieciešams vienots redzējums. Tagad tas dod rezultātus un tiek novērtēts, jo finālā ieguvēja nav tikai Liepāja, uz Latviju atnāk investīcijas, kas dod ieguldījumu valsts budžetā.”

Katrai vietai ir sava specifika

Protams, to, ka varētu vēlēties lielāku kravu apjomu, atzīst arī LSEZ pārvaldnieks, bet viņš arī uzsver: ir jāsaprot, ka katrai vietai ir sava specifika.

Jānis Lapiņš: “2012. gads Liepājas ostai bija veiksmes gads, kad bija pirmais lielākais kravu pieaugums, kam pamatā bija “Liepājas metalurga” produkcija, ko pārkrāva ostā. Taču tirgū mēdz būt kāpumi un kritumi, kas ir jāpārdzīvo un jāspēj atrast jauna pieeja arī pēc krīzēm un politisko lēmumu sekām. Sešu gadu laikā, kopš “Liepājas metalurģ” pārtraucis darbību, pilsēta ar vairākiem maziem biznesa uzņēmumiem ir spējusi aizpildīt radušos vakuumu. Esam izklūvuši no krīzes, uzņēmēji novērtējuši iespējas, ko dod LSEZ, un, piemēram, iegādājas šeit zemi biznesa attīstībai, tāpēc var teikt, ka atmaksājas tālredzīga politika, iepriekš paveiktais darbs un investīcijas.

Bankas, ar kurām strādājam, topošā pārvaldības modeļa sakarā vērsušas uzmanību uz to, ka aizdevušas naudu savam partnerim, Liepājas speciālajai ekonomiskajai zonai, pamatojoties uz partnera biznesa plānu un ilgtermiņa attīstības redzējumu. Tā kā visi ir ilgtermiņa aizdevumi,



Liepājas domes sēdē tiek apspriesta Satiksmes ministrijas iecere pārveidot LSEZ par kapitālsabiedrību.

bankas, pamatojoties uz mūsu naudas plūsmu, ir plānojušas naudas plūsmu arī savā pusē. Tas ir ļoti nopietns jautājums, ar kuru mums tagad nākas nodarboties, jo pagaidām neviens – ne Satiksmes ministrija un valdība, ne bankas, ne mēs paši nevaram droši zināt un apgalvot, ka pārvaldības modeļa maiņa neko nemainīs arī kreditēšanas jomā. Katra pārmaiņa nes sev līdzi konsekvences, vai tās būtu finanšu, juridiskas vai arī emocionālas. Kā cilvēki to uztvers un reaģēs, no tā lielā mērā būs atkarīga tālākā darbība. Ja es varētu dot vienu atbildi, es tādu dotu, bet šādas atbildes man nav.”

Liepājā uzņēmējdarbība nolikta uz pauzes

Vislielākās bažas par iespējamām pārmaiņām ostu pārvaldības modeli pauž uzņēmēji, kuri savu viedokli neslēpj, ne diskutējot Liepājas domes ārkārtas sēdē, ne arī izmantojot citas iespējas publiski paust savu viedokli. Signāls tam, ka uzņēmēji ar neuzticību raugās uz valdības centieniem pārņemt lielās ostas, ir uzņēmums “UPB”, kas attīstīta jaunus un inovatīvus produktus, investē ražošanu, biroja telpu paplašināšanā un tehnoloģiju modernizācijā un šobrīd tieši šo neskaidrību dēļ ietur pauzi investīciju projektiem.

Uldis Sesks uzskata, lai pilnvērtīgi lemtu par LSEZ pārveidi no iestādes par kapitālsabiedrību, ir jāizvērtē jaunās kapitālsabiedrības biznesa plāns, bet valstij tāda nav.

Liepājas SEZ SIA “Terrabalt” valdes loceklis Āris Ozoliņš: “Jaunais



Uldis Sesks.



Āris Ozoliņš.

modelis paredz, ka Liepājas SEZ pārvalde pārtop par kapitālsabiedrību, kas piederēs valstij un kuras pamatuzdevums būs pelnīt naudu. Tas ir nepareizi, jo SEZ pārvaldes uzdevums ir radīt apstākļus komersantiem, sakārtot infrastruktūru un piesaistīt investīcijas, lai tie uzņēmumi, kas strādā SEZ un ostā, veidotu jaunas darba vietas, pārkrautu kravas un attīstītos.”

Uzņēmējs Juris Burņevskis, kurš ievēlēts Liepājas SEZ valdē no uzņēmēju vidus, pārstāvēt vairākus

▶▶▶ 26. lpp.

►►► 25. lpp.

uzņēmumus, pauda bažas par Satiksmes ministrijas virzīto likumprojektu: "Liepājas ostā ir krasi atšķirīga situācija, salīdzinot ar Ventspili un Rīgu, kur infrastruktūra pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas veidota tā, lai uzņēmumi varētu attīstīt darbību ostās. Liepājā bija pilnīgs krahs, nebija nekādas infrastruktūras, un uzņēmēji te radīja vidi paši par saviem līdzekļiem. Pārvaldības modelim jāpaliek tādā, kāds tas ir tagad, kad LSEZ valdē pie viena galda sēž un stratēģiski svarīgus jautājumus lemj uzņēmēji, pašvaldība un valsts. Nevar būt tā, ka valsts pārņem visu un vēlas viena pati visu pārvaldīt."

Neizpratni par to, kāpēc šādi riski jārada un jāmaina skaidri spēles noteikumi investoriem tieši pandēmijas laikā, kad ekonomiskā situācija jau tā ir sarežģīta, pauž Liepājas domes



Juris Burņevskis.

priekšsēdētāja vietnieks stratēģiskās plānošanas jautājumos Uldis Sesks: "LSEZ valdē strādā trīs augstākās lēmējvaras pārstāvji – Satiksmes, Ekonomikas un Finanšu ministrijas valsts sekretāri vai viņu vietnieki, – kur nu vēl augstāk var pārstāvēt valsti! – plus trīs uzņēmēju pārstāvji, kuri vienmēr ir par to, lai notiktu tālāka attīstība. Šajā brīdī, kad mums ir liels mērķis un izaicinājums – attīrīt no piesārņojuma un sakārtot uzņēmējdarbību "Liepājas metalurga" 120 hektāru plašo teritoriju, radīt 1000 vai 2000 darba vietu, mums tiek likti sprunguļi riteņos. Nesaprotu, kam tas var būt izdevīgi!"

Lauksaimnieks Edgars Putra: "Nesmu ne vienā, ne otrā pusē, bet vēlos jautāt ministram Linkaitam:

UZZIŅAI

Liepājas SEZ teritorijā darbojas 43 LSEZ kapitālsabiedrības, aptuveni puse ir ražošanas uzņēmumi, pārējie ostas un loģistikas uzņēmumi. 2500 darba vietu ar augstāku atalgojumu nekā vidēji valstī. Valsts budžetā 2019. gadā pārskaitīti nodokļi 31,9 miljoni eiro, 2018. gadā – 28,6 miljoni eiro. No 1997. līdz 2019. gadam LSEZ kapitālsabiedrības modernās tehnoloģijās un būvniecībā investējušas aptuveni 319,1 miljonu eiro.

sakiet, lūdzu, ko es kā lauksaimnieks, kas ik gadu uz Liepājas ostu atved astoņus līdz desmit tūkstošus tonnu graudu, iegūšu no Liepājas ostas pārvaldības reformas? Vai un kas man un citiem lauksaimniekiem uzlabosies? Caur Liepājas ostu tiek pārkrauti 60% graudu, pakalpojums tagad ir labs, kā valsts iedomājas to vēl vairāk uzlabot?"

LSEZ saņem uzslavas no Stokholmas

SEB bankas valdes loceklis Arnis Škapars: "SEB banka līdzfinansē lielākos LSEZ projektus, kuru ekonomiskais mērķis ir stiprināt Liepājas ostas konkurētspēju. SEB Latvijas filiāle piedalās šādos projektos, bet jāsaprot, ka visi lielie lēmumi, tai skaitā arī par kredītu piešķiršanu LSEZ, tiek pieņemti Stokholmā, un tur ļoti nopietni tiek caurskatīti visi par un pret, pirms uzņemties risku un piedalīties šādos projektos. Attiecībā uz LSEZ bija atzinums, ka LSEZ ir uzskatāma par drošu partneri, jo uzņēmumā ir laba pārvaldība un kārtība, ir uzcelta augsta korporatīvās pārvaldības latiņa, kā arī vērojama

UZZIŅAI

SEB banka 2018. gadā piešķīra Liepājas speciālajai ekonomiskajai zonai ilgtermiņa aizdevumu 11,8 miljonus eiro. Finansējums tiek ieguldīts Liepājas brīvostas infrastruktūras pilnveidošanā. Ar bankas piešķirtajiem līdzekļiem tiek līdzfinansēti vairāki Eiropas Savienības fondu projekti, kuru mērķis ir Liepājas brīvostas baseina hidrotehnisko aizsargbūvju atjaunošana un kuģu ceļa padziļināšana, kā arī Karostas hidrotehnisko būvju atjaunošana un Ziemeļu vārtu atvēršana kuģu kustībai.



Arnis Škapars.

pozitīva attīstības dinamika. Ja te nebūtu attīstīta rūpniecība, kur ir augsta pievienotā vērtība, tad ir liela varbūtība, ka bankas būtu daudz konservatīvākas kredītēšanas jomā. Ir svarīga naudas plūsma, ko ģenerē SEZ, nevis osta, un šī plūsma ir bijusi ar pozitīvu zīmi. Banka redz LSEZ kā reģiona attīstības centru, bet ir skaidrs – ja te nebūtu attīstīta ražošana, tad kredītēšana būtu apgrūtināta. Ne pārāk bieži no Stokholmas saņemam uzslavas, bet LSEZ gadījumā tā tas ir, jo LSEZ tiek vērtēta kā viens ļoti labs korporatīvās pārvaldības modelis, un te nav runa par personālijām, bet gan par to, ka stratēģija ir nodalīta no izpildvaras, ir izveidots sadarbības instruments starp valsts, pašvaldības un uzņēmēju interesēm, un šis process ir caurspīdīgs. Liepāja ir savādāks veidojums. tā līdzīgi kā Pērnavas osta nestrādā pēc Tallinas ostas parauga, bet ir reģionālās attīstības centrs, tāpat arī Liepājas osta nav līdzīga pārējām lielajām ostām un arī ir uzskatāma par reģiona attīstības centru. Tāpēc ļoti ceru, ka reformējot netiks sabojāta labā prakse un netiks pazemināta tā latiņa, kas uzcelta LSEZ korporatīvās pārvaldības modelī."

Starp citu, Ministru prezidents Krišjānis Kariņš bija patīkami pārsteigts par LSEZ darbības par pārvaldības augsto novērtējumu, ko izteikusi SEB banka, jo tas esot spēcīgs arguments tieši tāpēc, ka nāk no starptautiskajiem kreditoriem un nav pašvaldības amatpersonu vai vietējo uzņēmēju vērtējums.

Valstij vajadzētu pārvērtēt prioritātes

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes sēdē Liepājas SEZ pirmais vadītājs, tagad uzņēmējs



Uldis Pīlens pauda savu viedokli un uzdeva jautājumus, uz kuriem līdz šim nevienam nav papūlējis sniegt atbildes. "1996. un 1997. gadā biju LSEZ likumprojekta izstrādes grupā, un no tā laika premjerministra Andra Šķēles puses bija milzīgs spiediens veidot kapitālsabiedrību. Šis spiediens bija daudz lielāks nekā tagad, bet toreiz gājām uz Saeimu, runājām ar visām frakcijām, tai skaitā arī ar opozīcijas partijām, un pretēji valdības gribai panācām, ka tiek izveidots tāds Liepājas speciālās zonas likums, kāds vēl šodien darbojas un sevi ir attaisnojis. Izveidojot LSEZ, pirmais no darbiem bija apvienot ostu un industriālo sektoru, sabalansēt uzņēmēju, pašvaldības un valsts intereses. Tā kā diskusijas par pārvaldības modeļa maiņu vēl turpināsies, Satiksmes ministrijai un likuma grozījuma autoriem vēlos uzdot jautājumus, kuri pagaidām ir palikuši bez atbildes.

Pirmais. Ir 2020. gads, un Covid-19 dēļ radušās sekas un noteiktas prioritātes. Satiksmes ministrs teica, ka jaunā likumprojekta pamatā ir Pasaules Bankas 2012. gada pētījums par Latvijas ostu konkurētspēju. Vai ar tik senu pētījumu, kurā pārsvarā izvērtēta tikai Rīgas un Ventspils ostu darbība, bet Liepāja pieminēta it kā garāmejojot, pietiek, lai to liktu 2020. gada pārmaiņu pamatā?

Otrais. Tiek minēti argumenti, ka Liepājas pārvaldības modelis ir novecojis, kā arī tas, ka pasaulē gandrīz visas ostas strādā kā kapitālsabiedrības. Tiem, kuri nav iedzīlājušies jautājuma būtībā, vēlos teikt, ka reģionā, ko vieno Baltijas jūra, tai skaitā arī Skandināvijas valstīs, ostas ir pašvaldību vai pašvaldību izveidotu vienību kontrolē, tāpēc satiksmes ministra teiktais par kapitālsabiedrībām kā ostu pārvaldības modeli neatbilst patiesībai.

Trešais. Ja visi atzinumi gan par LSEZ pārvaldību, gan uzņēmējdarbību no dažādām institūcijām ir bijuši pozitīvi, tad kura OECD prasība šeit nav ievērota?

Ceturtais. Ko nozīmē uzlabot ostu konkurētspēju, apvienojot resursus? Visos procesos ir sava kārtība. Kravas meklē stivitori, bet izdevīgāku ceļu kravām meklē kravu īpašnieki. Valsts dominē tikai starpvalstu līgumu parakstīšanā. Piemēram, ja ir izdevies atrast Baltkrievijas kravas, kas varētu nākt caur Latvijas ostām, tad mūsu valsts atbildība ir slēgt līgumus, jo pretim stāv Baltkrievijas valsts, bet privātajā sektorā uzņēmēji tirgojas ar uzņēmējiem par izdevīgākajiem noteikumiem. Kā šādā situācijā mūsu valsts iedomājas veidot kādu īpašu stratēģiju? Ja runa būtu par infrastruktūras objektu sakārtošanu, lai valsts kļūtu konkurētspējīgāka pakalpojumu sniegšanā, tad tas būtu loģiski un saprotami.



Padziļināšanas darbi
Liepājas ostā.

Piektais. Ko kapitālsabiedrības kontekstā varētu nozīmēt vienots iepirkums? Nevaru pat iedomāties, kā varētu sarīkot vienotu konkursu triju ostu infrastruktūras projektiem, piedāvājot, lai tie kalpotu mistiskām valsts interesēm? Un nekā konkrēta. Ļoti saprotami ir lokālie infrastruktūras projekti, kas daudz svarīgāki pašvaldību kontekstā, un tā jau ir tā specifika, ka Liepājas osta ir integrēta Liepājas pašvaldības struktūrā un strādā vienotā sistēmā.

Sestais. Ja paredzēts, ka tiek veidotas trīs atsevišķas kapitālsabiedrības, tad kā izpaudīsies šī vienotā politika attiecībā uz Latvijas ostu konkurētspējas palielināšanu? Vai nu tā būs nežēlīga ostu plosīšana, vai arī tiks veidota kāda superstruktūra, kas nav pieminēta nevienā valdības

deklarācijā vai citā politiskā dokumentā un par ko nevienam vēlētājam nav ne vismazākās nojausmas.

Septītais. Ja LSEZ gada budžets ir aptuveni divpadsmit miljoni eiro, vai tad ir vērts tā noņemties ar pārvaldības modeļa maiņu? Īpaši jau tagad, kad darba kārtībā ir Covid-19 ietekme uz ekonomiku un darbības pārstrukturēšana, ko pieprasa Covid-19 izraisītās pārmaiņas. Ja esošajā realitātē tik ļoti koncentrējamies uz valdības deklarāciju, tad kur šajos dokumentos ir rakstīts kaut viens vārds par Covid? Neviena deklarācija nav akmeņi cirsta patiesība. Tagad valdībai, tieši tāpat, kā to dara uzņēmēji, vajadzētu pārvērtēt savas prioritātes, jo runai vajadzētu būt par izdzīvošanu un konkurētspējas noturēšanu, labākajā gadījumā tās palielināšanu, nevis par administratīvām pārmaiņām un centralizētas mašīnērijas izveidi, kas diezgan ātri varētu būt efektīvāka.

Un, visbeidzot, vēl viens aspekts. Valsts kapitālsabiedrības "Latvijas dzelzceļš", lidosta, "AirBaltic" tūlīt valdībai ēdis nost lielu naudu, tāpēc ir jautājums, vai valdībai tik sarežģītā situācijā ir vērts iegūt pretniekos vēl arī trīs lielās pašvaldības, jo osta un pilsēta ir viens veselums? Pietrūkst argumentācijas, kāpēc mazajām ostām ir atstāts brīvprātības princips izvēlēties valsts vai pašvaldības pārvaldības modeli. Un vai tiešām menedžmenta profesionalitāte valsts sektorā šodien ir tik laba, ka valsts jebkurā uzņēmumā var deleģēt augstākā ranga profesionāļus? Ja tā, tad kāpēc valsts vēl arvien privātajā sektorā meklē speciālistus darbam valsts kapitālsabiedrībās? Tas varētu nozīmēt tikai to, ka valsts sektorā nav pietiekama kapacitāte, un kamēr tā tāda nebūs, nevajag iekļauties tajās lietās, kas pašlaik funkcionē pietiekami labi."

Šodien vairāk jāskatās uz priekšu, izvērtējot reālo situāciju tirgū, nevis jāmet skatiens atpakaļ. Jāsaprot, kāds ir tas mūsu līmenis, kas mums būtu jāsasniedz neatkarīgi ne no kā, jāreķinās ar ģeopolitisko situāciju un politiskajiem strāvojumiem, kas ietekmē kāpumus un kritumus, un ļoti būtiski ir ņemt vērā, kā uzņēmēji prognozē dinamiku tirgū. ■

Anita Freiberga

►►► 1. lpp.

Jānis Krastiņš: "No sadarbības viedokļa mums nav atšķirības, vai ostas pārvaldei ir kapitālsabiedrības statuss, tā ir publiski atvasināta persona, aģentūra vai tai ir vēl kāda cita pārvaldības forma, tāpēc neesam šo procesu komentējuši un arī negrasāmies to darīt. Mūsu uzmanības centrā ir visi tie jautājumi, kas saistīti ar kuģošanas drošību, tāpat tas, kas saistīts ar kapteiņdienu un ostas kapteiņa tiesībām un pienākumiem. Piemēram, kas pēc ostu pārvaldības modeļa maiņas notiks ar ostu kapteiņu izdotajiem noteikumiem un kāds būs šo dokumentu juridiskais statuss? Ja lielajās ostās ir pietiekami liela juridiskā kapacitāte, lai sagatavotu noteikumus, un tās lieliski ar šo jautājumu tiks galā, tad mūsu lielākās bažas ir saistītas ar mazo ostu kapteiņiem un to, kā tie tiks galā ar noteikumu izstrādi, jo mazajām ostām visdrīzāk pietrūks juridiskās kapacitātes. Tieši tāpēc arī rodas pamatots jautājums, vai mēs kaut ko nezaudēsim no kuģošanas drošības aspekta. Diskusijās ar Satiksmes ministriju esam vienojušies, ka pirms noteikumu publicēšanas tie vispirms jāsaskaņo ar Jūras administrāciju. Valsts vides dienestu un, iespējams, arī ar vēl kādu institūciju.

Otrs svarīgākais aspekts jaunā ostu pārvaldības modeļa sakarā ir jautājums par loču pakalpojumiem, jo likumprojekta sākotnējā variantā tika pieļauta iespēja tos nodot ārpalpojuma. Lai gan pasaulē ir dažāda pieeja loču pakalpojumu sniegšanas jautājumam, mēs tomēr sliecamies domāt, ka loču pakalpojumiem vajadzētu palikt ostas pārvaldes pārziņā. Satiksmes ministrijā mūsu viedoklis ir sadzirdēts, un redīgētajā likumprojekta variantā loči paliek ostas pārvaldes amatpersonas.

Kas attiecas uz velkoņu pakalpojumiem, tad, raugoties no mūsu skata punkta, ir svarīgi, lai ostās būtu nepieciešamais velkoņu skaits, tiem būtu pietiekama jauda un tie atbilstu visām drošības normām, bet, patiesību sakot, tas gan vairāk ir ostu kapteiņu jautājums.

Jaunajā likumprojektā mēs pārraugām to sadaļu, kas attiecas uz Jūras administrācijas kompetenci, tāpēc

Satiksmes ministrijā esam iesnieguši arī savus komentārus un skaidrojumus, tāpat diskutējam par strīdīgiem jautājumiem un juridiskām niansēm, jo Jūras administrācija skatās kopumā uz drošības jautājumiem gan valstī, gan ostās un ostu kapteiņdienu.

leskats Latvijas ostu jaunāko laiku vēsturē

Lai labāk izprastu, kā tika veidota Latvijas ostu pārvaldība, ir jāielūkojas jaunāko laiku vēsturē, ar to saprotot divdesmitā gadsimta deviņdesmito gadus, kad pēc Latvijas valsts neatkarības atjaunošanas dzīve visās jomās prasīja pavisam citu redzējumu. Lai gan īpašuma pārņemšana notika strauji, jaunie īpašnieki ne vienmēr īsti zināja, ko tālāk darīt, jo iepriekšējā sistēma jaunajā dzīvē vairs nederēja, un tā bija arī ar Latvijas ostām. Padomju gados visas ostas atradās Latvijas jūras kuģniecības pakļautībā, bet nu šajā ziņā bija kaut kas jāmaina. Deviņdesmito gadu sākumā Kārlis Līcis bija valsts lietu ministrs un uz daudzām lietām, tai skaitā arī uz ostām un biznesu, skatījās nedaudz savādāk nekā tie, kas ostās biznesu taisīja un sita cauri savas intereses. Viņš atradās varas struktūrās, kas noteica, lēma un veidoja valsts stratēģiju, tāpēc ļoti skaidri zina, ka ostas nebija valdības redzeslokā. Kārlis Līcis atceras: "Ekonomikas lietas, tai skaitā arī ostu jautājums, valdības sēdēs skatītas netika. Taču dzīve nepastāvēja, un viss notika, bet diemžēl Latvijas neatkarības pirmajos gados valdība no visa tā bija pārlietu tālu un lielā lūzuma brīdī nebija klāt pie jaunajiem biznesa procesiem.

Radās pirmie biznesmeņi, kuri sāka savu darbību ostās. Jāatzīst, ka 1991. gadā ostas virzījās uz priekšu, pateicoties privātajam biznesam. Tas, ka no baigā krituma ostās sāka pieaugt kravu apjomi, bija tikai privāto uzņēmēju darbības rezultāts, nekādā gadījumā ne valdības, pilsētas vai pat ostas pārvaldes politikas nopelns. Privātie ostinieki rosījās, katrs mēģināja atrast, iekarot un noturēt savu vietu biznesā, un šis process notika ārpus valdības redzes, uzmanības un ietekmes loka. Pārļūkojot Ministru kabineta darba

kārtību, varu teikt, ka līdz 1992. gadam katrā valdības sēdē izskatīja līdz pat 200 jautājumu, taču tur nebija neviena ekonomikas vai jūrlietu jautājuma. Valsts pārvaldes sistēma aizkavējās ar jaunās tirgus ekonomikas regulēšanu, tāpēc sākuma posmā valsts daudz ko zaudēja. Tikai 1992. gada vidū un 1993. gadā valdība pievērsās ekonomiskajiem jautājumiem un aptvēra, ka vēlas regulēt arī procesus ostās. Taču tas nevarēja būt sociālistiskais princips, visu vajadzēja sakārtot ar likumdošanas aktu palīdzību, garantējot uzņēmējdarbībai patīkamu vai vismaz pieņemamu vidi. Tika pieņemts Likums par ostām, izstrādāta nodokļu politika, citi reglamentējoši dokumenti, kas padarīja skaidrākus spēles noteikumus un haotisko attīstību ielika noteiktos rāmjos. Bet pa šo laiku jau bija notikuši daudzi neatgriezeniski procesi, kas atklāja visai nepatīkamu ainu – aptuveni astoņdesmit procenti uzņēmējdarbības, kas veidoja valsts valūtas budžetu, no valsts ietekmes vienkārši jau bija izkrituši. Kas vakar bija mūsu, tagad nemanāmi jau bija kļuvis mans."

Uldis Pētersons bija viens no Satiksmes ministrijas *smagsvariem*. Pēc izglītības jurists, jau astoņdesmito gadu beigās, kā pats saka, nonāca Autotransporta un šoseju ministrijā (tā tolaik sauca Satiksmes ministriju), kur iesākumā strādāja par juridiskās daļas vadītāju, vēlāk par satiksmes ministra Jāņa Janovska vietnieku, bet pēc tam daudzus gadus bija Satiksmes ministrijas valsts sekretārs. Kurš gan vēl labāk par Uldi Pētersonu varētu zināt, kā tika rakstīti likumi un kādas batālijas notika ap šo likumdošanas radīšanas procesu.

Forma bez satura

Atceras Uldis Pētersons: "Forma bez satura. Tā varētu teikt par ostu un ne tikai ostu darbību deviņdesmito gadu sākumā. Vieni kaut ko lēma un domāja, ka pieņemtais tiks pildīts, bet citi tai pašā laikā visam šķaudīja virsū un neko nepildīja. Tā, piemēram, bija pieņemts lēmums, ka ostas par katru pārkrauto tonnu valstij maksās vienu ASV dolāru, bet tas nenotika, jo augstākā līmenī pieņēma lēmumus, ko zemākā līmenī vienkārši ignorēja, savukārt

Jūrniecības departaments nezināja, ko darīt, jo nebija noteikts pārvaldes rāmis, kā šai nozarei jāstrādā. Finanšu ministrijā bija gatavās āmurgalvas, jo ieciklējās, ka var būt tikai budžeta iestāde vai uzņēmums, kas veic pārvaldes funkcijas, bet transporta un jūrniecības nozarē tas nebija iespējams."

Nauda un vara, vai arī stāsts ne par vīstu, ne olu

Tas ir pašsaprotami, ka nauda un vara nav atdalāmi lielumi, un tās abas vieno arī īpatnība, ka nedz vienas, nedz otras parasti nevar būt par daudz. Arī stāsts par Latvijas ostu likuma pieņemšanu būtībā ir stāsts par naudu un varu. Kad Satiksmes ministrija no likvidētās Jūrlietu ministrijas saņēma atpakaļ jūrniecības nozari, šai nozarei joprojām nebija uzrakstīti likumi. Visa darbība notika gandrīz vai pēc džungļu likumiem – izdzīvo stiprākais. Pētersons atceras, ka, lai glābtu situāciju, 1994. gadā 81. panta kārtībā pieņēma Jūras kodeksu, bet ar Ostu likumu tik viegli negāja.

U. Pētersons: "No Jūrlietu ministrijas mēs mantojumā saņēmām vienu šausmīgu un nepabeigtu projektu – Likumu par ostām. Jau Jūrlietu ministrijas laikā bija izveidojušās un samilzušās ārkārtīgas pretrunas starp valsti un pašvaldību, kur vienā pusē stāvēja Lembergs, bet otrā pusē Šteinerts, kurš uzskatīja, ka ostām jābūt valsts pārvaldībā, un tā laikam bija viena no lielākajām deviņdesmito gadu sākuma pretrunām, jo ļoti ilgi nevarēja panākt vienošanos par ostu pārvaldības modeli, neviens nebija gatavs piekāpties ne soli atpakaļ, bet vajadzēja taču viņus visus reiz vest pie kaut kādas jēgas un samanašas! Lai izietu no situācijas, mums nekas cits neatlika, kā pētīt citu valstu pieredzi un pārvaldību Eiropā. Braucām pieredzes apmaiņā, piedalījāmies konferencēs un apmeklējām izstādes. Dzima doma, ka ostas pārvalde varētu būt sabiedrība ar ierobežotu atbildību, kur piecdesmit procenti piederētu valstij un piecdesmit procenti pašvaldībai. Ostas pārvalde iznomā zemi un piestātnes, jo tās nevar nodot privatizācijai. Topošajā Ostu likumā tas viss jau jauki bija iestrādāts, bet, kamēr

LSEZ industriālais parks



likums vēl nebija pieņemts, atnāk Kaža un saka: "Man ir viens banks, man vajag viens ostu!" Precīzāk, viņam vajadzēja piestātņi Bolderājā, un veči piekrīt, jā, jā, Kažam taču vajag, un Kaža dabūja vienu piestātņi savā īpašumā. Līdzīgi Centrālajā terminālī piestātņi ieguva Šķēle, par Ventspili nemaz nerunāsim.

Un tad notika nelaide. Kad likums jau bija gatavs un likumprojekts iesniegts Saeimā, avīzē parādījās raksts par kaut kādu SIA, kur notikusi blēdība, un žurnālisti sacēla tādu traci par mahinācijām un nelikumībām, kas notiek sabiedrībā ar ierobežotu atbildību, ka tad, kad likumprojekts nonāca lēmējvīru rokās, kaut notikušais nekādā veidā nebija saistīts ar mūsu ostu likumprojektu, šie kā traki sāka brēkt: ak, tu kungs, vai jūs saprotat, kas ir osta! Jūs neko nesaprotat! Jūrniekiem tādas blēžu lietas nevar būt! Un likumprojektu nozāģēja, bet bez ostu likuma nevar, un tā laika satiksmes ministrs Andris Gūtmanis jauna likuma radīšanai piesaistīja Lembergu, no Ministru kabineta tādu Freibergu, Vismani Valdi un no Jūrniecības departamenta Imantu Sarmuli. Kā saskatot valsts un pašvaldību intereses? Lembergs pastāvēja uz savu, citi atkal nepiekāpās, un tad mūs, darba grupu, kas strādāja pie likuma, ieskundēja uz ledlauža "Varma" un teica, ka ārā nelaidīs, kamēr nebūsim vienojušies. Diezgan ilgi villosimies, kamēr piedzima šis diezgan kroplais Likums par ostām, kas pēc būtības ir ne vista, ne ola, un ko ar gariem zobiem tomēr pieņēma. Tūlīt izveidoja arī Nacionālo ostu padomi, jo nekādi nevarēja vienoties, kā ostu intereses tiks saskatītas valsts līmenī. Izveidoja lielo valsts huralu, kurā kopā sanāc spriedēji, kaut ko lemj, un neviens nevar saprast, kurš

šos lēmumus ņem galvā un pilda. Būtībā tas vairāk ir kā ventilis tvaika nolaišanai. Tāda padome manā skatījumā nebija vajadzīga, jo viedokļu saskaņošanu tikpat labi varēja pildīt arī Satiksmes ministrijas Jūrniecības departaments, bet, kad to ierosinājām, Ventspils nekādā gadījumā nepiekrita un panāca, ka izveidoja Ostu padomi, ko vada pats Ministru prezidents, kas ir tāds kā mazais ostu Ministru kabinets."

Jezga ap brīvostu likumiem

Tomēr ar Likuma par ostām pieņemšanu viss nebūt nebeidzās. Sākās liels cīņās ar brīvostu likumiem, ko sāka taisīt zem Likuma par ostām. Ventspils brīvostas likums izgāja cauri bez problēmām un lieliem satricinājumiem, jo Aivaram Lembergam bija milzīga ietekme valdības gaitēgos un viņa spiedienam neviens nespēja pretoties, un Ventspils brīvostas likums stājas spēkā 1997. gada 1. janvārī, un, kā saka Pētersons, ikviens zem tā varētu parakstīties: "Kas attiecas uz Ventspili, tad tā vienmēr ir dzīvojuši pēc saviem likumiem, jo tur galveno lomu ir spēlējusi pašvaldība."

Bet Pētersons arī neslēpj, ka ne viens vien sekmīgāk vai mazāk sekmīgi ir centies izsist cauri savas intereses. Tā, piemēram, ekonomists Uldis Osis meistarīgi spēja pierādīt, ka tādām uzņēmumam kā Rīgas tirdzniecības osta ir jānosaka īpašs statuss, un tika pieņemts speciāls likums par viena uzņēmuma īpašo statusu Rīgas ostā. Mūsdienų terminoloģijā runājot, Osis izlobēja cauri sev un Co interesējošu likumu sava biznesa attīstībai.

Kad 1998. gadā par Rīgas ostas pārvaldnieku kļuva Loginovs, uz jaūtājumu, kādi būs pirmie darbi šajā amatā, viņš viennozīmīgi atbildēja, ka primārais ir ostas pārvaldīšanas jautājums. Pamatā bija vienotas pārvaldes izveidošana, jo ostā pastāvēja reāla divvaldība. No vienas puses, par ostas stratēģiju, drošību un visu citu, kas saistīts ar ritmisku un konkurētspējīgu ostas darbu, domāja un atbildēja Rīgas ostas pārvalde un tās pārvaldnieks. Bet, no otras puses, bija Rīgas tirdzniecības brīvosta ar savu pārvaldes sistēmu, piedevām

►►► 29. lpp.

vēl atvieglotā ekonomiskajā režīmā. Rīgas ostas uzņēmumi, protams, nebija apmierināti, ka vieniem ir lielākas attīstības iespējas nekā citiem. Reizēm nevarēja tikt skaidrībā, kurš tad Rīgas ostā ir galvenais – lielā ostas pārvalde vai Tirdzniecības ostas vadība. Rīgas ostas pārvalde lēma, bet Tirdzniecības osta prasības ignorēja. Attiecības bija saasinājušas līdz tādai pakāpei, ka Rīgas ostas pārvaldnieks nebija tiesīgs ar Rīgas ostas pārvaldes caurlaidi iekļūt Rīgas tirdzniecības ostas teritorijā. Viņam vārti bija slēgti. Tas bija simboliski, to vajadzēja saprast kā izaicinājumu nespert soli tur, kur var *norauties*. Varēja jau arī saprast tos, kuri bija izlozējuši Rīgas tirdzniecības brīvostas projektu un tagad skaisti sēdēja padomē, lēma, sprieda un par to saņēma atalgojumu. Un pēkšņi kāds vēlas šo sistēmu sagraut! To nu pieļaut nedrīkst! Taču process jau bija sācies, Loginovs mērķtiecīgi gāja uz priekšu, veidodams jauno Rīgas ostas pārvaldes sistēmu. Visai Rīgas ostai jābūt brīvostai, viņš uzstāja. "Mēs nedrīkstam dalīt uzņēmējus, naidot tos savā starpā un radīt privilēģētos. Nevienlīdzīgie apstākļi, kādos tagad uzņēmēji strādā Rīgas ostā, ir jālikvidē. Mums nav jāizgudro divritenis – brīvā ekonomiskā zona labi darbojas Ventspilī, tā attīstās arī Liepājā, un tāda ir arī Rīgas ostas nākotne. Izveidot Rīgu par brīvostu, manuprāt, daudz spēka neprasīs. Cits jautājums – cik šādam risinājumam ir atbalstītāju un cik pretinieku?"

Tolaik Rīgas ostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs pasūtīja pētījumu un saņēma atzinumu, ka Tirdzniecības osta jāiekļauj Rīgas ostas pārvaldībā, un perfekti to pierādīja, rezultātā Rīgas osta pārņēma visu infrastruktūru un norija šo uzņēmumu. Visam šim procesam bija atbalstītāji, bet bija arī pretinieki, un ne mazums, tāpēc tikai 2000. gada 12. aprīlī Saeima pieņēma Rīgas brīvostas likumu. Un pēkšņi medijos parādās apgalvojumi, ka osta attīstās nepareizi, ka temps nav tik straujš, kā varētu vēlēties, un ostas vadības stils nav no tiem labākajiem. Gadiem tika apšaubīta ostas pārvaldnieka profesionalitāte, tomēr Loginovs pārdzīvoja visas Saeimas un pašvaldību vēlēšanas,

visus Ministru prezidentus, satiksmes ministrus un ostas valdes. "Mani nekas nespēj iebiedēt!" tā batālijas, kas allaž virmoja ap viņa personību, kādā sarunā komentēja Loginovs. Viņš arī uzskata, ka interešu pārdale starp Rīgu un Ventspili sākās jau 1990. gadā un viss, kas ir noticis ar un ap Rīgas ostu, lielā mērā saistāms ar apzinātu ostas attīstības bremsēšanu. "Daudzu plānus es izjaucu, jo tolaik bija cilvēki, kuri vēlējās ostu pilnībā pārņemt savās rokās, bet es biju tas, kurš ostā ieviesa zināmu kārtību. Ar manu atnākšanu visiem bija skaidrs, kurš pārvalda ostu un ar kuru ir jārēķinās. Tā sakot, kurš ir saimnieks. Pirms tam ostā bija pilnīgs juceklis. Kamēr Latvijā politiķi, ierēdņi un arī neprofesionāļi savā starpā plēšies un skaldīs matus, kaimiņi igauņi un lietuvieši savus attīstības projektus sekmīgi varēs realizēt," saka Loginovs.

Ostu valdes

No vienas puses ostu valdes ir izveidotas tā, lai vilks būtu pāēdis, bet arī kaza paliktu dzīva. Rīgas un Ventspils gadījumā tajās strādā četri valsts un četri pašvaldību pārstāvji, tāpēc tagad, kad runa ir par jauno ostas pārvaldības modeli un to, ka valstij jāiegūst daudz lielāka ietekme, rodas jautājums, vai tad līdz šim ietekme ir bijusi nepietiekama, ja valdē valsti pārstāvējuši Satiksmes, Ekonomikas, Finanšu un Vides un reģionālās attīstības ministriju deleģēti personāži? Satiksmes ministrs runā par tādu ostu valdi, kurā konkursa kārtībā tiek atlasīti profesionāļi, kuri spēj ne tikai izprast ostu darbības specifiku, bet, kā saka Tālis Linkaits, "esmu ieinteresēts, lai šajos pietiekami grūtajos apstākļos ostas izmantotu savus resursus maksimāli efektīvi, lai ostu vadība un menedžments būtu profesionāļi, nevis politiski vai ierēdnieciski ieceltas personas".

Kad 2017. gada vasarā no Rīgas brīvostas pārvaldnieka amata aizgāja Leonīds Loginovs un intervijā viņam jautāju, kā, gadiem ejot, ir mainījusies Rīgas ostas valde, kuras darbs taču ir ļoti nozīmīgs, lai osta varētu normāli funkcionēt, viņš atbildēja: "Negribu teikt, ka pati valde ir mainījusies, drīzāk mainījusies ir politiskā konjunktūra: valdē ir bijis "Latvijas ceļš", tēvzemieši, "Saimnieks",

sociķi, bet tolaik nebija nesaskaņu un uzmetienu. Izņēmums bija, kad pie varas nāca "Jaunais laiks" un Repše ar skaļiem paziņojumiem, par kuriem pats tagad spļaudās un taisnojas – bijuši vāji padomnieki. Atceroties var teikt, ka līdz pat 2010. gadam ostā nebija neviena kašķīga balsojuma, jo visus lēmumus izdiskutēja, lai osta varētu labāk attīstīties. Ar Zatlera partijas nākšanu pie varas normāls darbs tika paralizēts un sākās karš. Notika absurds lietas – Ventspils ostas uzņēmumu juriste Antāne sēdēja Rīgas brīvostas valdē un paralizēja visu darbu. Es likuma rakstītājiem savulaik teicu, ka tāds pārvaldes modelis tomēr nav pareizs. Nu, kaut vai ņemsim ostas attīstības plānus, kas savulaik bremzēja attīstību, jo neviens nevarēja paredzēt nākotni, arī to, kādas būs starpvalstu attiecības."

Latvijas radio raidījumā "Krustpunktā" diskusijā par ostu pārvaldības modeļa maiņu Valsts kontroles padomes loceklis Edgars Korčagins pauda viedokli, ka, jo sarežģītāks ir pārvaldības modelis, jo grūtāk pārķepumu vai nepilnību gadījumā atrast atbildīgo, visi iesaistītie legāli var *atkratīties* no atbildības, jo likums to pieļauj.

LSEZ izveide atšķiras no tā laika biznesa procesiem Latvijā

Katra no trim lielajām Latvijas ostām deviņdesmito gadu sākumā bija pilnīgi atšķirīgā situācijā. Kā saka Jānis Lapiņš, LSEZ tapšanas modelis nav atdalāms no deviņdesmito gadu sākuma situācijas Liepājas ostā, kas savu darbību iesāka nevis no nulles, bet no mīnusa punkta. Pēc būtības jau šāds pārvaldības modelis, kad LSEZ valdē kopā strādā trīs ministriju, trīs pašvaldības un trīs uzņēmēju pārstāvji, tika veidots tieši tāpēc, ka situācija Liepājā bija gandrīz bezcerīga un tālaika valdībai nebija vēlmes un intereses noņemt ar šo nolemtību. Augstākā pilotāža bija piešķirt brīvās ekonomiskās zonas statusu – ņemiet, perieties un dariet ar to, ko gribat. Un spītīgie kurzemieņi darīja.

"Lai būtu ātras reaģēšanas nodrošinājums uzņēmējiem, ostas valdē

tika iekļauti trīs uzņēmēju pārstāvji, pilsētas redzējumu pārstāvēja trīs pašvaldības amatpersonas, bet valdības prioritātes pārstāvēt tika deleģēti triju ministriju – Satiksmes, Ekonomikas un Finanšu ministrijas pārstāvji, un katrai no ministrijām ir sava atbildības joma. Strādājot kopā visām šīm trim pusēm, top valdes lēmumi konkrētam attīstības periodam un konkrētam biznesa plānam. Tikai strādājot vienota mērķa vārdā var kaut ko sasniegt, un šodienā tam ir apliecinājums. Sākotnēji Liepājā tika veidota uzņēmējiem un biznesa attīstībai saprotama vide, un tad jau tam klāt nāca kravu apgrozījums, darba vietas un nomaksātie nodokļi,” savu viedokli pauž LSEZ pārvaldnieks.

Ietekmes sviras

Ņemot vērā Latvijas ostu un tranzīta sektora starptautisko raksturu, svarīgi apzināties ostu atkarību no dažādiem ārējiem faktoriem, kurus nav iespējams ietekmēt un kuri nav atkarīgi no ostu pārvalžu un pat Latvijas Republikas valdības darbības, jo visu ietekmē tirgus riski, darījumu partneru riski, norēķinu riski, politiskie un ekonomiskie faktori un ES struktūrfondu finansējuma sadalījums.

Jaunā ostu pārvaldības modeļa kontekstā, kad ostu pārvaldes strādā kā kapitālsabiedrības, varētu veidoties visai divdomīga situācija. Lai gan ASV banku sankcijas 2019. gada decembrī un viss, kas vēlāk sekot, nekādā ziņā nav spodrinājušas Ventspils tēlu un labais tonis tagad gandrīz vai prasa izvairīties publiski izrunāt pilsētas un ostas vārdu, kur nu vēl ventspilniekus laist pie vārda, jo viņi visi ir iepīti dažādos mafiozos grupējumos, tomēr savu satraukumu par nākotni “Ventas Balsī” pauž Ventspils uzņēmēji.

“Lielo Latvijas ostu pārvalžu pārveide par komersantiem var novest pie nozares sabrukuma,” saka Ventspils ostā strādājošo uzņēmumu arodbiedrību konsultatīvās padomes vadītājs Linards Gulbis. “Satiksmes ministrijā tapušie grozījumi Likumā par ostām draud novest pie situācijas, ka ostās strādājošie privātie uzņēmumi gūs tādas traumas, kas vairs nebūs savienojamas ar tranzīta biznesa izdzīvošanu. Ir skaidrs, ka

vienā un tajā pašā salīdzinoši šaurajā segmentā strādājošs un ar varas svirām apveltīts valsts uzņēmums vienmēr izkonkurēs privāto. Arī tad, ja sākotnējie nolūki šāda valsts uzņēmuma dibināšanai bijuši kristāltīri. Līdzīga situācija bija ar VAS “Latvijas dzelzceļš” (LDz) meitasuzņēmumu “LDz Cargo”, kura rīcībā ir tāda ietekmes svira kā cenu instrumentārijs un kurš monopolizējis visus pierobežas posmus līdz kravu nodošanas stacijām. Šīs situācijas dēļ dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus brīvai konkurencei joprojām nav atvērts, bet Konkurences padomē ierosināta pārkāpuma lieta pret LDz un “LDz Cargo” par iespējamu dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu.

LDz vadība starp uzņēmuma uzdevumiem ierakstīja pārvadājumu tirgus kropļošanu, bet šis kroplais modelis ir novedis pie smagām sekām, kuru rezultātā vērojama nozarē strādājošo skaita samazināšanās, bet nepārdomātā tarifu politika aizbaidījusi daudzus klientus.”

Ja vēlamies būt objektīvi, tad jau kopš deviņdesmito gadu pirmās pusēs līdz pat šai dienai dzelzceļa tarifu jautājums tranzitkravu pārvadājumos nav zaudējis aktualitāti, jo nesamērīgi augstie tarifi ļoti būtiski samazina Latvijas tranzītkoridora konkurētspēju, tātad arī jaunu kravu piesaistišanu Latvijas ostām. Dārgi! Un kravu īpašnieki izvēlas Lietuvas virzienu. Ja tagad tik augstu tiek pa-

LSEZ industriālais parks.



Konkurences ierobežošanu Latvijas kravu pārvadājumos pārbauda arī Eiropas Komisija. Šķiet, ar to vajadzētu pietikt, lai atkal nekāptu uz tiem pašiem grābekļiem, taču vairāki ostu likumprojektā iekļautie punkti liecina par pretējo. Piedāvātie Ostu likuma grozījumi paredz, ka jaunās Ventspils un Rīgas ostas kapitālsabiedrības nodarbosies ar komerciju jeb veiks tās pašas funkcijas, ko pašlaik piedāvā privātie uzņēmēji. Tikai ļoti naivs cilvēks var domāt, ka jaundibināto kapitālsabiedrību biznesa intereses nesadursies ar privātajām, bet tas nozīmē, ka agri vai vēl nāksim pie līdzīgas situācijas kā ar “LDz Cargo” pakalpojumiem dzelzceļa jomā. Nedomāju, ka savulaik, dibinot šo uzņēmumu, tā laika

celts ostu konkurētspējas palielināšanas karogs, tad tarifu jautājuma mājas darbu valsts līmenī jau sen vajadzēja izpildīt. Šo domu apstiprina arī biedrības “Baltijas asociācija – Transports un loģistika” valdes padomnieks juridiskajos jautājumos Ēriks Pūlis un pauž viedokli, ka Satiksmes ministrijai nekavējoties jāizstrādā jauna tranzīta politika, kas ir viens no svarīgākajiem Latvijas ostu sekmīgas un ilgtspējīgas attīstības stūrakmeņiem. Kravas iet tur, kur tas ir ekonomiski izdevīgi, bet uzņēmēji pauž viedokli, ka Latvijas piedāvājums joprojām nav konkurētspējīgs, tieši tāpēc ir nepieciešama jauna tranzīta politika, kur tiešām ir ņemtas vērā visu intereses.

▶▶▶ 31. lpp.

Kā kļūt arvien caurspīdīgākiem?

Ostu pārvaldībai jābūt caurspīdīgai atbilstoši OECD prasībām. Ko tas nozīmē?

2016. gada 1. jūlijā Latvija kļuva par OECD dalībvalsti, kas bija Latvijas mērķis jau divdesmit gadus, un tagad tas ir devis konkrētus ieguvumus, uzlabojumus un ir bijis dzinējspēks valsts kapitālsabiedrību pārvaldes reformai, kā arī kalpojis par papildu stimulu, lai celtu kapacitāti cīņā ar kukuļošanu starptautiskajos biznesa darījumos. Pieņemti būtiski likuma grozījumi, precizējot kapitālsabiedrību padomju locekļu atlasi un padomju darbu, kā arī veicinot informācijas atklātību. Būtiski, ka OECD noteikumi attiecas arī uz pašvaldību pārvaldību.

Jānis Lapiņš: "OECD vadlīnijas ir mūsu rokasgrāmata, un mēs esam daudz izdarījuši, lai šīs vadlīnijas piepildītu, un valdības pārstāvniecība trīs ministriju sastāvā LSEZ valdē tam ir labs apliecinājums. Arī izstrādājot LSEZ attīstības plānu līdz 2035. gadam, mūsu uzstādījums bija, lai tas būtu atbilstošs OECD prasībām, par ko esam diskutējuši arī Satiksmes ministrijas līmenī. Savu darbību esam padarījuši maksimāli caurspīdīgu, kaut vai ievieojot atskaides un ziņojumus publiski pieejamās vietnēs, ir skaidri noteikti termiņi, kad tas jāizdara. Tāpat ir dažas pavisam no jauna ieviestas prasības, piemēram, valdei ir pakļauta audita nodaļa, kuras darbinieki, neatkarīgi speciālisti, profesionāli izvērtē darbības procesus un nepastarpināti par to ziņo valdei. Tas nozīmē, ka arī valdība tieši saņem šo informāciju par procesiem un pieņemtajiem lēmumiem no saviem deleģētajiem valdes locekļiem, kas ir augstākā līmeņa ierēdņi – valsts sekretāri, valsts sekretāru vietnieki vai departamentu direktori. Valdes funkcijās ietilpst pārvaldes darbības uzraudzība, tātad jau tagad valdībai tikai vajadzētu darīt savu darbu, tad atkristu diskusijas par modeļa maiņu, lai palielinātu valdības ietekmi. Esam izveidojuši modeli, kas maksimāli atbilst OECD prasībām, tomēr jāatzīst, ka par simt procentiem šīs prasības nav ieviešamas. Esmu vienmēr uzsvēris, ka mums ir laba un ļoti cieša



sadarbība ar ministrijām, jo daudz projektu ieviešana nemaz nav iespējama bez Satiksmes, Ekonomikas un Finanšu ministriju līdzdalības, un šī sadarbība notiek ikdienas režīmā, arī sadarbība ar Eiropu, kā tas bija iepriekšējā finansēšanas periodā, piesaistot finansējumu LSEZ infrastruktūras projektiem. Patiesībā komunikācija ar ES bez ministrijas nemaz nav iespējama, tāpēc arī Satiksmes ministrija ir atbildīgā ministrija par šo projektu vadīšanu un ieviešanu. Mūsu sasniegtais un ES finansējuma apguve LSEZ projektiem ir ļoti labs apliecinājums ministriju potenciālam, un Latvija tiešām ir viens no labiem piemēriem Eiropas finansēto projektu īstenošanā. Šajā ES Kohēzijas fondu plānošanas periodā, kas tagad tiek pabeigts, Liepājas infrastruktūras projektiem izdevies piesaistīt četrdesmit trīs miljonus eiro, un tas ir bijis ļoti labs finanšu portfelis. Nākamajā plānošanas periodā visā Eiropā noteikti aktuāli būs drošības jautājumi, militārā mobilitāte un, protams, inovācijas. Liepājas ostā ir teritorijas, kur ir iespējama militārā klātbūtne, un Aizsardzības ministrija arī ir uzsvērusi šo plānu aktualitāti."

Bez sinerģijas neiztikt

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits vairākas reizes publiski ir uzsvēris, ka jaunā ostu pārvaldības modeļa maiņa tiek virzīta, skatoties no valsts stratēģiskajām interesēm, lai gan tiešā veidā kravu apjomi nav saistīti ar ostas pārvaldības modeli.

Tālis Linkaits: "Pēc būtības nekas jau nav no jauna jāizdomā, jo gan Eiropā, gan arī Latvijā saimnieciskās darbības objekti tiek pārvaldīti kā

uzņēmumi. Modeļa maiņa nozīmē ostu pārvaldes no iestādēm pārveidot par uzņēmumiem. Latvijā ir pietiekami skaidra likumdošana par to, kādā veidā uzņēmumi ir jāpārvalda, bet gadu desmitiem ostas vada politiski ievēlēti pašvaldību vadītāji. Savukārt uzņēmumos nevar būt politiski ieceltas personas, jo gan valdēs, gan padomēs profesionāli cilvēki tiek atlasīti konkursa kārtībā. Jānotiek depolitizācijai, osta jāpārvalda profesionāliem cilvēkiem, un tad daudzas lietas mainīsies uz labo pusi.

Vairākas iepriekšējās valdības ir krietušas tieši ostu reformas dēļ, mēs negribam nekādā veidā veicināt arī šīs valdības krišanu, bet tajā pašā laikā mēs kā nozares ministrija iestājamies par vienotiem principiem attiecībā uz visām trīs lielajām ostām. Mēs šeit runājam nevis par kārtību vai nekārtību, bet kā panākt labāku ostu konkurētspēju Eiropā attiecībā pret mūsu kaimiņvalstīm. Koordinēta visu trīs ostu darbība ir daudz izdevīgāka Latvijai. Piedevām jāatceras arī, ka Latvijas ostu darbību nosaka Eiropas ostu regula, kas ļoti skaidri pasaka, ko osta var darīt, viss pārējais, ko daudzi ar ostas pārvaldības modeļa maiņu tagad piesauc kā apdraudējumu biznesam ostās, ir pasaku stāsti un brīvas interpretācijas, jo Eiropas ostu regula skaidri pasaka, ka osta pati sniedz tikai tos pakalpojumus, ko nenodrošina komersanti."

Satiksmes ministrijas izstrādātie grozījumi Likumā par ostām un Liepājas SEZ likumā ir nodoti sabiedriskajai apspriešanai, 15. jūlijā par tiem sprieda Ostu, tranzīta un loģistikas padomē, bet pie vienota kopsaucēja

nenonāca, jo jautājumu bija vairāk nekā atbilžu. Pašlaik karstākās diskusijas ir par pārvaldības modeļa maiņu LSEZ un viedokļu atšķirība sadaļā, kas skar pašvaldību lomu jaunajā ostu pārvaldības modeli. Esošais variants paredz, ka divas trešdaļas kapitāldaļu piederēs valstij, tāpēc tiek uzdots jautājums, kā ostu pārvaldībā iesaistīsies pašvaldības, un tiek izteiktas aizdomas, ka diez vai varēs iztikt bez valsts un pašvaldību sinerģijas. Pagaidām arī koalīcijā nav vienprātības, vai Liepājas SEZ jāpārveido par kapitālsabiedrību. Pret to iestājas partija "KPV LV", arī premjers Krišjānis Kariņš ("Jaunā Vienotība") iepriekš paudis, ka Liepājā nav novērotas tādas grūtības ar pārvaldību, kādas ir Rīgā un Ventspilī, tāpēc reformu vajadzētu sākt tikai ar abām minētajām ostām. Tādu pašu viedokli atklātā vēstulē Satiksmes ministrijai ir paudusi Latvijas Jūrniecības savienība, bet Latvijas Pašvaldību savienība uzskata, ka jaunajos likumprojektos nav izvērtēta pārvaldības modeļa maiņas negatīvā ietekme uz pašvaldību budžetu un ietekme uz reģionu attīstību, tiem trūkst pamatojuma un analīzes, kā arī nav apskatīta citu valstu prakse. Lielākā daļa Eiropas ostu atrodas pašvaldību kontrolē, piemēram, Somijā, Zviedrijā, Norvēģijā, Dānijā. Likumprojektu izstrādes gaitā pārskāpts labas likumdošanas princips, kā arī Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) rekomendācijas par labu sabiedrisko konsultāciju praksi.

Tomēr satiksmes ministrs Tālis Linkaits ir optimistiski noskaņots: "Domāju, ka 2021. gada otrajā pusē mēs jau varēsim redzēt jauno ostu darbību. Optimistiski domājot, Saeima likumprojektus varētu pieņemt līdz gada beigām, un tad 2021. gads būs veltīts tam, lai praktiski ostas pārveidotu par kapitālsabiedrībām un ieviestu jauno modeli. Tur nekas būtiski nevar mainīties. Vienmēr ir atsevišķas detaļas pašā likumprojektā, kuras var tikt mainītas, tādēļ arī likumprojekti ir nodoti sabiedriskajā apspriešanā. Mēs labprāt uzklaušām visus viedokļus, ko vēl papildus vajadzētu mainīt ostu pārvaldībā un darbībā, taču konceptuāli izmaiņas nav plānotas."■

Anita Freiberga

Pārmaiņas ostās ir nenovēršamas

Pārmaiņas ostu darbā ir nenovēršamas, par to vairs nevajadzētu šaubīties nevienam. Lai gan pašlaik tiek dzēsts ugunsgrēks, ko radīja Covid-19, un meklēts ceļš uz ostu atveseļošanu, jāsaprot, ka tie ir īstermiņa pasākumi, un daudz nopietnāk jādodomā par nākotni, kad neizbēgami būs jārēķinās ar tirdzniecības modeļa maiņu, kas līdzī nesīs prasību par citu enerģijas avotu izmantošanu. Inovācijas un digitalizācija nebūs tikai tukša skaņa, tā būs ikdienas realitāte. Visticamāk, būs vēl citas pārmaiņas, par kurām šodien neviens pat nenojauš. Un tad rodas loģisks jautājums: kā sagatavoties visām šīm pārmaiņām? Un vai osta vispār spēs pielāgoties un izdzīvot?

Tradicionāli ostas ir bijušas izšķirošie mezgli pasaules starptautiskajās piegādes ķēdēs. Tā kā šīs piegādes ķēdes ir kļuvušas arvien ātrākas, elastīgākas un atsaucīgākas, ostu loma jau tagad ir mainījusies. Ģeogrāfiskā atrašanās vieta, kas vēl pavisam nesen bija lielais trumpis, vairs nav vienīgais vērā ņemamais faktors, daudz būtiskāks ir transporta plūsmu ātrums, efektivitāte un uzticamība, kā arī ērta kravu apstrāde un tas, cik ātri kravas var nosūtīt pēc kuģu apstrādes ostā. Šodienas osta ir centrs, kas apstrādā ne tikai kravas, bet arī datus. Informācija nāk no dažādiem avotiem: no nosūtītājiem un kuģniecības uzņēmumiem, no ostu pārvaldēm, termināļiem, muiņas un uzraudzības iestādēm. Ostas izaicinājums ir tas, cik labi tā spēj sasaistīt kopā visas šīs dažādās komponentes. Sekmīga datu plūsmas koordinēšana uzlabo efektivitāti, pārredzamību, paredzamību un sagatavošanās laiku kravu apstrādei. Nākotnes osta būs vitāli svarīgs digitālais savienojums vairākām ķēdēm.

Arī nākotnes ostai vajadzēs būt dinamiskai, kustīgai, elastīgai un ātrai, jo preču plūsmas mainās elpu aizraujošā tempā. Tirgi strauji paplašinās un mainās, un tagad ne tikai Ķīna un Indija ir lielle spēlētāji.

Dažas ostas kļūst arvien svarīgākas, savukārt citas jau saskata tās izmaiņas, ko piedzīvo esošie darbības modeļi. Lielāka uzmanība klimata pārmaiņām veicinās pāreju uz alternatīviem produktiem fosilo izejvielu un degvielu uzglabāšanā un apstrādē.

Izmaiņas kravu plūsmā, protams, ir potenciāls drauds, jo osta nevar pārcelties uz citu vietu. Bet jaunas tendences un norises rada arī jaunas iespējas: maksimāli izmantot zināšanas, piesaistīt ideju ģenerātorus, lai piedāvātu pakalpojumus nākotnes piegādes ķēdēs. Lai izmantotu šīs iespējas, pirmkārt un galvenokārt vajag daudz vieglāk uztvert visu notiekošo, būt nedaudz vieglprātīgākiem, spēt ieraudzīt jaunas iespējas un pārvērst tās jaunās darbības modeļos.

Nākotnes ostas būs gudras ostas. Tās spēs efektīvi reaģēt uz mainīgās pasaules prasībām. Ostas būs pilnībā digitālas un videi draudzīgas. Piemēram, par enerģijas avotu tiks izmantots jūras vējš, ostās strādās oglekļa izmešu ziņā neitrāli kuģi. Tās būs digitālās ostas, kur reāllaika dati padara operācijas paredzamas un drošas. Kuģiem nebūs gaidīšanas laiki. Būs lielāka pārredzamība, prognozējamība, efektīva darbība un loģistikas ķēdes. Maksimāli izmantojot mākslīgo intelektu, šīs ostas samazinās emisijas un ietaupīs laiku un naudu.

Izklausās neticami un pašlaik nerealī? Bet šī nākotne katrai ostai var būt tepat aiz stūra un pienākt daudz ātrāk, nekā tas varētu likties. Ir ostas, kurās pāreja vēl nav sākusies, kur šī nākotne var šķist tāla vai pat nerasniedzama, taču arī tām būs jāgatavojas nākotnei, lai kas arī notiktu.

Zinātnieki uzskata, ka nākotnes ostai būs vajadzīgi septiņi elementi: organizācija un klienti, aktīvi, infrastruktūra, vide un ieinteresēto personu iesaiste, enerģētika, digitāla pāreja un inovācija.■

**Kravu apgrozījums Rīgas ostā
(2019.–2020.g. janvāris–jūlijs)**

Kravu veidi	2019	2020	2020./ 2019., %
Beramkravas	11659,3	8386,6	-28,1
labība un tās produkti	884,1	999,9	13,1
ķīmiskās beramkravas	1014,7	978,5	-3,6
ogles	5918,6	2418,1	-59,1
koksnes šķelda	602,0	734,9	22,1
Lejamkravas	2139,5	1673,0	-21,8
naftas produkti	2114,3	1634,7	-22,7
Ģenerālkravas	4900,0	4326,0	-11,7
konteineri	2865,5	2685,7	-6,3
(TEU)	275217	263919	-4,1
Roll on/Roll of	309,7	158,0	-49,0
vienības	44954	23650	-47,4
kokmateriāli	1523,7	1256,9	-17,5
tūkst. m³	1794,0	1543,4	-14,0
metāli, metāllūžņi	182,0	204,4	12,3
Kopā	18698,8	14385,6	-23,1

**Kravu apgrozījums Ventspils ostā
(2019.–2020.g. janvāris–jūlijs)**

Kravu veidi	2019	2020	2020./ 2019., %
Beramkravas	5963,1	1107,3	-81,4
minerālmēsli	326,4	155,3	-52,4
ogles	4436,9	285,3	-93,6
labība un tās produkti	229,7	60,0	-73,9
Lejamkravas	5948,6	5244,8	-11,8
nafta	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	5546,0	4985,5	-10,1
Ģenerālkravas	1465,4	1473,8	0,6
konteineri	1,7	3,4	100,0
(TEU)	216	185	-14,4
Roll on/Roll of	1254,4	1226,1	-2,3
vienības	49987	49637	-0,7
kokmateriāli	202,0	243,6	20,6
tūkst. m³	228,9	267,9	17,0
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0
Kopā	13377,1	7825,9	-41,5

**Kravu apgrozījums Liepājas ostā
(2019.–2020.g. janvāris–jūlijs)**

Kravu veidi	2019	2020	2020./ 2019., %
Beramkravas	3097,3	2487,5	-19,7
ogles	823,6	251,5	-69,5
labība un tās produkti	1415,8	1312,0	-7,3
celtniecības materiāli	539,5	446,2	-17,3
koksnes šķelda	182,4	147,3	-19,2
Lejamkravas	296,0	356,4	20,4
jēlnafta	25,5	24,7	-3,1
naftas produkti	230,1	272,8	18,6
Ģenerālkravas	683,6	662,9	-3,0
konteineri	23,9	34,1	42,7
skaitis TEU	1816	2017	11,1
Roll on/Roll of	403,5	391,5	-3,0
skaitis	26847	22462	-16,3
kokmateriāli	235,5	205,2	-12,9
tūkst. m³	264,9	236,6	-10,7
Kravas kopā	4076,9	3506,8	-14,0

Raksturīgāko kravu veidu salīdzinājums Latvijas ostās (2011.–2020.g. janvāris–jūlijs)

Kravu veidi	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020./ 2019., %
Beramkravas	18954,3	22563,1	20189,1	21064,3	19654,7	17577,6	20362,3	20647,7	21129,4	11852,1	-43,9
ķīmiskās beramkravas	2576,2	2221,8	1708,8	2691,2	1792,9	2008,2	1662,3	1549,5	1401,2	1185,4	-15,4
ogles	11459,0	14309,6	12818,3	12767,1	11997,9	8874,8	11609,2	11185,6	11179,1	2416,2	-78,4
labība un tās produkti	910,5	2154,5	1105,2	1757,0	1846,2	2084,3	1806,8	2896,0	2529,6	2388,5	-5,6
koksnes šķelda	912,5	896,1	878,3	582,6	577,9	770,2	857,2	901,3	1116,6	1248,1	11,8
Lejamkravas	14210,1	16040,6	15377,5	16784,2	16423,9	12995,7	11197,9	9436,2	8395,7	7282,6	-13,3
LNG	314,8	244,0	267,4	301,9	313,2	314,1	256,5	268,7	255,9	162,6	-36,5
nafta	55,2	68,0	88,3	86,1	67,3	36,4	19,4	32,4	25,5	24,9	-2,4
naftas produkti	13721,4	15565,5	14857,1	16179,9	15888,0	12479,8	10726,3	8898,7	7890,4	6890,5	-12,7
Ģenerālkravas	7138,2	7651,4	6882,3	6929,2	6379,8	6063,0	6644,2	7890,2	7768,3	6927,7	-10,8
konteinerizētas kravas	1741,5	2202,7	2255,4	2339,8	2280,8	2266,8	2601,9	2842,0	2891,1	2697,0	-6,7
(TEU)	169610	216075	219283	220311	211148	216664	247665	268441	277249	267316	-3,6
Roll on/Roll of	1583,6	1799,9	1856,5	1859,9	1570,4	1587,4	1780,7	2046,0	1967,6	1745,5	-11,3
vienības	111016	119967	121795	123347	98247	99332	116589	128520	121788	86974	-28,6
kokmateriāli	3041,5	2682,6	2313,1	2417,1	2167,0	1989,8	1946,8	2699,1	2661,2	2207,6	-17,0
tūkst. m³	3543,6	3148,8	2768,6	2835,3	3018,3	2318,3	2264,6	3080,8	3097,5	2658,4	-14,2
metāli, metāllūžņi	346,2	274,9	243,8	185,5	270,5	135,6	178,3	198,3	182,0	202,6	11,3
Kopā	40302,6	46255,1	42448,9	44777,7	42458,4	36636,3	38204,4	37974,1	37293,4	26062,4	-30,1

Dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu salīdzinājums (2011.–2020.g. janvāris–jūlijs)

Pārvadājumu iedalījums	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020./ 2019., %
Kopējais pārvadājumu apjoms	34432,8	38685,6	33603,5	34993,0	34191,9	27194,3	27236,5	28029,7	25000,5	13336,0	-46,7
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	529,5	555,4	493,5	475,1	553,0	666,3	690,4	732,3	727,1	743,0	2,2
Starptautisko pārvadājumu apjoms	33903,3	38130,2	33110,0	34518,0	33638,9	26528,0	26546,1	27297,4	24273,4	12593,0	-48,1
Eksporta kravu apjoms	1020,0	1102,2	1648,5	1786,2	957,9	751,5	212,9	162,5	160,6	205,0	27,6
Importa kravu apjoms	2060,5	2092,0	2568,4	2499,6	2416,9	2414,3	1802,8	1763,1	1867,6	1974,0	5,7
Kopējais tranzīta kravu apjoms	30822,9	34936,0	28893,1	30232,1	30264,2	23362,2	24530,5	25371,8	22245,2	10414,0	-53,2
Tranzīta apjoms caur ostām	27846,6	31505,2	27214,5	29110,5	28122,9	22458,6	22556,2	22122,6	19613,3	8729,0	-55,5
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	2976,3	3430,8	1678,6	1121,7	2141,2	903,6	1974,3	3249,2	2631,9	1685,0	-36,0

SM informācija

Cilvēks ar bagātu pieredzi un fantastiskām zināšanām

Profesionālo darbību beidzis viens no Ventspils ostas administrācijas dibinātājiem, zinošākajiem ekspertiem ostas lietās Latvijā kapteinis Guntis Tīrmanis. Jūrai un ostai viņš atdevis sava mūža 53 gadus: 25 gadus kolhozam "Sarkanā bāka", kur izauga no kapteiņa ceturtā palīga līdz lielu zvejas traleru kapteinim un kolhoza priekšsēdētāja pirmajam vietniekam, un 28 gadus Ventspils brīvostas pārvaldei.

Aptuveni desmit gadus viņš piedalījās Baltijas ostu organizācijas asamblejas darbā, kur veidojās daudz kontakti, kas tik labi noderēja ostas ikdienas darbos, gan arī ļāva orientēties konkurentu biznesā. Vietnieka, bet vēlāk arī Ventspils brīvostas pārvaldnieka palīga pienākumus Tīrmanim vajadzēja apvienot ar svarīgiem pilsētas pašvaldības uzdevumiem: no 1997. līdz 2009. gadam viņš bija AS "Ventspils nafta" padomē, vēlāk valdē un arī "Latvijas kuģniecības" valdē. Nu Ventspils brīvostas pārvaldnieka palīgs Guntis Tīrmanis visas lietas nodevis savam pēctecim brīvostas mārketinga nodaļā.

"Plaukti, kur vēl nesen rindojās dokumentu mapes un vāki, kuros glabājās plaša informācija par Ventspils ostas darbību Latvijas neatkarības gados, kā arī daudz citu ziņu par Baltijas jūras ostām, nu ir tukši, ja neskaita dažas ierāmētas kolektīva fotogrāfijas, uz darba galda – ziedi no pateicīgajiem partneriem par ilggadējo sadarbību, cienasts viesiem, kuri ienāk, lai paspiestu kapteiņa stingro roku un novēlētu viņam turpināt uzņemto dzīves kursu vēl daudzus gadus. "Gan jau pieradīšu," mundri nosaka Guntis, atbildot uz jautājumu, vai neskums pēc darba." Tā par kapteiņa Gunta Tīrmaņa pēdējo darba dienu Ventspils brīvostas pārvaldē rakstīja laikraksts "Ventas Balss".

Laikrakstam "Ventas Balss" Guntis Tīrmanis stāsta, kā ar Ventspils



pilsētas Tautas deputātu padomes 1992. gada 26. marta lēmumu nodibināts pašvaldības uzņēmums "Ventspils ostas administrācija" un pārvaldnieka amatā iecelts Alfrēds Mačtams, bet par pārvaldnieka vietnieku viņš, Guntis Tīrmanis. Pirms pilsētas Tautas deputātu padomes lēmuma tika izdots Latvijas Republikas Ministru Padomes 1991. gada 29. novembra rīkojums par to, ka Jūras lietu ministrijai kopā ar pilsētu tautas deputātu padomju priekšsēdētājiem Rīgā, Ventspilī un Liepājā jāizveido ostu administrācijas un kapteiņu dienesti.

Ventspilī ostas administrācijas dibināšana notika Tīrmaņa darba kabinetā, viņš toreiz bija zvejas ostas kapteinis. Šajā amatā Tīrmanis nostrādāja nepilnus divus gadus. "Tagad mums ir viena osta, bet padomju laikā bija divas – jūras tirdzniecības osta un zvejas osta," atceras Guntis. Zvejas ostas kapteinis vadīja tā saucamo jauno zvejas ostu, veco zvejas ostu un zivju konservu kombināta piestātnes, pie kurām regulāri pietauvojās refrīžeratorkuģi, kas ienāca Ventspilī ar zivīm. "Tolaik no ostas zvejā katru rītu devās un vakarā atgriezās ap 300 vietējās flotes zvejas kuģu," atmiņās gremdējās zvejas ostas bijušais kapteinis.

Tīrmaņa darba grāmatiņā ir ieraksts arī par trim gadiem zvejnieku kolhoza "Sarkanā bāka" priekšsēdētāja pirmā vietnieka amatā. Tajā laikā kolhozs sāka pārdot mencas Dānijai un par nopelnīto valūtu uzbūvēja saldētavu. Tiesa, Tautas fronte toreiz

izsprieda, ka valūtu Mačtams un Tīrmanis iebāzuši kabatā, bet zviedri saldētavu it kā uzcēluši par velti. To atceroties, Guntis smaida, bet toreiz viņi ar Mačtamu zaudēja savus amatus! Tiesa, profesionālis bez darba ilgi nepalika – viņu uzreiz uzaicināja kļūt par zvejas ostas kapteini.

No jauna izveidotās Ventspils ostas administrācijas pirmais uzdevums bija pārņemt jūras kanālu ar visiem fārvarteriem, navigācijas iekārtām un zīmēm (bākas, bojas utt.) no padomju armijas. Tīrmanis atceras inteligēnto un pret neatkarīgo Latviju ļāļi noskaņoto kapteingleitnantu Petrovu, kurš pirms tam uzraudzīja jūras kanālu, un kanāla pārņemšana notikusi viegli, bez jebkādiem incidentiem. Ventspils brīvostas pārvaldē visus gadus Tīrmaņa pārziņā bija ostas noteikumi, ostas nodevas, šipčandleru, kuģu aģentu, bunkurēšanas kompāniju darbība, darbs ar stividorabiedrībām, visa ostas statistika, par ko viņam ir apskauzamas zināšanas, turklāt ne tikai par Ventspils ostu, bet visām Baltijas jūras reģiona ostām.

Interesants laiks bija deviņdesmito gadu vidus un beigas, kad Latvijas ostinieki, protams, arī ventspilnieki, piedalījās starptautiskajās izstādēs, devās neskaitāmos komandējumos un biznesa braucienos uz Eiropas un Skandināvijas ostām, kur smēlās pieredzi ostu administrāciju darbībā, iepazīna ostu aprīkojumu. Pateicoties tieši Tīrmaņa aktīvai darbībai, 2000. gada augustā Ventspils ostā tika atklāta pirmā prāmju līnija, kas savienoja Ventspilī ar zviedru ostu Vestervīku.

Pēdējā darba dienā Guntis Tīrmanis pa sava nu jau bijušā kabineta logu ar skumjām noraudzījās uz tukšajām ostas piestātnēm. Tagad ostā jauna vadība, jauni speciālisti un jauna kārtība, tomēr jācer, ka Gunta Tīrmaņa zināšanas un pieredze vēl noderēs tagadējiem ostas darbiniekiem. ■

Tiek sisti rekordi

Apkalpojot mega konteinerkuģus, ostas pieliek milzu pūles, lai iespējami samazinātu kuģu apstrādes laiku, kas gan ne vienmēr ir tik viegli izdarāms. Vēl jo lielākas problēmas rodas tad, ja kuģis ostā nāk ar tukšiem konteineriem, lai tikai saglabātu līnijas grafiku.

Jūnija sākumā Longbičas ostas "Total Terminal International" paziņoja, ka sasniegjis rekordu, izkraujot no konteinerkuģa "MSC Sveva" 16 500 konteineru, bet tikai divas nedēļas vēlāk Losandželosas ostas "APM Terminals" ziņoja, ka iepriekšējais pasaules rekords ir kritis, jo šeit no konteinerkuģa "MSC Isabella" izkrauti 18 465 konteineri.

"MSC Isabella" tilpība ir 23 656 TEU, bet "MSC Sveva" – 18 400 TEU.

Aptuveni pēdējos piecus gadus ostu termināļi ir bijuši spiesti pielāgoties mega konteinerkuģu apstrādes prasībām un iegādāties super *post-panamax* celtnes, jo līdz tam izmantotie ostu celtni nebija pietiekami



augsti, lai apstrādātu mega konteinerkuģus, kur konteineri uz klāja sakrauti augstās rindās.

Sakarā ar mega kuģu ienākšanu ostās daudz lielāks izaicinājums ir mests termināļu operatoriem ostas operāciju koordinēšanai ar kravas autotransportu un dzelzceļa operācijām. Tā, piemēram, pieņemot lielo konteinerkuģi, ostas komplekss ik dienu ir spiests nodrošināt aptuveni 30 tūkstošu kravas automašīnu kustību.

Divu kuģu sadursmē cietis Latvijas zvejas kuģis

Šā gada 15. jūlijā jūrā netālu no Užavas Farēru salu karoga kuģis "Nossan" sadūrās ar Latvijas zvejas kuģi "Marita", nodarot zvejas kuģim būtiskus bojājumus. Par laimi, cilvēki sadursmē necieta.

"Nossan" kapteinis pēc sadursmes neapturēja kuģi, lai sniegtu potenciāli nepieciešamo palīdzību uz bojātā zvejas kuģa esošajiem cilvēkiem, turklāt neinformēja par notikušo sadursmi ne Latvijas, ne karoga valsts atbildīgās iestādes, ne arī kuģa drošības apliecības izdevušo

klasifikācijas sabiedrību. Neraugoties uz nopietnajiem bojājumiem, zvejas kuģis "Marita" sasniedza Pāvilostas ostu. Pēc apskates veikšanas kuģis "Marita" tiek gatavots remontam.

Savukārt "Nossan" 16. jūlijā ieradās Rīgas ostā, kur Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori veica kuģa pārbaudi ostas valsts kontroles ietvaros. Bez jau minētajiem kuģa kapteiņa pieļautajiem pārkāpumiem inspekcijas laikā tika

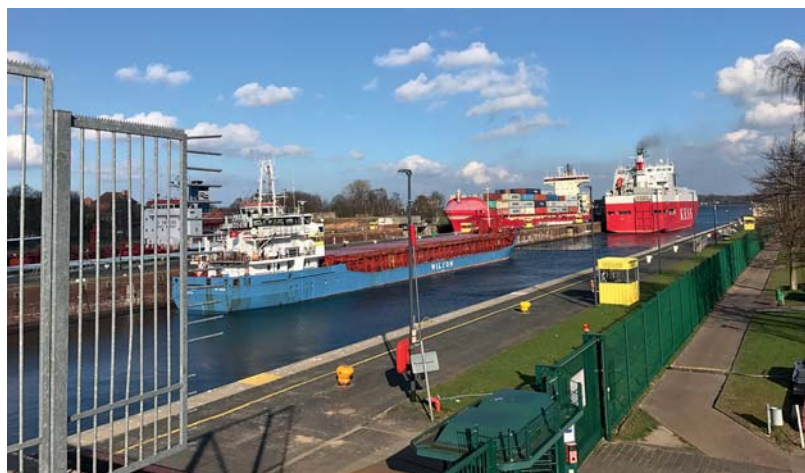
konstatēti arī vairāki citi trūkumi, un kuģis tika aizturēts līdz trūkumu novēršanai.

Pret kuģa kapteini tika uzsākts process atbilstoši Administratīvās atbildības likumam, kapteinim piespriests naudas sods. Pēc "Nossan" atbrīvošanas kuģa karoga valsts uzticēja kapteiņa vecākajam palīgam kuģa vadīšanu līdz nākamajai ostai, kurā veica kapteiņa nomaigu. Izmeklēšana par kuģu "Nossan" un "Marita" sadursmi turpinās.

Kīles kanāls piedzīvo krīzi

Covid-19 krīzes dēļ arī jūras ekonomika piedzīvo krīzi, pārvadāto kravu kritumu, kā arī ir pakļauta liela izmaksu spiedienam. Visa tā rezultātā milzīgu un vēl nepieredzētu satiksmes kritumu piedzīvo Kīles kanāls, par ko ziņo Kīles kanāla iniciatīvas grupas priekšsēdētājs Jenss Broders Knudsens. Šādu iniciatīvas grupu izveidoja Ziemeļvācijas federālās zemes un Vācijas Kuģu brokeru asociācija, kas kopīgi iesaistījās kampaņā par nodevu iekasēšanas apturēšanu. To atbalstīja arī federālā valdība, kas pieņēma lēmumu no 2020. gada 1. jūlija neiekasēt kanāla šķērsošanas maksu.

Kīles kanāla darbības nodrošināšanā ir nodarbināti vairāk nekā 300 cilvēki, un tas nodrošina 51 miljonu tonnu kravu apgrozījumu Hamburgas ostā. Tieši tāpēc federālās valdības pieņemtais lēmums ir ārkārtīgi nozīmīgs krīzes pārvarēšanā. Hamburgas osta ir ļoti svarīgs loģistikas



centrs eksportam uz Baltijas reģionu un savienojums ar starptautiskajām transporta ķēdēm. Lai paaugstinātu konkurētspēju un stiprinātu konkurenci ar alternatīviem transporta veidiem – dzelzceļu un iekšzemes navigāciju, jau 2019. gadā Vācijas

federālā valdība atteicās no ikgadējiem ienākumiem 350 miljonu eiro apmērā no dzelzceļa un 35 miljonu eiro apmērā no Vācijas iekšzemes ūdensceļu kuģošanas nodokļa, kas tolaik gan vēl neattiecās uz Kīles un Mozeles kanālu nodevām. ■

Kā krīzi risina Vidusjūras ostas?

27. maijā Vidusjūras reģiona valstu savienība un “MEDports Association” rīkoja internetkonferenci, lai kopā ar jūrniecības un ostu nozares partneriem pārrunātu, kā rīkoties un ko uzlabot, lai nodrošinātu ostu un kuģošanas biznesa ilgtspējīgu attīstību Vidusjūras reģionā pandēmijas laikā un pēc tam.

Virtuālo konferenci organizēja IAPH, ESAO, ITF, ISE MAR, IMO, UNCTAD, EK kopā ar Vidusjūras reģiona asociāciju. Pasākumam sekoja 290 nozares speciālistu no 56 pasaules valstīm, tai skaitā 28 Vidusjūras reģiona valstīm. Vēl 200 dalībnieku izmantoja videokonferences platformu un 1200 pievienojās Facebook straumējumā.

Vidusjūras reģionā atrodas 87 dažāda lieluma un jaudas ostas, kas apkalpo vietējos, reģionālos un starptautiskos tirgus. Covid-19 parādīja, cik neaizsargāts pret iepriekš neparedzamām situācijām ir jūras pārvadājumu bizness, tāpat arī izgaismoja ostu nespēju dinamiski pielāgoties darbam krīzes situācijā. Ļoti skaidri iezīmējās arī daudz plašāka

problēma – trūkst centienu veidot noturīgāku darbību starptautiskā līmenī, lai saglabātu dzīvu un konkurētspējīgu pasaules tirgu.

Vidusjūras Savienības ģenerālsekretārs Nasers Kamels uzsvēra, ka pirmkārt ir svarīgi izveidot spēcīgu reģionālo sadarbību un nodrošināt regulāru informācijas apriti. Tieši tāpat ļoti svarīgi ir strādāt pie novatoriskiem biznesa attīstības risinājumiem nākotnē, lielu vērību veltot speciālistu prasmju veidošanai. Liela nozīme, protams, ir valstu valdību atbalstam jūrniecības, kuģošanas un ostu biznesa attīstībai, lai pēc tik neparedzamām krīzēm, kādu izraisīja Covid-19, bizness varētu sekmīgi atgūties.

IAPH prezidents Patriks Verhoevens uzsvēra, ka krīze ļoti tieši parādīja, ka daudzas ostas joprojām atpaliek digitalizācijas jautājumu risināšanā, kam nenoliedzami ir jābūt prioritātei pēcpanākšanas laikmetā.

ITF/ESAO ostu un kuģošanas projektu vadītājs Olafs Merks paziņoja, ka valdībām

šī krīze jāizmanto, lai stimulētu noturīgāku un ilgtspējīgāku kuģošanu. Daudzi speciālisti bija vienisprātis, ka vispirms ir jāapzina Covid-19 pandēmijas izraisītās krīzes patiesās sekas, lai tad jau strādātu pie efektīva nākotnes plāna. Neizpalika, protams, arī jūrnieku repatriācijas jautājums, kuram vēl arvien nav rasts tālredzīgs risinājums.

Vērtējot situāciju jūras kravu pārvadājumu tirgū, loģistikas speciālisti izteica viedokli, ka nākotnē piegādes ķēdes būs īsākas, daudzveidīgākas un reģionālākas. Lai samazinātu darbaspēka izmaksas, tiks attīstīta automatizācija kopā ar interneta savienojumu pilnveidošanu.

Eiropas Komisijas pārstāvji uzsvēra, ka, lai uzturētu kravu plūsmas, saglabātu piegādes ķēdes, aizsargātu kuģu apkalpes un mazinātu finansiālo spiedienu uz uzņēmējiem, EK ir ieviesusi dažādus īstermiņa palīdzības pasākumus, kā arī strādā pie ekonomikas vidēja termiņa un ilgtermiņa atveseļošanas problēmu risināšanas. ■

Karš muitas zonā

Attiecību pasliktināšanās Ķīnas un Indijas starpā pilnā mērā atspoguļojas arī kravu pārvadājumu un apstrādes dinamikā. Indijas puse sākusī Ķīnas kravām papildu muitas pārbaudes, un tas notiek saskaņā ar mutiskiem iekšējiem valdības norādījumiem. Lai gan Indijas muitas dienesti nav snieguši oficiālu informāciju, kuģošanas kompānijas ziņo, ka visas Ķīnas kravas muitā tiek manuāli pārbaudītas. Ja rodas kaut mazākās aizdomas par kravu, tiek veiktas atkārtotas pārbaudes, īpašu vērību pievēršot elektronikas precēm.

Kāds Mumbajā reģistrēts kravu operators ziņojis, ka ir konteineri, kas muitas kontrolē iestrēguši jau gandrīz nedēļu, tāpat Indijas muitā visām kravām no Ķīnas, Honkongas un Makao ir apgrūtinātas muitas formalitātes. "DHL Express" šīs problēmas dēļ uz laiku pat apturējis kravu rezervēšanu un, komentējot situāciju, pauž viedokli, ka tas tiek darīts, lai novērstu Indijas ostu pārslogotību, jo tas ietekmē importa preču sūtījumus uz citiem pasaules tirgiem.

"DB Shenker" Indijas birojs brīdina, ka gadījumā, ja Indijas muiža visām Ķīnas izcelsmes precēm uzliek 100% pārbaudes, tad resursu trūkuma dēļ muižošana un līdz ar to arī kravu piegāde ievērojami kavēsies.

Daudzas valstis piedzīvo reizē trīs krīzes – Covid-19 pandēmiju, ASV un Meksikas attiecību recesiju, kā arī naftas cenu sabrukumu starptautiskā līmenī, kas, protams, atstāj ietekmi uz pasaules ekonomiku kopumā un nenovēršami negatīvi ietekmē kuģošanas un ostu biznesu. Tāpat ietekmi atstāj arī tuvojošās ASV prezidenta vēlēšanas, kas rada vēl lielāku nenoteiktību attiecībā uz ASV tirdzniecības politiku, īpaši visu, kas saistīts ar Ķīnu. ■

Argentīnas valdība izdara spiedienu uz "Maersk"



Nedēļu ilga drāma risinājās starp "Maersk Line", "Terminales Rio de la Planta (TRP)" un "Administration General de Puertos", kas Argentīnas valdības uzdevumā pārrauga visus Buenosairesas ostas termināļus. Tas notika pēc tam, kad "Maersk" paziņoja par savu nodomu nepagarināt līgumu un pārcelt Ziemeļeiropas pakalpojumus no TRP diviem termināļiem uz "Terminal 4" diviem termināļiem, kurus pārvalda "Maersk" māsas uzņēmums "APM Terminals". Protestos iesaistījās Buenosairesas ostas dokeru arodbiedrība, Argentīnas valdība un TRP lielākais akcionārs "DP World", kā arī citi akcionāri ar lielu politisko ietekmi. Lai saglabātu savu *status quo* un neradītu turpmākas problēmas, "Maersk" līguma pēdējās dienas vienpadsmitajā stundā galu galā piekāpās un piekrita turpināt darbu TRP, pagarinot līgumu vēl uz diviem gadiem – līdz 2022. gada maijam.

Tirgus konsultanti, komentējot notikušo, puda viedokli, ka "Maersk" nekādā gadījumā nedrīkstēja pieļaut, ka jēl kāds būtu tiesīgs iejaukties kompānijas plānos attiecībā uz līnijpārvadājumu stratēģiju, vēl jo vairāk, ja tagad Argentīnas valdība un Buenosairesas ostas pārvalde ir atrisinājušas tikai šā brīža problēmas, atstājot neatrisinātu īstermiņa un ilgtermiņa problēmu klāstu.

Savukārt "Maersk Line" meklēja risinājumu ekonomiskajai lejupslīdei, kas vērojama Argentīnā, kur kravu apjomi visos Buenosairesas ostas termināļos samazinājušies par 50%, tāpēc kompānijas darbības pārcelšanai uz T-4 bija loģisks izskaidrojums. Taču tikko ievēlētajai Argentīnas kreisajai valdībai vajadzēja parādīt, ka tā kaut ko dara valsts un tautas labā, jo uz spēles bija 600 dokeru darba vietas, biznesa intereses vairāku miljardu dolāru apmērā, kas paredzētas termināļu infrastruktūras attīstībai, un, protams, arī termināļu saimnieku finansālā ieinteresētība, jo neviens taču nav

gatavs zaudēt naudu un ietekmi. Arodbiedrības, kurām Argentīnā ir valsts aizmugure, vēlas panākt, lai Buenosairesas ostas četros konteinertermināļos vienādi tiktu sadalīts apkalpojamo kravu skaits, kas nozīmē vienādi sadalīt arī kravu apjomu. Pašlaik ostas jaudas par 40% pārsniedz kravu apjomu. Argentīnas Nacionālās konkurences aizsardzības komisija, kas uzrauga, lai netiktu lobēts kāda termināļa monopols, aicināja veikt nepieciešamos pasākumus, lai novērstu pret konkurenci vērstas darbības. Šajā gadījumā asa kritika tika vēsta "Maersk Line" virzienā, apgalvojot, ka šī kompānija, kopā ar MSC savos divos termināļos koncentrējot kravu apstrādi, kaitē visai Buenosairesas ostai. Tāpat negatīvi tiek vērtēts tas, ka arī "Evergreen" un citām Āzijas konteinerkuģu kompāniju kuģošanas līnijām ir tendence strādāt ar "Maersk Line" diviem termināļiem.

"Maersk Line" un TRP nesaskaņas radās pēc tam, kad 2018. gadā "Maersk Line" pārņēma kuģošanas kompāniju "Hamburg Süd", kas līdz tam bija spēcīgs spēlētājs Dienvidamerikas austrumu krastā. Tagad "Maersk Line" daļa ir aptuveni 78% no Buenosairesas ostas termināļu pārkrauto kravu apjoma. Tā kā "Maersk Line" kontrolē tik lielu tirgus daļu, pilnīgi saprotams, ka tā zināmā mērā diktē spēles noteikumus vai vismaz vēlas to darīt. Šoreiz "Maersk Line" pieļāva kompromisu un piekāpās gan Argentīnas valdības lūgumam, gan spiedienam, ļaujot tai vēl divus gadus meklēt izeju no problēmām.

2019. gadā "Maersk Line" MSC divos termināļos kravas veidoja 63% no Buenosairesas ostas konteinerkravu apjoma, bet TRP divos termināļos kravu apjoms bija 18% un 2020. gada pirmajā ceturksnī jau samazinājās līdz 15%. Kopumā konteinerkravu apjoms Buenosairesas ostā 2020. gada pirmajā ceturksnī sārka par 20%. ■

Meklē iespējas optimizēt procesu

Lai izdzīvotu visai sarežģītajos apstākļos sakarā ar Covid-19 izraisīto haosu, ko iepriekš neviens nevarēja paredzēt, jūrniecības nozarē liela vērība tiek pievērsta tiem procesiem un pasākumiem, kas palīdz optimizēt jūras kravu pārvadājumus, īpašu vērību, protams, veltot zaļajai kuģošanai un enerģijas resursu taupīšanai.

Ja, veicot pārvadājumu no vienas ostas uz otru, kuģis samazina kustības ātrumu, tiek samazināts degvielas patēriņš, un šāds ietaupījums būtu vērtējams pozitīvi, bet tādā gadījumā, lai saglabātu grafiku, piemēram, konteineru līnijās, ceļā pazaudētais laiks kaut kur ir jāatgūst, tāpēc, gluži dabiski, rodas nepieciešamība samazināt laiku, ko kuģis pavadā ostā. Sakarā ar to arvien aktuālāks kļūst jautājums, kā optimizēt ostu pakalpojumus, lai samazinātu kravu apstrādes laiku, ko izdarīt nemaz nav tik viegli.

Saskaņā ar "IHS Markit" datiem par ostu darbības produktivitāti, kas iegūti no pasaules lielākajiem konteinerkuģu īpašniekiem un konteinerkravu pārvadātājiem, konteinerkuģiem ostā pavadītais laiks 2019. gadā salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu palielinājies vidēji par 0,3 stundām (1,2%).

Nenoliedzami, ka arī ostas ir ieinteresētas iespējami ātrāk apstrādāt kuģus, samazināt kuģu uzturēšanās laiku ostā, lai pildītu dekarbonizācijas programmu un spētu sasniegt vides standartos izvirzītos mērķus.

"Optimizētā kravu apstrādē ir ieinteresēti gan kravu pārvadātāji, gan ostas, jo kravu apstrādes optimizācija ir ieguvums visiem," viedokli pauž Starptautiskās Ostu asociācijas (IAPH) prezidents Patriks Verhoevens. "Samazinot uzturēšanās laiku ostās, ne tikai tiek samazinātas pārvadājumu izmaksas, bet arī paveras daudz plašākas iespējas termināļu operatoriem un stividoriem. Tomēr vēl svarīgāk par ekonomiskajiem ieguvumiem ir tas, ka sabiedrībā pieaug izpratne par vides standartu paaugstināšanas nepieciešamību. Šādā veidā jūrniecības nozare, atbalstot Parīzes klimata nolīguma mērķus, apliecina gatavību globālā līmenī samazināt emisijas. Kad kuģi



Patriks Verhoevens.

ar zemu oglekļa saturu degvielā pilnībā nāks pašreizējo kuģu vietā, tas jau būs pavisam cits stāsts, bet tagad nekavējoties nepieciešami operatīvi pašreizējās flotes uzlabojumi, lai reāli sāktu samazināt emisijas, un tas ir temats, kas šobrīd ir IMO darba kārtībā."

Tomēr ne viss rit tik gludi, un par to raksta žurnāls "BMC Energy": "Jauni kuģi bez oglekļa izmešu radīšanas, protams, ir ļoti svarīgi, taču politikas veidotājiem vajadzētu apzināties, ka arī esošajā flotē būtu nepieciešams veikt klimata pārmaiņu mazināšanas pasākumus."

Vairāku gadu laikā ostu optimizācijas darba grupa ir izveidojusi elektronisku informācijas apmaiņas sistēmu. Šis rīks, kas tiek operatīvi atjaunināts un ir pieejams visiem ostu lietotājiem, ievērojami saīsinās tradicionālās saziņas procedūras. Taču šādu optimizāciju varēs sasniegt vien tad, ja pavisam nopietni tiks veikta visas jūrniecības nozares digitalizācija, izveidojot vienu informācijas apmaiņas sistēmu starp kuģiem, kuģu operatoriem un aģentiem, ločiem, ostu

termināļiem un valsts institūcijām. Saskaņā ar publiski pieejamo informāciju IMO 2. jūnijā aicinājumam rīkoties, lai, ņemot vērā Covid-19 pandēmijas radītās problēmas, pārtrūktu jūras tirdzniecības un loģistikas digitalizāciju, no 174 IMO dalībvalstīm atsaukušās tikai 49. Roterdama, Antverpene, Hamburga, Losandželosa un vēl dažas ostas ir paziņojušas, ka attīstīs savu valstu valdību un ostu pārvalžu digitalizācijas plānus, tomēr IMO un citu profesionālo asociāciju līmenī šāda pieeja jautājuma risināšanai netiek sveikta ar sajūsmu.

Patriks Verhoevens: "Vairāku gadu laikā ir izstrādāti digitalizācijas risinājumi, tagad tas viss vienkārši jāievieš, bet nepieciešama iespējami daudzu ostu iesaistīšanās, lai varētu reāli šo sistēmu testēt un beidzot arī reāli ieviest. Ieguvēji būtu visi, bet ir grūti lauzt esošos stereotipus un padarīt pieejamākus ar ostu termināļiem un piestātnēm saistītos datus."

Daļēji to izdarīt apgrūtina iepriekšējie konflikti, īpaši tas attiecas uz konteineru līnijām un termināļiem. Tomēr daudzi nozares speciālisti saskata sadarbības un datu apmaiņas uzlabošanas potenciālu.

"Hapag-Lloyd" izpilddirektors Habens Jansens vienā no iknedēļas virtuālajām "JOC Uncharted" konferencēm pauž viedokli, ka pārvadātāju un termināļu sadarbībā būtu vajadzīgi būtiski uzlabojumi: "Termināļi, tieši tāpat kā kuģošanas līnijas, ir svarīgs posms pasaules piegādes ķēdēs, bet joprojām ir neatrisināti jautājumi un daudz lietu, kuras mēs varētu darīt labāk, ja vien spētu savā starpā sazināties un apmainīties ar informāciju. Diemžēl līdz šim gan vieni, gan otri ir cīnījušies katrs savā frontē, domājot par savu izdevīgumu un ne sevišķi lielu vērību veltot kopējām interesēm un pakalpojumu kvalitātei." ■

Atklāj narkotiku kravu kopā ar “pavadoņiem”

Meksikas varas iestādes ziņo, ka 2020. gada 2. jūlijā uz “Maersk Line” konteinerkuģa “Svendborg Maersk”, kas Manzanillo ostā Meksikas Kolimas reģionā ieradās no Kolumbijas, konteinerā tika atrasti divi virieši, kuri nebija apkalpes locekļi, kā arī divi iepakojumi, kas neatbilda kuģa manifestam. Pārbaudot 102,6 kg smago nedeklarēto kravu, tas izrādījās kokaīns vairāk nekā viena miljona dolāru vērtībā. Meksikas muitas virsnieki vairāk bija pārsteigti par kravas pavadoņiem konteinerā nekā par pašu nelikumīgo kravu.



Kompānija “Maersk” šajā sakarā sniedza īsu paziņojumu, kurā bija teikts: “Mēs varam apstiprināt, ka Manzanillo ostā kuģa “Svendborg Maersk” konteinerā tika atklāta nelikumīga krava un divas kuģa apkalpei nepiederošas personas. Mūsu kompānija sadarbojas ar Meksikas varas iestādēm. Kompānija “Maersk” ir izstrādājusi vadlīnijas, kas darbiniekiem liek būt modriem pret kaut ko neparastu vai aizdomīgu.”

1998. gadā būvētais kuģis “Svendborg Maersk” ir piedzīvojis arī citas nedienas. Piemēram, tas bija iesaistīts narkotiku pārvadāšanā arī 2019. gadā, kad augustā Lazaro Kardenas ostā Meksikā uz tā atklāja 23,368 kilogramus fentanila, bet 2014. gadā Biskajas līcī sliktos laika apstākļos kuģis zaudēja vairāk nekā 500 konteineru.

Pirmajā pusgadā pieaudzis vardarbīgu uzbrukumu skaits kuģiem un to apkalpēm

2020. gada pirmajā pusgadā pieaudzis vardarbīgu uzbrukumu skaits

kuģiem un to apkalpēm. ICC Starptautiskā Jūrniecības biroja (IMB) jaunākajā ziņojumā teikts, ka pirmajā pusgadā notikuši 98 pirātisma un bruņotas laupīšanas gadījumi, no tiem nedaudz vairāk par 90% Gvinejas līcī pie Rietumāfrikas, kas kļūst par aizvien bīstamāku reģionu komerciālajai kuģošanai. Kopš janvāra 77 jūrnieki pieņemti par ķīlniekiem vai nolaupīti, pieprasot izpirkuma maksu.

Pieaugošie pirātisma draudi un vardarbība pret kuģu apkalpēm rada papildu spriedzi simtiem tūkstošu jūrnieku, kuri Covid-19 ierobežojumu dēļ strādā pēc līguma termiņa beigām. “Tas ir pieaugošs risks un spiediens uz jūras darbaspēku,” savu viedokli pauž IMB direktors Maikls Holets. “Gvinejas līcī uzbrucēji ir bruņoti ar nažiem un šaujamieročiem. Tagad nevienam nevar justies aizsargāts, jo pirāti kļūst arvien nesaudzīgāki un ambiciozāki, palielinot risku jūrniekiem.”



Starptautiskais Jūrniecības birojs ir noraižējies par to, ka par daudziem uzbrukumiem kuģu apkalpes neziņo, kā arī par to, ka arvien nopietnāk tiek apdraudēta kuģošanas drošība, jo īpaši Singapūras šaurumā. Arvien vairāk uzbrukumu notiek tālu no krasta, ārpus valstu teritoriālajām jurisdikcijām, kas ļauj pirātiem izvairīties no krasta apsardzes un jūras spēkiem.

Šobrīd, kad pasaules ekonomika piedzīvo lejupslīdi, kopumā ir vērojams pirātisma pieaugums.

Eiropols nācis klajā ar jaunu iniciatīvu

Eiropols nācis klajā ar jaunu iniciatīvu, kas Eiropai pavērs lielākas iespējas cīņā ar finanšu un ekonomiskajiem noziegumiem, palīdzēs atklāt nelikumīgas naudas plūsmas

uz organizētajiem noziedzības tīkliem, kā arī izsekot naudas plūsmas gan ES, gan ārpus tās.

Eiropas Finanšu un ekonomikas noziegumu centrs (EFECC) nodarbojas ar tādiem noziegumiem kā krāpšana, naudas atmazgāšana, naudas viltošana un intelektuālā īpašuma pārkāpumi.

Tagad Covid-19 pandēmija ir izgaismojusi arī to, cik ļoti ātri dažādu apstākļu ietekmē noziedznieki spēj pielāgot savas kriminālās shēmas. Gada laikā Eiropā tiek konfiscēti vairāk nekā 12 miljardi eiro noziedzīgi iegūtu līdzekļu, un arī EIROPOLA ziņojumā ir konstatēts, ka, neraugoties uz jau veiktajiem pasākumiem, ekonomisko un finanšu noziegumu skaits diemžēl ir palielinājies, un tas lielā mērā noticis, pateicoties jauno tehnoloģiju iespējām.

INTERPOLS satraucas par noziedzīgiem nodarījumiem jūrniecībā

INTERPOLS nācis klajā ar paziņojumu, kurā uzsvērts, ka tas turpmāk vēl ciešāk sadarbosies ar vietējām, reģionālajām un starptautiskajām institūcijām un amatpersonām, lai globālā līmenī mazinātu noziedzību jūrniecībā un uzlabotu tās pārvaldību. Par savām galvenajām prioritātēm tas pasludinājis informācijas apmaiņas uzlabošanu, ātrās reaģēšanas un tiesīzbuzraudzības spēju stiprināšanu, kā arī starptautisku koalīciju veidošanu.

INTERPOLS īsteno projektus MAST un PSP

Dienvidaustrumu Āzija ir svarīgs jūras pārvadājumu centrs, ko izmanto daudzi kuģniecības uzņēmumi, lai transportētu preces uz un no Ķīnas, Japānas, Taivānas un Dienvidkorejas. Diemžēl kopā ar aktīvu legālo tirdzniecību šajā reģionā zeļ arī kontrabandas bizness.

Lai ar to cīnītos, INTERPOLS īsteno projektu MAST, kas ir daļa no centieniem uzlabot drošību jūrā, ierobežot vēl lielāku draudu iespējamību reģionā un ir īpaši vērsts uz četrām

valstīm – Indonēziju, Malaiziju, Filipīnām un Vjetnamu.

INTERPOLA ostu drošības projekta (PSP) mērķis ir veicināt tiesībsargāšanas aģentūru un ostu pārvalžu iespējas novērst, atklāt, izmeklēt ostu drošības draudus.



Vēl viens no projekta mērķiem ir apmācīt šo valstu drošības aģentūras, kas atbild par ostu drošību un drošību jūrā, lai stiprinātu iestāžu spējas apkarot terorismu, pirātismu un bruņotas laupīšanas, kā arī samazināt kuģu un ostas iekārtu riskus un neaizsargātību pret drošības apdraudējumiem.

Projektu MAST sponsorē Kanādas Globālo lietu (GAC) Terorisma apkarošanas spēju palielināšanas programma (CTCBP).

ES izveido un uztur Jūras drošības programmu MASE

ES ir izveidojusi un finansiāli uztur Jūras drošības programmu (MASE), kurā apvienoti vairāki reģionālie projekti, lai nodrošinātu resursus, kas nepieciešami jūras drošības paaugstināšanai Austrumāfrikas, Dienvidāfrikas un Indijas okeāna reģionā (EA-SA-IO), kurā ietilpst tādas valstis kā Angola, Komoru salas, Kenija, Madagaskara, Maurīcija, Mozambika, Namībija, Seišelu salas un Tanzānija. Šīs valstis kalpo par avotu, tranzīta punktu vai galamērķi cilvēku tirdzniecībā, kas nodrošina darbaspēku visdažādākajās jomās, un nelegālais bizness tās izmanto par ieroci, narkotiku un citu nelegālu preču tranzīta punktu ceļā no Āzijas un Tuvajiem Austrumiem uz Āfriku, Ziemeļameriku un Eiropu. Īpaši izplatīta ir nelegālā zveja, kā arī aizsargājamo dzīvnieku un retu augu sugu tirdzniecība.■

Vladimirs Putins: “Krievijai ir jāattīsta un jāpilnveido savas kuģu būves spējas.”

Publicitātes foto.



Kamēr liela kuģošanas un kuģubūves nozares daļa pasaulē ir palēninājusi jaunu kuģu būves tempu, Krievijas kuģubūves kompleksā “Zvezda Shipbuilding Complex” ielikts ķīlis piektajam *afamax* tankkuģim no kopumā 12 plānotajiem šā tipa kuģiem.

Kuģubūves kompleksa “Zvezda Shipbuilding Complex” attīstīšana un tankkuģu būvniecība Krievijai ir stratēģiski svarīgs projekts, ko īpaši atbalsta prezidents Vladimirs Putins, kurš uzskata, ka Krievijai ir jāattīsta un jāpilnveido savas kuģu būves spējas. Putins piedalījās arī tankkuģu pasūtījuma parakstīšanā un pēc gada atkal atgriezās kuģu būvētavā, lai ieliku pirmo ķīli.



2020. gadā Primorskas apgabalā četrus gadus pirms grafika tika pabeigts “Zvezda Shipbuilding Complex” otrais posms – “Bolshoi Kamen” būvniecība.

“Otrā posma nobeigums bija paredzēts 2024. gadā, bet, pateicoties finansējumam un intensīvajam darba grafikam, to izdevās pabeigt jau 2020. gadā, kas būtiski ietekmēs Krievijas stratēģisko plānu īstenošanu,” paziņoja “Rosneft” viceprezidents Andrejs Šiškins.

Krievijā būvēto *afamax* tankkuģu kravnesība ir 114 000 DWT, garums 250 metru, un tie ir pirmie šāda tipa tankkuģi, kas top Krievijā. Tie paredzēti jēlnaftas transportēšanai un var darboties ar sašķidrinātu dabasgāzi. Pirmais tika nolaists ūdenī šā gada maijā un gatavojas darbam jūras ceļos. Otrais par godu pirmajam Kazahstānas Republikas prezidentam tika nosaukts par “Nursultanu Nazarbajevu”.

“Zvezda Shipbuilding Complex” ziņo, ka pašlaik pasūtījumu portfeli ir 39 kuģi, bet rūpnīcas jauda paver iespēju būvēt vēl vairāk. Pirmie 28 kuģi tiek būvēti “Rosneft” vajadzībām, kas arī ir viens no vadošajiem kuģu būvētavas investoriem, kopā ar “Rosneftegaz” un “Gazprombank” veidojot konsorciju. Kad kuģubūves komplekss tiks pabeigts, tajā varēs būvēt jūras platformas, ledus klases kuģus, specializētos kuģus u.c.■

Uzmanību – laivošana var radīt atkarību!

“Ja cilvēks nekad nav laivojis, es iesaku pamēģināt. Tikai jāņem vērā, ka tā ir lieta, kas var radīt atkarību! Es sevi vairs nevaru iedomāties bez laivošanas, zinu, ka braukšu atkal un atkal. Nāks rudens, būs lietavas – būs Līgatne, Amata, Jugla, Kurzemes mazupes. Ja lietavu nebūs – būs lielās upes. Latvijā vēl tik daudz neizzinātu upju!” saka ĢIRTS SARJA, Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta kuģu inspekciju koordinators.

“Kā jau parasti šādos gadījumos, viss sākās ar āķa iebarošanu. Braucām pa Ogri ar laivām, noirējām tās “Mežmalas laivās”, finišā laivu īpašnieks man teica: “Re, kur man ir kajaks. Negribi?” Sākotnēji viņš mani arī apmācīja pamatiem. Kāpēc tieši man viņš to piedāvāja, es nezinu, nav ne jausmas, bet āķis lūpā ieķērs,” atceras Ģirts.

Viņš apgalvo, ka laivošanā visvilinošākais ir būt prom no pūļa, būt vienam vai dažu domubiedru kompānijā. Straujūdenī vilinoša ir dinamika un kustība, bet garajos gabalos laiks sev. Turklāt katram, kuru šis sporta veids ieinteresējis, ir iespējams atrast tieši sev piemērotāko veidu. Ir laivošana pa straujiem ūdeņiem, krācēm, vai arī garie gabali pa mierīgiem ūdeņiem, un arī tie atšķiras – var braukt pa upi, jūru vai ezeru.

“Ja brauc pa straujūdeņiem, tad tikai brauc, un nekas cits vairs neeksistē. Ja brauc garos gabalus, tad tikai airē un airē... un pēc tam vēl airē! Var visu ko izdomāt, izprāt un atcerēties. Tās ir pilnīgi atšķirīgas lietas, ko nevar salīdzināt. Parasti Latvijas upēs straujūdeni var baudīt rudenī, kad ir daudz lijuš lietuvus, vai pavasaros, kad kūst ziemas sniegi. Vasarās Latvijas mazupēs parasti ūdens laivošanai nav, ja nu vienīgi gadās ilglaicīgi lieti. Lielajās upēs ūdens ir gandrīz vienmēr, arī decembrī var braukt – tikmēr, kamēr vien ūdens ir šķidr. Protams, vajadzīgs attiecīgs aprīkojums un apģērbs. Jādomā arī par transportu. Pa straujūdeņiem braucot, noteikti ir jākooperējas, jāpārdzen mašīnas – vienam tas



Cetina Horvātija

gandrīz nav iespējams. Arī gatavojoties garākiem gabaliem transportēšanas jautājums ir jāsaplāno. Atceros, reiz aizvedām laivas, atstājām vienās mājās, tad pārbraucām mašīnas uz vietu, kur grāsījāmies laivošanu beigt, tad ar velosipēdiem braucām līdz laivām, aizlaivojām līdz mašīnām un tad braucām pakāj riteņiem! Var, protams, izmantot arī sabiedrisko transportu. Piemēram, braucot pa Braslu, tā darījām – sākam no Plāča, līdz Gaujai un līdz Rāmkalniem, bet no Rāmkalniem atpakaļ ar autobusu. Pa jūru braucot ir iespējams visu pasākumu saplānot apļveidā – aizbraukt uz priekšu un tad atkal atpakaļ. Jāsaka, ka “igauņu jūra” tam vairāk piemērota nekā mūsējā,” stāsta Ģirts.

Meklējot straujūdeņus, pa kuriem, kā Ģirts saka, “padauzīties”, izbraukātas gan Latvijas straujākās un krācainākās upes, gan pabūts Polijas,

Slovākijas un Alpu upēs. Citi laivotāji mēdz doties uz Zviedriju, Somiju, Norvēģiju, Korsiku, arī tālākos ceļos. Ģirtam patīk arī “ieiekšana” laivā pēc darba, kaut uz stundu vai pāris stundām. Tiesa gan, darbadienu vakaros pieejamākā ir Daugava, kura Rīgas robežās jau diezgan izpētīta. “Ir, piemēram, tāds “Lucavsalas seriāls”, tas notiek sešas reizes vasarā, ceturtdienās pēc darba. Laba lieta, kaut arī sacensības, tomēr galvenais ir satikties ar līdzīgi domājošajiem, papļāpāt. Tādi organizētie braucieni jau ir dažādi, un tajos piedalās dažāda līmeņa laivotāji. Lai pieredzējušie maratonisti tevi atzītu par nopietnu cilvēku, tev jābrauc un jābrauc, un jāuzrāda rezultāti. Šogad modernais vīruss ir ieviesis korekcijas, bet Latvijā katru gadu notiek vairāki airēšanas maratoni, tāpat Igaunijā un Lietuvā. Pēdējos gados airēšanas maratonus gan mazāk piedalos. Tie

ir iepazīti, gribas kaut ko citu. Pats jau esmu paspējis šo to iemācīties, daudz ko vēl nemāku. Ir lietas, ko es citiem varu pamācīt, ir lietas, ko es no citiem mācos. Man patīk pa reizei pēc darba kolēģus iesēdināt laivās. Ja viņiem patīk, ja viņi pēc tam smaida – nu, tad ir forši!”

Regulāri braucot, būtiska lieta, protams, ir sava laiva. Tā ir laiva, pie kuras laivotājs pieradis, par kuru zina, kā tā uzvedīsies ūdenī, kuru pilnībā apguvis. Ģirts saka – sadraudzējies. Viņam pašam ir vairākas laivas, taču ar vienu no tām tā arī neesot izdevies sadraudzēties. Katra no laivām savai vajadzībai. Jūras kajaks – nosaukums jau visu izsaka. Nobraucieniem pa mazupēm straujūdeņu laiva, kuru Ģirts iesaucis par *dīvānu* – liela, ērta, noturīga. Rodeo jeb frīstaila laiva – tai Latvijā grūtāk atrast pielietojumu, tā ir isa un plata, apgriežama pat uz vietas, un ar to varot pasērfoot isā vilnī. Tad vēl gludūdens kajaks jeb fitnesa laiva – tā, ar kuru tā arī nav izdevies “saududzēties”, jo īsti tomēr neatbilstot vēlmēm. Ja iznāk apgāzties, tad neizkāpjot piecelties nav iespējams, atliek tikai peldēt uz krastu. “Man šķita, ka vairāk laivu man nevajag, bet tad gluži nejauši ieraudzīju SS sludinājumos, ka pārdod īsu laivu ar plakaniem galiem, un man sagribējās to izmēģināt. Laiva ļoti interesanta – galus viegli dabūt zem ūdens, ieskrienies tikai un uzcel laivu vertikālā stāvoklī! Taču ir arī mīnuss – šajā laivā grūti iekāpt un izkāpt, un kājas ātri notirpst. Pavasarī braucu pa Līgatni, tur ir koku aizgāzumi, dabūju kāpt ārā – jā, tas nūdien nebija viegli! Šai laivai tomēr vajag upes bez pārsteigumiem, kur “padauzties”.”

Laivošana patiesībā nav lēts prieks, ja šai lietai pieiet nopietni. Jauna laiva maksā ap 1000 eiro, jūras kajaks pat līdz 3500 eiro. Taču arī lietoto laivu segmentā varot atrast visnotaļ labus variantus. Ir iespēja laivas īrēt vai aizņemties no kāda pazīstama laivotāja. Iemēģinot laivošanu kopā ar zinātāju, pie viena būs arī kāds, kurš pamācīs. Straujūdens laivas ir no polietilēna, izturīgas un gandrīz neiznīcināmas, par tām galva parasti nesāp. Taču laiva vēl nebūt nav viss – vajadzīgs airis, arī veste un ķivere. Straujūdenī bez tām nevar un nedrīkst. Lai laivotu ne tikai



Moraka Melnkalnē.



Soča Slovēnijā.



Iuri – Tori maratonā.



Milosas salā, Grieķijā.



karstā vasarā, nepieciešams arī atbilstošs apģērbs – hidrotērps. Arī tie ir dažādi – “slapjie” un “sausie”, daļi un viendabīgie. “Labs “sausais” hidrotērps arī maksā ap tūkstoti, bet tas tad tiešām ir sauss jebkurā situācijā: vari izkrist no laivas, vari izkāpt un paplūncāties – nekas nekaitēs, apakšā pavilktais apģērbs paliks sauss. Tad var droši braukt arī ziemā, piemēram, atkušņa laikā. Ir gadījies, ka braucot laiva apledo. Straujos ūdeņos, protams, ne, bet, ja iznāk braukt pa rāmu upi, tad laiva kļūst “glazēta”.”

Ģirts nenoliedz, ka airēšana var būt arī ļoti ekstrēma izklaide. Saprātīgs cilvēks ar to rēķinās un apzinās, ka vispirms jāapgūst svarīgākās iemaņas. “Iebraukšana strauvē, iebraukšana atstrauvē, upes šķērsošana jeb “prāmis”. Jāmāk ielikt pareizās “kanetes”, eskimosu apgriezies – apgāzties, neizkāpjot no laivas uzcelties un braukt tālāk. Braucot pa jūru, būtiski ir mācēt tikt atpakaļ laivā, ja gadījies izkrist. Ja kāds palīdz, tad to ir viegli dabūt gatavu, ja esi viens un viļņos, tad tas ir krietni grūtāks uzdevums. Jūrā vienam braukt nav tā labākā doma. Viena no svarīgākajām mācām ir, izvērtējot situāciju, spēkus un visu pārējo, spēja pateikt “šoreiz nē”. Nav būtiski, vai tā ir sarežģīta krāce, koku aizgāzums strauvē upē vai jūrā vējš stiprāks nekā parasti – ir situācijas, kad jāatkāpjas, laiva jāapnes bīstamajai vietai, jāatliek uz citu reizi, citu dienu.”

Ir cilvēki, kuri par savu vaļasprieku saka – tas ir mans dzīvesveids! Ģirts neesot īsti pārliecināts, vai var apgalvot, ka laivošana ir viņa dzīvesveids. Ir taču vēl tik daudz citu interesantu nodarbjū! Tomēr gandrīz visi viņa draugi arī nodarbojas ar laivošanu. Meitiņu peciņu gan neizdodoties pievērst laivošanai, bet tas laikam tādēļ, ka viņa laivojusi jau no gada vecuma, droši vien kādā brīdī bijis par daudz.

“Tomēr tā airu vicināšana ir forša lieta! Bija laiks, kad sāka sāpēt mugura. Dakteris teica, ka kāds muguras skriemelis esot kaut kur aizšļūcis, un izstāstīja, kā man turpmāk jādzīvo. Taču kopš pievērsšanās airu vicināšanai muguras sāpes kaut kā piemirsušas,” saka Ģirts Sarja. ■

Sarma Kočāne



Mērsragā būvētais pirmais motorkuģis
"Ātrais" 1937. gadā. Foto īpašnieks
Konstantīns Grīvainis, "Ātrā"
būvētāja Alekseja Grīvaiņa dēls.

Kapteiņa A. Grīvaiņa Mērsragā būvētais "Ātrais"

1936. gada 1. augusts Mērsragā bija īpašs. Valsts prezidents Kārlis Ulmanis, apceļojot Kurzemi, bija devies iepazīties arī ar Mērsraga piekrastes kuģniecības un zvejnieku patvērumu jeb ostu.

Kolīdz prezidents bija apskatījis Engures jūrmalu un Bērciemu, engurnieki jau brīdināja mērsradzniekus par augstā viesā ierašanos. Vietējās aizsardzes ar ziediem sagaidījušas un sveikušas Valsts prezidentu. Prezidents vispirms apskatījās kapteiņa A. Grīvaiņa kuģu būvētavu. Tur tobrīd Grīvainis gatavojies beigt sava kuģa būvi, ar ko gribējis uzstādīt ātruma rekordu braucienā no Mērsraga līdz Rīgai.

Jaunā pasažieru – preču motorkuģa korpuss ticis būvēts no ozola plankām, tāpat arī brangas. Kuģis bijis 57 pēdas garš, 14 pēdas plats un ar 6 pēdu iegrīmi.

Grīvainis kuģim devis zīmīgu nosaukumu "Ātrais", prezidents aprunājies ar strādniekiem un aizbraucot nodevis kapteiņa Grīvaiņa rīcībā naudas balvu kuģa būvdarbu nobeigšanai, lai "Ātrais" būtu gatavs augusta beigās. Šī tautas Vadoņa atsaucība izsaukusi

dziļu pateicību un jaunu pamudinājumu arī citiem.

Pēc tam prezidents ar pavadoņiem zvejnieka Viļa Bitera un Kārļa Gegara motorlaivās devās braucienā pa Mērsraga kanālu, apmeklējot arī šaursliežu dzelzceļa staciju, jaunbūvēto zvejnieku ostu, un iebruca jūrā, kur bagarmašīna strādājusi pie ostas padziļināšanas. Atvadoties prezidents mērsradzniekiem pateicās un lūdza turpināt ar neatslābstošu enerģiju savu grūto darbu arī nākotnē. Pa ceļam uz Ķūļu ciemu prezidents vēl iegriezās Mērsraga pagasta namā, kur pagasta vec. Pēteris Zakss ziņoja par pagasta ienākumiem un darbību.

Ķūļu ciemā, kas atrodas lielā Engures ezera ziemeļrietumu piekrastē, prezidenta automobilis iebruca ap plkst.16.00. Pie ciema robežas pulcējās iedzīvotāji un organizāciju pārstāvji – A. Dīriņš no ugunsdzēsēju biedrības, E. Mazzālītis no

krejotavas u.c. Stacijas priekšnieks M. Foršs apsveica prezidentu Ķūļu ciema 300 iedzīvotāju vārdā, bet mazpulka dalībnieki lūdza savu Virsvadoni pieņemt pašu puķu dārzos audzētos ziedus.

Septembrī kuģu būvētājs Grīvainis vedis sarunas ar motoru firmām par 100 HP motora iegādi un lūdzis motoru ražotāju firmas piesūtīt piedāvājumus caur "Ilustrētās Tehnikas" izdevumu. Grīvainis tolaik bijis viens no uzņēmības paraugiem kuģu būvniecībā. Viņš pats devies uz "Ilustrētās Tehnikas" redakciju un stāstījis, ka tieši Nurmuižas ozoli ir tie, kas dod kuģiem pietiekamu drošību, un tos "Ātrā" būvniecībai izmantojis arī viņš pats. Kuģa izmaksa aprēķināta uz 16 000 latu, koka daļas izmaksājušas ap 5000 – 6000 latu. Kuģa 100 zirgspēku motors, kas spējis attīstīt līdz 10 mezgliem lielu ātrumu, sa-protams, bijusi dārga manta. Kuģi

būvēja Grīvainis pats pēc savas iniciatīvas, piesaistot palīgā savu tolaik 19 gadus veco dēlu.

1937. gada oktobra sākumā "Ātrais" devies savā pirmajā braucienā. Turpmāk kuģi piemeklējušas dažas ķibeles. Motorkuģa "Rolands" vadītājs A. Hermanis ziņojis, ka Mērsraga ostā viņa kuģim sānos ieskrējis motorkuģis "Ātrais". Sadursmē "Rolandam" ielauzts reliņš un nedaudz bojāti sāni. Nākamā gada 13. oktobrī kuģim ceļā no Mērsraga uz Rīgu sabojājies motors, un ostas valdes velkonis nogādājis to ostā. Novembra beigās "Ātrais" gandrīz aizgājis bojā. Izbraucot no ostas, tas ar visu sparū sācis braukt nevis uz priekšu, bet atpakaļ, un ieskrējis krastā, sabojājot stūri. Pēc stūres remonta kuģis turpinājis braucienu. Atpakaļceļā uz Rīgu kuģis pievirzījies tuvu krastam, jūrā sacēlusies vētra, un lielie vilņi to pārmetuši vairākiem sēkļiem un uznesuši seklumā iepretim Engurei. Viens no "Ātrā" matrožiem ar laivu devies krastā, lai pieprasītu no Rīgas palīdzību. "Ātro" tauvā ostā ievilcis spēcīgais jūras velkonis "Vanags".

1937. gadā "Ātrais" uzturējis satiksmi starp Rīgu un Mērsragu, bet 1938. gadā jau arī starp Ventspili un Pāvilostu. Izteikts arī piedāvājums ar to pārvadāt tūristus no Rīgas uz citām Baltijas jūras ostām.

Vēlāk "Ātro" nopirka E. A. J. Feldmanis un pārdēvēja par "Laimgaitu".

1939. gada maijā "Laimgaita" ceļā no Jūrkalnes saplēsusi diviem zvejnikiem reņģu tīklus. Ar vienu kuģa īpašnieks izlīdzis, bet otram nekādu atlīdzību par bojājumiem nav maksājis, jo tas neesot izlicis pareizas signāllugunis.

Kara laikā vācieši Feldmanim kuģi atņēmuši, viņš meklējis kādu, kas palīdzētu atgūt "Laimgaitu", taču tas nav izdevies, jo vācu flotes štābā Liepājā neviens vairs nav varējis pateikt, kur tieši kuģītis atrodas.

1940. gadā "Laimgaita" nonāca LPSR kuģniecības pārvaldes rīcībā, un "Kurzemes Vārdā" varēja lasīt, ka tiek meklēti gan kuģa mācekļi, gan motorists, kas uz "Laimgaitas" strādātu. ■

Inga Hartika



Tā izskatījās "Ātrais" brīdī, kad to apskatīt ieradās Valsts prezidents Kārlis Ulmanis.



Vidū – Valsts prezidents Kārlis Ulmanis, bet kungs ar sirmo bārdu – teikās pieminētais Bāliņš.



Baltijas jūras dzelmes noslēpumi un pārsteigumi

Pagājusī ziema mums uzdāvināja vairākas visai spēcīgas vētras. Ziemeļrietumu un rietumu vēji atkal pamatīgi papostīja Kurzemes krastu un Kolkas ragu. Jūrā ieskalots krasts ar visām priedēm, pamatīgi zemes noskalojumi un nobrukumi Labraga pusē – tāds šogad tuvojās un nāca visu ilgi gaidītais pavasaris. Vidzemes krasts šoreiz par laimi necieta, laikam paglābās vareno vēju aizvējā aiz cietzemes.



Kāda mana pažiņa ielikusi sociālajos tīklos visai brīdinošu video. Tajā uzfilmēts Jūrmalciami krastā no jūras izmests dzeltenīgs sačokurojies pikucis. Nu akurāt kā dzintars! Tāds nedaudz apbružāts, apskrāpēts un apvilāts. Bet! Ja tam pietuvina šķiltavas liesmu, tas spoži un strauji uzliesmo un deg ar žilbinoši baltu liesmu. Pat smilšu graudi tā dzirksteļojošās uguns tuvumā sakūst... Labi, ka šo viltus dzintaru laikus atpazīna un kāds jūrmalas staigātājs nepaspēja iebāzt kabatā. Tad visdrīzāk pamatīgi ķermeņa apdegumi būtu garantēti. Jūra joprojām izskalo krastā fosforu, kurš nožūstot var kļūt ļoti bīstams ikvienam atradējam. Taču jūras dzelme slēpj ne tikai to – noslēpumi un pārsteigumi netrūkst tagad un, visdrīzākais, netrūks arī nākotnē.

Filmējot “Kapteini Nulli”...

Nu jau tālajā 1964. gadā Rīgas kinostudija piekrastē un jūrā filmēja mākslas filmu par zvejnieku dzīvi. Par pamatu ņemts Egona Līva zvejnieku dzīves redzējums, režisē Leonīds Leimanis. Aktieru buķete ir krāšņa – Eduards Pāvuls, Gunārs Cilinskis, Ausma Kantāne, arī Kārlis Sebris. Sebrim šī nav pirmā vai pēdējā jūras filma, arī uz teātra skatuves viņš lieliski iedzīvinājis

īgauņu rakstnieka Juhana Smūla aprakstīto mežonīgo kapteini Kihnu Jenu. Tā, starp citu, ir pilnīgi reāla un leģendāra personība! Ja gadās apmeklēt netālo Kihnu salu, noteikti iegriezieties vietējā vēstures muzejā – tur eksponātu zālē kapteinis Jens joprojām sēž gluži kā dzīvs.

Savukārt lieliskajam aktierim Kārlim Sebrim par “Kapteini Nulli” filmēšanu bija saglabājušās kolorītas atmiņas, ar kurām viņš savulaik dalījās kādā TV raidījuma “Ahoi!” filmēšanas reizē.

Bijis tā. Sebris tēloja traļmeistaru Juhanu, filmējusi trālēšanu vairākkārt, kamēr viss izdevies, kā nākas. Bet beigās sajutuši, ka laikam ķeries īstens Pēterdienas loms – trālis nācis smagi un negribīgi. Kad pievilkuši klāt, pamanījuši, ka tiklā sapinies kaut kas liels un pamatīgs, taču ne no zivju pasaules. Esot iztralējuši nesprāgušu kara laika torpēdu! Saukuši palīgā armijniekus, tie palīdzējuši no bīstamā loma drošā veidā atbrīvoties. Todien vairāk nav filmējuši, devušies krastā un tur esot tuvējo krodzīpu izņēmuši sausu uz vietas! Jo, ja tā vecā torpēda būtu sprāgusi, no mazā kuģīša un visas filmēšanas komandas pat slapja vieta nebūtu pāri palikusi...

Kārlim Sebrim toreiz atmiņā bija vēl kāds filmēšanas piedzīvojums jūrā. Bijusi jāfilmē epizode, kurā mirušu jūrnīeku, ietītu buraudeklā vai kā citādi, vajadzējis apbedīt jūrā saskaņā ar visām pastāvošajām tradīcijām. Tā nu nolaiduši improvizēto nelaiķīti jūras dzelmē aiz kuģa borta, nopūtuši kuģa sirēnu, un lieta darīta. Bet, kā jau tas kino dzīvē itin bieži gadās, ar vienu dubli ir par maz. Filmēšana tiek atkārtota vēlreiz ar visu



pienācīgo rituālu un kuģa sirēnas darbināšanu. Un tā vēl vairākas reizes, līdz režisors un operators ar padarīto ir apmierināti. Taču pikantākais bijis tas, ka tuvumā esot bijuši noenkuroti vairāki kuģi. Redzot, ka no blakus kuģa vienu pēc otra jūrā laiž aizgājējus, jūrnīkiem laikam nav izturējuši nervi, tie rāvuši enkurus ārā un laidušies prom. Kino ļaudis sprieduši: laikam jau kaimiņi nodomājuši, ka uz viena no kuģiem pēkšņi sākusies ārkārtīgi lipīga un nāvējoša sērģa.

Naisāres salas noslēpumi

Ja uzkāpjām uz neliela atpūtas kuģīša Tallinas ostā, apmēram pēc stundu gara mierīga brauciena var pietāst nelielajā Naisāres salā. Tā ir apmēram 11 kilometrus gara un četrus kilometrus plata mežiem biezi apaugusi saliņa ar bāku ziemeļu galā. Senlaikos to apdzīvojuši zvejnieki, vēlāk kontrabandisti un jūras laupītāji. Sala bijusi izdevīga bāzes vieta, lai veikli aplaupītu garām uz Tallinas ostu ejošos tirgotāju kuģus. Kad pirāti kļuvuši pārlieku nekaunīgi, tos ar militāru spēku patriekuši no salas, un tirgotājiem iestājies miers. Taču sala kā atslēga glabājusi ieeju Tallinas līcī un ar laiku kļuvusi par nozīmīgu militāru objektu. 1913. gadā, kad pār Eiropu un pasauli jau savilkušies draudīgi kara negaisa mākoņi, Krievijas impērija atbrīvojusi salu no neliela skaita vietējo iedzīvotāju un pārveidojusi to par vērā ņemamu nocietinātu vietu. Lielgabali un fortifikācijas būves salu mainījušas līdz nepazīšanai. Tā kļuvusi par cietu riekstu Tallinas pilsētas un ostas aizsardzības kontekstā.

Arī PSRS laikos un līdz pat deviņdesmito gadu beigām sala bija civiliedzīvotājiem nepieejama. Pēc kaimiņvalsts armijas aiziešanas atklājās, ka uz tās atradusies jūras mīnu rūpnīca, kura turēta pilnīgā slepenībā. Tur ierīkots šaursliežu dzelzceļš vairāku desmitu kilometru garumā, bunkuri un kazemāti ar pazemes tuneļiem un mīnu ražošanas cehi. Netrūkst arī atstātu tukšu un neizmanto tu mīnu čaulu, to aprūsējušie korpusi redzami daudzviet uz salas vēl šajos laikos. Tie atgādina jūras mīnas KPM, kuras izmantotas mīnu laukos krasta aizsardzībai pret desantkuģiem un citām vajadzībām. Uz salas izgatavotās mīnas ostā krautas mīnu kuģos izmantošanai Baltijas jūras ūdeņos.

Tā vismaz uzskata vietējie zinātnieki, kuri labprāt izvadā tūristus un stāsta par atklātajiem salas noslēpumiem. Mīnas tika uzlādētas ar apmēram 350 kilogramu smagu sprāgstvielu lādiņu un, domājams, spēja jebkuram kuģim nodarīt postošus bojājumus. Vēl zinātnieki ar ironiju saka, ka, ja uz salas būtu sprāgušas tur uzkrātās sprāgstvielas, netālu esošajā Tallinā vairs nebūtu neviena vesela loga.

Vēl tik vērts atgādināt, ka tieši mūsu laukos liktenīgus bojājumus guva daudzi pirmskara Latvijas tirdzniecības kuģi, kas piedalījās traģiskajā Tallinas evakuācijas jūras operācijā Otrā pasaules kara sākumā. Somu jūras līcī iepretim Jumindas zemesragam Baltijas jūras dzelmē atdusas arī pirmskara Latvijas varenā ledlauža "Krišjānis Valdemārs" atliekas.

Pie Naisāres salas varētu būt nogrimusi arī viena no divām Igaunijai pirms kara piederējušajām zemūdenēm. Anglijā būvēto zemūdeni "Kalev" PSRS pārņēma no Igaunijas jūras kara flotes kara sākumā. Daļa apkalpes pirmajā kaujas braucienā ir no vecās igauņu ekipāžas, un "Kalev" dodas uz Kurzemes piekrasti likt jūras mīnas starp Užavu un Ovišiem. Atstājusi 10 mīnas Latvijas piekrastē, zemūdene atgriežas vāciešu vēl neieņemtajā Tallinā. Uzbrūkot vācu spēkiem, seko Tallinas evakuācija. Nākamajā kaujas braucienā "Kalev" dots uzdevums izsēdināt Igaunijas krastā netālu no Tallinas triju cilvēku grupu ar radioraidītāju. Grupas uzdevums ir slepens, un šajā braucienā zemūdene izgaist... Tiek uzskatīts, ka tā varēja iet bojā, saduroties ar mīnu tieši pie Naisāres, iespējams, pie Jumindas zemesraga vai kaut kur citur. Igauniem zemūdenes bojāejas vietu pagaidāmi tā arī nav izdevies atrast.

Pēc militāro ekspertu atzinuma Baltijas jūra ir viena no pasaulē visvairāk piesārņotajām jūrām ar kara laikos atstātajām mīnām. Apjomīgi mīnu lauki tika izveidoti Igaunijas piekrastē Somu jūras līcī un mūsu pašu Irbes šaurumā, ko reizēm pat dēvē par Baltijas Gibraltāru, jo tas paver kuģiem ceļu uz Rīgu un Pērnavu, arī Monzunda salu arhipelāga dienvidu pusi. Šai problēmai 2018. gadā uzmanību pievērsa pat ASV laikraksts "The Washington Post". Laikraksta interesi raisīja atklātas kara laika mīnas likvidācija netālu no kuģu ceļiem Tallinas pievārtē. Mīna tika likvidēta kontrolētā eksplozijā, taču iespējams, ka tā nebūt nebija vienīgā un vēl citas joprojām guļ Igaunijas piekrastes ūdeņos kopš kara laikiem. Kopumā Otrais pasaules karš varētu būt atstājis Baltijas jūrā ap 80 000 sprādzienbīstamu priekšmetu, kuru meklēšana un likvidācija joprojām turpinās.

Arī "Hidrogrāfs" meklē mīnas

Starpkaru posmā presē ik pa laikam parādās ziņas par Baltijas jūrā kļīstošām peldošām mīnām, kuras tur palikušas no Pirmā pasaules kara laikiem. Gluži tāpat kā šajos laikos, arī toreiz kuģi regulāri devās mīnu meklēšanas un trālēšanas braucienos, kas reizēm ilga pat divas trīs nedēļas. Tā izdevums "Latvijas kareivis" 1933. gadā ziņo, ka uz Irbes jūras šaurumu dodas karakuģi "Imanta" un "Viesturs" un kopā ar tiem arī Jūrnieceības departamenta hidrogrāfijas ku-



ģis "Hidrogrāfs" kapteiņa Orles vadībā. Tikšot meklēti jūras dzelmē palikušie mīnu enkuri un pašas mīnas arī. Lūk, ko žurnālistam stāsta tvaikoņa "Hidrogrāfs" kapteinis Orle:

"Uzmeklējot un iznīcinot tiklu ķērājus Irbes jūras šaurumā, atradām ar Ventspils ūdenslīdzēja Dansberga palīdzību kāda nezināma kuģa vraku pretim Košragam 18 m dziļā vietā. Tas ir divmastu koka korpusa buru kuģis, kas, domājams, nogremdēts ar akmeņiem kara laikā. Kuģniecību šis vraks neapdraud. Atrastas Košraga tuvumā četras mīnas guļ nogrimušas jūras dibenā 8–16 m dziļās vietās. Domājams, ka mīnu gaisa tanki pieplūduši ar ūdeni. Vietas, kur atrodas nogrimušas mīnas, apzīmētas ar stoderēm. Mīnas šonedēļ izcels un iznīcinās traleri "Imanta" un "Viesturs". Arī pēdējā stiprā vētra izskalojusi pa vienai peldošai mīnai pie Ovišiem un Kolkas raga. Šovasar jūrā pretim Zāmeļa tornim atrasto vācu kara kuģa vraku paredzēts izcelt nākošā gada vasarā, kad laiks šādiem darbiem ir izdevīgāks."

Tā mīnu meklēšanas laikā tiek atrasti līdz šim nezināmi nogrimušu kuģu vraki gan no burinieku laikiem, gan karā nogremdēti vai

uz mīnām uzsprāguši karakuģi, par kuru bojāejas vietām, iespējams, līdz šim nebija nekādu ziņu.

Par jūrā kļīstošām mīnām nācies uztraukties ne tikai Ovišu sēkļos noenkurotā ugunskuģa "Laima" jūrnikiem, ar kara atstāto mantojumu gadījies sastapties arī zvejniekiem, darot savu ikdienas darbu. Tā 1937. gadā "Zvejniecības Mēnešrakstā" ievietota šāda ziņa: "No jūras izzvejota mīna. Ventspils zvejnieki G. Putniņš, K. Dāvis un J. Brūveris, zvejojot Sāmsalas tuvumā motorlaivā "Auseklis" plekstes, izcēluši ar vada virvēm

mīnas čaulu. Tā atvesta Ventspilī. Cik vērojams, tā gulējusi dziļē kopš pasaules kara laikiem. Rajonā starp Sāmsalu un Mazirbi 16 metrus dziļā ūdenī (Kurzemes pusē) mīnu atliekas un to enkuri ir vēl daudz dibenā."

1939. gada 1. septembrī sākoties Otrajam pasaules karam, jau pirmajā karadarbības nedēļā Eiropā iet bojā kuģi, uzskrienot jūras mīnām. Lūk, ko ziņo "Valdības Vēstnesis": "Zviedrijas telegrāfa aģentūra ziņo, ka Ēresundas dienvidos uz pašu vāciešu izlīktas mīnas uzskrējis vācu tvaikonis "Helfrid Bismark". Kuģis nogrimis ļoti ātri, tā ka no 14 komandas locekļiem izdevies izglābties tikai septiņiem. Holandes mīnu tralers "Villem van der Zeen" Helderas tuvumā uzdūrējis mīnai. Sprādzienā kuģis pilnīgi sadragāts. No 51 vīra lielās kuģa apkalpes 29 dabūjuši galu un 8 smagi ievainoti."

Vēl tik var piebilst, ka holandieši izveido īpašas krasta patruļas, kuru uzdevums ir meklēt jūras krastā izskalošanas mīnas. Tās tiek atminētas vai likvidētas ar mākslīgi izraisītu eksploziju. Šādā gadījumā mīnu likvidētajiem jāattālinās no eksplozijas

►►► 48. lpp.

▶▶▶ 47. lpp.

vietas vismaz 300 metru attālumā, lai negūtu ievainojumus.

Interesanti, ka ļoti daudz mīnu uzpeld un parādās pie Latvijas krastiem 1925. gadā. Divas mīnas izskalo pie Jāņu ciema starp Ventspili un Kolku, pa vienai pie Sārnates, Klapkalnciema, Upesgrīvas. Tvaikonim "Hidrogēns" atgriežoties no brauciena uz Roņu salu, jūrniecei atrod vienu brīvi peldošu mīnu starp Buļļiem un automātisko boju. Mīna tiek padarīta nekaitīga. Savukārt gadu iepriekš no Berlīnes ziņo, ka jūrā pie Somu līča ieejas atrasts 280 kvadrātjūdžu liels mīnu lauks, kas saglabāties no kara laikiem. Acīmredzot tāpēc arī mūsdienās katru gadu notiek starptautiskas dažādu valstu kopīgi rīkotas mācības Baltijas jūras potenciāli bīstamajos reģionos, lai šo sprādzienbīstamo priekšmetu skaitu iespējami ātrāk samazinātu. Katru gadu jūrā atrod gan mīnas, gan nesprāgušas torpēdas. Jūras spēku jūrniecei darba netrūkst, un jāteic viņiem liels paldies par bīstamā pagātnes mantojuma likvidēšanu.

Vēl tik atliek publicēt vienu prātam visai grūti aptveramu skaitli – 1918. gadā, Pirmajam pasaules karam jau ritot uz beigām, top zināms, ka pasaules jūrās un okeānos kopumā izlikts aptuveni viens miljons jūras mīnu...

Vai Latvijas armija izmantoja jūras mīnas starpkaru periodā, lai stiprinātu savas robežas? Iespējams, ka jā. Ir norādes, ka Liepājā, Tosmares rūpnīcā, ir ražotas jūras mīnu čaulas jeb korpusi. Iespējams, ka līdzīga ražotne darbojusies jau pirms Pirmā pasaules kara, jo Liepājā atradās cariskās Krievijas jūras kara flotes bāze, un tai šādas mīnas pavisam noteikti būtu ne vien nodevīgas, bet arī nepieciešamas krasta aizsardzībai. Zināms, ka tās izmantotas cariskās Krievijas laikā, kad osta Liepājā bija viens no Krievijas kara flotes svarīgiem atbalsta punktiem.

Vraki kā metāla ieguves vietas un ne tikai

Pagājušā gadsimta starpkaru periodā nogrimušu vraku meklēšana un daļēja vai pilnīga izcelšana acīmredzot bija pietiekami ienesīga uzņēmējdarbības forma. 1938. gadā Ovišu sēkļos atrasts nogrimis vācu hidrogrāfijas kuģis "Lotsendampfer B", kurš uzsprādzis uz krievu mīnas kara laikā. Kuģa korpusu tiek saspridzināts un tā daļas izceltas. Piecus gadus agrāk pie Ziemeļkurzemes krastiem atrasta nogrimusi vācu zemūdene. Iespējams, ka tā ir C-57, kas 1917. gadā bijusi ceļā uz Somu jūras līci un tad pazudusi



bez vēsts kopā ar trim virsniekiem un 23 apkalpes locekļiem. Tajā pašā 1938. gadā no nogrimuša vācu karakuģa Ovišu tuvumā tiek izcelti torpēdaparāti un citas mašīndaļas, arī vairāki desmiti tonnu dzelzs, čuguna un vara lūžņu, kurus aizved uz Ventspili. Prese tobrīd raksta, ka dzelzs cena pasaules tirgos pieaug un gaidāms, ka nākotnē vēl pieaugs. Varbūt to nosaka nojauta par tuvojošos nākamo pasaules karu?

1936. gadā sēkļos pie Bernātiem atrasti nogrimuši divi tvaikoņi – "Nordsjold" un "Lom". Pirmais nogrimis ar visu 18 vīru apkalpi, bet otra kuģa 20 jūrnieceus izdevies izglābt. Veicot tālākus meklējumus un izpēti, tiek atrasti vēl pieci tvaikoņi, kas šajā apkārtnē gājuši bojā dažādos laikos. 1937. gadā netālu no jau zināmā kuģa "Saratov" vraka atrod vēl vienu nogrimušu kuģi un pat izdodas to identificēt. Tas ir vācu tvaikonis "Zinaina", kas vedis akmeņogļu kravu. Kuģis piedzīvojis britu zemūdenes uzbrukumu, bēgot uzskrējis Akmeņraga zemūdens klintīm un tur arī nogrimis.

Šie nebūt nav vienīgie ziņojumi par jūrā vai piekrastē atrastiem dažādos laikos nogrimušu kuģu vrakiem. Atradumi konstatēti arī mūsdienās. Jau šajā gadsimtā pie Sāmsalas krastiem Irbes jūras šaurumā atrasti trīs britu karakuģu vraki. Kuģi gājuši bojā Igaunijas neatkarības kara laikā pēc Pirmā pasaules kara beigām, nogrimšanas iemesls – mīnas. Kuģi atrasti 60–100 metru dziļumā un visdrīzāk tur arī paliks.

Tiek atrasti arī nogrimuši burinieki. Tā 1938. gadā netālu no Daugavas grīvas visai seklā ūdenī zvejnieki uzrāda tīklu ķērāju. Izrādās, ka tas ir nogrimis burinieks. Vraku saspridzina un atliekas izceļ, lai netraucētu zvejniecību. Tajā pašā rajonā atrastas vēl viena kuģa atliekas. To izdodas identificēt – tas ir norvēģu motorburinieks "Nordensjeld", kas būvēts īpaši kuģošanaī polārajos ūdeņos un piedalījies tālās ziemeļu ekspedīcijās. Kuģis, kura atliekas tiek izceltas, nogulējis dzelmē vairāk nekā 20 gadus. Ko polārekspedīcijām būvētais kuģis kara laikā darījis Rīgas pievārtē, mums nav zināms.

Viens no interesantākajiem varētu būt atradums Ziemeļkurzemes rajonā. Tur 1936. gadā nelielā dziļumā pie krasta atrasts sens kuģis, iespējams, pat no hercoga Jēkaba vai Pētera I laikiem. Tas bijis labi bruņots, no ūdens izcelti 25 dažāda garuma čuguna lielgabali, daļa no tiem pat ar četrus metrus gariem stobriem. Atrastas arī lielgabalu lodes un milzīgs enkurs, kura izcelšana lielā svāra dēļ radījusi grūtības metāla kārotājiem. Precīzus gada skaitļus vai kādus uzrakstus uz lielgabaliem nav izdevies atrast, tāpēc kuģa izcelsme un būves laiks bijusi neatminama mīkla.

Domājams, ka Baltijas jūras ūdeņi joprojām no mums slēpj ne vienu vien pārstiegtu mīklu, tā ka gaidāms jaunus atradumus arī tuvākā vai tālākā nākotnē. ■

Normunds Smaļinskis

IZDOTAS Rīgas ostas Ziemeļu daļas un Irbes jūras šauruma KARTES

Latvijas Jūras administrācijas
Hidrogrāfijas dienesta kartogrāfi
sagatavojuši un izdevuši kartes:

- **“Rīgas jūras līcis.
Rīgas ostas Ziemeļu daļa”,**
kartes numurs 2102.
- **“Baltijas jūra. Irbes jūras
šaurums. No Sīkraga līdz
Ovīšiem”,** kartes numurs 2060.

Sagatavojot karšu izdevumus, ņemti vērā
aktuālākie dziļumu mērījumi un citi dati.

Kartes izdotas gan papīra, gan elektroniskā
formātā. Kartes iespējams pasūtīt
Latvijas Jūras administrācijas internetveikalā
WWW.LJA.LV/MAPSHOP.

1 : 250 000
1 : 100 000
1 : 50 000
1 : 25 000
1 : 10 000
1 : 7 500
1 : 5 000
1 : 3 000

Rīgas ostai 820



Ostas pārvaldi realizē Rīgas rāte

17.gadsimts atzīmējams ar pirmo manufaktūru un lielāku kuģu būvētavu veidošanos Rīgā. Tomēr Rīgas ostai tas nav bijis visai veiksmīgs laiks ne aizjūras tirdzniecībā, ne arī ostas apgrozījuma ziņā. Kuģniecību un preču piegādi no austrumu aizmugures – Polijas, Baltkrievijas un Krievijas traucē biežie kari. Tiek ieviesta jauna muitas nodeva – licence, tāpat sāk iekasēt atsevišķu nodevu arī par tām precēm, kuras Rīgā ievie no austrumiem. Augstās muitas nodevas sadārdzina transporta izmaksas un samazina Rīgas ostas konkurētspēju, tāpēc daļa kravu aizplūst uz Kurzemes un Prūsijas ostām. Tomēr Rīgas osta joprojām paliek visērtākā preču izvešanai no diezgan plašiem apgabaliem. Zviedru pārvaldības gados (1621–1710) Rīga ir saglabājusi savu pašvaldības formu, tāpēc arī ostas pārvaldi realizē Rīgas rāte.