



B  
629

# Latvijas Jūrniecības GADAGRĀMATA 2003



134739

0308083761



B  
629

Latvian Journalists  
Association

B

**LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA**

L  
LATVIJAS JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003

RĪGA 2003

Redkolēģija:

Antons Vjaters, Anita Freiberga, Ilze Bernsone.

Datorgrafika:

Kaspars Vēveris

Ilustrācijām izmantoti:

Ā. Freiberga, U. Kalmaņa, H. Apoga foto, kā arī foto no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, Rīgas Brīvostas pārvaldes, Ventspils Brīvostas pārvaldes, Salacgrīvas ostas pārvaldes, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūras spēku, Latvijas Jūras akadēmijas un Latvijas Jūrniecības savienības krājuma.

Makets sagatavots SIA «Jūras Informācija»

© Latvijas Jūrniecības savienība



# Tas, kurš nokar galvu, nesaredz mērķi

Gads aizsteidzies tik ātri, tik netverami, nu gluži kā vilnis pazudis liedagā. Uz jautājumu, kāds 2003. gads bijis jūrniecības nozarei, katram ir sava atbilde. Optimisti saka – veiksmīgs, pesimisti, ka neveiksmīgs. Atbilde meklējama darbos, gan tajos, kas paveikti, gan arī tajos, kas, gluži kā jūrnieku mezgli, jau gadiem tikai šķiet neatrisāmi.

Gadagrāmata ir tāds kā aizvadītā gada notikumu spogulis, kur tās veidotāji tikai centušies dokumentēt svarīgākos notikumus, bet galvenās personas visos notikumos nenoliedzami esat jūs. Jūs, kas strādājat jūrniecības nozarē un domājat par tās attīstību un nākotnes iespējām. Jūs, kam sāp neizdarības un nekrietnības. Jūs, kas ar savu dzīves pieredzi un zināšanām vēlaties daļu no savas sirds ielikt lielajā jūrniecības vēstures grāmatā. Un arī jūs, kas apzināti vai neapzināti pieļaujat aplamības un pat nekrietnības.

Bieži vien nākas dzirdēt, ka kaut kas nav atrisināts valsts līmenī, ka daudzu neļaimīgu cēlonis ir valsts koncepcijas trūkums un lielā politika. Taču tās visas ir tikai tukšas frāzes, ar ko aizbildinās par nepadarīto, jo koncepcijas un politikas, paveiktā un nepaveiktā pamatā ir cilvēks, viņa darbs, intereses, attieksme un mugurkauls.

Aizvadītajā gadā visa bijis gana. Gads aizsākās cīņiņos ar lediem Rīgas līcī, bet, kad līcis no ledus bija brīvs, politisks vēsums pārņēma Saeimu, valdību un ostas, līdz beigu beigās iedegās kaujas par lielo ostu piederību. Epicentrā nonāca Rīgas brīvosta, bet lodes rikošetā trāpīja arī Ventspilij. Lokālas kaujas turpinājās starp nozares asociācijām un Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentu. Arodbiedrības ar darba devējiem nonāca tādās kā barikāžu attiecībās, kad patiesības meklējums par cīņas līdzekli tika izraudzīts streiks. Un vēl jūrniecības speciālisti reizēm vienkārši kašķējās cits ar citu.

Patiesībā tāda ir dzīve. Un brīnīšķīgi, ja visam tam pretī varam likt tos gaišos brīžus, kādus izjutām “Cutty Sark Tall Ships’ Races” regates laikā. Prieku, kad pēc ilgām un smagām diskusijām Saeima pieņēma Jūras kodeksu un Latvijas Jūras akadēmija tautās laida desmitā izlaiduma speciālistus. Un arī mirkļus, kad Ainažos, Rīgā, Ventspilī vai Jūrniecības savienības gada kopsapulcē kopā sanāk jūrniecības nozares darbinieki, lai priestu, diskutētu, lemtu, bet patiesībā – lai izjustu to kopības garu, kas nepieciešams, lai varētu teikt – mēs esam JŪRAS VALSTS.

Kad ejam pa jūras krastu un skatāmies zemē, redzam smiltis, izskalotas jūras zāles un savu kāju pirkstgalus. Bet, kad paceļam galvu augšā, ieraugām jūras plašumu, viļņus un zilās debesis. Tādā brīdī iegavilējas dvēsele.

*Tieši to visiem sajaut novēl  
Jūsu Gadagrāmata*

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



## Priekšvārds

“Spaība un izturība priekš vispārīgiem mērķiem – tās ir lietas, kuru mums tik ļoti vajadzīgs. Tādēļ cienību pret tām, lai viņas parādītos, kur parādīdamās! Mūsu uzslava lai neskan augstskanīgiem, mazvērtīgiem vārdiem, bez darbiem tie ir nedzīvi un nekam derīgi. Rosībai, vispārīgiem mērķiem par labu pastrādātam darbam lai piegriezta visa mūsu vēnība.”

*K. Valdemārs, “Austrums” 1892*





## Par labo parasti klusējam

*Kā jau LJS Statūti paredz, galvenais organizācijas virzītājs un mērķu noteicējs ir Latvijas Jūrnieceības savienības kopsapulce, kuras pieņemtie dokumenti ir savienības, valdes un arī priekšsēdētāja darba uzdevums visam gadam, līdz nākošajai pulcēšanās reizei, kad visi kopā izvērtē aizvadītā gada darbus un aktuālīzē jaunās problēmas. Tieši kopsapulce izvirza mērķus, izsver taktiku, stratēģiju un politiku.*

Parati galvenā problēma, tieši tāpat kā visus iepriekšējos gadus, bija sadarbība starp Satiksmes ministriju un sabiedriskajām organizācijām un jūrnieceības uzņēmumiem. Kopsapulcē pieņemtās rezolūcijas tika iesniegtas arī ministru prezidentam E. Repšem – kā ieskats jūrnieceības problēmās. Valsts Kanceleja mums paziņoja, ka Ministru prezidents iepazīnie ar šiem jautājumiem un tālākai darbībai, priekšlikumu izvērtēšanai mūsu vēstule nosūtīta nozares, tātad Satiksmes, ministrijai. Faktiski loks bija noslēdzies, jo viss problēmu un jautājumu kopums atkal bija atgriezies sākuma punktā. Tieši tāpēc arī iepriekšējā kopsapulcē izskanēja samērā asa kritika, kas bija adresēta Satiksmes ministrijas Jūrnieceības departamentam. Tika kritizēts tā darba stils, norobežošanas no sabiedriskajām jūrnieceības organizācijām, neveidojot dialogu.

Viens no aktualizējamiem jautājumiem bija konsultatīvās padomes izveidošana pie Satiksmes ministrijas. Tas arī tika dokumentēts rezolūcijā un bija pirmais uzdevums, pie kura izpildes ķērās LJS.

Vispirms jau uzrakstījām vēstuli satiksmes ministram Robertam Zilem (sk. 16., 17. lpp.), kurā atspoguļojām to, kas svarīgs un jūrnieceības nozarē neatliekami risināms.

Nekur tālu arī tagad neesam aizgājuši no šīm problēmām, tāpēc domāju, ka tuvāko gadu uzdevums mums jau ir skaidrs, jo šie jautājumi netiks noņemti no darba kārtības tā vienkāršā iemesla dēļ, ka problēmas līdz šim praktiski nav risinātas, un nedomāju, ka tik drīz tās kāds atrisinās.

Patī LJS sabiedrība arvien skaļāk un neapmierinātāk izsaka viedokli, ka mēs kā sabiedriska organizācija neko nevaram panākt, nevaram ietekmēt svarīgu lēmumu pieņemšanu, mūsu viedokli neuzklausā un nerespektē. Mīļie Jūrnieceības savienības dalībnieki, ja jau LJS kā sabiedriska organizācija varētu ietekmēt un atrisināt visus jautājumus, tad taču nebūtu vajadzīgs Ministru kabinets un citas valsts izpildinstiūcijas, kuru tiešais pienākums ir nodarboties ar valstisku jautājumu risināšanu pēc būtības. Mūsu kā sabiedriskas organizācijas uzdevums ir pievērst sabiedrības un valsts amatpersonu uzmanību lietām, kas valstī nav sakārtotas, un reizē kā nozares speciālistiem vajadzētu parādīt tos ceļus, kas ejami, lai samilzušās problēmas sekmīgāk varētu risi-





Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētājs Antons Vjaters.



nāt. Ja jau mēs paši sevi šaustām, ka neesam varējuši ietekmēt valsts procesus, tad kas pateiks, kādus pārmetumus ir pelnījušas politiskās partijas, kas, lai arī veido valdību, tomēr nav varējušas sakārtot lietas valstī. No vienas puses, protams, žēl, ka daudz ko neesam varējuši paveikt, bet mēs tomēr darām to, ko reāli varam. Daudz nožēlojamāk ir stāvēt malā, nepakustināt ne pirkstiņu, jo reizēm ne tik ļoti svarīgs ir tūlītējs rezultāts, svarīgi ir neļaut amatpersonām atslābināties un vienmēr īstajā laikā pieliet eļļu ugunī. Un to mēs darām.



## **Konsultatīvā padome pagaidām uz papīra**

28. aprīlī ar LJS pilnvarojumu pie satiksmes ministra R. Zīles devās trīs vīru delegācija – es kā LJS priekšsēdētājs, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas pārstāvis Gunārs Šteinerts un Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidents Antons Ikaunieks, lai paustu LJS, LKĪA un Latvijas kapteiņu asociācijas viedokli par Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumu, kas ir spēkā no 2002. gada 3. decembra un nosaka, ka Satiksmes ministrija atbilstoši savai kompetencei jūrlietās īsteno valsts politiku un attīstības stratēģiju. Tā kā LJS valde ir pārliecināta, un tas izskanēja arī LJS kopsapulcē, ka Jūrniecības departaments šādu politiku un attīstības stratēģiju neveido, ir nepieciešams izveidot jūrniecības nozares konsultatīvo padomi, kurā būtu iekļaujami visu nozares sabiedrisko organizāciju un lielāko uzņēmumu pārstāvji. LJS valde īpaši akcentēja, ka konsultatīvās padomes uzdevums būs apspriest nozares jautājumus, attīstības stratēģiju, likumprojektus un normatīvos aktus. Ministrs ar sapratni uzklausa visus ministrijai un Jūrniecības departamentam adresētos pārmējumus un piekrita domai veidot šādu padomi.

Jau 30. aprīlī operatīvi kopā sanāca LJS, LKĪA, LKKA, Stivdorkompāniju, Kruiņa kompāniju, Kuģu aģentu un brokeru, Latvijas lielo ostu un Latvijas Tranžīta biznesa asociāciju pārstāvji, lai savā starpā vienotos par konsultatīvās padomes izveidi, padomes juridisko statusu un darbības principiem. Visi bija vienprātis, ka konsultatīvā padome vitāli nepieciešama, jo līdzšinējais Jūrniecības departamenta darbs ir bijis autoritatīvs un radījis lielas problēmas jūrniecības darbiniekiem. Sapulces dalībnieki toreiz izteica pārliecību, ka konsultatīvā padome satiksmes ministra R. Zīles vai Satiksmes ministrijas valsts sekretāra V. Legdiņa vadībā sekmīgi darbosies.

Mēs izstrādājām nolikumu par šādas sabiedriskās organizācijas darbību un 10. jūnijā iesniedzām SM, un ministrija uzlabotā variantā to akceptēja. Domājām, vairs nevarētu būt nekādu šķēršļu aktīvai konsultatīvās padomes darbībai, bet līdz pat šai dienai šāda darbība tā arī nav sākusies. Jūrniecības savienība tiek aicināta uz Vides ministrijas, Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrijas, Ekonomikas ministrijas un Zemkopības ministrijas konsultatīvo padomju sēdēm. Ar četrām ministrijām mēs sekmīgi sadarbojamies, izņemot savas nozares ministriju. Šādu situāciju ir grūti saprast, izvērtēt un izdarīt jebkādas secinājumus.

## **Jaunie laiki jūrniecībā nav sākušies**

2003. gada marta nogalē Mērsragā Ministru prezidentam bija tikšanās un mazo ostu problēmu apspriešana. Izmantojot gadījumu, es aktualizēju problēmu, ka mūsu valstī jūrniecības speciālistos neieklausās. Runāja J. Megnis un atspoguļoja tā saukto mazo ostu problēmas. Viņu pārtrauca E. Repše un ieteica visus priekš-



likumus iesniegt rakstiskā veidā. Tad es piecēlos, lai atgādinātu, ka rakstiskus priekšlikumus un stāvokļa izvērtējumu mēs esam regulāri iesnieguši visdažādākā līmeņa amatpersonām, visus iepriekšējos Ministru prezidentus ieskaitot. Taču tam visam nav bijusi nekāda rezonanse, cik tad vienu un to pašu var malt un pār-malt! Visi piekrīt, ka kaut ko vajadzētu darīt, bet neviens tāpat neko nedara. Pēc šīs uzstāšanās E. Repše uzdeva savai padomniecei apkopot jautājumus, kā rezultātā tika izveidota Mazo ostu darba grupa. Pavisam konkrēti risinājumi vēl nav rasti, bet ir veiktas labas iestrādes, ir izanalizētas katras mazās ostas attīstības iespējas un darbības virzieni. Manuprāt, tas tomēr liecina, ka iepriekšējās aktivi-tātes nav palikušas bez rezonanses.

Savukārt tas, ka LJS valdes loceklis Pāvels Rebenoks ir Ministru prezidenta pa-domnieks, nekādā gadījumā nav vērtējams negatīvi. Taču tūlīt jāsaliek visi pun-kti uz "i" un jāpasaka, ka LJS nav deleģējusi viņu šim darbam, tāpēc nekādā ga-dījumā nevajadzētu sajaukt LJS intereses un partijas Jaunais laiks stratēģiju un mērķus. P. Rebenoks ir Jaunā laika partijas biedrs un kā E. Repšes padomnieks pārstāv šīs partijas intereses.

Taču LJS tiek pieaicināta Jaunā laika Jūrniecības darba grupas darbā, kur es-mu izteicis Jūrniecības savienības viedokli. Šajā darba grupā piedalās arī Latvijas Jūras administrācijas speciālisti, Stividorkompāniju asociācijas, Kuģu aģentu un brokeru asociācijas un citu sabiedrisko organizāciju pārstāvji. Kā esmu novērojis, darba grupas sastāvs ir mainīgs, konstants ir tikai grupas kodols. Lai arī mēs izsa-kām savu viedokli, ne vienmēr tas saskan ar partijas nostādnēm un reizēm pat ir diametrāli pretējs. Tas lielā mērā attiecas uz Likumu par ostām, šai jautājumā mū-su viedokli diemžēl nevēlējās ieklausīties, pat teikšu vēl vairāk – neviena viedok-lī neieklausījās. Mums bija konkrēti priekšlikumi, un uzskatām, ka nekādā gadīju-mā svarīgākais un izšķirošais kādas ostas darba uzlabošanā un pilnveidošanā nav valdes locekļu skaits, galvenais ir patiesi profesionāla komanda.

Mēs viedokli esam paiduši, tas ir uzklausīts, bet ne vairāk. Taču viens pozitīvs moments ir jāatzīst: Jaunā laika Jūrniecības darba grupas darbība norit atklāti un tajā var piedalīties ikviens interesents. Taču, izvērtējot līdzšinējo šīs partijas dar-bību, nevarētu teikt, ka jūrniecībā ir sākušies jauni laiki, jo situācija bieži vien ir nesaprotama. Tas vistiešāk ir saistīts ar Rīgas ostu, kas patiesībā atrodas neap-skauzamā situācijā, jo, piemēram, laikraksts "Diena" un "Dienas Bizness" izteik-ti pārstāv skandināvu intereses, Rīgas gadījumā tā ir "Neste" un "Statoil". Savu-kārt "Neatkarīgā Rīta Avīze" ir Ventspils rupors, kam arī Rīgas osta ir tādā kā *pe-ramā zēna* lomā. Kas atliek? Vien jūrniecības nozares žurnāls "Jūras Vēstis" un "Jūrniecības gadagrāmata", kuru politika vērsta uz maksimāli objektīvas infor-mācijas sniegšanu.

Kad Jaunais laiks izskatīja Rīgas ostas jautājumu, es vēlējos zināt, kas mainī-sies, ja tiks koriģēts ostas valdes locekļu skaits? Vai tie, kas valstī pārstāvošās in-stitūcijās līdz šim pieņēmuši kaitnieciskus lēmumus, reāli sēž cietumā? Nē! Bet







LJS valdes locekļi apspriež lielās gada kopsapulces sarunu tēmas. Priekšplānā (no kreisās) Liepājas ostas kapteinis Eduards Raits un Ventpsils ostas kapteinis Arvīds Buks.

tieši viņi balsoja par vēlāk apšaubīto kredītu piešķiršanu un citiem it kā noziedzīgiem darījumiem. Taču neviens līdz šim tā arī nav devis skaidru atbildi, vai pieņemtie lēmumi tiešām ir bijuši kaitnieciski un noziedzīgi un vai troksni sacēla, lai aizšķērsotu ceļu korupcijai un izlaupīšanai, vai vien tāpēc, lai kārtotu privātus rēķinus. Nesodāmības princips mūsu valstī sekmīgi turpina savu uzvaras gājieni.

Ar šādu situāciju, protams, nav apmierināti ostu pārvaldnieki, un zināmā mērā viņi vaino arī Jūrniecības savienību, ka tā nav pratusi ietekmēt Jaunā laika lēmumus. Es gan gribētu teikt, ka gadījumā, ja LJS nebūtu bijusi klāt daudzu jautājumu apspriešanā, tad, iespējams, būtu daudz lielāki asumi, nekā tas ir bijis. Savā ziņā mēs kalpojam par buferi.

## Nesaprotamie likuma grozījumi

Lai arī cik grūti iet, jāatzīst, ka vienmēr ir ne tikai mīnusi, bet arī plusi. Daudzas lietas ir atkarīgas no pašiem, bet, piemēram, to, kā, kad un kāpēc notiek grozījumi likumdošanā, saprast ir grūti un ietekmēt vēl grūtāk.

Likums par ostām ir lieliska ilustrācija tam, ka bieži vien izmaiņu iniciatoriem pietrūkst veselā saprāta un tālredzīgas rīcības. Ja nav ko ielikt likumā, lai tas kļūtu daudz labāks un saprotamāks, tad nav ko pie tāda darba ķerties vispār. Grūti



pateikt, cik kopš 1994. gada, kad likums bija pieņemts, ir izdarīti labojumi, grozījumi un korekcijas. Reizes divdesmit noteikti likums ir vērts vaļā, labots, un ir labi redzams, kā un kādi grozījumi ir bijuši izdarīti. Nosacīti teiksim: 1997. gadā no likuma izņēma kādu punktu, 1999. gadā šis pats punkts, redakcionāli labots, atkal atgriezās likumā, 2001. gadā atkal kādam tas nepatīk, un šo punktu svītro no likuma, bet, izrādās, ka jau 2003. gadā tam jāatgriežas. Reāli jau tagad šis likums būtu jāizstrādā par jaunu, atbilstoši mūsdienu prasībām, jo daudzas normas jāmaina. Tas attiecas arī uz mazajām ostām, jo par mazo ostu statusu būtu jārunā īpaši. Jāizvērtē katrai pašvaldībai un reģionam savas iespējas un vajadzības, lai par šīm ostām vispār varētu sākt sarunas. Tā, kā tas ir šobrīd, turpmāk vairs būt nevar. Ja, piemēram, Lielupei ir nepieciešams, lai tur brauktu miljonāru jahtas, tad lai par padziļināšanas jautājumiem runā tieši šajā līmenī. Ja ir valsts manta, tad tā ir jāapsaimnieko, bet ja valstij šī apsaimniekošanas kļūst apgrūtinība, tad jāmeklē izeja.

Pēdējie labojumi, kas izdarīti Likumā par ostām, praktiski neko nedos, jo nav nekāda starpība, vai valdē sēž pieci vai četri valsts pārstāvji. Kas tad traucēja tiem pieciem strādāt un kas dos to īpašo sparū tiem četriem darboties? Vai tad kāds no atsauktajiem ostu valdes valsts pārstāvjiem ir saukts pie atbildības par sliktu darbu un nepareizi iebalsotiem lēmumiem, un kas viņiem traucēja pieņemt pareizus? Kāds ierēdņu bezdarbībai ar sakars ar likumu?

## Darba kārtībā – izglītība

Izglītība jau kopš Jūrniecības savienības dibināšanas ir bijis jautājums, kas nekad nav kļuvis otršķirīgs, mazsvarīgs vai vienaldzīgs tās biedriem. Pirms trim gadiem bija izstrādātas shēmas un metodika, kā varētu notikt pārmaiņas jūrniecības izglītībā. Joprojām nākas atzīt, ka jūrniecības izglītības sistēma nav sakārtota un ar izglītību kaut kas nav kārtībā. Kas konkrēti? Domāju, ka vispirms nepieciešams pārskatīt mācību programmas. Jūras akadēmija ir tā profesionālā augstskola, kurā vislielāko vēribu vajadzētu veltīt tieši profesionālajai sagatavošanai, bet pašlaik pārāk liels uzsvars tiek likts uz akadēmiskajiem priekšmetiem. Tas ir ļoti smags un atbildīgs uzdevums – izvērtēt, cik daudz akadēmiskuma piešķirt profesionālam jūrniekam.

Ka pašlaik proporcija nav pareiza, liecina kaut vai tas, ka students pēc pirmā kursa ir gatavs iet jūrā kaut vai par matrozi un turpināt mācības neklātienē, jo dienas studijās viņam tiek uzspiesta padziļināta fizikas, augstākās matemātikas un materiālu pretestības zināšanu apgušana, kas viņam kā stūrmānim tikpat kā nebūs vajadzīga. Protams, vienmēr būs uzskatu atšķirība studentiem un pasniedzējiem, bet šoreiz tas nav tikai nepamatots studentu pretenziju jautājums vien. Īpaši pēdējā laikā viņi nāk uz Jūrniecības savienību, lai konsultētos, ko tālāk darīt, jo pēc būtības saskata problēmas profesijas





Valdes locekļi Igors Vītols (no kreisās), Rīgas ostas kapteinis Eduards Delvers un Veselības aprūpes galvenā ārste Marta Aizsiliece.

kvalitatīvā apguvē. Topošais jūras virsnieks atrodas starp Izglītības un Satiksmes ministriju funkcionāru nekoordinētas izglītības sistēmas spārnēm. Izglītības ministrijai ir savas prasības attiecībā uz vispārējo izglītību, kas sasniedz augstākās mācību iestādes līmeni. Savukārt Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentam, kā to paredz likums, jāatbild par profesionālās izglītības sakārtošanu. Es pilnībā saprotu, ka departamenta direktors Aigars Krastiņš nerakstīs mācību programmas, bet tāpēc jau ir jūrniecības nozares cilvēki, ar kuriem kopā varētu šo jautājumu sakārtot. Pēc šā gada gala eksāmeņiem LJA milzīgas pretenzijas ir J. Spridzānam, G. Šteinertam un citiem speciālistiem, kuri ir satraukti par notiekošo jūrniecības izglītībā. Mēs drīz vien varam pazaudēt labo imidžu un vietu starptautiskajā jūrniecības biznesā, ja steidzami nenotiks reformas izglītības jomā. Kuģa īpašniekam, kas izvēlas cilvēku darbam uz kuģa, nav svarīgi, cik labi šis cilvēks pārzina materiālu pretestības lietas, darba devējam ir vajadzīgs tāds speciālists, lai viņš varētu būt pārliecināts, ka kuģis ir drošās rokās.

Protams, nepareizi notiekošajā būtu vainot vienīgi LJA rektoru J. Bērziņu vai departamenta direktoru A. Krastiņu, jo pāris cilvēku sistēmu nesakārtots, taču mums viena no raksturīgākajām tendencēm ir skriet pakal aizejošam vilcienam un, ja kaut kas jau ir noticis, plēst kreklu vai raut matus. Taču no tā nekas nemi-





nīsies, ja speciālists nebūs sagatavots, tad viņa vietā nāks cits, kas būs labāks. Pašlaik vēl pastāv mīts, ka ukraiņu jūrnieki ir vāji speciālisti, bet arī tas drīz vien izgaiss, jo, piemēram, Ukrainas jūrniekiem nav problēmu iziet jūras praksi, savukārt mūsu studentiem jūras prakse jāmeklē pa dažādiem ceļiem un neceļiem. Par to, ka ar Austrumu bloka jūrniekiem mūsējiem nebūs viegli konkurēt, liecina kaut vai Krievijas kruinga kompāniju filiāļu invāzija Latvijā. Domāju, ka neviens skaidri nevar atbildēt uz jautājumu, ko tad šāds jūrnieku tranzīts dod Latvijai. Iespējams, ka tā ir tikai liela mīnus zīme. Pēc manā rīcībā esošās informācijas, kāda kruinga kompāniju, ko šoreiz nenosaukšu vārdā, lai gan informācija ir simtprocentīgi droša, saņem naudu gan no darba devēja, gan no darba ņēmēja. Bet tas taču ir krimināli sodāms nodarījums. Arī tas ir dīvaini, ka kruinga kompāniju skaits pieaug, bet jūrniekiem arvien grūtāk ir sameklēt darbu. Neviļus rodas jautājums, vai tāpēc, lai palielinātu savu ietekmi uz jūrnieku, darba rindas tiek veidotas mākslīgi?

Ir jautājumi, atbilžu nav, tātad sistēma nedarbojas, pat vairākas sistēmas – gan izglītības, gan darba tirgus, gan nozares un starpnozaru koordinācija.

## Svarīgs arī ikdienas darbs

Var teikt, ka 2003. gads pagāja tādā kā zemūdenes “Ronis” komandkapteiņa Hugo Legzdiņa zīmē. Tādas personības simtgade jūrniecības nozarei bija ļoti nozīmīga un īpaši tuva, tāpēc tas bija liels notikums, kad jūrniecības sabiedrība lieliski nodemonstrēja savu vienotību. Jubilejas sagatavošanu atbalstīja Rīgas un Ventspils ostu pārvaldes, “Latvijas Kuģniecība”, Latvijas Jūras administrācija, citas organizācijas.

Viens no uzdevumiem Latvijas Jūrniecības savienībai bija mājas lapas izveide, un šo darbu varētu uzskatīt zināmā mērā par paveiktu, jo mājas lapa ir izveidota, sakārtota, taču “zināmā mērā” saku tāpēc, kā jebkurš radošs darbs, arī šis, atrodas nemitīgā pilnveidošanas procesā, jo informācija tiek papildināta, atjaunota, un šis darbs turpināsies. Prieks, ka LJS mājas lapai ir apmeklētāji, tātad interesenti, ir atsauksmes, tātad kustība un darbība ir jūtama.

Augustā notika zīmīgs pasākums – Jungu skolas 50 gadu jubilejas atzīmēšana, kas notika Vecdaugavas zvejniecības muzejā un kurā piedalījās daudzi nacionālās jūrniecības pārstāvji, kas savulaik absolvējuši šo skolu, – kapteiņi Imants Vikmanis, Gunārs Zakss, Harijs Līdaks, Eduards Delves, Andreja Brencsons un nu jau nelaikī Bruno Biete un Austris Jansons.

Daudz patīkamu rūpju mums sagādāja zīmēšanas organizēšana bērniem uz Rīgas brīvdostas zoga, un tagad šos zīmējumus var aplūkot gan rīdzinieki, gan Rīgas viesi. Bija prezentācija viesnīcā “Rīga”, kurā piedalījās arī mākslinieks no Dānijas Jēkabs Lībmanis. Tie bija jauki mirklī, kas šā projekta dalībniekiem radīja patīkamus pārdzīvojumus.





LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters Igates pilī sveic zemūdenes "Ronis" komandkapteini Hugo Legzdiņu 100. dzimšanas dienā.



Bērnu zīmējumi Eksporta ielā rotā Rīgas brīvdostas sētu.



Pie aizvadītā gada lielajiem notikumiem var pieskaitīt jahtas "Kaupo" sagaidīšanu, visu paaudžu jūrnieku tikšanos Ainažos, enciklopēdijas "Latvijas jūrniecības vēsture 1950–2000" izdošanu un atklāšanas pasākumu Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, jūrniecības nozares žurnāla "Jūras Vēstis" iznākšanu, kā arī labo sadarbību ar Saeimas komisijām, sabiedrisko organizāciju par atklātību "Delna", Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrību, TV raidījumu "Jūras laiks". LJS ir pārstāvēta Mazo un vidējo uzņēmēju konfederācijas valdē un Rīgas pensionāru federācijā, un arī tas ir ļoti svarīgs darbs.

Kultūrkapitāla fondā iesniedzām projekta pieteikumu kapteiņa Jāņa Buklovska atmiņu grāmatas "Jūras noburtie" izdošanai. Diemžēl Kultūrkapitāla fonds finansējumu atteica, bet tagad kopā ar "Dzīves stāstiem" mēģināsim šo darbu vēlreiz pieteikt, lai iegūtu Kultūrkapitāla fonda atbalstu.

Tas viss ir sabiedriskais ikdienas darbs, no kura LJA nekad nav vaiņījusies. Varbūt ne vienmēr pietiekoši skaļi ir akcentēts paveiktais, tāpēc allaž uzpeld problēmas, kuru atrisināšana nebūt nav LJS kompetencē. Un arī tas ir fakts, ka cilvēkiem patīk kultivēt negatīvās emocijas un bieži aizmirstam cits citam pateikt ko labu, pateikt "paldies", pateikt kādu uzmundrinājuma vārdu. Bet jūrniecības sabiedrībai un Latvijas Jūrniecības savienībai šodien tiešām ir nepieciešams uzmundrinājums, iedrošinājums un tāda kā ceļamaize nākošajam darba cēlienam. Darāma ir daudz. Arī mums, sabiedriskajai organizācijai Latvijas Jūrniecības savienība un katram tās biedram. Tāpēc nevajag teikt, ka nekam nav nekādas jēgas, ka Jūrniecības savienībai un mūsu kopīgajam darbam nav jēgas, jo godīgi padarīts darbs nesīs augļus.





# Jūrniecībai vajadzīgs uzmundrinājums

Iepriekšējā Latvijas Jūrniecības savienības kopsapulce notika 2003. gada 14. martā, un tā tika atklāta ar apsveikumu:

“Apsveicu Latvijas Jūrniecības savienības valdi, tās priekšēdētāju Antonu Vjatera kungu un visus kopsapulces dalībniekus!

Novēlu just līdzī Latvijas jūrniecības attīstībai un veicināt tās uzplaukumu.”

Simboliski – zemūdenes “Ronis” virsnieku un komandas vārdā tās bijušais komandkapteinis Hugo Legzdīņš, 1989. gada Latvijas Jūrniecības savienības dibināšanas sapulces dalībnieks.

Simboliskus vārdus saka pats nu jau par simbolu un leģendu kļuvušais H. Legzdīņš – “just līdzī Latvijas jūrniecības attīstībai!” Tieši šādas līdzī jušanas pēdējā laikā arvien biežāk trūkst tiem, kas sevi dēvē par jūrniecības sabiedrību.

## **Latvijas Jūrniecības savienības 2003. gada 14. marta kopsapulces Rezolūcija**

1. Atzīmējot Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta norobežošanas no aktuālo jūrniecības nozares jautājumu risināšanas, ierosināt satiksmes ministram izveidot pastāvīgu jūrniecības nozares konsultatīvo padomi un iekļaut tajā pārstāvjus no nozares asociācijām un citām sabiedriskām organizācijām, kā arī no lielākajiem uzņēmumiem, lai nodrošinātu sadarbību ar jūrniecības valsts pārvaldes institūcijām likumdošanas aktu un citu normatīvo dokumentu izstrādē un lietošanā, kā arī citu nozarei aktuālu jautājumu izskatīšanā.

2. Atbalstīt Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas priekšlikumu rīkot Rīgā 2003. gada otrajā pusē starptautisku konferenci par jaunās kuģošanas politikas ieviešanas perspektīvām, aicināt Satiksmes ministriju uzņemties šīs konferences organizēšanu.

3. Atbalstīt Latvijas Jūrniecības savienības valdes Saeimai iesniegtos priekšlikumus Latvijas Jūras kodeksa projektam, tai skaitā par Latvijas kuģu kapteiņu pilsonību, apkalpes komplektāciju un darba valodu.

4. Ierosināt Finanšu ministrijai ieviest iedzīvotāju ienākuma nodokļa atvieglojumus visiem Latvijas jūrniekiem, neatkarīgi no tonnāžas nodokļa statusa piešķiršanas kuģošanas uzņēmumam, kurā tie strādā.

5. Ierosināt Izglītības un zinātnes ministrijai ielānot nepieciešamos budžeta līdzekļus Latvijas Jūras akadēmijai, lai nākošajā mācību gadā pieņemtu apmācībai 90 studentu.

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



6. Atbalstīt priekšlikumu par Triju zvaigžņu ordeņa piešķiršanu katamarāna "Kaupo" kapteiņiem Valdim Grenenbergam-Grīnbergam un Aleksandram Popovam.

7. Palielināt Latvijas Jūrniecības savienības valdes lomu visu aktuālo jautājumu apspriešanā un pozīcijas izstrādē.

## Sarakste par jūrniecības nozares aktualitātēm

Augsti godātais R. Zīles kungs!

Latvijas Jūrniecības savienība (LJS) savā 2003. gada 14. marta kopsapulcē, apspriežot jautājumus par jūrniecības nozares aktualitātēm, sevišķu vērību pievērsa Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta lomai veidot valsts politiku un attīstības stratēģiju jūrniecības nozarē. Kopsapulcē izskanēja kritika par to, ka Jūrniecības departaments šādu politiku un attīstības stratēģiju neveido.

Lai uzlabotu situāciju jūrniecībā, LJS kopsapulce un valde izstrādājusi vairākus priekšlikumus.

### Jaunās kuģošanas politikas ieviešana

Ir radīta likumdošanas bāze sakarā ar pieņemtajiem likuma labojumiem – iedzīvotāju ienākuma nodokli jūrniekiem maksāt no divām minimālajām mēnešalgām, uzņēmuma ienākuma nodokli aizvietot ar tonnāžas nodokli starptautiskajā kuģošanā nodarbinātiem kuģiem. Tomēr tai nav praktiska pielietojuma attiecībā uz zvejas kuģiem un jūrniekiem, kas nestrādā uz Latvijas Kuģu reģistrā reģistrētajiem kuģiem. Šādu jūrnieku – Latvijas pilsoņu un pastāvīgo iedzīvotāju, kas strādā uz ārvalstu kuģiem, ir apmēram 20 tūkstoši, un tie praktiski nemaksā nodokļus Latvijas valstij un nav sociāli nodrošināti.

Praktiski visi Latvijas uzņēmumu lieltonnāžas kuģi ir pārgājuši zem "ērtajiem" karogiem. Patlaban aktuāls ir jautājums par šo kuģu, kā arī ārvalstu kuģu piesaistīšanu Latvijas Kuģu reģistram. Tāpēc jāveic aktīvs "mārketinga" pasākumu komplekss, tajā skaitā no ekonomiskā un juridiskā izdevīguma viedokļa.

### Ostu attīstība

Šajā aspektā vajadzētu realizēt atsevišķu atbalsta programmu mazajām ostām kā valsts reģionālās attīstības sastāvdaļu, bet ievērojot katras ostas specializāciju. Kuģu satiksme uz šīm ostām nenodrošina pietiekamus ienākumus no ostu nodevām, ko maksā ostā ienākošie kuģi. Līdz šim mazo ostu padziļināšanu un dažus citus projektus finansēja Ostu attīstības fonds, kura darbība ir pārtraukta. Tāpēc nepieciešama dažādu finanšu avotu piesaiste – gan ostas uzņēmumu investīcijas, gan ES strukturālo fondu piesaiste. Katrai ostai jāizstrādā individuāli attīstības plāni, un šo darbu vajadzētu koordinēt SM Jūrniecības departamentam.

Lai saglabātu lielo ostu Rīgas, Ventspils un Liepājas konkurētspēju un attīstī-





bas perspektīvas, Latvijai, iestājoties Eiropas Savienībā, jāsauglabā esošā likumdošana par brīvpostām un speciālajam ekonomiskajām zonām.

## Jūrniecības izglītība

Sakarā ar ievērojamo starptautiskā darba tirgus pieprasījumu pēc kvalificētiem kuģu speciālistiem un šo speciālistu labvēlīgo ietekmi uz nozares attīstību un ienākumiem valsts budžetā nepieciešams paplašināt atbalstu Latvijas Jūras akadēmijai, kā arī citām Latvijas jūrniecības mācību iestādēm. Lai gan šīs mācību iestādes ir Izglītības un zinātnes ministrijas pakļautībā, Satiksmes ministrijai būtu vēlams organizēt nozares uzņēmumu atbalstu šīm mācību iestādēm, tajā skaitā mācību grāmatu izdošanai, kā arī organizēt finansējumu Latvijas Jūras akadēmijas ātrākai pārceļšanai uz Daugavgrīvas kompleksu.

## Likumdošana un valsts pārvaldes struktūras

2003. gada decembrī spēkā stājās Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums, kurā ir noteikta kompetence jūrlietu pārvaldē starp Satiksmes ministriju un tās pakļautībā esošo Latvijas Jūras administrāciju, VARAM pakļautībā esošo Jūras Vides pārvaldi un Aizsardzības ministrijas pakļautībā esošo Jūras spēku Krasta apsardzes vienību. Sakarā ar to rodas ievērojama jūrlietu pārvaldes kompetences sadalīšana starp dažādām institūcijām, kas nelabvēlīgi ietekmē praktisko jautājumu risināšanu.

Jāatzīmē arī, ka praksē novērojama Latvijas Jūras administrācijas funkciju dublēšana no SM Jūrniecības departamenta puses. Lai to novērstu, stingri jāievēro jaunajā likumā noteiktā kompetence, ka Satiksmes ministrija ir atbildīga par likumdošanas un politikas izstrādāšanu, bet Latvijas Jūras administrācijai ir izpildvara tai noteiktajā kompetencē.

Latvijas Jūrniecības savienība savā iepriekšējā darbībā ir konstatējusi, ka valsts pārvaldes institūcijas praktiski neievēro sabiedrisko organizāciju izteiktos viedokļus par likumdošanas aktu projektiem, par privatizāciju un citām aktualitātēm. SM Jūrniecības departamenta direktors Aigars Krastiņš darbojas autoritatīvi, bieži novēršas no problēmu risināšanas un neveido nozares valsts politiku un stratēģiju.

Lai koordinētu minēto un citu nozares problēmu risināšanu un novērstu autoritārismu un bezdarbību valsts politikas un nozares stratēģijas veidošanā no SM Jūrniecības departamenta puses, lūdzam izvērtēt šādus priekšlikumus:

1. Satiksmes ministrijai izveidot Jūrniecības nozares konsultatīvo padomi, kurā iekļaut visu nozares sabiedrisko organizāciju, lielāko uzņēmumu un organizāciju pārstāvjus, lai izskatītu nozīmīgākos jūrniecības nozares aktuālos jautājumus, attīstības stratēģiju un politiku, likumprojektus un normatīvos aktus;

2. Izmantot rotācijas principu SM Jūrniecības departamenta personālsastāva atjaunošanai, novērst tādu odiozu personu kā Jānis Auziņš nodarbināšanu šajā departamentā.

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



## Valsts nedod virzienu attīstībai

*Likumdošanas izmaiņas padara nedrošu biznesu, bet jūrniecību un ostas reglamentējošā likumdošana, tās izstrāde un pilnveidošana Latvijā nebūt nav tādā līmenī, ar kādu varētu būt apmierināti nozares speciālisti. Likumdošanu un citus jautājumus, kas saistīti ar ostu, tranzīta un jūras biznesu, komentē Latvijas Republikas Saeimas Tautsaimniecības komisijas priekšsēdētājs **INDULIS EMSIS**.*

**– Darbs ar un pie likumdošanas pēdējo gadu laikā nav bijis tas, kas nozares speciālistiem liktu izjust, ka valsts izprot šis tautsaimniecības nozares nozīmīgumu un tās lielo ieguldījumu gan nodokļu kasē, gan tautsaimniecības attīstībā kopumā. Varbūt Jūs varat nomierināt nozares speciālistus un dot viņu darbam lielākas cerības jau tuvākajā nākotnē?**

– Ar nozares likumdošanu mums tiešām nav gājis spoži. Un arī tagad neiet tik gludi, kā varētu vēlēties. Es gribētu komentēt divus aktuālākos nozares likumus, kas, manuprāt, palīdzēs sakārtot un uzlabot nozares darbību. Pirmais no tiem ir Jūras kodekss. Kad Saeima saņēma šo dokumentu izskatīšanai, tas, maigi izsakoties, nebija no tiem veiksmīgākajiem, tā kvalitāte nebija pietiekami augsta. Tāpēc turpmākais darbs bija grūts, dokuments prasīja ārkārtīgi daudz labojumu. Pats likums ir ļoti plašs, tas prasa pamatīgu iedziļināšanos ne tikai Latvijas likumdošanā, bet arī Eiropas likumdošanas aktos un starptautiskajās konvencijās, kurām Latvija ir pievienojusies. Arī paši jūrniecības speciālisti likuma projektu neatzina un sākotnējo versiju kritizēja. Mēs no speciālistiem saņēmām vairāk nekā 100 priekšlikumu, kas lika ar vēl lielāku piesardzību izvērtēt uzrakstīto likuma variantu. Nācās pie sarunu galda sēsties Jūrniecības savienības deleģētajiem speciālistiem un Satiksmes ministrijas darbiniekiem, un tas finālā ļāva panākt salīdzinoši labu rezultātu. Taču likums nekādā gadījumā nav uzskatāms par dogmu, jo nekas nav tik labs, lai nevarētu būt vēl labāks, tāpēc, ja mēs jutīsim, ka likumā vēl ir kādas nepilnības, tas tiks vērts vaļā un labots. Ar šā likuma pieņemšanu ir noslēdzies salīdzinoši ilgs un mokošs darbs. Vēl tikai vēlos precizēt, ka, lai arī cik tas būtu dīvaiņi, šā likuma kuratore bija Saeimas Budžeta komisija, un Tautsaimniecības komisija vien izrādīja interesi par darbu pie likuma, tāpēc arī kopumā par to atbildība jāuzņemas Budžeta komisijai. Mani personīgi interesē viss, kas saistīts ar Kuģu reģistru, un šim jautājumam arī turpināšu sekot, jo vēlos redzēt, kā notiks process. Nevaru īsti pieņemt, ka ir dažādi kritēriji kuģu reģistrēšanā. Skaidrs un saprotams ir kritērijs par kuģa garumu, jo tas ir precīzi definēts. Taču otrs kritērijs – vai attiecīgo peldlīdzekli izmanto zvejniecības vajadzībām, tātad komerciālā nolūkā, man liekas komisks, jo laivas tāda vai citāda izmantošana taču ne-







Indulis Emsis.

maina pašu attieksmi pret peldlīdzekli. Vienā vasarā laivas īpašnieks var braukt jūrā tikai pamakškerēt, bet citā sezonā viņš var izņemt licenci un nodarboties ar komerciālo zveju. Mans priekšlikums ir, ka vienīgais kritērijs ir laivas garums. Cilvēks izmēra savu laivu un skaidri zina, vai viņam jādodas uz Kuģu reģistru vai SM attiecīgo reģistru. Domāju, ka šeit vēl bez diskusijām neiztiks, bet kopumā junta likums ir vajadzīgs, un esmu gandarīts, ka tāds beidzot būs!

Otrs "karstais kartupelis", ja vien par likumu tā var teikt, ir Likums par ostām. Pati būtiskākā problēma, kas tiek risināta, – kā sakārtot īpašuma tiesības, paplašinot ostas teritoriju. Šai jautājumā ir skaidri izteikta konstitucionālā pretruna, jo pirms ostas paplašināšanas attiecīgajās teritorijās dzīvojušie ir bijuši zemes īpašnieki, tātad ostu paplašinātajās teritorijās cilvēki pēc būtības ir pārcietuši atkārtotu nacionalizāciju. 1994. gadā vienkārši paziņoja, ka zeme ostās nav

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMĀTA  
2003



privatizējama, bet likums neprecizēja, par kādām zemēm un ostām ir runa. Tieši 1994. gadā sākās ostu strauja paplašināšana, iekļaujot tajās arvien jaunas teritorijas. Tie zemes īpašnieki, kuri nebija paguvuši savus īpašumus ierakstīt Zemesgrāmatā, nokļuva neapskauzamā situācijā, jo ar savu zemi neko vairs darīt nebija tiesīgi. Tagad mēs šo situāciju esam ilgi un skrupulozi analizējuši, apskatot jautājumu no visdažādākajiem aspektiem, ieskaitot arī tos zaudējumus, kādi ostām, pašvaldībām un valstij var rasties sakarā ar īpašuma tiesību pārskatīšanu. Esam nonākuši pie secinājuma, ka likumdevējam tomēr būtu jālabo šī kļūda, negaidot, kamēr kāds no zemes īpašniekiem vērsas Satversmes tiesā vai, kas vēl ļaunāk, Eiropas tiesā un gūst tur uzvaru. Tad mums šis darbs būtu jāveic tik un tā, tikai klāt nāktu vēl arī sankcijas un starptautiski publiska neslava. Tāpēc mēs pieņemām smagu, bet ļoti nepieciešamu lēmumu un atzinām, ka 1994. gadā valsts ir rīkojusies netiesiski un pārkāpusi cilvēku konstitucionālās tiesības. Tagad mēģinām atgriezties pie tā brīža, kad ostas robežas tika noteiktas pirmo reizi un kad lēmums neatdot atpakaļ zemi bija loģisks un pamatots, jo zeme taču netika atdota arī zem ēkām, ielām vai skolām. To, ko ar vienreizēju aktu ir noteikts neatdot, to arī neatdod, bet nosaka kompensāciju, turpretim tur, kur tas ir noticis atkārtoti, tas ir uzskatāms par pārkāpumu, un tādā gadījumā zemes īpašniekiem ir jānodod visas trīs iespējas – saņemt līdzvērtīgu zemi citur, saņemt kompensācijas sertifikātus vai atjaunot īpašuma tiesības tieši tur, kur tās bijušas. Tieši tā tas pašlaik ir ierakstīts likumprojektā. Mēs komisijā ļoti labi apzināties, cik skarbā situācijā esam nostādījuši ostas, īpaši Rīgas un Ventspils ostu, jo šajās ostās ir bijusi ievērojama paplašināšanās un daudz īpašnieku. Esam spiesti atgriezties pie 1994. gada likuma, kur mēģinām izdarīt revīziju, kas, protams, saistīta ar finansiālām sekām, ostu plāniem un daudzām citām lietām. Neraugoties uz tām daudzajām negācijām, kas ostām varētu rasties, vairāk sliecamies atbalstīt šo priekšlikumu, jo kļūdas ir jālabo pašiem, negaidot, kad uz tām mums norādīs no malas, jo juristiem nenāktos grūti pierādīt, ka valsts ir rīkojusies nekonstitucionāli.

## **– Vai ostas jau ir apkopojušas informāciju un izteikušas savu attieksmi pret šo lēmumu?**

– Pašlaik informācija vēl tiek precizēta, bet aptuvenas ziņas jau ir. Rīgā varētu būt aptuveni 300 tādu īpašnieku, Ventspilī – 70. Ostas, protams, nav sajūsmā, bet citas izejas nav.

## **– Joprojām strīdīgs ir jautājums par ostu valžu sastāvu un balsošanas kārtību lēmumu pieņemšanai.**

– Tā bija otra strīdīgā lieta, kas izraisīja plašas diskusijas. No valdības puses bija liels spiediens, jo tā vēlējas panākt veto tiesības balsojumos ostu valdēs, neatkarīgi no tā, cik valdības pārstāvju piedalās attiecīgajā balsojumā. Šādu risinājumu komisija neatbalstīja, un vairākums deputātu uzskatīja, ka, lai pieņemtu kādu lēmumu, gan valdībai, gan pašvaldībai ir jābūt vienprātis. Tagad





likumā ir iestrādāta norma, ka no 10 ostas valdes locekļiem sešiem jābalso par, lai kādu lēmumu pieņemtu, un sešiem pret, lai lēmumu noraidītu. Tas nozīmē, ka gadījumā, ja visi pašvaldības pārstāvji balso pret vai visi valdības locekļi balso pret, lēmumu pieņemt nevar. Tikai diskusijas, sarunas un kompromisi ļaus pieņemt vienu vai otru lēmumu. Uzskatu, ka tas ir pareizi, jo ostas taču ir valsts un pašvaldību uzņēmumi, tāpēc, tikai šīm abām pusēm rodot kopīgu valodu un meklējot kopsaucēju, nevis konfrontējoties un uzurpējot varu, iespējams produktīvs darbs. Domāju, nepareizi bija tas, ka Rīgas ostas valdē pilsētas mēram un reizē ostas valdes priekšsēdētājam bija divas balsis, kas ļāva pašvaldībai iegūt izšķirošo balsi lēmumu pieņemšanā. Jaunajā variantā viss ir skaidri definēts un citāds traktējums nav iespējams. Savukārt mazās ostas tiks pārvaldītas citādi, bet arī tās mēs no kopējā likuma ārā neņemsim un atsevišķu likumu tām neveidosim. Jaunajā likumā no ostu valdēm ir izņemti stividori, jo nācās atzīt, ka to pārstāvji līdz šim nav izmantojuši savas iespējas. Varbūt tāpēc, ka viņiem pašiem savā starpā nav izdevies vienoties, jo katrs pārstāv savas intereses, bet intereses stividoriem ir dažādas.

**– Kāpēc, Jūsaprāt, valsts tik ļoti vēlējas iegūt noteicošo lomu ostu darbībā?**

– Ļoti iespējams, tāpēc, ka valsts vēlējas pārtraukt tās nepieņemamās darbības, kas saistītas ar valsts līdzekļu ieguldījumu un kredītsaistībām, jo ne visi darījumi, kas veikti ostās, ir bijuši valsts un pašvaldību interesēs. Valdības partijas un daži politiķi sliecās domāt, ka valdībai vajadzētu ostu biznesu stingrāk pārvaldīt un pieņemt izšķirošos lēmumus. Tagad balsošanas mašīna nebūs tā, kas izšķirs kāda lēmums likteni, jo pamatā būs dialogs.

**– Eventuālajiem investoriem nenoliedzami svarīgs ir jautājums, kāda tad nākotnē būs nodokļu politika ostā?**

– Šai ziņā pagaidām nekas nemainīsies: lai gan no Eiropas Savienības un mūsu pašu Finanšu ministrijas nāk signāli, ka izņēmuma stāvoklis nodokļu iekasēšanā no ekonomiskā, tautsaimnieciskā un finanšu politikas viedokļa nebūtu pareizs, tā pati Eiropas pieredze liecina, ka ekonomiski šādas nodokļu atvieglojumu zonas ir devušas labus rezultātus. No vienas puses jau pareizi, ka no finanšu disciplīnas un uzņēmumu līdztiesības viedokļa visiem uzņēmumiem valstī vajadzētu dot vienādas iespējas attīstīties, bet atvieglojumi nodokļu maksāšanā šādu iespēju izslēdz. Ar kādu noteiktu brīdi, kuru pašlaik vēl īsti nevar definēt, šādi brīvo ostu un brīvo ekonomisko zonu bonusi tiks noņemti. Taču, iestājoties ES, vairākus gadus šādu stāvokli mēs varēsim saglabāt, jo to nosaka pirmsiestāšanās sarunas. Nevajadzētu uztraukties, ka situācija varētu strauji vai neprognozējami mainīties. Taču, domājot ilgtermiņā, jārēķinās, ka šīs nodokļu brīvdienas tiks likvidētas. Bet pagaidām šīs lietas paliek nemainīgas, un eventuālajiem investoriem droši var teikt, ka līdz 2007. gadam nekas nemainīsies. Kas būs tālāk? Iespējams, ka nodokļu atvieglojumu stāvokli izdosies pagarināt, tā ka mums visiem kopā laika vēl ir diezgan.





– **Vai ir izvērtēts, ko brīvostu un brīvo ekonomisko zonu statuss ir devis valsts ekonomikai?**

– Grūti priest. Zīnu vienu negatīvu piemēru, un tā ir Rēzeknes brīvā ekonomiskā zona, kur nodokļu atvieglojumi valsts ekonomikai un pašas zonas attīstībai nav devuši pilnīgi neko. Par ostām es tā nedomāju, jo esam piedalījušies projektu apspriešanā par enerģētisko jaudu izveidošanu tieši brīvostu teritorijās, par pārstrādes uzņēmumu attīstību, par biznesa inkubatoriem, īpaši saistībā ar Liepājas brīvo ekonomisko zonu. Diemžēl lielu ražotņu, kas reāli darbotos brīvostu teritorijās, pagaidām arvien vēl nav.

– **Ostās nav ienākuši lieli projekti, bet vai valsts pati skaidri zina, kādos virzienos biznesam vajadzētu attīstīties?**

– Tas ir jautājums, uz kuru atbildēt nav grūti, bet ir nepatīkami, jo uzskatu, ka liels trūkums ir tas, ka valstī nav nacionālās attīstības plāna. Manā skatījumā mūsu ostas ir atšķirīgā situācijā, un, no nacionālās attīstības viedokļa raugoties, to attīstībai vajadzētu dažādoties. Ja runājam par Ventspili, tad jāapzinās, ka tur ir sāksis ķīmijas un naftas tranzītvirziens, un to arī vajadzētu mērķtiecīgi attīstīt, jo tur jau ir nepieciešamā infrastruktūra, un arī ostas attīstības plāns uz to vedina. Tāpēc, tieši no nacionālās attīstības viedokļa skatoties, nebūtu pareizi arī pārējās ostās, piemēram, Rīgā, attīstīt šā paša kravu veida tranzītu, tādējādi radot iekšējo konkurenci un dodot pilnīgi nepareizus signālus investoriem. Proti, ja naftas tranzīta bizness tiek attīstīts caur Rīgas ostu, mēs apdraudam Rīgas līci, un no ekoloģiskā viedokļa tas ir pilnīgi nepieņemami. Otrs jautājums ir tankkuģi ar dubulto korpusu. Ir ļoti daudz sliktu piemēru, kuri parāda, kas notiek ar bīstamo kravu pārvadājumiem nepiemērotu kuģu dēļ un kāds kaitējums tāpēc tiek nodarīts videi.

Domāju, ka pēdējais laiks ķerties klāt nacionālās attīstības plānam, kur arī ostām ierādīta noteikta vieta, lai tās var attīstīt savus plānus valstiskā līmenī. Šobrīd katra osta mēģina cīnīties pati par sevi, un tām šādu rīcību nevar pārnest, jo ostas taču cenšas piesaistīt vairāk kravu un palielināt ienākumus. Arī dažādu terminālu celtniecības projektu rašanos ostām pārnest nevar.

– **Jūs aktualizējat nacionālās attīstības plānu, bet kāpēc šāds plāns nav radies vismaz pirms gadiem pieciem?**

– Domāju, ka pamatā ir mainīgās un pretrunīgās valsts noteiktās attīstības tendences un ieceres. Mums bieži ir mainījušās valdības un līdz ar tām arī koncepcijas par valsts prioritātēm. Nevienam nav spējis izsekot nemītīgi mainīgajiem viedokļiem. Ja valdība varētu strādāt vismaz četrus gadus pēc kārtas, viss būtu attīstījies daudz likumsakarīgāk. Taču līdz šim ir bijis tā, ka, tiklīdz plāns ir ieguvis kaut kādas aprises, mainās valdība, un nākamā neturpina iesākto, bet gan sāk veidot savu, pavisam citu plānu. Arī šī valdība un Saeima neko daudz neatšķiras no savām priekšgājējām, joprojām jūtams perspektīvas trūkums un neuzticība padarītajam, tāpēc atkal sākam visu no gala!



**– Varbūt Tautsaimniecības komisija ir spējīga rīkoties gudrāk?**

– Ļoti cenšamies, jo es, piemēram, uzskatu: ja nav spiedīgas vajadzības kādā likumā izdarīt grozījumus, tad to arī nevajag darīt. Reizēm grozījums vai profilaktisks uzlabojums var izdarīt lielāku ļaunumu, jo tādā veidā mēs visiem parādām, ka mūsu likumdošana nav stabila, tātad šeit konsekventi nevar attīstīt darbību. To apliecina arī atvērtais Likums par ostām, kad mēs stingri pieturējamies pie tā, ka osta ir valsts un pašvaldību uzņēmums. Ostu attīstības versijas, kas tiek iesniegtas izskatīšanai, ir ļoti atšķirīgas. Ventspilniekiem ostas attīstības plāns ir tradicionāli mērķtiecīgs, skaidri tendēts. Viņiem vienmēr ir gatavi risinājumi un formulējumi, speciālisti var sniegt skaidrojumus vienā vai otrā jautājumā, tāpēc mēs ļoti skaidri izjūtam viņu mērķtiecību un zinām, ko viņi grib sasniegt galarezultātā. Diemžēl par Rīgu to nevar teikt, jo tai nav īstas konceptuālas skaidrības. Īsti vēl nerodam risinājumu zemes īpašnieku jautājumā, jo no Rīgas ostas nevaram saņemt informāciju, cik un kādi viņi ir. Arī ostas attīstības plāna Rīgai faktiski nav, jo mums iesniegtais "Tebodin" izstrādātais plāns izskatās, ja tā varētu teikt, pēc haltūras darba. Ir atsevišķi punkti šajā plānā, par kuriem var diskutēt, bet kopumā tas ir visai nereāls un nerada pārliecību, ka osta zina, ko īsti vēlas sasniegt. Konsultanti ir devuši savu ostas attīstības redzējumu, bet viņu skatījums ir svešs, tas ir skatījums no malas un neizriet no pašas ostas ambīcijām un nepieciešamības. Stratēģijas trūkums Rīgas ostai ir ieildzis process, tāpēc tās attīstība notiek haotiski, no reizes uz reizi. Tam apliecinājums ir kaut vai pasažieru pārvadājumi, kam līdzī nenāk viss komplekss – ostas un pilsētas kopdarbība. Nesen biju Baltijas asamblejas sēdē Tallinā, kur kārtējo reizi varējām pārliecināties, cik labi tur ir attīstīta tūrisma industrija un cik mērķtiecīgi tā tiek virzīta un pilnveidota. Ik gadus Tallinā ierodas 6 miljoni apmeklētāju, un tas taču par kaut ko liecina!

Liepājā savukārt ir pavisam cita situācija, jo tur ir ļoti plašas iespējas. Milzīgā teritorija, ko nekas neapgrūstina, ir liels ieguvums. Liepāja ir labās pozīcijās, un, ņemot vērā ES investīcijas, tai ir lieliskas izredzes attīstīties nākotnē. Arī projektu ziņā liepājnieki ir labi pastrādājuši. Piemēram, Karostas sanācijas projekts bija ļoti dārgs un grūts, bet viņi ar to ir labi tikuši galā. Liepājā varētu būt vislielākās investīcijas infrastruktūrā un vislielākais valsts un ES atbalsts.

Bet pašlaik tieši mazajām ostām ir vislielākās iespējas piesaistīt ES strukturālo fondu līdzekļus. Taču šī nauda nenāks ātri un viegli. Diemžēl reāli mazajās ostās ne tik daudz pietrūkst naudas, cik prāta. Ja būtu prāts, varētu piesaistīt arī naudu, esmu pārliecināts, ka neviena valdība neriskēs nepiešķirt līdzfinansējumu Eiropas naudai, jo tad tā saņems tādu kritiku, pēc kuras vienīgā iespēja tai būs atkāpties.

**– Minējāt jau, ka valsts attīstības stratēģijas nav, koordinācijas nav, kopdarbības arī. Droši vien arī vienotas tranzīta politikas mūsu valstī nav?**

– Ļoti nepareizi būtu atteikties no tradīcijām un iestrādēm, jo ļoti lielu finanšiālo un intelektuālo ieguldījumu prasa kādas konkrētas nišas iegūšana. Šajā ga-



dījumā es domāju tranzīta nišu, ko mums vajadzēja noturēt ar visām valsts rīcībā esošajām metodēm. Bet notiek divains process: mēs noskatāmies, kā mūs spiež ārā no tirgus pat tie, kuriem nav bijis šāds bizness, piemēram, Igaunija. Tāda valsts neieinteresētība ir noziedzīga. Nekādā gadījumā negribu teikt, ka citi biznesa sektori nav jāattīsta, bet iegūto tomēr nevajadzētu atdot. Taču šobrīd daudzas lietas jau ir nokavētas, jo nav bijis valsts politikas. Lielā mērā traucē arī iekšējā konkurence starp Rīgu, Ventspili un Liepāju, kas atstāj iespaidu arī uz valdību. Šādā situācijā vieni nesaprot, kas stāv aiz tā vai cita lēmuma, un nesaprot, kam pieslieties, tāpēc izlemj palikt malā. Līdz ar to atbalstu tranzītam valstiskā līmenī cenšas nodrošināt tie, kas paši ir iesaistīti šajā biznesā, bet tas nav inspi-rēts no centrālajiem varas gaiteriem. Normāli būtu, ja koordinācija nāktu no nozares ministrijas. Tagad savstarpējo ķīviņu rezultātā zaudē bizness. Konceptuālā līmenī trūkst izpratnes, tāpēc mūsu kuģis vienmēr svārstās.

### **– Vai šai jau par hronisku kļuvušajai slimībai ir kādas labas zāles?**

– Zāles ir grūti piemeklēt, un manā receptē ir rakstīts tas, ko šodien nevēlas pieņemt – visām lietām vairāk vajadzētu balstīties uz profesionāliem ierēdņiem un labas kvalitātes speciālistiem, bet politiķiem vajadzētu būt vairāk līdzsvarotiem un ieklausīties speciālistu viedoklī. Un nozares speciālistiem un asociācijām vajadzētu ne tikai rakstīt neapmierinātas vēstules valdībai, ministrijām un Saeimas komisijām, bet arī komunicēties, analizēt situāciju un izdiskutēt dažādus jautājumus jau nozares iekšienē. Bieži vien ir tā: ja kāds kašķis aiziet līdz politiķiem, attiecīgā jautājuma risināšanā var pilnīgi neko nepadarīt! ✚

A. Freiberga





# Stratēģija jāveido nozares ministrijai

*Uz nozarē paveikto atskatās un nākotnes aprises iezīmē eirooptimists satiksmes ministrs* **ROBERTS ZĪLE**.

## Eiropa Latvijai, Latvijai Eiropai

Pirmkārt, es vēlreiz gribu pateikt paldies latviešu tautai par izdarīto pārdomāto un saprātīgo izvēli brīdī, kad mēs visi atradāmies krustcelēs un bija jāizlemj – par vai pret. Šī izvēle ir cieši saistīta ar mūsu ministrijas nozarēm – iestāšanās ES visvairāk ietekmēs ceļu un dzelzceļa attīstību.

Attīstīta transporta sistēma ir viens no galvenajiem priekšnoteikumiem jebkuras valsts saimnieciskajam uzplaukumam. Latvijas transporta politikas mērķis ir šādas efektīvas, drošas, sabalansētas un konkurētspējīgas transporta sistēmas izveidošana, lai iedzīvotājiem un tautsaimniecībai nodrošinātu kvalitatīvus pārvadājumus.

Dzelzceļa infrastruktūras fonda līdzekļi, kā arī ostu pārvalžu līdzekļi ir nepieciešami investīciju projektu realizācijai nepieciešamajā apmērā, tādēļ atbalsts tiek saņemts arī no Valsts investīciju programmas valsts budžeta dotāciju un valsts galvotu kredītu veidā. Taču vislielākais finansējums pēdējos gados transporta infrastruktūras attīstībai tiek saņemts no Eiropas Savienības.

Līdz 2007. gadam dzelzceļa un autotransporta jomā tiks realizēti projekti vairāk nekā 200 miljonu eiro vērtībā par ISPA fonda līdzekļiem. Tad katrs lietotājs varēs izjust Eiropas naudas reālo efektu.

Transporta sektorā ISPA projektu sagatavošana Latvijā ir bijusi veiksmīga – jau līdz 2002. gada beigām Eiropas Komisija bija apstiprinājusi projektus par gandrīz visu summu, kas pieejama laika posmā līdz 2006. gadam. 2003. gadā pieteica projektus par atlikušajiem līdzekļiem, tādējādi visa paredzētā ISPA nauda transporta sektorā – 174 miljoni eiro – būs “paņemta”.



Satiksmes ministrs Roberts Zīle.



Pēc iestāšanās ES būs jāapgūst Kohēzijas fonds, kas dos apmēram 80 milj. eiro gadā, Eiropas reģionālās attīstības fonds (ERAB), no kura transports saņems apmēram 30 milj. eiro gadā, un TEN-T, kas finansējumu piešķir tikai tiem projektiem, kurus EK ir iekļāvusi 20 prioritāro ES transporta projektu sarakstā. Satiksmes ministrijai jau šobrīd ir konkrēti projekti ES līdzekļu izmantošanai. Mēs esam gatavi uzsākt darbu.

## **ES finanses un projekti Eiropas kopējā transporta sistēmā**

Eiropas kopējā transporta sistēmā īsā un vidēji ilgā laika posmā uzsvars tiek likts uz transporta infrastruktūras atjaunošanu un modernizāciju, lai sasniegtu paredzētos transporta apjomus un nepieciešamo kvalitātes līmeni. Uzmanība tiek pievērsta efektivitātei, rentabilitātei, vides un drošības aspektiem.

Pašlaik mūsu autoceļu nozares galvenais mērķis ir palielināt autobraucēju drošību un komfortu galveno valsts autoceļu tīklā un saglabāt darbībaslīmeni pārējos valsts autoceļus atbilstoši finansiālajām iespējām.

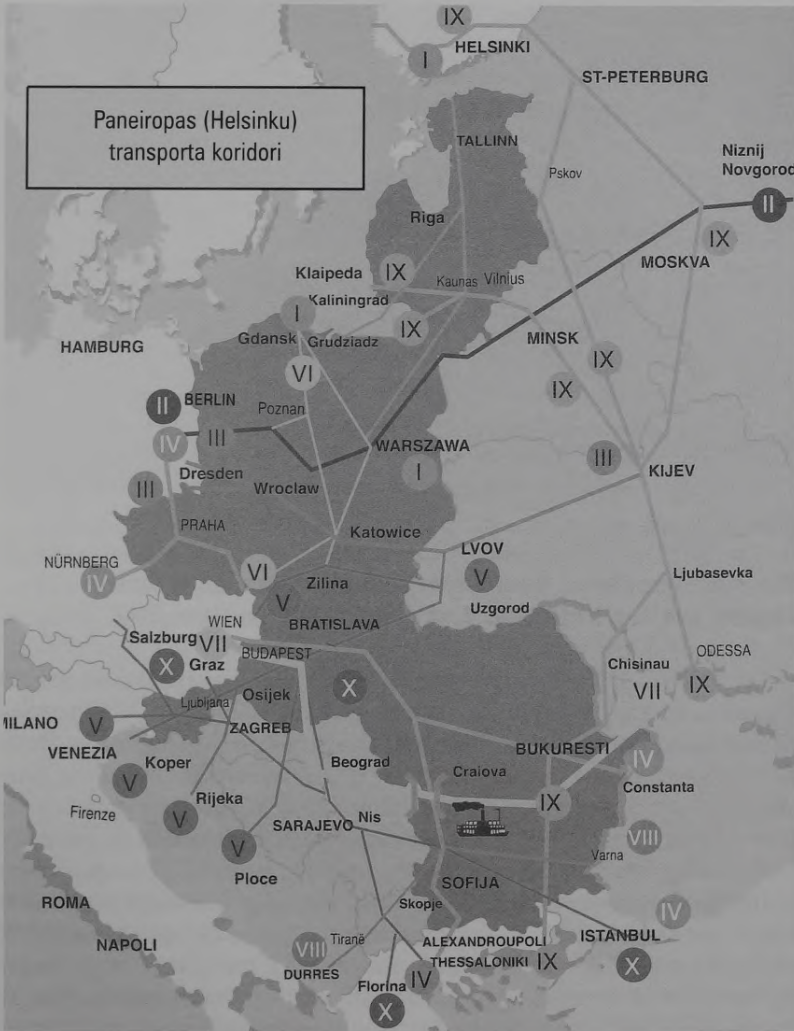
Svarīgākie projekti līdz 2006. gadam ir "Via Baltica", kā arī Rietumu – Austrumu koridora autoceļu attīstība un kvalitātes uzlabošana, ieskaitot satiksmes situācijas uzlabošanu Rīgas pilsētā.

Nākamgad jāpabeidz "Via Baltica" posma Rīga – Baltezers rekonstrukcija. 2004. gadā sāks būvēt Saulkrastu apvedceļu "Via Baltica" ietvaros. Taps 22 km



Autoceļa "Via Baltica" Lilastes posma remontam izmantots ISPA finansējums.





garš jauns ceļš, kas kopumā izmaksās 30 milj. eiro. Tas neapšaubāmi ir lielākais ceļu būvniecības projekts otrās brīvvalsts laikā.

Rietumu – Austrumu maršruts ir iekļauts TEN (Transeiropas) ceļu tīklā kā Liepājas un Ventspils ostu savienojums ar Eiropas 1. un 9. transporta koridoru un ir TINA (Transeiropas transporta tīkls paplašinātajā Eiropas Savienībā) sastāvdaļa. R – A koridoram ir liela nozīme Latvijas ostu (Liepājas, Ventspils, Rīgas) attīstībā.







Rīgas osta.

## **Ko jūrniecības, transporta un tranzīta nozare iegūs un ko zaudēs, Latvijai iestājoties ES?**

Latvijai iestājoties Eiropas Savienībā, būtiski mainīsies vairāki jūrniecību, transportu un tranzītu ietekmējoši jautājumi muitas un robežkontroles, nodokļu piemērošanas, starptautiskās sadarbības, investīciju jomā, kā arī Latvijas starptautiskais tēls kopumā. Valdība jau laikus centusies harmoniski kārtot gan infrastruktūras, gan likumdošanas jautājumus, piemēram, ES iestāšanās sarunās ir pānākts pārejas periods Latvijas autopārvadātājiem, ir uzsākta ISPA naudas apgušana vairākos Latvijas infrastruktūras projektos.

Latvija kā ES dalībvalsts kļūs daudz pievilcīgāka jaunām ārvalstu investīcijām. Mēs kā tranzīta zeme visu laiku esam bijuši interesanti gan austrumos, gan rietumos, tādā veidā saskaroties ar dažādām starpvalstu attiecību problēmām. Virkne aktuālu jautājumu, ko līdz šim esam mēģinājuši risināt, piemēram, starp Latviju un Krieviju, turpmāk iegūs jaunu, daudz nopietnāku statusu. Tie kļūs par Eiropas Savienības un Krievijas attiecību jautājumiem. Kā galvenos gribētu minēt jautājumus saistībā ar nevienlīdzīgiem dzelzceļa tarifiem Krievijas teritorijā, saistībā ar naftas tranzīta regulēšanu Krievijā, saistībā ar robežkontroles procedūrām uz robežas ar Krieviju un savstarpēji saskaņotu rīcību transporta sistēmu attīstībā abās robežas pusēs.

Iestājoties Eiropas Savienībā, Latvijas teritorija kļūs par ES muitas teritorijas sastāvdaļu. Iekšējās robežas starp ES dalībvalstīm tiks atceltas – preču muietošana uz Latvijas – Lietuvas un Latvijas – Igaunijas robežas vairs netiks veikta. Muitas kontrole tiks veikta tikai uz ES ārējās robežas, Latvijā uz Latvijas – Krievijas



un Latvijas – Baltkrievijas robežas, kā arī ostās, lidostās un citos iekšzemes muitas punktos. Tranzītpārvadājumi kā tādi saglabāsies arī pēc Latvijas iestājas ES, tikai to noformēšana notiks vienkāršoti, konkrētam tranzīta pārvadājumam izmantojot vienu tranzīta dokumentu (muitas deklarāciju) visā ES muitas teritorijā. Kļūstot par Eiropas Savienības dalībvalsti, Latvijai ir jāpievēršas kombinētā transporta regulēšanas un veicināšanas problēmām, kā arī jāizveido savs nacionālais šo pārvadājumu organizācijas tiesiskais modelis.

Nodokļu jomā izmaiņas skars galvenokārt netiešos nodokļus – pievienotās vērtības nodokli un akcīzes nodokli. Pēc iestāšanās ES Latvijas teritorija kļūs par ES fiskālās teritorijas un ES akcīzes nodokļa teritorijas sastāvdaļu.

Tāpat zināmas izmaiņas skars arī nodokļu piemērošanu brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās (brīvajās zonās) – pievienotās vērtības un akcīzes nodokļu atvieglojumi šajās teritorijās turpmāk saglabāsies tikai attiecībā uz tranzīta kravām un kravām, kuras tiks ievestas, piemērojot muitas režīmus. Preču piegādēm un patēriņam paredzētajām precēm šajās teritorijās tiks piemērots iekšzemei noteiktais nodokļu režīms.

Runājot tieši par jūrlietu likumdošanas jomu, mēs iegūsim tiesības piedalīties ES direktīvu izstrādē. Tas ir būtiski – direktīvas tiek izstrādātas visu laiku, mēs tās ņemam vērā, izstrādājot savus likumdošanas aktus, bet, kļūstot par ES dalībvalsti, tiksīm uzklaustīti un varēsīm līdzdarboties.

## Nākotnē attīstāmie starpvalstu projekti

Mums ir pozitīva pieredze starpvalstu projektu realizēšanā. “Via Baltica” rekonstrukcija ir labs piemērs tam, ka trīs Baltijas valstis var sadarboties. Taču mums stāv priekšā vēl vērienīgāki projekti. Viens no tiem – “Rail Baltica”, kas paredz mūsdienu prasībām atbilstošas dzelzceļa satiksmes izveidi starp Baltijas valstīm un Centrālo un Rietumeiropu. Baltijas valstīs ir uzsākts darbs, lai izpētītu dzelzceļa satiksmes atjaunošanas iespējas maršrutā Tallina-Rīga-Kauņa-Vašava-Berlīne. Šis projekts pilnībā atbilst jaunajai Eiropas transporta politikai, jo nodrošinās dalībvalstu sasaisti, likvidēs “šaurās vietas”. Pašreiz dzelzceļa satiksme starp Baltijas valstīm, Centrāleiropu un Rietumeiropu nenotiek neatbilstošās infrastruktūras dēļ – dažāds sliežu platums, esošā infrastruktūra sliktā stāvoklī. Šis projekts arī veicinās videi draudzīgu transporta veidu attīstību un ļaus atslogot pārslogotos Polijas autoceļus. Nepieciešams arī uzsvērt projekta lielo nozīmi Baltijas valstu integrācijā vienotajā Eiropas ekonomiskajā telpā. Šis projekts ir iekļauts Eiropas prioritāro projektu sarakstā. Tas nozīmē, ka Latvija var pretendēt uz TEN-T budžeta finansējumu līdz pat 30% apmērā no kopējām projekta izmaksām. 2003. gada 7. novembrī Lietuvas pilsētā Druskininkos, tīkoties triju Baltijas valstu transporta ministriem, tika parakstīta kopīga vēstule Eiropas Komisijai, kurā aicināts dzelzceļa projekta “Rail Baltica” izpēti darbus pilnībā finansēt no EK līdzekļiem, ņemot vērā





rā, ka šajā projektā iesaistītas ne tikai Baltijas, bet arī vairākas citas valstis.

Otrs plānotais projekts kopā ar citām Baltijas jūras valstīm ir "Baltijas jūras maģistrāles", kas paredz virkni pasākumu līdzekļu ieguldīšanai dažādos kuģošanas nodrošināšanas, ostu infrastruktūras un pievedceļu uzlabošanas projektos. Sākotnēji tā bija Ziemeļvalstu iniciatīva, kas paredzēja galvenokārt kuģu ceļu uzturēšanu ziemā (ledlaužu iegādi). Šis projekts ir iekļauts Eiropas prioritāro projektu sarakstā. Bez iepriekšminētajiem pasākumiem Latvijas interese šajā projektā būtu arī atbalstīt dziļumu uzturēšanu ostās, jo tāda pati problēma kā navigācijas nodrošināšana ziemas periodā, piemēram, Zviedrijas un Somijas ostās,

mums ir smilšu sanešu veidošanās ostu akvatorijās un pie izejas ostās. Tāpēc mūsu vēlme šī projekta ietvaros ir finansēt dziļumu uzturēšanai nepieciešamā aprīkojuma iegādi, kas praktiski ir tas pats, kas ledlaužu iegāde navigācijas nodrošināšanai Baltijas jūras ziemeļu daļā.

Vēl viens nākotnes projekts ir "Multimodālais transporta savienojums austrumi – rietumi" kas paredz transporta infrastruktūras attīstību kravu pārvadājumu nodrošināšanai austrumu – rietumu virzienā caur Latvijas ostām. Projekts ir iekļauts to projektu sarakstā, kas nodrošina ES savienojumus ar trešajām valstīm, un tas nākotnē varētu būt svarīgi, risinot jautājumus ar Krieviju.

## Lielākie un nozīmīgākie 2003. gada projekti

Aizvadītajā gadā realizēti vairāki ļoti apjomīgi un nozīmīgi ceļu būves projekti, piemēram, "Via Baltica" posms Gauja – Lilaste (Ādaži), kur darbi veikti 170 tūkst. eiro apmērā; lidostas "Rīga" pievedceļš, projekta pirmā kārtā, darbu izpilde 2 miljonu eiro apmērā; "Via Baltica" posms Rīga – Ādaži, darbu izpilde 6,2 miljonu eiro apmērā. Dzelzceļa tālākai attīstībai, modernizācijai un drošības garantēšanai Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridorā svarīgs pasākums bija pārmiju nomaiņa – piegāžu izpilde 1,5 miljonu eiro apmērā. Visi šie projekti realizēti, izmantojot ES pirmsiestāšanās fondu līdzekļus.

Ir sagatavoti projekti ES līdzekļu turpmākai piesaistei autoceļu un dzelzceļa infrastruktūras attīstībai līdz 2006. gadam.





## Lielākās un nepatīkamākās atrisinātās un neatrisinātās 2003. gada problēmas

Tomēr jāatzīst, ka pagājušais valdības darba gads nesis arī negatīvas iezīmes. Tika likvidēts Valsts autoceļu fonds kā speciālais budžets, līdz ar to autoceļu attīstība būs krietni gausāka, nekā tas bija iecerēts. Neizbēgami dārgāka kļūs degviela, taču autovadītāji, kuri līdz ar to maksās vairāk, nesāņems adekvātus uzlabojumus ceļu uzturēšanā un atjaunošanā.



## Nafta. Vai tikai "Ventpils naftas" problēma?

Nekādā gadījumā naftas piegādes pārtraukšana uz Ventpils ostu nav uzskatāma tikai par "Ventpils naftas" problēmu. Tā ir visa Latvijas tranzīta problēma, jāteic, viena no visasākajām problēmām. Spriežot pēc dažādu speciālistu veiktā situācijas novērtējuma, naftas cauruļvada Polocka–Ventpils ilglaicīga dīkstāve var radīt rentabilitātes pazemināšanos tādiem uzņēmumiem kā SIA "LatRosTrans", a/s "Ventpils Nafta", Ventpils brīvosta. Pēc ministriju un tranzīta firmu darba grupas aprēķiniem, Krievijai pārtraucot naftas tranzītu caur Ventpili, Latvijas kopējie zaudējumi ir vairāk nekā 200 milj. USD. Naftas piegādes pārtraukšana izriet no Krievijas stratēģiskajām interesēm transporta un tranzīta jomā, kuras tā definējusi jau pirms vairākiem gadiem. Galvenokārt šīs intereses saistītas ar Krievijas politiku apkalpot savas ārējās tirdzniecības kravas savās ostās.

Jautājums tiek risināts visos līmeņos – gan uzņēmēju tiešā sadarbībā, gan ministriju un diplomātisko dienestu tiešā sadarbībā, arī valdība pievērš šim jautājumam pastiprinātu uzmanību. Tiek izmantotas divpusējās attiecības ar Krieviju, Eiropas Savienības valstīm un ASV, kā arī dažādu starptautisko institūciju atbalsts. Pasaules tirdzniecības organizācijas ietvaros Latvija, tāpat kā daudzas Rietumeiropas valstis, uztur prasību par brīvu pieeju infrastruktūrai. Divpusējās sarunas ar Krieviju tiek risinātas, gan iekļaujot jautājumu par abu valstu turpmāko sadarbību naftas un naftas produktu tranzītā Latvijas – Krievijas starpvaldību komisijas darba kārtībā, gan Krievijas un Latvijas valdības 1993. gada 2. jūnijā noslēgtā starpvaldību līguma "Latvijas Republikas valdības un Krievijas

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



Federācijas valdības vienošanās par kopīgu darbību Latvijas teritorijā esošā naftas vada un naftas produktu vada ekspluatācijā” ietvaros.

## Vai būs “Baltic Oil Terminal” Bolderājā?

Ņemot vērā ostu nozīmību Latvijas transporta sistēmā, tranzītkravu īpatsvaru ostu kravu apgrozījumā, Satiksmes ministrija viennozīmīgi atbalsta visu Latvijas ostu attīstību.

Saistībā ar “Baltic Oil Terminal” izstrādāto projektu Bolderājā gribētu uzsvērt, ka ir notikušas daudzas diskusijas, savu nostāju šajā jautājumā ir izteikuši gan Rīgas brīvostas, gan dažādu ministriju pārstāvji, gan iedzīvotāji. Satiksmes ministrija nevar paust viennozīmīgu viedokli par šī termināla būvniecības uzsākšanu. Šis jautājums jārisina kopīgi visām iesaistītajām pusēm.

Es nevēlētos šo jautājumu vērtēt no kultūrvēstures viedokļa – tas ir citu institūciju uzdevums, taču es kā satiksmes ministrs uzskatu, ka līcis nav tā labākā vieta, ko pielāgot naftas pārvadājumiem. Uzskatu, ka katrai ostai vajadzētu specializēties tieši tiem pārvadājumu veidiem, kas tai ir vispiemērotākie, un Rīgas ostā tie ir konteineru pārvadājumi. Savukārt naftas pārkraušanai piemērotākā ir Ventspils osta, kuras jaudas vēl ne tuvu netiek pilnībā izmantotas. Vērtējot ostu attīstību kopumā, noteikti jāņem vērā arī dzelzceļa un jo īpaši dzelzceļa infrastruktūras ostās attīstība.

Tomēr jāatzīmē, ka Rīgas ostā joprojām ir daudz brīvas teritorijas attīstībai, un pašlaik jau darbojas vairāki termināli, kas nodarbojas ar naftas produktu pārkraušanu un uzglabāšanu, notiek vairāku jaunu terminālu būvniecība.

Taču 2004. gads Latvijai un mūsu nozarei būs īpaši nozīmīgs. Eiropā būsīm *de jure*. Tas būs sākums jaunām attiecībām, līdz ar to jauniem darbiem. Mēs esam gatavi sākt šos darbus.

Uzskatu, ka nozares darbinieki līdz šim ir strādājuši gan veiksmīgi, gan godprātīgi. Novēlu tāpat arī turpināt, tomēr neaizmirstot, ka mums visiem turpmāk būs jāstrādā jaunā kvalitātē. †

A. Freiberga



# Latvija Transeiropas transporta sistēmā

*Sakarā ar Latvijas iestāšanos Eiropas Savienībā tās autoceļi, dzelzceļi, noliktavas, kā arī viss pārējais ar to saistītais ir kļuvis par Transeiropas transporta tīkla neatņemamu sastāvdaļu. Ko šis fakts nozīmē un var dot mums? Vispirms jau tas paver iespēju piesaistīt ES līdzekļus infrastruktūras sakārtošanai un modernizēšanai. 2003. gada pirmajā pusē Eiropā norisinājās aktīvs darbs un notika darba grupas sanāksmes jautājumā par Transeiropas transporta tīkla tālāko attīstību, kur katra ES dalībvalsts un kandidātvalsts bija deleģējusi savu dalībnieku, lai lemtu par prioritārajiem projektiem Eiropas transporta tīklā, izskatot arī kandidātvalstu iesniegtos projektus. Šajā darba grupā Latviju pārstāvēja Satiksmes ministrijas valsts sekretārs **VIGO LEGZDIŅŠ**.*

– Diemžēl prioritārajā sarakstā neiekļuva Austrumu – Rietumu tranzīta koridora multimodālā savienojuma projekts, jo Transeiropas transporta tīkls risina jautājumus, kas saistīti ar satiksmes savienojumiem starp dalībvalstīm, bet mūsu pieteiktais projekts paredz satiksmes uzlabojumus starp dalībvalsti, kāda drīzumā būs Latvija, un trešajām valstīm – Krieviju un Baltkrieviju. Tomēr bez rezultāta šis darbs nav palicis, jo atsevišķā sadaļā ir iekļauti projekti, kas skar trešās valstis un identificēti kā Eiropas Savienībai nozīmīgi. Šiem projektiem ir nepieciešams atbalsts no ES grandu shēmām, šajā gadījumā no Kohēzijas Reģionālās attīstības fonda. Lai panāktu attīstību, arī šajos virzienos būtu nepieciešama sadarbība ar trešajām valstīm. Rīgas, Ventspils un Liepājas savienojums ar Krieviju un Baltkrieviju ir politiski pietiekoši svarīgs, tāpēc Kohēzijas fondos jau tagad mēs pretendējam uz ievērojamiem līdzekļiem.

Nākošais jautājums, kas Latvijai ir kopīgs ar citām Baltijas jūras reģiona valstīm, ir projekts “Baltic Sea”. Attīstīt kuģošanu kā alternatīvu autoceļu attīstībai ir ES transporta politikas virziens, tāpēc šis projekts tika iekļauts pirmās prioritā-



Satiksmes ministrijas valsts sekretārs  
Vīgo Legzdiņš.

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





tes sarakstā, kur liela uzmanība tiek pievērsta Vidusjūras, Dienvideiropas un Rietumeiropas jūras ceļiem. Šajā projektā tiek paredzēti un finansiāli atbalstīti visi tie pasākumi, kas nodrošinās kravu pārvadājumu koncentrēšanu jūras ceļos. Tas ir saistīts gan ar pieeju ostām no jūras puses, gan pieeju ostām no sauszemes puses, kā arī loģistikas un telemātikas sistēmu attīstību, dažādu pakošanas un apstrādes centru izveidi ostās.

Te nu vajadzētu aktivizēties ostu uzņēmumiem, lai ES finanšu piesaistei piedalītu projektus, kas saistīti ar jūras politikas attīstību un veicināšanu. Satiksmes ministrija ir gatava uz klausīt ostnieku priekšlikumus un virzīt tos tālāk, bet tehniskā dokumentācija jā sagatavo ostām pašām.

Trešais projekts – “Rail Baltic” – ir kopīgs Baltijas valstīm un Polijai un atrodas sākuma stadijā, kad vēl notiek darbs pie ekonomiskā pamatojuma un tehniskās dokumentācijas. Pagaidām projekts atrodas ES otro prioritāšu sarakstā, taču drīz vien tas varētu pārcelties uz pirmo sarakstu. Eiropai šis projekts zināmā mērā ir politisks instruments, plānojot jauno dalībvalstu integrāciju ne tik daudz kravu pārvadājumu jomā, cik domājot par cilvēkiem un to ērtībām. Bet tad būs jāatbild uz jautājumu – vai un kā ieguldījumi “Rail Baltic” projektā atmaksāsies? Jau tagad ir skaidrs, ka Lietuva pirmā sāks integrēties Eiropas dzelzceļa sistēmā, jo ir jau pieņemts lēmums par Eiropas platuma sliežu ceļa izbūvi līdz Kauņai, kas var izraisīt zināmas sekas arī kravu pārvadājumos. Mēs savukārt turpināsim pētīt situāciju un centīsimies izdarīt pareizus secinājumus.

Mūsu svarīgākais uzdevums ir sagatavot un labi prezentēt projektus Eiropas finanšu apgūšanai un panākt to maksimālu piesaisti. Līdz 2006. gadam ir atbalstīti projekti par 230 miljoniem eiro, no kuriem 75 procentus jeb 170 miljonus eiro finansē no ES fondiem. No šā finansējuma aptuveni 90 miljoni eiro tiek novirzīti Austrumu – Rietumu koridora dzelzceļa infrastruktūras attīstīšanai un “Via Baltica” maģistrāles projektiem. Finansējuma ietvaros tiek risināts jautājums par dzelzceļa pievedceļu sakārtošanu Liepājas un Ventspils ostā, kā arī aktualizēts Rīgas ostas infrastruktūras sakārtošanas jautājums.

Varu teikt, ka līdz šim viss, ko esam darījuši Latvijas un Eiropas transporta sistēmas turpmāki harmonizēšanai, ir risinājies sekmīgi, bet tas jau nenozīmē, ka viss jau paveikts. Darāmā vēl daudz. ✦

A. Freiberga



# Tranzīta politika – vai Latvijai tā vispār vajadzīga?

*Valdība šķiet, strādā, lai saviem vēlētājiem parādītu, cik drosmīgi tā darbojas – netiek taupītas amatpersonas un žēloti ierēdņi. Šis neatbilst prasībām, tas bijis pārlieku izšķērdīgs. Viss vecais tiek ārdīts un jaukts nost, lai no pamatiem celtu jaunu ēku – atbilstoši jaunajiem laikiem. Reizi pa reizei gan jaunie valsts vadītāji kā sev, tā tautai atgādina – mēs kopā ar netīro ūdeni no vanniņas nedrīkstam izliet bērnu. Bet, kad daža laba vanniņa izlieta, redzam, ka tajā arī bērns vairs nav. Šādu līdzību varētu attiecināt arī uz Latvijas tranzītpolitiku, par kuru vieni saka, ka tā varētu būt Latvijas ekonomikas balsts, citi ar nožēlu secina, ka tranzītpolitikas kā tādas Latvijā nav, vēl citi ir pavisam kategoriski – Latvija bez tranzīta itin lieliski var iztikt, tātad nekāda īpaša politika nav vajadzīga! Interesanti uzzināt, ko par nozares attīstību domā Satiksmes ministrijas Tranzīta departamenta direktors **ANDRIS MALDUPS**.*

– Kopumā aizvadītais gads Latvijas ostām, tātad arī tranzītam, ir bijis gan veiksmīgs, gan neveiksmīgs. Jau 2002. gada aprīlī jēlnaftas transports pa cauruļvadu samazinājās, un 2003. gadā tas ir pārtraukts pavisam. Taču citi kravu veidi Latvijas ostās ir dinamiski auguši. Īpaši tas attiecas uz Liepājas ostu, kas panākusi 32% kravu kāpumu. Ja runājam par naftu, tad mūsu skatījumā tās ir politiskās problēmas, kā arī Krievijas vēlēšanās savas kravas pārkraut savās ostās un novirzīt tās no citu valstu ostām. Tā ir arī Krievijas vēlme iegūt ietekmi citu valstu ostās, kā tas jau noticis ar Krievijas lomas pieaugumu Ukrainas ostās, Mažeikos un Būtiņgē Lietuvā. Pastāv viedoklis: ja Krievijai būtu ietekme “Ventspils naftā”, tad Ventspilī naftas netrūktu. Par to ir izteicies gan “Transneftj” viceprezidents, gan arī citas amatpersonas.

**– Kā tad ir labāk – ja nav ietekmes un nav naftas, vai ja būtu nafta komplektā ar ietekmi?**

– Domāju, ka Krievijas ietekme būs arī tad, ja nebūs naftas. Ministrija vēl nav apkopojusi visus plusus un mīnus, tāpēc nevēlamies steigties arī ar secinājumiem un lēmumu pieņemšanu. Cauruļvadā taču ir arī Krievijas intereses, bet vai tas patlaban ko līdz? Varam tikai secināt, ka Krievijai ir vēl citas intereses, kas stāv augstāk par cauruļvadu un to, vai kopuzņēmums “LatRosTrans” darbojas. Domāju, ka pašlaik vienīgais, uz ko varam cerēt, ir tas, ka šāda situācija neapmierina citas naftas kompānijas Krievijā, kuras vēlas savu naftu transportēt pa cauruļvadu caur Ventspilī. Ja tām būs pietiekoši liela ietekme uz Krievijas valdību, tad,





Latvijas nacionālā stenda noformēšanā starptautiskajā transporta un loģistikas izstādē "TransRussia 2003" pirmo reizi tika izmantots jaunizveidotais Latvijas tranzīta simbols – logotips ar uzrakstu "Transit Latvia".

iespējams, tām izdosies panākt Ventspils blokādes atcelšanu. Tas arī būtu loģisks risinājums, jo pieprasījums pēc naftas pasaules tirgū ir liels, bet Krievijas ostu jaudas tomēr ir nepietiekošas.

**– Ventspils domā, ka tā ir viena pamesta likteņa varā.**

– Negribētu tam piekrist, jo Tranzīta veicināšanas darba grupa, ko vada Satiksmes ministrija kopā ar tranzīta uzņēmumu amatpersonām, VN, ir apskatījusi Ventspils ostu un valdībai iesniegusi ziņojumu gan par naftas problēmām un kā tās var ietekmēt Latvijas enerģētikas jautājumus, gan arī par tranzīta nozari.

**– Vai piekriņāt dažu amatpersonu paustajam viedoklim, ka naftas jautājums ir tikai kompānijas VN problēma?**

– Tā nu gluži nav tikai vienas kompānijas problēma, tā nav arī Latvijas problēma vien, bet gan visas Eiropas Savienības (ES) jautājums. Tās ir mūsu attiecības ar Krieviju, tā ir Krievijas interese iegūt lielāku ietekmi Latvijā. Krievija demonstrē instrumentus, ar kādiem tā var ietekmēt Latviju. Taču tiklīdz mēs būsīm ES sastāvā, šī problēma jau kļūs arī par Eiropas problēmu, ES ārpolitiku un kompetenci. To ES apzinās jau tagad, tāpēc ir bijušas vairākas konsultācijas gan ar Eiropas Komisiju, gan ES parlamentāriešiem. Tur valda izpratne par šiem jautājumiem, un ir bijuši solījumi tos skatīt ES un Krievijas enerģētikas dialoga ietvaros. Mēs patlaban gatavojam nepieciešamo informāciju un attiecīgos materiālus.







Autopārvadātāju asociācijas "Latvijas auto" prezidents Valdis Trēziņš, Satiksmes ministrijas Tranzīta departamenta direktors Andris Maldups un SIA "Latlines" rīkotājdirektors Zigmunds Jankovskis apspriež prāmju pārvadājumu plusus un mīnus.

**– Tātad, iestājoties ES, problēmas ar Krieviju pazudīs kā nebijušas?**

– Kas to teica! Neesmu tāds optimists, lai domātu, ka problēmas pazudīs. Tās būs jārisina vienmēr gan sadarbībā ar ES, gan sadarbībā ar ASV. Ar tiem spēlētājiem, kam ir reāla ietekme pasaules tirgū, arī Pasaules tirdzniecības organizācijā (PTO). Šai līmenī tiek risināti jautājumi gan par naftas transporta brīvas pieejas iespējām infrastruktūrai Krievijā, gan par dzelzceļa tarifiem, gan par veterinārajām prasībām un to, cik tās ir pamatotas. Tie ir jautājumi, kurus PTO līmenī aktuālizē ļoti daudzas valstis, ne tikai Latvija.

**– Patlaban vērojams dažu kravu veidu, piemēram, ogļu, apstrādes pieaugums ostās. Rīgā jau darbojas specializēts ogļu termināls, Ventspils plāno tādu būvēt. Arī Tallinā un Klaipēdā ir lieli ogļu terminālu projekti. Bet kā Jūs domājat – kā tad būs ar šo un arī citu veidu kravu apjomiem?**

– Tiešām, ogles ir tā krava, kas gan Rīgā, gan Ventspilī strauji pieaug. Ventspilī ir liels un tālejošs projekts attiecībā uz ogļu apstrādi. Kā būs ar pašu kravu, to lai pēta bizness. Taču mani attiecībā uz šādiem projektiem uzmanīgu dara kas cits, jo galvenais risks ir tarifi Krievijā, kas pēkšņi var mainīties, kā tas notika ar metāliem. Krievija ir neprognozējama, kādam vienkārši prātā var ienākt doma mainīt tarifus. No otras puses, attīstīt šo kravu veidu apstrādi mūsu ostās ir loģiski, jo pārvadājumi caur Latviju ir izdevīgi.

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



Lai gan pasaules tendences rāda, ka pieaug konteinerkravu apjomi, mēs Latviju nevaram salīdzināt ar citām Eiropas ostām, jo mums ir specifiskas problēmas, kas saistītas ar autopārvadājumu atļaujām uz Krieviju. Reāli nevaram piedāvāt kuģi konteinerlīnijām, jo nevaram kravu nogādāt tālāk uz Maskavu, kur ir galvenais kravas saņēmējs. Te atkal redzam, kā izpaužas Krievijas politika. Transportēt pa dzelzceļu konteinerkravas arī nevaram, jo klients vēlas kravu saņemt pie durvīm, nevis kādā dzelzceļa parkā, kuru arī Krievijā trūkst.

Taču, neskatoties uz visām problēmām, kravas tomēr pieaug par aptuveni 10–20% gadā, kas ir salīdzinoši labi mūsu situācijā. 2003. gada ziemā, pateicoties ledus situācijai, daudzas kravas no Sanktpēterburgas tika novirzītas uz Latvijas ostām. Vai šīs kravas paliks pie mums vai aizies atpakaļ, pagaidām grūti spriest, bet tas bija labs trumpis, lai pierādītu klientiem, cik izdevīgi būtu izmantot Latvijas ostas. To, vai mūsu ostinieki ir daļēju visu, lai paturētu klientu, redzēsīm vēlāk.

**– Pastāstiet nozares speciālistiem, kādi jautājumi ir nozares ministrijas uzmanības lokā.**

– Protams, uzmanības centrā būs jau pieminētais naftas jautājums, ko turpināsim risināt ar Krieviju un ES, jo pagaidām nav pārliecības, vai neapsīks arī naftas produktu transportēšana pa cauruļvadu uz Ventspili. Tur, kur daudzas lietas nav tik atkarīgas no ekonomikas, cik no politikas, var sagaidīt visādus pārsteigumus.

Piedalīsimies sarunās Starpvalstu komisijā ar Baltkrieviju, jo Baltkrievija ir izteikusi nopietnu interesi par sadarbību naftas tranzīta un minerālmēslu apstrādes jomā.

Ceļā uz ES mums aktuāli ir tie jautājumi, kas jāsakārto, lai Latvija atbilstu Eiropas prasībām. Tas ir robežšķērsošanas jautājums, ko skatām kopīgi ar Ārlietu ministriju un meklējam risinājumus, kā varētu palīdzēt EK, jo mūsu robeža būs ES ārējā robeža, tāpēc jāizmanto Eiropas iespējas robežas modernizēšanā.

Esam saņēmuši aizrādījumu no ES par mūsu muitas informācijas lietu nesakārtotību. Aktualizēta ir robežkontroles punktu izveide uz dzelzceļa un ostās, kam piesaistīti PHARE projekti un kas jārisina kopīgi muitai, sanitārajai robežinspekcijai un robežsardzei. Arī te pagaidām problēmu netrūkst. ✦

A. Freiberga



## Kurš kuru – kam par labu?

**S**tatistika rāda, ka kopumā Baltijas jūras austrumu krasta ostās kravu apgrozījums 2003. gada 11 mēnešos audzis, vienīgi Ventspils un Tallina procentuāli nedaudz, bet tomēr zaudējušas. Gaidīsim, kad būs apkopotī gada rezultāti, lai pavilkto svīturu 2003. gadam. Taču ir jautājumi, kuros secinājumus jau var izdarīt.

Nu jau aizvadītā gada viens no notikumiem, kas nozares speciālistus neatstāja vienaldzīgus, bet mūsu žurnāla lasītāji to titulējuši pat par gada lielāko stulbumu, bija kārtējā ķeršanās pie Likuma par ostām grozīšanas, staipīšanas un locīšanas. Valsts saimnieciskais vadītājs pavisam nopietni bija sadusmojies uz Rīgas ostu, tās valdi un pārvaldi. Pirmajā brīdī dusmu zibeņi trāpīja Rīgai, vēlāk ķēra arī Ventspili, Liepāju mazāk, jo par Liepāju esot vismazāk sliktu vārdu teikts. Taču, kā saka, atslābināties nedrīkst arī Liepāja, jo tikai pašlaik vēl uz viņiem netiek mestas acis, bet, kad kravu apjoms sasniegs septiņus astoņus miljonus tonnu gadā, arī uz Kurzemes tālo punktu politiķi sāks raudzīties citām acīm un aizdomu pilni jautās – vai tikai tur viss var būt kārtībā, ja saimnieciskā darbība tā raujas uz augšu? Pieredze rāda, ka, tiklīdz ostas sāka rausties uz zaļāka zara, atmodās valsts un pamodināja arī savus politiķus. Mums jādarbomas! Diemžēl šāda pamošanās nav tikai Jaunā laika iezīme.

Likums par ostām ir lieliska ilustrācija tam, ka bieži vien izmaiņu iniciatoriem pietrūkst veselā saprāta un tālredzīgas rīcības. Ja nav ko ielikt likumā, lai tas kļūtu daudz labāks un saprotamāks, tad nav ko pie tāda darba ķerties vispār! Tagad grūti pateikt, cik no 1994. gada, kad likums bija pieņemts, ir izdarīti labojumi, grozījumi un korekcijas. Reāli jau tagad šo likumu vajadzētu pārstrādāt atbilstoši mūsdienu prasībām. Pēdējie labojumi Likumā par ostām praktiski neko nedos, jo nav nekādas starpības, vai valdē sēž pieci vai četri valsts pārstāvji, jo kas tad traucēja pieciem strādāt un kas dos to īpašo sparū četrim darboties? Vai tad kāds no atsauktajiem ostu valdes valsts pārstāvjiem ir saukts pie atbildības par sliktu darbu un nepareizi iebalsotiem lēmumiem? Un kas sauks pie atbildības Ministru kabinetu un tā vadītāju, kuri nav izpildījuši savus pienākumu un apstiprinājuši Rīgas un Ventspils ostā jauno valdi, tā radot milzīgus zaudējumus ostām?

Viens likums, viena taisnība visiem! Vai tiešām tā ir? Un, ja nav, kas par to atbildēs? ➔

A. Freiberga

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





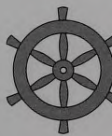
### Latvijas ostu kravu apgrozījums 2002./2003. gadā (tūkst. t)

Osta	2002. gada 12 mēnešos			2003. gada 12 mēnešos		
	nosūtīts	saņemts	kopā	nosūtīts	saņemts	kopā
<b>Rīga</b>	15885,0	2223,3	18108,3	19384,9	2336,8	21721,7
<b>Ventspils</b>	28150,9	552,8	28703,7	26546,8	769,4	27316,2
<b>Liepāja</b>	3709,6	608,6	4318,1	4222,7	634,6	4857,4
Salacgrīva	144,5	4,7	149,2	141,4	5,3	146,7
Mērsrags	230,9	7,2	238,1	215,3	11,4	226,7
Roja	0,0	7,8	7,8	0,0	9,6	9,6
Pāvilosta	0,0	3,4	3,4	0,0	3,2	3,2
Lielupe	2,0	0,1	2,1	0,0	0,1	0,1
Engure	0,0	2,0	2,0	0,0	2,0	2,0
Skulte	612,4	9,6	622,0	406,8	64,2	471,0
<b>Mazās ostas kopā</b>	<b>989,8</b>	<b>34,8</b>	<b>1024,6</b>	<b>763,5</b>	<b>95,8</b>	<b>859,3</b>
<b>Kopā visās ostās</b>	<b>48735,3</b>	<b>3419,5</b>	<b>52154,7</b>	<b>50917,9</b>	<b>3836,6</b>	<b>54754,6</b>



## Raksturīgo kravu salīdzinājums Rīgas ostā (tūkst. t)

Kravas veids	1996.	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.	2003./ 2002., %
<b>Beramikravas</b>	<b>1420,6</b>	<b>2205,9</b>	<b>2914,5</b>	<b>2619,6</b>	<b>3023,2</b>	<b>5045,4</b>	<b>6689,3</b>	<b>9801,1</b>	<b>46,5</b>
ķīmiskās beramikravas	386,0	813,4	1145,1	1111,2	1558,9	1527,5	1750,0	2018,4	15,3
ogles	147,7	11,0	0,0	0,0	0,0	1221,6	2497,8	5253,6	110,3
<b>Lejamkravas</b>	<b>1018,4</b>	<b>2215,1</b>	<b>2067,1</b>	<b>2360,3</b>	<b>3000,6</b>	<b>3649,4</b>	<b>5357,3</b>	<b>5044,5</b>	<b>-5,8</b>
naftas produkti	891,9	2116,5	1996,7	2176,9	2831,4	3456,6	5162,5	4900,1	-5,1
<b>Ģenerālkravas</b>	<b>5018,0</b>	<b>6792,1</b>	<b>8333,7</b>	<b>7032,6</b>	<b>7327,9</b>	<b>6189,1</b>	<b>6061,7</b>	<b>6876,1</b>	<b>13,4</b>
konteineri (tūkst. t)	1422,3	1363,7	1205,3	863,7	857,8	1036,8	1281,1	1319,9	3,0
(skaits TEU)	141408	132559	129580	85911	84928	101077	121784	145655	19,6
Roll on/Roll of (tūkst. t)	181,3	119,3	142,9	229,9	111,8	178,9	359,8	681,2	89,3
(gabali)	15396	14868	21211	17847	10460	10884	19173	38716	101,9
koksne (tūkst. t)	1604,5	2754,2	3585,2	3461,8	4152,9	4256,7	4169,2	4533,1	8,7
(tūkst. m <sup>3</sup> )	1993,4	3586,4	4543,6	4426,2	5216,0	5497,0	5254,7	5482,6	4,3
melnie metāli un to izstrādājumi	1037,6	1596,5	2511,9	1679,8	1761,6	406,0	5,9	15,7	166,1
<b>Kopā</b>	<b>7457,0</b>	<b>11213,1</b>	<b>13315,3</b>	<b>12012,5</b>	<b>13351,7</b>	<b>14883,9</b>	<b>18108,3</b>	<b>21721,7</b>	<b>20,0</b>





### Raksturīgo kravu salīdzinājums Ventspils ostā (tūkst. t)

Kravas veids	1996.	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.	2003./ 2002., %
<b>Beramikravas</b>	<b>3902,8</b>	<b>4573,0</b>	<b>5192,7</b>	<b>6280,4</b>	<b>5912,8</b>	<b>7398,2</b>	<b>7605,5</b>	<b>7995,4</b>	<b>5,1</b>
ķīmiskās beramikravas	3632,8	4359,3	4515,3	5171,5	4980,9	4874,4	4679,5	4798,1	2,5
ogles	0,0	0,0	0,0	26,1	468,1	1554,1	1440,4	1734,3	20,4
<b>Lejamkravas</b>	<b>28987,6</b>	<b>28578,4</b>	<b>27465,5</b>	<b>25706,2</b>	<b>27275,1</b>	<b>29496,4</b>	<b>20538,8</b>	<b>18441,4</b>	<b>-10,2</b>
nafta	14446,8	14574,6	14549,2	13050,7	13625,7	14980,5	7475,4	3283,0	-56,1
naftas produkti	12844,4	12483,8	11659,2	11276,4	12745,4	13692,9	12574,4	14237,2	13,2
<b>Ģenerālkravas</b>	<b>2854,2</b>	<b>3629,1</b>	<b>3388,2</b>	<b>2150,8</b>	<b>1444,2</b>	<b>1042,1</b>	<b>559,4</b>	<b>879,4</b>	<b>57,2</b>
konteineri (tūkst. t)	0,0	0,0	13,6	3,3	2,1	0,0	1,3	32,6	2407,7
(skaits TEU)	0	0	862	195	207	0	1044	2573	146,5
Roll on/Roll off (tūkst. t)	0,0	0,0	102,9	0,0	12,3	37,8	44,0	237,2	439,1
(gabali)	0	0	4651	0	879	2882	3526	10824	207,0
koksne (tūkst. t)	354,0	532,9	638,2	589,0	511,3	414,7	409,1	443,9	8,5
(tūkst. m <sup>3</sup> )	432,0	637,0	775,8	700,0	574,3	487,8	481,4	522,6	8,5
melnie metāli un to izstrādājumi	2281,6	2785,1	2554,1	1475,8	981,6	488,3	11,6	0,0	-100,0
<b>Kopā</b>	<b>35744,6</b>	<b>36780,5</b>	<b>36046,4</b>	<b>34136,5</b>	<b>34755,4</b>	<b>37936,7</b>	<b>28703,7</b>	<b>27316,2</b>	<b>-4,8</b>



## Raksturīgo kravu salīdzinājums Liepājas ostā (tūkst. t)

Kravas veids	1996.	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.	2003./ 2002., %
<b>Beramkravas</b>	86,2	214,8	244,8	296,9	400,6	512,0	799,2	1063,1	33,0
ķīmiskās beramkravas	3,3	12,6	20,0	0,5	17,6	46,7	2,4	0,0	-100,0
<b>Lejamkravas</b>	174,3	360,2	105,9	296,5	484,1	587,1	887,6	1077,1	21,4
naftas produkti	150,4	334,1	79,2	241,2	390,2	530,0	722,6	703,1	-2,7
<b>Ģenerālkravas</b>	1348,5	1720,8	1945,8	1730,6	2066,6	2161,3	2631,4	2717,2	3,3
konteineri (tūkst. t)	17,2	40,4	59,4	60,4	50,8	26,6	34,0	33,9	-0,4
(skaits TEU)	1158	3568	5129	4044	3278	2276	2798	2652	-5,2
Roll on/Roll of (tūkst. t)	348,0	474,4	460,3	330,2	448,0	537,1	654,9	800,8	22,3
(gabali)	20429	29462	27184	20444	20856	25173	29263	33627	14,9
koksne (tūkst. t)	503,4	649,6	724,8	634,2	732,7	701,7	774,8	895,1	15,5
(tūkst. m <sup>3</sup> )	660,5	797,3	913,1	1361,8	882,8	855,5	927,3	1083,6	16,9
melnie metāli un to izstrādājumi	277,5	337,2	534,3	563,9	541,4	575,3	922,4	775,2	-16,0
<b>Kopā</b>	<b>1609,0</b>	<b>2295,8</b>	<b>2296,5</b>	<b>2324,1</b>	<b>2964,7</b>	<b>3260,4</b>	<b>4318,1</b>	<b>4857,4</b>	<b>12,5</b>





### Kravu apgrozījums Baltijas jūras austrumu krasta ostās 1996. – 2003.g. (tūkst.t)

Osta	1996.g.	1997.g.	1998.g.	1999.g.	2000.g.	2001.g.	2002.g.	2003.g.	2003./ 2002., %	Sadalījums %
Ventspils	35744,6	36780,5	36046,4	34136,5	34755,4	37936,7	28703,7	27316,2	-4,8	14,9
Rīga	7457,0	11213,1	13315,3	12012,5	13351,7	14883,9	18108,3	21721,7	20,0	11,9
Liepāja	1609,0	2295,8	2296,5	2324,1	2964,7	3260,4	4318,1	4857,4	12,5	2,7
Klaipēda	14828,7	16118,0	15003,3	14971,0	19396,3	17236,0	19739,6	21192,0	7,4	11,6
*Būtiņģe						5197,8	5582,5	10792,2	93,3	5,9
*Primorska						187,5	12402,9	17685,3	42,6	9,7
Tallina	14080,0	17133,1	21363,5	26445,3	29341,9	32316,2	37854,8	37650,4	-0,5	20,5
St. Pēterburga	16045,8	20588,6	21558,8	28172,0	32462,0	36900,3	41307,3	42051,3	1,8	22,9
Kaļiņingrada	5413,2	5916,7	4457,9	4140,5	4385,3	5800,3	9899,6		-100,0	0,0
Gdaņska	16491,1	17386,5	20598,8	18691,3	16595,8	17812,9	17371,4		-100,0	0,0

\* Dati no NWS naftas eksporta tabulas (Būtiņģe darbu pēc aviācijas uzsāk 2002.gada martā)

\* Primorska darbību uzsāk 2001.gada decembrī

### Dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu salīdzinājums 1996. – 2003.g. (tūkst.t)

Pārvadājumu iedalījums	1996.	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.	2003./ 2002., %
Kopējais pārvadājumu apjoms, t. sk.	35263,7	41018,3	37856,6	33207,8	36412,0	37884,1	40100,4	48355,3	20,6
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	2564,5	2522,0	2431,6	1938,5	1752,9	2616,3	2314,5	2329,3	0,6
Starptautisko pārvadājumu apjoms, t. sk.	32699,2	38496,3	35424,8	31269,3	34659,1	35267,9	37785,9	46026,0	21,8
Eksporta kravu apjoms	1509,7	2784,8	2555,0	1663,0	1935,8	714,4	662,4	991,1	49,6
Importa kravu apjoms	3667,3	4633,8	4642,8	3576,4	3999,6	3292,5	3492,0	4114,3	17,8
Kopējais tranzīta kravu apjoms, t. sk.	27522,2	31077,7	28227,2	26029,9	28723,7	31261,0	33631,5	40920,6	21,7
<b>Tranzīta apjoms caur ostām</b>	<b>22755,0</b>	<b>26394,8</b>	<b>25464,8</b>	<b>23884,3</b>	<b>25924,6</b>	<b>28392,5</b>	<b>29602,7</b>	<b>37237,6</b>	<b>25,8</b>
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	4767,2	4682,9	2762,4	2145,6	2799,1	2868,5	4028,8	3683,0	-8,6





## ES un Krievijas attiecības

Līdz ar Latvijas iestāšanos Eiropas Savienībā (ES) Latvija attiecību risināšanai ar Krieviju varēs izmantot ES un Krievijas attiecību ietvaros iedibinātos instrumentus. Pilnīga iesaistīšanās būs iespējama tikai pēc tam, kad Latvija kļūs par ES dalībvalsti, tomēr jau pēc iestāšanās līguma parakstīšanas 2003. gada 16. aprīlī Latvijai ir tiesības novērotāja statusā piedalīties ES visu formātu aktivitātēs. Latvija kā ES kandidātvalsts jau tagad var izmantot Eiropas Savienības instrumentus dialogam ar Krieviju. Latvija var vērsties gan Eiropas Savienības institūcijās, gan ES dalībvalstīs, aicinot pievērst uzmanību tranzīta un energoapgādes problēmām.

Ārlietu ministrija savukārt uzskata, ka Latvijai svarīgs ir ES un Krievijas Partnerattiecību un sadarbības līgums, ES un Krievijas enerģētikas dialogs, ES kopīgā stratēģija attiecībām ar Krieviju, ES Ziemeļu dimensija. Īpaši nozīmīgi ir divi – Partnerattiecību un sadarbības līgums un ES un Krievijas enerģētikas dialogs. Turklāt īpašs Latvijas “sabiedrotais” tranzīta un energoapgādes jautājumu risināšanā ir Eiropas Komisija, kura ir ieinteresēta nodrošināt piegāžu drošību visā ES teritorijā. Līdz ar to Latvijai ir jāuztur regulārs dialogs ar EK dienestiem.

### Partnerattiecību un sadarbības līgums

ES un Krievijas sadarbības tiesiskā bāze ir Partnerattiecību un sadarbības līgums (PSL), kas ir spēkā kopš 1997. gada un nosaka ES un Krievijas sadarbības institucionālo struktūru, sadarbības mērķus, kā arī aicina uz dialogu.

PSL ietvaros ik gadus notiek divi sammiti – ministru līmeņa Sadarbības padomes un augtāko amatpersonu Sadarbības komitejas. Tehnisko jautājumu risināšanai ir izveidotas deviņas apakškomitejas. Viena no tām veltīta enerģētikas, vides un kodoldrošības jautājumiem.

Šobrīd nav īsti skaidrs, kā PSL tiks attiecināts uz jaunajām dalībvalstīm. Notiek diskusijas par iespēju līgumam pievienot protokolu, ko ratificē ES dalībvalstu un Krievijas parlaments. Krievija ir sākusi diskusiju par to, ka PSL ir novecojis un būtu jāaizstāj ar citām sadarbības formām. ES dalībvalstu viedoklis šajā jautājumā nav skaidri formulēts.

EK PSL enerģētikas, vides un kodoldrošības jautājumiem veltītajā apakškomitejā aktualizēja jautājumu, kas saistīts ar naftas tranzīta apjomu samazināšanu caur Ventspils ostu. Latvijai jāpanāk, lai apakškomitejas sēdēs turpinātos Latviju interesējošo ar energoapgādi saistīto jautājumu risināšana.



## ES un Krievijas enerģētikas dialogs

ES un Krievijas enerģētikas dialogs tika sākts 2000. gada 30. oktobrī ES un Krievijas sammitā Parīzē. Šo dialogu ierosināja Eiropas Komisija, lai nostiprinātu ES un Krievijas sadarbību enerģētikas jomā un uzlabotu energoapgādes drošību ES un Krievijā. Enerģētikas dialogs ļauj diskutēt par abas puses interesējošiem jautājumiem, tai skaitā par sadarbību tādās jomās kā enerģijas taupīšana, ražošana un transporta infrastruktūras modernizācija, Eiropas investīciju iespējas un attiecības starp energoresursu ražotājvalstīm un patērētājvalstīm. Viens no dialoga nozīmīgākajiem komponentiem ir infrastruktūras projektu kopīgo interešu definēšana.

ES un Krievijas enerģētikas dialoga ietvaros rīko dažāda līmeņa darba grupas un sanāksmes, īstenojot kopējus izpētes projektus. Ir izveidota arī augsta līmeņa Komiteja enerģētikas sadarbības jautājumos. Katrs enerģētikas dialoga temats tiek realizēts atšķirīgi:

- Lai Krievijā uzlabotu likumdošanas vidi, kas regulē enerģētikas ražošanu un transportu, notiek *ad hoc* tikšanās.

- Lai nodrošinātu Krievijas enerģētikas transporta tīklu fizisko drošību, ar TACIS atbalstu tiek novērtēta Krievijas tranzīta infrastruktūra un tās uzlabošanai nepieciešamās investīcijas. Tiek diskutēts par kopīgas observatorijas (satelīta uzraudzības sistēmas) izveidi Briselē, lai nodrošinātu enerģētikas transporta tīkla drošību.

- Lai nodrošinātu enerģijas ilgtermiņa piegāžu drošību, notiek regulāras ES un Krievijas tikšanās ar mērķi nodrošināt ilgtermiņa gāzes līgumu atbilstību Kopenāgas likumdošanai.

- *Kopīgo interešu* enerģētikas projektu realizācijai ir izveidota kopīga eksper-tu grupa. Tā ir definējusi abas puses interesējošos projektus, un pašlaik lielākais uzsvars tiek likts uz projektu īstenošanu.

- Veikti vairāki tehniski pētījumi par Krievijas un ES valstu elektrības tīklu savietojamību.

- Notiek informācijas apmaiņa un sadarbības formu izpēte, lai veicinātu naftas un naftas produktu piegāžu drošību no Krievijas uz ES.

- Uzsākti vairāki pilotprojekti Krievijā, lai veicinātu energoefektivitāti.

- Lai veicinātu sadarbību enerģētikas pētniecības un tehnoloģijas jomā, 2002. gada novembrī Maskavā tika atklāts ES un Krievijas Enerģētikas tehnoloģijas centrs.

Latvija varēs līdzdarboties ES un Krievijas enerģētikas dialogā, kad tā iestāsies ES. Jau tagad ES un Krievijas enerģētikas dialogā uzklausa un ievēro ES kandidātvalstu intereses. Pēc iestāšanās ES Latvija varētu būt viena no aktīvākajām ES un Krievijas enerģētikas dialoga dalībniecēm.



ES Kopīgā stratēģija attiecībām ar Krieviju tiek īstenota kopš 1999. gada, ir spēkā uz četriem gadiem un beidzas šī gada jūnijā. ES tiek diskutētas vairākas iespējas, kā rīkoties tālāk. Kopīgas stratēģijas izveidi varētu turpināt vēl gadu vai divus, bet to varētu arī likvidēt vai reformēt. No dalībvalstu puses izskan asa kritika par darba efektivitāti.

Savukārt Ziemeļu dimensija ir Eiropas Savienības ārējās un pārrobežu politikas virziens, kas tiek realizēta, balstoties uz Eiropas līgumu ar Baltijas valstīm, Partnerattiecību un sadarbības līgumu ar Krieviju un Eiropas Ekonomiskās telpas līgumu. Šobrīd turpinās rīcības plāna laika periodam no 2000 līdz 2003. gadam realizācija. Ir uzsākta rīcības plāna 2004.– 2006. gadam izstrāde.

Latvija kopš 1998. gada aktīvi piedalās ES Ziemeļu dimensijas aktivitātēs, lai panāktu, ka tajā pēc iespējas plašāk ir atspoguļotas Latvijas intereses tranzīta un enerģētikas jomās. †

No Darba grupas tranzīta veicināšanai informatīvā ziņojuma Ministru kabinetam





# Krievija un Pasaules tirdzniecības organizācija

Valstu iestāšanās sarunās Pasaules tirdzniecības organizācijā (PTO) tiek izskatīta ne tikai pastāvošās likumdošanas un prakses atbilstība PTO noteikumiem, bet arī tirgus liberalizācijas jautājumi. Tieši enerģētikas tirgus liberalizācija ir jautājums, ko aktualizē, lai sarunās apspriestu Krievijas pakalpojumu tirgu un tā pieejamību. Diemžēl PTO dalībvalstu izmantotā pakalpojumu klasifikācija šobrīd neietver enerģijas pakalpojumus, un tas rada zināmas problēmas. Neskatoties uz nepilnībām klasifikācijā, ES aktīvi pieprasa Krievijas enerģētikas tirgus liberalizāciju, jo īpaši uzsverot cauruļvadu tirgus liberalizāciju. Šādu nostāju pauž arī Norvēģija un tādas ES kandidātvalstis kā Ungārija, Polija un Latvija.

Taču Krievijas reakciju uz PTO dalībvalstu, tai skaitā arī Latvijas prasībām varētu dēvēt par noraidošu.

Kad tiek aizrādīts uz Krievijas naftas eksporta režīma neatbilstību Vispārējās vienošanās par tarifiem un tirdzniecību XI pantam, tā atbild, ka Krievijas likumdošana neparedz kvantitatīvus naftas eksporta ierobežojumus, bet problēmas pamatā esot Krievijas naftas cauruļvadu ierobežotā kapacitāte.

Ja Krievijai atgādina, ka tā negodīgi, pat neatļauti subsidē to rūpniecību, kas saistīta ar minerālmēslu, alumīnija u.c. ražošanu, tāpēc dubultās cenu politikas rezultātā, kad zema enerģijas cena iekšējam tirgum, bet augsta ārējam, tiek kropļots tirgus, Krievija to uzskata vienīgi par tirgus konjunktūru, kad katrs pircējs maksā tik, cik var samaksāt, līdz ar to diskriminācijas nav.

Jautājumā par enerģētikas tirgus liberalizāciju Krievijas reakcija ir ļoti asa – PTO nav tā institūcija, kas būtu tiesīga runāt par šiem jautājumiem.

Ņemot vērā to, ka Krievija joprojām nav PTO dalībvalsts un tās iestāšanās PTO, pēc starptautisko ekspertu vērtējuma, gaidāma ne ātrāk kā 2005.– 2006. gadā, grūti piespiest Krieviju rēķināties ar PTO prasībām un ieteikumiem. Tomēr nozīmīgs faktors ir Eiropas Savienības, kā arī ES kandidātvalstu aktīvā ieinteresētība sarunās ar Krieviju, lai panāktu enerģijas eksporta un transportēšanas likumdošanas un prakses sakārtošanu atbilstoši PTO prasībām, kā arī Krievijas enerģētikas sektora tālāku liberalizāciju.

## Kādas sarunas notikušas?

Pēc LR ĀM vērtējuma, Krievijas monopoluzņēmuma “Transneftj” naftas transportēšanas cauruļvadu apsaimniekošana un Krievijas valdības komisijas naftas eksporta virzienu noteikšana rada situāciju, kad veidojas lieli eksporta ierobežo-



jumi, kas ir pretrunā ar Pasaules tirdzniecības organizācijas prasībām un konkrēti ar Vispārējās vienošanās par tarifiem un tirdzniecību XI pantu.

■ 2002.g. 16.– 18.decembris. Krievijas grupas sanāksme, kuras laikā LR ĀM delegācija informēja PTO dalībvalstis un Krieviju par savu pozīciju attiecībā uz Krievijas likumdošanas un prakses neatbilstību Pasaules tirdzniecības organizācijas (PTO) prasībām naftas eksporta jomā.

■ 2003.g. 28. janvārī, tiekoties ar Krievijas delegācijas sarunām par iestāšanos PTO vadītāju M. Medvedkovu, kā arī Krievijas daudzpusējās darba grupas sanāksmes laikā 27.– 30. janvārī ĀM pārstāvji vēlreiz aktualizēja prasību Krievijai ievērot PTO prasības.

■ 11. februārī Krievijas delegācijai sarunām par iestāšanos PTO iesniegts dokuments par Krievijas pieņemto pasākumu neatbilstību PTO prasībām.

■ 4. martā Krievijas iestāšanās sarunu ietvaros tika noturēta daudzpusēja sanāksme par Krievijas enerģijas tirgu, kuras laikā ĀM atkārtoti informēja par savu pozīciju.

Ārlietu ministrija arī turpmāk plāno aktīvi paust savu nostāju Krievijas iestāšanās sarunās PTO. †



## Tirgū jābūt argumentēti agresīvam

Latvijas vēstnieks Krievijas Federācijā **NORMANS PENKE** vienmēr ir gatavs savas kompetences un ietekmes līmenī risināt jautājumus, kas samilzuši abu valstu starpā. Viens no tādiem ir naftas transports pa naftas vadu uz Ventspili. Vēstnieks skaidro, ko darījusi vēstniecība, lai mēģinātu atrast samudžinātā pavediena galu.

– Jau 2002. gadā, kad līdz mums nonāca informācija, ka varētu pārtraukt naftas tranzītu pa naftas vadu Ventspils virzienā, Latvijas vēstniecība Krievijas Federācijā vispirms neoficiāli mēģināja noskaidrot situāciju un pārliecināties par informācijas patiesumu. Kad informācija tiešām apstiprinājās, notika oficiālas tikšanās gan KF Enerģētikas ministrijā, gan premjerministra birojā, gan arī ar



Latvijas nacionālo stendu starptautiskajā transporta un loģistikas izstādē "TransRussia 2003" apmeklēja Latvijas vēstnieks Krievijas Federācijā Normans Penke (centrā). No kreisās: VAS "Latvijas dzelzceļš" Kravu pārvaldājumu departamenta direktors Ēriks Šmuksts, Latvijas nacionālās delegācijas organizatore SIA "Tranzīta biznesa informācija" direktore Ņina Verhoustinska un LR Satiksmes ministrijas pārstāve KF Larisa Ivolgina.

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





Krievijas naftas kompāniju vadītājiem. Lai gan aktivitātes tiešām notika, neesmu pārliecināts, ka tās devušas reālu rezultātu. Viss pašreizējais ieguvums ir tas, ka esam izzinājuši situāciju, bet nevaram vērot pozitīvu uzlabošanās tendenci. Nešaņemam arī konkrētas atbildes.

## **– Vai Jums jau ir radusies versija, kāpēc izsīcis naftas transports pa cauruļvadu Ventspils virzienā?**

– Šo problēmu radījis vesels komplekss. Vispirms jau “Ventspils naftas” (VN) privatizācija, kas bija pietiekami samocīta, izvilktā, bet piedāvātie modeļi nav ienesuši skaidrību. Ir bijušas milzīgas privātā biznesa intereses VN privatizācijā un Krievijas puses interese iegūt kontrolpaketi vai paketes daļu. Vēlmei iegūt VN kontrolpaketi Krievija pievieno arī politisku piegaršu. Īsi pirms Latvijas iestāšanās ES Krievija mēģina pamatīgāk un dziļāk piekļūt ekonomiskajām svīrām Latvijā. Savulaik Ventspils mērs Aivars Lembergs puda viedokli, ka jāsaglabā neitralitāte, citādi var iegūt negatīvu pavērsienu. Krievija allaž deklarē, ka ekonomikas attīstība jāvirza godīgai konkurencei, un tas, protams, ir apsveicami. Taču, ja iet laiks, bet tirgus situācija neuzlabojas un tur joprojām valda dažādas ekonomiskās sankcijas pret Latviju, tad īsti nav skaidrs, ko nozīmē godīga konkurence un ko Krievija vispār vēlas sasniegt. Mēs būtu priecīgi, ja Krievija pilnvarotu kādu amatpersonu, kas spētu motivēt Krievijas vēlmes. Lai kā arī būtu, dzīve ir pierādījusi, ka bizness ar visām problēmām diezgan sekmīgi cenšas tikt galā. Ja runājam, piemēram, par dzelzceļa tarifiem, tad ir prieks par to, ka arī Krievijas valdība vēlas šo jautājumu skatīt un problēmu risināt. Diemžēl Krievijā ir iekšējais lobijs, kas aizšķērso ceļu pat ministriju labajiem nodomiem. Tagad svarīgs ir nevis jautājums, vai ministrijas vēlas risināt kādu problēmu, bet gan tas, vai Krievijas iekšienē izdosies atrisināt lobija problēmu.

Kopumā varētu teikt, ka, Latvijai tuvojoties ES, arvien mazāks kļūst Krievijas spiediens uz Latviju, attiecīgie lēnām mainās. Labas kaimiņu attiecības ir viena lieta, taču nekādā gadījumā nedrīkst aizmirst, ka biznesā nav draugu, tāpēc konkurences cīņā jābūt maksimāli agresīviem. Vēl jo vairāk tagad, kad sīva konkurences cīņa izvērtusies arī Baltijas jūras reģionā. Daudzas lietas bieži vien ir atkarīgas no ostu vadību un privātā biznesa kopīgi veidotām aktivitātēm. Vēlreiz gribu teikt, ka jābūt agresīviem, jo konkurenti nesnauž. To pierāda ostinieki gan Lietuvā, gan Igaunijā. Arī mūsu otām ir liels potenciāls, saliekot to kopā ar argumentētu agresivitāti, varam sagaidīt labu rezultātu. ✦

A. Freiberga



# Vienotās tehnoloģijas mīnusi

## Ventspils ir sasaistīta

Viena no lielākajām Ventspils ostas problēmām ir tehnoloģiskā saistība ar partneriem ārpus Latvijas. Tā uzskata Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētājs **AIVARS LEMBERGS** un, savu domu pamatojot, saka:

– 2002. gadā kravu apgrozījums ir krities. Arī 2003. gadā vērojama tieši tāda pati aina. Tas ir saistīts ar to, ka “Ventspils nafta” ir tikai viens ķēdes posms un ir saistīta ar tehnoloģisko partneri, kas atrodas Krievijā. Tehnoloģiskā ķēde šobrīd nedarbojas, jo tās darbību reāli ietekmē cilvēks vai cilvēku grupa, kas, viņiem vien zināmu motīvu mudināti, darbojas, lai sasniegtu viņiem vien zināmu politisko mērķi.

Kā atzīst A. Lembergs, atkaība no Krievijas politiskajām aktivitātēm savu lomu jau nospēlēja 2002. gadā, un šis process turpināsies arī 2003. gadā.

Kravu kritums Ventspils ostā ar jauno Krievijas ostu darbību nav saistīts. Ja kravas būtu samazinājušās par 5 procentiem, tad to varētu skaidrot ar Krievijas ostu konkurenci. Taču tagad cēlonis meklējams citā apstākļi. Piemēram, tie varētu būt tarifi naftas transportēšanai pa cauruļvadiem. Ja uz Būtiņģi Lietuvā pa to pašu naftas vadu plūst tā pati nafta no vienas un tās pašas Jaroslavļas un tarifs uz Būtiņģi ir noteikts daudz zemāks nekā uz Ventspili, tad loģiski rodas jautājums: kā tas var būt? Ja naftas transportēšanai Latvijas teritorijā noteiktu nulles



LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



53



1996. gadā "Ventspils naftas" speciālisti tīra naftas vadu "Draudzība".

tarifu un "Ventspils nafta" par saviem pakalpojumiem neņemtu ne santīma, arī tas neko nemainītu, jo tarifa starpība ar Būtiņģi saglabātos.

## Latvijas valdība neuztraucas

Ventspilij neizprotams šķiet Latvijas valdības apbrīnojamais miers, ar kādu tā noraugās naftas krīzē. Varētu jau tā vēsu prātu arī noraudzīties sausajā naftas caurulē, ja vien visi procesi Latvijā nebūtu tik cieši saistīti. Šodien, paaugstinot tarifus, piegrieza naftas krānu. Kur ir garantija, ka rīt netiek piegriezts gāzes vads? Vai mēs varam būt pārliecināti par Latvijas enerģētisko drošību?

Joprojām spēkā ir 1993. gada 2. jūnijā Latvijas un Krievijas valdības parakstītā vienošanās par kopīgu darbību Latvijas teritorijā esošā naftas vada un naftas produktu vada ekspluatācijā. Jau 2002. gada beigās samazinājās naftas transports caur "Ventspils naftu", bet 2003. gada sākumā naftas straume pilnībā apstājas, tāpēc Latvijas Ārlietu ministrija iesniedza notu Krievijas Ārlietu ministrijai, lai pievērstu uzmanību tam, ka netiek pildīta starpvalstu vienošanās.

Savu monopolstāvokli turpina izmantot Krievijas naftas kompānija "Transneftj", kas aizbildinās, ka naftas vadam trūkst jaudas, bet prioritārs ir Krievijas Primorskas ostas virziens.

Šāds stāvoklis nekādā gadījumā nevar apmierināt Latvijas un Krievijas kopuzņēmumu "LatRosTrans", kur 34% akciju pārvalda "Transneftj", bet 66% "Ventspils nafta". Februārī 250 "LatRosTrans" darbinieki nosūtīja vēstuli Krievijas prezidentam.





## Atkarība no primāro energoresursu importa Latvijā un ES valstīs

Negatīva vērtība nozīmē, ka valsts ir neto eksportētāja. Lielumi vairs 100% nozīmē, ka pieauguši kraļumi.

Avots: Eurostat

	Beļģija	Dānija	Vācija	Grieķija	Spānija	Francija	Irija	Itālija	Luksemburga	Holande	Austrija	Portugāle	Somija	Zviedrija	Lielbritānija	ES	Latvija
Cietais kurināmais	92	94	23	85	10	87	61	104	100	102	86	103	70	90	41	51	67
Nafta, naftas produkti	100	-78	95	100	101	99	104	97	102	100	90	99	113	102	-56	75	84
Dabas gāze	99	65	79	99	102	100	72	81	100	-49	81	100	100	100	-11	46	103
Visi energoresursi	78	34	60	70	77	51	86	86	100	39	66	87	56	40	-17	49	58

## Dažādu maršrutu ekonomiskā izdevīguma salīdzinājums (USD/t)

	Tranzīta koridors Nižnevartovska -						
	Ventspils	Primorska	Būtiņģe	Novo-rosijska	Odesa	Družba (Čehija)	
Naftas eksporta izdevumi	25,67	29,82	26,07	27,67	33,01	13,09	
Naftas pārdošanas cenas starpība	0	0	0	-0,7	-0,7	-16,0	
Ekonomiskais efekts, salīdzinot ar Ventspili	0	-4,15	-0,4	-2,70	-8,04	-3,42	
Ekonomiskais efekts, salīdzinot ar Ventspili %	0	16,1	1,6	7,8	28,6	13,3	
							16,83
							-12,0
							-3,16
							12,3

## Dzelzceļa un cauruļvadu izmantošanas ekonomiskais salīdzinājums (USD/t)

Dzelzceļš	Cauruļvads		Starpība
	Artemjevska - Ventspils	Artemjevska - Ventspils	
Artemjevska - Ventspils	58,74	13,88	44,86
Jaroslavlja - Tallina	33,60	10,99	22,60





Vai kādreiz pa šo vadu atkal plūdīs *melnais zelts*?

tam Vladīmiram Putinam un Krievijas Valsts domes spīkerim Genādijam Seļežņovam, lai lūgtu iesaistīties problēmas risināšanā.

Pagaidām problēmai risinājums nav rasts, turpinās tā meklēšana.

## Krievija izturas aukstasinīgi

Jau janvāra sākumā Krievijas naftas kompāniju vadītāji rakstīja vēstuli Krievijas augstākajām amatpersonām, kurā lūdza atļaut naftas eksportu caur Ventspils ostu, kas 2003. gada sākumā bija samazināts līdz minimumam. Vēstule praktiski ir atstāta bez atbildes. Krievijas valdības vadītājs Mihails Kasjanovs ar savas preses sekretāres palīdzību daļēji zināmu, ka naftinieku vēstule līdz viņam vēl nav nonākusi un, iespējams, atrodas departamentā. Amatpersonas situāciju nekomentē. 2003. gadā caur Ventspili nav paredzēts eksportēt naftu. Paši Krievijas naftinieki to ir raksturojuši kā mākslīgi radītu blokādi.

A. Lembergs netic, ka Krievijas valdība pieņems pozitīvu lēmumu. Tāds ir valdības lēmums, domā A. Lembergs. Šo lēmumu nevarēja grozīt arī ārkārtīgi sarežģītais gads un ledus situācija Somu jūras līcī, kas saglabājās vēl līdz maijam.

Lai arī Krievijas naftas kompānijas raksta izmīsums pilnas vēstules savai valdībai, ka no šāda politiska lēmuma, kas vērsts pret Ventspili, vispirms jau cieš katras atsevišķas kompānijas bizness, Krievijas valdība ar nesatricināmu mieru savām naftas kompānijām atbild – nav tehnisku iespēju. Protams, biznesa ļaudis ne Latvijā, ne Krievijā šādu atbildi par nopietnu tieši biznesa izpratnē neuzskata. Dīemžēl citu atbildi oficiāli neviens nesniedz. †



# Par individuālu atbildību!

**AIVARA LEMBERGA** vārds tā saudzis ar Ventspils vārdu, ka viens no otra nav šķīrami. Un nav zināms, kurš bez kura vairāk nevarētu iztikt. Taču Aivars Lembergs tikpat cieši saistīts ar tādām sabiedriskām organizācijām kā Latvijas Ostu padome un Latvijas Tranzīta biznesa asociācija (LTBA), bet pēdējā laikā arī ar pastāstiem par Ventspils ietekmi uz Rīgas ostas jauno projektu bremsēšanu, īpaši, ja tie centrēti uz naftas un naftas produktu apstrādi. Saruna ar A. Lembergu 2003. gada augusta beigās notika Ventspils domē viņa darba kabinetā.

– Vai Jūs kā Ventspils domes un Ventspils Brīvostas valdes priekšsēdētājs vienmēr esat spējis un spējat nodalīt Ventspils intereses no tām interesēm, kas skar Latvijas tranzīta biznesu kopumā, un vai Jūs kā Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas prezidents neesat mēģinājis ar Jūsu rīcībā esošajām svirām ietekmēt pozitīvu lēmumu pieņemšanu Ventspilij, kaut kādā veidā veicinot jaunu projektu piebremzēšanu, piemēram, Rīgas ostā? Par to pēdējā laikā Rīgā tiek runāts diezgan bieži.

– Ir nepārprotami jānošķir intereses un arī funkcijas, ko pilda Latvijas Tranzīta biznesa asociācija, no tām, ko īsteno Ventspils pilsētas dome un Ventspils brīvosta. LTBA uzdevums un mērķis ir raudzīties, lai Latvija būtu tiesiska valsts, līdz ar to būtu tiesiska vide, kas stimulētu biznesa attīstību. Un nevajadzētu aizmirst, kāpēc biznesmeņi brīvprātīgi apvienojas asociācijās. Pamatā tas notiek, lai risinātu savas nozares svarīgos jautājumus, bet LTBA gadījumā, protams, tas vistiešāk saistīts ar tranzīta biznesa klimata veidošanu. LTBA uzmanības lokā vienmēr ir jautājumi, kas šķiet nozīmīgi asociācijas biedriem. Tā vispirms ir likumdošana, kas skar gan ostu un dzelzceļa darbību, gan autopārvadātāju un muitas darbību visplašākajā nozīmē. Tiklīdz tiek pieteikts jauns likumprojekts, kas var kaut kādā veidā ietekmēt mūsu nozares biznesa vidi, ar to nekavējoties iepazīstinām visus asociācijas locekļus, lūdzam izteikt vērtējumu un iesniegt savus priekšlikumus. Bet gadījumos, kad jautājumi ir būtiski un nepietiek vienīgi ar viedokļa izteikšanu, tiek veidotas darba grupas, lai profesionāli un operatīvi strādātu pie attiecīgā jautājuma. Piemēram, katru gadu tiek veidota darba grupa un pie viena galda sēžas VAS "Latvijas dzelzceļš" (LDz) amatpersonas, speciālisti un biznesa kompāniju pārstāvji, lai diskutētu un mēģinātu atrast vispieņemamāko risinājumu LDz tarifu politikas noteikšanai, kas līdz šim vienmēr sekmīgi ir izdevies. Bijuši arī gadījumi, kad pēc garām un grūtām diskusijām LDz tomēr pieņem kompromisa lēmumu un kā galvenais kravu pārvadātājs vienojas ar biznesa struktūrām par spēles noteikumiem nākošajam gadam. Tādi, lūk, vienmēr ir bijuši un arī tagad ir LTBA darba principi!





## – Bet daudzi domā, ka, vadot šo asociāciju, Jūs tomēr vairāk esat vilcis uz Ventspils pusi.

– Kas attiecas uz Ventspils attīstību, tad man kā Ventspils domes priekšsēdētājam ir jārūpējas par Ventspils pilsētas un katra ventspilnieka labklājību. Tas ir mans pienākums, gluži tāpat kā mans pienākums ir rūpēties par Ventspils ostu un tās tālākās attīstības iespējām. Uzskatu, ka brīva konkurence nevar būt kaitīga, gluži pretēji, tā ir vēlama, jo sekmē jaunu ideju rašanos un pakalpojumu kvalitātes celšanu. Konkurence pastāv visās jomās. Prāmju satiksmi nodrošina gan Rīga, gan Ventspils, gan Liepāja, cits jautājums, cik sekmīgi tas tiek organizēts. Arī naftas produktu, minerālmēslu un konteineru apstrādi veic visas trīs ostas, akmeņogļu pārkraušana notiek Rīgā un Ventspilī, neviena no ostām neatsakās arī no metāla, ja tāds ir. Kravu piesaiste, izmaksas un pakalpojumu kvalitāte – lūk, šai nozīmē varam runāt par konkurenci uzņēmumu un ostu starpā. Taču, kad jautājums nonāk līdz likumdošanai, Latvijas Ministru kabineta noteikumiem un normatīvajiem aktiem, kompānijām, kas ikdienas darbā ir konkurentes, pienāk īstais brīdis to aizmirst un, sēžot pie sarunu galda, kopīgi meklēt saprātīgāko risinājumu uzņēmējdarbības vides sakārtošanai. Katram asociācijas biedram ir tiesības pašam izlemt, cik tālu un dziļi iesaistīties dažādu jautājumu risināšanā. Vieniem attiecīgie jautājumi šķiet pietiekami nopietni un svarīgi, tāpēc viņi aktīvi līdzdarbojas, citiem tie ir nenozīmīgi, un viņi stāv malā.

Ja runājam par citu Latvijas ostu attīstības veicināšanu vai bremzēšanu, tad jāteic, ka es personiski esmu ļoti daudz izdarījis, lai attīstītos Rīgas brīvosta. Ticiet man, daudz vairāk nekā tas pats Jūlijs Krūmiņš. Kad biju LDz padomes loceklis, tieši pēc manas iniciatīvas tika izstrādāts sabalansēts dzelzceļa mezglu attīstības plāns, un toreiz aizsāktie investīciju projekti tagad sekmīgi tiek realizēti. Bet aizsākti tie bija pēc manas iniciatīvas. Pašlaik diezgan bieži nākas dzirdēt, ka jābūvē jauni dzelzceļa parki, nepieciešams palielināt kravu apstrādes jaudu. Bet vispirms tomēr ļoti uzmanīgi būtu jāanalizē, kādas tad ir attiecīgo dzelzceļa mezglu patiesās jaudas un cik efektīvi jau esošās jaudas tiek izmantotas. Teiksim, ja Rīgā ir stacijas, kas spēj apstrādāt piecus miljonus tonnu un tā sauktajos padomju laikos reāli šādu kravu daudzumu arī apstrādāja, bet tagad resursi tiek izmantoti tikai kādu divu miljonu tonnu apjomā, tad runāt par jaunu dzelzceļa mezglu celtniecību ir nepareizi, jo celtniecība notiks uz kravu pārvadātāju rēķina – celtniecības izmaksas būs ieliktas VAS "Latvijas dzelzceļš" tarifā. Rezultātā šodien būvēs to, kas, iespējams, būs nepieciešams pēc gadiem desmit.

Likumā par Rīgas brīvostu, likumā par Ventspils brīvostu un Liepājas SEZ likumā mums izdevās saglabāt nodokļu atlaides, kam tranzīta biznesā ir ļoti liela nozīme. Ar šiem jautājumiem arī es esmu aktīvi nodarbojies, bet Jūliju Krūmiņu risinot tāda līmeņa jautājumus gan nekad neesmu manījis, jo domāju, ka viņš tos nesaprot, viņam tā ir svešvaloda. Taču arī tas nav domāts kā



pārmetums, tā ir tikai faktu konstatācija. Tāpēc vēl jo vairāk nevajadzētu noniecināt citu cilvēku darbu! Runāt par to, ka es esmu tendenciozi lobējis Ventspils brīvostas projektus, ir tīrā demagoģija, jo tad man gribētos zināt, kuri ir tie izlobētie projekti. Ja runājam par valsts garantētu kredītu saņemšanu Ventspils ostas projektiem, tad tas nekādā veidā nevarēja aizkavēt kredītu piešķiršanu kādai citai ostai. Ja cilvēks nevēlas Ventspils ostas atbilstību, tā ir viņa problēma! Ventspils osta kredītus ņēma un Ventspils osta šos kredītus arī atdos, un tie nebūs jāatdod nevienam citam, ne Žanīm, ne Pēterim, ne Jūlijam,



Ventspils domes un Ventspils ostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs.

ne arī Rīgas brīvostai, jo tai būs jātiek galā pašai ar saviem kredītiem. Ja runājam pavisam atklāti par to, no kurienes rodas Jūlija Krūmiņa rūgtums, tad tā pamatā ir vairāki iemesli, un uz tiem es jau esmu viņam norādījis. Pirms vairākiem gadiem viņš mani iepazīstināja ar savu terminālu Rīgā. Toreiz teicu, ka es personiski šajā vietā tādu terminālu nebūvētu, jo blakus ir dzīvojamā zona, Vecdaugavas atzarā ir nelieli dziļumi, kas vienmēr radīs problēmas. Protams, kādu laiku var maksāt ugunsdzēsējiem un vides aizsardzības speciālistiem, lai piever acis uz dažādiem pārkāpumiem, bet laiki mainās un arī valdības mainās. Reiz atnāks tāda, kas pavisam savādāk paskatīsies uz visiem jautājumiem un lietām pieies principiāli. Tad sāksies problēmas, kā tas jau tagad daudziem notiek. Bēdīgi, ja cilvēks nav pieradis ievērot noteikumus un nesaprot, ka, teiksim, būvējot jaunus rezervuārus naftas produktu uzglabāšanai, noteikti ir jāsaņem ietekmes uz vidi novērtējums, jo līdz šim

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





viņš ir pieradis *pareizi sakārtot* lietas. Ventspilī ir stingri noteikta kārtība, jo Ventspils domes un personiski mana prasība ir bez atkāpēm ievērot visas likumā noteiktās prasības. Šāds ietekmes uz vīdi novērtējums ir pats par sevi saprotams, jo nodrošināt un ievērot augstus vides standartus ir nepieciešams kā pilsētas iedzīvotāju, tā arī pašu uzņēmēju interesēs – ja šodien kaut kas tiek darīts nelikumīgi, tad pēc gada, pieciem vai desmit kāds attiecīgo biznesu varēs apšaubīt. Bet Jūlijs Krūmiņš vēlas, lai es kā LTBA prezidents ietekmēju valsts amatpersonas piemiegt acis uz nelikumībām. Es to neesmu darījis un arī nedarīšu, jo LTBA nav dibināta un nedarbojas, lai bīdītu tādas lietas. Lūk, kur ierakta viņa aizvainojuma sakne!

## Sausā "truba"

– Vārds "nafta" Latvijā, protams, asociējas ar Ventspili. Vai arī nākotnē šajā ziņā tiks saglabātas tradīcijas un nafta atkal atgriezīsies vadā? Bet šodienas *sausā truba* arī esot Jūsu pirksts...

– Ar naftas biznesu nodarbojas "Latvijas naftas tranzīts", tāpēc lai viņi arī atbild par sauso *trubu*. Ne Ventspils pašvaldība, ne Ventspils brīvosta, ne arī LTBA līgumus ar Krievijas naftas kompānijām par naftas transportēšanu pa cauruļvadu uz Ventspili neslēdz. To dara "Ventspils nafta" un "LatRos-Trans".

Katram varētu būt saprotams, ka gadījumā, ja piecas lielākās Krievijas naftas kompānijas vērsas pie Krievijas valdības ar lūgumu, kā viņi raksta, "ņemt mākslīgos ierobežojumus" naftas eksportam caur Ventspili, un tām tiek atteikts, tad apgalvot, ka es esmu vainojams šādā situācijā, mazākais, ir jocīgi. Ja es tiešām kādus procesus ietekmēju, tad vajadzētu izvērtēt, kurai pusei savu pirkstu esmu pielicis – vai mans pirksts ir bīdījis Krievijas premjeru Kasjanovu vai piecas lielākās Krievijas naftas kompānijas? Gan vienu, gan otru variantu varētu uztvert kā komplimentu manai varenībai, ja vien tiešām es būtu spējjis tik stratēģiskus procesus vadīt. Diemžēl tie ir lieli lēmumi un procesi, kurus šobrīd nevar ietekmēt pat Krievijas bagātākie un ietekmīgākie biznesa cilvēki, nemaz nerunājot par vienu nelielas pilsētas mēru.

Domāju, mums reāli jārēķinās, ka naftas caurule būs sausa, iespējams, pat mūžīgi. Un jārēķinās ar to, ka arī naftas produktu caurule var izsusēt. Ar šādu faktu vienkārši jārēķinās. Līdz šim valdīja uzskats, ja tukša būs naftas caurule, tad cietīs ne vien Ventspils pilsēta, par "Ventspils naftu" nemaz nerunājot, bet arī visa Latvija. Laiks ir parādījis, ka tā tomēr nav, jo Ventspils intensīvi strādā, lai piesaistītu investīcijas rūpniecības attīstībai, kas būtiski samazinātu Ventspils pilsētas atkarību no ostas. Tas nav paveicams gadā vai divos, bet domāju, ka pēc gadiem pieciem proporcija radikāli būs mainījusies.





– **Vai to varētu uzskatīt par pesimistisku vai reālu prognozi Ventspils ostas tālākai attīstībai?**

– Es neesmu pesimists, esmu optimists, bet daudz kas būs atkarīgs no politiskajiem lēmumiem, ko pieņems Maskavā. Gadus piecus līdzšinējā Krievijas politika attiecībā pret Latviju vēl var saglabāties, bet mums nav laika bezspēcīgi noskatīties un gaidīt, jo jāreķinās ar reālo situāciju – ko darīt, piemēram, ja nafta pa vadu vairs nenāk. Ventspili tas ir stimulējis aktīvai darbībai un jaunu risinājumu meklēšanai, kas savukārt ļāvis būtiski palielināt kravu pārvadājumus uz Ventspili pa dzelzceļu.

– **Esmu dzirdējusi viedokli: naftas kravas, kas no Krievijas nāk tieši pa dzelzceļu, ir tās, kas vairo Ventspils bažas, ka citas ostas varētu Ventspili izkonkurēt, tāpēc tā lieto ne visai smalkus paņēmienus. Piemēram, aizmaksā par vienu vai otru balsojumu.**

– Daudz ko var apgalvot, un tādas ziņas, protams, tiek izplatītas mērķtiecīgi. Ko lai saku, varbūt te kādas intereses ir Bin Ladenam vai Huseinam, un tie ir viņi, kas kaut ko vēlas panākt? Taču, ja runājam par Rīgas ostas attīstību kopumā, tad tā notiek absolūti nepareizi, es teiktu, pat nenormāli! Ja es būtu Rīgas mērs, es nekad to nepieļautu, nekad! Kā var būt tāda situācija, ka uz zemes, kuras tirgus vērtība šobrīd ir divi simti dolāru par kvadrātmetru, krauj akmeņogles, kas būtībā ir ļoti lēts un netīrs produkts, kam ir nmodernas apstrādes tehnoloģijas. Kā tas var notikt galvaspilsētas centrā? Un kā galvaspilsētas centrā var būvēt naftas terminālu? Kā tas var būt?! Pat padomju vara, kas tika vainota vai visos pasaules grēkos, Rīgas jūras līcī neatļāvās būvēt nevienu naftas, nevienu ķīmijas terminālu un nevienu terminālu beramajām ķīmiskajām kravām. Jautājums, kāpēc tad tas netika darīts? Laikam tomēr ņēma vērā, ka Rīga ir miljonu pilsēta, ka jūras piekraste no Ainažiem līdz Kolkai ir unikāls dabas objekts, kūrorta zona, bet Jūrmala vienreizējs pasaules nozīmes kūrorts. Protams, šodien atsevišķiem biznesmeņiem tas šķiet vienaldzīgi, jo varbūt viņi atpūšas Seišeļu salās. Taču miljoniem cilvēku tomēr ir jādzīvo šeit un arī jāatpūšas tepat. Bet naftas vai naftas produktu pārkraušana agri vai vēlū tomēr var radīt nopietnas briesmas ekoloģijai. Vai Rīgas osta, nedod Dievs kādu nelaimi, šodien ir gatava novērst eventuālās sekas? Tam ir nepieciešama īpaši sagatavota infrastruktūra, attīrīšanas iekārtas, flote un speciāli ugunsdzēsības spēki. Rīgā tā visa reāli nav, tāpēc tā, kā šobrīd, business var strādāt līdz reizei. Es nebūt nevēlos, lai šāda reize pienāk. Nedrīkst aizmirst, ka bīstamās kravas vienmēr liek ļoti saasināti raudzīties, lai drošības standarti ne tikai būtu ievēroti, bet lai šo standartu latīņa tiktu pacelta ievērojami augstāk, nekā reglamentā noteikts. Tāpēc Rīgai nevajadzētu tik ļoti skatīties uz naftas produktu kravām, tai būtu jārezervē teritorijas konteineriem, jo domāju, ka caur Rīgas ostu jau tuvākajā laikā ir jākrauj vismaz miljons konteineru gadā, piedevām konteineri ir



krava, kas relatīvi tīra un ko ģenerē arī pati Rīga. Ja šodien teritoriju, kur varētu paplašināties konteineru bizness, atdos naftas terminālu celtniecībai, tiks nodarīts neatgriezenisks ļaunums ostas attīstībai nākotnē.

Es zināmā mērā esmu rīdzinieks, jo mani bērni dzīvo Ķīpsalā, tāpēc es ne būt negribu, lai pretim Ķīpsalai būtu putošas, birstošas, ķīmiskas vai naftas kravas. Jau piesauktajos padomju laikos par naftas ostām tika izraudzītas divas – Ventspils un Klaipēda. Arī Tallina vēl varētu nodarboties ar naftas krāvām, bet aizvadītā ziema parādīja, ka smagie ledus apstākļi rada paaugstinātu bīstamību kuģošanai.

Bet, ja cilvēkiem gribas absurdi rīkoties un būvēt, manis pēc, lai viņi rīkojas un būvē! Es neesmu Rīgas mērs, tāpēc uz mani negulsies morālā atbildība par šādu lēmumu pieņemšanu.

**– Kā Jūs reaģētu, ja, teiksim, “Baltic Oil Terminal”, ap kura celtniecību Rīgas ostā izvērsušās kaislības, bet kura biznesa plāns optimistiskajā variantā paredz aptuveni desmit miljonu tonnu apgrozījumu gadā, pieteiktu savu projektu Ventspilī?**

– Es domātu, ka tās ir gatavās muļķības, jo desmit miljonu liels apgrozījums gadā nav reāls! Visas prognozes liecina, kad Krievija uzbūvēs dīzeļcauruli uz Primorsku, naftas produkti un arī benzīns, kas nāk pa dzelzceļu no Jaroslavas un pat no Maskavas, ies uz šo Krievijas ostu. Rožainas cerības uz lieliem kravu apjomu pieaugumiem nav ko lolot, tam nav pamata. Tikai pagaidām, kamēr vēl Krievija nav panākusi uzrāvienu ostu jaudu kāpināšanā, mēs varam runāt par zināmu kravu plūsmu caur Latvijas ostām. Bet uzsveru, tas ir tikai pagaidām, paies laiks, un šādas iespējas ievērojami saruks. Taču daudz kas būs atkarīgs arī no dzelzceļa tarifu politikas, un, ja tie izlīdzināsies, tad situācija var mainīties. Taču vai un kad tas būs, pateikt nevar neviens.

## Grozījumi likumā

**– Vai to, ka Saeimā iesniegti likumdošanas labojumi, kas pagaidām skar tikai Rīgas ostu, tomēr nevarētu uztvert kā signālu tam, ka pārmaiņas var sagaidīt arī citas Latvijas ostas, tai skaitā Ventspils?**

– Likums “Par ostām” kopš tā pieņemšanas pirms deviņiem gadiem ir labots 11 reizes. Un arī šī valdība neatšķiras no iepriekšējām. Kad pie varas bija Šķēles valdība, arī notika aktīvas diskusijas, ka nepieciešams palielināt valsts statusu ostās. Valsts pārstāvji arī līdz šim strādāja Rīgas brīvastā, tāpēc nevilus rodas jautājums, ko tad viņi darīja un kādus lēmumus pieņēma? Nevaru komentēt, kādus nelikumīgus lēmumus Rīgas brīvastā valde ir pieņēmusi un kādas pretenzijas pret to ir Jaunajam laikam, jo man nav šādas informācijas, bet to gan vēlos teikt, ka ostas un pilsētas darbība ir neatdalā-





ma, īpaši domājot par Ventspili. Ja pieņemam, ka pašvaldības iestādi – Ventspils Brīvostas pārvaldi – vada valsts ieceltas amatpersonas, tad tām jāapzinās, ka bez pašvaldības piekrišanas un akcepta nevarēs pieņemt lēmumus un strādāt. Ja ko vēlas panākt, no spēles izslēdzot pašvaldību, tad jāieceļ valsts pārstāvis, kas vada ne tikai ostu, bet arī pilsētu. Bet arī tad vajadzētu uzņemties drosmi koncentrēt lēmumu pieņemšanu vienās rokās, jo nevar nošķirt iedzīvotājus no pilsētas. Tiklīdz, piemēram, termināls ir iecelts pilsētā, tas tūlīt kļūst par pilsētas būvniecības problēmu, par pilsētas vides problēmu un par problēmu pilsētas iedzīvotājiem. Arī tad, ja šāda sistēma izveidota uz laiku, lai kādu sodītu, tas nav īpaši gudrs risinājums. Es uz šo jautājumu skatos tā: ja brīvostas valdes locekļi, gluži vienalga, Rīgā vai Ventspilī, ir valsts amatpersonas, un tās, pieņemot lēmumus, ir pārkāpušas Latvijas likumdošanu, Ministru kabineta noteikumus un rīkojušās kaitnieciski, tās ir saucamas pie atbildības likumā noteiktā kārtībā. Jābūt individuālai, nevis kolektīvai atbildībai, nevar būt tā – ja viens nogrēkojas, visiem liek stadionā skriet divus liekus apļus. Ja kaut kas tiks nodots valstij, tas automātiski negarantē racionālu saimniekošanu. Piemēram, Ventspilī ir lielas valstij piederošas zemes platības, kas jau gadiem netiek apsaimniekotas, valsts par tām maksā nekustamā īpašuma nodokli, bet pretim ieņēmumus negūst. Varbūt tik nesaimnieciskas darbības dēļ tagad vajadzētu atsaukt finanšu ministru? Blēži ir starp policistiem, prokuroriem, pašvaldību darbiniekiem un žurnālistiem, bet tāpēc, ka viens vai divi kaut ko negodīgu izdarījuši, nevar visus likt pie spaidu darbiem!

## Latvijas Ostu padome

– **Izmaiņas Rīgas brīvostas likumā Saeimā nonākušas, apejot Latvijas Ostu padomi. Vai, Jūsprāt, nenotiek darbības, kuru rezultātā varētu nojaukt līdzšinējo Ostu padomes kārtību – tikai pēc tam, kad padome devusi savu pozitīvo vērtējumu, jautājumus, kas skar ostu attīstību, var virzīt tālākai apstiprināšanai?**

– No Ministru prezidenta puses bija mēģinājums atteikties vadīt Latvijas Ostu padomi, taču padome šādam lēmumam vienbalsīgi pauda noraidošu nostāju. E. Repšes kungs ieklausījās viedokli un savu nodomu mainīja. Tās Ostu padomes sēdes, kas līdz šim notikušas, ir bijušas konstruktīvas un devušas labus rezultātus. Ar katru gadu arī cilvēku kompetences līmenis ir audzis, tāpēc tagad, lemjot svarīgus jautājumus, diskusijas noris pilnīgi citā līmenī, nekā tas bija pirms gada un diviem. Nenoliedzami, grozījumus Rīgas brīvostas likumā vispirms vajadzēja izdiskutēt LOP. Bet ar problēmu, ka valdība cenšas apiet Ostu padomi, esam saskārušies pie visām valdībām, un arī te Repšes valdība nav izņēmums. Taču Repšes valdīšanas laikā mums ir izdevies







Latvijas Ostu padome.

arī ļoti svarīgus jautājumus, kas jau bija sagatavoti skatīšanai Ministru kabinētā, pēc apspriešanas LOP atdot ministrijām tālākam darbam, tāpēc sadarbību ostu jautājumos Ostu padomes ietvaros varu vērtēt kā labu.

## Par dzīvi

**– Biznesā nav draugu, biznesā ir intereses – tā ne reizi vien esat teicis. Vai joprojām cieši turaties pie šī uzskata?**

– Es tikai konstatēju, ka tā ir, bet vai es pats cieši pie tā turos, to nu gan nevaru apgalvot. Laikam tomēr ne visai, kaut gan vajadzētu stingri to ievērot. Varbūt tāpēc, ka esmu pašvaldības vadītājs un ikdienā redzu un jūtu, kādas vajadzības un sāpes ir cilvēkiem, pensionāriem, kam jāiztiek ar vidēji sešdesmit divu latu lielu pensiju, kādas rūpes ir maznodrošinātajiem, mediķiem un sportistiem, skolotājiem un visiem citiem ļaudīm, es nevaru dzīvot tikai ar domu, ka lielākā noteicēja ir nauda. Biznesā gan tā vajadzētu. Manā skatījumā tu bagāts esi tad, ja tu esi vesels, bagāts esi tad, ja darbs dod gandarījumu un tava darba rezultātu novērtē ar labu vārdu, ja bērni ir veseli. Nauda ir vajadzīga, lai nodrošinātu dzīves stabilitāti, bet tas nav primārais. Es nejutos slikti arī tad, kad pirms divpadsmit gadiem pelnīju 300 rubļu mēnesī. †



# Kuģošanas bizness nav banānu tirdzniecība

Tagad **VLADISLAVS SKREBELIS** ir «Pareks bankas» speciālists. Ar kuģošanas biznesu viņu joprojām vieno tas, ka viņš ir Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas loceklis, savukārt bankā nākas izskatīt arī tādus biznesa projektus, kas saistīti ar jūras lietām, tāpēc Gadagrāmatas lasītājiem varētu būt interesantas viņa paustās domas.

## – Kā jūs raksturotu, kāds tad šodien ir Latvijas kuģu īpašnieks?

– Vispirms nāksies atzīt, ka diemžēl kuģu īpašnieku Latvijā vairāk nekļūst, un es varu minēt tikai vienu piemēru, kad «Rīgas Jūras līnija» nopirka nosacīti jaunu prāmi «Baltic Kristina». Arī uz šo projektu daudzi skatījās ļoti skeptiski, bet līnija sevi ir attaisnojusi un reāli darbojas. Tagad tiek risināts jautājums par otra prāmja iegādi. Man ar šo projektu bija saskare kā bankas darbiniekam, jo «Pareks» bija projekta pirmā finansētāja un, ļoti iespējams, finansēs arī otrā prāmja iegādi. Rīgai jau sen vajadzēja īstenot šādu projektu, jo tā taču ir pilsēta ar bagātu vēsturi un tradīcijām, interesanta tūristiem.

Ja palūkojamies uz pārmaiņām tirdzniecības flotē, tad ar lieliem un nopietniem projektiem te gan nevar palepoties. Zīnu cilvēkus, kas iegādājušies tankkuģus, kļūstot par Latvijas kuģu īpašniekiem, kaut gan šie viņu kuģi nav reģistrēti Latvijas Kuģu reģistrā. Tas izskaidrojams ar to, ka tiek meklēta tāda nodokļu politika, kas negremdētu biznesu, jo kuģošanas bizness finansiāli ir ļoti ietilpīgs. Tā nav tirdzniecība vai naftas ieguves bizness. Tie trīs kuģi, kas 2003. gadā papildinājuši Latvijas kuģu floti, lai arī reģistrēti zem citu krāsu karogiem, tomēr pieder Latvijas pilsoņiem, kuri savu biznesu virza no Latvijas, un viņu ienākumi, vienalga, nonāk Latvijā.

Kuģošanas bizness ir stabils un atraktīvs, bet tāds tas ir tikai tiem, kas šo biznesu saprot. Nevar iedomāties, ka šodien var darboties, piemēram, ar taksometru pārvaldājumiem, bet rīt nopirkt tankkuģi un mēģināt ar to ieiet kravu pārvaldājumu tirgū. Diemžēl tādu cilvēku, kuri orientējas un ir spējīgi strādāt šajā tirgū, paliek arvien mazāk, pat neskatoties uz to, ka mums ir sava Jūras akadēmija, kas sagatavo jūras speciālistus, jo absolventu skaits ir niecīgs, visa kadru bāze ir veidota tā sauktajos padomju gados.

Tieši tas, ka šodien ir labi speciālisti, kas savas zināšanas var nodot jaunažiem, būtu jāizmanto tiem, kas reāli vēlas sākt biznesu. Kā bankas speciālists varu teikt, ka patlaban iespējas sākt biznesu ir kolosālas, arī finansējuma iespējas Latvijā ir pietiekošas, vienīgi cilvēkam, kurš vēlas saņemt finansējuma atbalstu, jāpierādīt sava projekta dzīvotspēju, kā arī savu profesionalitāti. Ir jāpārlicina banka, ka viņš šo biznesu saprot un spēs realizēt savas ieceres, kā arī būs





spējīgs atmaksāt kredītu. Reāli šodien nav vajadzīga nekāda Eiropas nauda, jo Latvijas bankām ir pietiekami resursi, lai šādus projektus varētu realizēt.

## – Bet vai Latvijas bankām ir arī interese par kuģošanas nozari?

– Nevar teikt, ka visas Latvijas bankas ar lielu interesi un aktīvi strādātu šajā nozarē, bet «Pareks banka» nebūt nav vienīgā, kas nodarbojas ar šādiem projektiem. Ar nožēlu jāatzīst, ka pie mums biežāk vērsas citu valstu rezidenti ar lūgumu piešķirt kredītus kādu kuģošanas projektu īstenošanai.

## – Tie pārsvarā ir Krievijas pilsoņi?

– Arī Krievijas, bet ne tikai, taču jāatzīst, ka ļoti daudzi, protams, ir no Krievijas, jo tā jau vēsturiski ir bijusi kuģošanas lielvalsts un tur pēc šiem pakalpojumiem ir liels pieprasījums. Otrkārt, Krievijā ir pietiekoši lēts darbaspēks, ja to salīdzina ar citām valstīm. Krievijā ir ļoti labā līmenī nostādītā jūrniecības izglītība, tur sagatavo daudz speciālistu.

## – Ja runājam par vēsturiskajiem kuģu īpašniekiem Latvijā, ko varat teikt par viņiem?

– «Rīgas kuģniecība» diemžēl ir aizceļojusi Grieķijas virzienā, un domāju, ka tās atdzimšana nav gaidāma. Pats uzņēmums gan turpina darbību, bet diez vai jaunie īpašnieki būs ieinteresēti ieguldīt līdzekļus kuģošanas biznesa attīstībā. To rādīs laiks.

Savukārt «Latvijas Kuģniecībai» būtu pienācis laiks mainīt nosaukumu, lai Latvijas vārds netiktu veltīgi lietots. Mēs redzam, ka LK sakars ar Latvijas valsti ir relatīvs, jo pirms daudziem gadiem jau lielākā daļa kuģu tika reģistrēta ārzonās. Tas bija Latvijas valsts īpašums, kas šīs pašas valsts realizētās nodokļu politikas dēļ nokļuva tādos apstākļos, ka zaudēja konkurētspēju. Tas, ka kuģi mainīja karogu, bija izmisuma solis. Tagad, pēc jaunās Kuģošanas politikas pieņemšanas, varētu gaidīt kuģu atgriešanos zem Latvijas karoga, taču šis process nekādā gadījumā nebūs viegls un ātrs, tas nebūs tik ātrs kā kuģu izvešana no Latvijas. Apsveicami, ka LK ir izstrādājusi flotes renovācijas programmu, par kuru gan spriežu vienīgi pēc publiskās informācijas, jo tiešs sakars ar LK man nav jau vairākus gadus.

Arī citiem nopietni vajadzētu padomāt par kuģošanas biznesu, lai nepazustu Latvijas karogs pasaules jūrās un okeānos. Mums ļoti interesanti būtu piesaistīt arī citu valstu kuģu īpašniekus, jo tas būtu izdevīgi no budžeta un jaunu darba vietu viedokļa.

Asākā problēma, kas jau tagad sevi reāli piesaka, būs pēc Latvijas iestāšanās ES, kad diez vai transporta nozare varēs sekmīgi konkurēt šajā tirgū, bet pavisam droši, ka tā nevarēs pretendēt uz strukturālo fondu līdzekļiem. Bet transports, tranzīts un jūrniecība Latvijai vienmēr ir bijušas ļoti nozīmīgas nozares. Tagad strukturālie fondi Latvijai ir pieejami nozarēs, kas diez vai dos kādu ievērojamu kopprodukta pieaugumu. Formāli mums tiek dota iespēja piekļūt ES naudai, bet nozares, kas ir svarīgas tautsaimniecības attīstībai, finansējumu negūs. Tie ES dalībnieki, kas lemj par šī finansējuma strukturēšanu, diez vai ir ieinteresē-







Bijušais "Latvijas Kuģniecības" Ārpuskuģošanas departamenta direktors, tagad Latvijas Kuģu ģipšaņieku asociācijas loceklis un "Pareks bankas" speciālists  
Vladislavs Skrebelis.

ti, lai Latvijā tieši manis nosauktās nozares attīstītos un veidotu konkurenci jau esošajā tirgū.

**– Vai domājat, ka iestāšanās sarunās mūsu valsts nav spējusi pastāvēt par savām interesēm?**

– Domāju, ka mērķis – iestāties pēc iespējas ātrāk, tika nolikts pirmajā vietā. Ja salīdzina mūsu un pārējo Baltijas valstu nostāju iestāšanās sarunu laikā, jāatzīst, ka viņu nostāja ir bijusi daudz stingrāka un nepiekāpīgāka. Mums, protams, ir grūti salīdzināties ar tādu valsti kā Polija, bet arī mums savas nacionālās intereses bija jāprot daudz labāk aizstāvēt, vajadzēja būt daudz skaidrākam mūsu vajadzību redzējumam.

**– Bet mūsu valsti jau nevienā līmenī nav definētas valsts intereses, nav arī pateikts, ka tranzīts valstij ir svarīga nozare.**

– Tad jājautā, kas tad mūsu valstī ir prioritārs? Vai tirdzniecība? Drīz vien veikalu pie mums būs vairāk nekā pircēju... Uz šīs bāzes, stimulējot patērēšanu, bet neattīstot ražošanu, attīstīt valsts stratēģiju nav tālredzīgi. Ieviešot eiro, valsts

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



atsakās arī no monetārās politikas, bet, attīstot tikai tos projektus, kas ir akceptēti Briselē, mēs savas valsts attīstību nesekmēsīm, jo tiks virzīts tikai tas, ko par pareizu un pieņemamu uzskatīs Briseles birokrāti, bet viņiem Latvijas intereses nav saistošas.

Ja šodien zvejnieki priecājas, ka ES viņiem dos naudu veco kuģu sagriešanai, tad nevajag aizmirst, ka vispirms šādā veidā no tirgus tiek izspiesti konkurenti, jo zvejniekiem nepietiks naudas, lai sagriezto kuģu vietā nopirktu jaunus.

**– Ja resumējam Latvijas iespējas, tad jāsecina, ka skeptiski skatāties uz mūsu dalību ES un izdzīvošanu jaunajos apstākļos.**

– Domāju, ka no kuģošanas biznesa viedokļa tas neko uz labo pusi nevērsīs, ja nu vienīgais ieguvums būs likumdošanas sakārtošana, kas būs saistoša visām ES valstīm. Taču tas neiespaidos nozares potenciālu, jo kuģu jau vairāk nekļūs. Vīsa atbildība un iniciatīva būs vien jāuzņemas pašiem cilvēkiem, kuri vēlēšies piedalīties šajā biznesa sektorā.

**– Mēs esam bijuši pārlietu naivi, uzticoties ekspertiem, konsultantiem un padomdevējiem?**

– Esam nekritiski uz klausījuši tās rekomendācijas, kuras mums deva ārvalstu eksperti. Dažos gadījumos tagad nākas atzīt, ka ekspertu ieteikumi bijuši ne pārāk profesionāli vai arī mērķtiecīgi orientēti nepareizā virzienā. Sākumā izklausās un izskatās normāli, bet, ja rekomendācijas saņēmējs neizprot, ar ko tas var beigties, pēc gadiem desmit vai piecpadsmit rezultāts var izrādīties vairāk nekā bēdīgs. Lielisks piemērs ir Rīgas ostas attīstības stratēģija, ko izstrādāja un piedāvāja ārzemju speciālisti. Kļuva skaidrs, ka stratēģija ir vēsta uz to, lai Rīgas osta neattīstītos un kļūtu konkurēt nespējīga reģionā. Pateicoties tam, ka neviens šos plānus nav ievērojis un īstenojis, Rīgas osta attīstās un kravu apjomi pieaug. Taču jāatzīst arī tas, ka šie kravu apjomi ir pieauguši, nevis pateicoties ostas valdes lieliskam darbam, bet gan uzņēmēju aktivitātei, Rīgas izdevīgajam ģeogrāfiskajam stāvoklim un salīdzinoši labai ostas infrastruktūrai. Vienmēr jābūt ļoti uzmanīgiem, jo, tiklīdz mainās kravas īpašnieka intereses, krava no ostas var aiziet. Piemērs tam ir Ventspils osta, kas savā attīstībā ir investējusi milzīgus līdzekļus, bet tagad nonākusi visai nepatīkamā situācijā.

**– Kā, Jūsprāt, izskatās mūsu ostas ES kontekstā?**

– Pilnīgi konkurētspējīgas. Taču atkal – var izveidot perfektu ostas menedžmentu, bet, ja politisku vai ekonomisku apsvērumu dēļ nebūs kravu, osta būs tukša. Jābūt arī mērķtiecīgai valsts politikai, jābūt prasmei veidot dialogu ar valstīm, no kurām šī krava plūsma ir atkarīga, nevis aizcirst durvis un neizprotamā lepņībā neuzklausīt partneri. Lieliski redzam, pie kādas situācijas šāda politika ir novedusi.

**– Kas ir tās lietas, par kurām Jūs kā Latvijas pilsonis varat pārmest Latvijas politiķiem?**

– Pirmais ir saistīts ar Ventspils ostas privatizāciju, ar ko nevajadzēja steigties un izdarīt tādā manierē, kā tas tika paveikts. Nepareizās politikas dēļ tagad





Ventspils cauruļvadā nav naftas, ļoti lielas un pamatotas bažas ir par to, ka no Ventspils var aiziet arī kālija sāls, jo lietuvieši ļoti aktīvi strādā pie Klaipēdas ostas rekonstrukcijas, kas veicinās šīs grupas kravu apstrādi, bet tas tiešā veidā atsauksies uz Ventspili, jo Baltkrievijas kravām uz Klaipēdas ostu būs īsāks ceļš, tāpat arī finansiāls ieguvums. Lietuvieši arī daudz elastīgāk prot veidot dialogu ar saviem sadarbības partneriem, un arī valsts institūcijas izrāda pilnīgi citu ieinteresētību. Ja runā par nozarēm, kas valsts budžetā veido būtiskus ieņēmumus, tad valsts nevar stāvēt malā un noraudzīties, kā viss tiek sabojāts, nevar abstrahēties no visu stratēģisko jautājumu risināšanas.

**– Tātad Jūs domājat, ka ostām vajadzēja palikt valsts īpašumā un atdot tās pašvaldībām bija kļūda?**

– Ne jau atdot ostas pašvaldībām bija kļūda, bet kļūda bija tās atdodot atsevišķu cilvēku rokās, deleģējot tiem tiesības veidot ostas politiku, plānot biznesu un risināt dialogu. Tagad redzam, ka kaut kas nav bijis kārtībā, un par to liecina kravu izsīkums. Tas, ka aiziet stratēģiski svarīga, lielus apjomus veidojoša krava, nav tikai vienas kompānijas vai vienas pilsētas lieta, tā kā tas bija ļoti svarīgi valsts budžetam, tad tā, protams, ir visas valsts lieta. Bet mums nākas pārliecināties un piedzīvot, ka valsts bezdarbības rezultātā kravas no Latvijas ir aizgājušas uz Tallinu, kur kravu apgrozījums pieaug. Latvijas ostām salīdzinājumā ar citām bija priekšrocības, kas tika izveidotas un bija mantotas no padomju gadiem, bet kur šīs priekšrocības ir tagad?

**– Jūs runājat tā kā vairāk tēmējat uz Ventspils pusi, bet valsts vadītāji 2003. gada vasarā sāka tādās kā raganu medības Rīgas ostā.**

– Domāju, ka tur bija politiskas ambīcijas un politiskas intereses. Ventspili kontrolē, teiksim, viena cilvēku grupa, un viņu darīšanās neviens īpaši iekšā nejaucas, tas ir it kā nošķirts grupējums, kas dzīvo savu dzīvi. Vieni un tie paši cilvēki ir ieinteresēti gan minerālmēslu pārkraušanā, gan konteinertermināla darbībā, gan naftas produktu pārkraušanā. Viņi arī nosaka saimniecisko un politisko virzību. Rīgā ir pavisam cita situācija. Te īpašnieku ir ļoti daudz, un politiskie spēki, kas kontrolē biznesu, ir ļoti dažādi. Mēs varējām no malas vērot, kā notiek cīņas augšējā politiskajā līmenī, kas reducējās Rīgas ostas peripetijās.

Otra lieta, kas būtu pārmetama valsts vadītājiem, ir LK privatizācija. To varētu minēt kā vienu no negatīvākajiem piemēriem, jo privatizācija notika mokoši, ilgi un ar minimālu ieguvumu valsts budžetam. LK vajadzēja privatizēt vai nu uzreiz, kamēr flote vēl nebija nolietota, kamēr tā bija kondīcijas stāvoklī un labvēlīgā tirgus situācijā, vai arī vajadzēja veikt nepieciešamos pasākumus, lai precīši šajā gadījumā LK, sagatavotu pārdošanai, iegūstot maksimālu labumu. Pat ja būtu pārdots katrs kuģis atsevišķi, valsts budžets iegūtu vairāk, nekā tas bija šīs privatizācijas rezultātā. Privatizācijā viss bija atkarīgs no politiķiem un partijām, kuras toreiz spēlēja galveno lomu uz politiskā teātra skatuves. Politiķi un partijas nevarēja atrast kopīgu valodu, bet privatizācija stiepās garumā. LK menedžments





šo procesu ietekmēt nekādi nevarēja, jo LK bija privatizācijas objekts, nevis subjekts. Visus jautājumus risināja privatizācijas subjekti, un uzvarēja politiskās koalīcijas, nevis valsts intereses. Tās palika otrajā vai trešajā plānā.

**– Līdz šim par pieļautajām kļūdām un apzināti izdarīto kaitējumu neviens vēl nav atbildējis. Vai domājat, ka kāds tomēr kādreiz par kaut ko atbildēs?**

– Tagad šādas atbildības pieprasīšanai vairs nav nekādas nozīmes un jēgas, ja nu vienīgi tā varētu būt tāda kā asinsatriebība Kaukāza cilvēku izpratnē. Bet ko tā dotu? Daudz svarīgāk būtu izdarīt pareizus secinājumus un jaunajiem politiķiem spēkiem, kas nāks pēc kāda laika un noteikts valsts un tās iedzīvotāju likteņus, nepieļaut vecās kļūdas, bet gan pareizi sakārtot prioritātes.

**– Jūs domājat, ka šādi politiķi kādreiz būs?**

– Es par to esmu pilnīgi pārliecināts, jautājums ir tikai laika izpratnē – kad tas notiks, jo ilgi tā kā tagad turpināties gluži vienkārši nevar. Jaunā politiķu paaudze būs daudz pragmatiskāka, bet galvenais, ka vairs nebūs nepieciešama lielu īpašumu pārdalīšana, kas vienmēr rada lielu kārdinājumu. Praktiski visu nelaimju pamatā bija privatizācija, jo mantaskāre un iespēja tikt pie bagātības aizmigloja politiķiem skatienu, notika cīņa par pīrāga gabalu. Nu beidzot tas viss ir galā, tāpēc dzīvei tālāk vajadzētu attīstīties pēc ekonomikas likumiem un veselā saprāta vadītai. Tāpēc vēlos visus nozares ļaudis aicināt padomāt par sava biznesa sākšanu, būt daudz aktīvākiem un nestāvēt malā! ✦

A. Freiberga



# Visgrūtāk strādāt pārmaiņu laikā

Lai gan "Rīgas transporta flotes" (RTF) direktors **OĻEGS KOLOSOVS** saka, ka pēdējo piecu gadu laikā viņa vadītajā uzņēmumā lielas pārmaiņas nav notikušas, tomēr pats arī atzīst, ka kravu pārvadājumu tirgū šo aizvadīto gadu laikā ir bijuši diezgan lieli satricinājumi. Par to viņš dalās ar Gadagrāmatas lasītājiem.

Uzņēmuma darbība būtiski nav mainījusies, jo nemainīga bijusi gan tā taktika, gan stratēģiskie plāni. RTF tradicionāli turpina strādāt refrīžeratoru pārvadājumu tirgū, neskatoties uz to, ka šo pārvadājumu tirgus kopš 1998. gada piedzīvojis lielus satricinājumus un aptuveni sešus gadus atradies dziļas depresijas stāvoklī, ko veicināja dažādi apstākļi – gan cenu kāpums degvielai, gan kuģu skaits, kas konkurē šo kravu pārvadājumu tirgū, gan konteinerkravu pārvadājumu pieaugums, bet pats svarīgākais, protams, ir frakts likmes. Tikai 2004. gada sākumā parādījusās pirmās pozitīvās pārmaiņas, kas liecina, ka tirgus sāk stabilizēties.

Daudzas kuģošanas kompānijas šo smago laiku neizturēja un bankrotēja, jo atšķirībā no mūsu kompānijas bija salīdzinoši daudz izmantojušas banku kredītus flotes atjaunošanai. Savukārt mūsu kompānija no iepriekšējās sistēmas bija mantojusi samērā pieklājīgu un labā tehniskā stāvoklī esošu floti, ar kuras palīdzību bija daudz vieglāk noturēties tirgū.

Tās kredītaistības, ko bijām uzņēmušies mēs, varējām diezgan nesāpīgi kārtot pat tajos apstākļos, kad refrīžeratorpārvadājumu tirgus stagnēja. Tā esam palikuši uz ūdens.

Kompānija «Laskaridis Shipping», kas privatizēja RTF, pilda privatizācijas noteikumus un kompānijas attīstībā investēja vairāk nekā sešus miljonus latu, un



AS "Rīgas Transporta flote" direktors  
Oļegs Kolosovs.

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



par šo naudu tika nopirkti jauni kuģi, viens no tiem 2003. gadā.

Tā kā *riferu* tirgus parāda pozitīvas pārmaiņas, tas mums ļauj ar cerībām skatīties nākotnē un domāt par tālāku mūsu flotes atjaunošanu. Taču to izdarīt, protams, nebūs tik viegli, jo tagad, kad tirgus ir modies, neviens vairs negrib savus kuģus pārdot, dabiska ir vēlme izmantot pozitīvās pārmaiņas, lai nopelnītu. Vēl nesenā pagātnē daudzas kompānijas pārdeva savus kuģus vai sagrieza tos metāllūžņos, lai norēķinātos ar bankām. Pēdējā laikā firmas, kas nodarbojas ar kuģu sagriešanu, izjūt akūtu deficītu, tāpēc cenas strauji aug.

Lai gan mūsu flotē arī ir kandidāti uz sagriešanu, tomēr pagaidām šo jautājumu neesam aktualizējuši, jo kuģi vēl sekmīgi strādā, dod naudu kompānijai un darba vietas cilvēkiem. Tāpēc tagad pieņemot stratēģiskus lēmumus nevēlamies, jo nevaram prognozēt, cik ilgi šāda tirgus situācija saglabāsies. Mēs, pretēji «Latvijas Kuģniecībai», esam pieņēmuši lēmumu ar kuģu sagriešanu nesteigties un saglabāt visus četrpadsmit flotes kuģus.

Savulaik, kad vēl tikai sākām strādāt, mūsu flotē bija dažāda profila kuģi – gan glābšanas velkoņi, gan tankkuģi, gan sauskrauvnieki, bet pamatā floti tomēr veidoja refrīžeratorkuģi. Tolaik pieņemām lēmumu nesadrumstalot savus spēkus un koncentrēt tos vienā virzienā, tāpēc visu lieko pārdevām un palikām pie *riferiem*.

## Ja pamet skatienu vēsturē

Pēc lielās valsts sabrukuma mēs bijām izvēles priekšā – ko darīt, jo līgumu ar traleru flotes bāzēm nebija un šis biznesa virziens kļuva neaktuāls. Šajā situācijā vieglākais, protams, bija pārdot floti, atvadīties un aiziet, kā to izdarīja kaimiņi Lietuvā, Igaunijā un Krievijā. Taču mēs tā nedrīkstējām rīkoties, jo vispirms jau bez darba būtu palikuši ļoti daudz cilvēku. Tie bija cilvēki, kas sava mūža lielāko daļu bija atdevuši flotei, un tagad pamest viņus mēs nedrīkstējām. Ja atceramies, tolaik vēl bija pieņemts domāt par cilvēkiem, kas vēlākajos gados pamazām, bet sistemātiski ir zudis. Vēl darbojoties centralizētās sistēmas ietvaros, mēs sākām meklēt izeju, un to atrast mums palīdzēja tie sakari, kas bija izveidojušies pēdējos kopīgās saimniekošanas gados. Laimīgā kārtā tieši tad, kad zivsaimniecība savu darbību beidza, mums jau bija izveidoti jauni kontakti, un flote varēja turpināt strādāt. Jau tolaik bija iedibināti sakari ar «Laskaridis Shipping», kam nebija svešs kuģošanas bizness. Vēlāk viņi privatizēja mūsu kompāniju, un tā mēs pamazām, bet neatlaidīgi gājām ārā no šķietamās bezizejas. Neskatoties uz grūtībām, līdz 1998. gadam nevienu gadu nebeidzām ar zaudējumiem. Bet man piekritīs visi, ka pārejas periods bija smags. Ja kādreiz par kuģu remontu maksājām rubļos, tad vēlāk bija vajadzīgi dolāri, bet tos taču nebija, kur ņemt. Ja kādreiz visu bija pieņemts prasīt Maskavai, tad jaunajos apstākļos tāda Latvijas flote Maskavai vairs nebija vajadzīga, un tas bija tikai loģiski. Dažādi grozījāmie un meklē-





jām izeju, sākumā uz bartera un dažādu kompensāciju pamata, pēc trīskāršas shēmas pelnījām naudu un atstrādājām, bet izdzīvojām. Tāpēc tagad varam lepoties, ka mūs uzņēmumam jau ir septiņpadsmit gadu.

## Privatizācija bija veiksmīga

1996. gada janvārī, tātad pirms astoņiem gadiem, RTF tika privatizēta. Kompānija turpina strādāt, tās gada rādītāji nekrītas, darba apstākļi jūrniekiem nepasliktinās, tāpēc varam teikt, ka privatizācija bijusi veiksmīga. Mūsu īpašnieki un mēs, šī uzņēmuma vadītāji, lieliski cits citu saprotam. Ar «Laskaridis Shipping» ir viegli strādāt, jo viņi lieliski izprot kuģošanas biznesu. Daudz sarežģītāk būtu, ja privatizētāji būtu naudīgi cilvēki, kas pilnīgi neorientējas šajā biznesā, tad praktiski vienīgais ceļš ved uz biznesa slēgšanu. Atceroties privatizācijas laiku, gribu teikt, ka cilvēkiem tas nekādā gadījumā nebija viegls, jo jebkura privatizācija, maigi izsakoties, ikvienā kolektīvā tiek uzņemta nedraudzīgi. Kā tad tā, līdz šim mēs visi bijām saimnieki, bet tagad mūs ņem un nopērk?! Daudziem vēl tagad nav viegli formulēt savu attieksmi pret privātu saimniekošanas veidu. Taču jāsaprot, ka tā ir dialektika, no kuras nekur neizbēgsi.

Piemēram, mēs ar saviem saimniekiem esam apvienojuši flotes, izveidojuši kopīgu paketi, kas ļauj mums iegūt zemākas likmes flotes apdrošināšanai. Tas ir tikai viens piemērs tam izdevīgumam, ko mums devusi privatizācija.

Labi bija arī tas, ka pēc privatizācijas neviens no mūsu menedžmenta netika atlaists, kā mēs strādājām līdz 1996. gadam, tā arī turpinājām. Tas liecina, ka mūsu darbs bija un joprojām ir atbilstošs kompānijas prasībām un arī starptautiskajai kuģošanas biznesa stratēģijai. «Laskaridis Shipping» speciālisti palīdzēja mums apgūt un iekļauties Rietumu prasībām atbilstoša biznesa organizēšanā, kaut arī paši jau bijām pietiekoši labi sapratuši jaunos spēles noteikumus. Mums vajadzēja vienīgi vēl optimizēt darbību un nonākt pie vienotiem standartiem.

Taču domāju, ka arī mūsu īpašnieki nevar sūdzēties, jo papildus visiem citiem pozitīvajiem faktoriem pluss ir tas, ka viņiem izdevies iegūt salīdzinoši lētu menedžmentu, jo pagaidām vēl nevar salīdzināt Rietumu un mūsu speciālistu darba samaksu. Domāju, viņi ir apmierināti, ka par tādu atalgojumu tiek *menedžēta* četrpadsmit kuģu sekmīga darbība, un tas, protams, nav mazsvarīgs arguments.

## Latvijas karogs no mums nav atkarīgs

Latvijas kuģu aiziešana no Latvijas Kuģu reģistra sākās jau pirms uzņēmumu privatizācijas. Tā tas bija ar RTF, tā tas bija arī ar «Latvijas Kuģniecību». Diemžēl LK privatizācijas process turpinājās daudz ilgāk, bet no ilgstošas privatizācijas uzņēmums tikai zaudē, jo, kompānijai atrodoties privatizācijas procesā, netiek pieļautas nekādas pārmaiņas. RTF privatizācija ilga tikai gadu, bet jau šī viena



gada laikā mēs pazaudējam ļoti nopietnu projektu vien tāpēc, ka Privatizācijas aģentūra atteica to apspriest. Tolaik atbilde bija viena – nedrīkst, lai gan mēs iesniedzām aprēķinus, kas liecināja, ka projekts visiem būs ekonomiski izdevīgs. Taču Privatizācijas aģentūras pretarguments bija izsludinātā privatizācija un no-teikumi, kas uzņēmumam šajā procesā bija saistoši.

Pēdējā laikā aktualizējies jautājums par Latvijas karogu, no kura jau deviņ-desmito gadu sākumā sāka aiziet Latvijas kuģi. Arī Latvijas Jūras administrācija man tagad uzdod jautājumu, vai mūsu kuģi atgriezīsies Latvijas Kuģu reģistrā? Nē! Jautāsi, kāpēc? Bet sakiet man, kāpēc man būtu tas jādara? Lieki tērēt nau-du, lai pārreģistrētu kuģus, ja esmu jau citos reģistros maksājis naudu, nostrādā-jis daudzus gadus, mani tur ļoti labi pazīst un man ar šiem reģistriem ir darījuma attiecības. Un pēkšņi lai es pasaku: draugi, es eju ārā no jūsu reģistra! Ļoti iespē-jams, ka mani arī saprastu, ja es vēlētos aiziet uz nacionālo karogu. Bet, atklāti sakot, šodien tīrs patriotisms un rīcība idejas vārdā neiet cauri, jo jāreķinās ar biznesu un naudu, un tas ir pirmais, kas nosaka katra tirgus dalībnieka rīcību.

Kāpēc visi cenšas reģistrēt kuģus, tai skaitā arī pasažieru kuģus, zem tā sau-ktajiem lētajiem karogiem? Tikai tāpēc, ka biznesa ziņā tas ir izdevīgi. RTF kuģi ir reģistrēti zem Panamas karoga. Eiropas Savienības valstīs darbojas paralēli reģis-tri, kas piedāvā nodokļu atlaides, lai samazinātu kuģu īpašnieku izdevumus un viņi būtu konkurētspējīgi starptautiskajā kravu pārvadājumu biznesā. Piemēram, LK nolēmusi iegādāties septiņus tankkuģus par 30 miljoniem dolāru, taču neva-jag aizmirst, ka nauda būs jāatdod bankai, bet, ja jāsamaksā arī visi nodokļi, ko mūsu valsts no starptautiskajā kravu pārvadājumu tirgū strādājošas kompānijas, kura pirmām kārtām ir pakļauta šī tirgus diktātam, vēlas iekasēt, tad kompānija automātiski kļūst konkurētspējīga un ir spiesta meklēt citus ceļus, kā izdzīvot konkurences apstākļos. Drīzumā šie jautājumi kļūs aktuāli ES līmenī, kas novedīs pie likumdošanas unificēšanas. Mūsu jūrnieki dzīvo šodienai un maz domā par pensijas laiku, gluži tāpat kā tie, kas strādā krastā un algas daļēji vai pilnībā sa-ņem aploksnēs. Tiešām, par jūrniekiem zem svešu valstu karogiem sociālie nodok-ļi netiek maksāti, bet, neskatoties uz to, jūrnieki no sava darba neatsakās. Patei-coties tirgus stabilizācijai, mēs saviem jūrniekiem esam paaugstinājuši algas, lai viņi justu, ka kompānijā notiek pozitīvas pārmaiņas, kas vistiešākajā veidā ietek-mē viņu dzīves līmeni, un lai cilvēkiem būtu stimuls palikt strādāt mūsu kompā-nijā un nebūtu jāmeklē darbs citās firmās. Jo ilgāk cilvēks strādā vienā kompāni-jā, jo vairāk priekšrocību un atvieglojumu viņš saņem. Galu galā, ja jūrnieka grā-matiņā varēs izlasīt, ka cilvēks nemitīgi mainījis darba vietas, tad man kā darba devējam nevilšus rodas jautājums, vai un kāpēc viņš iepriekšējās darba vietās nav bijis vajadzīgs. Tādam darbiniekam pat varētu uzdot jautājumu – ko tu tā lēkā no vienas vietas uz otru? Visticamāk, ka arī mūsu firmai tādi darbinieki nebūs vaja-dzīgi.







## Pamatā darbu nemaina

Esam nodibinājuši savu kruinga kompāniju, līdzīgi kā LK, lai komplektētu apkalpes saviem kuģiem. Nevar teikt, ka aizvadīto septiņpadsmit gadu laikā nav notikusi kadru rotācija. Cilvēki aizgājuši no darba vecuma dēļ, ir mainījušies darba noteikumi, cilvēki meklējuši labāku samaksu. Taču ir arī tādi, kas līdz pat šai dienai nav mainījuši darba vietu, ļoti labi prot savu darbu un zina mūsu prasības. Diemžēl laiks nestāv uz vietas, un jau tagad var paredzēt zināmas grūtības jaunu speciālistu atlasē. Tas gan neattiecas uz ierindas sastāva komplektēšanu, jo esošās mācību iestādes pietiekami aktīvi nodarbojas ar matrožu un motoristu sagatavošanu, bet virsnieku jautājums ir daudz nopietnāks, problēmas tur jūtāmākas, neskatoties pat uz to, ka esam noslēguši vienošanos ar S. Makarova jūras akadēmiju un Kaļiņingradas augstāko mācību iestādi. Tā kā pats esmu *Makarovenes* absolvents, pret šīs mācību iestādes beidzējiem man ir uzticība. Esmu pārliecināts, ka izglītības līmenis viņiem ir labs, un ar prieku ņemu viņus darbā. Protams, ne jau visi mērāmi ar vienu olecti, bet pozitīvā tomēr ir daudz vairāk.

Ar nožēlu jāatzīst, ka uz mūsu kuģiem nav neviena virsnieka no Latvijas Jūras akadēmijas. Ir pienācis laiks nopietni padomāt, vai mūsu valstī vispār ir vajadzīga šāda mācību iestāde, vai ir mērķtiecīgi un saprātīgi turpināt tās darbību. Lietderīgi tas būtu tad, ja valstī ir liela flote, kas pieprasa darbaspēku. Latvijai savas flotes nav pārskatāmā nākotnē arī nebūs, tāpēc mūsu jūrnieki spiesti meklēt

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





darbu citu valstu flotēs. Labākos LJA studentus darbā paņēma Norvēģija, kas palīdz arī mācību procesā. Daudzi jau mācību laikā skaidri zina, ka jūrā neies, bet meklēs darbu krasta dienestos. Lai apgūtu krasta specialitātes, nav vajadzīga Jūras akadēmija, tam nepieciešamās zināšanas varētu dot arī citas mācību iestādes. Tādā veidā tikai lieki tiek tērēti līdzekļi. Vēl arī vajadzētu apzināties, ka jūrnieka profesija ir specifiska, tāpēc jauno cilvēku jau no pirmās dienas vajadzētu nolikt apstākļos, kas maksimāli pietuvināti disciplīnai uz jūras. Bet ko mēs šodien esam ieguvuši? Parastu augstāko mācību iestādi, kas ne ar ko neatšķiras no citām, kur slāj puīši bez stājas, grauz saulespuķu sēklas, smēķē, kur ienāk prātā. Jūras akadēmijai vajadzētu būt mācību iestādei, kas automātiski cilvēku ieliek noteiktos rāmjos un disciplīnē, kam, protams, nepieciešams formas tērps. Kad puīši izlaidumā uzvelk formas, no vienas puses, viņi ir lepni, bet, no otras puses, jūtas neērti, jo piecus gadus šī forma viņus nav disciplinējusi.

Lai gan tagad tiek apspriesta jaunā jūrniecības izglītības politika, man vairs nešķiet, ka tas ko būtisku spēš mainīt. Te gribu viltk paralēles ar kuģošanas koncepciju, kuras galvenais dzinējspēks bija Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija. Nevajadzīgā laika tērēšanā pagāja seši gadi, līdz beidzot koncepcija tika pieņemta, bet tad izrādījās, ka tā nevienam pa īstam vairs nav vajadzīga. Baidos, kad tiks atrisināts jūrniecības izglītības jautājums, šī izglītība arī vairs nevienam nebūs vajadzīga. Dod, Dievs, ka maldos!

Patlaban Jūras akadēmijā izglītotos speciālistus savā flotē neizmantojam.

## Pieņem kaitnieciskus lēmumus

Diemžēl daudzās runas, ka esam jūras valsts, pat lielvalsts, mierīgi varam uzskatīt tikai par tukšiem vārdiem, jo, kad jārisina ar jūrniecību saistīti jautājumi, valsts līmenī to neviens nevar izdarīt, pat Saeimā nav neviena, kas spētu iedziļināties jūrniecības lietās profesionālā līmenī vai vismaz tādā līmenī, kas liegtu pieņemt nepārdomātus un absurds lēmumus. Tagad reāli visus jautājumus, gan tos, kas saistīti ar jūrniecību, gan tos, kas saistīti ar mēbeļu kombinātiem, risina pilnīgi vienādi, un neviens nerēķinās ar speciālistiem, kuri strādā tik specifiskā nozarē kā jūrniecība, no kuras krastā reti kurš vispār kaut ko saprot. Nekompetences un neieinteresētības dēļ rodas, piemēram, Migrācijas likums, kura izstrādes un pieņemšanas laikā neviens pat neiedomājās, ka ir tādi ļaudis kā jūrnieki, kuri visā pasaulē ar jūrnieku grāmatiņām triju dienu laikā ir tiesīgi bez šķēršļiem brīvi pārvietoties, jo tas saistīts ar viņu darba specifiku. Tagad Latvija ir izņēmums, jo tā radījusi iespaidīgu birokrātisko mehānismu, kas ir muļķīgi un tuvredzīgi.

Dzīve jau neapstājas, tāpēc es ļoti gribētu, lai viss, par ko te runāju ar zināmu pesimismu vai skepticismu, tomēr nepiepildās. Gribētos jau, lai viss ietu atīstības ceļu. †



# Politiskais katls Rīgas ostas virtuvē

*2003. gads bijis iezīmīgs ar valdības izteikto neuzticību visdažādāko līmeņu speciālistiem, vadītājiem un biznesa cilvēkiem. Arvien tika uzsvērts, ka nedrīkst laist pie siles tos, kuri jau gadiem šo sili tukšojuši. Protams, tam var arī piekrist, ja vien būtu dots kaut vismazākais mājiens, kā kopīgiem spēkiem strādāt, lai trauks atkal piepildītos. Tā vietā, lai kopīgi apsēstos pie galda un izstrādātu tālākās attīstības plānus, notika savstarpēji kautiņi un apvainojumi. Rezultātā izniekots visdārgākais – laiks, kas aiziet uz neatgriešanos. Bet pa to laiku mūsu kaimiņi Lietuvā un Igaunijā prasmīgi veido savus attīstības projektus. Kaut gan 2003. gada beigās visaugstākajā līmenī pieņēma lēmumu par to, kādā skaitliskajā sastāvā un spēka proporcijās turpmāk strādās Rīgas un Ventspils brīvostu valdes, jūtams, ka īsti apmierināts Ministru prezidents nav.*

Pagaidām skaidrs ir viens – vienota viedokļa nav, un to pierāda arī Tautsaimniecības komisijas nespēja pieņemt lēmumu šajā jautājumā. Komisija gudri darīja, jo, kā mēdz teikt, nevajag strēbt karstu putru, var apdedzināties. Un Jaunais laiks šoreiz mazliet mēli ir apdedzinājis. Pirmkārt jau tāpēc, ka, iesniedzot Saeimai līdz galam nesagatavotu dokumentu, saņēmis kurvīti gan no koalīcijas, gan opozīcijas deputātiem. Jaunais laiks, šoreiz ātri vēloties noārdīt veco sistēmu un nezinot, kā darbosies jaunā, tomēr bija pārliecināts, ka problēmām ar balsojumu Saeimā nevajadzētu būt, jo viss jau it kā ir sarunāts. Un droši vien tas, ka likuma grozījumi nebija pietiekoši pārliecinoši sagatavoti, šoreiz kalpoja par ticamu aizsegu politiskajiem manevriem, kuru laikā Jaunais laiks, tēlaini izsakoties, zaudējis pirmo kauju.

Kopš brīža, kad Jaunais laiks atsauc valdības pārstāvjus no Rīgas Brīvostas valdes, tā praktiski paralizējot ostas darbību, uztraukti par ostas šodien un arī tālāko darbību vispirms, protams, ir ostas uzņēmēji. No vienas puses, daudzi ostas uzņēmēji uzskata, ka pārmaiņas, kas uzlabotu viņu darbu, noteikti ir nepieciešamas, bet, no otras puses, piemēram, stividori, nevēlas pakļaut savu darbību politiskajām spēlītēm, kas tomēr no Jaunā laika piesauktajiem jaunajiem laikiem ostā spraucas laukā kā ilens no maisa. Ostas uzņēmēji spriež, nu labi, ja arī viņi atbalstītu Jaunā laika kategorismu lēmumā par ostas valdi, tad zināmā mērā noliktu sevi zem sītiena, jo, ja cauri neiziet likuma labojumi un viss paliek pa vecam, aktīvajiem atbalstītājiem īpaši saulaina dzīve nav gaidāma. Viņi no ostas vadības puses tiks uzskatīti par tādiem kā nodevējiem, kuriem var radīt arī ne sevišķi pievilcīgus darba apstākļus ostā. Arī gadījumā, ja sāksies jaunie laiki ostā, ostnieku darbību itin lieliski var nobremzēt ar Rīgas domes lēmumiem, piemē-





ram, par smagsvara kravu kustības ierobežošanu Rīgas pilsētā, tādējādi aizšķērsojot kravām ceļu uz ostu.

Bet Rīgas brīvostas darbība liecina, ka tās attīstības tempi strauji aug, tāpēc vēl jo vairāk divdomīga kļūst valdības vēlēšanās to nobremzēt. Daudzi ostas uzņēmēji uzskata, ka ostas valdes sastāvs nebūtu samazināms, gluži pretēji, to vajadzētu paplašināt, valdes sastāvā iekļaujot arī uzņēmējus, par ko uzņēmēji cīnījušies visu iepriekšējo valdību laikā un ko tā arī realizēt nav izdevies. Kā saka Lieļo ostu asociācijas direktors Kārlis Leiškalns, neskaidrība un izmaiņas vienmēr nāk par sliktu uzņēmējdarbībai, un pašreizējā situācija varētu liecināt vienīgi par politiskās un ekonomiskās varas dalīšanu.

Jaunais laiks, šoreiz es domāju valdības vadītāju E. Repši, gan savos komentāros nav visai dāsns, jo viņš pašlaik aprobežojas vien ar skopām frāzēm par to, cik negodīgas darbības notiek Rīgas ostā, ka pienācis pēdējais laiks tam pielikt punktu un cik pamatīgi pretosies tie, kas šo lielo naudu groza. "Jūs vēl redzēsiet tos, kas pretosies," tā Ministru prezidents teica īsā komentārā Panorāmā. Pēc būtības te nekas nebūtu piebilstams, ja prezumē, ka valdības vadītājs zina to, ko nezina citi šajā valstī, tāpēc ir spiests spert radikālus soļus, lai nogrieztu ceļu kārtējām afērām. Viņa padomnieka jūrlietu jautājumos P. Rebenoka vārdiem runājot, valdībai bija jāiet šis ceļš, jo bija steidzami jādara gals nelikumībām. Te tālāk šo tēmu neizvērsīšu, jo valdības viedokli pauž Ministru prezidenta padomnieks intervijā (sk. 81. lpp.). Vien piebilde, ka pilnīga konsekvence pieņemto lēmumu īstenošanā tomēr nav bijusi, jo tad, kad nedrīkstēja nokavēt lēmuma pieņemšanu projektam par muitas punktu izveidošanu ostas teritorijā, kam piesaistāms ES finansējums, Jaunā laika finanšu ministrs V. Dombrovskis pieņēma lēmumu uz Rīgas Brīvostas valdes sēdi tomēr sūtīt atsaukto ostas valdes locekli G. Celmiņu. Pēc būtības jau lēmums pareizs, citādi Eiropas naudiņa būtu aizgājusi gar degunu, un to nekādā gadījumā pieļaut, protams, nedrīkstēja, taču viens šāds izņēmums var kalpot par paraugu citam, un tā tālāk. Kurš tad būs tas, kas uzņemsies izlemt, kad jautājums ir valstiski svarīgs, bet kad, gluži pretēji, pretvalstisks?

Gribu arī dalīties bažās, kas pēc intervijas ar P. Rebenoku, mani urdīja un vēl joprojām nepārstāj. Neapstrīdot pārmaiņu nepieciešamību, nevaru saprast, kā var kaut ko nojaukt, nezinot, ko, kas un kāpēc būvēs. Saeima pirms vasaras brīvdienām izdārja kārtējos grozījumus Likumā par ostām, nosakot, ka lēmumu ostas valde var pieņemt vien tad, ja "par" balso seši valdes locekļi no desmit. Jaunā kārtība vēl nebija īsti iedarbināta un sevi parādījusi praktiskajā darbā, kad Jaunajam laikam radās bažas, ka arī šāds balsojums nespēs aizšķēršot ceļu pretvalstisku lēmumu pieņemšanai. No kurienes šāda Ministru prezidenta neuzticība ministriju deleģētajiem pārstāvjiem un valdības nespēja ar tās rīcībā esošajiem instrumentiem ietekmēt pašu izvirzītu delegātu balsojumu valdē? Vienīgā atbilde, ko izdevās saņemt, bija, ka valdības pārstāvjus ostas valdē varot iebiedēt vai kā citādi ietekmēt, lai panāktu vēlamo balsojumu. Ar ko baidīs, kas baidīs, kāpēc







Prāmju līnijas Rīga – Stokholma kuģis "Baltic Kristīna", atgriezies no Stokholmas, iet garām Kuģu vadības centram Rīgas ostā.

baidīs? Atbildes nav. Un vai tad, kad valdes sastāvs būs četri pret vienu valdības labā, iebiedēt vairs nevienu nevarēs?

Laiks no vienām vēlēšanām līdz otrām aizskrien gluži kā vēja spārniem, un kas notiks ar Rīgas ostu pēc nākošajām vēlēšanām, kad partiju reitingi būs mainījušies un valdības kuģi vadīs pavisam citi kapteiņi? Man ieteica pieņemt par baltu patiesību, ka valdība strādā valsts un cilvēku labā, ka tā ir godīga, tāpēc vienkārši vajagot uzticēties visam, ko valdība dara. Es ļoti, ļoti gribētu tā domāt, es tik ļoti vēlētos, lai Latvijā tiešām pienāktu jauni laiki, bet, atvainojiet, nekādi nespēju. Aizdomas kā smilšu grauds rīvē kājas mazo pirkstiņu tā, ka līdz asinīm to notrīnis. Neiedziļinoties citās šīs valdības ēnas pusēs, uzdošu divus pašus naivākos jautājumus, kādi iespējami. Pirmais, kāpēc valdība bija tik apbēdināta par to, ka Saeimas izdarītie grozījumi Likumā par ostām neļāva izmaiņas Rīgas brīvdostas likumā izdarīt 81. panta kārtībā? Un otrs – kāpēc grozījumi Rīgas brīvdostas likumā Saeimā nonāca, apejot Latvijas Ostu padomi, kur pēc likuma tiem bija jāiziet apspriešana un jāsaņem atbalsts tālākai virzīšanai? Man dod mājienus, ka tā vajadzēja. Un piebilst, ka nebija laika ievērot formalitātes. Bet Ministru kabinetā kā mūžīgais atgādinājums iekalts viens vienīgs teikums: "Viena taisnība, viens likums visiem".

Tas, par morālajām normām domājot. Bet arī saimnieciskie jautājumi ir iebraukuši strupceļā. Kāda tad būs tā pareizā saimniekošanas forma, kas turpmāk darbosies Rīgas ostā? Pašlaik tas nosaukts tā visai interesanti – atsavināta publisko tiesību juridiska persona. Saproti, kā gribi, un saimnieko, kā proti! Kā tad īsti būs, atbildēt neviens nespēj. Kādu finansiālu labumu no tā iegūs valsts? No

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





Kokmateriālus Rīgas ostā pārkrauj abos Daugavas krastos.  
Kokmateriāli AS "Termināls Vecmīlgrāvis" piestātnēs.

atbildēm nākas pārliecināties, ka valsts nekādu finansiālu labumu iegūt nevēlas, jo šajā sadaļā likums netiek grozīts. Kā bija, tā paliks – desmitā tiesa Rīgas pilsētai, pārējais ostas attīstībai, bet valstij nevajag neko! Vien neapstrīdamu ietekmi ostā.

Un vēl atsaukšanās uz Tallinas ostu, kas sevi lieliski pierādījusi, strādājot kā valsts osta. Taču, kad vēlos uzzināt, kā tad, viņuprāt, Tallinas osta tik labus rezultātus sasniegusi, saņemtu atbildi, ka tas tāpēc, ka valsts atbild par tās darbību. Varbūt arī neesmu pareizi sapratusi Tallinas ostas pārstāvju teikto, taču radās pārliecība, ka tieši tāpēc Tallinas ostas rādītāji ir labi, ka valsts daudz nejaucas tās darbībā, vien kā akciju turētāja saņem savus likumā noteiktos procentus.

Taču, sakiet, ko gribat, pats dīvainākais tomēr ir tas, kāpēc tiek mainīta likumdošana, un šoreiz tas notiek Rīgas ostā? Tāpēc, ka saņemtas sūdzības un sliktas ziņas, peramā zēna lomā nonākusi Rīga. Kad kāds pasūdzēsies par Ventspili vai Liepāju, arī tām būs bikses nost un – ar žagariem!

Bet visu vēl daudz skumjāku vērš kāda bijušā deputāta teiktais – nu, vai tad jūs visi tiešām esat naivi! Nekādas valstiskas intereses te nevienam neeksistē! Visām partijām aiz muguras stāv sponsori. Nauda, mīļie, nauda te visu groza un nosaka! Vispirms iedeva un tagad spiež atstrādāt! Varētu jau šajos vārdos neieklausīties, ja vien tos neteiktu cilvēks, kas pats daudzus gadus šajā katlā bijis iekšā. †

A. Freiberga

(2003. gada septembris)



# Aizej tur, nezin kur...

## No valdības ziņojuma

Ostas pārvaldes lēmumi rada valstij zaudējumus, un nākotnē šī situācija varētu kļūt vēl sliktāka, jo saistību apjoms regulāri pieaug, līdz ar to mazinot ostas konkurētspēju. Kā piemēru var minēt plašu publicitāti guvušo zemes nomas un galvojuma izsniegšanas darījumu SIA "Rīgas pasažieru termināls". Juridiski korekti noformētie darījumi ir acīm redzami ekonomiski neizdevīgi valstij un Rīgas brīvostai. Iznomājot zemi un izsniedzot galvojumu praktiski bez jebkāda seguma, Rīgas Brīvostas valdes locekļi, ar kuru atbalstu tika pieņemts šis lēmums, pilnībā ignorēja valsts amatpersonas pienākumu rūpēties par valsts mantas izmantošanu valsts interesēs...

..Ostas juridiskais statuss un tā izmantošana līdz šim brīdim pierāda, ka turpmākā ostas attīstība pašreizējā formā nav iespējama.

Rīgas ostai kā valsts stratēģiskās nozīmes objektam, kas ieņem svarīgu vietu valsts transporta sistēmā un tranzīta nodrošināšanā, ir jāatrodas valsts pastiprinātas uzmanības lokā ar iespējām nodrošināt kontroli pār ostas darbību, sniegt nepieciešamo palīdzību ostas attīstībai.

Pagaidām ir tikai atsaukti ministriju pārstāvji no Rīgas Brīvostas valdes. Un pagaidām Ministru prezidents Einars Repše ir tikai paudis savu viedokli, ka pretošanās šādai valdības nostājai būs liela, pat milzīga, jo tie, kas taīsa lielas afēras ar lielām naudas summām, tik viegli negribēs padoties. E. Repše aicināja tautu sekot notiekošajam un vērtēt to.

## Ilgāk gaidīt nedrīkstēja

Tā kā iniciatīva par izmaiņām Rīgas Brīvostas valdē nāk no Ministru prezidenta E. Repšes, viedokli intervijā pauz viņa padomnieks jūrniecības un ostu jautājumos **PĀVELS REBENOKS**.

– Kas Repši mudināja pieņemt lēmumu par valdības pārstāvju atsaukšanu no Rīgas Brīvostas valdes un radīja vēlēšanos pārņemt Rīgas ostu valdības pārziņā?

– Tie bija Rīgas Brīvostas valdes pieņemtie lēmumi, kas, no valsts viedokļa raugoties, ir neizdevīgi, pat kaitnieciski. Arī pašreizējais ostas valdes statuss, kas noteikts Likumā par ostām, ir neskaidrs un dažādi interpretējams, kas vairākkārt ir apgrūtinājis arī valsts kontrolējošajām iestādēm veikt pienācīgu ostas pārvaldes darbības kontroli. Jau tagad ostas valdes lēmumi rada valstij zaudējumus, un nākotnē šī situācija varētu kļūt vēl sliktāka, jo kreditsaistību apjoms regulāri pie-







Ministru prezidenta Einara Repšes padomnieks Pāvils Rebenoks.

aug, līdz ar to mazinot ostas konkurētspēju. Viss iepriekš teiktais liek rīkoties nekavējoties. Ir nepieciešams precizēt ostas statusu un mainīt proporciju valdē, palielinot valsts pārstāvju īpatsvaru.

**– Ko nozīmē – precizēt statusu?**

– Piedāvātie grozījumi skaidri definē Rīgas ostas valdes statusu – tā turpmāk būs atsavināta publisko tiesību juridiska persona, kur salīdzinājumā ar iepriekšējo statusu saskaņā ar Valsts pārvaldes iekārtas likumu ir skaidrs pārraudzības mehānisms un normatīvie akti. Pēc būtības tā ir valsts iestāde, bet ar izņēmumiem, un tas attiecas uz budžetu, kas ir izņemts ārpus valsts budžeta.

**– Vai tas, ka Saeima grozījumos Likumā par ostām pieņēma lēmumu, ka ostu valdes savus lēmumus var pieņemt tikai ar balsu vairākumu, tātad, ja par balso seši no desmit valdes locekļiem, Jums nešķīta pietiekams arguments?**

– Šāds variants varētu būt izmantojams, bet tajā tomēr slēpjas liels risks, jo var rasties situācija, kad šāds balsojums nepalīdz.

**– Bet tos lēmumus, kas ostas attīstībai un valsts interesēm šķīta nepieņemami, ostas valdē esošie valdības pārstāvji taču varēja bremsēt.**

– Redziet, šo grozījumu mērķis nav kaut ko bremsēt, bet gan sekmēt ostas attīstību!



**– Es jau nedomāju par ostas attīstības bremsēšanu, bet gan tikai par to lēmumu bremsēšanu, kas nav valstiski izdevīgi!**

– Pēdējā gadījumā, kad Rīgas Brīvostas valde pieņēma lēmumu par galvojumu SIA "Rīgas pasažieru termināls" par 12 miljoniem latu, vienīgais, ko varēja izdarīt valsts pārstāvji, bija uzrakstīt iesniegumu prokuratūrai un Valsts kontrolei. Valsts kontrole uz to atbildēja, ka, tā kā ostas statuss ir neskaidrs, grūti izvērtēt lēmuma tiesiskumu, un tā arī viss beidzās. Pa to laiku galvojums jau tiek izmantots, kredīts paņemts un nauda tiek tērēta. Nav pieņemams tāds modelis, ka valsts ostas valdē piedalās tikai statista lomā!

**– Kāds būs mehānisms, lai realizētu šo valdības priekšlikumu?**

– Ņemot vērā to, ka iepriekšējā Saeimas sesijā tika skatīts Likums par ostām un tieši šie punkti tika mainīti, valdība nedrīkst izdarīt grozījumus un tos pieņemt 81. panta kārtībā, tāpēc jautājums paliek Saeimas ziņā. Taču domāju, ka jautājums tiks operatīvi skatīts Saeimā, lai iespējami ātrāk atrisinātu problēmas Rīgas ostā un neradītu nevajadzīgus sarežģījumus tās attīstībai. Mēneša vai divu laikā nekādi stratēģiski lēmumi netiks pieņemti. Ostas pārvaldnieks turpinās savu darbu saskaņā ar likumdošanu un pieņems lēmumus, kas arī līdz šim ir bijuši viņa kompetencē. Tie ir darījumi, kas nepārsniedz 50 tūkstošus latu, un zemes nomas līgumi, kas nav ilgāki par 5 gadiem.

**– Ja tiks pieņemts lēmums, ka Rīgas osta turpmāk būs tāds kā valsts uzņēmums, ko no tā iegūs pati valsts?**

– Tur jau tā lieta, ka osta nebūs valsts uzņēmums, tāpēc valdība nedomā par savu ieguvumu. Pirmām kārtām valdība uzņemsies atbildību par to, kas ostā notiek. Pēc grozījumu pieņemšanas vairs nevarēs teikt, ka valdību neņem vērā, jo paredzēts, ka valdē darbosies 4 valsts un 1 pašvaldības pārstāvis. Tātad valstij par visiem procesiem būs pilna atbildība.

Jautājums, kāpēc tas nenotiek ar citām ostām? Tāpēc, ka tas nav valdības pašmērķis. Mans personīgais viedoklis ir tāds, ka osta var strādāt arī pašvaldības pakļautībā, cits jautājums, vai osta attīstās, vai pieņemtie lēmumi ir caurspīdīgi un vai notiek godīgs darbs. Ja Rīgas ostā tā būtu, šāds jautājums nemaz neparādītos. Pašlaik par statusa maiņu citās ostās nav pamata runāt. Ja atklāsies fakti, ka citur notiek tādas lietas kā Rīgas ostā, jautājums tad arī tiks skatīts. Valdībai ir dota uzticība, un neviens nevar iedomāties, ka tad, ja ostas valdē būs valdības pārsvars, varēs atļauties pieņemt tādus lēmumus, kas ir apšaubāmi no efektivitātes viedokļa.

**– Es tomēr atļaušos piebilst, ka valdības mēdz būt dažādas un arī tajās pārstāvēto partiju intereses ir atšķirīgas. Pieņemsim, ka mēs bezgala ticam šai valdībai un tās godīgumam, bet gadījumā, ja valdība mainās, osta varētu tikt pakļauta jaunās valdības partiju cīņām par interesēm un ietekmi ostā!**

– Pirmām kārtām vajag iziet no pozitīva skatījuma, prezumēt, ka jebkura valdība tomēr rīkojas valsts interesēs, vismaz tā tam vajadzētu būt. Ja mēs nevaram



uzticēties savai valdībai, kam tad uzticēties?! Tomēr nākamais solis būs radīt struktūru, lai neatkarīgi no tā, kāda valdība nāk, būtu apgrūtināta iespēja pieņemt lēmumus, kas ir pretrunā ar valsts interesēm.

## – Kas būs tie, kas radīs šādu struktūru?

– Grozījumus izstrādāja juristi no Valsts kancelejas, pie projekta strādā jurists Gints Celmiņš, arī es piedalos darbā. Konsultēsimies ar sabiedriskajām organizācijām, lai būtu iespējami vairāk viedokļu.

## – Vai esat pētījuši Tallinas ostas modeli?

– Rīgas ostas spēcīgākais konkurents Tallinas osta pilnībā atrodas valsts kontrolē, un tas ir viens no apstākļiem, kas nodrošina Tallinas ostas izaugsmi, jo noteiktais valsts statuss garantē investoriem lielāku drošību, nodrošina ostas darbības caurspīdīgumu un līdzekļu mērķtiecīgu izmantošanu.

– Intervijā Tallinas ostas mārketinga viceprezidents Ēriks Sakovs man teica, ka Igaunijā visi strādā pēc viena – biznesa principa. Tallinas ostas darbību neierobežo nekādi speciāli ostas likumi, tā darbojas kā jebkura cita akciju sabiedrība Igaunijā, ar vienu atšķirību – ostas akcijas pieder valstij, kas no 450 miljoniem kronu, ko gadā nopelna osta, dividendēs saņem aptuveni 30 miljonus kronu. Vai no Rīgas ostas, ja tā kļūs par atsavinātu publisko tiesību juridisko personu, kas it kā būs un tomēr nebūs valsts uzņēmums, pati valsts, līdzīgi kā tas ir Tallinas ostā, gūs materiālu labumu reālu finanšu izskatā?

– Pagaidām par to netiek spriests, jo pašlaik grozījumi tiek iestrādāti tikai divos punktos, kas saglabā principu, ka osta desmit procentus atdod pašvaldībai. Valsts tiešā veidā neko neiegūst. Izdarīt izmaiņas tik milzīgā struktūrā ir grūti!

– Un, visbeidzot, vai šāda valdības rīcība un kārtējie grozījumi likumdošanā nevar izraisīt neizpratni investoros, kas to varētu uzskatīt par signālu, ka mainīgās likumdošanas dēļ Rīgas ostā nav droša biznesa vide?

– Gluži pretēji! Tas dos investoriem vēl lielāku drošību un pat garantijas, ka tieši tāpēc, ka RO ir valsts osta, šeit strādāt ir daudz labāk! Bet tagad gan daudzi investori ir neapmierināti! Piemēram, "Neste", kas arī ir Rīgas ostas investors. ✦

A. Freiberga

(2003. gada augusts)





# Rīgas stividori vēlas saprātīgas pārmaiņas

*Latvijas stividorkompāniju asociācijā brīvprātīgi apvienojušās 22 Rīgas brīvdostas stividorkompānijas, lai kopīgi apspriestu aktuālos jautājumus un risinātu problēmas. Latvijas Stividorkompāniju asociācijas prezidents **ANDRIS UNBEDAHTS**:*

– Rīgas ostai kosmētiskais remonts vairs nevar līdzēt, ir nepieciešams pamatīgs kapitālais remonts. Tāpēc jāizvērtē divi jautājumi. Pirmais – kā tiek ievērotas stividoru intereses Rīgas ostā, un otrais – kā šeit tiek ievērotas valsts intereses.

Stividorkompāniju asociācija atbalsta virzību uz radikālām pārmaiņām Rīgas brīvdostā, tāpēc arī piekritam, ka ir nepieciešams spert pirmo soli, lai varētu spert arī nākošo.

Stividorus ļoti uztrauc tas, ka valde strādā neprofesionāli un, sanākot divas reizes mēnesī uz sēdēm, lemj jautājumus, ar kuriem valdes locekļi nav pat iepazinušies. Kad valde darbosies kā valsts struktūra, no tās varēs prasīt gan atbildību, gan arī darbu. Par valdes locekļu kompetenci pēdējās liecina kaut vai šāds piemērs: ostas pārvaldes, valdes un uzņēmēju kopīgā braucienā ar kuģi pa Rīgas ostu kāds valdes loceklis uz cita valdes locekļa jautājumu “Kas ir iekšā tajos apaļajos bunduļos?” (jautājums bija par minerālmēslu uzglabāšanas noliktavām “Alpha ostā” – red.), pilnā nopietnībā atbildēja: “Dīzeļdegviela.” Tad par kādu valdes locekļu kompetenci mēs varam runāt!

Stividori stingri pieprasa, lai uz visiem ostā strādājošajiem uzņēmumiem attiecinātu vienādus noteikumus. Nevar būt tāda situācija, ka viens ir labais, bet otrs sliktais stividors. Mēs brīnāmies arī par to, kāpēc valdes sēdes ir slēgtas. Atbildot uz šo jautājumu, tiek minēta konfidencialitāte, bet mēs gan vairāk sliecamies domāt, ka tas ir vai nu tāpēc, lai valde noslēptu savu neprofesionalitāti, vai arī tāpēc, lai varētu *izbīdīt cauri* savas intereses.

Lai gan Likumā par ostām ir ierakstīts, ka stividoru pārstāvji var piedalīties valdes sēdēs, līdz šim vēl nekad Rīgā kaut kas tāds nav bijis iespējams. Pirms gadiem, kad Aivars Borovkovs bija Stividorkompāniju asociācijas prezidents, viņš sēdēja aiz durvīm un gaidīja, varbūt kāds viņu uzaicinās piedalīties valdes sēdē, bet tā arī uzaicinājumu nesagaidīja. Tieši tāpat viss notiek arī tagad. Likumā ierakstītais “var piedalīties” nebūt nenozīmē, ka mēs to arī reāli varam. Atliek tikai cerēt, ka pārmaiņas notiks un dos labu rezultātu. Protams, tikai gadījumā, ja sāktos izdosies paveikt līdz galam. Nedrīkst aizmirst jaunajā sistēmā iestrādāt arī kontroles mehānismu, jo pašlaik ostā pieņemtie lēmumi nav pakļauti nedz kontrolei, nedz veselajam saprātam, kas stipri vien iedragājis ostas prestižu un

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMĀTA  
2003





Latvijas Stividorkompāniju asociācijas prezidents Andris Unbedahts.

sekmīgu attīstību. Nauda, ko tērē ostas pārvalde, ir arī stividoru nauda, bet stividoru rokās nav neviena mehānisma, kas palīdzētu sekot, kā un kur nauda tiek tērēta! Esam lūguši sniegt gada budžeta un gada darbības pārskatu. Atbilde ir viena – nē! Taču, veicot izmaiņas tikai ostas valdes struktūrā, bet pārvaldes struktūru atstājot nemainīgu, pozitīvas pārmaiņas nav gaidāmas. Jaunajā sistēmā ostas pārvaldi varētu vadīt direktoru padome, kurā visiem locekļiem būtu vienādas tiesības un katrs pārzinātu savu nozari, par to pilnībā arī atbildot. Pašlaik ostas pārvaldes darbinieki nepacels balsi pret pārvaldnieka lēmumiem, pat lieliski apzinoties, ka tie ir aplami, jo baidās jau nākošajā dienā pazaudēt darbu. Ja osta

būtu valsts jurisdikcijā, tad speciālisti no personīgu simpātiju vai antipātiju mehānisma darbības būtu pasargāti.

Nepievienojos viedoklim, ka visām Latvijas lielajām ostām no likumdošanas viedokļa jādarbojas vienādā statusā. Kad tika pieņemts Likums par ostām, daudzi uzskatīja, ka radīts jumta likums, kas ir pietiekoši labi izstrādāts, lai sekmīgi darbotos. Tagad redzam, ka likums labi strādā Ventspilī, bet īsti labi nedarbojas Rīgā. Tātad ar likumu viss tomēr nav kārtībā, tāpēc nebūtu nekas nosodāms, ka tiek izdarīti grozījumi, lai likumu padarītu labāk saprotamu un vieglāk lietojamu. Arī pasaules pieredze rāda, ka dažādās ostās ir dažādi saimniekošanas modeļi, un tas, ka osta atrodas valsts jurisdikcijā, nebūt nemazina attīstības iespējas. Neredzu nekādas pretrunas, kāpēc lai Rīgas osta nevarētu būt valsts īpašums.

Negribu apgalvot, bet daudzi Rīgā tomēr domā, ka ir tādi Rīgas ostas projekti, kurus mēģina bremsēt Ventspils pusē. Taču mums jābūt godīgiem un jāatzīst, ka tā, kā pašlaik attīstās naftas bizness Rīgas ostā, nav īsti pareizi. Ja domājam par valsts interesēm, tad ar valsts veidotas politikas palīdzību naftu vajadzētu spiest Ventspils virzienā, bet konteinerus – uz Rīgu. Ir nožēlojami skatīties, ka Ventspilī pilnīgi tukšs stāv konteinertermināls un arī Rīgā konteineru apstrādes



jaudas nav piepildītas. Ventspilī tukšs ir naftas vads, tātad ar nepilnu jaudu strādā arī naftas termināli, kas ir speciāli piemēroti šo kravu apstrādei, bet Rīgā, summējot visus jaunus projektus, naftas kravas paredzēts apstrādāt kādās astoņās vietās Tas nav mērķtiecīgi, jo īpaši, raugoties no drošības viedokļa. Savulaik bija paredzēts, ka Kundziņsala Rīgas ostā attīstīsies kā konteineru apstrādes rajons, bet tagad šī koncepcija ir pazaudēta. Pēdējā laikā parādās tādu utopisku projektu vīzijas kā konteinertermināla celtniecība jūrā Mangaļsalas rajonā. Kāpēc būtu tas jādara, ja jau esošais termināls noslogots tikai par trešdaļu?! Asociācijā esam apsprieduši jauno Rīgas ostas attīstības plānu un secinājuši, ka tas nav nopietni ņemams, jo "Tebodin" lielā mērā tur ierakstīja to, ko viņiem lika. Padarbojās ar zīmuli, sazīmēja piestātnes, iezīmēja dziļumus – kāpēc, kāds un kam no tā labums, nevienam nav nekādas skaidrības... Ostu paredzēts padziļināt, bet ar padziļināšanu arī ir gatavā putra, jo piestātnes un moli nav paredzēti dziļumam, kas varētu sasniegt 17 metru atzīmi. Stividori, piemēram, apgalvo, ka tuvākajā laikā Rīgas ostā nav paredzami tādi kravu apjomi, lai te vajadzētu nākt kuģiem, kam nepieciešams 17 metru dziļums.

Visas šīs aplamās darbības un plānošanas ostai varētu izrādīties postošas!

Rezumējot visu iepriekš teikto, gribu uzsvērt, ka pirmais solis ir pareizi sperts – apturēta Rīgas Brīvostas valdes darbība un Saeimā iesniegtas sagatavotās izmaiņas likumdošanā. Tātad Rīgas ostā apturēta aplamu politisku lēmumu pieņemšana. Nākošais posms – pārvaldes restrukturizācija, kuras rezultātā profesionāla pārvaldes sistēma nodrošinās ostas sekmīgu darbību. ✚

Pierakstīja A. Freiberga  
(2003. gada septembris)





## Kas var mums draudēt, mums jau nav ko zaudēt!

*Pēc daudzu gadu pieredzes sarežģīta ledus situācija Rīgas jūras līcī atkārtojas aptuveni reizi piecos gados. Viena ziema aiziet, lai tās vietā nāktu cita – varbūt mīksta un maiga, tātad kuģojama, bet varbūt nikna un ledaina, tātad problemātiska. Un varbūt arī nebūtu vērts rakstīt par to, kas bijis, ja vien reiz piedzīvotais dotu mācību turpmākajam. Ja atceramies, tad arī ne tik senā 1996. gada ziema bija problēmu, moku un pārdzīvojumu pilna, taču tā nekādu lielo mācību nebija devusi, jo pēc nieka sešiem gadiem viss sākās no gala. Toreiz vēl laikraksts “Jūras Vēstis” rakstīja, ka kuģīši bez ledus klases rada lielas problēmas, tagad arī nākas cilāt šīs pašas lietas. Kad būs nākamā bargā ziema, to zina vienīgi Visuaugstais, taču dažas atziņas un pārdomas mums ir atstājuši iepriekšējā – 2003. gada – ziema. Par tās sagādātajiem mirkļiem stāsta viens no speciālistu vidū visaugstāk vērtētajiem profesionāļiem Rīgas brīvostas kapteinis **EDUARDS DELVERS**.*

– Pēdējo reizi ledlauzis “Varma” savu lietderību apliecināja 1996. gada bargajā ziemā. Sekoja vairākas siltas ziemas, kas vienu otru vedināja uz domām, ka no ledlauža vajadzētu tikt vaļā, lai lieki netērētu naudu. Tomēr izrādījās, ka Rīga nevar palikt bez sava ledlauža. Nu beidzot ziema aizvadīta.

– Ziema tiešām bija grūta. Ja salīdzina ar 1996. gadu, tad jāatzīst, ka daudz smagāka. Toreiz ziemas navigācija sākās 28. janvārī, bet tagad jau 25. decembrī ledū iestrēga pirmie kuģi un jau Ziemassvētku laikā pamatīgi nocīnījāmies, lai ievestu un izvestu kuģus no ostas. Ne jau Rīgai vien šoziem klājās grūti, par mazaļām ostām nemaz nerunājot, tās bija nobloķētas un izolētas. Grūti klājās arī visām Somu jūras līča un Botnija līča ziemeļu daļas ostām.

Šoziem mūsu “Varma” tiešām strādāja bez apstājas. Arī distance, kas ledlauzim jāveic, ir pamatīga, aptuveni 100 jūdzes no Rīgas līdz Irbes šaurumam. Somu kolēģi, piemēram, savu darbu organizē pavisam citādi, jo viņiem ir vairāki ledlauži, un katrs no tiem strādā aptuveni 20 jūdžu zonā, tad stafeti pārņem nākošais ledlauzis. Krieviem Sanktpēterburgā strādāja 12 ledlauži un arī tad nespēja tikt ar ledu galā. Ja salauz, piemēram, ledu šērās starp salīņām, tad ilgāku laiku saglabājas izlauztais kuģu ceļš, savukārt Rīgas līcis ir ļoti sarežģīts ar savām strauēm zem ledus un vēju virs tā. Lauz, cik gribi, kā nav kuģu ceļa, tā nav. Bija pat tādas reizes, kad sarežģītos laika apstākļos no Rīgas līdz Kolkai ar kuģiem gājām sešas diennaktis. Tas jau vien daudz ko pasaka par ledus stāvokļa nopietnību. Kuģu karavānas gan veidojām, bet nevar teikt, ka mums izdevās kuģus vest karavānās, jo katrs kuģis praktiski bija jāvelk – ledus bija tik biezs, ka kuģīši “ģība nost”.





Rīgas brīvostas kapteinis Eduards Delves.

Nekas cits neatlika – jāņem tauvā. Tad vēl tie sanesumi jeb torosi trīs četrus metrus augsti, tur pat “Varma” strēga iekšā.

**– Tad varbūt vajadzēja meklēt vēl kāda ledlauža palīdzību?**

– Bija jau arī tāda doma, ka vajadzētu pieaicināt kādu ledlauzi palīgā. Viens pat pieteicās un atnāca no Pērnavas. Taču izrādījās, ka tas nav ledlauzis, bet Ziemeļjūras apgādes kuģis, kas pats vēl kā nekā var iet pa šādu ledu, bet nopietni sniegt palīdzību nevar. Ja no šā kuģa nevar sagaidīt lielāku palīdzību, kā vien aizvilkt vienu “Volga-Balt” tipa kuģi, aiz kura neviens cits iet nevarētu, jo izlauztais ceļš ir pārlieku šaurs, un tas izmaksā 30 tūkstošus eiro plus degviela, tātad aptuveni 50 tūkstošus dolāru diennaktī, tad veselais saprāts saka, ka tas ir ekonomiski neizdevīgi.

**– Kas tad vēl sarežģīja jau tā saspringto ziemas navigāciju?**

– Zinu – tas, ko es teikšu, nepatiks Rīgas ostas stividoriem un kuģu aģentiem. Atvainojiet, bet jūs nebijāt gatavi šādai ziemai! Taču nekādā gadījumā negribu

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





viņus vainot vai nosodīt, jo to, ka tiek fraktēti tādi kuģi, kādi šādos ziemas apstākļos nebūtu fraktējami, noteikti diktē nabadzība. Tie ir vecie "Volga-Balt", "Baltijsk", "Ladoga", "Sormovskij", "Amur" tipa kuģīši. Speciālisti man piekritīs, ka "Amur" vispār nevar iet ledū, kaut gan tam ir ledus klase. Šie kuģīši vēl nepaspēj iziet ārā no ostas, kad jau kliež – es neiešu, lūdzu, velciet mani! Tāds nevar paiet, bet mēs nevaram atļauties to vienu vilkt līdz Kolkaī un pēc tam līdzīgi nākošo. Brīnums, ka tie vēl kuģo un ka vairākums no tiem šoziem nenogrīma. Kuģiem ir 30, pat 35 gadi, un tā vien šķiet, ka lielākā daļa no tiem turas tikai uz krāsas, taču cīnīties ledos grib vienalga.

Domāju, ka daudzas problēmas nerastos, ja ziemas apstākļos piesaistītu normālu flotī, kam, iespējams, arī būtu vajadzīga ledlauža palīdzība, bet kas arī pati būtu pietiekoši spēcīga, lai kuģotu šādos ledus apstākļos.

**– Kā Jums šķiet, vai aizvadītā ziema ir bijusi pietiekoši pārliecinoša, lai visi, ko piemeklēja nepatikami pārdzīvojumi un kas cieta arī zaudējumus, izdarītu secinājumus turpmākajam?**

– Domāju, ka viņi būs spiesti izdarīt secinājumus, lai arī turpmāk nerastos zaudējumi, ko, manuprāt, visvairāk cieta koku pāravadātāji, jo tieši viņi fraktē mazjaudīgus kuģus. Tankkuģi, kas nāca uz Rīgu, kustību nepārtrauca.

**– Ziemas navigācija, par laimi, ir galā, un pēc četrus mēnešus darba arī "Varma" ar saviem vīriem var atvilkt elpu. Lai izkļiedētu baumas un aizvainojumu par to, ka ostas kapteiņdienestā ir korupcija, ka vienus kuģus karavānā ņēma, bet citus neņēma, ka karavānas komplektēja pēc pilnīgi nesaprotamiem principiem, es tomēr vēlētos Jums pajautāt, lai Jūs pateiktu skaidri un gaiši – kā tad isti tās lietas bija un kādi bija Jūsu darba principi?**

– Es, protams, pateikšu savu viedokli. Redzat, ja kuģis 30 gadus ir strādājis bez ledus klases, bet tagad šī ledus klase tam pēkšņi ir uzradusies un dokumenti ir noformēti uz trešo ledus klasi pēc Krievijas Kuģu reģistra, es īsti tam nenoticu. Kuģa aģents uzstāj, lai mēs šo kuģi liekam karavānā, bet mēs taču redzam, ka tāds karavānā nav spējīgs iet, to atliek tikai ņemt tauvā un no Kolkas vilkt uz Rīgu. Bet kamēr mēs darbosimies ar šo kuģīti, citiem būs jāstāv un jāgaida. Es nekad neesmu slēpis un arī tagad to varu skaidri un nepārprotami pateikt: jā, priekšroka ir tiem kuģiem, kas ir piemēroti kuģošanai šādos apstākļos. Osta ir osta, un ostai ir vajadzīgs kravu apgrozījums, tāpēc mēs nevaram skatīties uz vienu kociniekū, kas arī, protams, piedalās kuģošanas kustībā un grib nopelnīt, bet nav piemērots ziemas navigācijai un kravā var paņemt tikai vienu tūkstoši tonnu. Mēs dodam priekšroku kuģiem, kas var paņemt 60 tūkstošus tonnu, un vēlamies, lai iespējami vairāk iegūtu osta un arī mūsu lielais darbs atmaksātos un dotu rezultātu.

Bija gadījumi, kad mazais iestrēgušais kuģītis kļiedza, lai nākam tam palīgā. Bet kā lai to reāli izdara, ja tas jau ir iesalis un, lai kuģīti atbrīvotu, "Varmai" būtu jāstrādā pusdiennakti. Iet laiks un tiek zaudēta nauda.







"Baltic Kristina" laužas cauri lediem.

Padomājiet, pat "Silja Opera", kurai ir 26 tūkstoši zirgspēku, šoziem divas reizes neriskēja nākt uz Rīgu, jo pie Rojas bija tik spēcīga saspiešana, ka kapteinis, konsultējoties ar somiem, pagrieza kuģi atpakaļ uz Helsinkiem. Mūsu pasažieru prāmis "Kristīne" arī gāja ar grūtībām. Vēlreiz gribu uzsvērt, ka šādā ziemā bez ledus klases te nav ko darīt. Arī trešās ledus klases kuģi, kuru ienākšanu mēs pieļaujam, nav domāti šādai ziemai, jo stāv rakstīts, ka to kuģošana ir iespējama sīki sadauzītā, izkļiedētā ledū aiz ledlauža. Ja ledos iestrēgst pat ledlauzis, kā tas reāli arī gadījās, vai tad to var uzskatīt par sīki sadauzītu ledu?

Par aizvadīto ziemu jāsaka – laikam jau neviens neparedzēja, ka būs šāda zīma, un stihija ir stihija, bet mēs savukārt esam tādi, kādi esam. Tas attiecas gan uz kuģiem, gan uz cilvēku izpratni par situāciju. Protams, tas, ka citās aizsalušajās ostās stāvoklis bija vēl smagāks, nav liels mierinājums. Piemēram, Sanktpēterburgā apmēram 50 kuģu vairāk nekā mēnesi atradās ledus gūstā.

#### – Cik ilgi pie mums kāds kuģis atradās ledū?

– Apmēram divas nedēļas. Tas bija "Amur" tipa kuģītis, kas iekšā ielīda, bet pats saviem spēkiem ārā tikt vairs nespēja. Situācija bija tāda, ka tam nācās gaidīt, jo mums tobrīd svarīgākais bija atbrīvot Rīgas ostu, kas bija nobloķēta.

Piedzīvojām arī kuriozus gadījumus. Uz Rīgu no Ķīnas pēc minerālmēsliem atnāca kārtīgs kuģis – 255 metrus garš un 32 metrus plats. Kuģis divas diennaktis nostāvēja astoņas kabeltauvas no ostas vārtiem, pēc tam mēs divas diennaktis to vedām pa vadlīniju ostā, līdz ar pūlēm un grūtībām nolikām pie piestātnes. Kad kuģi sāka uzkraut, tas uzsēdās it kā uz sēkļa. Neviens nevarēja saprast, kas noti-



cis, jo dziļums pie piestātnes taču atļauj šāda kuģa apstrādi. Neziņu kļiedēja ūdenslīdēji, jo pēc apskates atklājās, ka kuģa korpasa apakšā uzaudzis apmēram divus metrus biezs ledus slānis. Arī tas kaut ko liecina par ledus situāciju.

## – Ar ko visvairāk bija neapmierināti kuģu aģenti?

– Visi aģenti, tai skaitā Kuģu aģentu un brokeru asociācija, ko vada Raimonds Toms, vienā balsī sauca, ka viņiem nav informācijas. Man šādi apgalvojumi šķiet nenopietni, jo mūsu dienās informācija ir pieejama visplašākajā veidā. Divi telefoni un fakss diennakts režīmā strādāja ostas uzraudzībā, telefons un fakss kapteiņdienestā, divi telefoni un fakss uz "Varmas", aģentiem ir regulāri mobilie sakari ar kuģi, jo Rīgas jūras līcī ir pilnīgs šo sakaru pārklājums. Ja aģents vēlējas uzturēt sakarus ar ostas kapteini, arī tas viņam nebija liegts, pat nakts laikā zvanot uz mobilo telefonu. Protams, reizēm iznāca arī asāka vārdu pārmaiņa. Teiksim, pirms pāris minūtēm aģentam ir bijusi saruna ar ostas Satiksmes dienestu, kas viņam sniedzis visu iespējamo informāciju, aģents tomēr zvana man un mēģina sarunāt, varbūt tomēr kaut kā to ledlauzi var izkārtot... Bet ledlauzi tā nevar pārvest no vienas vietas uz otru. Lūk, kāda izskatījās reālā aina: ledlauzis saliek piecus, sešus un pat vairāk kuģu rindā un sāk iet no Rīgas. Neaizejot līdz Engurei, četri kuģi jau paguruši, līdz Mērsragam vairs tikai pāris kuģu spējīgi iet aiz ledlauža. Kā šādā situācijā bija spiets rīkoties ledlauzis? Vienu pavilka līdz Rojai, skrēja pēc otra, un tā tālāk. Arī ledlauzis nav sprinteris un tam ir zināmas iespēju robežas.

Mēs, protams, uzklusijām ieteikumus, kā mums pareizi būtu jāstrādā, kurus mums pauda aģenti Toma personā. To visu viņi rakstīja arī Satiksmes ministrijai, Bojāram, Loginovam. Rakstītājiem šķita, ka viņi labāk pārzina situāciju līcī. Es teicu Tomam, lūdzu, nāciet abi ar Manguli uz "Varmu" un parādiet, kā pareizi jāstrādā. Mēs uzklusīsim jūs kā speciālistus. Nerakstiet savus ieteikumus uz papīra, bet parādiet reālajā darbībā. Iesākumā viņi it kā piekrita, bet beigu beigās tā arī neatnāca. Runāt un aprakstīt papīru ir vieglāk, nekā tiešām rīkoties. Arī no vienas dāņu firmas atnāca papīri ar pamācību, kā veidot kuģu ievēšanas un izvēšanas grafiku, proti, pulksten 8 no rīta "Varma" sāk vest kuģus uz Kolku, četros pēc pusdienas "Varma" ir Kolkā, ņem kuģu karavānu un iet atpakaļ uz Rīgu. Uz papīra jau tas izskatās pareizi un sakaīgi, bet reāli nav izpildāms, jo "Varma" ar karavānu noteiktajā laikā netiek līdz Kolcai. Taču NALSA, pamatojoties uz šo dāņu priekšlikumu, mums kategoriski pieprasīja – dodiet grafiku! Mīļie cilvēki, kādu grafiku var dot, ja "Varma" pa normālu ūdeni līdz Kolcai iet četras stundas, bet ledus apstākļos patērēja pat nedēļu, un laika apstākļi nemitīgi mainījās – vienā reizē līdz Kolcai var aiziet diennaktī, uzpūš vējš, un nepieciešamas trīs diennaktis.

– **Es klausos Jūsu stāstītajā un īsti nevaru saprast, vai no aģentu puses tā ir nevēlēšanās ieklausīties un uzticēties speciālistiem?**

– Ļoti daudzu neskaidrību pamatā ir cilvēku nezināšana. Var saprast, piemēram, angļus, kas arī mācīja, kā mums pareizi būtu jāstrādā. Mēs pateicāmies par





Ledus apstākļos no Rīgas līdz Kolkai kuģi ar ledlauzi "Varma" priekšgalā reizēm patērēja pat veselu nedēļu, kaut normālos laika apstākļos līdz Kolkai ir četrus stundu gājiens.

viņu padomiem, bet, godīgi sakot, padomi bija pilnīgi *garām*, jo viņi taču ledu nav redzējuši. Viņi sēž un spriež – kā būtu, ja būtu. Bet mūsējie ne pirmo reizi saskaras ar ziemas navigācijas realitātēm, un viņiem nu gan vajadzēja uzkrāt kaut elementāras zināšanas par viena vai otra kuģa iespējām ziemas apstākļos. Ja tiks atrisināti tie jautājumi, lai uz Rīgas ostu ziemas apstākļos nāktu piemēroti kuģi, tad problēmu būs ievērojami mazāk. Pagaidām diemžēl aģents domā vienīgi par to, kā dabūt kuģīti ostā. Ļoti žēl, ka mūs nevēlas uz klausīt. Kas no tādas neuzklausīšanas iznāk? Lūdzu, vēl viens piemērs! No Rīgas Kuģu remonta rūpnīcas uz Somiju gribēja aiziet velkonītis, ko šeit būvēja. Es viņiem saku, tas nevar iziet ārā. Nē, viņi man atbild, ko jūs, kapteinis ir soms, viņš izvedīs, viņš zina, viņam ir pieredze. Būs jāvelk atpakaļ, es viņiem saku, un labi vēl, ja nebūs jāliek remontā. Manā brīdinājumā tomēr neieklusījās, un kas sanāca – četras dienas pamuļlājās un, kad ledus sāka nākt virsū, kļiedza, lai velkam atpakaļ ostā.

#### – Vai esat saņēmis arī kādus draudus?

– Ko var uzskatīt par draudiem? Apmainīšanos ar viedokļiem es īsti par tādiem neuzskatu. Kas var mums draudēt, mums jau nav ko zaudēt. Esmu daudz ko piedzīvojis, pie daudz kā pieradis, tāpēc arī daudzas lietas uztveru mierīgi. Mums ir atbalsts no ostas pārvaldes, no ostas pārvaldnieka Loginova un viņa vietnieka Pečaka. Viņi izprot situāciju un paļaujas uz mūsu profesionalitāti. Arī ar Jūras ad-

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





ministrāciju attiecības ir konstruktīvas. Kopumā var teikt, ka šajā ziemā, lai gan laika apstākļi bija ļoti sarežģīti, nopietni negadījumi tomēr nav bijuši. Viens otrs gan, nenovaldot savas mašīnas, lielajos ledos ir saskrējies, bet nopietnas sekas tam nav bijušas. Transports paliek transports, kā mēs sakām, ledus negadījumi.

## **– Vai Jūsu skatījumā ir kāda šīs ziemas mācība?**

– Ziemas navigācijā nevar piedalīties baržas un kuģi bez ledus klases, tas ir pilnīgi izslēgts! Aģenti saka, viņiem esot noslēgti līgumi, bet kur tad jūs bijāt, par ko domājāt, kad šos līgumus slēdzāt? Normālus kuģus vajag aģentēt, nevis *upe-jūra* kuģus ziemas apstākļos. Un jau laikus vajag brīdināt partnerus par iespējamo ziemas navigāciju. Neviena nedrīkstētu aizmirst, ka līči ir ļoti smagi hidro-meteoroloģiskie apstākļi. Stividoriem tas nepatiks, bet gribētos, lai, piemēram, koku kravas koncentrētos vairāk vienā vietā, kas ievērojami uzlabotu servisu un kravas apstrādes ātrumu.

## **– Kāda varētu būt valsts politika attiecībā uz ziemas navigāciju?**

– Man kā ostas kapteinim nebūtu vajadzīga nekāda īpaša politika, pietiktu, ja uz ostu nāktu normāli kuģi. Bet par valsts politiku runājot, varbūt tā varētu būt vēl viena ledlauza iegāde, taču domāju, ka tie tomēr būtu neattaisnoti ieguldīti līdzekļi, jo visi pētījumi un statistika liecina, ka šādas ziemas ir piecos līdz septiņos gados reizi, tāpēc uzturēt vēl vienu ledlauzi būtu nerentabli. Nesaprotu, kāpēc, par valstisku pieeju runājot, visi tūlīt domā par nozares ministrijas rīcību, bet aizmirst, ka valstiska pieeja ir arī katra aģenta un stividora darbs un attieksme. Vai tā ir valstiska pieeja – aģentēt kuģīti, kura ātrums ir sešas jūdzes stundā, bet mums tāds bija jāvelk līdz Kolkai. Un tieši tie arī bija lielākie blāvēji šajā ziemā.

Taču, neraugoties uz sarežģītajiem ledus apstākļiem, kuģus ostā esam ievaduši vairāk nekā iepriekšējā normālajā ziemā – janvārī par 17 procentiem, bet februārī par 42 procentiem vairāk.

Lai gan nevarētu teikt, ka ostā viss ir perfektā kārtībā, šoziem tomēr lielākā vainas daļa jāuzņemas tiem, kas uz Rīgu veda ziemas navigācijai neatbilstošus kuģus. ✦

A. Freiberga  
(2003. gada aprīlis)



# Kur pazūd valsts prestižs ceļā uz Rīgu?

## Teorētiski – ziemai gatavi

2003. gada 14. janvārī Latvijas Nacionālās kuģu brokeru un aģentu asociācijas (NALSA) ģenerālsēkretārs **RAIMONDS TOMS** vērsās pie Rīgas Brīvoostas valdes priekšsēdētāja Gundara Bojāra, Rīgas Brīvoostas pārvaldnieka Leonīda Loginova un LR satiksmes ministra Roberta Zīles ar šādu visnotaļ satraucošu vēstuli:

“Kā zināms, pēdējā laikā Rīgas brīvoostā sarežģījusies kuģošana sakarā ar smago ledus situāciju, kāda izveidojusies Rīgas jūras līcī. Esam saņēmuši no atsevišķiem ārvalstu kuģu īpašniekiem sūdzības par to, ka kuģus no Rīgas brīvoostas nav bijis iespējams izvest no piecām līdz sešām dienām (pagājušajā nedēļā) tādēļ, ka nav bijis iespējams operatīvi saņemt informāciju par ledlauža “Varma” ienākšanas un izešanas laiku no Rīgas ostas. Nav arī iespējams saņemt skaidru informāciju gan par karavānā ietilpstošajiem, gan arī par kuģiem, kurus paredzēts vest karavānā. Kuģu īpašnieki, kas savus kuģus sūtījuši uz Rīgas ostu, ir godprātīgi samaksājuši ostas maksas, kas ietver arī ledlauža pakalpojumus, tāpēc ir saprotama viņu vēlme saņemt ledlauža pakalpojumus pienācīgā kvalitātē.”



Latvijas Nacionālās kuģu brokeru un aģentu asociācijas ģenerālsēkretārs Raimonds Toms.

Jāteic, ka 2002. gada 5. decembrī, jau krietni pirms ledus navigācijas faktiskās iestāšanās, Latvijas Jūras administrācijas direktors Ansis Zeltiņš izdeva rīkojumu Nr.31 “Par ziemas navigācijas noteikšanu”, kas paredzēja ziemas navigāciju Latvijas ūdeņos noteikt no 2002. gada 10. decembra.

Rīgas brīvoostas kapteinis Eduards Delvers 2002. gada 9. decembrī izdod rīkojumu Nr. 43 “Par navigācijas nodrošināšanu Rīgas brīvoostā ledus apstākļos”.

Saasinoties ledus situācijai, kapteinis E. Delvers 2003. gada 2. janvārī izdod rīkojumu Nr.2, kurā nosaka, ka ledus navigācijas laikā Rīgas jūras līcī un Irbes

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



šaurumā kuģošana tiek aizliegta kuģiem, kuru ledus klase ir zemāka par Zviedrijas – Somijas ledus klasi 1 C vai Krievijas kuģu reģistra L 3 un citu līdzvērtīgu kuģu klasifikācijas sabiedrību noteiktu ledus klasi. Tāpat kuģošana tiek aizliegta *upe – jūra* tipa kuģiem un liellaivām – baržām.

Pēc dažām dienām (08.01.2003.) kapteinis E. Delvers īpaši vērsās pie Rīgas brīvostas aģentējošajām firmām, norādīdams:

“Ņemot vērā nopietnos ledus apstākļus Rīgas jūras līcī, Irbes šaurumā, lūdzu Jūs nepiesaistīt ienākšanu Rīgas ostā *upe – jūra* kuģiem, kuru dzinēja jauda ir zem 2000 H.P. Kuģu ledus klasei jābūt vismaz L 3 (pēc Krievijas reģistra). Tank-kuģiem jābūt ar dubultdibenu vai dubultu korpusu.

Visi kuģi, kas neatbilst augstākminētajām prasībām, var tikt neieklauti ledlauža “Varma” karavānā un būs spiesti gaidīt ledus stāvokļa uzlabošanu.”

Tātad teorētiski ierēdniecība ir pasludinājusi gatavību ziemei, tostarp arī Rīgas brīvostā un kuģu ceļā uz to. Bet praksē sals pieņemas un top atkal jaunas vēstules.

## Nemāciet mūs dzīvot!

Uz NALSA 14. janvāra vēstuli atbildi 29. janvārī sniedz satiksmes ministrs R. Zile. Tiesa, vēstuli sagatavojis jūrniecības aprindās augstu autoritāti iemantojušais Jūrniecības departamenta darbinieks Jānis Auziņš. Viņš norāda, ka NALSA priekšlikumi “ir pilnībā atbalstāmi”, taču tie būtu jāizskata Rīgas Brīvostas valdei.

Savukārt Rīgas Brīvostas pārvalde 30. janvāra atbildes vēstulē NALSA norāda, ka, “neraugoties uz sarežģītajiem kuģošanas apstākļiem, Rīgas brīvosta 2003. gada janvārī apkalpoja 225 kuģus, kas ir tikpat, cik pagājušajā gadā, kad ledus Rīgas brīvostā nebija. Rīgas brīvosta dara visu iespējamo, lai tiktu piesaistītas jaunas kuģošanas kompānijas no ostām, kur līnijkuģiem apstākļi ir vēl sarežģītāki. Par ledlauža “Varma” ne sliktu darbību liecina fakts, ka uz Rīgas brīvostu pārnāk dāņu konteineru līnija “Unifeeder” no Sanktpēterburgas ostas.”

Tātad liekam uztraukumam un kaislībām nav pamata. Citās domās ir ārvalstu kuģu īpašnieki. 17. februārī par nesamērīgi ilgo ceļu uz Rīgu savam aģentam “Alfa kuģu aģentūra” sūdzas “Charles M. Willie & Co (Shipping) Ltd.”. 9. janvārī “Transport & Shipping group “TTS”” aģentam “Delta tranzīts” kritizē ziemas navigāciju Rīgas ostā un līcī, par labu paraugu minot navigācijas kārtību ledū Tallinas ostā un tās pieejās.

13. janvārī “Kolka jūras aģentūra” saņem dāņu firmas “Echoship” ieteikumus, kas mutiski tiek novērtēti ar vārdiem “kaut kādi dāņi mūs mācīs, kā dzīvot”.

Neapšaubāmi, NALSA reaģē asi. 12. martā top ziņojums LR Ministru prezidentam, Latvijas Ostu padomes priekšsēdētājam Einaram Repšem, kurā secināts:

“Esam spiesti vērsties pie Jums sakarā ar situāciju, kas ir izveidojusies attiecībā uz navigācijas grūtībām ledus situācijas dēļ Rīgas jūras līcī, un valsts atbil-





dīgo amatpersonu nespēju izpildīt tām uzliktos pienākumus, lai veicinātu gan sekmīgu ekonomiskās darbības pieaugumu, gan arī ārvalstu uzņēmēju ticību Latvijai kā valstij."

Vēstulē tiek norādīts, ka ledlauzis "Varma" viens pats nespēj nodrošināt kuģu normālu kustību uz Rīgu, jo tas vienā karavānā faktiski ved neierobežotu daudzumu kuģu un kursē pēc neprognozējama, iepriekš nesastādīta grafika.

NALSA norāda, ka ir konstatējusi, ka "pastāv nesakārtotība un valsts politikas trūkums navigācijas nodrošināšanas jomā". Un vēl: "Par satiksmi atbildīgā ministra R. Zīles, ko nu sagatavojis patiesi ilggadējs ostu speciālists Artūrs Čonevs.

Vēstulē teikts, ka NALSA secinājums – "ledus laušana pienācīgi netiek nodrošināta" – ir bez pamata, jo 2003. gada pirmajos divos mēnešos kravu apgrozījums Rīgas ostā, salīdzinot ar tādu pašu laika posmu pērn, ir pieaudzis par 31%, apkalpoto kuģu skaits palielinājies par 6,1%. Ledus situācija ir sarežģīta, bet krist pārnīkā nav jēgas.

## Ledlauzis viens, ledus daudz...

Sazinoties ar ledlauža "Varma" ilggadējo kapteini Edgaru Ūķi, JV gan uzzināja daudz vairāk par šisziemas "idilli" Rīgas līcī. Jau sākot no 2002. gada 25. decembra, "Varma" raujas bez atelpas. Salīdzinot ar 1996. gada smago ziemu, kuģu skaits, kuri par katru cenu laužas uz Rīgu, ja vien to atļauj ledus klase, ir pieaudzis vismaz trīskārt. Karavānas sastāda Rīgas ostas kapteinis, un E. Ūķim, paša vārdiem runājot, šo kārtību nenāktos komentēt. Tāpat daudz ko citu, kas šoziem noticis līcī, jo viņa uzdevums ir vadīt ledlauzi, nevis jūrniecības nozari kopumā un Rīgas brīvostu atsevišķi.

Jau aprīļa sākumā, kad līdz Lieldienu karstajai saulei vēl bija palicis kāds laika sprādis, savu nostāju puda arī Latvijas stividorkompāniju asociācija. 4. aprīļa sēdē par 2002. gada ziemas navigācijas nodrošināšanas nepilnībām Rīgas ostā tika uzsvērti šādi jautājumi:

- zāgmateriālu kuģi ostā tiek ievesti un no ostas izvesti pēdējā kārtā, prioritāti dodot tankkuģiem, konteinerkuģiem un lielajiem sauskravas kuģiem;
- plānojot darbu, bija neiespējami prognozēt kuģu pieņemšanas laiku un secību, jo tā mainījās vairākkārt pat vienas dienas laikā;
- ledlauzim "Varma" strādājot Irbes šaurumā, Rīgas ostas reidā un ostā stāvošie kuģi tika atstāti bez ledlauža pakalpojumiem (šādos ledus apstākļos būtu nepieciešami divi ledlauži, lai neaizkavētu kuģu satiksmi uz Rīgas ostu);
- netika izmantoti ostas iekšējie velkoņi ledus navigācijas nodrošināšanai reidā;



■ ledus laušana ostas akvatorijā tika atstāta stividorkompāniju ziņā – to pasūtītie velkoņi lauza ceļus par pašu stividorkompāniju līdzekļiem;

■ kuģu aģentu sniegtā informācija un prognozes bija neprecīzas, jo karavānu formēšanas kārtība bija neskaidra un nekonsekventa.

Stividorkompāniju asociācijas prezidents Andris Unbedahts secina, ka klienti, atsaucoties uz kuģu īpašnieku un kapteiņu sniegto informāciju, ņemot vērā ledus situāciju līcī un ledlauža nekoncekvento darbību, vairākkārt atteikušies sūtīt kuģus uz Rīgas ostu. Neregulārās kuģu satiksmes rezultātā stividorkompāniju darbs bija neritmisks, plānotie kuģi tika pāradresēti uz citām ostām. Tā, piemēram, kompānija “Neste” bija spiesta atsaukt četrus kuģus no Rīgas, kas veicināja šī klienta pāriešanu uz Tallinas un Klaipēdas ostām.

“Neste” bija spiesta divkārt maksāt par dzelzceļa pakalpojumiem, tādējādi zaudējot ap Ls 100 000.

NALSA eksperts Oļģerts Mangulis ieteica ledus navigācijas nodrošināšanai izmantot arī valsts robezsardzes kuģi “Valpas”. Satiksmes ministrija uzskatīja, ka šis “saimnieciskas dabas” jautājums nav tās kompetencē, savukārt papildu ledlaužu piesaistīšana palielinātu ostas izdevumus.

Ziema aizgājusi, un daudzi jau skeptiski uztver jautājumus par nedienām ledū ceļā uz Rīgu. Vai tiešām ledus navigācija un ziemas kuģošana ir cīņa ar stihiju?! Šķiet, vairāk pašiem ar sevi, un te jāpiekrīt NALSA prezidentam Jānim Legzdīnam:

“Tā kā ostu sekmīga un kvalitatīva darbība nav tikai kuģu aģentu interese, bet arī valsts, tad valstij vajadzētu šai jomai pievērst lielāku uzmanību un aktīvāk sniegt atbalstu ostu darbības uzlabošanā. Tāpat būtu jābūt pārliecībai, ka tādi jautājumi kā droša navigācija nav tikai “saimniecisks jautājums”, kas nav valsts intereses cienīgs. Tas ir arī valsts prestiža jautājums.” †

G. Šīmanis  
(2003. gada aprīlis)



# Politiskā spriedze nemazinās

*Neskaitāmie grozījumi Ostu likumā tiešām ir politisks jautājums, un grozījumi Rīgas brīvdostas likumā arī ne pie kādas skaidrības nevienu nav veduši, gluži pretēji, vēl vairāk samudžinājuši politisko situāciju, apgrūtinājuši un pat uz laiku apturējuši saimniecisko darbību. Ja ir pamatotas vai, iespējams, nepamatotas aizdomas par finansiāliem vai cita rakstura pārkāpumiem, tam ir domātas tiesībsargājošās institūcijas, kas var kļiedēt vai apstiprināt radušās aizdomas, taču nekādā gadījumā likumdošanas pienākums vai uzdevums nav risināt šos jautājumus. Pasaules praksē nav daudz tādu piemēru, kad valsts nodarbojas ar saimniecisku darbību, jo tā ir pašvaldību un uzņēmēju kompetence. Gan Rīgas ostā, gan citās Latvijas ostās ir izveidots modelis, kas ir veiksmīgs pārejas periodam, un mēs vēl joprojām tādā atrodamies, ka valsts ir iesaistīta kā līdzatbildīga. Tā domā Rīgas pilsētas mērs, Rīgas Brīvdostas valdes priekšsēdētājs **GUNDARS BOJĀRS**.*

**– Ostā ir saimnieciska struktūra, taču tā vien šķiet, ka valdība to vairāk uzskata par politisko ambīciju apliecināšanas ieroci.**

– Mērķis tam, kāpēc ministriju pārstāvji savulaik tika iesaistīti un joprojām darbojas ostu valdēs, bija un arī tagad ir rūpēties par vienotas ostu politikas izveidi Latvijā. Stratēģiski tā bija pareiza rīcība, bet nedrīkst aizmirst, ka atbildība par visu saimniecisko darbību un uzņēmējdarbības attīstību pārvaldāmajā teritorijā ir pašvaldībām, un tieši tām ir jāsaņem izšķirošais vārds jebkuras saimnieciskas struktūras, un tāda ir arī osta, attīstības jautājumos. Protams, vienmēr var vēlēties labāku darbu, un arī Rīgas brīvdostas vadībai noteikti var atrast vājās vietas, bet paturēsim prātā, ka Rīgas osta ir pietiekoši liela teritorija, tāpēc šeit krustojas arī pietiekoši lielas intereses. Varbūt arī mēs esam pieņēmuši lēmumus, par kuriem var diskutēt, bet tajā pašā laikā valsts nekad nav deklarējusi savu pozīciju un norādījusi, kādā virzienā Rīgas brīvdostai vajadzētu iet, kā arī ne valsts institūcijas, ne Ministru kabinets līdz šim vēl nav izstrādājuši Latvijas ostu attīstības politiku un nav arī noteikuši Rīgas ostas vietu kopējā valsts attīstības stratēģijā. Līdz ar to Rīgas brīvdostai kopā ar pašvaldību šīs funkcijas bija jāuzņemas pašai, un domāju, ka tas veiksmīgi arī ir darīts. Esam meklējuši un centušies iedarbināt mehānismu, lai attīstītu dažādus darbības veidus ostā, un pilsētas skatījumā viens no svarīgākajiem un neatliekamākajiem darbiem bija pasažieru satiksmes nodrošināšana, ko arī realizējam, bet tieši par šī lēmuma pieņemšanu esam no valdības saņēmuši vislielākos pārmetumus, pat neņemot vērā, ka, jāteic, gandrīz par vēlu pieņemtais lēmums par Pasažieru ostas apsaimniekošanu nodrošināja regatas "Cutty Sark Tall Ships Races" uzņemšanu. Diemžēl tālāk ar darbiem neesam tikuši, jo ostas valde jau no 2003. gada jūlija nav spējīga strādāt. Zināmā mērā arī šis nobremzētās darbības dēļ pasažieriem, par kuru labsajūtu un komfortu it





kā tik daudz tiek runāts un diskutēts, ir liegtas ērtības, jo investīciju projekti un idejas nevar realizēties.

## – Politisku iemeslu dēļ?

– Tagad jau tas ir nenoliedzams fakts, ka šis ir politisks pasākums, jo no augstām amatpersonām nācies dzirdēt tikai atsevišķas frāzes, bet nekad neesmu dzirdējis konkrētus un argumentētus iebildumus pret ostas darbību.

– **Kad vasarā nāca Jaunā laikā iniciatīva par likumdošanas grozījumiem, un tobrīd tas tika attiecināts vienīgi uz Rīgas ostu, kā labas darbības piemēru minēja Tallinas ostas valsts statusu, nepaskatoties mazliet tālāk – Tallinas osta kā akciju sabiedrība. Taču būtiskākais arguments, kāpēc jāizdara grozījumi likumdošanā, tomēr bija tas, ka valsts pārstāvjiem nav iespējas Rīgas ostas valdē pārstāvēt valsts intereses. Sakiet lūdzu, ko Jūs tādu pasācāt, lai neļautu viņiem produktīvi strādāt?**

– Domāju, ka valsts pārstāvjiem bija iespēja pilnvērtīgi strādāt, bet, protams, ir aktīvāki un mazāk aktīvi valdes locekļi. Es personīgi sistemātiski nodarbojos ar ostas lietām, arī šajā laikā, kad mūsu darbs ir paralizēts, un ceru, ka radusies situācija neilgs bezgalīgi un visus jautājumus varēs turpināt skatīt.

– **Bet cik zinoši ostas lietās vispār bija valsts pārstāvji? Ir gadījies dzirdēt arī dažādus pastāstus par ostas valdes nekompetenci.**

– Ir bijis visādi, bet es gribētu teikt, ka mūsu valdes locekļi tomēr mainījās. Vides ministrijas pārstāvis bija jauns un izrādīja interesi par daudziem jautājumiem. Ļoti aktīvi strādāja Viesturs Koziols – tā kā pats bija nācis no uzņēmēju vidus, viņš varēja dot vērtīgus padomus, jo, pieņemot lēmumus, ir jāprot paskatīties arī no uzņēmēju pozīcijām. Aktīvi strādāja Celmiņa kungs, kurš iesākumā bija visai kritiski noskaņots, bet vēlāk parādīja ļoti konstruktīvu pieeju problēmu risināšanai. Runājot par katru valdes locekli atsevišķi, nedrīkstam aizmirst, ka katrs no viņiem pārstāvēja kādu ministriju, un tas darbībai uzlika zināmus rāmjus. 2003. gada maijā ministrijām, arī tām, kas nav pārstāvētas ostas valdē, iesniedzām Rīgas ostas ilgtermiņa attīstības vīzijas un lūdzām viņu viedokli. Pašlaik visi procesi turpinās pilsētas domē, kur Ostas attīstības plāns tiek saskaņots ar pilsētas attīstības plānu, kas stāsies spēkā no 2006. gada. Diemžēl no valsts ministriju līmenī mēs neesam saņēmuši nekādu vērtējumu, pat atbildi neesam saņēmuši. Kad to darīju zināmu Ministru prezidenta kungam, viņš apgalvoja, ka personiski tieši šim jautājumam pievērsīs īpašu uzmanību, bet līdz šim nekas nav mainījies. Domāju, ka ministrijām pašām jābūt aktīvākām, jāizsaka savs viedoklis un jānodod padoms. Un ne jau vienmēr viedoklim ir jābūt tikai kritiskam, tas varētu būt arī rosinošs. Konkrēti Rīgas dome, izvērtējot pilsētas attīstības stratēģiju un tālākās darbības shēmas, vienmēr rēķinās ar ostas pieaugošajām vajadzībām un šajās shēmās paredz arī Rīgas ostas attīstības tendences, bet, kā redzams, ministrijās tāds darba stils un taktika nav pieņemama. Žēl, jo tas ļoti apgrūtina darbu.





Rīgas pilsētas mērs, Rīgas Brīvostas valdes priekšsēdētājs Gundars Bojārs.

**– Saprotu, ka no valdības un atsevišķu ministru puses ir nevēlēšanas saklaustīt patiesu informāciju. Tad jau varbūt nemaz tik dīvains nav fakts, ka ar ministriem nevar atrast kopīgu valodu?**

– Tieši tā. Un te var minēt naftas terminālu projektus Rīgas ostā. Ja jau Repšes kungs par labu piemēru uzskata Tallinas ostu, tad nekādā gadījumā nevajadzētu aizmirst, ka Tallinas osta savus kravu apjomus kāpināja, tieši pateicoties naftas produktiem. Otrs piemērs ir pasažieru satiksme, kur mums īpašam lepnumam pamata gan nav, neskatoties uz to, ka pēdējais pāris gadus tomēr ir izdevies

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





šo to labu paveikt un sasniegt ievērojamu progresu. Vides ministrijas viedoklis ir salīdzinoši kategorisks – Rīgas ostā naftas produktu pārkraušana un uzglabāšana būtu jāpārtrauc. Visu nevar tik viennozīmīgi noliegt, tāpēc vajadzētu meklēt un arī panākt kompromisu starp uzņēmējiem, kuri ir gatavi šādu biznesu attīstīt un ieguldīt līdzekļus, starp ministrijām, kam jāpārstāv valsts intereses, un “Latvijas dzelzceļu”, kam būs jānodrošina pieaugošie kravu apjomi. Taču visa pamatā vajadzētu būt skaidrai valsts koncepcijai.

## **– Vai tie, kuri atnāks uz ostas valdi, būs ieinteresētāki un profesionālāki? Varbūt tas viss ir tikai teātris?**

– Gribu teikt, ka pēdējais Rīgas ostas valdes sastāvs, pirms darbs tika bloķēts, tiesām bija jau sācis noskaņoties ļoti aktīvam darbam, es pat iepriekšējam valdes sastāvam nevarētu veltīt īpašu kritiku. Problemātiskākajos un strīdīgākajos jautājumos jau tika panākts zināms kompromiss starp valdes locekļiem, bet brīdī, kad bijām tuvu konkrētu lēmumu pieņemšanai, no darba valdē atstādināja valsts pārstāvjus, līdz ar to arī nekādi lēmumi netika pieņemti un vēl tagad darbs nav normalizējies. Kā citādi lai to nosauc, tas ir tīri politisks gājiens.

**– Un šis politiskais gājiens taču nepaliek bez sekām. Piemēram, Ostu padomes sēdē tika izvirzīts jautājums par robežkontroles punktu ierīkošanu ostās, un Rīgas ostu Valsts ieņēmumu dienesta darbinieks minēja kā slikto piemēru, jo šeit celtniecības darbu veikšanai pat nav izsludināts konkurss. Pastāvot izteiktas bažas, ka Rīgas osta nespēs saņemt atļauju sanitārās robežkontroles veikšanai Eiropas Savienības ietvaros. Kādas tam būs sekas?**

– Šai sakarā es vēlētos norobežoties no atbildības, jo tikai pēc vairākkārtējiem lūgumiem izdevās pārliecināt finanšu ministru, lai viņš uz vienu valdes sēdi tikai viena ārkārtīgi svarīga jautājuma izlemšanai deleģētu ministrijas pārstāvi. Protams, tas viss bija saskaņots ar Ministru prezidentu, un viņš situāciju lieliski pārzināja. Ar milzīgu stresu un pēdējā mirklī izdevās atrisināt jautājumu par līdzfinansējumu robežkontroles punktu izveidei, kam tiek dots ES finansējums. Diemžēl visas pārējās darbības ir bloķētas, tāpēc Rīgas brīvosta nevar uzņemties atbildību par nepaveiktā darba apjomu, jo ir bijusi lemt un rīkoties nespējīga. Par radušos situāciju atbildība ir jāuzņemas valdībai un premjerministram, kas šādu situāciju radīja. Par visu kādam, nenoliedzami, būs jāuzņemas arī finansiālā atbildība, jo bezdarbība, nerisināti jautājumi un nepieņemti lēmumi ir noveduši pie smagām finansiālām sekām. Ļoti smagām.

## **– Ko Jūs domājat, runādams par smagām sekām?**

– Ir apstājusies sadarbība Rīgas un Maskavas projekta ietvaros, kas sekmīgi aizsākās pēc Maskavas mēra Jurija Lužkova vizītes Rīgā 2002. gada rudenī. Toreiz vienojāmies, ka tiks parakstīts papildu protokols par sadarbību starp ostām, tika izveidota darba grupa, kas bija gatava strādāt ar jau sagatavotām programmām, bet Lužkova kungs, pareizi uzskatīdams, ka nav skaidrs sadarbības partneris, uz





laiku programmu apturēja, tomēr šai gadījumā ir cerība, ka sadarbība turpināsies. Taču divi ļoti lieli investori, kuri arī šeit neatrada sarunu partneri, Rīgas ostā ar saviem projektiem nekad neatgriezīsies. Viens no tiem ir projekts par graudu termināla celtniecību, kas tagad tiek realizēts Klaipēdā, arī otrs bija ļoti nopietns projekts, bet par to tuvāk runāt nevēlos. Žēl, esam zaudējuši reālus investorus, uz laiku ir apturēta mūsu ostas uzņēmēju biznesa attīstība, savukārt ostas valdei izskatīšanai ir iesniegti septiņdesmit četri (sarunas brīdī decembra vidū – red.) jautājumi, kas pamatā ir biznesa projekti. Mums ir parlamentāra republika, kur likumdevējs ir skaidri paudis savu gribu un devis konkrētus uzdevumus gan Rīgas domei, ko tā ir izpildījusi, gan Ministru kabinetam, ko tas no savas puses pildījis nav.

**– Ja jau pat mūsu tieslietu ministrs ir teicis, ka būs vien “nedaudz jāpārkāpj likums”...**

– Civilizētā valstī tādām tieslietu ministram būtu jāatkāpjas, jo tieslietu ministra vistiesākais uzdevums ir sekot tiesiskumam valstī, ievērojot likumu burts burtā. Saeima ir savu nodomu paudusi nepārprotami, tāpēc nav skaidrs, kā valsts augstāko izpildinstitūciju amatpersonas var nesodīti tā rīkoties.

**– Taču arī pašā Rīgas ostā – gandrīz šķiet, ka jau tradicionāli – nav veidojies produktīvs dialogs starp ostas vadību un ostas uzņēmējiem. Pietrūkst sapratnes, bet ostas uzņēmēji un asociācijas izsaka vēlēšanos būt uzklausiņiem, lai varētu piedalīties jautājumu apspriešanas procesā tiktāl, cik tas skar viņu biznesa intereses.**

– Šeit nevar atbildēt viennozīmīgi, jo tas, ka Rīgas brīvdosta ir tik liels krauvju apjoma pieaugums, zināmā mērā apliecina, ka uzņēmējdarbība ostā attīstās, un pat veiksmīgi. Tai pašā laikā jāatzīst, ka līdz galam nav iedibināta prakse konkrēta jautājuma izskatīšanai pieaicināt ieinteresētos uzņēmējus, un tas tiešām nav vērtējams pozitīvi. No otras puses, jābūt godīgiem un jāpasaka, ka pilnīga atklātība nevalda nekur, jo ir konkurence gan uzņēmēju, gan ostu, gan valstu starpā. Un uzņēmējiem ļoti gribētos iegūt informāciju par to, kas notiek konkurentu biznesā. Tāpēc par dažādiem lēmumiem, konkrētām atlaidēm, īpašām pieejām informācija netiek sniegta nekad. Es pats savulaik esmu strādājis Liepājas SEZ, un bija gadījums, kad ļoti ilgi un nesekmīgi vēlējamies uzzināt, kādas aģentu atlaides vispār ir Kārļshamnas ostā, lai zinātu, kādas atlaides viņi dod prāmim Liepāja – Kārļshamna. Ir jāievēro princips, ka komercnoslēpums netiek izpausts, bet jau tagad, lai uzlabotu informācijas apmaiņu starp ostas vadību un uzņēmējiem, reizi gadā organizējam tikšanos ar ostas biznesa struktūrām, informējam par projektiem un investīcijām ostas infrastruktūrā, kā arī cenšamies apskatīt citus jautājumus. Taču visiem jāapzinās, ka Rīgas brīvdosta ir attīstības procesā, tāpēc nevar lietot ļoti konkrētus atlaizņu tarifus, to piešķiršana mums ir jāsaskaņo ar tukšajiem periodiem, bet īpaši ar to nav jāizraujas, ja stāv rinda ar kruīza kuģiem, kurus nav pat iespējams visus pieņemt.



Nevaram situāciju salīdzināt ar Tallinu vai Marienhamnu, kur, piemēram, ir noteikts, ka kuģiem tiek piešķirtas atlaides, sākot ar trīsdesmito ienākšanas reizi, tādējādi izslēdzot jebkādas domstarpības. Esmu pārliecināts, ka sadarbība ar uzņēmējiem augs un kļūs veiksmīgāka, jo ir jau saprotama viņu vēlēšanās panākt konstruktīvāku dialogu. Ar to gan negribu teikt, ka līdz šim sarunas nav notikušas.

**– Vai arī Jūs ostas uzņēmumus iedalāt labajos un sliktajos, tā teikt, mīļos un nemīļos? Arī par to runā uzņēmēji.**

– No ostas valdes pozīcijām skatoties, nav tādu mīļu vai nemīļu. Kaut gan varētu teikt, ka nemīļu tomēr ir. Ja uzņēmuma apsaimniekojamā teritorija stāv tukša, kravas nenāk un kravu apjomi krītas, tad nekādu ostas vadības labvēlību gaidīt arī nevajadzētu, jo osta tukša stāvēt nedrīkst. Bija uzņēmumi Daugavgrīvā, kas nestrādāja produktīvi, un par to turpmāko likteni vajadzēja nopietni lemt. Tāpēc arī mēs regulāri katrā valdes sēdē izskatām kravu apgrozījumus saistībā ar konkrētiem uzņēmumiem, konkrētām piestātnēm un konkrētiem kravu veidiem, jo to taču visi zina, ka ostas budžets veidojas no piestātņu nomas un kuģu nodevas maksājumiem. Pārvaldes viedokli par mīļiem un nemīļiem es komentēt nevaru, jo esmu dzirdējis tikai baumas bez konkrētiem pierādījumiem.

**– Vai, veidojot jauno Attīstības projektu, esat prognozējuši, kas tad būs tie kravu veidi, kas dominēs Rīgas ostā, un kur ostā būs tās vietas, kas attīstīsies visdinamiskāk?**

– Ir analizēti ļoti daudzi aspekti – pašreizējais kravu apjoms un kravu struktūra, Eiropas Komisijas dati par dažādu kravu grupu pieaugumu, kravu transportēšanas virzieni un intermodālie transporta koridori. Visa iegūtā informācija ir izvērtēta un apvienota vienā kopīgā projektā, taču to nevar uzskatīt par detalizētu attīstības projektu, bet tikai par ostas attīstības virzienu. Taču atkal nedrīkstam aizmirst, ka Rīga ir stratēģiska vieta un šeit krustojas visdažādākās intereses. Pilsētai attiecībā uz ostu ir savas intereses, Vides ministrijai savas, īpaši saistībā ar kāda dabas objekta aizsardzību, arī Kultūras ministrija paudusi savu viedokli un definējusi savas intereses. Diemžēl visbiežāk viedoklis ir noraidošs un nostāja ir “nepieļaut”, bet nevajadzētu “pret” nostāju ieņemt kā pozu, jo destruktīva pieeja iznīcina, tāpēc jāprot meklēt kompromisu.

**– Taču Kultūras ministrijas “pret” šobrīd ir tāds kā formāls šķērslis, piemēram, “Baltic Oil Terminal” celtniecībai. Bet varbūt šis viedoklis ir tikai veids, kā projektu nobremzēt?**

– Patiesību sakot, es jau no paša sākumu iekšēji neticēju šim projektam, jo uzņēmēji vispirms to mēģināja risināt no savu interešu skatu punkta, neņemot vērā, piemēram, reālās dzelzceļa infrastruktūras iespējas un iedzīvotāju intereses. Jā, arī Tallinā naftas termināli atrodas pavisam blakus dzīvojamām mājām, bet atšķirībā no Rīgas ostas eventualityiem investoriem Tallinas ostas investori





naftas termināla projektu sāka no otras puses. Vispirms aplaimoja iedzīvotājus, uzlabojot viņu sadzīves apstākļus – veicot skaņas izolāciju dzīvojamām mājām, nomainot logus. Tā tika noņemta spriedze un neticība, ka no projekta realizācijas kaut ko labu iegūs arī cilvēks. Bolderājas gadījumā spriedze radās jau pašā sākumā, jo cilvēkam neko nenozīmē, ja kāds pasaka, ka projektā ieguldīs simt miljonus, cilvēks vēlas zināt, ko konkrēti iegūs viņš, ko iegūs pensionārs, kas dzīvos blakus šādam terminālam. Pēc jaunā zonējuma tieši Kundziņsala ir tā vieta, kur varētu attīstīt gan naftas, gan konteineru terminālu celtniecību, jo tā ir zināmā mērā izolēta teritorija, kur diemžēl savulaik ir būvētas arī dzīvojamās mājas.

#### – Tātad arī šajā gadījumā bez spriedzes neiztikt...

– Tā kā attīstības vīzija ir skatīta trīsdesmit četrdesmit gadu griezumā, situācija pēc gadiem būs citāda, nekā tā ir šodien. Pilsēta aug un mainās. Kur senāk ir bijuši rūpnieciskie rajoni, tagad ir tirdzniecības centri, kur tagad ir dzīvojamie rajoni, varbūt nākotnē būs tikai ostas rajoni. Visu vajag skatīt un uztvert nepārtuktā kustībā un attīstībā. Bet šī vīzija jau nekādā gadījumā nav dogma, tā ir saskaņojama gan laikā, gan telpā.

#### – 2003. gadā ostas uzrāviens ir bijis uz akmeņogļu kravu strauju pieaugumu.

**Taču viens no Tallinas ostas pārstāvjiem teica apmēram tā: "Lai jau Rīga papriecājas šogad, vēl nākošo gadu, bet ar to arī viss būs cauri! Tallinai ir moderns, konkurētspējīgs Eiropas līmeņa ogļu termināls, tā ka Rīga ar savu piedāvāto servisu mums nevarēs stāvēt klāt."**

– Tikai Tallinas termināls atrodas tālāk no akmeņogļu ieguves rajoniem. Ja beidzot dzelzceļa tarifu politika Krievijā un arī Eiropas Savienības ietvaros izlīdzināsies, tad katrā ziņā Tallina būs konkurēt nespējīga. Bet tieši tāpēc arī ostas attīstību nevar balstīt tikai uz viena veida kravas vai kravu grupas, tai jābūt pietiekoši sabalansētai, lai tirgus svārstības sāpīgi netrāpa vājākajā vietā. Pētījumi rāda, ka kravu grupas augšupejas un lejupslīdes amplitūda ir aptuveni četri gadi. Tā kā Irākas kara dēļ visai pasaulei ir nepieciešama nafta, pasaules naftas tirgus ir aktivizējies. Un ja jau par naftu ierunājāmieš, tad varu vien piebilst, ka dzelzceļa vagoni uz Ventspili un arī uz Tallinu diemžēl iet caur Rīgu, un Rīgas iedzīvotāji bieži vien to nemaz nezina, stāvēdami sastrēgumos pie dzelzceļa pārbrauktuvēm. Bet te atkal jāmeklē izdevīguma racionālais grauds, jo, manuprāt, pareizāk ir iegūt pievienotās vērtības nodokli, transportējot kravas tranzītā, nekā, lai arī cik brāļi igauņi mums ir mīļi, atdot šīs kravas viņiem.

#### – Kur pašlaik redzat Rīgas ostas vājos punktus?

– Ir viena lieta, kas Rīgas ostā notiek visai pasīvi, neskatoties uz to, ka Rīgas brīvostas līkums šādu darbību visā pilnībā pieļauj, un tā ir pievienotās vērtības radīšana. Ir tīrsarpus tūkstoši hektāru brīvas teritorijas, ko vajadzētu apsaimniekot, būvējot tehniskos parkus, distribūcijas centrus, noliktavas un tamlīdzīgi. Šeit nav notikusi vienota un konceptuāla plānošana no ostas puses.





– Godīgi sakot, jau vairākus gadus, runājot ar ostas amatpersonām un uzdotot jautājumu par ostas attīstību, ir nācies dzirdēt gandrīz vienas un tās pašas atbildes, proti, ka osta jau visumā attīstās dinamiski, taču pievienoto vērtību vajadzētu radīt. Kā Jūs domājat, kad varēs dzirdēt aptuveni šādu atbildi: Rīgas osta ir uzbūvētas noliktavas, tiek fasēts, šķirots, pakots?

– Vispirms ir nepieciešama dokumentu pakete, kuru var nolikt uz galda tiem investoriem, kas interesējas par šādu projektu realizāciju. Bet Rīgas brīvdostas gadījumā tās būtu ievērojamas naudas summas, kas jātērē stratēģiskajai plānošanai. Pašlaik notiek pilsētas attīstības plāna izstrāde, ko esam iecerējuši pieņemt līdz 2004. gada beigām, un tajā būs iekļauta arī Rīgas ostas attīstības stratēģija. Balstoties uz šo plānu, jau varēsim veikt detaļplānojumu brīvajām ostas teritorijām.

– Kādu darba uzdevumu kā valdes priekšsēdētājs Jūs dotu ostas pārvaldniekam un ostas uzņēmējiem 2004. gadā?

– Sadarboties. Noteikti sadarboties! Pats tranzīta jautājumos esmu salīdzinoši kompetents, tāpēc varu droši teikt, ka viss jāskata kompleksi, sākot no preces ražotāja līdz preces saņēmējam, un prece iziet caur milzumu daudzām apstrādes operācijām, ko veic gan privāti uzņēmēji, gan valsts institūcijas, un osta ir viens no būtiskiem posmiem kravas ceļā pie patērētāja, tāpēc šie pakalpojumi jāpadara maksimāli pievilcīgi. Taču ostai ir jāaizsargājas arī pret negodīgiem uzņēmējiem, kuri vēlas iegūt ostas teritoriju, lai vēlāk izdevīgi varētu pārdot savu līgumu un viegli nopelnīt naudu. Visi vēl lieliski atceras tos pārmējumus, kas tika veidoti SIA "Rīgas pasažieru termināls", kura saņēma apsaimniekošanā ostas teritoriju un tur reāli ieguldīja līdzekļus. Kā jau teicu, labākais apliecinājums tam bija regate Rīgā. Sakarā ar valdības lēmumiem pašlaik tālākā darbība ir apstājusies, taču dome ir pieņēmusi lēmumu par detaļplānojumu sākšanu šai teritorijā. Noris ļoti normāls attīstības process, kad bez finanšu ieguldīšanas no valsts, pašvaldības vai ostas pārvaldes kabatas tiek izbūvēta infrastruktūra. Tāpēc visvairāk gribētos, lai mēs kopā ar ostas biznesa pārstāvjiem varētu darīt savu darbu un būt droši, ka šajā valstī tiks pieņemti likumīgi un saprātīgi lēmumi. ✦

A. Freiberga



# “Baltic Oil Terminal” – vainīga politika vai projekts?

*2003. gada pavasarī vairāk nekā jebkad agrāk aktivizējusies Rīgas ostas problēmu iztirzāšana visdažādāko jautājumu sakarā un problēmu šķēsgriezumā. Skaidru atbildi uz jautājumu, kāpēc viss, kas it kā tiek darīts cēlu mērķu vārdā, beigu beigās tomēr pagriežas pret Rīgas ostas attīstību un tās izaugsmi, neviens līdz pat šai dienai pateikt nevar. Pajautājiet jebkuram rīdziniekam, un viņš ar lepnumu teiks – jā, Rīga ir ostas pilsēta. Taču daudziem diezin kāpēc negribas atzīt, ka osta nav tikai mūsu lepnums, bet arī mūsu barotāja, ko apliecina arī Rīgas pilsētas attīstības mērķprogrammā 2002.– 2005. gadam sadaļā par Rīgas brīvostas attīstības mērķiem un uzdevumiem ierakstītais, ka Rīgas brīvostas galvenais mērķis ir kļūt par konkurētspējīgu un dominējošu ostu Baltijas jūras reģionā kravu tranzīta plūsmā no Austrumiem uz Rietumiem, bet pie prioritātēm tiek atzīmēta investīciju piesaiste jaunu terminālu attīstībai. To diktē veselais saprāts un lielas brīvās teritorijas.*

Mangaļsala. Kundziņsala, Bolderāja – lūk, Rīgas ostas karstie punkti, kur pamatīgu uguni sakūruši “zaļie”, jo vieglāk par vieglu visu darīt tīras vides, cilvēku, bērnu un nākotnes vārdā. Protams, tas ir pareizi, daba un cilvēks jāsaudzē, taču par lieku nebūtu arī reālās situācijas apzināšanās un veselais saprāts.

Paģātnes slogs nomāc šodienas projektus, jo visi vēl lieliski atceras, kā senāk būvēja, kādi bija vai, pareizāk sakot, nebija drošības standarti, cik lielu kaitējumu minerālmēsli, nafta un notekūdeņi nodarīja videi.

Tagad viegli ir sacelt kājās cilvēkus, ja viņiem saka – neļausim sevi muļķot, tie, kam ir nauda, tiem ir arī vara, bet mēs, parastie mirstīgie, viņiem neesam vajadzīgi! Viņi grib mūs noindēt, viņi grib mūs iznīcināt! Un balsis kļūst arvien skaļākas, cits viedoklis netiek uzklauts, kur nu vēl pieņemts.

## “Zaļie” baidās par dabu

Vides Aizsardzības kluba (VAK) virsaitis Arvīds Ulme apgalvo, ka VAK ir sagatavojis “veselu pakū” ar dokumentiem, kas pierāda BOT nelabvēlīgo ietekmi uz dabu. Bet īsumā pret jaunu naftas terminālu ir četri argumenti. Pirmkārt, naftas cisternas, kas lielā vaivārumā rīpos caur Rīgu, dažviet pat 10 metru attālumā no dzīvojamajām mājām, rada zināmu satraukumu. Avārijas gadījumā sekas var būt šausmīgas.

Otrkārt, šāda termināla atstātais iespaids uz Rīgas jūras līci. Tas ir ļoti “jutīgs”, līcis lēni attīrās no piesārņojuma, un naftas noplūdes gadījumā varētu smagi ciest ūdenī mītošie dzīvnieki un jūras augi. “Mums tepat priekšā ir Būtiņģes





termināla piemērs, ar to jau problēmu pietiek,” norāda Ulme.

Kā trešo argumentu A. Ulme min draudus Bolderājas un Daugavgrīvas attīstībai. Šajā vietā ir iecere izveidot Zilā karoga pludmalī. Ne visiem ir iespēja vasarā braukt atpūsties uz Jūrmalu, tādēļ par Rīgas “zaļās atpūtas” centru varētu izveidot Bolderāju, tās pludmalī. Termināls šos lieliskos plānus apdraudētu. “Tāpat domāju, ka naftas termināls Rīgā nav izdevīgs arī no ekonomiskā viedokļa. Rīgas jūras līcis ziemā aizsalst, tāpēc daudz izdevīgāk būtu naftas pārkraušanas uzņēmumu būvēt pie lielās jūras – Ventspilī vai Liepājā,” tā Arvīds Ulme.

Arī Rīgas domes Vides departamenta direktors un VAK viceprezidents Askolds Kļaviņš uzskata, ka jebkuru rūpniecības uzņēmumu jaudas palielināšana (jaunu terminālu celtniecība) palielina tehnisko avāriju risku. “Plānotais termināls var negatīvi ietekmēt Rīgas satiksmi un drošību, jo, lai nodrošinātu iecerētā naftas produktu daudzuma pārkraušanu, dienā uz terminālu būtu jānogādā astoņi vilcieni sastāvi ar 50 vagoniem katrā,” uzsver Kļaviņš.

## Komētforts – kāds tas īsti ir?

*Uzziņai: Fortkomētas dambis. Būvēts 1782– 89 gadā Daugavas grīvā. Tas savienoja Komētas fortu (uzbūvēts uz sēkļa, kas radās 16. gs. pēc Daugavas jaunās ietekas izveidošanās) ar Daugavas kreiso krastu un bija domāts upes vecās grīvas aizšķērsošanai, lai iztaisnotu un padziļinātu kuģu ceļu. Tas ir 1653 m garš un ir kļuvis par pamatu Rietumu molam. Uz tā atrodas Daugavgrīvas bāka.*

Labi iecerēta, bet pilnīgi bezjēdzīga iznāca “Baltic Oil Terminal” projekta apspriešana Rīgas Brīvostas pārvaldē. Bolderājas grupas aktiviste un vēl daži Bolderājas iedzīvotāji satraukti preses klātbūtnē stāstīja, kas viņiem, bolderājiešiem, un visiem rīdziniekiem kā tādiem tiek atņemts – Komētforts ar visām tā vēsturiskajām bagātībām, dabas parks ar visu tā vienreizību, par kuru tie ar vislielāko gādību gadu gadiem rūpējušies un, protams, pludmale, tātad darbaļaužu atpūtas iespējas. Taču vēstures pieminekļi, par kuru tik kaismīgi runā Bolderājas iedzīvotāji, ko tik dedzīgi aizstāv Kultūras ministrija, izrādās, kopš neatminamiem laikiem ir bijusi slēgta teritorija, un tāda tā ir vēl šobrīd. Arī pludmale, par kuras atņemšanu tik sarūgtināti ir cilvēki, patiesībā viņiem patlaban ir nepieejama. Tāpēc gribot negribot uzmācas zināmas šaubas, vai lietas, par kurām runā cilvēki, viņiem ir pazīstamas un vai viņi vispār zina, par ko runā.

Satiksmes ministrs Roberts Zīle, piemēram, par “Baltic Oil Terminal” celtniecības projektu Bolderājā izsakās visai izvairīgi un nenoteikti.

R. Zīle: – Ņemot vērā ostu nozīmību Latvijas transporta sistēmā, tranzītkravu īpatsvaru ostu kravu apgrozījumā, Satiksmes ministrija viennozīmīgi atbalsta visu Latvijas ostu, tai skaitā arī Rīgas brīvostas, attīstību.

Saistībā ar “Baltic Oil Terminal” izstrādāto projektu Bolderājā gribētu uzsvert, ka ir notikušas daudzas diskusijas, savu nostāju šajā jautājumā ir izteikuši gan Rī-





gas brīvostas, gan dažādu ministriju pārstāvji, gan iedzīvotāji. Satiksmes ministrija nevar paust viennozīmīgu viedokli par šī termināla būvniecības uzsākšanu, jo jautājums jārisina kopīgi visām iesaistītajām pusēm.

Es nevēlētos šo jautājumu vērtēt no kultūrvēsturiskā viedokļa – tas ir citu institūciju uzdevums, taču es kā satiksmes ministrs uzskatu, ka līcis nav tā labākā vieta, ko pielāgot naftas pārvadājumiem, un domāju, ka katrai ostai vajadzētu specializēties tieši tiem pārvadājumu veidiem, kas tai ir vispiemērotākie, un Rīgas ostā tie ir konteineru pārvadājumi. Savukārt naftas pārkraušanai piemērotāka ir Ventspils osta, kuras jaudas vēl ne tuvu netiek pilnībā izmantotas. Vērtējot ostu attīstību kopumā, noteikti jāņem vērā arī dzelzceļa un jo īpaši dzelzceļa infrastruktūras attīstība ostās.

Tomēr jāatzīmē, ka Rīgas ostā joprojām ir daudz brīvas teritorijas attīstībai, un pašlaik jau darbojas vairāki termināli, kas nodarbojas ar naftas produktu pārkraušanu un uzglabāšanu, notiek vairāku jaunu terminālu būvniecība.

Tā kā projekta realizāciju izdevās apurēt, pateicoties Kultūras ministrijas pieņemtajiem lēmumiem, kultūras ministre **INGŪNA RĪBENA** komentē dažus jautājumus.

– Esmu interesējusies un pētījusi, kas ar šo kultūras un vēstures mantojumu tika darīts līdz 2001. gadam. Un ar lielu nožēlu nācās konstatēt, ka tagad par tik ļoti vērtīgu kļuvušais piemineklis vēl vakar praktiski nevienu neinteresēja. Arī daudzi aptaujātie vēsturnieki atzina, ka par kultūras un vēstures pieminekli patiešām uzskatāms Daugavgrīvas cietskņis, kura uzturēšanai valsts nevar atvēlēt nepieciešamos līdzekļus. Savukārt fortifikācijas nostiprinājumiem nekādas īpašas vērtības nav, tāpēc ļoti apšaubāmi, ka atradīsies nepieciešamie līdzekļi to restaurācijai vai vismaz konservācijai. Taču jautājums par Komēfortu kā kultūras pieminekli tika aktualizēts tieši tad, kad “Baltic Oil Terminal” pieteica naftas termināla celtniecības projektu Rīgas brīvostā. Vai Jums tas nešķiet tendenciozi?

– Nevarētu pievienoties viedoklim, ka Komēforts un ar to saistītās hidro tehniskās būves speciālistu aprindās nebūtu zināmas pirms 2001. gada. Informācija par tiem, piemēram, t. s. Fortkomētas dambi, publicēta jau padomju lai-



Kultūras ministre Ingūna Rībena.

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



kā iznākušajā enciklopēdijā "Rīga". Objektu pasludināšana par kultūras pieminekļiem agrāk nebija aktuāla sakarā ar to, ka tie lielākoties atrodas teritorijās, kuras 1995. gadā apstiprinātajā Rīgas pilsētas attīstības plānā ir noteiktas kā dabas pamatne, tātad tos nekas neapdraudēja. Lielāko problēmu rada tas, ka Rīgas osta attīstās bez noteiktā kārtībā izstrādāta un plaši apspriesta Rīgas brīvostas attīstības plāna, kurā tiktu respektētas arī kultūras un dabas saglabāšanas intereses.

Līdzīgi kā visās pasaules valstīs, arī Latvijā kultūras mantojumā nekad nebūs situācija, ka visas kultūrvēsturiskās vērtības būs apzinātas un izpētītas; aizsargājamā kultūras mantojuma saraksti papildināsies vienmēr. Valsts ierobežotie finansālie resursi liedz iespēju izvērst plašu pētniecības darbu un vienlaikus tikpat aktīvi nodarboties ar visiem potenciālajiem objektiem, tāpēc inspekcijas darbība tiek vēsta galvenokārt uz visapdraudētākajiem objektiem. Līdz ar to jautājums par Komētforta dambja un krasta nocietinājumu saglabāšanu aktualizējās tikai pēc tam, kad to saglabāšanai radās reāli draudi. Tendenciozi drīzāk šķiet Rīgas brīvostas skaidrojumi par to, ka viņi nav zinājuši par šī kultūrvēsturiskā objekta esamību, jo pēc informācijas, kas ir manā rīcībā, jau 2000. gada 1. februāra vēstulē Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija aicināja izvērtēt kultūrvēsturiskos objektus Rīgas brīvostas teritorijā.

**– Dambis saka – jāsaglabā ainava tāda, kāda tā ir tagad. Bet tagad, maigi izsakoties, ainava ir nepievilcīga. Vai Kultūras ministrija zina, ko tā darīs ar jauniegūto mantu un kā to uzturēs? Vai arī tas, ka "Baltic Oil Terminal" apņemas ieguldīt Komētforta atjaunošanā un uzturēšanā 150 tūkstošus latu, nevar būt par pamatu kādam kompromisam?**

– Kultūrvēsturiskā ainava ir būtiska vides sastāvdaļa, kas bieži vien ietver sevī arī konkrētus kultūras pieminekļus. Mērķis nebūt nav saglabāt nesakoptu vidi, bet gan tieši otrādi. Formulējums *manta* nav visai korekts, jo kultūras pieminekļi ir nacionālā bagātība, nevis vienas ministrijas īpašums. Protams, pieminekļu saglabāšana nav pašmērķis un tā būtībā jau tādā vai citādā veidā ir kompromiss, tāpēc nav nekādu šaubu, ka arī Komētforta gadījumā tiks meklēts saprātīgs kompromiss, kas nodrošinātu pieminekļu saglabāšanu, sakopšanu un atbilstošu izmantošanu, vienlaikus ņemot vērā arī ostas attīstības intereses.

**– Jūs esat teikusi, ka firmai "Baltic Oil Terminal" nav laba reputācija. Sakiet, vai kultūras pieminekļa statusa piešķiršana vai nepiešķiršana ir atkarīga no kādas firmas reputācijas? Ja nu "Baltic Oil Terminal" būtu laba slava, kā tad Jūs rīkotos ar Komētfortu?**

Attiecībā par firmas reputāciju informējam, ka pieminekļu statusa piešķiršanai nav nekāda sakara ar "Baltic Oil Terminal" vai jebkuru citu firmu. Tomēr, slēdzot līgumu par pieminekļa izmantošanu saimnieciskos nolūkos, ir jābūt pārliecībai, ka tā izmantotājs vai īpašnieks rīkosies ar šo objektu godprātīgi, atbilstoši LR likumdošanai.





Viss jau tā kā būtu pareizi, izbrīna vien tas, ka kultūras ministre tik ļoti ir pārliecināta, ka šī firma nebūs godprātīga un nespēs ievērot LR likumdošanu, bet teikumā "...slēdzot līgumu par pieminekļa izmantošanu saimnieciskos nolūkos" uzsvāru vajadzētu likt uz vārdiem "slēdzot līgumu". Tieši līgumā arī stingri būtu iekļaujams pilnīgi viss, neko neatstājot likteņa varā.

Bet pagaidām tieši likteņa varā ir pamests gan kultūras piemineklis, ko visu 2003. gadu netraucēti ir turpinājis graužt visuspēcīgais laika zobs, gan termināla celtniecības jautājums, kura risināšanā 2003. gadā arī notikušas būtiskas izmaiņas. Pēc tam, kad kompetentās valsts institūcijas steidzamības kārtā izlēma jautājumu par Daugavas grīvas krastu fortifikācijas būvju kompleksu un Komētforta dambja iekļaušanu valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā, pieminekļa jautājums visiem ir kļuvis vienaldzīgs. Nevienam nerūpējas par pieminekļa saglabāšanu un pat elementāru tā uzkopšanu, tas ir atstāts novārtā un neizskatās pēc kultūras un vēstures pieminekļa, bet gan pēc nesakohta Rīgas nostūra. Savukārt institūcijas, kurām ir jāatrisina iepriekšminētie jautājumi par pieminekļa robežu noteikšanu un detālplānojuma izstrādi, to vēl arvien nav izdarījušas. Kā saka "Baltic Oil Terminal" direktors **NIKOLAJS TELEPŅA**, projekts tiek bremsēts, un tam tagad atrasts formāls iegansts – Komētforta kā vēstures pieminekļa iekļaušana aizsargājamo objektu sarakstā un novērtējuma uz vidi nepieciešamība. Termināla teritorijā ir divas vēstures liecības – pats Komētforts un aizsargdambis, kam paredzēta 100 m aizsargjosla.

N. Telepņa: – Mēs bijām paredzējuši, ka jau 2002. gada beigās nokārtosim visas nepieciešamās juridiskās formalitātes un sāksim gatavoties pirmās kārtas celtniecībai, lai 2003. gada sākumā terminālā būvdarbi jau būtu nulles ciklā. Diemžēl 2003. gada beigās neesam tikuši tālāk par vēlēšanos attīstīt pamatotu, ostai un pilsētai izdevīgu projektu.

"Baltic Oil Terminal" jau ilgu laiku strādā pie projekta par naftas produktu pārkraušanas termināla būvniecību Daugavgrīvā, kura sākotnējā koncepcija paredzēja pārkraušanas apjomus līdz 10 milj. tonnu gadā.

Sadarbībā ar Rīgas brīvdostas valdi un pārvaldi tika noslēgts zemes nomas līgums, no Privatizācijas aģentūras un SIA "Bolderājas kuģu remontu rūpnīca" nopirkta ēkas, kas atrodas uz zemes gabala Daugavgrīvā, kā arī tika uzsākti projektēšanas darbi.



"Baltic Oil Terminal" direktors  
Nikolajs Telepņa.







Šī te ir aizsargdambja siena, kam piešķirts vēstures pieminekļa statuss. Dambis jau sen savu nozīmi ir zaudējis un patiesībā kļuvis par traucēkli ostas tālākai attīstībai. Aizsargdambja siena traucē ostas padziļināšanu. Pašreiz te var ienākt 7 līdz 10 tūkst. tonnu kuģi, bet, veicot nepieciešamos padziļināšanas darbus, šeit varētu apstrādāt 50 līdz 70 tūkst. tonnu kuģus, kas visiem būtu izdevīgi. Tā kā šī siena traucē, mēs piedāvājam izgriezt vienu sienas fragmentu un pārcelt to uz Komētforta pusi, veidojot vēstures pieminekļa ansambli.

Otra aizsargdambja siena paliek neskarta, jo komunikācijas, kas atradīsies uz zemes, neko jaunu šai sienai nenodarīs.



Šie pussagruvušie pagrabi ir daļa no pieminekļa – tas, ko Kultūras ministrija vēlas saglabāt, restaurēt un sakopt tā, lai šurp varētu vest tūristus. Neesam pārliecināti, ka valstij būs tādi līdzekļi, lai kaut daļēji to realizētu. Mēs savukārt uzskatām, ka tas nebūtu lietderīgi, jo prasītu milzīgus līdzekļus, un piedāvājam saglabāt un savest kārtībā to pieminekļa daļu, kura ir vislabāk saglabājusies, bet šo saglabāt nevajadzētu. Pēc projekta šajā teritorijā ir paredzēts izvietot rezervuāru parku.



Savukārt šī ir pieminekļa daļa, ko esam apņēmušies saglabāt, restaurēt un uzturēt. Te varētu pārcelt arī aizsargdambja fragmentu. Visa šī teritorija tagad ir slēgta robežzona, tāpēc cilvēkiem te ceļš ir ciet. Sākotnēji esam piedāvājuši šī vēstures pieminekļa sakārtošanā ieguldīt 150 tūkstošus latu, kas, realizējot termināla projektu, varētu proporcionāli pieaugt. Mēs būtu gatavi slēgt līgumu arī par ikgadējiem maksājumiem un no peļņas zināmu procentu novirzīt vēstures pieminekļa uzturēšanai un cilvēku dzīves apstākļu uzlabošanai. Visus jautājumus taču var atrisināt civilizēti – slēdzot līgumus un nodrošinoties pret negodīgiem sadarbības partneriem. Domāju, ka negodīgs bizness ir pagātne, jo Latvija taču iet uz Eiropas Savienību. Mēs to apzināties, tāpēc mūsu centieni vēl jo vairāk apliecina, ka vēlamies strādāt atklāti, esam gatavi ievērot visstingrākās prasības, darīt visu, lai nodrošinātos pret ekoloģiskām nelaimēm.



LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



Pludmale patlaban atrodas slēgtajā zonā. Mēs vēlamies labiekārtot šo teritoriju un padarīt pieejamu cilvēkiem. Ir tāda sajūta, ka visus mūsu priekšlikumus gan uzklausa, taču diez vai ņēma vērā. Varētu domāt, ka katru dienu kāds izsaka šādus priekšlikumus un ir gatavs ieguldīt naudu ne tikai biznesā, tas ir, termināla celtniecībā, bet arī mikrorajona sakārtošanā un vēstures pieminekļu uzturēšanā.



Protams, kad dzīvojamiem namiem garām ies vilciena sastāvi, tas pasliktinās tur dzīvojošo cilvēku sadzīves apstākļus. Patiesībā tieši tas ir jautājums, par ko vajadzētu visvairāk domāt. Termināla celtnieki no savas puses ir apņēmušies investēt mikrorajona sakārtošanā 1 miljonu USD. Taču tas nav vienīgi termināla celtnieku jautājums. Ostai ir jāattīstās, un viens no perspektīvajiem virzieniem ir un paliks Bolderāja, jo kravas operācijas paredzēts virzīt prom no pilsētas centra. Vai tas būs šis naftas termināla projekts, vai kāds cits, tas lietas būtību nemaina. Dzelzceļš būs tā artērija, kas savienos kravas nosūtītāju vai saņēmēju ar ostas terminālu. Tāpēc tas ir arī pilsētas attīstības plāns, kas jau laikus liek domāt par cilvēkiem. Kā padarīt viņu dzīves apstākļus ne tikai ciešamus, bet labus. Un arī cilvēkiem tagad vairs nevajadzētu būt tik naiviem, lai domātu, ka viņu protesti ir tie, kas aizšķērsos ceļu attīstībai. Nevajag nostāties pret, bet gan par – par savu dzīves apstākļu uzlabošanu. Un pilnīgi vienalga, vai pilsētas tēvi būvē jaunas dzīvojamās mājas tālāk no ostas, vai piešķir naudas kompensāciju, lai cilvēks pats risinātu savas sadzīves problēmas.





Saskaņā ar LR spēkā esošo likumdošanu jau 2002. gadā tika veikts ietekmes uz vidi novērtējums saistībā ar iecerēto naftas produktu termināla būvniecību, kā rezultātā LR Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojs 2002.gada 6.decembrī sniedza savu noslēguma ziņojumu, kurā atzīts par iespējamu Daugavgrīvā būvēt naftas produktu terminālu, kura pārkraušanas apjoms nepārsniedz 2,5 milj. tonnu gadā.

“Baltic Oil Terminal” pārstrādāja sākotnējo koncepciju un projekta dokumentāciju, lai ievērotu visas izvirzītās prasības. Bet atkal projekts tika apturēts ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas vadītāja J. Dambja izdoto rīkojumu Nr.18 par fortifikācijas būvju palieku pārņemšanu valsts aizsardzībā un pasludināšanu par jaunatklātu kultūras pieminekli, neskatoties uz to, ka no 2001.gada 15.oktobra tas viss jau atradās “Baltic Oil Terminal” īpašumā.

LR kultūras ministre I. Rībena 2003. gada 25.februārī izdeva rīkojumu Nr.29, kas iekļauj Daugavas grīvas krastu fortifikācijas būvju kompleksu un Komēforta dambi valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā, tā apturot naftas termināla celtniecības projekta jebkādu tālāku virzību. Nevienu pēc būtības neinteresēja neviens “Baltic Oil Terminal” arguments. Ne tas, ka uzņēmums visas savas darbības bija veicis saskaņā ar spēkā esošo likumdošanu un ievērojot katru jaunizvirzīto prasību, ne arī tas, ka, veicot šīs likumīgās darbības, projektā jau bija ieguldīti aptuveni 3 miljoni ASV dolāru.

Tad “Baltic Oil Terminal” iesniedza savus priekšlikumus, lai panāktu kompromisu: kā iecerēto projektu realizēt, saglabājot kultūras pieminekli. Jau 2003.gada 21.februārī šie priekšlikumi tika nosūtīti LR Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijai, bet atkal nākas pārliecināties, ka tas nevienu pēc būtības neinteresē, jo mūsu piedāvātie risinājumi nav ņemti vērā.

**– Vai, Jūsprāt, Komēforts ir patiesais cēlonis projekta bremsēšanai vai tikai iegansts, lai to nepieļautu?**

– Domāju, ne tikai mēs, bet daudzi to zina un atklāti runā, un to apstiprina pat augstākie varas pārstāvji, ka tas, kas šobrīd notiek, ir konkurentu saņirkotās aktivitātes, Ventspils nevēlas mūs redzēt kā savus konkurentus. Bet tie Bolderājas aktivisti, kas uzstājas pret termināla celtniecību, patiesībā nenojauš, ka viņi ir tikai instruments kādu citu cilvēku rokās, kuri šobrīd ar viņiem lieliski manipulē. Viņi to neapzinās un turpina protestēt. Man bieži jautā, ko zaudētu cilvēki, ja uzbūvētu terminālu. Bet kāpēc neviens nevēlas zināt, ko cilvēki zaudē tagad, kad netiek būvēts termināls? Es pavisam droši varu teikt, ka cilvēki patiesībā zaudē ļoti daudz, jo sakarā ar projekta apstāšanos mēs mikrorajona labiekārtošanā – skolā, sporta laukumā, ceļu infrastruktūrā, pludmalē – neieguldām to naudu, ko bijām solījuši un paredzējuši ieguldīt. Tā kā termināla celtniecība nenotiek, cilvēkiem nav arī jaunu darba vietu. Vārdu sakot, mēs šajā projektā esam zaudējuši aptuveni 3 miljonus dolāru, bet neviens no tā pagaidām nav ieguvis nekādu labumu, ja nu vienīgi tie, kam bija izdevīgi projektu nobremzēt. †



## Vai Eiropas nauda atnāks līdz jums?

Valsts amatpersonas, ierēdņi, apvienības un asociācijas, pašvaldības, lielle, vidējie un mazie uzņēmēji, kuģu īpašnieki un zvejnieki, un vēl daudzi nepieminētie arvien intensīvāk un aktīvāk runā par Eiropas naudu. Spriež, izsaka aizdomas un bažas, ticību un cerību. Vieni domā, ka šī nauda viņiem palīdzēs sākt biznesu, otri cer, ka, pateicoties Eiropas naudai, jau esošais bizness uzņems apgriezienus, savukārt trešie Eiropas naudu gaida kā atpestīšanu no parādu verdzības. Paši skeptiskākie domā, ka nav vērts pūlēties, jo viss dalāmais jau ir sadalīts un piešķiramais piešķirts, bet pa vidu parādās arī kāds "konsultants", kas neinformētākajiem un, atvainojiet, arī naivākajiem uzņēmējiem par salīdzinoši pieņemamu cenu apņemas nokārtot pieeju strukturālo fondu naudai – bez liekas birokrātijas, bez biznesa plāniem, bez apgrūtinošās grāmatvedības un bezgalīgajām atskaitēm. Nu gluži kā reklāmās lētticīgajiem – par mazu naudu dos lielu baudu. Bet kā tad būs patiesībā? To kopīgi mēģināsim noskaidrot, atbildes meklējot sarunās ar speciālistiem.

### Finansistiem savs skatījums



Ieva Vērzemiece.

*Kā Eiropas strukturālo fondu naudas apgūšanu vērtē finanšu speciālisti, kā viņi redz šo līdzekļu piesaisti un kādus padomus dod Latvijas uzņēmējiem – lūk, sarunas temats ar AS "Hansabanka" Uzņēmumu apkalpošanas nodaļas ES projektu vadītāju IEVU VĒRZEMIECI.*

**– Pēdējā laika aktuālākais jautājums, ko nebeidz diskutēt visdažādākajos līmeņos, ir Eiropas nauda. Kā tā tiks piešķirta, apgūta, administrēta un tērēta? Šādās diskusijās ātri vien pienāks 2004. gada maijs, kad reāli varēs sākt darboties ar ES finansēm, un kas tad mūs sagaida, vai sāksies sajukums un haoss?**

– Finanšu ministrija ir paudusi savu nostāju, ka projektus varēs iesniegt, jau sākot no 2004. gada 1. janvāra, bet no maija vai jūnija – arī domāt par projektu apstiprināšanu un apgūšanu. To, kas attiecas uz sajukumu un haosu, drīzāk varētu formulēt savādāk – pašlaik vēl ir pārlieku daudz nepadarīta, lai būtu droša pārliecība, ka līdz 2004. gada vidum visu pagūs sakārtot, neskatoties uz to, ka decembrī no Briseles gaidāms pozitīvs atzinums par Finanšu ministrijas vadībā sa-



gatavoto Attīstības plānu. ES procedūras un regulas Vienotajam programmdokumentam, kā Attīstības plānu sauc Eiropas valodā, jāpievieno arī programmas papildinājums, kas jau pavisam konkrēti noteiktu prasības: kādam jābūt projektam, kādiem kritērijiem jāatbilst uzņēmējam, kur jāiesniedz projekti un kas tos administrēs. Šāds papildinājuma dokuments Latvijā vēl ir tikai projekta stadijā, un, kad tas tiks pabeigts, paies vēl aptuveni divi trīs mēneši, lai Ministru kabinets dokumentu apstiprinātu. Bet uzņēmējiem, mūsu klientiem, jau tagad ir svarīgi zināt kaut vai to, pēc kādas formas viņiem pieteikumi jāaizpilda un kur jāiesniedz.

**– Vai tad Latvijā neviens neko nezināja par Eiropas prasībām, ja nevarēja laikus šādus dokumentus sagatavot?**

– Protams, varbūt varētu vainot valsts iestādes par nedaudz aizkavēto darbu, taču šāds dokuments Latvijā nekad vēl nav radīts un finansējums tādos apmēros nekad nav ienācis. Bet vislielākais mīnuss, protams, ir tas, ka Latvijai nav kvalitatīva ilgtermiņa attīstības plāna vai dokumenta, uz kā varēja balstīt Attīstības plāna un programmas papildinājumu izstrādi.

**– Latvijas ļaudis varbūt ir nedaudz apskurбуši no tiem cipariem, ko zīmē Eiropa, un šī skurbuma rezultātā iestājas pat tāda kā eiforija, ka vajag tikai sagaidīt 2004. gada pavasari, un mēs sāksim ļoti labi dzīvot, jo būs šī lielā Eiropas nauda. Taču dzīve eiforiju kļiedē un cilvēku noliek realitātē – Eiropa jau naudu gan ir gatava dot, bet Latvija šo naudu diez vai pratīs paņemt.**

– Visiem, kuri maldās sapņu vīzijās, skaidri jāsaprot, ka Eiropas nauda uz Latviju nāk tikai kā līdzfinansējums; pamatfinansējumam, neatkarīgi no procentuālās attiecības, jānāk no valsts, pašvaldību un privātā kapitāla, jo pašvaldību un uzņēmēju plānotajām aktivitātēm Eiropa vienkārši palīdz attīstīties un realizēties. Ja runājam par privāto biznesu, tad jāreķinās, ka vidēji piecdesmit procenti no projekta kopējām izmaksām būs jāiegulda pašam uzņēmējam.

**– Vai privātais uzņēmējs varēs piedāvāt valstij sadarboties viņa projekta realizēšanā, tādējādi saņemot valsts atbalstu, teiksim, mazā un vidējā biznesa attīstībai?**

– Tādas iespējas privātajam uzņēmējam nebūs, jo valstī jau ir pieņemtas valsts atbalsta programmas uzņēmējiem, taču šo programmu ir ļoti maz, reāli kādas pāris, kas darbojas, un finansējums, ko apgroza šo programmu ietvaros, ir ļoti mazs. Piemēram, bezpeļņas organizācijai "Reģionu attīstība", kas darbojas ar īpaši atbalstāmo teritoriju programmām, finansējums ir aptuveni viena miljona latu robežās, kas diemžēl ir nepietiekami un neatrisina problēmas. Tāpēc uzņēmējiem ļoti aktīvi un patstāvīgi jādodomā, kā realizēt savus projektus un kur tiem rast nepieciešamos līdzekļus.

**– Vai varam teikt, ka šajā situācijā starta pozīcijā ir nostājušās Latvijas komercbankas?**

– Nenoliedzami, bankas ir gatavas šim nosacītajam starta šāvienam, taču viens ir banku vēlme un gatavība, otrs ir spēles noteikumi un shēmas pēc kurām





darboties šajā, tēlaini runājot, sporta disciplinā. Te nu jāpastrādā valsts sektoram! Ir informācija, ka Ekonomikas ministrija sadarbibā ar Latvijas Attīstības aģentūru izstrādājusi un Valsts atbalsta uzraudzības komiteja apstiprinājusi atbalsta programmas, kas tagad nosūtītas notifikācijai EK. Cerams, ka Brisele neliks šķēršļus un programmas akceptēs.

**– Ko "Hansabanka" piedāvās, piemēram, man kā privātajam uzņēmējam, kuram ir projekts un idejas, bet pietrūkst finanšu, lai to realizētu, piesaistot ES līdzfinansējumu?**

– Mūsu iespējas ir diezgan plašas. Vispirms tas varētu būt kredīts uz izdevīgiem noteikumiem. Ar bankas palīdzību uzņēmējs varēs saņemt konsultāciju un noformēt pašu projekta pieteikumu, tādējādi uzņēmējs izvērtēšanai attiecīgajā institūcijā varētu iesniegt pareizi noformētu projektu, kas pamatots ar attiecīgu finansējumu. Bez kompetenta padoma uzņēmējs nespēs sagatavot pilnvērtīgu projektu un to aizstāvēt. Manā rīcībā ir informācija, ka uzņēmēji interesējas par iespējamo sadarbību, jo savā iepriekšējā darbībā ir pārliecinājušies, ka banka ir uzticams sadarbības partneris. Diemžēl pagaidām arī mēs nevaram savam klientam droši atbildēt uz visiem viņa jautājumiem par Eiropas naudu, tāpēc uzmanīgi sekojam procesiem Latvijā un Briselē un par visām izmaiņām brīdinām un arī turpmāk brīdināsim savus klientus.

**– Ir arī tāds viedoklis, ka Eiropas naudas liktenis jau ir izlemts un patiesībā tā jau ir sadalīta valsts limenī un nonāks kāda zināma slāņa rokās, bet ierindas uzņēmējam pie tās piekļūt nav nekādu cerību.**

– Es šim viedoklim nepiekrītu, raugoties arī no komercbanku skatu punkta, jo mums tomēr jau ir SAPARD finansējuma pieredze un šo līdzekļu apgūšanas mehānisms, kas vispirms paredz uzņēmēja līdzekļu ieguldīšanu projekta realizācijā, un tikai pēc tam ieguldītais finansējums daļēji tiek kompensēts. Eiropa finansējumu nepiešķir tāpēc vien, ka uzņēmējs ir ieguldījis tik un tik, bet gan vadoties pēc iesniegtajiem finanšu dokumentiem, kas pamato un izskaidro ieguldījumus. Apgalvojumi, ka notiek mahinācijas, nav objektīvi, jo tā pati SAPARD pieredze liecina, ka nav atklāti gadījumi, kad nauda pazūd un neviens nezina, kur tā paliek.

Latvijas tēls Eiropā veidosies un nostiprināsies arī atkarībā no tā, kā mēs pratīsim apgūt un izmantot piešķirto finansējumu, kā uzņēmēji sadarbosies ar valsts sektoru un bankām. Valsts iestādēm tā ir liela atbildība, tāpēc nedomāju, ka kādas finanšu mahinācijas Latvijā varētu notikt.

**– Tātad Eiropas nauda, ienākot Latvijā, zināmā mērā palīdzēs pelēko biznesu padarīt baltāku?**

– Tā varētu būt, jo jau tagad ir skaidrs, ka tiks atbalstīts tas bizness, kas ir darbojies atbilstoši Latvijas likumdošanai. Dokumentos, par kuriem runājām sākumā un kuri šobrīd atrodas Briselē, uzņēmējiem būs izvirzīti kritēriji, kas tiem būs saistoši.



**– Vēl viena liela sāpe ir mazais un vidējais bizness. Cik lielā mērā tam būs pieejama Eiropas nauda?**

– Ekonomikas ministrija ir atbildīga par mazās un vidējās uzņēmējdarbības attīstības politiku, kuras sekmīga realizācija arī pamatā noteiks šā biznesa sektora aktivitātes. Lai gan Latvijā ir salīdzinoši mazs mazo un vidējo uzņēmumu skaits uz tūkstoš iedzīvotājiem, mans skatījums uz šā biznesa tālāko attīstību tomēr ir optimistisks, protams, ievērojot daudzus priekšnoteikumus. Vispirms jau nepieciešams tieši skaitliski palielināt šo uzņēmēju pulku, un tālāk jau var runāt par specifisku nozaru vai sektoru atbalstu. Šībrīža situācija liecina, ka uzņēmēji ir gatavi, varbūt jau pat nedaudz pārgaidījušies ES naudu, tāpēc ir nepacietīgi un grib iespējami drīzāk uzzināt konkrēti – kur, kā un kāpēc! Pagaidām visa pieejamā informācija ir ļoti izplūdusi, nekonkrēta.

**– Ir vēl viena lieta, par kuru mazāk tiek runāts – un tā ir mana kā uzņēmēja atbildība.**

– Domāju, ka to nu gan katram uzņēmējam vajadzētu apzināties, ka nevarēs tikai naudu tērēt, par iztērēto būs nopietni jāatskaitās. Vispirms jau noslēgtais līgums paredzēs visas saistības, kas būs stingri jāievēro. Uzņēmēji, kas domā par sava uzņēmuma attīstību, neuzskatīs par apgrūtinājumu šo garo, iespējams, birokrātisko procedūru, tāpēc būs gatavi to ievērot, jo pretī saņems grantu, kas būtībā ir neatmaksājama palīdzība.

**– Kādus padomus Jūs dotu man kā uzņēmējam, kas cer iegūt ES finansējumu savu projektu realizēšanai?**

– Vispirms vajadzētu iepazīties ar Attīstības plānu uzņēmējiem, šajā plānā atrast to, kas attiecas tieši uz katru uzņēmēju individuāli, un izsvērt, kas no tā viņa der, kas neder. Otrkārt, apzinoties spēles noteikumus, vajadzētu domāt par biznesa ideju un tās realizācijas mehānismu. Treškārt, turēt acis vaļā un sekot visiem notikumiem, kas saistīti ar ES finansējuma apgūšanu. Un, protams, vajadzētu meklēt sadarbības partnerus, vai tās būtu bankas, vai arī kopīgu interešu vadīti uzņēmumi, kas apvienojas kāda projekta īstenošanai. Katram uzņēmējam jāsaprot, ka, iesaistoties biznesā, viņš uzņemas risku, arī ņemot kredītu pastāv risks, taču tikai riskējot var virzīties uz priekšu. †



## Mazās ostas + Eiropas nauda=?

*Jau vairākus gadus augstas amatpersonas ir mīrinājušas mazās ostas – tik pacietieties, jums Eiropā labāki ies, tad tik atvērsies fondi, un nauda žvazdēdama nāks! Par to, vai teiktie vārdi un miglainie solījumi spēs realizēties reālos Eiropas strukturālo fondu līdzfinansētos projektos, savu viedokli pauž Mazo ostu asociācijas priekšsēdētājs JĀNIS MEGNIS.*



Saskaņā ar Latvijas Attīstības plānu, kas apstiprināts Briselē, Latvijas mazās ostas varēs pretendēt uz diviem Eiropas Savienības strukturālajiem fondiem – Eiropas Reģionālās attīstības un *FIFG* fondu. Eiropas Reģionālās attīstības fonda galvenais akcents ir likts uz valsts vai pašvaldību īpašumā esošu hidrotehnisko konstrukciju atjaunošanu un celtniecību, kas nodrošina ostu publisku pieejamību, kā arī uz publiskā transporta sadaļu, kas precīzi tiek definēta kā “Pieejamības un transporta sistēmas nodrošināšana”. Mērķis tādā ir kopējo hidrotehnisko būvju rekonstrukcija, kuras visās mazajās ostās ir avārijas stāvoklī vai tuvu tam. Mazās ostas katru gadu ir īstenojušas pasākumus, lai zināmā mērā nodrošinātu kuģošanas drošību, tomēr jāatzīst, ka visu šo laiku tās ir strādājušas uz bīstamības robežas. Acīmredzot tagad ir pienācis brīdis, kad mazām ostām rodas reāla izdevība sakārtot infrastruktūru, jo hidrotehnisko būvju izmaksas ir ļoti augstas, un valstij līdz šim nav bijis tādu līdzekļu, ko varētu ieguldīt šo darbu veikšanā.

### Ko Eiropa vēlas atbalstīt?

Vispirms gribu uzsvērt, ka nauda pati nenāks!

Lai piekļūtu Eiropas Reģionālās attīstības fonda līdzekļiem, tiek vērtēts, vai ir nodrošināta kravu plūsma uz ES valstīm, un šo kritēriju jau ir definējusi mūsu Satiksmes ministrija.

Otra fonda līdzfinansējums, kas salīdzinājumā ar pirmo ir neliels un, kā Eiropas regulas nosaka, daļēji domāts zvejas ostu sakārtošanai, mums varētu būt pietiekošs, lai saskaņā ar Latvijas Attīstības plānu veiktu molu un piestātņu rekonstrukciju zvejas ostās.

Pieļauju, ka dažādi mēģinās skaidrot, kas ir zvejas osta, bet, cik man bijusi iespēja iepazīties ar dokumentiem, prioritāte ir tieši zvejas ostām. Arī Īrijas un





Zviedrijas eksperti apgalvo, ka šā fonda nauda reāli tiek ieguldīta tikai zvejas ostu sakārtošanā. Tik stingra nostāja attiecīgā fonda finansējuma izlietojumam mūsu gadījumā ļoti svarīga ir Pāvilostai un Engurei, kas tiešām ir izteiktas zvejas ostas, kur nav pat pamata plānot kravu pārvadājumu biznesu. Tagad beidzot ir pieņācis brīdis, kad Latvijas valdībai ar pilnu atbildību jāpasaka: jā, Latvijā Pāvilosta un Engure jāsiglabā kā zvejas ostas, jo tās nodrošina šo pilsētu un reģiona dzīvošanu, dodot cilvēkiem darba vietas, attīstot kuģu remontu, tīklu remontu un citus pakalpojumus.

## Kā piekļūt fondiem?

Piekļūšana fondiem pagaidām ir neskaidra, jo fondu apgūšanas jautājumu risināšana ir pietiekami dinamiska un arī mainīga. Latvijas uzņēmēji ir neapmierināti, jo tikai dažus mēnešus pirms tam, kad fondus reāli varētu sākt apgūt, nav nepieciešamās informācijas. Manā skatījumā tā tomēr ir Eiropas Savienības politika – tiek noteikts stingrs grafiks, bet sniegta ļoti skopa informācija, tai pašā laikā šī informācija tiek pasniegta visai agresīvi. Tā vien šķiet, ka tiek darīts viss, lai iespējami mazāk pretendentu pagūtu un arī vēlētos pieteikties šo fondu apgūšanai. Tāpēc gribu brīdināt, ka mums visiem, vai tas būtu "Latvijas dzelzceļš", lielās vai mazās ostas, individuāls uzņēmējs, jābūt pietiekoši agresīviem šo fondu apgūšanā! Eiropa savas tiesības aizstāvēs un savu daļu paņemt prātīs, jo tas, ka mums būs jāmaksā dalības maksa, nav apspriežams, tas, ka būs jāpilda dažādas misijas, ir nenovēršami, vai tas Latvijai patīk vai nepatīk. Bet par naudu – mums ir dotas tikai iespējas, un šīs iespējas jāprot izmantot. Kā jau teicu, jābūt pozitīvi agresīviem, pozitīvi ambicioziem un arī zinošiem. Ja katrs savā vietā prātīs apgūt fondu līdzekļus, tad arī valsts kopumā spēš izmantot tai dotās Eiropas strukturālo fondu iespējas.

Šobrīd par valdību varu teikt pozitīvus vārdus, jo atkal esam atgriezušies pie mazo ostu attīstības programmas, un tas ir noticis ar Ministru kabineta un Satiksmes ministrijas ieinteresētību un atbalstu. Intensīvi tiek izstrādāta mazo ostu Nacionālā programma Eiropas strukturālo fondu apgūšanai, jo tieši Nacionālā programma dod iespēju sekmīgāk risināt jautājumus. Darba grupas vadītājs ir Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks U. Lakševics, pie programmas strādā arī visu mazo ostu pārvaldnieki. Tās izveide ir tikai pirmais solis, kas nodrošinās iekļūšanu finanšu programmās, nākamais solis ir projektu sagatavošana, kas jau tagad dažādos līmeņos ir veikta.

Mazās ostas skaidri apzinās, kas tām ir nepieciešams, taču pagaidām ļoti piesardzīgi darbojas, jo nekur vēl nav noteikta kārtība, kādā rīkojami konkursi. Strukturālo fondu apguves noteikumi paredz, ka gan projektēšana, gan konsultēšana atbalstāma līdz divpadsmit procentiem no projekta vērtības, bet tikai tādā gadījumā, ja konkursi ir notikuši saskaņā ar Eiropas strukturālo fondu prasībām.



Ja tās neatšķirsies no mūsu likuma "Par iepirkumu valsts un pašvaldības vajadzībām", tad tiem projektiem, kas jau tagad atrodas attīstības procesā, nekādas problēmas nebūs. Ar to pieredzi, ko mazās ostas ir uzkrājušas, 1997. gadā apvienojoties asociācijā un kopš tā laika darbojoties kopīgiem spēkiem, varam darbu sekmiīgi turpināt.

Taču nopietna problēma varētu būt līdzfinansējums un pati finansēšanas kārtība. Tādas ostas kā Mērsrags, Skulte un Salacgrīva reāli nodrošina kuģu satiksmi un jūras klases kuģu ienākšanu ostās. Tie ir kuģi, kas pieprasīti Baltijas jūras kravu transportā un atbilst Eiropas vides aizsardzības prasībām. Mazās ostas ir veikušas lielu darbu, bet tas savukārt ir bijis saistīts ar lielu kredītresursu piesaistīšanu. Tāpēc pie jau esošajiem kredītiem pieplusot vēl arī līdzfinansējumu Eiropas fondu apguvei ir gandrīz nereāli. Te noteikti būs nepieciešams valsts atbalsts, un valstij jau laikus par to jādomā.

Tā kā nauda projektā vispirms jāiegulda, un tikai pēc tam no Eiropas struktūrālajiem fondiem to varēs atgūt, smags jautājums ir tā finanšu daļa, kas uz zināmu laiku jāiegulda projektā. Kur un ar kādiem noteikumiem šo naudu atrast – tas ir sarežģīts jautājums. Nenoliedzami smags ir pievienotās vērtības nodokļa maksājums, kas šajā gadījumā ir nenovēršams. Projekts, kura apjoms ir miljons latu, nodokli aiznes simt astoņdesmit tūkstošus, un tā jau ir nopietna summa. Tā tad problēmu pietiek!

Pašlaik neatbildēts paliek jautājums, vai mazās ostas mūsu valstij ir vai nav vajadzīgas. Ja nav, tad tam ir jābūt politiskam lēmumam. Ja ir, tad arī politiskam lēmumam, bet jādomā, kā sniegt atbalstu. Ja nebūs valsts atbalsta, nebūs arī projektu. Domāju, ka valsts šobrīd nav gatava pateikt *nē* reģiona attīstībai, un, kad būs apstiprināta Nacionālā programma, valsts savu nostāju būs definējusi.

Taču arī mums pašiem nevajag būt nepamatoti pieticīgiem. Ja mēs kaut ko prasām, tad taču vēlamies to iegūt, bet neesam gatavi cīnīties līdz galam, lai tiešām iegūtu. Mums ir vajadzīgas piecas lietas, bet priedzājamies, ja iedod divas. Varbūt vajadzētu pretendēt uz desmit, un tad jau tās vajadzīgās piecas mums izdotos dabūt? Arī ārzemju eksperti ieteica no savām vēlmēm nebaidīties.

Nākotnes prognozes nav pesimistiskas, un tikai no pašiem būs atkarīgs gan tas, cik profesionāli spēsim sagatavot projektu, gan tas, cik labi spēsim to aizstāvēt. Nav nekādas mistiskas valsts, kas atnāks un sakārtos, pašiem vien vajadzēs daņt!

Ja jau esam deleģējuši Eiropai daļu savu līdzekļu un savas neatkarības, mums jācienšas izmantot tās iespējas, ko Eiropa laipni piedāvā! ✦



# Eiropas nauda kuģu kapsētām un jauniem projektiem

Savs viedoklis ir Zvejnieku asociācijas prezidentam **INĀRIJAM VOITAM**. Šoreiz uzmanības centrā ir Eiropas Savienības nauda zvejniecības nozarei.

## Griezīs vecos kuģus

Norakstīšanu un sagriešanu gaida PSRS laikā Vācijā būvētie kuģi. Arī Lietuvā un Igaunijā situācija ir līdzīga. Lietuvā vēlas norakstīt gandrīz 50, Igaunijā 30, Latvijā aptuveni 26 procentus kuģu. Par Eiropas piešķirtajām kompensācijām sagriešanai pieteikti 52 Latvijas kuģi.

Ja kuģu īpašnieks vecos kuģus izņem no Kuģu reģistra, tad pēc 2004. gada 1. janvāra pret diviem 300 ZS kuģiem viņš īpašumā var iegādāties vienu jaunu, kā to paredz ES prasības, un turpināt biznesu. Taču tādā gadījumā viņš no valsts nesaņem nekādu atbalstu. Savukārt, ja kuģu īpašnieks no saraksta izņem kuģi, valsts samaksā vienreizēju kompensāciju, un konkrētais uzņēmējs izstājas no tālākas dalības šajā biznesā, un viņa zvejas kvota tiek sadalīta pārējiem biznesa dalībniekiem, kuriem tādējādi rodas papildu ieņēmumi. Iznāk, ka tie, kuri iziet no tirgus, rada labvēlīgus apstākļus palicējiem. Tagad zvejnieki sadalījušies, ja tā var teikt, divās frontēs – tie, kas turpinās *kārpīties* un mēģinās noturēties, un tie, kas aizies no zvejniecības. Reāli uz sagriešanu jau pieteikti piecdesmit divi kuģi, kas vecāki par trīsdesmit četriem gadiem. Tas ir pietiekoši solīds vecums, lai aizietu, jo pienāk brīdis, kad uzturēt kuģi kļūst pilnīgi nerentabli. Tirgus ir nežēlīgs, ienākumi krītas, bet izmaksas aug, tāpēc vislielākās problēmas ir mazajām zvejas firmām, kam ir viens vai divi veci, mazjaudīgi pēckolhozu laikā īpašumā iegūti zvejas kuģi, kas saviem īpašniekiem rada vienīgi zaudējumus un dzen tos parādos. Tagad no Eiropas strukturālajiem fondiem iegūtos līdzekļus viņi varēs ieguldīt cita biznesa sākšanai. Bet cilvēkiem, kas būs strādājuši uz sagriežamajiem kuģiem un zaudējuši darbu, sociālā pabalsta veidā gadu izmaksās kompensāciju vidējās darba algas apmērā. Ja cilvēks darbu nevarēs atrast ilgāk par gadu, kompensācija viņam saglabāsies.

Eiropas strukturālie fondi paredz dažādas iespējas bijušajiem zvejniekiem. Piemēram, ja cilvēks par zvejnieku nostrādājis ilgāk nekā piecus gadus, viņš va-



LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





rēs rakstīt attīstības programmu un saņemt līdz pat piecdesmit tūkstošiem eiro jauna biznesa sākšanai. Programmas varēs būt visdažādākās, vienīgi pretendenti vajadzēs pierādīt sava biznesa plāna dzīvotspēju.

Ja zvejnieks ir vecumā līdz 35 gadiem, tad viņam paveras pilnīgi citas iespējas – viņš var iegādāties akciju daļas uzņēmumos, kuros nav saistīts ar radnieciskām saitēm. Arī šai atbalsta programmai līdzī nāk Eiropas nauda.

Latvijā vīrieši pensijā var doties 62,5 gadu vecumā, bet zvejniekiem ir paredzēti speciāli pensionēšanās noteikumi un viņi to var darīt desmit gadus agrāk, saņemot pilnu pensiju.

Pēc iestāšanās ES zvejniekiem reāli būs atvērts brīvais darba tirgus, tāpēc nebūs nekāds brīnums, ja viņi labu darbu par kārtīgu atalgojumu atradīs uz norvēģu vai dāņu zvejas kuģiem.

Zvejniekiem ir skaidri jāzina, ka neviens no zvejniecības biznesa ar varu prom netiek dzīts, tomēr sliecos domāt, ka nākošajā gadā izvērsīsies cīņa par to, kurš pirmais tiks pie kuģu sagriešanas, un tā būs reāla cīkstēšanās par naudu. No vienas puses, to it kā grūti saprast, bet, no otras puses, izskaidrojums ir pavisam vienkāršs – grūtā dzīve piespiež to darīt, jo jau tagad aptuveni sešdesmit procenti kuģu ir ieķīlāti un kredīta prasības par zvejas kuģiem sasniegušas vairāk nekā divdesmit piecus miljonus latu. Ja saskaita ienākumus no tālējūras zvejas ar visām tās garnelēm un kalmāriem, no zvejas Baltijas jūrā un līcī, tad redzam, ka zvejniecības bruto ieņēmumi ir aptuveni septiņpadsmit miljoni latu. Te nu atkal skaitļi ir pārliecinošāki par jebkuriem vārdiem, un tieši tas dara saprotamu, kāpēc viens otrs ar nepacietību gaida Eiropas naudu. Ja bankā ir ieķīlāts kuģis, tad tiks slēgts trīspusējs līgums starp kuģa īpašnieku, banku un valsti. Saņemot naudu par kuģu norakstīšanu, kuģu īpašnieki norēķināsies ar kredīta devēju, un liela daļa naudas tiešām aizies kredītu dzēšanai, divdesmit piecus procentus nodokļu veidā samaksās valstij, jo tie būs ārkārtas ieņēmumi, kas uz bankrota robežas esošajam uzņēmumam it kā dos neplānotu peļņu. Pēc visa tā pāri paliks salīdzinoši neliela summa, kuru nu jau bijušais kuģa īpašnieks varēs tērēt pēc saviem ieskatiem. Esmu dzirdējis, ka daudzi ar pārmetumu runā par lielajām naudas summām, ko saņems zvejnieki, taču pēc būtības nekas daudz jau viņiem makā neiekritīs.

Kuģu īpašnieku lēmumu aiziet no zvejniecības biznesa zināmā mērā ir veicinājušas arī ostas, kas, nerēķinoties ar zvejnieku iespējām, ir ievērojami pacēlušas nodevas, par kuru savlaicīgu nesamaksāšanu kuģi ostā vienkārši var arestēt. Tāpēc Zvejnieku asociācija mēģina darīt visu iespējamo, lai kādu laiku ostu nodevas neceltos un tie, kas paliks strādāt zvejniecības nozarē, gadu vai divus varētu iesties jaunajos ES saimniekošanas apstākļos. ✦



# Cutty Sark Tall Ships' Races

Skaistākais notikums aizvadītajā vasarā nenoliedzami bija regates "Cutty Sark Tall Ships' Races" ienākšana Rīgā. Šo sapni 11 gadus loloja Latvijas burāšanas mācību asociācijas priekšsēdētājs, Starptautiskās burāšanas mācību asociācijas pārstāvis Latvijā Uģis Kalmanis. Jau daudzus iepriekšējos gadus "Latvijas jūrnieceības gadagrāmātā" viņš aprakstīja jahtas "Spaniel" piedzīvojumus un pārdzīvojumus, kad daudzi lasītāji spanieliešu gaitas gan izdzīvoja, bet kopumā tomēr nespēja iztēloties, kā tad tas ir, kad vienviet pulcējas tik daudz burinieku un jahtu.

Pirms regates gan tika laužti daudzi šķēpi un krustotas vārdu bultas. Viēni uzskatīja, ka regate Rīgā ir tikai lieks apgrūtinājums, citi domāja, ka tā var noorganizēties pati par sevi, citi donkhotiski cīnījās ar vienaldzības vējdzirnavām. Bet citi bija spiesti strādāt tā, lai pēc tam neviens pat nespētu iedomāties, caur kādu problēmu gūzmu gājusi svētku organizēšana. Vēl maijā, kad Rīgā ieradās regates organizatoru pārstāvji, tika izteiktas aizdomas, vai tikai Rīga augustā būs spējīga regāti uzņemt, jo nav veikti nepieciešamie sagatavošanas darbi. Tas Rīgai draudēja ar bargām soda naudām.

Viss izdevās lieliski. Pateicoties pasākuma galvenajam menedžerim – Rīgas birojā un tā direktorei Ivetai Grigulei, Rīgas domei, Rīgas Brīvdostas pārvaldei un vēl daudziem un daudziem. Kad regates direktors Pīters Ņūvels 5. augustā ieradās



Polijas skaistules Rīgā.

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMĀTA  
2003





Krievijas burinieks "Nadežda".



Regates jahtas uz dažām dienām *mieru* atrada Andrejostā.







Lielie burinieki piestāja Pasažieru ostā un iemēģināja arī jauno 226 m garo MK-4 piestātņi, kur celtniecības darbi tika pabeigti tikai pāris dienas pirms viesu ierašanās.

Rīgā, viņu patiesi pārsteidza paveiktais, un viņš atzina, ka "visi sagatavošanās darbi ir veikti pirmklasīgi un jaunuzbūvētās tauvošanās joslas ir lieliskas. Es apsveicu Rīgas posma organizatorus." Un jau vēlāk, kad regate posās ceļā uz Lībeku, viņš publiski paziņoja, ka Rīga savus pienākumus pildījusi perfekti un tas ir bijis labākais, ko regate līdz šim ir piedzīvojusi.

Rīga apbūra visus regates dalībniekus. Ar savu vecpilsētu, viesmīlību, krodziņiem un meitenēm. Īsās sarunās ar regates dalībniekiem nācās dzirdēt, ka, piemē-

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





Meksikāņu flotes mācību burinieks "Cuauhtemoc" kļuva par Rīgas mīli.

tās atvadījās valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga uz ledlauža "Varma" un neskaitāmi pavadītāji Daugavas krastos līdz pat Austrumu un Rietumu mola galam.

Cerēsīm, ka regate atgriezīsies, un gaidīsim. Varbūt četrus, astoņus, kas to ziņa, cik gadus... Bet gan jau būs!

## Nedaudz statistikas

15. jūlijā pulksten 12.00 četras jahtas no Latvijas – "Spaniel", "Sparta", "Anita" un "Venta" – devās uz Polijas pilsētu Gdiņu, lai piedalītos pasaulē lielākajā jahtu un burinieku regatē "Cutty Sark Tall Ships' Races". Regāti "Cutty Sark Tall Ships' Races" organizēja Starptautiskā burāšanas mācību organizācija "Sail Training International" (STI). Pirmo reizi Latviju šajās prestižajās sacensībās pārstāvēja tik liels skaits jahtu. Tas izskaidrojams ar to, ka šogad sacensības notika Baltijas jūrā, ietverot tādas ostas kā Gdiņa, Turku, Lībeka-Trāveminde un Rīga. Iepriekšējos gados latviešu jahtas, piedaloties "Cutty Sark Tall Ships' Races" regatēs, ir ne tikai izcīnījušas lielu skaitu godalgotu vietu, bet arī popularizējušas mūsu valsts vārdu pasaulē un guvušas pieredzi regates organizēšanā.

No 10. līdz 13. augustam Rīgas ostā pietauvojās 81 burinieks un jahta no 17 pasaules valstīm. †



# Kurp iet Rīgas ostas attīstība?

*Kas notiek ar Rīgas ostas projektiem? Varbūt visa 2003. gada laikā bija sacelta vētra ūdens glāzē, bet varbūt bija jāceļ trauksme un par problēmām jārunā nežēlīgi atklāti? Savu viedokli izsaka Rīgas pilsētas Attīstības komitejas priekšsēdētājs **ANDRIS AMERIKS**.*

Neviens nevar noliegt, ka Rīgas ostai ir ļoti būtiska loma pilsētas attīstībā, jo aprēķini rāda, ka katra darba vieta ostā dod piecas darba vietas pilsētā. Ņemot vērā to, ka arvien palielinās konkurence Baltijas jūras reģionā un pieaug arī Sanktpēterburgas, Tallinas, Klaipēdas, Gdiņas, Gdaņskas un arī Latvijas ostu konkurence, Rīgai ir jāatrod veids, kā maksimāli piesaistīt klientus un arī investorus. Skaidri apzināties, ka šodien jābūt pietiekoši fleksibiliem attiecībā uz moderno



Rīgas pilsētas Attīstības komitejas priekšsēdētājs Andris Ameriks.

tehnoloģiju izmantošanu un pakalpojumu cenu pazemināšanu. Tas arī bija viens no mērķiem, sagatavojot jauno Rīgas ostas attīstības plānu, ko izstrādāja un arī lielā mērā finansēja holandiešu firma "Tebodin", kas izstrādājusi Ventpsils ostas attīstības plānu un sniegusi pakalpojumus arī citu ostu attīstības plānu veidošanā. Kamēr vēl nav pieņemts jaunais attīstības plāns, spēkā ir iepriekšējais, kas paredzēja ostas virzību līdz 2010. gadam, bet patiesībā jau kļuvis par vēsturi, jo daudzi no punktiem sen īstenoti un novecojuši.

Viena no galvenajām ostas attīstības plāna tendencēm ir ostas saimnieciskās darbības lēna, bet sistemātiska pārcelšana no pilsētas centra uz Daugavas grīvu. Tas tiks darīts, lai saīsinātu kravas ceļu līdz terminālam un samazinātu izdevumus kuģu ceļa uzturēšanai visā Daugavas garumā, jo kuģu ceļa padziļināšana un uzturēšana maksā pieklājīgas summas. Projekts paredz arvien intensīvāk izmantot tās brīvās teritorijas, kas atrodas Daugavas grīvas rajonā. Tā ir Bolderāja un zaļo apstādētā Mangaļsala. Šo teritoriju attīstības redzējumā saduras divi atšķirīgi

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003







“Silja Line” pasažieru prāmji Rīgas Pasažieru ostā 2003. gadā piestāja pirmdienās un trešdienās, bet reizēm tie tūristus uz Rīgu atveda arī sestdienās.

vidokļi – industriālā teritorijas apsaimniekošana un *zaļo* aizstāvētais dabas parka saglabāšanas virziens. Domāju, ka nedrīkstam nonākt tādā stagnācijā, ka audzējam nezāles un dzenājam tauriņus, bet nedrīkstam arī šaut pār strīpu un iznīcināt to, kas patiešām ir dabas retums.

Gribu atgriezties pie bezdarba jautājuma Rīgas pilsētā, kas pašlaik ir ļoti liels. No centra attālie Bolderājas un Mangaļsalas rajoni īpaši cieš no bezdarba un pašlaik ir uzskatāmi par depresīviem, tāpēc *zaļajām* idejām tomēr vajadzētu būt sabalansētām ar ekonomikas diktētiem risinājumiem brīvo teritoriju apsaimniekošanā. Tā kā saskaņā ar jauno ostas attīstības plānu terminālu darbība tiks izvēsta no pilsētas centra attālos rajonos, lieliski izdosies atslogot Rīgas centru no smagā transporta, kas rada apgrūtinājumu Rīgas ielām, cilvēkiem un videi.

Viens no aktīvākajiem ostas centriem būs Kundziņsala.

## Pagaidām daudz brīvu teritoriju

Astoņpadsmit procentus no Rīgas pilsētas teritorijas aizņem Rīgas brīvosta. Pagaidām vēl lielas teritorijas brīvostas robežās stāv neizmantotas, bet jau tagad jūtams akūts piestātņu trūkums, kas rada kravu nevajadzīgu sablīvējumu un kuģu drūzmēšanos. Aktuāls arī ir dziļumu uzturēšanas jautājums, tāpēc “Tebodīn” plāns piedāvā padziļināt Daugavas kuģu ceļu līdz 14 m no Kundziņsalas rajona un 14 līdz 15 m no “Alpha ostas” 150 m platumā līdz Daugavas grīvai. Mēs varētu veikt vēl





“DFDS Tor Line” kravas un pasažieru prāmis “Šiauliai”.

radikālāku padziļināšanu un uzturēt 17 m dziļumu no “Alpha ostas”, lai piesaistītu arvien lielākus kuģus Rīgas ostai. Esam lūguši Satiksmes, Finanšu, Ekonomikas un Vides ministrijas izvērtēt attīstības plānu un sniegt par to savu atzinumu.

**– Jūs gaidāt atzinumus no pieminētajām ministrijām, bet ostas attīstībai nopietnus šķēršļus likusi ministrija, kas it kā tieši nav saistīta ar ostas attīstību, un tā ir Kultūras ministrija.**

– Situācija nav vienkārša, jo nav noliedzams, ka ir reāla konkurence un tiek izmantotas dažādas metodes, lai, maigi sakot, sacenstos ar saviem konkurentiem. Ar cēlo kultūras vārdu vēlas aizklāt vienas firmas intereses attiecībā pret otru. Ja runā par pieminekļiem, tad atbilstoši Kultūras pieminekļu aizsardzības likumam jānosaka kultūras piemineklim 100 m aizsargjosla, bet visa pārējā teritorija vairs nav uzskatāma par aizsargājamu zonu. Arī tas nav noslēpums, ka nereti pieminekļi atrodas tad, kad no tirgus nepieciešams izspiest konkurentu. Tieši tā ir noticis Komērtforta sakarā. Ja kāds vēl nezina, varu pastāstīt, ka pie Rīgas Brīvdostas pārvaldes stāv bāka, datēta ar 1860. gadu, tā arī ir kultūras piemineklis, par ko nevienam nebija nekādas daļas un intereses, kamēr tā gulēja nogāzta un zālē ieaugusi.

**– Vai jaunajā ostas attīstības plānā ir runa par konkrētām kravu grupām, kas nākotnē varētu raksturot Rīgas ostas attīstības virzienu?**

– Protams, “Tebodīn” plānā par to ir runa. Ņemot vērā kravu pārvadājumu tirgu, Rīgas ostas infrastruktūras iespējas, dzelzceļa jaudas un Rīgas autoceļu

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





Pretējā krastā strādā "Rīgas jūras osta Voleri".

iespējas, domas par svarīgākajiem kravu veidiem, kas būtu piesaistāmi Rīgas ostai, dalās. 2002. gadā osta uzrādīja rekordlielu kravu apgrozījumu – 18 milj. tonnu, ko pēc vecā attīstības plāna bija paredzēts sasniegt tikai 2007. gadā. 2003. gadā ostā apstrādāja jau 21,7 milj. tonnu. Naftas produktu apjoms Rīgas ostā 2002. gadā bija 5 milj. tonnu, tāpēc, reāli izvērtējot Rīgas ostas iespējas, var teikt, ka jebkuras kravu grupas, izņemot naftas produktus, apjomu osta var palielināt. Naftas produktu pārkraušanā ir sasniegts maksimums, un tas neļauj vairs plānot šo kravu pieaugumu. Savus projektus par naftas produktu pārkraušanu un apstrādi iesniegušas piecas kompānijas – "Baltic Oil Terminal" Boldeņrājā, "Man-Tess" Kundziņsalā, "B.L.B.", kas pašlaik ir vissmagākajā situācijā, jo atrodas visdziļāk Sarkandaugavas kanālā un tur paplašināties vairs nevar, "Statoil" un "Neste", kā arī "Nafta Impekss" par naftas produktu pārkraušanas ostas izveidi Rīnūzos. Gribu teikt, ka šim projektam ir visreālākais pamats attīstīties. Taču visi šie projekti ir saistīti ar ievērojamu apjomu palielināšanu, bet mums ir jāapzinās, ka mēs nekad nevarēsim konkurēt ar Ventspili kā naftas ostu.

No pilsētas viedokļa raugoties, "Baltic Oil Terminal" ir viskritizējamākajā situācijā, jo ir tikai viens dzelzceļa tilts, pa kuru kravas uz šo terminālu var nokļūt. Tā kā kravas reāli nāk no Austrumiem, tad kravu pārvadājumi pa dzelzceļu cisterņās vienmēr rada papildu risku videi. Ja pat rezervuāru parks ir uzcelts, ievērojot augstākos standartus un prasības, vienmēr paliek risks, ka negadījums var notikt







Darbs jaunās MK-4 pietātnes celtniecībā bija organizēts trijās maiņās un tika paveikts nepilnos trijos mēnešos.

uz dzelzceļa. Ideālā variantā naftas produktu pārkraušanas operācijām vajadzētu palikt Daugavas labajā krastā.

**– Vai Rīgai nebūs žēl, ja kravas, kas varētu iet caur Rīgas ostu, aizies uz Tallinu, Klaipēdu un citām ostām?**

– Nafta Rīgai nav izdzīvošanas jautājums. Mēs arī nezinām, kā tālāk attīstīsies Ventspils un Krievijas, kā tautā saka, “trubas” jautājums. Rīgas osta attīstās un arī turpmāk attīstīsies kā universāla osta. Tai ir nopietni piedāvājumi no ASV un Krievijas par jauna elevatora un konteinertermināla celtniecību. Mēs jūtam, ka Rīgas ostai tiek likti šķēršļi tieši naftas produktu sektorā, bet uz citām kravu grupām tas neattiecas.

**– Rīgas ostas uzņēmēji ir neapmierināti, ka viņu projektiem tomēr tiek likti šķēršļi. Piemēram, firmas “Man-Tess” naftas parka projektam Kundziņsalā.**

– Es negribētu teikt, ka “Man-Tess” projekts vai kāds cits projekts ir nobremzēts. Projektu apspriešana iet savu likumīgo gaitu. Taču, lai jebkurš projekts Kundziņsalas rajonā īstenotos, ir ļoti svarīgi, lai tā sauktā dzelzceļa Krasta stacija pārceltos uz Kundziņsalu. Tieši tāpēc norisinās intensīvas sarunas par šīs stacijas finansējuma modeļiem, jo dzelzceļš vēlas iegūt garantijas, ka jaunajiem terminā-



liem nepietrūks kravu, tālab, ka dzelzceļa peļņu veido pakalpojumi, kas saistīti ar kravu pārvadājumiem. Ja kravas ir, arī peļņa garantēta. Tāpēc arī LDz vēlas finanšu ieguldījumus dalīt pusi uz pusi ar privātu uzņēmējiem.

**– Beidzot sarunu par Rīgas ostu un tās attīstību, gribētos tomēr jautāt, vai ostas uzņēmēji droši var plānot savu biznesu, ja viņi nezina, kas ar ostu var notikt rīt?**

– Ļaunākais visā situācijā ir tas, ka no politiķu plēšanās zaudē gan rīdzinieki, gan osta, gan ostas uzņēmēji. Zaudē visi. Kamēr politiķi savā starpā salīdzina muskuļu apjomu un spēku, pēc būtības tiek bremzēti un nobremzēti ļoti daudzi vērtīgi projekti. Taču neatkarīgi no tā, ko daīs politiķi, saule tomēr leks austrumos!

## **Rīgas brīvastā veiktie infrastruktūras attīstības projekti un darbi 2003.g.**

- Pabeigta SIA "Man-Tess" naftas produktu estakādes tipa piestātne Kundziņsalā (piestātne KS-28);
- Veikta kuģu kanāla padziļināšana Kundziņsalā pie SIA "Man-Tess" naftas produktu piestātnes līdz 13 m;
- Veikta kuģu pievadceļa padziļināšana Pīļumuīžas baseinā (SIA "STREK" teritorijai pieguļošā akvatorijas daļā) līdz 13 m;
- Veikta Daugavgrīvas kuģu pieejas ceļa padziļināšana līdz 13 m;
- Izstrādāts tehniskais projekts muitas kontroles punktam "Rīga brīvosta" Uriekstes ielā, kas PHARE līdzfinansējuma ietvaros tiks izbūvēts atbilstoši ES prasībām; objektu paredzēts nodot ekspluatācijā 2004.g. maijā;
- Izstrādāts būvniecības tehniskais projekts SIA "La Con" dzelzceļa pievadceļam un estakādei stacijā "Bolderāja"; būvniecība pabeigta un objekts nodots ekspluatācijā;
- Veikta pasažieru kuģu piestātnes MK-4 izbūve un krasta joslas labiekārtošana;
- Veikta piestātņu JPS-1 līdz MK-3 vertikālās krasta sienas izbūve;
- Teritorijas labiekārtošanas darbi Andrejostas ielīcī;
- Piestātņu MKR-5, LP-27 kapitālais remonts, pielietojot hermokameras;
- Piestātnes ZO-14 kapitālais remonts.
- Piestātnes RKR-5 kapitālais remonts.
- Austrumu un rietumu molu remonta darbi krasta nogāžu nostiprināšanai;
- Rīgas brīvostas teritorijas (žoga-robežas) izbūve Kundziņsalā;
- Ūdensvada un kanalizācijas trases pārvietošana Kundziņsalā;
- RTO teritorijas (ceļu un laukumu) asfaltēšana. †



# Rīgas osta saņēmusi apbalvojumu

2003. gada 24.–30. maijā Durbanā (Dienvidāfrikas Republika) norisinājās gadskārtējā IAPH konference, kurā pastāvīgā delegāta statusā piedalījās arī Rīgas Brīvdostas pārvalde. Konference pulcēja vairāk nekā 500 delegātu no 150 valstīm un 340 pasaules ostām. Protams, konferences rīkotāji galveno uzmanību veltīja Dienvidāfrikas ostu potenciālam, to efektīvākai izmantošanai multimodālo transporta koridoru loģistikā, kā arī pasaules ekonomisko procesu attīstības tendencēm nākotnē. Dienvidāfrikas ostas, tāpat kā ostas visā pasaulē, dod nozīmīgu ieguldījumu ekonomikas attīstībā un stimulē dzīves līmeņa augšupeju tās klasiskajās formās. Apspriežamo tēmu loks bija pieteikts ļoti plašs, lai neteiktu vairāk. Lūk neliels ieskats pamattēmās.

- Prospects and Challenges of the Global Economy and Trade;
- Emerging Trends of World Shipping and Logistics;
- The impact of I.T., Logistics and Tehnical Innovation on Ports;
- Port Security and Environment Management;
- Challenges for the future etc.

Katrā sesijā strādā attiecīgo nozaru un reģionu komitejas, kurās darba grupas veido ostu vadības speciālisti un pārstāvji.

Taču palūkosimies uz šo konferenci Latvijas kontekstā. Rīgas brīvdostai pēdējo desmit gadu laikā kravu apgrozījums ir pieaudzis divkārt, un prognozes liecina, ka tas turpinās augt. Jautājums ir par to pašu ostas efektivitāti, infrastruktūras un operatorkompāniju gatavību veikt kravu kvalitatīvu apstrādi un uzglabāšanu atbilstoši ES un pasaules profesionālo organizāciju izvirzītajiem drošības standartiem.



Rīgas Brīvdostas pārvaldnieks Leonīds  
Loginovs pēc balvas saņemšanas.

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003







Konferences norises vieta.

Durbanas konferences delegāti pirmoreiz tika iepazīstināti ar Roterdamas ostas "Green Award Foundation" pieredzi kravas terminālu sertificēšanā. Fonda darbības pamatideja – brīvprātīga paaugstinātu drošības standartu ieviešana ostas terminālu darbā. Ja salīdzinām Latvijas "dabas sargātāju" pieeju vides aizsardzības jautājumiem, tad jāsecina, ka ne vienmēr tie ir ieinteresēti veidot sabalansētu vides aizsardzības un saimnieciskās darbības politiku ostu teritorijās, it sevišķi, kas attiecas uz jaunu terminālu būvi.

IAPH vadība katru gadu organizē konkursu par jaunu progresīvu tehnoloģiju ieviešanu ostu darbībā un vadības sistēmās. Šogad arī Rīgas Brīvostas pārvalde iesniedza vērtēšanai projektu par kuģu radīto atkritumu elektronisku uzskaiti, kas starp vērtēšanai iesniegtajiem vairāk nekā 100 darbiem ieguva bronzas godalgu. ✦



# Ventspils brīvosta iztiek bez "trubas"

*Atskatoties vēsturē, nākas atzīt, ka Ventspils osta allaž bijusi nozīmīga Krievijas tranzīta maģistrāles sastāvdaļa tādām kravām kā nafta un naftas produkti, ķīmijas produkti, minerālmēsli un kokmateriāli.*

*Bet, runājot par 2003. gadu Ventspils ostā, visbiežāk nākas saskarties ar apzīmējumu "sausā truba", kas gan nekādā gadījumā neraksturo ostas attīstību kopumā.*

Protams, tas, ka Krievija pārtrauca naftas transportēšanu caur Ventspili pilnā apmērā, bija nepatīkams un sāpīgs trieciens ne tikai "Ventspils naftai", Ventspils ostai un pilsētai, bet nenoliedzami arī Latvijas ekonomikai kopumā.

Vēl 2002. gada pavasarī Ventspils pilsēta sev un ostai bija izvīrējusi uzdevumu saglabāt kravu apgrozījumu 34 līdz 38 miljonu tonnu apjomā. To panākt vajadzēja, palielinot ģenerālkravu un konteineru apstrādi. Diemžēl jau 2002. gada kravu apgrozījums, kas bija 28,7 miljoni tonnu, parādīja, ka bez naftas vada strādāt un gūt labus rezultātus nav viegli. Šo patiesību vēl vairāk apliecināja 2003. gads, kad kravu apjoms samazinājās par 48%, nokrītot līdz 27,3 miljoniem tonnu. Kā atzina Ventspils ostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs, ostā tika apstrādāts par 600 tūkstošiem tonnu mazāk, nekā bija plānots. Taču jāatzīst, ka arī nedaudz vairāk par 27 miljoniem tonnu bez *trubas* nav nemaz tik slikts rādītājs.



No labiekārtotās Ostmalas var vērot kuģus pie AS "Kālija parks" piestātnēm.

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





AS "Kālija parks".

## Industriālais parks – ostas un pilsētas attīstībai

Ventspils dome sadarbībā ar Ventspils Brīvdostas pārvaldi rezervējušas ap tuveni 1000 ha lielu platību industriālo projektu, tai skaitā Ventspils Industriālā parka projekta, realizācijai. Vairāki zemes gabali no 5 līdz 200 ha platībā jau sagatavoti celtniecības darbiem. Vēl vairāk, Ventspils Brīvdostas pārvalde ir gatava sadarbībai dažādu projektu realizācijā, piemēram, privātai un publiskai investīciju partnerībai, kas būtībā nozīmē to, ka Brīvdostas pārvalde varētu ieguldīt papildu līdzekļus zemes gabalu sagatavošanā. Te derētu atcerēties, ka pašlaik Ventspils ir vienīgā vieta Latvijā, kur tiek piedāvātas šādas iespējas.

Ņemot vērā, ka Latvijā brīvdostās zeme netiek pārdota, Ventspils Brīvdostas pārvalde piedāvā iespēju iegūt zemes ilgtermiņa nomas tiesības, kur īsākais termiņš ir 30 gadu, ar iespēju līgumu pagarināt vēl uz 30 gadiem. Zemes nomas maksa ir noteikta 0,20 eiro par vienu kvadrātmetru.

Ventspils Industriālais parks piedāvā īpašus noteikumus, kuru ietvaros ostas pārvalde uz nomas līguma pamata ceļ tādas ražošanas ēkas, kādas nepieciešamas uzņēmējam. Šīs ēkas par pieņemamu cenu tiek iznomātas un vēlākajos gados var tikt pārdotas uzņēmumam.

Kā saka ostas vadība, Ventspils Industriālā parka projekta ietvaros Brīvdostas pārvalde vienmēr ir gatava palīdzēt risināt tādus jautājumus kā cilvēkresursu pieejamība, kvalitātes standartu un apkārtējās vides aizsardzības problēmas.







Ventspils tirdzniecības ostā.

Kā pozitīvu tendenci ostas turpmākajā attīstībā var minēt arī ievērojamās nodokļu atlaides, kas saskaņā ar līkumu "Par nodokļiem brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās" būs spēkā līdz 2017. gadam. Šajā ziņā pirmsiestāšanās sarunas ar Eiropas Savienību ir bijušas sekmīgas, jo saglabājas akcīzes, pievienotās vērtības un muitas nodokļu atlaides, bet ienākuma un īpašuma nodokļa atlaides paliek 80%.

## Prāmju bizness vieš cerības

Lai arī prāmju bizness Ventspils ostā ir salīdzinoši jauns, tomēr tas sevi jau ir apliecinājis. Savulaik neveiksmīgi darbojās zviedru operatori vispirms līnijā Ventspils – Vestervīka, pēc tam arī līnijā Ventspils – Nīneshamna. Kad bankrotēja operators "VV Line LV", 2003. gada vasarā prāmju satiksmi maršrutā Ventspils – Nīneshamna uzsāka "Sandlines", fraktējot no Ventspils ostas prāmi "Fellow". Prāmja aģents Latvijā ir kompānija "Mueller Baltic", kas paredz, ka kravu pārvadājumi ar prāmjiem nākotnē pieaugs. Pašlaik viņu aģentētais prāmis var uzņemt 1100 līnijmetrus kravas un 110 pasažierus. 2003. gadā šajā maršrutā veikti 166 reisi, pārveidātas 143 160 tonnas kravas. Otra līnija Ventspils – Lībeka (Trāvēminde) darbu sāka aizvadītā gada jūnijā, kad līnijā sāka kursēt prāmis "Kaptan Burhanettin Isim", kas nodrošina 1800 līnijmetrus treileriem un automašīnām un 120 pasažieru vietas. Šīs prāmju līnijas operators ir AS "Latvijas Kuģniecība", bet kuģa aģents "Lat-Finn Agency". 2003. gadā veikti 48 reisi un pārveidāti 96 000 tonnu kravas.

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMĀTA  
2003





2003. gadā pieaugušas ogļu kravas Baltijas jūras ostās, arī Ventspils brīvostā.

Ventspils Brīvostas pārvaldes amatpersonas uzskata, ka prāmju līnijas ir ne tikai ļoti svarīgas sekmīgai un konkurētspējīgai ostas pašreizējai darbībai, bet arī būtisks priekšnoteikums jaunu investīciju piesaistei un jaunu projektu realizācijai. Prāmju satiksme ir nozīmīga arī Ventspils pilsētai, jo ļauj attīstīt tūrismu. Statistika liecina, ka prāmjus arvien vairāk izmanto pasažieri. Bet, lai iegūtu pasažieru uzticību, tika ieguldīts darbs un līdzekļi nepieciešamās infrastruktūras izveidē un sakārtošanā, kā arī klientu bāzes paplašināšanā. Tā kā Ventspils domā par vēl vienas prāmju līnijas izveidi, ar laiku aktuāls būs arī jautājums par pasažieru terminālu. Kā saka Ventspils Brīvostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs, rūpīgi jāizanalizē, kur ieguldīt līdzekļus, jo tādi infrastruktūras objekti kā pasažieru termināls finansiāli ir ļoti ietilpīgi, bet nedod ātru rezultātu un atmaksājas tikai ilgtermiņā. Tāpēc ar šādu projektu realizāciju nedrīkst nokavēt, bet nav prātīgi arī aizsteigties notikumiem priekšā.

## Konteineru arvien vēl nepietiek

Runājot par "Noord Natie Ventspils Terminālu", kuru atklāja 2000. gada 6. oktobrī, jāatzīst, ka pašlaik vēl tas nav attaisnojis uz to liktās cerības. Lai gan termināls ir moderns un tehnika jaudīga, tomēr konteineru kā nav, tā nav. Pēc A. Lemberga teiktā, "Noord Natie Ventspils Termināla" darbība, piesaistot konteinerus un ro-ro kravas, ostas vadību neapmierina. Taču speciālisti konteinerpārvadājumiem nākotnē prognozē lielus kravu apjomu pieaugumus. Un tādā gadījumā Ventspils ostas piedāvātais serviss būs pievilcīgs kravu īpašniekiem, neskatoties





"Noord Natie Ventspils Termināls".

uz ne sevišķi pievilcīgajiem lielajiem sauszemes kilometriem. Protams, patlaban vēl ļoti *griez* Krievijas noteiktie dzelzceļa tarifi. Situācija gan Ventspilī, gan arī citās Baltijas ostās varētu mainīties, ja Krievija izlīdzinātu šos tarifus, kuri arī Ventspili nospiež jau kopš 1997. gada.

## "Jūras parks" paver jaunas iespējas

Taču citādi jāteic, ka tieši dzelzceļš ir tas, kas lielā mērā glābj Ventspili. Pareizāk sakot, tās ir kravas, kas uz Ventspils ostu tiek transportētas pa dzelzceļu. Piemēram, sausā cauruļvada dēļ "Ventspils naftā" 2003. gadā pārkrauti 10,7 milj. t naftas un naftas produktu. Lai arī tas ir par 22,5% mazāk nekā 2002. gadā, tomēr jāatzīst, ka šāds kravu apjoms *izgājis*, pateicoties dzelzceļa pārvadājumiem. Arī turpmāk VN visas kravas tiks piegādātas pa dzelzceļu.

Lūkojoties no šī skatu punkta, jāatzīst, ka "Jūras parka" projekts ir bijis tālredzīgs un pabeigts laikus, un tad paveras iespējas daudz efektīvāk nodrošināt loģistikas ķēdes.

Kad 29. augustā satiksmes ministrs Roberts Zīle darba vizītē apmeklēja Ventspili un tikās ar Ventspils pašvaldības, Ventspils brīvdostas, AS "Ventamonjaks", AS "Ventbunkers", kā arī VAS "Latvijas dzelzceļš" vadītājiem, viņš uzsvēra, ka svarīgs jautājums ir dzelzceļa jaudu palielināšana saistībā ar Ventspils ostas tālāko attīstību, atzīmējot gan, ka līdzīgas problēmas ir arī Rīgas un Liepājas ostā. Ministrs arī izteica gatavību realizēt potenciālo Kohēzijas fonda projektu Ventspils ostas priedveļu rekonstrukcijai un jaunu priedveļu izbūvei.

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMĀTA  
2003





Pašlaik Ventspils dzelzceļa staciju kompleksā ir deviņi vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas parki. Dzelzceļa mezgla pašreizējā jauda ir aptuveni 23 – 24 miljoni tonnu gadā. Bet 2003. gada 12. jūnijā ekspluatācijā nodotā dzelzceļa mezgla “Jūras parks” jauda sasniedz 34 miljonus tonnu gadā.

## Jūras veltes *Ventspils sulā*

Par Ventspils ostas plašo darbības profilu un nākotnes iespējam liecina naftas, amonjaka un minerālmēslu apstrādei diametrāli pretējs darbības veids – zivju pārstrāde. 2003. gada maijā tika atklāta “Stena International” zivju produktu ražotne, kuras celtniecība un labiekārtošana izmaksāja 700 tūkstošus latu. Pašlaik uzņēmumā strādā 55 cilvēki, bet uzņēmuma vadība plāno paplašināt ražošanu un strādājošo skaitu gada laikā trīskāršot. Otrajā darbības gadā plānots sasniegt 70% no ražošanas iespējām, bet trešajā gādā strādāt ar pilnu jaudu. Uzņēmums jau atradis savas produkcijas noieta tirgu un 95% no saražotā eksportē uz Dāniju un Zviedriju, bet nākotnē domā pievērsties arī Baltijas tirgum. Zvejas produktu ražotne atrodas Ventspils brīvostas teritorijā un atbilst Eiropas Savienības direktīvas “Higiēnas noteikumi zvejas produktu ražošanai un tirdzniecībai” prasībām. Kā atzīst pilsētas mērs A. Lembergs, tad labāk, lai Ventspilī darbojas vairāki salīdzinoši nelieli uzņēmumi, kuru nesekmīgas darbības dēļ bez darba varētu palikt kādi piecdesmit cilvēki, nekā viens liels uzņēmums, kura neveiksmīgas darbības rezultātā ievērojami ciestu kā cilvēki, tā pilsēta.

## Darbaspēks kļūst arvien kvalificētāks

Jau no seniem laikiem Ventspilij ir labas darba tradīcijas kokapstrādē, kā arī zivju pārstrādē un metālapstrādē. Salīdzinot darbaspēka patēriņu pārstrādes un apstrādes nozarēs, Ventspilī vidējās izmaksas ir daudz zemākas nekā citviet Latvijā, īpaši jau Rīgā. Pateicoties Ventspils ostas darbībai, pilsētai ir augsti kvalificēti speciālisti, kas nodrošina ostas saimniecisko darbību.

Lai racionāli izmantotu pilsētas darbaspēku un tas būtu konkurētspējīgs, Ventspilī strādā pie diviem projektiem. Viens no tiem ir Ventspils zinātnes un tehnoloģiju parks, kur tiek sagatavoti elektronikas un IT tehnoloģiju speciālisti, kā arī tiks veidoti biznesa inkubatori. Otrs projekts ir Kokapstrādes kompetences centrs. Jau pats projekta nosaukums liecina, ka tas paredz speciālistu sagatavošanu kokapstrādes nozarei.

## Ventspils – pilsēta ar nākotni

Ventspils, kuras platība ir 55,4 km, pēc iedzīvotāju skaita ir sestā lielākā pilsēta Latvijā, bet darbaspējīgo iedzīvotāju daļa tur ir 62,4%.





Ventspils ostā ierodas kruīza jahtas.

Ventspils pilsēta ir tik cieši saistīta ar ostu, ka reizēm pašiem ventspilniekiem sajūkot, vai tā ir pilsēta osta vai ostas pilsēta. Viens gan ir skaidrs – tieši osta un tās lielie uzņēmumi ir tie, kas ļāvuši pilsētai augt, attīstīties un labiekārtoties. Ja Ventspili iepazīst tikai tagad, tad pat prātā nevar ienākt, ka vēl pirms nieka desmit gadiem, kur tagad lepnī stāv “Ventspils naftas” biznesa centrs, veči vecajos spīķeros gāja kārtot dabiskās vajadzības, bet Ostmalā, kas tagad slavena kā pilsētas promenāde, atpūtas un svētku norises vieta, pats velns varēja kaklu nolauzt. Tagad pa līdzeno bruģīti puikas skrien ar *skritulenēm*, bet uz viņiem, sēžot zem palmām, noraugās Krišjānis Valdemārs.

Pilsētu gada laikā apmeklē aptuveni 350 tūkstoši tūristu, lielākā daļa no tiem apmeklējusi Zilā karoga pludmali, liela daļa arī Ventspils akvaparku, kā arī vizinājusies ar kuģīti “Hercogs Jēkabs”.

Taču arī Ventspili viss nebūt nav tikai idilliski tēlojams. Un tas šoreiz galvenokārt sakāms par brīvostas darbību. Konkurence Baltijas jūras reģionā un Eiropā kopumā strauji palielinās. Vienmēr jāprot pierādīt, ka tieši Ventspils pakalpojumi ir tie labākie. Skumji, protams, ka tagad Ventspils vairs nevar lepoties, ka kravu apgrozījuma ziņā ir lielākā osta Baltijas jūrā, jo Sanktpēterburga un Tallīna ir *izgriezušas tai pogas*. Tagad svarīgi nepazaudēt to, kas ir, un neatlaidīgi audzēt muskuļus, domājot par jaunu kravu veidu piesaisti. Un arī par darbu ES sastāvā, ievērojot tās prasības, kas kļūs aktuālas tieši pēciestāšanās periodā. Bet, kā saka Ventspils Brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis, osta nekādus satricinājumus nepiedzīvos, jo tā allaž ievērojusi augstus drošības standartus. ✦

A. Freiberga

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



## Vai stividors kļūs arī par pārvadātāju?

*Konkurence. Tas vairs nav tikai vārds, tas jau kļuvis par ietilpīgu terminu, kas koloģīgi raksturo šodienas situāciju ostu biznesā un kravu pārvadājumu tirgū. Tieši tas stimulē nemītīgi rosīties meklēt jaunas darbības formas. Kā saka AS "Ventbunkers" prezidents Miks Ekbaums, tad pēc desmit gadu stividora darba tiek meklētas iespējas daudz dziļāk un tiešāk darboties tranzītbiznesā, pievēršoties kravu pārvadājumiem.*

**D**esmit gadu laikā "Ventbunkers" ir apstrādājis gandrīz 43 miljonus tonnu naftas produktu. Investīcijas ir vērstas uz to, lai varētu apstrādāt arvien vairāk kravu un palielinātos arī produktu uzglabāšanas iespējas. Līdz šim uzņēmums savu peļņu nav dalījis dividendēs, bet gan novirzījis uzņēmuma attīstībai: terminālā investēti 32,054 miljoni latu, bet līdzdalības uzņēmumos – 32,429 miljoni latu. Pašlaik uzņēmuma pārkraušanas jaudas sasniedz 8 miljonus tonnu gadā, bet naftas produktu uzglabāšanas rezervuāru iespējas ir 270 tūkst. m<sup>3</sup>. Uzņēmuma prezidents M. Ekbaums prognozē, ka dīzeļdegvielas apjoms palielināsies, bet mazuta samazināsies. Varētu pieaugt arī benzīna eksports, bet tikai tādā gadījumā, ja Krievijas rūpnīcas varēs pārorientēties uz Eiropas standartiem atbilstoša benzīna ražošanu.







"Ventbunkers" naftas produktu uzglabāšanas iespējas ir 270 tūkst. m<sup>3</sup> gadā.

"Ventbunkers" ir saistīts ar 16 citiem uzņēmumiem, no kuriem lielākais ir "Latvijas naftas tranzīts", kur uzņēmumam pieder kontrolpakete. Vēl pieminēšanas vērti ir "Noord Natie Ventspils Termināls" un SIA "Ventspils ekspedīcija". Taču "Ventbunkers" piedalās arī tādu uzņēmumu darbībā, kuri nav saistīti ar tranzītu un ostām, un pie tādiem jāmin SIA "Mediji un poligrāfija", kā arī Ventspils futbola un basketbola klubi.

## Samilzušais attiecību kamols

Lai gan Latvija Krieviju allaž uzskatījusi par ļoti nozīmīgu biznesa partneri, abu valstu attiecības nav veidojušās vienkārši. Problēma pamatā ir Krievijas pusē, pareizāk sakot, tās pārlieku lielajās ambīcijās. Tagad Krievija tīri politiski nevar pateikt, ka ir gatava piekāpties, un tas skar arī naftas produktu transportēšanu pa cauruļvadu uz Ventspili, tāpēc tieši Latvijai jābūt gudrai kompromisa un pretimnākšanas rašanā. M. Ekbaums ir pārliecināts, ka atrisināsies arī "Ventspils naftas" problēmas.

Savukārt, domājot par to, kas "Ventbunkeru" sagaida pēc 1. maija, tātad pēc Latvijas pievienošanās ES, M. Ekbaums ir pārliecināts, ka uzņēmuma darbībā nekādas pārmaiņas nav gaidāmas, jo tas jau tagad strādā, ievērojot visas ES prasības un noteikumus. Ja nu vienīgi palielināsies dzīves dārdzība un darba pašizmaksas, kas nebūs proporcionāli samērojamas ar uzņēmuma pakalpojumu izmaksām. †

A. Freiberga

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



## Pagaidām viss notiek, kā plānojam

*Ja palūkojam kravu apjoma pieaugumu procentos, tad tas jau kuro gadu vislielākais ir Liepājas ostai. 2003. gadā kravu apgrozījums palielinājies par 12,5% plānoto desmit vietā. Kā saka Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja, tad ostas pārvalde kopīgi ar ostas uzņēmējiem ir objektīvi novērtējusi attīstības un izaugsmes iespējas. Kā tas izdevies, par to **AIVARS BOJA** sarunā ar Gadagrāmatas veidotājiem.*

– Aizvadītajā bargajā ziemā ledus apstākļu dēļ aizsalstošās ostas vienu otru kravu, protams, zaudēja, un dažu labu kravas tonnu arī. Uz Liepāju tas neattiecas – ziemas dēļ kravas neesam zaudējuši, drīzāk ieguvuši. Taču ostas saimniecībā ir tieši tāpat kā ikvienā citā – notiek nemītīgas pārmaiņas. Nedaudz ostas darbībai «iegrieza» negadījums ar lielo prāmi, kad divu avāriju dēļ viena daļa kravu aizgāja uz Ventspili. Bet, tā kā «Scandline» ir gan Ventspils, gan Liepājas prāmju operators, tad daļa kravu atgriezās Liepājā.

Liepājas ostas lielākais un dinamiskāk augošais uzņēmums nemainīgi ir «Liepājas osta LM». Tas ir uzņēmums ar lieliem plāniem, un izskatās, ka tās straujās pārmaiņas, kas aizsākās pirms gada, arī 2003. gadā sekmīgi ir turpinājušās. Viss liecina, ka attīstība neapstāsies un tiks realizēts jauna termināla celtniecības projekts. Šādi pamatoti un prognozējami projekti mūs iepriecina, jo tie nav tukši solījumi, bet reāli darbi.

### – Vai pati osta lielajiem plāniem nav kļuvusi par seklu?

– Liepājas osta visu laiku ir par seklu, jo savulaik tāda tā tika projektēta un būvēta, kur piestātņu konstrukcija pieļauj maksimālo dziļumu desmit ar pusi metrus. Globālā mērogā domājot, tas, protams, ir nepietiekoši, bet dziļāka tā nākotnē varētu kļūt vien tad, ja jauniem investoriem un jauniem projektiem radīsies interese par neapbūvēto ostas ziemeļu daļu. Pagaidām mēs piedalāmies tā saukta *short see shipping* jeb *īsā pleca* pārvadājumos. Un jāteic, ka konkrēta interese par ostas ziemeļu daļu līdz šim vēl nav izrādīta. Atbrauc, apskatās un aizbrauc, un tā šis process turpinās. Tāda reakcija ir saprotama, jo visiem jau ir skaidrs, ka tur jāsāk praktiski jaunas ostas būvēšana.

### – Bet industriālo parku celtniecība gan ir izkustējusies no projektu stadijas.

– Industriālo parku attīstība pamazām notiek. Tiek būvēts Mazais Pulvera ielas industriālais parks, un eksperti izstrādā visu nepieciešamo dokumentāciju tālākā finansējuma saņemšanai. Lietas, protams, neattīstās tik ātri, kā varētu vēlēties, jo paralēli jārisina arī infrastruktūras jautājumi, tāpēc Lielais parks droši vien īstos apgriezienus uzņems nākotnē.



– Liepājas mērs Uldis Sesks ir apņēmības pilns darboties, lai Liepāja saņemtu aptuveni desmit procentus no Eiropas strukturālo fondu naudas.

– Neņemam spriest par visu pilsētu, bet osta pašlaik visaktīvāk strādā pie ES naudas apgūšanas ostas vajadzībām. Liekam lielas cerības uz to, ka varēsīm iegūt Kohēzijas fonda līdzekļus Karostas kanāla attīrīšanai, kas pēc būtības ir viens no sāpīgākajiem jautājumiem un arī dārgākajiem projektiem. Esam pieaicinājuši Holandes konsultāciju firmu, kas veic nepieciešamos pētījumus un palīdz aizpildīt sarežģītos pietiekumus. Visiem nepieciešamajiem pētījumiem un dokumentu sagatavošanai finansējums pilnībā nāk no Holandes valdības.

– **Kādas tad ir viņu intereses, ja notiek šāda it kā nesavtīga darbība?**

– Domāju, ka konsultantiem vienmēr ir interese strādāt. Varbūt tas notiek arī tāpēc, ka mēs jau tiekam uzskatīti par ES sastāvdaļu, tāpēc iekļaujamies kopējā ES koncepcijā par vides aizsardzību. Lielu palīdzību esam saņēmuši no Dānijas valdības, kurai jāpateicas par attīrīšanas iekārtām. Un arī tas ir ieguldījums ekoloģiskās situācijas uzlabošanā, jo šajos jautājumos starp valstīm nevar novilkt robežu.

Kopā ar beļģu firmu «Haikon» notiek darbs pie ostas Ziemeļu daļas neattīstīto teritoriju plānošanas, kas varētu kalpot par pamatu investoru interesei par šo teritoriju, atklājot Liepājas ostas iespējamo potenciālu.

– **Runājot par ekoloģijas jautājumiem, nākas atcerēties, ka 2003. gadā ir bijuši arī iedzīvotāju protesti pret to, ka ostas uzņēmumi, strādājot ar bīstamajām kravām, rada sadzīves apstākļu pasliktināšanos.**

– Esmu dzirdējis, ka valsts mērogā tiek gatavoti likumi, kas reglamentēs, piemēram, smaku līmeni. Pirms gada ostā pārkrāva tādu naftas produktu, kam bija nepatīkama smaka, lai gan to neuzrādīja mēraparāti. Šīs kravas pārkraušana tika



Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja.





aižliegta, un tās vietā krauj tīru naftu, kas nesmird. Taču laiku pa laikam ir saklausāmi kādi protesta saucieni, kuru izcelsmi nevaru saprast un komentēt. Domāju, ka lielā mērā šī cilvēku aktivitāte ir inerces inspirēta. Visiem vajadzētu saprast, ka vietās, kur attīstās industrija, var kaut kas smaržot vai smirdēt, bet reizēm cilvēku uzmanība un reakcija ir pārlietu saasināta. Pieļauju domu, ka nepatīkama smaka reizēm var rasties no izgarojumiem Karostas kanālā, jo tas taču elpo un kustas. Bet ar pilnu atbildības sajūtu varu teikt, ka tie produkti, kas izraisīja nepatīkamo smaku, tiešām ostā vairs netiek krauti, tas ir fakts!

## – Kāda ir pilsētas un ostas sadarbības attīstība?

– Ja runājam par pilsētas un ostas mijiedarbību, tad nekādā gadījumā nedrīkst aizmirst, ka Liepāja ir ostas pilsēta vārda vistiešākajā nozīmē. Ostā tika un tiek uzskatīta par vienu no Liepājas industriālajiem vaļiem, tieši tāpat kā «Lau-  
ma» vai «Liepājas metalurģis».

Zināmā mērā pilsētas iedzīvotāji to ir sapratuši, tāpēc līdz šim vienīgi lielākie protesti bijuši par nepatīkamo smaku piesātinātajiem izmešiem. Taču pilsētas iedzīvotāji arī nevar pārmest ostai, ka tā nedara visu, kas ir tās spēkos, lai sakārtotu infrastruktūru un uzlabotu cilvēku dzīves apstākļus. Piemēram, atrisināta ir smagā transporta kustība – pēc apvedceļa izbūves tas vairs nešķērso dzīvojamu masīvu, kas izsauca protestus no iedzīvotāju puses.

Pagaidām vēl ir problēmas ar dzelzceļu, bet tās tiek risināts, varbūt arī ne tik ātri, kā mēs to gribētu, bet risinātas tiek. Man ir liels prieks, ka cilvēki tomēr saprot un apzinās, ka pilsētai ekonomiski jāattīstās, bet tas reizēm liek uz laiku samierināties arī ar kādām neērtībām. Liepāja ir industriāla pilsēta un nekad nebūs kūrorts tādā variantā kā Palanga, bet tas gan nenozīmē, ka pilsēta nedomā arī par savu pludmali un tūristu piesaistīšanu. Redzat, uz Liepāju šodien brauc tūristi, kuri vēlas pat izbaudīt Karostas cietuma «pakalpojumus».

## – Arī šis projekts pieder pie Karostas attīstības plāna?

– Ja par cietuma šovu, tad tas tiešām vairāk ir domāts tūristu piesaistei, bet pati Karosta ir nepārtrauktas un mainīgas attīstības stadijā. Viena daļa dzīvojamā māju, ko nenodevām privatizācijai, tagad ir privatizētas un tiks renovētas. Ir rezervētas teritorijas termināla attīstībai, un tās gaida investorus. Laiku pa laikam uzrodas kādi ģeniāli projekti, kurus jāvērtē ļoti kritiski. Kā piemēru gribu minēt kādu Kanādas projektu, kas ieteica šajā vietā būvēt viesnīcu kompleksu, bet es šādam projektam nepiekrītu, jo uzskatu, ka tā būtu neapdomīga izšķērdība.

Jau tagad iezīmējas vēl viena tendence, kas parāda, ka Karosta nākotnē, tieši tāpat kā pirms kara, varētu kļūt par prestižu parka rajonu, jo jau tagad cilvēki, kuriem ir nauda, pērk vecās mājas un tās atjauno.

## – Pēdējā laikā arvien aktīvāks kļūst jahtu tūrisms.

– Arī Liepājas ostā jahtu skaits ar katru gadu pamazām pieaug, taču runāt par masveidīgu pieplūdumu nevaram. Godīgi jāatzīst, ka masveidā mēs nemaz neva-





“Scandline” prāmis “Petersburg” Liepājas ostā a/s “Terrabalt” terminālā.

rētu šīs jahtas uzņemt, jo jahtu osta gaida paplašināšanu. Esam rezervējuši teritoriju, kur varētu ierīkot lielāku jahtu ostu, bet tur ir nepieciešami līdzekļi un arī cilvēki, kas būtu ieinteresēti šādas jahtu ostas attīstībā. Osta no savas puses ir gatava šo teritoriju iznomāt privātajiem.

**– Ir dzirdēts, ka Liepāja diezin ko nemīl zvejniekus.**

– To, ka mums nepatīk zvejnieki, pagaidām esmu dzirdējis vienīgi no Ināriņa Voita, kurš mēģina saasināt situāciju, bieži vien sacelot nevajadzīgu brēku. Nav jau tiesa, ka mums nepatīk zvejnieki, mēs tikai mēģinām objektīvi izskaidrot patieso situāciju, un to, ka problēmas ir, neviens netaisās slēpt. Osta ir tikai tik liela, cik tā ir, bet gadās, ka zvejnieki to nevēlas saprast, sapērk kuģus un vairo ostas pārvaldi, ka viņiem nav, kur šos kuģus likt. Esam izteikuši zvejniekiem priekšlikumu ierīkot zvejas ostu Ziemeļu daļā, bet to jau nevajag skaidrot ar kādu īpašu patikšanu vai nepatikšanu. Kā ļoti pozitīvu tendenci varu minēt Zivju kombināta darbības sarosīšanos, kam uzradies saimnieks, kurš ir paziņojis, ka viņam būs modernākais zivju kombināts Baltijā. Mēs par to esam ļoti priecīgi un ceram, ka tā arī būs un ka viss komplekss, sākot ar zveju un beidzot ar pārstrādi, sekmīgi attīstīsies.

**– 2004. gada maijā saistošas būs ES prasības. Cik tām gatava ir Liepājas osta?**

– Mēs vienmēr esam bijuši Eiropā, tāpēc arī ES mūs nevar pārsteigt. Mums jau nekas īpaši nemainīsies, ja nu vienīgi esam gatavi ņemt pretī kādu daļu no viņu





palīdzības. Pēc būtības viss cits jau ir noticis – esam izdarījuši nepieciešamos grozījumus nodokļu likumā, kopā ar Jūras administrāciju sakārtojuši kuģošanas drošības jautājumus, un šie darbi turpinās, tāpēc nekāds pārsteigums negaidām. Kas vēl ir uzlabojams, to mēs paši zinām. Varētu rasties problēmas ar veterinārās kontroles punktu, jo mēs nevaram pierādīt šāda kompleksa nepieciešamību, lai tiktu piešķirti līdzekļi tā celtniecībai. Ostas uzņēmumi ir plānojuši kravas, kas nāks no trešajām valstīm un kam būs nepieciešama veterinārā kontrole. Pašreiz tādu kravu ir maz, un vēl pirms pusgada nespējām nevienu pārliecināt, ka ir pietiekoši nopietni projekti, kas var reāli īstenoties, bet uzņēmēju prognozes tomēr liek domāt, ka kravu apjoms pieaugs.

Ar tankkuģiem ir noticis tas, kas ir noticis, par niansēm lai izstrīdas IMO ar Eiropu. Tā kā Liepājā ienāk mazi kuģi, tas mūs skars daudz mazāk nekā dziļūdens ostas. Patiesībā visu saistībā ar ES mēs no savas puses esam izdarījuši, tagad jārikojas valdībai, jo ir pienācis brīdis, kad mēs bez valdības nākamo soli nemaz nevaram spert. Esam sakārtojuši ostas informāciju, bet novērtējums un drošības līmeņu noteikšana ir veicami kopā ar valdību, šajā gadījumā ar Jūras administrāciju. Vienīgi valdība ir atbildīga par ostas novērtējumu, jo paši varam vērtēt vai nevērtēt, tas būs lieks darbs. Bet tikai pēc novērtējuma saņemšanas mēs varēsīm skaidri izvērtēt, kas tad ostas drošībai pietrūkst. No vienas puses mēs jau zināmā mērā atbilstam drošības standartiem, jo savulaik neļāvamies Eiropas ostu eiforijai, ka ostas nākotnē būs brīvi pieejamas teritorijas, un nenojaucām žogus. Tagad mums ir žogi, kas norobežo ostas teritoriju, ir caurlaides punkti, kas būs vēl tehniski jāuzlabo, sakārtojot videonovērošanu. Bet galvenais tomēr ir cilvēku apmācīšana un dokumentu sakārtošana sertificēšanai. Ja šos uzdevumus un mājas darbus neveiksīm, iemantosim nedrošas ostas slavu un viens otrs klients sāks izvairīties no sadarbības ar mums. Es gan domāju, ka Liepājai tas nedraud.

**– Bet daži uzskata, ka Liepājai var sākt draudēt politiku pastiprināta uzmanība, tiklīdz tā sasniegs kādu astoņu miljonu tonnu apgrozījumu.**

– Es būtu priecīgs, ja parādītos interese un šeit sāktu būvēt dzelzceļu, sakārtotu infrastruktūru...

**– Parasti gan šī interese izpaužas nedaudz citādā formā – dalīt, sadalīt, pārdalīt.**

– Pārdalīt Liepājā vairs neko nevar, jo šeit kā par brīnumu viss ir likumiski un līgumiski sakārtots. Pārdot vai nepārdot savu biznesu, par to lems paši uzņēmēji. Bet, ja parādītos interese par neapbūvētās ostas piecdesmit procentu daļu pirkšanu, tad mēs aicinām – esat gaidīti Liepājā!

**– Tad jau privatizācijas batālijas jūs nav skārušas, vai arī par tām esat jau aizmirsuši?**

– Privatizācijas process brāzās pāri Latvijai, bet Liepājā nebija nekā īpaša ko privatizēt, kur nu vēl lai kautos. Citviet vēl tagad notiek pārdale – kāds par daudz





paņēma, kādam kaut kas netika. Bet kamēr citur notika dalīšana, Liepāja no savas ostas dzina ārā svešus karakuģus un priecājās par tiem drosmīgajiem stividoriem, kuri nebaidījās sākt savu biznesu tik šaubīgos apstākļos. Neliela stīvēšanas notika ap «Tosmāres» privatizēšanu, bet tagad šķiet, ka viss sakārtojies loģiski.

**– Vai Jūs pieļaujat domu, ka sakarā ar Latvijas iestāšanos NATO Liepājas osta atkal varētu daļēji kļūt par militāru ostu?**

– Es personiski būtu ļoti apmierināts un domāju, ka tas būtu svētīgi no visiem viedokļiem, jo tas būtu labs akcents un arguments dažādiem nelabvēļiem. Mēs varētu pat runāt par konkrētu vietu ostā, ko būtu iespējams nodot šādām vajadzībām. NATO kara bāze būtu ļoti izdevīga pilsētai, un to nekādā gadījumā nevar aizstāt kāds panīcis termināls. Gan politiski, gan ekonomiski tas drīzāk būtu labi nekā slikti.

**– Kā prognozējat ostas attīstību 2004. gadā?**

– Domājam, ka kravu apjoms pieaugs par desmit procentiem un sasniegs 5,5 miljonus tonnu. Lielāku kravu pieaugumu plānot nav pamata, to varētu darīt, ja uz Liepāju būvētu kādu *trubu*, kas būtu pilna, protams. Bet jau tagad katri desmit procenti tūlīt parāda infrastruktūras vājās vietas, un tie ir ceļi, dzelzceļš, arī ostas iekšējais dzelzceļš.

Bet, ja ņem vērā, ka tad, kad mēs vēl tikai dzimām, citas Baltijas jūras ostas jau bija uzaudzējušas muskuļus, tad varam uzskatīt, ka tie pieci miljoni, kas tagad iet caur Liepāju, ir aizgājuši no kādas citas ostas. †

A. Freiberga

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



## Darbi iet vārdiem pa priekšu

*Liepājas stividorkompānija "Liepājas osta LM" 2003. gadā svinēja 10 gadu jubileju. Pa šiem gadiem ir mainījies politiskā situācija valstī, mainījies Liepājas osta, pats uzņēmums un arī tā vadība.*

Bet to, kā uzņēmums ir mainījies, vislabāk redz tie, kas laiku pa laikam atbrauc ciemos. Tādi esam arī mēs – Gadagrāmatas veidotāji. Kad vēl pirms astoņiem deviņiem gadiem viesojāmies uzņēmumā, kura nosaukums toreiz bija "TransLiepāja", viss izskatījās diezgan bēdīgi.

Un tam bija vairāki iemesli.

Ne vienu vien reizi par to jau ir rakstīts, ka pēc Krievijas armijas aiziešanas Liepājas osta mantojumā saņēma teritoriju, kur bija nepieciešams atjaunot gan dzelzceļa un autoceļu pievadus, gan pārējo infrastruktūru. Viss bija jāsāk no nulles, meklējot kredītus un ieguldot milzu līdzekļus, lai osta vispār varētu normāli funkcionēt. Viss, kas attiecas uz Liepājas ostu kopumā, attiecas arī uz Liepājas ostas kompānijām, kuras riskēja šeit sākt savu uzņēmējdarbību. Riskēja arī tie, kas 1993. gada oktobrī dibināja Latvijas – Īrijas kopuzņēmumu "TansLiepāja", kurš 2001. gada jūlijā tika pārreģistrēts kā AS "Liepājas osta LM".

Meklējumos biznesa ceļa sākumā atradās arī cilvēki, kuriem nebija nedz vajadzīgās pieredzes, nedz zināšanu.

Vienu patiesību gan uzņēmuma vadītāji saprata uzreiz: attīstībā jāievēro "solī pa solim" darbības princips. Netika izvirzīts mērķis tūlīt uzbūvēt lielus kravu laukumus un jaunas piestātnes. Darbus veica pakāpeniski, jo tolaik pārlieku lielu finanšu ieguldīšana kravu laukumu izbūvē vēl nebija aktuāla. Daudz lielākas pūles bija jāpieliek, lai vispār piesaistītu ostai kravas. Kādā intervijā 1996. gadā toreizējais AS "TansLiepāja" komercdirektors Pēteris Iesalnieks bija atklāts: "Jāteic godīgi, kravu trūkst!" Lai reklamētu un popularizētu kompānijas darbību, tika izveidots īpašs dienests, kas nodarbojās arī ar kravu pārvadājumu tirgus izpēti un kravu piesaisti.

Nesakārtotās Latvijas likumdošanas, muitas un robežapsardzes neprofesionālā darba un kravu īpašnieku neticības dēļ strādāt nebija viegli. Kravu īpašnieki ar aizdomām skatījās uz Liepājas iespējam, jo nebija pārliecināti, ka šeit kāds spēj garantēt kravu drošību vispār.

Bet viena progresīva tendence bija nostabilizējusies jau deviņdesmito gadu vidū – laba sadarbība ar "Liepājas metalurgu", kas tolaik, izmantojot stividorkompānijas "TansLiepāja" terminālu, ik mēnesi pārkrāva aptuveni 25 tūkstošus tonnu uzņēmumā saražotās produkcijas.

2003. gada 21. novembrī AS "Liepājas osta LM" svinēja 10 gadu jubileju un šo dienu sagaidīja kā lielākā stividorkompānija Liepājas ostā, kura meklē arvien jau-



nus darbības virzienus. Ja sākotnēji tā nodarbojās tikai ar stīvdoru pakalpojumiem ostā, tad tagad savu darbību izvērsis arī kuģu aģentēšanā un fraktēšanā, kravu ekspedēšanā, kā arī sniedz muitas brokeru un kravu uzglabāšanas pakalpojumus.

Pēteris Iesalnieks tagad ir "Liepājas osta LM" vadītājs, un sākumā, kā pats saka, bijis daudz jāklūdās, lai mācītos. Viņš esot piedzīvojis tādu brīžu, kad vēlamo tik ļoti gribējies pieņemt par jau esošo, un nācies vilties. Tik ļoti gribējies ticēt, ka visi eventuālie investori, kas interesējas par biznesa sākšanas iespējām un investīcijām šā mērķa vārdā, patiešām arī sāks reālu darbību un no kārtējā tūrista pārtaps biznesa partnerī. Īstenībā tik skaisti viss nenotika.

Varbūt tāpēc likumsakarīgi, ka vairāk nekā tikai par sadarbības partneri kļuva "Liepājas metalurģis", kura kravas jau no kompānijas darbības pirmsākumiem bija dominējošās. 2001. gada vidū notika AS "TansLiepāja" akcionāru maiņa, un par lielāko akcionāru ar 89 procentiem akciju kļuva LSEZ AS "Liepājas metalurģis", kas ir lielākais metalurģijas uzņēmums Baltijā. Pārdesmit dienas pēc akcionāru maiņas notika arī uzņēmuma nosaukuma maiņa, saglabājot visas iepriekšējās kompānijas juridiskās saistības un darba tradīcijas.

Līdzīgi kā "Liepājas osta LM", arī "Liepājas metalurģis" no deviņdesmito gadu sākuma atradās nemītīgā attīstības procesā. Jau 1996. gadā uzņēmums kļuva par vienu no nedaudzajiem valstī, kas strādāja ar pilnu jaudu, ik gadus ne tikai palielinot produkcijas apjomu, bet arī ceļot kvalitāti. To apliecina ISO 9002 sertifikāts, kā arī uzņēmuma produkcijai piešķirtais vācu standarta DIN 488 (MFPA), angļu standarta BS 4449 (CARES) un itāļu standarta Fe B44K sertifikāts.

Pēdējo gadu laikā metāla kravu apgrozījums "Liepājas ostā LM" sasniedzis gandrīz 63 procentus, no kuriem 35,5 procenti ir "Liepājas metalurģa" eksporta produkcija, bet pārējās metāla kravas veido tranzīts.



"Liepājas ostas LM" prezidents  
Pēteris Iesalnieks.

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003







“Liepājas ostas LM” biroja ēka pēc remonta ieguvusi jaunu fasādi, kā arī modernas un ērtas darba telpas.

Taču, kā saka P. Iesalnieks, nedrīkst visas olas likt vienā grozā. Konkrēti runājot, tas nozīmē arvien jaunus projektus un jaunus kravu veidus, lai daudzveidotu pakalpojumu klāstu. Ostā tiek pārkrauti kokmateriāli, pārtikas produktu kravas, minerālmēsli, bet pēdējā laikā arvien lielāku apjomu veido arī lauksaimniecības produktu kravas.

Lai iespējami sekmīgāk varētu apstrādāt un uzglabāt kravas, aktuāls kļuva noliktavu celtniecības jautājums. Šajā projektā kompānija jau investējusi 1,6 miljonus dolāru un 2003. gada oktobrī ekspluatācijā nodeva jaunu daudzfunkciju noliktavu, kas, pēc prognozēm, palielinās kravu apgrozījumu par 10 procentiem.

Taču kompānijas vadība neplāno apstāties pie sasniegtā un domā par jaunu beramkravu terminālu un šķidro kravu terminālu celtniecību.

Kā atzīst Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja, šī osta nav un arī nebūs dziļūdens osta, jo konstrukcijas pieļauj maksimālo dziļumu līdz 10,5 metriem. Ar šādu dziļumu kopš darbības pirmsākumiem tad arī jāsamierinās “Liepājas ostai LM”, taču citos virzienos notiek dinamiska attīstība un paplašināšanās. Ja 1993. gadā kompānija darbu sāka, izmantojot 400 metru garu piestātņu līniju, tad





Moderna un jaudīga tehnika nepieciešama arī metāla kravu apstrādei.

2003. gadā piestātņu kopgarums jau sasniedza 1600 metru. Uzņēmums kravas apstrādā divpadsmit piestātnēs, puse no tām atrodas Brīvastā, bet otra puse – Karostā.

1998. gadā uzņēmums ieguva tiesības strādāt speciālās ekonomiskās zonas un brīvās muitas zonas statusā, kas to atbrīvo no muitas un akcīzes nodokļa, pievienotajai vērtībai piemēro nulles procentu likmi, bet īpašuma nodokli samazina par 80 līdz 100 procentiem.

Jautāts par nākotnes plāniem, P. Iesalnieks vien noteic: “Ir, ir mums dažādi plāni.” Un piesit ar pirkstu pie koka. Taču runāt par tiem nevēlas, lai neaizsteigtos notikumiem priekšā, kamēr viss vēl nav par simt procentiem droši.

Liepājniekiem tas ir raksturīgi – daudz nerunājot daudz padarīt, tikai soli pa solim ejot. Vēl P. Iesalnieks piebilst, ka viņš jau ļoti labprāt runātu arī par kompānijas rītdienas iecerēm, bet to darīt liedz iegūtā dzīves pieredze un, protams, arī konkurence, kaut vai Latvijas ostu starpā. Tāpēc labāk darīt, nekā runāt.

Bet mēs esam pilnīgi pārliecināti, ka, rakstot nākošo Gadagrāmatu, noteikti uzzināsim par jau īstenotiem projektiem un no 1,4 miljoniem tonnu, ko “Liepājas osta LM” apstrādāja 2003. gadā, kravu apjoms būs ievērojami pieaudzis. †

A. Freiberga

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



## Skultes ostas otrā atdzimšana

*Dienā, kad Gadagrāmatas veidotāji viesojās Skultes ostā, tās piestātnēs kokmateriālus krāva divos kuģos. Tā ir diezgan ierasta parādība. Par to, kā Skultē veicies nebūt ne vieglajā 2003. gadā (turpat četrus mēnešus gada sākumā Rīgas jūras līci klāja ledus), stāsta ostas pārvaldnieks **ERVĪNS GRĀVĪTIS** un viņa vietnieks **IGORS AKULOVŠ**.*

– Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas pirmā Skultes ostas “izraušanās” tikai no zvejas ostas tirdzniecības kuģu apkalpošanas statusā notika 1997. gadā, kad ostas pārvalde noslēdza līgumu ar SIA “Skultes kokosta” un SIA “Emu Skulte”. 1998. gada augustā, piedaloties Valsts prezidentam Guntim Ulmanim un daudzām prominentām personām, tika atklāta Skultes ostas dienvidu piestātne. Atbilstība strauji virzījās uz priekšu: sākot no 7 ha kravu laukumiem, tirdzniecības kuģu apkalpošana un stividoru darba apstākļi ieguva arvien civilizētāku izskatu. Progresēja ostā izmantojamā tehnika.

### Var apkalpot jūras klases kuģus

2001. gadā ostas pārvalde ieguva valsts garantijas līdzekļu aizņēmumam, kas bija nepieciešami ostas akvatorijas un kuģošanas kanāla padziļināšanai.



Bargajā 2003. gada ziemā Skultes osta bija aizsalusi, bet parasti tā strādā ar pilnu jaudu.







Skultes ostas pārvaldnieks Ervins Grāvisis un viņa vietnieks Igors Akulovs.

Vērienīgo darbu rezultātā patlaban Skultes ostā var ienākt kuģi ar iegrīmi līdz 5,5 metriem un garumu līdz 115 metriem.

Vienlaikus sākās Ziemeļu mola rekonstrukcija. Tas bija celts vēl pagājušā gadsimta trīsdesmitajos gados, *Ulmanlaikos*, un rekonstrukcijas gaitā molu pilnībā demontēja, uzceļot jaunu.

2002. gadā kompānija "Emu Skulte" nodeva ekspluatācijā savu jauno piestātņi. Ņemot vērā šajos rekonstrukcijas darbos gūto rezultātu, arī 2002. gadā kravu apgrozījums sasniedza augstu rādītāju – 622 000 tonnu apstrādātu kravu.

E. Grāvisis: – Mūsu sabrīža lielākā problēma ir iekšējās akvatorijas šaurums, kas ir nepietiekams kuģu manevriem, tādēļ piestātnēs var apkalpot kuģus vai nu ar 5,5 m iegrīmi un 100 m garumu, vai arī iegrīmi 4 m un garumu līdz 115 metriem.

Vērojams, ka ostā ienāk arvien modernāki kuģi – tas liecina par kuģu īpašnieku rocību. Ja vēl pirms nedaudziem gadiem parasti kokmateriālu pārvadājumos izmantoja bijušās PSRS "Volgo-Balt" un "Sormovskij" tipa upe – jūra tipa kuģus, tad tagad, ievērojot ostu iespējas, vairāk tiek apstrādāti tieši mūsdienīgi jūras klases kuģi.

Skultes ostas pārvalde nopietni plānojusi arī turpmāk veicamo – ir jāsāk Dienvidu mola rekonstrukcija. Tas iecerēts 2005. gadā, un pēc šo darbu pabeigšanas ostā varēs uzņemt kuģus ar 7,5 m iegrīmi un garumu līdz 140 m. Kopējās šī projekta investīcijas mērāmas 3 miljonus ASV dolāru.





Skultes ostā var apkalpot arī jūras klases kuģus.

## Ostas handikaps – tuvējais dzelzceļš

Skultes ostā patlaban pārkrauj ne tikai papīrmalku, kā tas bija sākumgados, bet arī šķeldu, šķembas, kūdru, kokmateriālus (dēļus, mietus, kamīnmalku utt.). Īpaši jāatzīmē, ka 2003. gadā ostā sāka apstrādāt arī importa kravas – šķembas asfaltbetona rūpnīcām un automaģistrāles “VIA Baltica” kapitālajai pārbūvei. No Krievijas pa jūru uz Skultes ostu transportē augsti kvalitatīvus kokmateriālus tuvāko kokapstrādes uzņēmumu vajadzībām. Šo darbu veikšanai noder ostas rīcībā esošā modernā tehnika un augsti kvalificētais stivdorkompāniju personāls.

Jāņem vērā arī Skultes ostas handikaps reģionālo ostu vidū – tai vienīgajai tuvu ir dzelzceļš, ko varētu izmantot kravu piegādei vai nosūtīšanai. Tas ir īpaši izdevīgi NVS kravām. Līdz ar to Skultes ostas klienti var izmantot dažādus transporta veidus, un nav šaubu, ka te loģistikas izmaksas būs zemākas nekā Rīgas brīvostā. Savukārt jahtu un kuteru īpašniekiem varam droši teikt – tuvākā nākotnē arī par jums Skultes ostā tiks īpaši gādāts. ✦

G. Šimanis



# Mērsragā top industriālais parks

Kurzemes krastā arvien jaunus impulsus rod Mērsraga osta, kas pēc vērienīgās rekonstrukcijas jau var pieņemt kuģus ar 5,8 – 5,9 m iegrimi.

Turpinot tēva iesāktos darbus, Mērsraga ostas pārvaldnieks **JĀNIS BUDREIKA** ir optimists – te būs industriālais parks, pirmais Latvijas reģionālajās ostās. Un šai domai ir reāls pamats.



## Pasaules pieredze ienāk Mērsragā

2003. gadā, piesaistot celtniecībai privātkapitālu, ostā ekspluatācijā nodeva jaunu dziļūdens piestātņi, kas pilnībā pavēra ceļu jūras klases kuģu apkalpošanai. J. Budreika, braukādams pa pasauli un mācoties loģistiku, jau sākotnēji aptvēra dažādu projektu tapināšanas nozīmību. Arī viņa izlolotais industriālais parks nav nekāds jaunums Īrijai vai Nīderlandei, taču Kurzemes krastā tāds vēl nav bijis.

Ostas pārvaldnieks uzsver pievienotās vērtības lomu tieši ostas teritorijā. Tam kā radīts ir industriālais parks, kura laukumiem jau piesakās pirmie nomnieki savu ražotņu un biroju atvēršanai. Ir sāktas sarunas par keramzīta ražošanu, kamīnmalkas gatavošanu, šķembu importēšanu. Jo skaidrs ir viens – osta nevar paļauties izdzīvošanai tikai ar vienu kravu veidu, kas pārsvarā visā Latvijas piekrastē ir viens un tas pats – kokmateriāli.

J. Budreika tādēļ uz Mērsragu aicina uzņēmējus, kurus varētu ieinteresēt šī industriālā parka ideja. Te ir zemes platības ražošanas izvērsšanai, kaut gan pārvaldnieks ir iecerējis atkarot zemi arī līča ūdeņiem – nu gluži kā Holandē. Un ir jūtams, ka drīzā nākotnē Mērsragā būs darbs ne tikai tiem 15 zvejas kuģīšiem no Mērsraga, Engures un Bērziema, bet arī vīriem un sievietēm no plašākas apkārtnes. Tieši reģiona attīstībai arī kalpo industriālā parka ideja, kur jātop jaunām darba vietām, lai veicinātu iedzīvotāju dzīves līmeņa celšanos.

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003







Mērsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika ir apņēmības pilns īstenot daudzus jaunus projektus.

Mērsragā?». J. Budreika ir sapratis, ka ostas galvenais klients būs vidējais uzņēmējs, kam Rīga varbūt ir par dārgu, bet Liepāja – par tālu. Ostai vēl jāizbūvē ērts pievaceļš, un visa šī līdzekļu meklēšana, valsts investīciju fonda un citu iestāžu «bombardēšana» paņem ļoti daudz laika. Ja lielostās ar to nodarbojas vesels ekonomikas departaments, tad Mērsragā pārvaldnieks ir viens pats, bet birokrātu, un ne tikai Rīgā, pūļiem vien.

## Ostas iespējas ir jāizmanto

J. Budreika cenšas nepalaist garām nevienu ostai izdevīgu investīciju projektu. Viņš ir pārliecināts, ka Mērsragā atgriezīsies arī kūdra, ko rok tepat netālu, bet ved pāri visai Kurzemei uz Liepājas ostas termināliem. Līdzīgi ir ar svaigo un atvēsināto zivju piegādātājiem Sanktpēterburgai. Vienas tonnas zivju pārvešana ar autotransportu, kā tas notiek tagad, maksā 48 ASV dolārus, turpretī nogāde ar kuģi – tikai 28.

Mērsraga ostā patlaban darbojas divas saldētavas, un ostā un ar to saistītajos uzņēmumos sev darbavietas rod ap 640 cilvēku. Protams, ka industriālā parka projekta īstenošanas gaitā šis skaitlis var būtiski pieaugt.

Tieši vietējo un visas Latvijas uzņēmēju piesaisti Mērsragam J. Budreika redz kā vienu no saviem galvenajiem uzdevumiem. Jo Mērsragā nav dzelzceļa, te die-

## Pastāvīgi jāveicina ostas attīstība

Lai paaugstinātu reģionālās ostas konkurētspēju, ir nemītīgi jādomā par tās atbilstību starptautisko standartu prasībām.

Lai uzlabotu ostas akvatorijas uzturēšanu un nodrošinātu kuģu ceļu, ir paredzēts par 120 m pagarināt ziemeļu molu. Savukārt kuģošanas drošība prasa spēcīgākus velkoņus. Esošie divi velkoņi ar kopējo jaudu 900 ZS tiks papildināti ar jaunbūvējamo, kura jauda būs 430 ZS. To būvēs Latvijā, un arī šī izšķiršanās liecina par ostas pārvaldnieks patriotismu.

Ostā tiks atvērts biznesa centrs, top ostas mājas lapa latviešu un angļu valodā. Tiks veikts pētījums «Kā uzlabot biznesa vidi





zin vai varēs pārskatāmā nākotnē ienākt konteinerkuģi, kas neapšaubāmi ir pasaules loģistikas un kuģošanas kā videi visdraudzīgākā transporta veida nākotne, taču te ir cilvēku resursi, neskarta daba un tradicionāli augsts darba tikums. Šī vide ir pamats augstai darba kultūrai un līdz ar to pievilcīgs faktors sadarbības partneru vidū. Tādēļ ir jo divtik patīkami, ka uz Mērsragu mēro ceļu arī uzņēmēji pat no attālās Vidzemes – Valmieras un Cēsīm.

Mērsragam kā reģionālai ostai tomēr būtu nepieciešams valsts atbalsts. Ik gadu ostas pārvalde par sapelnītajiem līdzekļiem (ostas nodevām) uztur fārvatera dziļumu, izsmeļot ap 5000 m<sup>3</sup> grunts.

Taču nodevu veidā iegūtos līdzekļus vajadzētu guldīt tālākā ostas attīstībā. Noteikti ir jārekonstruē ziemeļu mols, jo caur to pagaidām plūst smilts un aizber kuģu ceļu. Pēc tā pabeigšanas un ostas padziļināšanas akvatorijas un kuģu ceļa dziļums būtu 7 – 7,5 metri. Ir veikta ostas matemātiskā modelēšana.

Jaunu impulsu Mērsragam deva dažu uzņēmēju vēlme caur ostu eksportēt liellopus uz sērgas skartajiem Eiropas apvidiem. J. Budreika ir gatavs strādāt arī ar šādu «dzīvo kravu», ka tikai varētu ievērot visas sanitārās robežinspekcijas un muitas prasības.

Ievērojot šī krasta senās buru kuģu būves tradīcijas, arī mūsdienās Mērsragā būvē jahtas. Pati osta jahtu tūrismam vēl tikai gatavojas. Taču tas ir tikai investīciju jautājums – būs pieprasījums pēc jahtu novietošanas, taps mulīņi un jahtu servisam nepieciešamais. Pagaidām šurp brauc uzņēmēji, lai slēgtu līgumus strādāt industriālajā parkā. Kaut nu tam beigās būtu par šauru un zemes atkarošana jūrai kļūtu par vitālu nepieciešamību! †

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



# Salacgrīva cer uz jauniem partneriem Eiropas Savienībā

*Salacgrīvas ostas pārvaldnieks IVO ĪSTENAIS ir pārliecināts – 1. maijs un Latvijas iestāšanās Eiropas Savienībā dos jaunu impulsu šai Ziemeļvidzemes reģionālajai ostai Salacas upes grīvā. Automaģistrāles «Via Baltica» tuvums un tikai 13 km līdz Igaunijas robežai, kas pēc 1. maija kļūs par Igaunijas kravu tiltu uz Latviju un, jācer, arī uz Salacgrīvas ostu. (Tā, laikam ejot, robežas no kavētājām un šķēršļiem var pārtapt visiem izdevīgos sadarbības un partnerības tiltos!)*

## Salacgrīva jau pieņem jūras klases kuģus

Pēc jūras kanāla un ostas akvatorijas padziļināšanas Salacgrīvas ostā var pietautot jūras klases kuģus ar iegrimi līdz 5,6 metriem, garumu – līdz 115 metriem, kanāla dziļums tagad ir 6,5 metri. Ostā saviem klientiem piedāvā stividoroperācijas sešs pietātnēs, uz kurām var pievest kravu no glabāšanas laukumiem, kas nu jau izpletušies 7 ha platībā.

Eiropas Savienības pirmsiestāšanās fondi nu kļuvuši jūtami arī Salacas pusē. Pēc gariem gadu desmitiem, kad par Ainažu – Valmieras šosejā atlikušo padsmi kilometru asfaltēšanu tikai runāja, 2003. gada vasarā tas beidzot tika arī izdarīts. Nu ceļš pa «Ziemeļu stīgu», kā cēli dēvē šo pārrobežu projektu, kas sākas Ainažos un turpinās aiz Alūksnes un Apes tālu Krievijas reģionos, ne tikai ir kļuvis pievilcīgāks iekšzemes kokmateriālu kravām, bet arī var kļūt ērts Krievijas precēm caur Salacgrīvas ostu un turienes tūristiem uz mūsu neskarto, vietām mežonīgo, bet vietām ļoti gleznaino Vidzemes pludmalī. Asfaltētais ceļš veicinās arī importa kravu piesaisti, jo, nevienam taču tas nav noslēpums, Salacgrīvas ostā ir daudz lētāka par termināliem Rīgas un Pērnavas ostās. Jūras klases kuģi no šejienes var nogādāt kravas kā Igaunijai, tā Krievijai. Salacgrīvas ostā patlaban apstrādā kokmateriālu, šķeldas, kūdras, šķembu, kamīnmalkas un citas kravas. Tajā strādā trīs stividorkompānijas – SIA «Salacgrīvas termināli», AS «Brīvais vilnis» un AS «Salacgrīva – 95», kuru apstrādātās kravas lielākoties nonāk Skandināvijā, Lielbritānijā un citās Eiropas valstīs.

## Ko piedāvā Salacgrīva?

Ostā tradicionāli piedāvā plašu pakalpojumu spektru, sākot no loča pakalpojumiem, atkritumu un satečudefņu savākšanas, apgādes ar dzeramo ūdeni un degvielu līdz iespējai izmantot slīpu kuģu remontam un to zemūdens daļas atjauno-







Salacgrīvas jahtu osta.

šanai. Salacgrīvas ostas kompleksā ietilpst saldētava un zivju apstrādes cehi, kur top ne tikai pazīstamās «Rīgas šprotes eļļā», bet nu jau plašu ažiotažu radījušais izstrādājums «Carskije šproti» Krievijas tirgum. Tas ir īsts AS «Brīvais vilnis» profesionāļu meistardarbs!

2003. gadā ostā nodeva ekspluatācijā divas jaunas piestātnes, kas kā reizi ir paredzētas jūras klases kuģu apkalpošanai.

Salacgrīvā bāzējas arī vietējo zvejnieku Baltijas jūras un Rīgas jūras līča zvejas traleri, piekrastnieku laivas (vismaz daļa no tām) izmanto netālu esošo Kuivižu ostu. Salacgrīvas ostas teritorijā vēl iespējama kokmateriālu žāvēšana.

Ivo Īstenais ir pārliecināts, ka pavisam drīz uz ostu nāks arī kravas no Dienvidigaunijas. Ar sābru uzņēmējiem sarunas notikušas vairākkārt, vien šķērslis bijis robeža un muiža. Domājams, ka tieši Eiropas Savienība sekmēs visa Ziemeļvidzemes reģiona tālāku attīstību.

## Jahtu osta kļūst arvien populārāka

Iekļaujoties starptautiskajā programmā «SuPortNet», Salacgrīvas jahtosta nu jau var pieņemt ap 20 jahtu un kuteru. Te ir viss burātāju ērtībām – dušas, WC, elektrības un ūdens padeve. Tieši Salaca, kas ir slavēta kā Eiropā vienīgā dabīgā lašu nārsta upe, piesaista arvien vairāk ekotūristu. Īsta pērle viņiem ir arī tuvējās

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





randu plavas – īsta botāniķu *eldorado!* No Salacgrīvas var ērti aizķļūt uz lībiešu upuralām Svētupes krastos, aplūkot Sarkanās klintis pie Salacas.

Salacgrīvā ir atvērta moderna viesnīca ar konferenču zāli, savukārt mākslas cienītāji AS «Brīvais vilnis» zivju apstrādes kompleksa foajē var priecāties par keramiķa Imanta Klīdzēja meistardarbu – sienas panno «Latvijas bākas», kura radīšanai kurti daudzi ceplī.

Salacgrīvas ostas pārvalde vasaras sezonā grupām piedāvā braucienus uz Roņu un Kihnu salām Igaunijā ([www.sop.lv](http://www.sop.lv)).

Un vēl īpašs piedāvājums – aplūkot nēģu tačus Salacā, kas tiek celti uz upes pēc tēvutēvu metodēm. Tā ir romantika, kuru jūs izbaudīsiet tikai Salacgrīvā! ✦

Gints Šmanis



# Rojas ostā kapitālā rekonstrukcija

«Roja ir Talsu rajona lielākais un saņemtākais zvejnieku ciems, un daba to ir apveltījusi ar neparastu krāšņumu. Pavasarī Roja grimst augļu dārzu un ceriņu kupenās, savukārt vasaras tveici remdina jūras spirtā elpa, un galvu reibina priežu aromāts.

Rudens ar krāsu, ogu un sēņu bagātību aicināt aicina doties uz mežu.

Savdabīgi skaists ir ziemas miers ar ledus klāto upi, piesnigušiem mežiem un to noslēpumaino dzīvi,» – tik krāšņi Rojas pagasts aprakstīts jaunākajā tūrisma literatūrā, ko mums dāvina Rojas ostas pārvaldnieks **OSVALDS BERGĀNS**.

Jāteic, saruna par šodienu un dzīves realitāti ir daudz skaudrāka, lai gan varenie dāņu firmas «Rohde Nielsen» zemesmēlētāji un zemessūcēji ostā strādā bez rimtas un arī cilvēku sejās atkal parādās kāds cerīgāks vaibsts – varbūt tomēr Rojas osta atkal celsies augšup?



Rojas ostas pārvaldnieks  
Osvalds Bergāns.

## No zvejas vien neizdzīvosī

Atskatoties Latvijas mazo ostu atdzimšanas vēsturē, 90. gadu sākums Rojai bija uzplaukuma laiks. Osta, zvejnieku kopsaimniecības «Banga» rūpīgi kopta un attīstīta, Latvijas neatkarības atjaunošanu sagaidīja ar lielām darba potenciēm – gatavu infrastruktūru un tradicionāli koptu darba un kultūrvidi. Te bija daudziem par paraugu nominēts jahtklubs, prasmiģi zvejnieki un zivju apstrādātāji ar slavu tālu pāri Latvijas robežām. Taču gāja gadi, un Roju sāka apsteigt Mērsrags, kur ostas dziļums un piestātnes kļuva pieejamas jūras klases kuģiem.

Lai arī Rojā patlaban bāzējas vērienīga zvejas flote – turpat 20 kuģu, no zvejnieku maciņa vien osta izdzīvot nevar. To, ka šī vieta ir kā radīta zvejniekiem, sapratuši arī norvēģu uzņēmēji, kas izmanto lielo saldētavu, lai tur no Kurzemes krasta zivis vāktu vienkop un sūtītu tālāk pircējiem visā plašajā Eiropā. Protams,







Krievijas tirgus «haizivs» lomu te neviens neapšaubā, lai gan risks pastāv vienmēr. Norvēģi gadā prot «apgrozīt» ap 10 tūkstošiem tonnu Baltijā zvejoto zivju, un pēc ostas padziļināšanas, neapšaubāmi, tās pievedīs ar kuģiem. Patlaban pa Kurzemi zivis ceļo ar autotransportu, kaut gan jau 2003. gadā divreiz norvēģi iemēģinājuši jūras ceļus.

Kurzemes vīri ir sīksti. Sala spelgoņā ostā sastaptie zvejnieki uz vārdiem skopi, tomēr visus māc neziņa – kā būs ar viņu veco floti, Latvijai iestājoties ES, jo ne jau katrs varējis kuģi apņemt ar modernām (un ļoti dārgām!) navigācijas ierīcēm un nopirkt glaunos dāņu zvejas rīkus. Vai ES ar sizala virvēm stiprinātais trālis derēs? – to vīri allažīņ prasot Rīgas kungiem, kuru vizītes jo gadu, jo kļūst retākas. Tiesa, arī Baltijas laši galdā tiek celti retāk, un rīdzinieki jau pilnīgi apraduši ar Norvēģijas fjordos audzētās akvakultūras sulīgi sārtajām filejām...

## Rojas osta ir un pastāvēs

Osvalds Bergāns, īpaši nekomentējot mūsu viedokli par zvejniekiem, tikai nopietni nosaka – Rojas osta pastāvēs! Un tam ir daudz priekšnosacījumu. Pirmkārt, izdevīgā atrašanās vieta, kur no Mērsraga līdz Ventspilij citviet jūras krastā labi ja ir vien steķi zvejnieku laivu tauvošanai, daudzviet tās paliek sēdumā. Otrkārt, pašlaik osta tiek kapitāli atjaunota – kuģu ceļu un akvatoriju padziļinās līdz 6,5 m (līdz šim ostā varēja ienākt kuģi tikai ar 3,6 m iegrimi). Treškārt, par Rojas ostu jau kuro gadu interesi pauž Sāmsalas prāmju īpašnieki. Mūsu krastā domu par kuģīša Roja – Romasāre (Kuresāres osta) kursēšanu neatmet Latvijas tūrisma





Rojas osta ir un paliks tradicionāla zvejas flotes bāzēšanās vieta.

kompanijas. Līdz populārajai Igaunijas salai no Rojas ir tikai 46 jūras jūdzes. Ļoti jācer, ka Sāremā virziens no Rojas kļūs tikpat populārs kā Gotlande no Pāvilstas jau tagad!

Ostas pārvaldnieks ved pie kartes un rāda – te taps jaunā piestātne, te kravu laukumi. Par kravām arī nebūtu jābēdā – kūdra, šķelda, grants, koksnes granulas, kokmateriāli būs, ja ostā varēs ienākt normālas, reģionālai ostai atbilstošas klases kravas kuģi.

Protams, Roja ir un paliks tradicionāla zvejas flotes bāzēšanās vieta. Neizpaliks arī jahtu ostas pakalpojumi (2003. gadā Rojā ienāca 209 jahtas). Ūdens, elektrība, dušas, WC, veļas mazgāšana – tas viss burātājiem Rojā ir pieejams.

Kamēr runājamijs «Rohde Nielsen» bagars strādā. Deviņās dienas izrakti 30 000 kubikmetru 5. kategorijas grunts. Vēl jūrā jāaizved kādi 80 000 – 90 000 kubikmetru. Ja būs labs laiks, trijās nedēļās modernā tehnika ar to tiks galā, un Rojas osta būs pirmā Latvijā, kuras rekonstrukcijā strādājuši šī pasaulē slavenā padziļināšanas firma. †

Gints Šimanis

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



## “Zaļā policija” principlalitāti nezaudē



Jūras vides pārvaldes priekšnieks  
Guntis Drunka.

*Līdz 2003. gada beigām kā Ministru kabineta noteikumi valdībā bija jāapspriež un jāpieņem nacionālās darbības plāns naftas piesārņojuma likvidēšanai jūrā. Šā dokumenta projekta sagatavošanas laikā saruna par un ap vidi ar Jūras vides pārvaldes priekšnieku **GUNTI DRUNKU**.*

### Vajag līdzekļus un labu gribu

– Pašlaik mūsu lielākais piesārņotājs ir kluss un nelegāls – tas ir kuģis, kas jūrā vai līcī ieplūdina sateču un balasta ūdeņus. Lai atklātu šādas neļēdzības, Jūras vides pārvalde vidēji divas reizes nedēļā ar helikopteru apseko ostu akvatorijas un jūru, gadā tam izlietojot ap 50 tūkstošiem latu. Bet vairāk par naudu mums tomēr vajadzīga laba griba no kuģu aģentu puses un sadarbība, lai atklātu eventuālo dabas piesārņotāju. Nav normāli, ja ar piesārņotājiem cīnās tikai Vides pārvaldes inspektors un ostas kapteinis.

Kā pozitīvs veikums noteikti jāmin Baltijas jūras stratēģijas ieviešana kuģu atkritumu savākšanā. Kopā ar Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentu un Jūras administrāciju mēs cenšamies ostu apsaimniekotājos un kuģu īpašniekos iedzīvināt šo “zaļo domāšanu”: tīra vide, tīrs ūdens – tie esam mēs paši, tas ir mūsu ikdienas dzīvības avots!

### Ierobežot bīstamos pārvadājumus Baltijas jūrā

– Eiropa prasa vienkorpusa tankkuģu darbības aizliegumu Baltijas jūrā, jo ierobežotā ūdens apmaiņa to ierindo lielo ezeru skaitā. Tikai stiprās vētrās caur Dāņu šaurumiem Baltijas jūrā var ieplūst jaunas lielas ūdens masas un notikt reāla ūdens apmaiņa. Diemžēl Krievija ir kategoriski pret šāda ierobežojuma ieviešanu, jo tur joprojām strādā novecojusi flote, kas apkalpo un vēl daudzus gadus vēlas apkalpot Primorsku un citas Krievijas stratēģiskās ostas. Tāpēc arī saprotama šīs lielvalsts pretestība un nevēlēšanās ieklausīties citādi domājošos.







"Brēmene".

Brēmenes sammitā skatīja jautājumu par Baltijas jūras vai kādas tās daļas pasludināšanu par īpaši jutīgu zonu. Baltijas jūras valstīm ir izdevies gandrīz vienoties par jūras avāriju seku likvidēšanu, ar ko Latvijā nodarbojas Krasta apsardze. Tas notiek valsts līdzekļu taupīšanas nolūkā – Krasta apsardzei ir jaudīgi kuģi, kas šos darbus lieliski var veikt, tāpēc nepiekrītu viedoklim, ka pēc šādas funkciju sadales situācija varētu krasi pasliktināties. Jūras administrācija Krasta apsardzei nodeva vienu kuģi, robežsargiem klāt nāca ledlauzis "Valpas" – tātad valsts ir nodrošināta ar kuģiem.

Pašu nacionālo darbības plānu naftas piesārņojuma likvidēšanai jūrā, pie kā ilgstoši rūpīgi strādājam, plānojam nodot Ostu padomē izskatīšanai. Mūsu pozīcija paliek nemainīga – Baltijas jūrā ir jāsamazina sevišķi bīstami jūras pārvadājumi.

## Piesārņojuma draudi samazinās

– Latvijas lielostās ir veikts būtisks darbs kuģu atkritumu savākšanas sistēmas sakārtošanā. Kā Rīgā, tā Ventspilī un Liepājā ir radītas nepieciešamās jaudas atkritumu pieņemšanai un utilizācijai. Liepājā tiek modernizētas attīrīšanas iekārtas, šos darbus pabeigs nākamā pavasarī. Ir iegādāta sateču deņu savākšanas mašīna, kas tos arī no Pāvilstas nogādās Liepājas attīrīšanas iekārtās.

Arī mazajās ostās ir apstiprināti sateču deņu savākšanas plāni. Ja palūkojam procentuāli, neaptvērtā šai sistēmā vairsta palicis ļoti maz – Engures osta ar saviem



četriem pierakstītajiem kuģiem. Pāvilsta, Mērsrags un citas ostas savas problēmas ir atrisinājušas. Pretstatā nelegālajam piesārņojumam no kuģiem ar Latvijas ostām vides aizsardzības ziņā lielu problēmu un uztraukumu nav.

Latvijas piekrastes attīrīšana no naftas produktiem, par laimi, ir vienkāršāka nekā Skandināvijas šērās vai Spānijas klinšainajos krastos. Jā, starp citu, Spānijai pēc tankkuģa "Prestige" avārijas krastu attīrīšanai sniedzām palīdzību ar naftas savākšanas aprīkojumu 17 tūkstošu latu apmērā.

Pēc Otrā pasaules kara Baltijas jūrā nogremdēto ķīmisko vielu liktenis regulāri tiek aplūkots arī HELCOM komisijās. Cik lieli ir šie piesārņojuma draudi? Pagaidām dzelmē un jūras dibenā apglabātās vielas nerada nekādu risku, par Skageraku un Bornholmas salu runājot, noteikti ne. Mūsu Gotlandes iepakā vielas tika bērtas no krastiem, un, lai gan tur izgāzto bīstamo ķīmisko vielu ir vismazāk, šo "putru" piecdesmitajos gados pamatīgi samaisīja zvejnieki, sākot zveju ar grunts traļiem. Aptaujājot sirmos Liepājas zvejniekus, nācās konstatēt, ka jau 50. gadu vidū daudz kas esot bijis sarūsējis un vielas tecējušas ārā. Gadu gaitā sālsūdenī daudz kas jau ir izšķīdis, samaisījies ūdens masās, bet, par laimi, nekādu lielu ekoloģisko katastrofu nav radījis. Neesmu pārliecināts par Skageraku, jo tur vielas gremdēja baržās. Pie Bornholmas vielas gremdētas vienkopus kastēs. Pagaidām nekur nav oficiālas informācijas par kādiem draudiem, saistītiem ar šīm vielām, kas būtībā ir jau hidrolīzes produkts – mazāk bīstams apkārtējai videi.

## Funkcijas ar Jūras administrāciju sadalītas

– Sākotnēji kā Jūras vides pārvalde, tā Jūras administrācija kontrolēja daudzas kuģošanas un vides aizsardzības pozīcijas, vairākviet "spēka pielikšanas" punkti krustojās. Tagad ir citādi – saskares punkti ir izkristalizējušies.

Agrāk Vides pārvalde vēlējās kontrolēt gan to, kas ir uz kuģa, gan to, kas ir ap to. Šobrīd to, kas ir uz kuģa, uzrauga Jūras administrācijas attiecīgie dienesti, savukārt tas, kas "nāk" no kuģa ārā jūrā, ir mūsu rūpju lokā.

Vides pārvaldes speciālistu ierašanās uz kāda kuģa jau norāda, ka mums ir, ko tam pārnest – vai nu par atkritumu savākšanu un nodošanu, vai jūras piesārņošanu. Pēdējā laikā gan šādas vizītes uz kuģiem cenšamies veikt kopā ar Jūras administrācijas vīriem, jo uzskatu, ka kuģu lietās viņi ir lielāki speciālisti. Mūsu loma ir kā "zaļajai policijai", bet mēs vienmēr esam atvērti dialogam kā ar kuģa apkalpi, tā ar aģentiem. Neieinteresētība problēmu risināšanā neko nedod.



# Mūsu aģenti strādā valsts labā

*To, ka ikviens business, legāls un sakārtots, ir valsts ekonomikas stūrakmens, māca jau mārketinga pamatos, bet kur var uzzināt, kā valsts šim stūrakmenim palīdz noturēt tās smagās konstrukcijas, ko uzliek sistēma? Atbildi uz šo jautājumu jau gadiem meklē Latvijas Nacionālās kuģu brokeru un aģentu asociācijas ģenerālsekretārs **RAIMONDS TOMS** un arī jaunievēlētais asociācijas prezidents **ANDREJS OVŠJAŅIKOVŠ**.*

Latvijas Nacionālo kuģu brokeru un aģentu asociāciju (NALSA) 1994. gadā nodibināja desmit aģentu kompānijas, kas apvienojās, lai kopīgi risinātu tos problemātiskos jautājumus, kuri traucēja ikdienas darbā un kavēja biznesa attīstību. Toreiz pieredzes nebija nevienam, zināšanu arī, un vēl vajadzēja apgūt un iejusties jaunajā saimniekošanas sistēmā. Tagad asociācijā jau apvienojušās 47 kompānijas, un tas kopumā liecina par divām tendencēm. Pirmkārt, ne jau visi jautājumi valstī ir sakārtoti tā, lai privātais business bez problēmām varētu strādāt un attīstīties, nedomājot, piemēram, par nepilnībām likumdošanā un valsts institūciju darbā. Un, otrkārt, nākas atcerēties veco patiesību, ka viens nav karotājs, tāpēc, apvienojoties asociācijā, kopīgiem spēkiem sekmīgāk izdodas dažādos līmeņos aktualizēt savas prasības un intereses biznesa sekmīgākai attīstībai.

Statistika liecina, ka vairāk nekā deviņdesmit procentus no Latvijas lielajās ostās ienākošajiem kuģiem apkalpo NALSA biedri, un tas, nenoliedzami, ir labs rādītājs. Asociācija ir atzīta arī starptautiskā līmenī, un par tās prestižu liecina kaut vai iekļūšana Starptautiskajā kuģu aģentu un kuģu brokeru reģistrā. Par svarīgākajiem darbības virzieniem asociācijas vadītāji uzskata ANO Starptautisko kuģu aģentu standartu ieviešanu Latvijā. Pateicoties asociācijas iniciatīvai, ko atbalstīja arī Satiksmes ministrija, jau 1996. gadā bija izstrādāti kuģu aģentu darbību reglamentējoši noteikumi, kuros jau tolaik iekļāva starptautiskos standartus, kas balstīti uz profesionālo, finansiālo darbību un, protams, labu reputāciju. Šobrīd asociācijai valsts deleģēta funkcija ir kuģu aģentu zināšanu pārbaude sertifikāta saņemšanai, jo saskaņā ar Latvijas likumdošanu personām, kas vēlas nodarboties ar kuģu aģentēšanas biznesu, vismaz divi gadi jāstažējas kādā kuģu aģentu kompānijā un tad turpmākajam darbam jāsaņem sertifikāts. Statistika liecina, ka aptuveni desmit cilvēku mēnesī vēlas kārtot pārbaudījumu, lai varētu strādāt aģentēšanas biznesā.

Par vienu no saviem svarīgākajiem uzdevumiem asociācija ir definējusi arī profesionālo interešu aizstāvību valsts līmenī, informācijas koordināciju kuģu aģentēšanas jomā un sadarbību ar starptautiskajām organizācijām un kolēģiem Lietuvā, Igaunijā, Gruzijā, Ukrainā, Krievijā.

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





Katru gadu aptuveni 7000 kuģu ienāk Latvijas ostās, un prognozes liecina, ka to skaits arvien pieaugs. Latvija ir un būs jūras valsts, un aģents ir tas cilvēks, kuram vispusīgi jāpārzina jūrlietas, lai profesionāli pārstāvētu kuģa intereses. Un, kā saka R. Toms, ir ļoti pareizi, ka Latvijas jaunajā Likumā par reglamentētajām profesijām un profesionālās kvalifikācijas atzīšanu kuģa aģents profesionālo prasību jomā ir pielīdzināts kuģa kapteinim.

## Problēma nav apstākļi, bet faktā

Tā kā asociācija risina profesionālus, nevis politiskus jautājumus, tad, piemēram, aizvadītajā ziemā, kad bija apgrūtināta navigācija Rīgas līcī, NALSA mēģināja aktualizēt problēmu, uzdodot jautājumu, kam valsts līmenī būtu jā rūpējas par stratēģiskajiem ūdensceļiem, lai nākotnē neatkārtotos situācija, ka neviena valsts institūcija nav gatava risināt valstiski svarīgus jautājumus. Šai jautājumā bija sagatavoti priekšlikumi un Satiksmes ministrijā pat iesniegts īstenojamo pasākumu plāns. Absurds, bet likumdošanā tas nav paredzēts, tāpēc vēl joprojām neviens nevar atbildēt uz jautājumu par ledus laušanu lielajos kuģu ceļos Latvijas ūdeņos. Daudz vienkāršāk visu problēmu gūzmu par ledus laušanu uzgrūst vienai pašai Rīgas ostai, lai gan tās rīcībā ir tikai viens vecs ledlauzis, kura jauda neļauj veikt darbus tādos apjomos, kā tas reizēm ziemas navigācijas laikā mūsu klimatiskajā joslā ir nepieciešams. Tieši tāpat kā valsts stratēģiskie autoceļi, arī stratēģiskie ūdensceļi būtu jāuztur valstij, bet valsts pašlaik ledus apstākļiem nopietni nav pievērsusies. Privātajām kompānijām par to nebūtu galva jālauza, ja vien šāda bezdarbība no valsts puses neietekmētu viņu biznesu. Bet privātā biznesa zaudējumi ir arī valsts zaudējumi.

A. Ovsjaņikovs, palūkojoties pagātnē, atceras, ka privātajam biznesam vienmēr nācies iznest visu problēmu smagumu. Kad Latvija atguva neatkarību, visas ostas bija pazaudējušas vai vēl nebija izveidojušas sakarus, ostām nebija nedz klientu, nedz uzticības, jauni cilvēki ienāca jaunā un neapgūtā biznesā. Vienai ostai starta pozīcijas bija labākas, citai sliktākas, taču visas ostas attīstījās, pateicoties privātajam biznesam. Kā saka A. Ovsjaņikovs, Liepājā, piemēram, situācija tolaik bijusi vienkārši katastrofāla – svešas armijas klātbūtne, nogrimuši kuģi un daudzas citas lietas, kas ievērojami kavēja biznesa attīstību, bet, neskatoties uz to, cilvēki strādāja, ieguldīja privāto kapitālu, piesaistīja investoru līdzekļus, un pakāpeniski arī kravu apjomi pieauga. Sešu septiņu gadu laikā tie sasniedza līdz tam nepieredzētus apjomus. Kad it kā ar savām problēmām kāvās Rīga, Ventspils, Liepāja un arī mazās ostas, valsts un politiķi risināja svarīgākus valsts līmeņa jautājumus, un līdz ostām viņu skaits nesniedzās.

A. Ovsjaņikovs: – To, ka tieši tā tas bija, varu droši teikt, jo ostu biznesā esmu no 1992. gada. Kamēr visiem gāja slikti, valsti nejuta, bet, kad lietas ostās sa-



ka iet uz augšu, nez no kurienes parādījās arī valsts, pareizāk sakot, politiķu intereses, un līdzī tām arī problēmas, šoreiz gan cita rakstura. Ko ar to gribu teikt? Tikai to, ka mūsu valstī vēl arvien saimnieciskos jautājumus var ietekmēt politiskā līmenī, bet visos līmeņos joprojām pietrūkst profesionāļu, arī politiķu vidū.

Tāpēc uzskatu, ka pienācis laiks, kad arī kuģu aģentiem nepieciešama speciāla profesionālā izglītība, diemžēl mūsu valstī aģentu profesijai speciālistus nemāca. Deviņdesmito gadu sākumā,

kad vēl G. Šteinerts strādāja par jūras lietu ministra vietnieku, bija pieņemti nepārprotami noteikumi, ka katrā aģentu kantorī obligāti jābūt vismaz diviem tāljūras stūrmaņiem. Tie bija speciālisti, kuri tolaik kaut kādā veidā tomēr pārzināja arī aģentu darbu un bija ar to saistīti. Tagad viss ir mainījies un turpinā strauji attīstīties, sakārojās likumdošana, parādās jaunas prasības, bet domāju, ka arī tagad tiem cilvēkiem, kuri vēlas strādāt šajā biznesā, vajadzētu iegūt jūrniecības izglītību. Nav noslēpums, ka daudzi kuģu aģenti ir bijušie taksisti, skolotāji, pat mācītāji. Varbūt viņi cenšas būt labi speciālisti, taču neviens no šiem cilvēkiem nav iepazinis jūrniecības un kuģošanas specifiku, bet aģents ir kuģu kompānijas pārstāvis, un, kad kuģis ir ienācis aģenta atbildības zonā, viņam ir jārisina visi jautājumi, sākot no saimnieciskajiem un beidzot ar juridiskajiem, dziļi jāizprot un jāizdzīvo visi kuģa, kuģošanas un jūrniecības procesi, jo uz kuģa bez komentāriem ir jāsaprot sarunas tēma. Profesionāļus visos līmeņos – lūk, ko vairāk par visu es vēlētos!

R. Toms: – Kas attiecas uz šo speciālistu kvalifikāciju, tad jau tagad ir noteikts, ka par kuģu aģentu var kļūt tikai pēc divu gadu stažēšanās kādā aģentu



Latvijas Nacionālās kuģu brokeru un aģentu asociācijas ģenerālsekretārs Raimonds Toms.

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





kompānijā. Ir nācies dzirdēt dažādus viedokļus. Vieni saka: muļķības, divi gadi ir par daudz! Ko es divus gadus darišu – iešu uz kuģiem, runāšu ar kapteiņiem? Man tas nav vajadzīgs, man pietiktu ar trim mēnešiem! Bet ja reiz ANO ir pieņēmusi standartus, kuros ir noteikta pat trīs gadu stažēšanās kuģu aģentiem, tad arī mēs no savām pozīcijām neatkāpsimies un prasīsim, lai nepieciešamās iemaņas būtu apgūtas, un tieši divos gados. Kas attiecas uz profesionālo izglītību, tad šis jautājums tiešām vēl nav atrisināts, bet risināts tomēr tiek. Ir bijusi tikšanās ar Izglītības ministrijas speciālistiem, kuri arī ir ieinteresēti risināt speciālistu sagatavošanas jautājumus. Nav šaubu, ka ar laiku arī aģentam būs noteikts izglītības standarts ceturrtās kategorijas līmenī, kas atbilst augstākās izglītības līmenim, jo mūsu speciālistiem būs jāatbilst ES standartiem un prasībām. Ja kādreiz Latvijas Jūras akadēmijā būs mācību kurss kuģu aģentiem, mēs mācību procesā varēsim palīdzēt ar speciālistiem, taču asociācijas uzdevums nav nodarboties ar akadēmiskās izglītības sniegšanu.

Mēs jau pieminējām dinamisko laiku un straujās izmaiņas, un tieši tās mūs noliks skarbas realitātes priekšā, jo jaunajai paaudzei būs nepieciešama ļoti laba profesionālā izglītība, lai konkurētu starptautiskajā darba tirgū. Liela daļa cilvēku, kuri tagad strādā šajā biznesā, pamatā visas zināšanas apguvuši pašmācības ceļā. Domāju, ka nākošajā gadā izstrādāsim standartus kuģu aģentu izglītībai, bet visu uzreiz sakārtot nevar, un pietrūkst arī naudas. Piemēram, Dānijā un Skandināvijā milzīgas summas tiek investētas izglītībā, lai viņu speciālisti būtu konkurētspējīgi.

## Kā ar sapratni?

Kā uzsver asociācijas vadītāji, tad arī Latvijas aģentēšanas bizness ir karogs lielajām kuģošanas kompānijām, un būtu tikai loģiski, ja šajā biznesā varētu pieklājīgi nopelnīt, bet mūsu likumi diemžēl to nepieļauj, jo aģentu darba apmaksa ir dolāros, bet nodokļu maksājumi un visi citi norēķini notiek latos, kas patiesībā ir grūti samērojami. Taču arī šīs lietas ar laiku tiks sakārtotas.

R.Toms: – Es, piemēram, skaidri zinu, ko par norēķiniem dolāros teiks daudzi ostu darbinieki. Tikai to, ka dolārs arī Āfrikā ir dolārs. Tāpēc, ja arī Latvijā ieviešis eiro, līgumi par kuģu fraktēšanu tāpat tiks slēgti dolāros, izņemot ES satiksmes kuģus. Šobrīd notiek spekulācijas uz valūtas kursa maiņu, un tas nekādā gadījumā nav klasisks profesionālais bizness, bet gan spekulācija.

Tas, runājot par ārējiem apstākļiem, bet ir arī iekšējie. Katrā Latvijas ostā kuģu aģentu darbs norit pēc dažādiem spēles noteikumiem. Piemēram, Rīgā mums ir problēmas ar attieksmi. Kad G. Bojārs kļuva par Rīgas ostas valdes priekšsēdētāju, viņš paziņoja, ka Rīgā būs vairāk demokrātijas. Redzam, ka pēc trim gadiem demokrātijas nav kļuvis vairāk, lai gan tā tam vajadzētu būt šajos jaunajos laikos. Ir nepareiza izpratne par uzņēmējdarbību, un pārlieku daudz notiek iejaukšanās





tajā. Ostas amatpersonas uzskata, ka osta saņem pārāk maz, bet aģenti ļoti daudz. Es atbalstu Rīgas brīvostas pārvaldnieku L. Loginovu viņa centienos nesadārdzināt ostas pakalpojumus, bet nedomāju, ka kuģu aģenti ir tie, kas šos pakalpojumus mēģina sadārdzināt. Rīgas ostā šobrīd strādā aptuveni 30 aģentu kompāniju, konkurence ir nežēlīga, un šīs kompānijas nepavisam nesaņem tādus līdzekļus, kādus tām vajadzētu saņemt. Pēc iestāšanās ES pie mums nekas lētāks nekļūs, tāpēc izdzīvošana būs arvien grūtāka. Transporta jomā nav pienākuši tie labākie laiki. Arī firmas apliecina, ka ir pieaudzis apgrozījums, bet peļņas pieauguma nav.



Latvijas Nacionālās kuģu brokeru un aģentu asociācijas prezidents Andrejs Ovsjanikovs.

Ventspils ostā profesionālā jomā asociācijai ir bijuši kontakti ar ostas pārvaldes amatpersonām, un nav tādas informācijas, ka tur strādājošām firmām būtu radušās problēmas. Iespējams, tas ir tādēļ, ka caur Ventspili tiek transportētas noteikta veida kravas, tāpēc to visu ir vieglāk administrēt. Savukārt Rīgas osta ir daudzprofilu osta, arī intereses šeit ir visdažādākās, līdz ar to arī problēmu ir vairāk. Apjoms Rīgā ir lielāks.

A. Ovsjanikovs: – Savukārt Liepājā uzņēmējiem jau tradicionāli ir ļoti labas attiecības ar Liepājas SEZ un ostas vadību. Vienmēr tiek rasta sapratne, ko apliecina fakts, ka arvien vairāk Rīgas un Ventspils firmu vēlas strādāt Liepājas ostā. Taču ir viens *bet*. Ja Rīgas ostā tiek apstrādāti nu jau gandrīz divdesmit miljoni tonnu, Ventspilī vairāk nekā trīsdesmit miljoni, tad Liepājā tikai pieci miljoni tonnu kravas. Man ir nācies diskutēt ar LSEZ vadību un pārliecināties, ka daudzi projekti, kas ļoti ambiciozi pieteikti Liepājas ostā, ir palikuši uz papīra. Pat Rīgas un Ventspils uzņēmumiem, kuri atvēruši pārstāvniecības Liepājā, izdodas apkal-



pot tikai divus trīs kuģus gadā. Tātad sākotnēji ambiciozie plāni faktiski nav realizējušies, tāpēc LSEZ vadība ir lūgusi visiem, kas vēlas strādāt Liepājā, ļoti uzmanīgi un kritiski izvērtēt savas iespējas, lai nebūtu tā, ka LSEZ un ostas plānos tiek ielikti noteikti skaitļi, kas, protams, ir saistīti arī ar plānotajiem ieņēmumiem, bet gada beigās izrādās, ka no tā visa nekas nav iznācis, līdz ar to arī ostas administrācija nav ieguvusi līdzekļus ostas tālākai attīstīšanai. Otrs, ko gribu teikt, ir fakts, ka visu ostu ieņēmumi pamatā turas uz trim vaļiem – aģentu, ekspeditoru un stividoru sekmīgu darbību, un, lai uzlabotu darbu, palielinātu kravu apjomu un ienākošo kuģu skaitu, ostu valdēs vajadzētu darboties šā biznesa pārstāvjiem. Savukārt politiķiem vajadzētu radīt priekšnoteikumus, lai es kā aģents, ekspeditor vai stividors varētu sekmīgi strādāt un lai Latvijas ostām būtu tāds prestižs, ka, piemēram, aizbraucot uz Maskavu, ostu pārstāvju priekšā tiktu noņemta cepure. Droši vien varu likties uzmācīgs, jau kuro reizi atkārtojot, ka tikai tad būs labs rezultāts, ja visos līmeņos strādās profesionāļi – gan politikā, gan biznesā.

R. Toms: – Es pilnībā piekřītu visam, ko teica Ovsjaņikova kungs, un gribu šo domu turpināt. Mēs pat neesam vēlējušies piedalīties ostas valdes darbā, tikai lūguši, lai mūs uzaicina, kad tiek spriesti jautājumi par kuģu apkalpošanu un aģentēšanu. Lai uzaicina nevis formāli, par to paziņojot piecas minūtes pirms sapulces, bet gan nopietnam konstruktīvam darbam. Šobrīd daudzos jautājumos esam nolikti fakta priekšā. Aģents visus jautājumus kārtu kuģa īpašnieka vārdā, bet pagaidām nav, ar ko šos jautājumus risināt, jo vienīgā atbilde ir tāda, ka par visu lems valde, savukārt pie valdes klāt tikt nevar. Šobrīd reāli ir izveidojusies situācija, ka politisko kaislību dēļ, kuras vēl joprojām nav rimušas ap Rīgas brīvostu, tiek bremsēta normāla biznesa darbība. Lēmumi biznesā ir jāpieņem nekavējoties, ja tas netiek izdarīts, garām aiziet ne tikai kuģi, bet arī nauda. Nereti nepārdomāti augsta maksa par ostas pakalpojumiem atbaida kuģu īpašniekus, un tie atrod citas ostas, taču tādā gadījumā zaudē ne tikai aģents vien, zaudē Rīga un mūsu valsts prestižs kopumā. Īpaši vēl, ja runa ir par regulāru satiksmi.

A. Ovsjaņikovs: – Ir tāds ļoti labs teiciens: labāk pa tējkarotei, bet biežāk. To atceras Liepājā un vienmēr meklē izeju no vissarežģītākajām situācijām. Pirms mūsu sarunas tikos ar LSEZ pārvaldnieku G. Krieviņu, un viņš vēlreiz apliecināja, ka Liepājas SEZ un osta ir ieinteresētas uzklaustīt tos, kas strādā ostā un bez kuriem ostas vienkārši nebūtu. Liepājai par labu runā arī LSEZ valdes struktūra, kurā darbojas trīs cilvēki no pašvaldības, trīs cilvēki no valdības un trīs ostas biznesa pārstāvji. Uzskatu, ka tiem, kas pārstāv biznesu, vajadzētu būt virzītiem no asociācijām, kas būtu labākais veids, kā strādāt. No pārvaldes puses Liepājā ir demokrātiska attieksme, bet paši uzņēmēji ne vienmēr ir gatavi aktīvi iesaistīties to jautājumu risināšanā, ko attiecīgajā brīdī piedāvā ostas un SEZ pārvalde. Tas nav īsti pareizi, ja ostas pārvalde izsūta uzaicinājumu apspriest vienu vai otru jautājumu, bet no pašiem uzņēmējiem pretim nesāņem vajadzīgo atsaucību un ieinteresētību. Tātad jāatzīst, ka bieži vien paši uzņēmēji ir inerti. Ja ostas valdē būtu

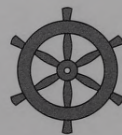


asociāciju pārstāvji, tad varētu konkrēti un ātri risināt problēmas. Gribu visus brīdināt, ka politiskās problēmas, ar kurām nākas saskarties ostās, un viskļiedzošākais piemērs te ir notikumi Rīgas ostā 2003. gadā, tik drīz var nebeigties, jo kravu apjomi ostās aug, tāpēc pieaug arī interese par ietekmes iegūšanu, dalīšanu un pārdali. Bet profesionāļu darbs ostu valdēs zināmā mērā varētu politiskajām batālijām aizšķērsot ceļu.

R. Toms: – Ostas klasiskais ienākumu avots ir tajā ienākošie kuģi, tāpēc ostai vajadzētu būt tendētai aizstāvēt kuģu aģentu intereses, nevis skatīties uz tiem kā uz ienaidniekiem. Dzīve nestāv uz vietas, un politiskās spēlītes ilgi nevar turpināties. Piedevām mēs ieejam Eiropā, un arī tas liks mums sakārtot daudzas lietas.

A. Ovsjaņikovs: – Praktiski viss ir atkarīgs no mūsu politiķiem, jo es nevaru plānot savu darbību, ja nezinu, kāda būs valsts politiku rīcība un pati valsts politika. Arī Ventspils kala lielus plānus, bet kas no tā šobrīd ir iznācis?

Gandrīz visiem, kas iesaistīti kravu transportēšanas biznesā, viedoklis ir kopīgs un arī problēmas vienas – dzelzceļa tarifi, imigrācijas un robežas šķērsošanas problēmas. Bet to sakārtot var tikai valsts līmenī. ✦





## Strādāt tīrai Baltijas jūrai

Neskatoties uz to, ka kravu pārvadājumu intensitāte Baltijas jūrā ar katru gadu pieaug, tātad arī piesārņojuma risks arvien palielinās, HELCOM izpildsekretāre **ANNE KRISTĪNE BRUSENDORFA** uz Baltijas jūras nākotni skatās optimistiski.



HELCOM izpildsekretāre Anne Kristīne Brusendorfa.

**B**altijas jūra ir neparasts reģions pasaulē, un tās ekosistēma ir ļoti jutīga. Lai arī pēdējā laikā situācija ir uzlabojusies, un tas palīdzējis izdzīvot izmirstošajām populācijām, palielināties roņu skaitam un ļāvis cilvēkam atkal peldēties vietās, kur vēl nesenā pagātnē piesārņojuma dēļ to daļīt nebija iespējams, tomēr risināmu problēmu šajā reģionā joprojām netrūkst. Tās pieaug kopā ar kravu pārvadājumu palielināšanos, kas pēdējo gadu laikā Baltijas jūru padarījuši par vienu no intensīvākās kustības rajoniem pasaulē, par ko liecina tas, ka jebkurā diennaktī laikā satiksmē te piedalās vismaz 2000 kuģu.

Mums jābūt gudriem, tālredzīgiem un zinošiem, lai nākamajām paaudzēm saglabātu cik vien iespējams ekoloģiski tīru vidi. Par to ne tikai jādomā, bet jārikojas un jādara viss iespējama, lai nepieļautu Baltijas jūras piesārņošanu. To lieliski apzinās Baltijas jūras reģiona valstis, tāpēc cenšas apvienoties, lai uzlabotu situāciju Baltijas jūrā. Visiem taču ir skaidrs, ka nelabvēlīga situācija vienā Baltijas jūras valstī tūlīt iespējams arī citas valstis. Veicot jebkuras darbības, nedrīkst aizmirst, ka viss, kas nonāk jūrā, tur arī paliek, jo ūdens apmaiņa šeit notiek ne biežāk kā reizi trīsdesmit gados, tāpēc zinātnieki uzsver, ka, neskatoties uz to, ka Baltijas jūras ekosistēma ir vienkārša, tā tomēr ir viegli ievainojama. Izjaucot šo sistēmu vienā reģionā, tas *atbalsosies* visā jūrā.

Statistika liecina, ka kravu pārvadājumi Baltijas jūrā veido 15 procentus no visiem pasaules jūras kravu pārvadājumiem. Aprēķini arī parāda, ka līdz 2015. gadam šis apjoms divkārsosies un no 500 miljoniem tonnu pieaugs līdz vienam miljardam tonnu gadā. Palielināsies arī naftas kravu transports, bet Somu jūras līcī tas var pieaugt pat četras reizes – no 20 miljoniem tonnu 2003. gadā līdz 90 miljoniem tuvāko desmit gadu laikā. Tas skaidrojams ar Krievijā būvētajiem jaunajiem naftas termināliem, kas nodrošinās šādu kravas plūsmu. Līdz ar to arī pieaug risks, ka naftas noplūde būs lielāka



par 1000 tonnām, un šā riska varbūtība palielinās par 25 procentiem. Vēl jāatzīmē, ka Baltijas jūra ir tranzīta ceļš Baltkrievijas, Ukrainas, Kazahstānas, kā arī citu valstu kravām, un arī tas palielina iespējamo riska pakāpi Baltijas jūrā. Neviens, protams, nevar aizkavēt ekonomisko izaugsmi, īpaši Austrumeiropā, tāpēc jau savlaicīgi jādomā, kā, palielinoties kravu plūsmas intensitātei un kuģu skaitam, nepieļaut arī negadījumu skaita pieaugumu.

Tā kā kuģošana ir starptautisks bizness, tam nepieciešams arī starptautiski noteikts regulējošs mehānisms un prasības, jo Baltijas jūras valstis ir ieinteresētas radīt noteikumus, kas būtu saistoši visiem kuģiem, kas ienāk Baltijas jūrā.

HELCOM sadarbībā ar IMO ir nopietni strādājušas pie īpašām, stingrākām prasībām kuģiem, kas ienāk Baltijas jūrā, lai maksimāli garantētu drošu kuģošana.

Vienu no lielākajiem riskiem Baltijas jūrā rada gan tīšas, gan netīšas naftas noplūdes. HELCOM ir pārliecināta, ka jāatzīst fakts, ka valstis tikai nacionālā līmenī nevarēs tikt galā ar iespējamo piesārņojumu, tāpēc problēma jāaktualizē starptautiskā līmenī.

Šajā sakarā jau tiek veikti vairāki pasākumi, kuri var palīdzēt novērst negadījumus, bet avārijas gadījumā savlaicīgi un pareizi reaģēt. Ir izveidota valstu sadarbības shēma, kurā norādīts, kā Baltijas jūras reģiona valstīm jārikojas ekstremālā situācijā, jo naftas noplūdes gadījumā nav laika domāt par rīcības metodi un atbildības sadali. Reizi divos gados Baltijas jūras ziemeļos un reizi divos gados jūras dienvidos tiek rīkotas mācības, lai sagatavotos iespējamai negadījumu seku novēršanai. Mācību rezultāti tiek izvērtēti un analizēti, lai atklātu darbības iespējamās vājās vietas.

Ne mazākas problēmas kā iespējamais naftas piesārņojums rada arī kuģu balasta ūdeņi. HELCOM gadā konstatē vismaz 400 nelikumīgus balasta ūdeņu izmešanas gadījumus, tāpēc visdrīzākajā laikā nepieciešams panākt, lai visās ostās būtu nodrošināta balsta ūdeņu savākšana un kuģi likumīgi varētu tikt no tiem valā.

HELCOM ir izstrādājusi stratēģiju, kā jānotiek un kādai jābūt sadarbībai gan vienas valsts ostu starpā, gan starp valstīm. Viena no rīcības formām varētu būt efektīvs iepaudošanas mehānisms, ko nodrošina ātra pierādījumu apkopošana un šo pierādījumu juridiska noformēšana. Tā kā ūdenī pierādījumi ātri pazūd, rīcībai jābūt nekavējošai.

Biezākais avāriju iemesls Baltijas jūrā ir kuģa uzskriešana uz sēkļa. Statistika rāda, ka Baltijas jūrā ir vairākas riska zonas – Somu līcis, Baltijas jūras dienvidrietumu daļa un jo īpaši Dānijas šaurumi, kā arī ostu jūras vārti. Lai izvērtētu un turpmāk celtu kuģošanas drošību, HELCOM ir izveidojusi trīs darba grupas. Pirmā darbojas, lai izstrādātu kuģošanas drošības stratēģiju ziemas navigācijas apstākļos. Otrā strādā, lai secinātu, vai nepieciešami loču pakalpojumi augsta riska zonās un vai šo dienestu pakalpojumi ir iespējami. Trešā darba grupa izskata iespēju radīt dziļūdens kuģu ceļus bīstamo kravu pārvadāšanai.

Un, protams, viens no svarīgākajiem lēmumiem ir vienkorpora tankkuģu kustības aizliegšana Baltijas jūrā, ko atbalsta IMO un Eiropas Komisija, katra gan citādā veidā. †





## Jūrniecības departaments seko ES prasībām

Jūrniecības departamenta direktors **AIGARS KRASTIŅŠ** ir neapmierināts, ka jūrniecības sabiedrībā valda aplams priekšstats par departamenta darbu, aktivitātēm un paveikto. Daudzi domā, ka Jūrniecības departaments neko nedara, lai sakārtotu nozarī, un tie paši, kas kritizē departamenta darbību, atzinīgi vērtē Latvijas Jūras administrācijas veikumu.

**– Pedējā laikā arvien aktuālāks kļūst jautājums par kuģošanas drošības standartiem un par jaunu drošības standartu ieviešanu ostās. Vai šajā sakarā gaidāmas kādas radikālas pārmaiņas jau esošajā kārtībā arī Latvijas ostās?**

– Jūrniecības departamenta atbildībai piekņrt kuģošanas drošība un kuģu kustība ostā, tātad mēs esam atbildīgi par kuģošanas drošības standartu ievērošanu, un tie būs nemainīgi. Šos uzdevumus mēs vienmēr esam pildījuši un arī turpināsim pildīt atbilstoši Starptautiskās Jūrniecības organizācijas rezolūcijām un Eiropas Savienības direktīvu prasībām. Tātad mūsu atbildība ir kuģošanas drošība, viss pārējais attiecas uz biznesu.

Pirmais un pats aktuālākais jautājums ir tas, ka līdz 2004. gada vasarai būs jāievieš ISPS drošības kodeksa prasības. Ieviešot ISPS drošības kodeksa prasības, sarežģījumi nevarētu rasties, jo mūsu ostas jau tagad lielā mēra atbilst šiem standartiem. Ostās ir caurlaižu režīms, ostu teritorijas ir norobežotas ar žogiem, un šīm teritorijām nav iespējama brīva pieeja. ISPS kodekss vairāk attiecināms uz tām ostām vai ostu termināliem, kuros piestāj kuģi, lai uzņemtu kravu. Piemēram, kā tas ir ceļā uz Roterdamu, kur aptuveni 20 kilometru garumā izveidotas piestātnes, kurās var notikt kravas operācijas, bet teritorija nav ierobežota ar žogu un tur nav izveidoti caurlaižu punkti. Tieši tādas vietas darīja uzmanīgus speciālistus, kuri strādāja pie ISPS drošības kodeksa. Analizējot stāvokli, viņiem neradās pārliecība, ka ārkārtas situācijās tur būtu iespējams garantēt drošību. Tā kā mūsu ostas nav atvērtas teritorijas, kā tas ir daudzviet pasaulē, Latvijas ostās tagad atliek tikai izstrādāt mehānismu, kas darbotos, ja rastos nepieciešamība koordinēt dažādu institūciju darbību. Ostas šādam darbam ir gatavas, jo mēs jau laikus iepazīstinājām tās ar ISPS drošības kodeksa prasībām. Savukārt JA inspektori būs tie, kas izvērtēs terminālus, kas pakļauti drošības prasībām, jo dažādiem termināliem ir atšķirīga riska pakāpe – nevar taču salīdzināt naftas vai citu bīstamo kravu apstrādi ar kokmateriālu pārkraušanu.

Nekas radikāli jauns saistībā ar drošību ostās un kuģošanas drošību nav gaidāms, jo visus darba pamatprincipus ostu uzņēmēji jau tagad ievēro. Kā jaunāko varētu minēt ES direktīvu par balkerkuģu drošību, kas iesniegta valdībā ratificē-





šanai. Valdībā iesniegts arī Stokholmas līgums par stabilitātes prasībām *ro-ro* un pasažieru kuģiem Ziemeļjūrā un Baltijas jūrā, un šos standartus nosaka arī ES direktīva.

– Vai, Jūsprāt, ES jau tuvākajā laikā pieņems lēmumu paātrināt vienkorpusa tankkuģu un veco kuģu kustības aizliegšanu Eiropas Savienības ostās?

– Eiropas Savienība šai jautājumā neko pieņemt nevar. Nē, protams, lēmumu ES pieņemt var, taču visus lēmumus tā tālāk virzīs uz Starptautisko Jūrniecības organizāciju, kur 2003. gada decem-



Jūrniecības departamenta direktors Aigars Krastiņš.

brī Jūras vides aizsardzības komitejas sesijā šie jautājumi tiks skatīti. Priekšlikumos, ko Eiropas Komisija un ES jau iesniegusi IMO, minēts 2007. un 2010. gads, kad no kuģošanas aprītes būtu izņemami vecie un vienkorpusa tankkuģi. EK un ES dalībvalstu kopīgais viedoklis IMO sesijā tiks apspriests, diskutēts, jautājumā pieņems lēmumu un notiks balsošana. Tieši IMO lēmumam būs globāla nozīme, un, ja šā lēmuma sakarā kuģošanas organizēšanā notiks kādas pārmaiņas, tad būs izmaiņas arī konvenciju prasībās. Ļoti iespējams, ka veco un vienkorpusa tankkuģu izņemšanas laiks no tirgus varētu tikt saīsināts vai izvirzītas kādas papildu prasības tankkuģiem, kas pārvadā smagos naftas produktus. Tās vairs nebūs tikai ES prasības, bet jebkurā gadījumā tās būs salīdzinoši neizdevīgas Latvijai. Ja pieļaujam domu, ka Eiropa pieņems no IMO neatkarīgu lēmumu un samazinās veco un vienkorpusa tankkuģu kuģošanas laiku, mūsu tirgum tas nāks tikai par sliktu, jo kaimiņos Baltijas jūrā ir valstis, kas nav ES kandidātvalstis un, visticamāk, nekad arī nebūs ES dalībvalstis, un tās, neskatoties uz ES lēmumiem, turpinās izmātot tos pašus vecos kuģus par salīdzinoši zemu frakts likmi, kas mūsu kuģu īpašniekus padarīs konkurētspējīgus un radīs tiem lielus zaudējumus.



## Kuģu reģistrs

– Jaunā kuģošanas politika vairs nav nekas jauns, taču, kā redzam, pagaidām notiek pozitīvi pavērsieni kuģu reģistrēšanā zem Latvijas karoga.

– Domāju, pagaidām nav pamata gaidīt brīnumu – ka būs bezgala daudz tādu kuģu īpašnieku, kuri vēlēšies savus kuģus pārreģistrēt no citiem reģistriem mūsējā. Šoreiz gan tas ir nevis tāpēc, ka mums nebūtu atraktīvas nodokļu politikas, bet gan tāpēc, ka pārreģistrēšana saistīta ar finanšu ieguldījumiem. Ir interese no dažādu menedžmenta kompāniju puses, kuras uzdod jautājumus un vēlas uzzināt visas ar KR saistītās nianšes. Ja kuģu īpašniekiem ir jauni kuģi, kas līdz šim vēl nekur nav bijuši reģistrēti, Latvijas Kuģu reģistram ir lielas izredzes tādus savam reģistram piesaistīt. Arī ES prasības jau sen visiem ir zināmas – kuģu stāvoklis pirms reģistrācijas ir jāpārbauda, jo nevar taču reģistrēt metāllūzni; kuģim ir jāatbilst noteiktiem standartiem un drošības prasībām, kas izriet no starptautiskām konvencijām, kurām Latvija ir pievienojusies.

Pašlaik tieši zvejas kuģi ir mūsu reģistra pamats. Pēc iestāšanās ES, kur ir paredzēti dažādi fondi zvejas flotes atjaunošanai, tie varētu kļūt pieejami arī Latvijai, bet tas jau ir Zemkopības ministrijas kompetencē. Esmu dzirdējis, ka reģionālās politikas realizācijai arī ir izdevība iegūt naudu no ES fondiem, kas paredzēti tūrisma, tai skaitā arī jahtu tūrisma, attīstībai un veicināšanai, un tas varētu uzlabot mazo ostu stāvokli.

## Jūrnieku reģistrs

– Latvijas jūrnieks starptautiskajā darba tirgū. Cik mēs varam būt droši, ka tur nokļūst tikai augstas klases speciālisti?

– JR ir paveikts milzīgs darbs, sakārtotas lietas, un jūrnieku sertifikācijas process pilnībā atbilst STCW prasībām, tas lielā mērā un daudzos aspektos ir pat labāks nekā vienā otrā Eiropas valstī. To atzinuši arī vācu eksperti, un ar to mēs, protams, lepojamies.

Pēdējā laikā aktualizējies zvejnieku sertificēšanas jautājums. Ne jau velti septembrī Rīgā notika starptautiska konference, kuras pamatjautājums bija zvejas kuģu personāla sertifikācija.

Vai jūrniekam ir lielais diploms vai mazais, viņa zināšanām un kompetencei ir jābūt atbilstošā līmenī. Tātad viņa sertifikātam jāatbilst attiecīga līmeņa kompetencei. Nekādā gadījumā nedrīkstam aizmirst avārijas, kaut vai zvejas kuģa "Snieg" gadījumā, kad bojā gāja cilvēki. Un tas nereti notiek tikai nekompetenta speciālista vainas dēļ. Tiek izdzēstas cilvēku dzīvības, un, ja tas notiek tāpēc, ka cilvēkam pietrūkst zināšanu, mūsu pienākums ir šādiem speciālistiem aizšķēr-



sot ceļu. Arī uz "Sniega" kapteinis bija ar kapteiņa diplomu, bet rezultāts ir tāds, ka 6 cilvēki kopā ar kapteini aizgājuši bojā.

Zvejas kuģa personāla un virsnieku kvalifikāciju arī nosaka konvencija, kas starptautiski nav spēkā, bet ir ļoti laba un pārskatāma. EK ir lēmusi ieteikt šo konvenciju ratificēt, tāpēc jau tagad daudzās Eiropas valstīs personāla sertifikācija ir pakļauta šai konvencijai. Tajā paredzēts pats zināšanu minimums, kas vajadzīgs kuģa virsniekam, lai nodrošinātu drošu kuģošanu, kā arī personāla un kuģa drošību.

Daudzi, jo īpaši zvejnieki, domā, ka Jūrniecības departaments ar viņiem nerunā. Kuģu reģistra, Jūrnieku reģistra vai citu JA departamentu speciālisti ir kompetenti un var pateikt tieši to pašu, ko varu pateikt es kā departamenta direktors. Uzskatiet: ja ar jums runā JA departamentu speciālisti, tad faktiski ar jums runā Jūrniecības departaments un Satiksmes ministrija. Inīciatīvai jānāk no izpildinstitūcijām, tāpēc gribu uzsvērt, ka mēs darbību nekad nedublēsīm. †

A. Freiberga





## Jūras administrācija vēlas konstruktīvu sadarbību

Latvijas Jūras administrācijas (JA) galvenais uzdevums ir veicināt drošu kuģošanu. Tas ir smags un nopietns jautājums tādai teritoriāli mazai valstij un reizē jūras lielvalstij kā Latvija, kuras uzdevums ir sakārtot jūrniecības nozari tā, lai viss atbilstu starptautiskajām prasībām. Kuģošanas drošības un vides aizsardzības jautājumi vēl jo lielāku aktualitāti ieguvuši Latvijas ceļā uz Eiropas Savienību. Pie mums jau tā viss zināmā mērā ir sakārtots, tomēr darāmā Latvijas Jūras administrācijai piekrītošajā darbības laukā ir pietiekami daudz. Par dažām nozares problēmām stāsta JA direktors **ANSIS ZELTIŅS**.

### Vai JA gaida jauna reorganizācija?

Tā JA restrukturizācija, kas tika uzsākta pirms pāris gadiem, praktiski ir pabeigta. Ja runājam par tālāko perspektīvu, tad administrācijai, pamatojoties uz Komerclikumu, būs jāmaina juridiskais statuss. Kā viena no iespējām ir kļūt par valsts aģentūru, taču tas nekādā gadījumā neko nemainīs pašā JA struktūrā un tiešo tās darbu arī nekādā gadījumā neietekmēs. Ja runājam par administrācijas dienestu sakārtošanu, tad šis darbs, protams, tiek turpināts. 2003. gadā daudz pūļu pieliksim, lai sakārtotu un uzlabotu JA dienestu iekšējo darbu.

### Bezpeļņas organizācija – starp biznesu un valsti

Savulaik lēmumu par valsts bezpeļņas organizāciju izveidi valsts pieņēma, lai uzlabotu valsts publisko pakalpojumu sfēru, kas valsts struktūras ietvaros nespēja efektīvi darboties. Šodien BO VAS veic darbību, ko varētu definēt kā biznesu, kas atrodas starp privātu biznesu un centralizētu valsts institūciju darbību. Eiropas izpratnē bezpeļņas organizācijas darbība, kas ietver sevī valsts funkciju izpildi, atbilst aģentūras statusam. Pati ideja par šādu veidojumu ir attaisnojusies un ir pierādījusi, ka salīdzinoši ātri un kvalitatīvi var sakārtot daudzas lietas valsts publisko pakalpojumu sfērā, gan no servisa kvalitātes, gan no profesionalitātes viedokļa.

Viens no JA galvenajiem darbības mērķiem ir atbilstoši ES prasībām un līmenim attīstīt visu struktūrvienību darbu, kas ietver gan kuģu un jūrnieceku reģistrus, gan hidrogrāfiju, gan kuģu pārbaudes un inspekciju.

Naudu, ko nopelnām, novirzām savas darbības attīstībai, bet maksas pakalpojumus cenšamies sniegt tā, lai visi, kas tos saņem, būtu apmierināti.

JA budžets veidojas no pašu ieņēmumiem un maksām par navigācijas pakal-



pojumiem, ko maksā kuģi, ienākot Latvijas ostās. Nekādā gadījumā nav pareizi uzskatīt, ka JA dzīvo uz ostu rēķina. Saņemot šo maksu, JA kā valsts institūcija ar savu dienestu palīdzību netiešā veidā sniedz tādus pakalpojumus kā precīzi kuģu ceļu hidrogrāfiskie mērījumi, kas tālāk tiek dokumentēti elektroniskajās navigācijas kartēs un citās navigācijas drošībai nepieciešamās publikācijās, valsts kontrole Latvijas ostās ienākošajiem citu valstu kuģiem u.c. Šos pakalpojumus var uzskatīt gan par servisu, gan valsts uzdevumu, jo mērķis ir viens – droša kuģošana Latvijas piekrastē un ostās, ko



Latvijas Jūras administrācijas direktors Ansis Zeltiņš.

nodrošina modernas tehnoloģijas un kas ir uzskatāms par ilgtermiņa ieguldījumu kuģošanas un kravu pārvadājumu biznesa attīstībā.

Ja domājam par kuģošanas drošības un ostu tālāku attīstību, tad mēs esam viens no zobraziem kopējā mehānismā, kas palīdz šim segmentam attīstīties.

## Satiksmes ministrijas uzdevumi

Pamatā lielākā darba daļa ir saistīta ar likumdošanas sakārtošanu, jo pavisam tuvu esam pienākuši ES, kas mums uzliek arī zināmus pienākumus. Ir daudzi ES normatīvie dokumenti un direktīvas, kas jāiestrādā mūsu likumdošanā.

Šogad JA ļoti nozīmīgs un svarīgs ir tā sauktais TWINNING projekts, kam piesaistīts ES PHARE fonda finansējums. Piesaistot ES dalībvalstu jūrniecības nozares ekspertus, tiek izvērtēta mūsu jūrniecības administratīvās sistēmas darbība, likumdošana un tās atbilstība ES prasībām. Taču darbs neaprobežojas tikai ar JA darbības izvērtēšanu, tas tiek skatīts kopsakarībā ar Satiksmes ministriju, tās Jūr-





niecības departamentu, ostām un jūrniecības izglītības iestādēm. Projekts paredzēts visam 2003. gadam.

Godīgi runājot, apskatīt kādu jautājumu kompleksi nemaz nav tik vienkārši, jo pamatā pietrūkst dialoga starp administrāciju, ostām, ministriju. Katrs it kā pastāv pats par sevi. Ļoti vāja ir informācijas apmaiņa, kas ievērojami kavē daudzu jautājumu operatīvu risināšanu. Tagad reālā aina ir tāda, ka katrs darbojas savā lauciņā, kamēr nerodas kādas kopīgi risināmas problēmas. Diemžēl vēl joprojām nav sistēmas, kas koordinētu informācijas apmaiņu, nav dialoga par problēmām, tai skaitā par to jautājumu risināšanu, kas saistīti ar iestāšanos ES.

Ceru, ka minētā projekta sekmīga realizēšana ļaus attīstīt informācijas apmaiņu, kas savukārt veicinās daudzu zvejniecības, jūrniecības izglītības un citu svarīgu jautājumu risināšanu.

## Jaunas prasības ostām un kuģiem

Tie jautājumi, kas skar kuģošanas drošību, tai skaitā ostās, Latvijā ir salīdzinoši civilizēti sakārtoti, jo visās lielajās ostās ir VTS, strādā kapteiņdienests, vārdu sakot, sistēma darbojas. Jau 2002. gada nogalē Starptautiskā Jūras organizācija izvirzīja pilnīgi jaunas prasības, kas būs jāievēro kā uz kuģiem, tā arī ostās. Tas ir «Drošības kodekss». Dokuments izstrādāts pēc 11. septembra terora aktiem ASV un nosaka, ka katrai valstij ir jāizstrādā reaģēšanas plāns, kā rīkoties, ja apdraudēti kuģi un ostas, kā arī jāievieš kontroles sistēma bīstamajiem objektiem un termināliem ostās, uzlūkojot tos no terorisma bīstamības viedokļa. Lai to paveiktu, laika vairs nav daudz, jo prasības stājas spēkā 2004. gada jūlijā. Ja salīdzinām Latviju un ES dalībvalstis, tad mūsu ostas ir salīdzinoši izdevīgākā situācijā, jo vēl no padomju laikiem ir saglabājusies pietiekoši stingra kontroles un caurlaides sistēma, kā arī Latvijā tik nopeltie ostu žogi, ko daudzās Eiropas ostās tagad nāksies būvēt no jauna.

## Kur pārbaudīs kuģus

Latvijas vārds parādījās saistībā ar bēdīgi slaveno tankkuģi «Prestige», jo tas tika krauts netālu no Ventspils ostas reida. Vai vajadzēja šim kuģim veikt ostas valsts kontroli? Vai tas būtu novērsis katastrofu? Šie jautājumi starptautiski tiek apspriesti dažādos līmeņos. Pašlaik noris karsta diskusija Eiropas Savienībā par to, kā tiek un nākotnē tiks piemērota kuģu drošības kontrole ārpus ostas – tiem kuģiem, kas atrodas uz enkura, pie ostas vai ostu reidos. Domāju, ka «Prestige» negadījums ievērojami paātrinās novecojušu vienkorpora tankkuģu aizliegšanu, jaunās ES ūdeņos noteikti.

Latvijā, līdzīgi kā citās Eiropas valstīs, ostas valsts kontrole tiek piemērota kuģiem, kad tie apmeklē mūsu valsts ostas. Mūsu uzdevums nav kontrolēt visus





kuģus, kas ienāk ostā, jo ir noteikta sistēma, kādā šī kontrole tiek veikta. Jāpārbauda ir vismaz 25 procenti no mūsu ostās ienākošo ārvalstu kuģu kopējā skaita. Ja pēdējā pusgada laikā kuģis jau ir pārbaudīts un atzīts kuģošanas drošības prasībām atbilstošs, mēs to nepārbaudām.

## Jūrnieki un izglītība

Bieži vien daudzi jautājumi tiek skatīti globāli un uzdoti vispārīgi. Taču mums daudz svarīgāk ir risināt konkrētas problēmas.

Jūrnieku reģistrā ir 32 tūkstoši jūrnieku, bet visi aktīvajā darba tirgū, protams, nepiedalās. Raugoties uz jūrnieku eksportu un ņemot vērā, ka Latvijai savas tirdzniecības flotes nav, varam teikt, ka jūrnieku darbaspēka eksporta ziņā mēs esam lielvalsts, kas uzliek milzīgu atbildību piegādāt šim darba tirgum labu speciālistu. Sākot no 2000. gada, JA Jūrnieku reģistra un jūrniecības izglītības jautājumus esam centušies virzīt kā prioritārus. Esam investējuši dažādās programmās, lai no administratīvā regulēšanas viedokļa sakārtotu Jūrnieku reģistru atbilstoši starptautiskajiem standartiem un prasībām. Mūsu ārzemju kolēģi augstu ir novērtējuši paveikto un pat atzīst, ka dažos jautājumos mūsu sistēma sakārtota labākā līmenī, nekā tas ir vienā otrā Eiropas Savienības valstī. Taču Jūrnieku reģistrs nav nekas bez pašiem jūrniekiem, tāpēc nekur neaizbēgsim no izglītības jautājumu risināšanas, jo nevar noliegt, ka jūrnieku izglītības sistēmai ir milzīgas problēmas un viss nebūt nav tik skaisti, kā varētu vēlēties. Ar nožēlu jāatzīst, ka izglītība ir tā joma, kurā neesam guvuši spīdošus panākumus un īpašam lepnumam nav pamata.

Nelaimju cēlonis vispirms jau meklējams finansēs, pareizāk sakot, to trūkumā. Bet pašu jūrniecības izglītības sistēmu varētu nosacīti dalīt divās daļās. Vispirms tās ir mazās skoliņas Salacgrīvā un Engurē, kur sava aroda entuziasti mēģina jauniešosodināt interesi par jūrnieka darbu, bet, skolu beidzot, jauniešus pats var izlemēt, vai arī tālāk savu dzīvi saistīt ar jūru.

Otra ir augstākā līmeņa izglītība Liepājas jūrniecības koledžā un Latvijas Jūras akadēmijā, kur zemā atalgojuma dēļ samilzušas pasniedzēju problēmas, jo šeit uz entuziasma pamata vien jaunos speciālistus sagatavot nav iespējams. Mācībspēki noveco, bet jauni vietā nenāk, un, ja naudas jautājumu atrisināt neizdodas, jūrniecības izglītības mūžs var izrādīties ļoti īss.

Arī JA ir iesaistījusies jūrniecības izglītības reorganizēšanā, bet jāatzīst, ka mūsu panākumi nav iepriecinoši. Sistēmu nevar sakārtot gada vai divu gadu laikā. Arī pašas izglītības iestādes gan Liepājā, gan Rīgā meklē izeju no finansiālās "bedres", piedāvājot kvalifikācijas celšanas programmas un iznomājot trenāžierus, tā daļēji risinot pasniedzēju algu jautājumu.

Pašlaik vēl nedarbojas arī pati izglītības sistēma, jo nav īsta līdzsvara starp profesionālo un akadēmisko izglītību. Par profesionālās izglītības sakārtošanu,



attīstību un atbilstību starptautiskajām prasībām atbild Satiksmes ministrijas Jūrniecības departaments, tātad vistiešākajā veidā arī JA.

Aizvadītais mācību gads parādīja, ka vislielākās nepilnības ir jūrskolas mācību sistēmā, kad nesabalansētu programmu dēļ fiziski trūkst laika, lai sagatavotu lielo diplomu stūrmaņus un mehāniķus. Nav normāli, ja 30 līdz 40 procenti audzēkņu izkrīt eksāmenos un nevar iegūt profesionālās izglītības diplomus. Zināma vaina meklējama arī pašos studentos, taču vislielākā atbildība tomēr jāuzņemas tiem, kas nav sakārtojuši pašu sistēmu.

## Prakses uz kuģiem

Arī tas ir nopietns un svarīgs jautājums, kas jo īpaši aktualizējies pēc "Latvijas Kuģniecības" privatizācijas, kura līdz pat deviņdesmito gadu beigām bija lielākā bāze jauno jūrnieku praktiskajā sagatavošanā. Arī "Rīgas kuģniecība" deva savu ieguldījumu. Tā kā Latvijas kuģu īpašniekiem kuģu vairs nav, mūsu jūrnieki darbu spiesti meklēt uz ārzemju kuģiem, un darbā iekārtošanu veic kruinga kompānijas. Lai gan skolā tiek solīts, ka būs nodrošināta iespēja iziet praksi, studentam patiesībā šādu iespēju neviens nedod, kas, protams, visiem rada lielas galvassāpes. Tā kā kruinga kompāniju skaits Latvijā, jau sasniedz sešus desmitus, varētu domāt, ka studentiem atrast prakses vietu nevajadzētu būt problēmai. Kādu daļu studentu, protams, kruinga kompānijas arī iekārto jūras praksē, bet tas ir atkarīgs no kuģa īpašnieka lēmuma, kas ne vienmēr ir pozitīvs attiecībā pret jauno jūrnieku sagatavošanu. Pagaidām nevaru skaidri pateikt, kā mēs šos jautājumus risināsim. JA apzinās, ka jautājums ir smags, ka tā risinājumam jānāk visdrīzākajā laikā, bet pašlaik pietrūkst paldoma, kā šo lietu sakārtot. Visi taču ļoti labi saprot, ka bez labas jūras prakses, tikai ar teorētiskajām zināšanām students nebūs labs speciālists. Man nav nekādu ilūziju, ka tuvākajā laikā mēs tiksīm pie sava mācību kuģa, kas patiešām pildītu mācību kuģa funkcijas, jo pie paļa stāvošais "Veidenbaums" ir tikai izkārtne.

## Kruinga kompānijas

Kruinga kompāniju uzraudzība pēdējā gada laikā ir bijusi salīdzinoši prasīga un stingra, jo ziemzēl nereti ir gadījies, ka negodīgas kompānijas, kas pierēģistrētas kādā dzīvoklī, savāc naudu no jūrniekiem, kuri meklē darbu, un kopā ar to veiksmīgi pazūd. Ar nožēlu jāatzīst, ka arī paši jūrnieki varbūt ir ne tik lētticīgi, cik vieglas peļņas kāri, tāpēc nekritiski vērtē pārlieku daudzsološos darba piedāvājumus – maz darba un daudz naudas. Tieši šādām kompānijām cenšamies aizšķērsot ceļu un esam anulējuši arī vairākas licences. Tik nekaunīga naudas izkrāpšana ir ārkārtas gadījums, bet ir arī citi pārkāpumi, kas joprojām neļauj teikt, ka



lietas ir pilnībā sakārtotas. Piemēram, joprojām saņemam sūdzības no jūrnikiem, ka tiek pieprasīta nauda gan par to, ka cilvēku iekārto darbā, gan arī par to, ka viņam noformē nepieciešamos dokumentus. Tā kā jūrniki uz Jūrnieku reģistru teorētiski nāk reizi piecos gados, kad dokumentiem beidzies derīguma termiņš, lai atbilstoši likumdošanai tos nomainītu, bet ar kruinga kompānijām ir visciešākajā saskarē, JA vēlas panākt, lai kādu daļu atbildības par jūrnieru dokumentiem uzņemtos arī kruinga kompānijas un jūrnieru iesniegtajiem dokumentiem pievērstu daudz lielāku vērību. Lai kruinga kompānijām atvieglotu darbu un tās varētu pārliecināties, vai jūrnieru iesniegtie dokumenti nav viltoti, atvieglosim pieklūšanu Jūrnieku reģistra datiem.

Šī sistēma mums tiešām jāsakārto līdz galam, jo ar nožēlu jāatzīst, ka vēl joprojām pārāk daudz ir viltotu dokumentu. Līdz šim esam vairāk cīnījušies ar sekām, tāpēc tagad daudz lielāku vērību veltām cēloņiem, mēģinot aizšķersot ceļu tiem, kas šos viltotos dokumentus ieplūcina tirgū.

Katram jūrnieram ir jāapzinās, ka tad, kad viņš ar kruinga kompānijas starpniecību ir nonācis darba tirgū, saiknes ar Latviju tam praktiski nav nekādas, vienīgi tas, ka ir Latvijas pilsonis un Latvijā viņam ir izdoti dokumenti. JA kaut kādā veidā ietekmēt vai aizstāvēt jūrnieru intereses varētu tikai uz Latvijas karoga kuģiem. Bet visi jautājumi un problēmas, kas rodas atalgojuma vai citu jautājumu sakarā, reāli jūrnieriem jārisina pašiem. Vēl pastāv arī iespēja meklēt palīdzību jūrnieru arodbiedrībā, bet tur viss ir atkarīgs no arodbiedrības un arodbiedrības vadības vēlēšanās vai nevēlēšanas iesaistīties strīdus risināšanā.

## Latvijas karogs

Flote valstij ir ļoti svarīga, un tās papildināšana ar jauniem kuģiem būtu uzskatāma par vienu no Latvijas valsts prioritātēm. Bet vajadzīga laba flote, nevis vecu kuģu kapsēta, jo ikviens vecs un slikti uzturēts kuģis rada risku un draudus kuģošanas drošībai, bet kuģošanas drošības jautājumi jārisina karoga valstij. ES ir satraukta par tādu kandidātvalstu kā Malta un Kipra flotēm, kas ir milzīgas salīdzinājumā ar pārējo ES dalībvalstu flotēm. Ņemot vērā arī to, ka šīm valstīm ir atvērtie reģistri un aizturēto kuģu skaits ziņā šo valstu flotes ir melnajā sarakstā, ES nav īpaši iepriecināta par tādu papildinājumu.

Pieļauju domu, ka tiks izvirzītas prasības, kas tiks Maltai un Kiprai aiziet no atvērtajiem reģistriem. Tad daudzi kuģu īpašnieki šo reģistru vietā meklēs citus. Šādā situācijā Latvijai jābūt stingrai un prasīgai, jo tā nevar pieļaut, ka šeit sāk reģistrēt visu, kas kustas un nekustas. Strādājam pie Kuģu reģistra nolikuma jaunā Jūras kodeksa sakarā, kur nopietna vērība tiek pievērsta arī tam, pēc kādiem kritērijiem Latvijas Kuģu reģistrā tiks reģistrēti kuģi. Viens no kritērijiem, ņemot vērā pasaules praksi, varētu būt kuģa vecums.

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





## Jūrnieks Eiropas Savienībā

Tā kā visi dokumenti, kurus ir saņēmuši mūsu jūrnieki, atbilst pilnīgi visām starptautiskajām prasībām, tad nekādas pārmaiņas šajā ziņā viņus vairs negaida. Iespējams, ka gaidāmas kādas pārmaiņas sakarā ar jūrnieku iekārtošanos darbā, bet arī tas vairāk saistīts ar kruinga kompāniju darbu un tiešā veidā jūrniekus neskars. Tā kā mūsu kruinga kompānijas daudz strādā ar Krievijas, Ukrainas un Baltkrievijas jūrnieku iekārtošanu darbā, kas uzskatāms par darbaspēka tranzītu caur Latviju, tad šai ziņā noteikti būs kādas ES direktīvas, kas regulēs darba tirgu. Taču tas neietekmēs jūrnieku ikdienas darba apstākļus, jo jūrnieka darbs allaž ir bijis internacionāls, tāpēc nav apzīmogojams ne ar ES, ne ASV zīmogu.

Es gan kā LR pilsonis, gan arī kā amatpersona atbalstu iestāšanos ES. Daudz tiek runāts par to, kas, kam un cik atkritīs, tātad kādu labumu mēs iegūsim no ES. Taču uz šo jautājumu gribētos palūkoties no citas puses – kas ar mums notiks, ja mēs šajā savienībā neiestāsimies?

Ne reizi vien jau esmu paudis viedokli, ka laiks, gribam mēs to vai ne, Latvijā ir mainījies, tātad ne jūrniecība, ne jūrnieki, ne arī pati Latvija nekad vairs nevar būt tādi, kādi tie bija Krišjāņa Valdemāra laikā. Tad bija cita situācija, cita kuģošana un citi principi. Arī tagad jūrnieks, nenoliedzami, saglabā savu nacionālo identitāti, tur svētu savas valsts karogu, bet tomēr ir uzskatāms par pasaules pilsoni. Jūrniecība ir globalizējusies, attālumi sarukuši, darba tirgus diktē savus noteikumus, un šīs lietas ir vienkārši jāpieņem! Mēs jau varam vēlēties, lai būtu Latvijas karoga kuģi, lai uz tiem strādātu latvieši, bet jāskatās taču dzīvē, šodienā un nākotnē ar reālu skatienu un no katras izveidojušās situācijas jāprot paņemt to labāko!

### Problēma Nr. 1

Ir daudzi nozares jautājumi, kas gaida loģisku risinājumu un sakārtošanu, taču ar nožēlu jāsecina, ka mūsu nozare valstī kopumā ir zaudējusi prioritāti, vismaz attieksmes līmenī noteikti. Tagad nozares speciālistu uzdevums ir panākt, lai jūrniecības un tranzīta sfēru padarītu par prioritāru. Bet, lai to sekmīgi varētu risināt, ļoti svarīgs un aktuāls ir informācijas apmaiņas un nozares speciālistu sadarbības jautājums. Tas nepieciešams, lai uz vienu vai otru problēmu un tās risināšanu, piemēram, firmas vadītājs neskatītos vienīgi no sava redzes punkta, bet spētu jautājumu aplūkot vispusīgi, izvērtējot gan savas iespējas, gan līkumdošanas prasības, gan starptautisko organizāciju direktīvas. Tāpēc, manā skatījumā, šīsdienas smagākā problēma ir komunikācijas un koordinācijas jautājums. Iespējams, ka nozares preses izdevums zināmā mērā varētu pildīt informācijas nesēja funkciju, tādējādi palīdzot sakārtot arī citus jautājumus nozarē. †



# ES un IMO attiecībās saspilējums saglabāsies

2003. gada 15. un 16. oktobrī Sanktpēterburgā notika 6. starptautiskais seminārs, kura tēma bija "Substandarta kuģošana – problēmas un to risinājumi uz sadarbības pamatiem. Drošība un aizsardzība – ceļš uz substandarta kuģošanas novēršanu".

Semināra organizators jau tradicionāli bija Krievijas Jūras reģistrs (KR). Iepriekšējos semināros tika aplūkoti visdažādākie jautājumi, tādi kā cilvēka faktors kuģošanas drošības garantēšanā, starptautisko un nacionālo prasību ieviešana un atbildība, kā arī likumdošanas caurspīdīgums un citi. Pēdējā laikā ļoti aktuāla ir kļuvusi starptautiskā terorisma problēma, un KR īpašu uzmanību seminārā veltējās pievērst kuģu aizsardzības jautājumiem, jo īpaši substandarta kuģiem, kas vēl jo vairāk ir neaizsargāti šīs globālās problēmas priekšā. Viena no semināra tēmām bija arī kuģu un ostu infrastruktūras aizsardzība. Seminārā piedalījās JA direktors **ANSIS ZELTIŅŠ**.

## Augsta līmeņa pārstāvniecība

– Atzinīgi jāvērtē šā semināra organizatoru prasme pulcināt praktiskus un interesantus cilvēkus. Augstu līmeni seminārā nodrošināja Krievijas transporta ministrs S. Franks un viņa pirmais vietnieks Rukša, topošais IMO ģenerālsekretārs E. Metrooulos, Eiropas Komisijas amatpersonas, ASV Krasta apsardzes vadība, BIMCO, starptautiskā neatkarīgo tankkuģu īpašnieku asociācija "Intertanko", starptautiskā sauskravas kuģu īpašnieku asociācija "Intercargo", apdrošināšanas kompānijas, kā arī daudzu valstu jūras administrāciju pārstāvji. Pamatā diskusijas bija saistītas ar zema līmeņa tankkuģu izspiešanu no aprītes, aplūkojot visdažādākos šīs problēmas aspektus. Piemēram, kā kuģa kondīcija ietekmē apdrošināšanas maksu un cik izmaksā cilvēka faktors apdrošināšanā. Īpaši asas diskusijas izvērtās par Eiropas Savienības regulu, kas nosaka vienkorpusa tankkuģu paštrinātu izņemšanu no aprītes un aizliegumu tiem iebraukt Eiropas Savienības dalībvalstu ostās. Krievijas Transporta ministrijas amatpersonas uzdeva ļoti asus jautājumus Eiropas Komisijas (EK) pārstāvjiem, uzsverot, ka Eiropa, pieņemot šādas normas, faktiski pārkāpj starptautisko likumdošanu un starptautisko konvenciju, šai gadījumā MARPOL, normas. Kā jau varēja gaidīt, konkrētu atbildi no ES Krievija tā arī nesaņēma.

## Ko akcentē Krievija?

– Krievija, tieši tāpat kā ES un IMO, uzskata, ka vienkorpusa tankkuģiem no tirgus jāaiziet, taču šo procesu nevajadzētu sasteigt, bet gan risināt atbilstoši starptautiski pieņemtām prasībām. Krievija uzsver, ka arī MARPOL konvencijā vi-

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



si sāpīgie jautājumi ir iekļauti, atšķirīgs ir to izpildes termiņš. Tas, uz ko vērš uzmanību Krievija, bija viens no centrālajiem jautājumiem IMO asamblejā, kas notika 2003. gada nogalē, un arī Vides aizsardzības komitejas sesijā, kas norisinājās asamblejas ietvaros, bija asas diskusijas.

## Precedenti ir bijuši?

– Nevar noliegt, ka dažādu lēmumu pieņemšanā darbojas dažāda līmeņa lobijs, un arī šai gadījumā tas tā varētu būt. Taču es sliecos domāt, ka Eiropas regulas tik steidzamas tapšanas iemesls ir tas politiskais fons, kas saglabājies kopš “Prestige” avārijas. Šim negadījumam, ja tā varētu teikt, ir divas puses. No vienas raugoties, tas ir naftas piesārņojums un atstātās sekas uz vidi un cilvēku, bet, no otras puses, tā ir milzīgā kņada un sajukums, ko tīri politiski sacēla šī avārija. Tāpēc arī EK amatpersonas, lai izvairītos no negadījumiem un arī pārmetumiem par bezdarbību, pieņēma tīri politisku lēmumu pasteidzināt procesus.

Taču vienpusēju lēmumu pieņemšana pasaulē nenotiek pirmo reizi, precedenti jau ir bijuši. Kad 1989. gadā pie Aļaskas avareja tankkuģis “Exxon Valdez”, tā radītais piesārņojums bija salīdzinoši neliels, taču preses, sabiedrības un politiķu saceltais troksnis bija tik liels, ka ASV vienpusējā kārtā pieņēma stingrākas normas, nekā tās paredzēja starptautiskā likumdošana.

## Kādas būs IMO un ES attiecības?

– Atbildot uz Krievijas jautājumu, topošais IMO ģenerālsēkretārs E. Metropolis reaģēja diplomātiski un arī politiski pareizi, norādot, ka, ņemot vērā to, ka IMO konvenciju normām pievienojušās visas ES valstis, būtu pareizi ievērot šīs starptautiskās normas. Tā bija kā deklaratīva piebilde, kas netika nedz paplašināta, nedz sīkāk komentēta.

Tomēr tas nenozīmē, ka IMO un ES attiecības ir nevainojamas. Jūtama liela spriedze, un domāju, ka pastāvēs zināms saspīlējums starp EK un IMO, jo ES ir tikai novērotājais statuss IMO, bet katra ES valsts ir patstāvīga un balsstiesīga IMO dalībniece. Taču atsevišķos jautājumos, kuros domas dalās, kā tas šoreiz ir ar ES regulu, EK nepārprotami norāda uz to, kādam jābūt ES dalībvalstu un kandidātvalstu balsojumam.

Tā nu iznāk, ka arī mēs Eiropai esam vajadzīgi, ko lieliski pierāda EK šābrīža darbs. Jautājumi, kas EK šķiet svarīgi, tiek koordinēti Briselē jau pirms kārtējās IMO sanāksmes, un balsojums tiek organizēts: neskatoties uz to, ka katrai valstij ir savas balsstiesības, jābalso tā, kā vēlas Brisele. Lai gan tas likumiski nav reglamentēts, arī mums jāapzinās, ka šoreiz tas ir politiski pareizi. ✦





## Latvija rīkojās profesionāli

*Notikums ar Krievijas kara kuģi Ventspils ostā ir savdabīgs, arī interesants un Eiropas mērogā vēl nebijis. 3. decembrī Ventspilī ienāca Krievijas kara divdesmit četrus gadus vecs vienkorpusa tankkuģis "Geroj Sevastopola", kas tur uzņēma mazta kravu. Notikumus komentē ANSIS ZELTIŅŠ.*

– Kā teikts Eiropas regulā par vienkorpusa tankkuģu izskaušanu no Eiropas Savienības ūdeņiem un ostām, kuras pieņemšanu īpaši aktualizēja tankkuģa "Prestige" avārija, smagos naftas produktus attiecīgās klases kuģos Eiropas Savienības ostās kraut nedrīkst.

Spānijas Jūras administrācija reaģēja zibenīgi. Pirms vēl informācija bija sniegusi Latvijas krastus, no Spānijas jau pienāca man kā Latvijas Jūras administrācijas direktoram adresēta vēstule, ka Spānijas Jūras administrācijas rīcībā ir informācija par Ventspils ostā ienākošu kuģi, kas neatbilst Eiropas regulas prasībām, un tajā tiks pildīta krava, ko šī pati regula aizliedz darīt šādas klases kuģos. Spānijas puse aicināja Latviju pieņemt lēmumus, kas neļautu Krievijas tankkuģim atstāt Ventspili. Tā kā Latvija vēl nav Eiropas Savienības dalībvalsts, tad pagaidām Eiropas regula juridiski Latvijā vēl nav stājusies spēkā, tāpēc kuģis Ventspilī tika uzkrauts un plānoja atstāt ostu, lai dotos uz Singapūru pa līdzīgu maršrutu kā "Prestige". Spānija kategoriski paziņoja, ka kuģi savas ekonomiskās zonas ūdeņos neielaidīs, bet gadījumā, ja tas parādīsies viņu ūdeņos, ar Jūras spēku palīdzību tiks eskortēts. Līdzīga satura vēstuli Spānija nosūtīja arī Eiropas Komisijai, uz ko tā visaugstākajā politiskajā līmenī asi reaģēja, vērsoties pie Latvijas un aicinot mūs nekavējoties piemērot ES regulā iestrādātās prasības un kuģi no ostas neizlaist. Savas prasības EK paziņoja pa diplomātiskajiem kanāliem, ar Latvijas misijas Briselē starpniecību, kā arī caur Latvijas Ārlietu ministriju vērsās pie mūsu Satiksmes ministrijas.

Latvijas Jūras administrācijas Ostas valsts kontrole jau savlaicīgi bija veikusi kuģa pārbaudi un nekādus būtiskus pārkāpumus, kas varētu būt pamats kuģa aizturēšanai, neatrada. Nonācām politiskas dilemmas priekšā, jo aizturēt kuģi tikai tāpēc, ka kāds uzskata, ka tā vajadzētu rīkoties, mēs nevarējām. Ir tikai divi iemesli, kuru dēļ kuģim var uzlikt arestu. Pirmais iemesls – ja tas neatbilst starptautiskajiem drošības un tehniskajiem standartiem. Tādā gadījumā Ostas valsts kontrole kuģi var aizturēt līdz atklāto trūkumu novēršanai. Otrs iemesls, ja pret kuģi ir izvirzītas kādas juridiskas vai finansiālas pretenzijas. Tādā gadījumā ar tiesas lēmumu kuģim var uzlikt arestu. Tā kā šajā gadījumā minētās pretenzijas nevarēja izvirzīt, mums nebija nekāda juridiska pamata kuģi aizturēt ostā. Gadījumā, ja mēs tā rīkotos, pret mums no kuģa īpašnieka puses būtu celta prasība tiesā par kuģa nepamatotu aizturēšanu os-



tā un finansiāla zaudējuma radīšanu. Visos līmeņos problēmas iztirzāšanā ātri iesaistījās Krievija.

Vienlaikus ar notikumiem Ventspils ostā Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (IMO) notika Jūras vides aizsardzības piecdesmitā sesija, kurā viens no galvenajiem jautājumiem bija Eiropas Savienības priekšlikums par grozījumu izdarīšanu MARPOL konvencijā, mainot vienkorpusa tankkuģu izskaušanas principus, par pamatu ņemot ES regulu. Tieši Ventspils gadījums, kas nebija vērtējams kā korekts, kļuva par vēl vienu argumentu, kāpēc Krievija aktīvi iestājās pret faktu, ka kāda valstu savienība var ieviest no starptautiskiem principiem atšķirīgas normas. Tieši tajā pašā laikā Briselē notika Eiropas valstu premjerministru tikšanās, uz kuru bija uzaicināts arī Krievijas transporta ministrs Sergejs Franks. Krievijas kuģa problēmas Ventspils ostā, ja tā varētu teikt, ielēja eļļu ugunī, jo Krievijas Transporta ministrijas reakcija, maigi sakot, bija asa.

Mēs nācām ar iniciatīvu EK līmenī izveidot ekspertu grupu, kas, veicot tehnikas pārbaudes, pēc būtības arī pateiktu, vai kuģis atbilst drošības standartiem vai ne, un Eiropa šo priekšlikumu akceptēja. Operatīvi tādu arī izveidoja un tajā iesaistīja pārstāvjus no valstīm, kuru teritoriju savā maršrutā paredzēja šķērsot kuģis. Tie bija eksperti no Dānijas, Anglijas, Francijas un Spānijas, kuri 5. decembrī ieradās Latvijā un kopīgi ar mūsu Ostas valsts kontroles inspektoriem aptuveni septiņas stundas veica detalizētu kuģa tehnisko pārbaudi. Tā kā Eiropas praksē tas ir nebijis gadījums, par to jautājumus uzdeva arī Eiropas ziņu aģentūras, kas vēlējās zināt, vai tā ir normāla prakse, kāda kuģa pārbaudei ostā organizēt šāda tipa komandu. Par normālu ikdienas praksi to uzskatīt nevar, tas vērtējams kā ārkārtas gadījums, kas tomēr politiski situāciju nomierināja, jo arī Eiropas ekspertiem nācās secināt, ka pamata kuģa aizturēšanai nav. Vēlā piektdienas vakarā "Geroj Sevastopoļa" no Ventspils tika izlaists.

Kāds pēc šā notikuma varētu būt secinājums? Skaidri redzams, ka Eiropas Savienībai jaunās regulas ieviešana ir ļoti aktuāls jautājums un tā izmantos visus savā rīcībā esošos līdzekļus, lai to iespējami drīzāk iedzīvinātu, tāpēc Eiropas Ministru padomes līmenī jau ir griezies ar aicinājumu pie kandidātvalstīm regulu ieviest iespējami ātrāk. No viņu puses tas ir politisks lēmums, bet tā kā Latvija ir ratificējusi MARPOL konvenciju un šai konvencijai Latvijā ir likuma spēks, būtu jāizdara grozījumi likumdošanā, bet līdz 1. maijam, kad pēc iestāšanās ES šī regula stāsies spēkā arī Latvijā, ir pārāk maz laika, lai pagūtu izdarīt nepieciešamos grozījumus.

Krievijas Transporta ministrija un EK Latvijas rīcību, kā arī JA darbu novērtēja atzinīgi. Taču tas nenozīmē, ka vienkorpusa tankkuģu problēma ir atrisināta, tā joprojām ir un arī paliks darba kārtībā, un arī mēs gatavojamies ES regulas ieviešanai no 2004. gada 1. maija, kam ES veltīs lielu uzmanību, tāpēc par visām prasībām, kādas būs pēc 1. maija, esam informējuši ostu pārvaldes un ostu uzņēmumus.

Bet šoreiz jautājums vairāk bija politiski inspirēts. †





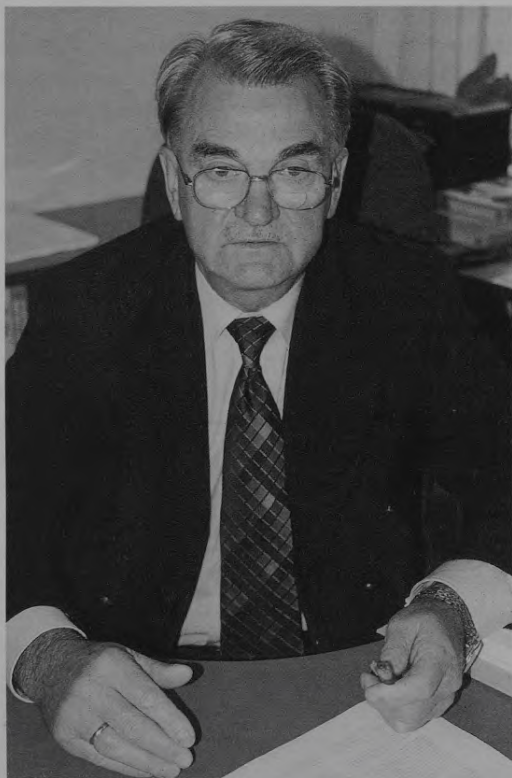
## Starp divām ugunīm

Par kuģošanas drošības jautājumiem stāsta JA Kuģošanas drošības departamenta direktors **GUNĀRS ŠTEINERTS**.

### IMO strādā konstruktīvi

IMO ir organizācija, kas jau vairāk nekā 45 gadus nodarbojas ar kuģošanas drošības jautājumu risināšanu un pēdējos 20 gadus veido starptautiskās kuģošanas drošības normas, pieņem konvencijas, papildina tās, izdod cirkulārus. Izpildot visas IMO prasības, tiek pārbaudīti un sertificēti kuģi, kas piedalās starptautiskajā kuģošanas biznesā. IMO ir globāla organizācija, kurā ietilpst arī mazattīstītas valstis un tādas ērto karogu valstis kā Libērija, Kipra, Malta, Panama. Tā kā organizācijai ir liela darba pieredze un pamatīgi izstrādāta darba procedūra, tā nepieņem sasteigtus vai neapdomātus lēmumus. Sanākot komitejās, apakškomitejās un darba grupās, nopietnākais un svarīgākais uzdevums ir noteikt prioritātes. Lai kādā jautājumā pieņemtu lēmumu, jāveic tehniskā, ekonomiskā un juridiskā ekspertīze, lai izzinātu, ko jaunie noteikumi dos tehniskā un ekonomiskā ziņā, kā arī to, vai jaunie noteikumi būs efektīvi. Tieši šis princips – juridiskā, ekonomiskā un tehniskā ekspertīze – ir pamats visiem IMO lēmumiem.

Piemēram, balkeri ir prioritāra lieta, jo tie konstrukcijas nepilnību dēļ regulāri grimst un līdzī aiznes cilvēku dzīvības. Diemžēl par to, ka nogrimst, teiksim, liels, bet nolaists balkeris ar 15 cilvēkiem, neviens, arī prese, īpaši ne-



Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors Gunārs Šteinerts.





runā. Cita reakcija ir tad, ja nogrimst tankkuģis un jūrā izplūst nafta. Tā ir satraucoša informācija, par to runā un raksta visi. Tas ir skandāls. Un arī IMO par prioritāru ir noteikusi jautājumu par tankkuģiem. Konkrēti, par vienkorpUSA tankkuģu aizstāšanu ar divkorpUSA tankkuģiem. Pēc problēmas ilgstošas un vispusīgas izpētes un smagas diskusijas IMO sasauktā diplomātiskā konferencē pieņēma MARPOL konvencijas labojumus, kas nosaka, kādā kārtībā un kādos termiņos jāpāriet uz dubultā korpUSA tankkuģiem. Pieņemto konvencijas grozījumu pamatā bija minētais princips – juridiskā, ekonomiskā un tehniskā izpēte un konferencē panāktais kompromiss. Tādu starptautiski saskaņotu lēmumu un rīcības nepieciešamību IMO uzskata par pamatu visas nozares regulēšanai un noraida reģionālos – gan ASV, gan ES – centienus ieviest savas vietējās normas.

## “Prestige” katastrofa

Katrs negadījums vai avārija uz jūras liek analizēt un vērtēt situāciju, meklēt pieļautās kļūdas un izdarīt secinājumus, lai izvairītos no līdzīgiem negadījumiem nākotnē. Kā saka, arī slikts piemērs ir piemērs, un labāk mācīties no citu kļūdām nekā no savējām.

G. Šteinerts: – Tankkuģa “Prestige” avāriju varam izvērtēt no vairākiem aspektiem. Ja aplūkojam kuģa tehniskos rādītājus, varam pārliecināties, ka tas iekļāvās IMO normatīvos, atbilda tehniskajām prasībām, tāpēc kuģis varēja strādāt starptautiskajā jūras pārvadājumu tirgū.

Joprojām paliek jautājums, kāpēc tad avārija notika? Bet tas jau ir izmeklēšanas jautājums. Manuprāt, spriežot pēc tās informācijas, kas bija publicēta presē,



Tankkuģa “Prestige” avārija.



“Prestige” aizgāja bojā vairāku iemeslu dēļ. Vispirms jau klasifikācijas sabiedrība ABS, kurai karoga valsts Bahamas bija uzticējusi veikt kuģa tehnisko uzraudzību, ikgadējās inspekcijas gaitā nepārbaudīja balasta tankus, kur varēja būt, bet tas gan vēl nav pierādīts, karkasa tehnisks defekts vai kāda plaisa, kas varēja būt, un arī tas vēl nav pierādīts, par pamatu apšuves bojājumiem un ūdens ieplūšanai balasta tankā. Tas varētu būt pirmais iemesls.

Nākošais meklējams pašā situācijā. Kuģis dabūja sūci, piepildījās balasta tanki, kuģis nosvērās un tā korpuss tika noslogots ievērojami vairāk nekā normālos apstākļos, par 25% pārsniedzot normu, kas noteikta jūrā bez viļņošanās. Situāciju, kas pati par sevi jau bija bīstama, vēl pastiprināja liela viļņošanās, kāda tobrīd bija jūrā. Šādos apstākļos kapteinis vai mehāniķis (izmeklēšana to noteiks), lai līdzsvarotu sānsveri, deva pavēli iesūknēt balastu pretējā borta balasta tankā. Tas izraisīja pārlogojumu jau par 63%. Šādu rīcību varētu nosaukt par operatīvo kļūdu, jo tika pieņemts kļūdainš lēmums. Pareiza operatīva darbība būtu izsūknēt daļu no kravas jūrā. Ja es būtu kapteinis uz šī kuģa un man būtu jādod komanda izsūknēt vairākus tūkstošus tonnu naftas jūrā, domāju, ka arī es nepieņemtu šādu lēmumu. Taču es būtu mēģinājis noteikt iespējamās korpusa noslogojuma variantus, lai uzlabotu situāciju. Visiem lielajiem kuģiem ir datorprogrammas, ar kurām izdara precīzus aprēķinus un kuras palīdz pieņemt optimālu lēmumu. Nezinu, vai uz “Prestige” tas tika darīts.

Bet tā vēl bija situācija, kad kuģi varēja glābt, lai gan bojājumi palielinājās. Tas bija brīdis, kad vajadzēja kuģi ievilkt ostā vai kādā citā patvēruma vietā. Taču ostā kuģi neielaida, bet nolēma ņemt tauvā un vilkt tālāk no krasta. Un te jau sākās politika. Glābēji skaidrojās ar kuģa īpašniekiem par glābšanas operāciju sākšanu, Spānijas glābšanas dienests apvainoja kapteini par atteikšanos pieņemt tauvu, Bahamu Jūras administrācija turpretī apgalvoja, ka kapteinis ar saviem komandas biedriem bija smagos vētras apstākļos varonīgi nostiprinājuši tauvu. Taču būtiskākais bija tas, ka kuģi aizvilka atklātā jūrā, nevis ieveda ostā, kur būtu iespējami glābšanas darbi.

## Vai Latvija būtu gatava?

Esam gatavi un naski nosodīt citus, bet vienmēr paliek jautājums, kā mēs būtu rīkojušies viņu vietā? Cik un vai Latvija šobrīd ir gatava sniegt palīdzību avarējušiem kuģiem?

G. Šteinerts: – Uz šo jautājumu ir grūti atbildēt. Diskutējot ar ostu kapteiņiem par patvēruma vietu piešķiršanu avarējušiem kuģiem Latvijas ūdeņos, nepārprotamas atbildes pagaidām nav. Ventspilnieki domā, ka nelielu kuģi viņi varētu ievest, bet lielu nekādā gadījumā, jo Ventspilī priekšosta nav tik liela, lai tur varētu sekmīgi veikt glābšanas darbus. Liepājnieki savukārt varētu dot patvērumu kuģiem tikai tad, ja tiktu padziļināta akvatorija. Liepājā priekšosta varētu būt ļoti



piemērota glābšanas darbiem. Ja runājam par Rīgu, tad vispirms jau jāteic, ka šurp nenāks pārāk lieli kuģi. Bet arī glābšanas darbi te būtu visai sarežģīti, jo Daugava nav piemērota šādām darbībām. Arī citu patvēruma vietu pie Latvijas krastiem lieliem kuģiem nav. Aiz Kolkas varētu patverties tikai mazāki tankkuģi, bet arī to vilkšana pa Irbes fārvateriem varētu būt riskanta.

Tieši tāpēc viennozīmīgi atbildēt uz jautājumu, kā līdzīgā situācijā būtu rīkojušās Latvijas ostas un glābšanas dienesti, pašlaik nevar. Jautājums par patvēruma ostām aktualizējās jau krietni pirms "Prestige", kad avāriju cieta "Erika" un kuģi Vidusjūrā. Dienaskārtībā vienmēr ir bijis jautājums – laist vai nelaist ostā avarējušus kuģus. Pagaidām ir pieņemts politisks lēmums, ka šādām ostām ir jābūt, tāpēc jāizstrādā shēma – vispirms ģeogrāfiskā, pēc tam organizatoriskā.

## Eiropa vairāk politizējas

Pēc tankkuģu "Erika" un "Prestige" avārijām ļoti aktivizējusies un arī politizējusies Eiropas Savienība, kas tagad izvirza daudz stingrākas prasības kuģošanas drošības garantēšanai un vides aizsardzībai. Tā vien šķiet, ka politiķi pirmām kārtām domā par saviem reitingiem un prestižu. Tiekoties ar vietējiem iedzīvotājiem, kad klāt ir prese un televīzija, Spānijas premjers, piemēram, ir gatavs nostāties pret un cīnīties par. Līdzīgi dara arī Žaks Širaks, kurš uzdod kategoriskus jautājumus – ko domā kuģu īpašnieki un kur skatās atbildīgās amatpersonas! Eiropa kļūst agresīva.

G. Šteinerts: – Eiropas Savienība vēlas MARPOL prasības par vienkorpusa tankkuģu norakstīšanu vai obligātu pārbūvi izpildīt ātrāk, nekā tas paredzēts IMO izstrādātajos standartos. Atkarībā no kuģu kategorijas, un kuģi ir sadalīti trijās kategorijās, Eiropas prasības paredz kuģus norakstīt aptuveni piecus gadus ātrāk, nekā to paredz IMO. Ja ielūkojamies Eiropas jaunajās prasībās, kas tūlīt stāsies spēkā, varam pārliecināties, ka arī "Prestige" pēc vecuma vēl būtu atbildis kuģošanas drošības prasībām. Tā skaidri izpaužas nedaudz politizētā situācija – tagad tik reglamentēsim un ierobežosim un līdz ar to panāksim lielāku drošību. Pats par sevi fakts par kuģošanas drošības pilnveidošanu un uzlabošanu, protams, ir apsveicams. Taču jābūt realīstiem un godīgi jāatbild uz jautājumu – vai tikai divkorpusu tankkuģu ieviešana vien dos gaidīto drošību? Jā, tie ir drošāki, tas nav noliedzams. Baltijas jūras statistika rāda, ka divkorpusu kuģi ūdeņus piesārņo mazāk. Ja atceramies 2001. gada avāriju pie Dānijas un Vācijas krastiem, kad divkorpusu tankkuģi ietriecās cits kuģis, tad toreiz jūrā izlīja 4 līdz 5 tonnas naftas. Un arī dubultais korpuss nepasargāja no lielas ekoloģiskas nelaimes. Mērķis paaugstināt kuģošanas drošības standartus ir pareizs, bet tikai ar divkorpusu kuģu ieviešanu vien cerētais rezultāts netiks sasniegts. "Prestige" piemērs apliecina, ka ne vienmēr vaino-





jams kuģis. Reizēm ir apstākļi, kuros jāmeklē cits iemesls, kāpēc notikusi nelaime. Vēl Baltijas jūras negadījumu statistika liecina, ka šeit visbiežāk notiek nelielas avārijas, kad kuģis uzskrien uz sēkļa vai akmens. Gadā ir aptuveni 80 tādu negadījumu.

Jau tagad varam prognozēt, ka pēc pieciem gadiem būs lielas pārmaiņas tankkuģu tirgū. Mūsu kuģu īpašniekiem, ja tie vēlēšies strādāt Eiropas ostās, būs jāpakļaujas Eiropas prasībām.

## Kādus kuģus pieņems Latvijas ostas?

Tieši šis jautājums jau tagad kļūst aktuāls mūsu ostām. Kādus kuģus pieņems Eiropas ostas, tāds kuģus varēsīm pieņemt arī mēs. Un te jau situācija veidojas pavisam nopietna.

G. Šteinerts: – Tā kā Latvija jau 2004. gadā, visticamāk, būs Eiropas Savienības dalībvalsts, būsīm vienā komandā ar Eiropas valstīm, tātad mums nenovēršami būs jāievēro visas prasības. Statistika ir diezgan nopietna – aptuveni 60% no tankkuģiem nevarēs ienākt mūsu ostās.

Vēl arvien aktuāls un neizdiskutēts paliek jautājums par kravas operācijām atklātā jūrā un reidā, kā tas notika arī "Prestige" gadījumā pie Ventspils. Mūsu likumdošana nereglamentē šādas darbības un pat tiek pateiktas vispārīgas frāzes. Prasības tiek dažādi skaidrotas – vai to dara Jūras vides pārvalde, vai ostas kapteinis atbilstoši Starptautiskās rokasgrāmatas prasībām.

## Diez ko darīs Krievija?

Runājot par kuģu vecumu, vienkorpusa vai divkorpusu tankkuģiem, kā arī par kravām, ko transportēs vai netransportēs caur Eiropas, tātad arī Latvijas ostām, mēs varam būt ļoti paklausīgi un tādi arī būsīm, ievērojot Eiropas prasības un standartus. Ja Eiropas ostas, piemēram, nepieņems tumšos naftas produktus, tad arī Latvijas ostas tos nepieņems. Taču aiz mums stāv Krievija, par kuras rīcību neviens nevar būt drošs. Kas notiks, ja Krievija neņems vērā Eiropas prasības? Lietuva, Latvija un Igaunija varēs ievērot vislielākos drošības standartus, bet, ja uz Primorsku, neievērojot Eiropas Savienības standartus, ies kuģi, vai drošība Baltijas jūrā būs garantēta?

G. Šteinerts: – Ja Krievija kā HELCOM dalībvalsts nepievienosies Eiropas prasībām, tad uz Krievijas ostām šie kuģi ar attiecīgo kravu turpinās iet. Krievijai ir iespējas eksportēt naftu arī caur ziemeļu un dienvidu ostām, kur Eiropas prasības nedarbojas un nedarbosies. Pieļauju domu, ka Eiropa šo apstākli ir paredzējusi, bet diemžēl Eiropā tik ļoti stipri darbojas politiskie apsvērumi, ka diez vai kategoriskajiem lēmumiem apakšā ir ekonomiskie aprēķini. Bet varbūt Krievija būs pirmā, kas pievienosies Eiropas prasībām un nestāvēs malā? Eiropas lēmumā ir



frāze – rīkosimies atbilstoši tādām un tādām prasībām un aicināsim tām pievienoties arī Baltijas valstis un Krieviju.

Esam saņēmuši tādus kā pārmetumus no Ventspils ostas – ko jūs tur izdomājat, tā taču ir konkurences cīņa, kurā mēs palīdzam Krievijai kļūt konkurētspējīgākai. Diemžēl mēs esam pakļāvīgi un gatavi ievērot Eiropas prasības, bet politiski jau arī mums nav izejas. Lai aizstāvētu Latvijas intereses, Ārlietu ministrija lieto tādu formu kā “mēs esam gatavi, ja arī Krievija ir gatava šādas normas ieviešanai”. Taču atruna ir tikai atruna. Savukārt Jūras administrācija ir instruments, kura uzdevums ir kontrolēt tos kuģus, kas ienāk Latvijas ostās, un arī mūsu kuģus, lai tie atbilstu starptautiskajām normām.

Diemžēl Satiksmes ministrija Jūrniecības departamenta personā ieņēmusi atbilstoši neitrālu pozīciju. Loģiski būtu, ja nozares ministrijas darbinieki kopīgi ar nozares speciālistiem izdiskutētu jautājumu un pieņemtu politisku lēmumu, lai Roberts Zīle, Vigo Legzdīņš vai Aigars Krastiņš šo politisko lēmumu paziņotu. Ja mēs ejam uz ES, tad mums nav citas izejas, kā pieņemt Eiropas izstrādātos spēles noteikumus. Ja mēs nevēlamies ES, tad, protams, mums šīs normas nav saistošas. Latvija pašlaik ir tikai ES kandidātvalsts, kurai pirmsiestāšanās sarunās tiek nepārprotami, pat viennozīmīgi jautāts un pieprasīts – kā mūsu likumdošana tiek saskaņota ar šo direktīvu, šo un vēl arī šo?

Viens no ES mīnusiem ir tas, ka, politisku motīvu vadītas, ES amatpersonas pieņem ekonomiski neizvērtus lēmumus, kas Latvijai ir saistoši un vienlaikus arī pazemina mūsu valsts konkurētspēju kravu pārvadājumu tirgū, eventuāli samazinot iespējamo kravu apgrozījumu ostās.

## Likumdošanas sakārtošana

Pēdējos gados ļoti aktuāls jautājums jūrniecības sabiedrībai ir jūrniecības likumdošanas sakārtošana. Tas izsaucis karstas diskusijas un arī lielu neapmierinātību jūrniecības speciālistu vidū. Kā jau teica Jūras administrācijas direktors Ansis Zeltiņš, tiek turpināts darbs, lai likumdošanu sakārtotu, kas, protams, ne vienmēr ir viegli.

Tā kā šajā žurnāla numurā esam sākuši sarunu par kuģošanas drošību, ko, nēnoliedzami, turpināsim arī nākošajos numuros, tad Kuģošanas drošības departamenta direktora skatījumā aplūkosim tikai vienu jautājumu: kapteiņa dienests – kā tas palīdz garantēt drošību ostā?

G. Šteinerts: – Pati sadarbība ar ostas kapteiņiem Jūras administrācijai ir ļoti normāla, jo visi šie speciālisti ir mūsu bijušie darbinieki. Tomēr neregulētas ir tās normas, kas paredz vai nosaka ostu kapteiņu funkcijas. Mums saka – ostas kapteiņa funkcijas nosaka viņa darba instrukcijas. Diemžēl JA neviens šīs amata instrukcijas nav redzējis. JA kontrolē ostas kapteiņa darbību no kuģošanas drošības viedokļa, bet kā gan mēs to varam pilnvērtīgi darīt, ja pat nezinām, kādi pie-





Kuģu kontroli ostā veic Latvijas Jūras administrācijas speciālisti.

nākumi ostas kapteinim ir jāveic. No vienas puses, ostas kapteinim būtu JA jāziņo par visiem negadījumiem ostā. Piemēram, Rīgas ostā balkeris uzsēdās uz sēkļa, un ostas kapteinis E. Delvers mums par to paziņoja. Un tā, kaut stingri nereglamentēta, tomēr ir normāla sadarbība. Bet, teiksim, Mērsraga un jo īpaši Rojas kapteinis atļaujas JA pajautāt – kas jūs tādi esat un ko no mums vēlaties? Vienīgais, kas pašlaik reglamentē viņu darbu, ir Likums par ostām. Jaunais Jūras pārvaldes likums par to runā vispārīgās frāzēs. Tā kā nav konkrētības, katrs var likuma pantus tulkot, kā vēlas.

JA jau pirms diviem gadiem izstrādāja Ostas kapteiņa noteikumu projektu. Šo projektu neatbalstīja SM Jūrniecības departaments, skaidrojot, ka tādi atsevišķi noteikumi nav nepieciešami, viss tiks ierakstīts katras konkrētās ostas noteikumos. Jūras pārvaldes likumā ir ierakstīts, ka ostas kapteiņa pienākumus kuģošanas drošības nodrošināšanā nosaka normatīvie akti. Diemžēl reāli šo aktu nav. Lai gan vispārīgos vilcienos ostas kapteiņa pienākumi likumos ir noteikti, detalizēti tie normatīvajos dokumentos nav noteikti.

## Kuģu kontrole

G. Šteinerts: – Viens no mūsu uzdevumiem ir pārbaudīt Latvijas karoga kuģus, tātad kuģu karoga valsts kontrole, un ārvalstu kuģus – ostas valsts kontrole.

No 24. līdz 28. martam notika JA pārbaude, ko veica Parīzes Memoranda un ES inspekcija, lai pārliecinātos, kā esam sakārtojuši un *nodrošinām* ostas valsts kon-







Parīzes memoranda un ES inspekcija atzinīgi novērtēja JA organizatorisko un operatīvo gatavību veikt kuģu kontroles.

troles darbu. Komisijai mēs prezentējām sistēmu – gan normatīvos aktus, gan organizatorisko un operatīvo spēju veikt šo uzdevumu. Komisijas atzinums visumā bija pozitīvs. Tika, protams, norādīts arī uz nepieciešamību uzlabot dažas lietas.

Eiropas Komisijas ierēdņi mums pārmet Latvijas karoga kuģu aizturēšanas procenta palielināšanos 2002. gadā salīdzinājumā ar 2001. gadu. Mēs savukārt cenšamies viņus pārliecināt, ka procentu aprēķināšanas metodika pie maza kuģu un inspekciju skaita nedod pareizo priekšstatu par Latvijas kuģu kvalitāti. No 16 pārbaudītajiem kuģiem aizturēts ir viens, kas mums dod 6,2 aizturēšanas procentus. 2002.gadā vienīgais aizturētais Latvijas karoga kuģis ārvalstu ostās bija velkonis "Marss-1", kura kapteinis bija iedomājies, ka bez atbilstošiem dokumentiem var doties remontā uz Roterdamu. ✦



# Hidrogrāfija tuvojas starptautiskajiem standartiem

Ar Jūras lietu ministra A. Dandzberga pavēli 1992. gada 28. oktobrī tika dibināts Hidrogrāfijas dienests. Desmit gadu laikā tas piedzīvojis vairākas reorganizācijas, kas devušas iespēju šim dienestam sakārtot savu darbību, lai varētu sekmīgi iekļauties Starptautiskās hidrogrāfijas organizācijas aprītē. Katrai jūras valstij ir pienākums un nepieciešamība veikt hidrogrāfijas darbus, tāpēc Hidrogrāfijas dienesta darbības mērķis ir starptautiski noteikts. Vispirms tas nodarbojas ar navigācijas līdzekļu apkalpošanu. Un lai gan pēc Jūras administrācijas reorganizācijas navigācijas līdzekļi ir nodoti ostu pārvalžu apsaimniekošanā, tomēr Hidrogrāfijas dienests turpina pildīt uzraudzības funkcijas, lai nodrošinātu starptautisko standartu ieviešanu. Nākošie Hidrogrāfijas dienesta uzdevumi bija sagatavot kartes un veikt dziļuma mērījumus gan mazajās, gan lielajās ostās. Tas arī bija pamatmērķis, jo katrai jūras valstij jānodrošina droša kuģošanas informācija. Tas tiek nodrošināts izdodot kartes, izplatot informāciju par ugunīm un zīmēm, locīju, paziņojumus jūrniekiem, kā arī citas publikācijas, kas ir saistītas ar navigāciju.

Laika gaitā mēs esam sasnieguši ļoti labu profesionālo līmeni un ar jebkuru Eiropas valsti varam runāt kā līdzīgi gan par jūras kartēm, gan par dziļumu mērījumiem. Mums ir tehnoloģiskais nodrošinājums, kas atbilst modernākajām prasībām un spēj nodrošināt veicamajiem darbiem augsta līmeņa precizitāti.

## Ko ostām dod Hidrogrāfijas dienests?

**T**rīs Latvijas lielās ostas un dažas tā dēvētās mazās ostas reāli atrodas konkurences apstākļos, kad nepieciešams darīt visu, lai uzlabotu pakalpojumus un nodrošinātu iespējami augstākus kuģošanas drošības standartus. Lai īstenotu šos uzdevumus, lietderīgi ir izmantot arī Hidrogrāfijas dienesta piedāvātos pakalpojumus.

Ostas pārvaldes var pasūtīt dziļuma mērījumus, piestātņu dziļumu uzmērījumus, kā arī jebkurus citus mērījumus, kas saistīti ar hidrogrāfiju. Ko no šiem mērījumiem iegūst osta vai kuģis? Nenoliedzami, tā ir precīza informācija, kas nodrošina lielāku kuģošanas drošību. Tā kā hidrogrāfijas kuģis «Kristiāns Dāls» ir aprīkots ar daudzstaru eholoti, tad ar pilnu atbildību var teikt, ka tiek nodrošināta ideāla mērījumu precizitāte. Veicot mērījumus ar vienzaru eholoti, pilnīgi precīzi visu ietvert mērījuma zonā nav iespējams, tāpēc mērījumi nav tik precīzi. Svarīgi ir arī tas, ka uzmērīšana notiek ļoti īsā laikā. Ostai kopumā un katram ostas piestātņu apsaimniekotājam ir svarīgi zināt dziļumu pie piestātnes un kuģošanas kanālā līdz pat centimetra precizitātei, jo, lai pakalpojums būtu pievilcīgs,





JA Hidrogrāfijas dienesta vadītājs  
Jānis Krastiņš.

ir aktuāli ostā ievest un uzkraut iespējami lielākas kravnesības kuģus. Lai to izdarītu, bieži vien atstatums starp kuģa ķīlu un grunti tiek samazināts līdz minimumam. Tieši tad mērījumu rezultātā iegūtā precīzā informācija ļauj rīkoties apzināti, nevis riskēt – būt vai nebūt!

Tā kā ostu pārvaldes plāno un organizē padziļināšanas darbus ostās, tad tās arī pamatā ir darbu pasūtītājs.

Kā stāsta J. Krastiņš, Hidrogrāfijas dienests veicis dziļumu mērījumus arī Igaunijā, jo igauņi paši netiek galā ar uzmērīšanas darbiem lielās noslodzes dēļ. Un mēs esam konkurētspējīgi arī cenu ziņā.

J. Krastiņš: – Aprēķini ir parādījuši, ka mūsu pakalpojumu cena ir konkurētspējīga, jo salīdzinājumā ar citu valstu sniegtajiem pakalpojumiem tā ir zemāka pat tādā gadījumā, ja mēs ar kuģi aizbraucam līdz Igaunijai un veicam mērīšanas darbus. Tas gan nenozīmē, ka mēs tirgū ejam ar dempinga cenām. Bezpeļņas organizācijas statuss ļauj mums izvērt tieši šādu cenu politiku. Patiesībā Latvijā mums nav arī konkurences, kaut gan, protams, var rasties firmas, kas arī varētu sniegt šos pakalpojumus. Taču Jūrlietu pārvaldes un koģošanas drošības likums nosaka, ka JA Hidrogrāfijas dienesta veiktie mērījumi tiek uzskatīti par oficiāliem.

Arī lietuvieši aicināja mūs, lai mēs veiktu neatkarīgus mērījumus un apstiprinātu patiesos dziļumus, kas pierādītu vai noliegtu finanšu mahinācijas, kad Klaipēdas ostā izcēlās skandāls par to, ka padziļināšanas darbu apmaksā tika atmazgāta samērā liela nauda. Varētu teikt, ka jau tagad esam tādi kā neatkarīgi eksperti.

HD, veicot mērījumus Latvijas ostās, kārtējo reizi konstatējis, ka daudzas problēmas joprojām rada naudas trūkums. J. Krastiņš, piemēram, mazās ostas raksturo šādi: tās, kurām ir nauda, izskatās normāli, pārējās bēdīgi un ļoti bēdīgi. Mazo ostu problēmas vēl jo vairāk saasināja iepriekšējā bargā ziema, kad kuģi negāja, saruka ienākumi, kas savukārt samazināja finansējumu hidrotehniskajiem darbiem ostās.

J. Krastiņš: – Vissmagākajā situācijā, protams, pašlaik ir Lielupes osta. Vairāku gadu laikā par aptuveni sešdesmit metriem novirzījies Lielupes ieteka jūrā, līdz ar to, piemēram, vadlīnija vairs neatbilst kanālam. Tā tiešām ir smaga situācija, un būs vajadzīgi lieli līdzekļi, lai to sakārtotu. Mēs no savas puses esam nodrošinājuši Lielupes ostā dziļumu mērījumus, bet navigācijas aprīkojuma problēma joprojām paliek.







Daugavgrīvas bāka Rīgas ostā.

Taču reizēm bēdīgo stāvokli vēl pasliktina informācijas apmaiņas trūkums, kad HD no ostām nevar saņemt ziņas par navigācijas situāciju. Kaut gan likumā ir noteikts un Satiksmes ministrijas noteikumos apstiprināts, kad, kam un kāda informācija jāsniedz, viss tomēr nenotiek, kā varētu vēlēties. Ostas amatpersonas nereti maldīgi uzskata, ka navigācijas iekārtu stāvoklis ir katras ostas iekšējā lieta. Klīdinot šādus nepamatotus maldus, J. Krastiņš atgādina, ka bez savlaicīgi saņemtās informācijas JA HD nevar operatīvi strādāt, un reizēm atliek tikai zīlēt, kāds ir navigācijas ierīču stāvoklis, piemēram, vai bojas atrodas pareizā vietā. Kā saka HD vadītājs, šis ir tāds kā akmens ostu kapteiņdienestu dārziņā, jo tieši tie ir atbildīgi par regulāru informācijas apriti starp ostu un Latvijas Jūras administrāciju un HD kā tās struktūrvienību.

## Nacionālā monitoringa sistēma

Nacionālo monitoringa projektu HD izvērs četros virzienos, un tā mērķis ir nodrošināt nepārtrauktu navigācijas līdzekļu darbības novērošanu, kas nepieciešamības gadījumā ar mobilā telefona vai radiosakaru palīdzību ļauj noraidīt ziņojumu centrālei, lai iespējami īsākā laikā novērstu radušos problēmu. Novērošanas sistēmas jau tagad darbojas Rīgas, Ventspils un Liepājas ostā, kā arī JA. Vēl vajadzīgs programmu nodrošinājums, kas ļautu visu šo informāciju apvienot vienotā sistēmā un padarīt to pieejamu internetā. Tad ostu un VTS darbinieki ar tiem piešķirtajiem kodiem varēs jebkurā diennaktī laikā brīvi piekļūt informācijai un jeb-

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





SAR.

kura pasaules punkta. Šī sistēma arī ļaus saglabāt informāciju par to, kad, kāda apkope un remontdarbi veikti bākās. HD vadītājs saka, ka jau tagad ir pilnīga informācija par Latvijas bākām, un droši apgalvo, ka tās kopumā ir labā stāvoklī. Sarežģītāk ir ar Kolkas un Irbes bāku, jo ne visos laika apstākļos tām var brīvi piekļūt, taču monitoringa sistēma ļauj pilnībā novērot visu bāku darbību.

HD vadītājs ir pārliecināts, ka, ieviešot nacionālo monitoringa sistēmu, izdosies atrisināt jautājumu par regulāru informācijas apriti, īpaši jautājumos, kas attiecas uz navigācijas ierīču darbību ostās, jo sistēmu regulāri papildinās, līdz tā aptvers visas svarīgākās ostu navigācijas ierīces. Ar laiku kopējā informācijas pakete vajadzētu iekļaut arī mazās ostas, jo nacionālā monitoringa sistēma bez tām nebūtu pilnīga. Taču šā jautājuma risināšanu nelabvēlīgi var ietekmēt līdzekļu trūkums, jo sakaru aparatūras iegāde, ar ko saistīta monitoringa sistēmas nodrošināšana, protams, prasa krietnus naudas tēriņus.

## Kopīgas intereses un sadarbība

Satiksmes ministrijas noteikumi prasa, lai ostas JA iesniegtu darbības plānu nākamajam gadam un gada beigās atskaites par padarīto. Var rasties jautājums, kāpēc nepieciešama šāda plānošana un atskaitīšanās? Kaut vai tāpēc, ka ostām bākas ir nodotas valdījumā, tātad ostas ir bāku apsaimniekotājas, tāpēc tām visa darbība, kas ar to saistīta, jāsaskaņo ar HD, kurš savukārt cenšas ostas regulāri informēt par izmaiņām likumdošanā, jaunākajām Starptautiskās bāku organizācijas rekomendācijām un standartiem.





Hidrogrāfijas kuģis "Kristiāns Dāls" ļoti labi sevi parādījis darbā.

J. Krastiņš: – Satiksmes ministrija ir apstiprinājusi tehniskās prasības, kas noteiktas navigācijas līdzekļiem. Viss ir diezgan sīki aprakstīts – kādi krāsu kodi jāizmanto navigācijas līdzekļu krāsošanai, kādam jābūt enkuru smagumam, kādiem boju izmēriem. Tas ostu darbiniekiem ievērojami atvieglo darbu – viņiem nav jāmeklē nepieciešamā informācija dažādos starptautiskos dokumentos, jo visu nepieciešamo var atrast vienkopus. Tas mums palīdz nodrošināt vienādu navigācijas līdzekļu standartus visās Latvijas ostās.

## «Kristiāns Dāls» strādā bez problēmām

Hidrogrāfijas kuģis «Kristiāns Dāls» ir ļoti nozīmīga kopējā Hidrogrāfijas dienesta attīstības projekta sastāvdaļa. Tas pasūtīts pēc pašu izstrādāta projekta un, investējot attīstībā, kuģa izmaksas sedza JA. Kā saka hidrogrāfijas dienesta priekšnieks Jānis Krastiņš, tad kuģis maksimāli pietuvināts hidrogrāfijas darba specifikai, tāpēc arī lieliski ir izdevies sasniegt vēlamo efektu. Tas ir ne tikai ērts darbam, bet arī aprīkots ar starptautiskajiem standartiem atbilstošu mērīšanas aparāturu – vienstara un daudzstaru ehilotēm, modernu pozicionēšanas sistēmu un elektroniskajām kartēm. Šogad plānots kuģi pildināt ar sānskatu hidrolokatoru – ļoti modernu ierīci, kas atvieglo mērīšanas darbus, nodrošina to augstu kvalitāti un lielu drošību. Kuģis ļoti labi sevi parāda praksē. Lielisks apliecinājums veiksmīgajam projektam ir arī tas, ka pēc «Kristiāna Dāla» parauga sev hidrogrāfijas kuģi jau pasūtījuši lietuvieši. Arī igauņi tādu vēlētos, bet viņiem nav līdzekļu kuģa būvei. Tādu kuģi būvēs arī somi, nedaudz pārveidojot un pielāgo-





jot projektu savām specifiskajām prasībām. Piemēram, viņiem uz kuģa esot jābūt somu pirtij.

Hidrogrāfijas darbus veic arī četri nelieli katamarāni, kas pamatā tiek izmantoti dziļumu mērīšanai mazajās ostās krasta tuvumā un labos laika apstākļos. Savukārt «Kristiāns Dāls» nodrošina to darba daļu, kas jāveic atklātā jūrā.

## Kartes

Latvija vēl tikai ir ceļā uz iestāšanos Starptautiskajā Hidrogrāfijas organizācijā, bet Saeima jau ir pieņēmusi lēmumu par to, ka mēs pievienojamies šīs organizācijas konvencijai. Iestāšanās process ir ilgs un birokrātisks, kas var prasīt divus vai pat trīs gadus, taču jau tagad Hidrogrāfijas dienesta darbs atbilst starptautiskajiem standartiem. Tas nozīmē arī to, ka jāgarantē mērījumu procesu atbilstība starptautiskām prasībām – jānodrošina mērījumu biežums, pārklājums, pozicionēšanas precizitāte un citas specifiskas lietas. Šī starptautiskā organizācija nosaka arī prasības, kādas ir elektroniskajām un papīra kartēm, to izgatavošanai un ražošanai. Noslēgtie līgumi ar respektablām starptautiskām organizācijām par karšu izplatīšanu ir apliecinājums tam, ka kartes pilnībā atbilst pasaulē pieņemtiem standartiem un prasībām. Piemēram, par elektronisko karšu izplatīšanu noslēgti līgumi ar tādām pasaulē slavenām kompānijām kā "TRANSAS" un "C-MAP". 2002.gada oktobrī Hidrogrāfijas dienests pievienojās reģionālajam elektronisko karšu izplatīšanas centram "PRIMAR Stavanger", vēl agrāk noslēgts sadarbības līgums ar angļu hidrogrāfijas dienestu "Admiralty Charts", kas pasaulē vienīgais pelna ar papīra karšu izplatīšanu. Viņi neizgatavo mūsu kartes paši, bet pārpublishē Latvijas Hidrogrāfijas dienesta sagatavotās kartes, līdzās mūsu logotipam pievienojot savu firmas zīmi, un izplata tās. Tas apliecina uzticību mūsu darbam. Arī elektroniskās kartes ražojam atbilstoši jaunākajiem standartiem un, iesaistoties "PRIMAR Stavanger" darbībā, iegūstam apstiprinājumu tam, ka esam sasnieguši labu starptautisku atzinību. Latvijā pagaidām vēl popularitāti nav zaudējušas papīra kartes, bet arī pie mums lēnām sāk pieņemt domu par elektronisko karšu priekšrocībām. Pat zvejnieki pamazām nāk pie atziņas, ka ir lietderīgi investēt šādu karšu iegādē, jo tas palielina kuģošanas drošību. Arī elektroniskā karte ir jāatjauno, bet papīra karte tomēr nolietojas ātrāk.

Jau šodien esam pārklājuši visus savus ūdeņus ar elektroniskajām kartēm. Papīra kartēm ir sagatavoti visi nepieciešamie mērogi visiem mūsu teritoriālajiem ūdeņiem. Šogad izgatavosim elektroniskās kartes, kas nosegs arī mūsu ekonomisko zonu. Visas ostas ir nosegtas. Mēs esam izpildījuši 2001. gada septembrī parakstītās Kopenhāgenas deklarācijas HELCOM punktus, kas attiecas uz hidrogrāfijas dienesta darbu, – līdz 2002. gada beigām izstrādāt plānu, kā pārmērīt bīstamākos kuģu ceļus, un no 2003. gada uzsākt šī plāna realizēšanu, lai 2004. gadā nodrošinātu saviem teritoriālajiem ūdeņiem elektronisko karšu pārklājumu.



Tagad piedalāties lielā starptautiskā projektā, kas paredz pārmērīt visus Baltijas jūras kuģu ceļus. Projekta mērķis ir maksimāli paaugstināt kuģošanas drošību Baltijas jūrā. Mēs esam neliela valsts un mums ir salīdzinoši viegli veikt šos pārmērīšanas darbus un uzņēmēt aktīvākos kuģu ceļus. Tādām valstīm kā Zviedrija, Somija, Norvēģija un pat Igaunija ir salīdzinoši grūtāk veikt šo darbu lielā saskaita un šēru dēļ. Lai arī cik tas varētu likties paradoksāli, bet daudzviet Eiropā vēl tiek izmantotas kartes, kurās dati ir no 20. gs. sākuma. Tā vien liekas, kur tik senus datus šodien vēl var izmantot, bet kaimiņu valstīm jūras teritorijas ir tik lielas, ka ir nespējami tās pārklāt ar jauniem mērījumiem īsā laika posmā. Procesi ierosināja un arī paātrināja negadījums, kad saskrējās "Baltic Carrier" un "Austria Trader". Tas bija pēdējais stimuls lēmuma pieņemšanai un darbu uzsākšanai. Vēl kā stimulu var minēt uzmērīšanas tehnoloģiju straujo attīstību pēdējo gadu laikā.

## Somi un zviedri brīnās

Mēs aktīvi piedalāties Baltijas jūras hidrogrāfijas komisijas sanāksmēs, kurās tiek izvērtēta kuģošanas drošība Baltijas jūrā. Piemēram, jau veicot pirmos pārmērīšanas darbus savos ūdeņos, somi un zviedri brīžiem ir izbrīnīti par faktiem, kas atklājas uzmērīšanas darbu laikā. Dziļumi ir nepietiekoši, un kuģošanai tiek izmantoti tādi ceļi, kas nopietni apdraud kuģošanas drošību. Mēs esam veikuši jau lielu posmu, mērot kuģu ceļus no Rīgas ostas līdz Irbes jūras šaurumam. Šajā posmā atklājām 7 jaunus vrakus, kas gan nerada bīstamību kuģošanai, taču par to esamību līdz šim neviens nebija zinājis. Tas tikai vēlreiz pierāda, ka kuģu ceļus pārmērīt tiešām ir nepieciešams.

## Uzmanību! Jūrā minas!

Ļoti svarīgi zināt maksimāli daudz par Irbes šaurumu, jo tā ir viena no kuģošanai grūtākajām vietām. Tagad tiek veikts darbs, lai varētu mainīt Irbes šauruma ieteicamo kuģu ceļu. Bet tieši rekomendējamajā kuģu ceļā ir divi kuģu vraki, kas ierobežo lielāku kuģu kustību. Lai izceltu šos vrakus, pirmkārt, būtu jāiegulda lieli līdzekļi, otrkārt, pēc likuma tie skaitās kultūras un vēstures pieminekļi, kam tiek piešķirts īpašs statuss.

Ir jau arī iespējams šos vrakus apiet, un mēs jau esam veikuši pētījumus, kā to labāk varētu izdarīt, taču mums ir nepieciešama informācija no Jūras spēkiem par iespējamo mīnu atrašanos šajā reģionā. Mēs gaidām informāciju no Jūras spēkiem, kas apstiprinātu, ka šajā rajonā mīnu nav un ir garantēta droša kuģošana. Jūras spēki vieni mīnu meklēšanas darbus nav spējīgi veikt, tāpēc, lai izietu no situācijas, Irbes jūras šaurumā mīnas tiek meklētas starptautisku militāro mācību ietvaros. Reāli mīnas Irbes šaurumā ir, tāpēc tas





pašlaik nav kuģojams tā, kā varētu ienākt prātā, jo pat kuģu ceļā gadās atrast kādu mīnu.

Ir pieprasījums pēc šādas informācijas no Rīgas ostas, jo osta plāno padziļināšanas darbus, lai varētu ienākt kuģi ar iegrimi līdz 15 m, un tad Irbes šaurumā kuģu ceļam būtu nepieciešams 19 m dziļums. Pašlaik Irbes šaurumā ir 13 m dziļums, kas zināmā mērā jau ierobežo tālāko attīstību. Mēs Jūras spēkiem esam pieprasījuši informāciju, bet atbildi vēl neesam saņēmuši.

## Viens nav cīnītājs

Ļoti būtiska ir darbība starptautiskā līmenī, un paredzams, ka 2004. gada sākumā HD kļūs par Starptautiskās hidrogrāfijas organizācijas (IHO) dalībnieci, kas dos iespēju piedalīties visos ar hidrogrāfiju saistītajos procesos. Ļoti svarīgi, ka būs brīvi pieejami visi dokumenti par starptautiskajiem standartiem, prasībām un rekomendācijām, jo pašlaik šo informāciju HD saņem, piemēram, no kaimiņiem igauņiem, kuri jau salīdzinoši sen iestājušies IHO.

Aktīvs darbs notiek arī reģionālajās komitejās. Latvijas HD darbojas Baltijas jūras reģiona komitejā, kas reizi divos gados rīko konferenci kādā no Baltijas jūras valstīm. 2003. gada septembrī konference notika Sanktpēterburgā, tur nolēma nākamo rīkot Rīgā. Tas nozīmē, ka nākamos divus gadus Latvija būs viceprezidējošā valsts un HD vadītājs J. Krastiņš būs komisijas viceprezidents, bet pēc diviem gadiem kļūs par prezidentu – arī uz diviem gadiem.

Kā atzīst J. Krastiņš, hidrogrāfijas nozarē starptautiskā sadarbība ir ļoti aktīva un produktīva, tiek risinātas nozīmīgas un smagas problēmas ne tikai sakarā ar IHO pārvaldes struktūras reorganizāciju, bet arī profesionālos jautājumos. Piemēram, jautājumā par papīra karšu aizstāšanu ar elektroniskajām kartēm, kuru standarti jau ir izstrādāti un kuras pasaulē tiek ieviestas aizvien plašāk. Lai gan visi lieliski saprot, ka uz kuģiem arvien vairāk ienāks datorizācija, pagaidām elektronisko karšu ieviešana nenotiek tik sekmīgi, kā varētu vēlēties, jo šī joma ir ļoti plaša un vēl neapgūta. 2002. gadā HD pievienojās starptautiskajam karšu izplatīšanas centram "Primar Stavanger", kas dod zināmas priekšrocības elektronisko karšu izplatīšanā, tomēr plānotais apjoms nav sasniegts, tāpēc arī J. Krastiņš iesaistījies darba grupā, kas pēta, kāpēc kuģu īpašnieki nav gatavi ieviest elektroniskās kartes un kā atsevišķu valstu likumdošana reglamentē elektronisko karšu izmantošanu.

Viens no kavējošiem faktoriem varētu būt informācijas trūkums, jo kuģu īpašnieki nezina, ka tās elektroniskās kartes, kas tiek izmantotas starptautiski apstiprinātā elektronisko karšu izmantošanas un attēlošanas sistēmā, ir oficiāli atzītas. Un vēlreiz jāuzsver, ka šajā sistēmā lietotās attiecīgo valstu hidrogrāfijas dienestu sagatavotās elektroniskās kartes tiek uzskatītas par ekvivalentu papīra kartēm.

Taču pasaulē ir arī daudz privātu kompāniju, kas, iegūstot informāciju attie-







Baltijas jūras valstu hidrogrāfijas dienestu vadītāji IHO sanāksmē. Centrā IHO prezidents Aleksandrs Maratos, otrais no labās Krievijas Hidrogrāfijas dienesta vadītājs admirālis A. Kamaricins, pēdējā rindā vidū Latvijas HD vadītājs Jānis Krastiņš.

cīgo valstu hidrogrāfijas dienestos, to formatizē un pielāgo savam produktam. Tādas firmas veido savus produktus un pārdod tos tirgū par dempinga cenām. Lai gan bieži vien šo karšu kvalitāte nav peļama, tomēr visiem, kas vēlas tās iegādāties, vajadzētu atcerēties, ka tās nav oficiāli atzītas kartes. Iegādājoties šādu produkciju, kuģa īpašnieks būtībā neatrisina savas problēmas, jo viņam joprojām jāuztur arī pilna papīra karšu kolekcija, citādi kuģis nevarēs iziet nevienu inspekcijas pārbaudi. Un vēl kuģa īpašniekam jāatceras: ja viņš vēlas izmantot šo kompāniju piedāvātās kartes, arī tās ir regulāri jāatjauno, citādi no tām nav nekāda praktiska labuma.

Tātad viens no uzdevumiem, ko HD sev aktualizējis, ir tas, kā uzlabot pakalpojumu, lai iegūtu vadošo lomu elektronisko karšu tirgū. †



# Starptautiskais kuģa un ostas aizsardzības kodekss

International Ship & Port Facility Security Code (ISPS CODE)

No 2002. gada 9. līdz 13. decembrim Londonā notika Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) dalībvalstu diplomātiskā konference, kurā pieņēma virkni grozījumu 1974. gada SOLAS konvencijā un kā vienu no svarīgākajiem – Starptautisko kuģa un ostas iekārtu aizsardzības kodeksu (**International Ship & Port Facility Security Code, ISPS Code**). Lai vienkāršotu dokumenta nosaukumu, vēlams pieturēties pie jau nostiprinājušās sistēmas, kur starptautisko konvenciju, kā arī citu starptautisku dokumentu apzīmējumam tiek izmantota dokumenta angļu valodas abreviatūra, kā, piemēram ISM kodekss, SOLAS, MARPOL konvencijas, HELCOM, kas ir saprotama un tiek lietota starptautiskajā un Latvijas jūrniecībā. Tāpēc turpmāk tiks izmantots kodeksa nosaukums **ISPS kodekss**.

Lai veicinātu SOLAS konvencijas grozījumu ieviešanu, konference pieņēma vienpadsmit rezolūcijas (2. rezolūcija – ISPS Code), kas uzliek dažādus pienākumus, kuri nav atspoguļoti pašā kodeksā vai konvencijā, un IMO ģenerālsekretārs O'Nīls stingri uzstāja dalībvalstīm nekavēties ar nepieciešamo pasākumu veikšanu likumdošanas, administratīvajā un operatīvās darbības jomā, lai nodrošinātu konferences prasību izpildi, cik ātri vien iespējams.

Konference vērsās pie ANO Ģenerālās asamblejas, un tā pieņēma rezolūciju "Oceans and the law of the sea", kurā sevišķi tika atzītas IMO iniciatīvas darboties kuģniecības aizsardzībā pret iespējamiem terorisma draudiem un valstis aicinātas pilnībā atbalstīt tās centienus.

**ISPS kodeksa nolūks** ir izveidot vienotu, saskanīgu struktūru riska novērtēšanai, dodot iespēju valdībām, mainoties apdraudējuma veidam vai līmenim, veikt arī attiecīgas izmaiņas atbilstoši kuģu un ostu iekārtu ievainojamībai (vārigajām vai draudiem pakļautajām vietām), un tas sastāv no divām sadaļām – **A** un **B**.

Kodeksa A sadaļa (obligātā) ietver detalizētas aizsardzības prasības, kādas būtu jāveic valstu valdībām, ostu pārvaldēm un kuģošanas kompānijām. Otrā, B sadaļa (rekomendējošā), ietver ieteikumus, kā izpildīt A sadaļas obligātās prasības.

Viens no pirmajiem pasākumiem, kas jāveic dalībvalstīm, ir ostās darbojošos iekārtu aizsardzības novērtējums. Tāds novērtējums sastāv no trim komponentiem. **Pirmkārt**, nepieciešams identificēt un novērtēt svarīgākos (arī vērtīgākos) īpašumus (iekārtas) un ostu infrastruktūru, kā arī tās vietas un būves, kuru bojājumu rezultātā radīsies ievērojami cilvēku zaudējumi, ostu iekārtu bojājumi un



apkārtējās vides apdraudējums. **Otrkārt**, novērtējumam jāidentificē aktuālie draudi šiem kritiskajiem īpašumiem (iekārtām) un infrastruktūrai, lai noteiktu prioritāros aizsardzības pasākumus. **Treškārt**, novērtējumam jāuzrāda ievainojamības pakāpe, norādot vajākās vietas fiziskai aizsardzībai saistībā ar tās strukturālo integritāti, aizsardzības sistēmām, procesuālo politiku, sakaru sistēmām, transporta infrastruktūru, dažādiem pakalpojumu veidiem un ostu iekārtām, kuras varētu tikt pakļautas līdzīgam apdraudējumam.



Latvijas Jūras administrācijas direktora vietnieks  
Artūrs Brokovskis.

Pamatojoties uz šādu novērtējumu, dalībvalsts var diezgan precīzi novērtēt apdraudējuma riska pakāpi.

Riska jēdzieta pārzināšana būs ietverta kodeksā attiecībā uz virkni minimālo funkcionālo aizsardzības prasību kuģiem un ostu terminālu iekārtām.

#### **Uz kuģiem attiecināmās prasības:**

- kuģa aizsardzības plāns;
- kuģa aizsardzības virsnieks;
- kompānijas aizsardzības virsnieks;
- noteiktas atbilstošās kuģa iekārtas.

#### **Prasības ostu iekārtām:**

- ostas termināla aizsardzības plāns;
- ostas termināla (iekārtu) aizsardzības virsnieks;
- noteikts aizsardzības aprīkojums.

#### **Papildu prasības kuģiem un ostu termināliem:**

- vadības un kontroles novērtējums;
- cilvēku darbības un kravas uzraudzība;
- pārliecība par aizsardzības sakaru gatavību un iespējām.

Katram kuģim un katram ostas terminālam var būt dažāda riska pakāpe, apjoms un veids, tāpēc novērtējuma metodes katrā gadījumā, lai apmierinātu ko-





deksa prasības, var noteikt pati dalībvalsts jeb tās administrācija, kura nosaka arī atbilstošus aizsardzības līmeņus.

1., 2. un 3. aizsardzības līmenis atbilst normālai, vidējai un paaugstinātai draudu situācijai. Kodekss paredz loģiskas darbības ievainojamības līmeņa samazināšanai jeb pretošanās spēju paaugstināšanai apdraudējumam.

Kuģi tiks pakļauti apskāšu, pārbaūu un sertifikācijas sistēmai, lai būtu pārliecība par aizsardzības pasākumu īstenošanu atbilstoši SOLAS konvencijas prasībām.

No ostām savukārt tiks prasīts sniegt informāciju valdībai vai tās ieceltai institūcijai par aizsardzības pasākumiem, t.i., iesniegt apstiprinātu aizsardzības plānu sarakstu ostu termināliem, ziņas par terminālu izvietojumu un citiem svarīgiem apstākļiem, kas nepieciešamas detalizēta ziņojuma sagatavošanai IMO.

**Dalībvalsts valdības atbildība** īstenojas vairākos veidos: 1) nosakot realizējamo aizsardzības līmeni; 2) apstiprinot kuģa aizsardzības plānu un tā grozījumus; 3) veicot pārbaudes, lai noteiktu kuģu atbilstību SOLAS XI-2. nodaļas un Kodeksa A daļas noteikumiem; 4) izsniedzot Starptautisko kuģa aizsardzības sertifikātu; 5) nosakot, kādiem ostu termināliem valsts teritorijā ir nepieciešams iecelt ostas termināla aizsardzības virsnieku, pārliecinoties, ka ostas termināla aizsardzības plāns aptver pilnībā visus aizsardzības pasākumus atbilstoši noteikumiem, apstiprinot šādu plānu, kā arī grozījumus tajā un 6) veicot kontroles un saskaņošanas pasākumus. Valdība ir atbildīga arī par informācijas sniegšanas nodrošinājumu IMO, kuģošanas kompānijām un ostu pārvaldēm.

Dalībvalsts valdība var iecelt vai izveidot tai pakļautas atbildīgās institūcijas (*Designated Authorities*), kas tās vārdā veiks ar aizsardzību saistītos pienākumus un izsniegs atļaujas starptautiski atzītām aizsardzības organizācijām veikt noteikta veida darbus attiecībā uz ostu termināliem, piemēram, izstrādāt aizsardzības plānu, bet galīgo lēmumu pieņemt un darbības plānu akceptēt var tikai dalībvalsts valdība vai tās ieceltā atbildīgā institūcija.

Tātad saskaņā ar kodeksu dalībvalsts var deleģēt dažādas funkcijas atzītai aizsardzības organizācijai (*Recognized Security Organization*), izņemot:

- noteikt realizējamo aizsardzības līmeni;
- apstiprināt ostu terminālu aizsardzības novērtējumu un turpmākās izmaiņas tajā;
- noteikt tos ostu terminālus, kuros jāievieš ostas termināla aizsardzības virsnieka amats;
- apstiprināt ostu terminālu aizsardzības plānus un turpmākās izmaiņas tajos;
- veikt kontroli un atbilstošus pasākumus, ko nosaka SOLAS konvencijas XI-2/9. noteikums;
- noteikt aizsardzības deklarācijā iekļaujamās prasības.

Ņemot vērā šīs prasības, ieviešanas termiņus, valsts atbildību pret IMO, ir ne-



# Latvijas Jūras administrācija

pieciešamas izmaiņas arī tādos LR likumdošanas aktos kā Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums un Likums par ostām.

Atbildīgajai organizācijai ir jāizstrādā ISPS kodeksa ieviešanas plāns valstī, kas paredzētu:

1. Kritērijus, kādām ostām un ostu objektiem ir nepieciešams aizsardzības plāns;
2. Kritērijus aizsardzības plānu izstrādāšanai;
3. Kritērijus aizsardzības plānu apstiprināšanai;
4. Ar aizsardzību saistītās darbības un pasākumus;
5. Aizsardzības plāna realizācijā iesaistītās institūcijas (Krusta apsardze, robežsardze, Jūras vides pārvalde, ostu pārvaldes), to darbību un atbildību;
6. Atbildīgo personu – aizsardzības virsnieku apmācību un sagatavošanu.

Ar satiksmes ministra 2003. gada 25. jūlija rīkojumu Nr. 149 šā kodeksa izpratnē ieceltās institūcijas pienākumus ir uzdots veikt Latvijas Jūras administrācijai.

Lai nodrošinātu kodeksa savlaicīgu ieviešanu atbilstoši IMO un ES prasībām, JA ir izsludinājusi konkursu uz jūrniecības aizsardzības speciālista amatu, un pretendentu izvērtējuma rezultātam jābūt gatavam līdz septembrim, lai jau no septembra varētu pilnībā sākt kodeksa ieviešanas pasākumus. †

A. Brokovskis

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



## Latvija nav lētā karoga valsts

Latvijas Kuģu reģistrs pēc 1991. gada ir piedzīvojis dažādus laikus. Tas ir bijis gan Jūras lietu ministrijas pakļautībā, gan patstāvīgs uzņēmums, līdz tagad kļuvis par Latvijas Jūras administrācijas struktūrvienību. Atgūstot neatkarību, nebija šaubu, ka šādam dienestam ir jābūt, tāpēc arī tas tika izveidots un laika gaitā pilnveidots. Lai apliecinātu, ka Kuģu reģistrs (KR) ir valstiski nozīmīga struktūra, un lai paplašinātu KR vadītāja funkcijas un līdz ar to arī atbildību, jaunajā Jūras kodeksā ir ierakstīts, ka visus ar KR saistītos dokumentus un kuģu apliecības paraksta kuģu reģistrators. Latvijā pati atbildīgākā persona šai jautājumā ir JA Kuģu reģistra vadītājs **STANISLAVS ŠMULĀNS**, kas žurnāla lasītājiem stāsta par KR darbību.

### Kuģu reģistrs ir – vai ir ko reģistrēt?

Uz šo jautājumu S. Šmulāns mēdz atbildēt ar humoru: kamēr būs kaut viena sarūsējusi barža, būs arī ko reģistrēt, taču tūlīt piebilst, ka patiesībā Latvija kuģu reģistrēšanas ziņā šobrīd atrodas uz zemākā pakāpiena, jo viss, kas bijis privatizējams, jau privatizēts un sen aizgājis prom no Latvijas, kas, nenoliedzami, ir ļoti bēdīgi. Taču dzīvē melnajai joslai parasti seko baltā. To apliecina arī pēdējā laika tendences, piemēram, tas, ka vietējie zvejnieki savu iespēju robežās iegādājas kuģus. Zvejnieki jau reģistrējuši divus jaunus kuģus un, pēc KR rīcībā esošās informācijas, tiek būvēts vēl viens kuģis. Lieli kuģu īpašnieki Latvijā pagaidām gan neveidojas, bet ārzemnieki, šai gadījumā vācieši, jau nopietni sākuši interesēties par Latvijas KR, taču konkrētu firmas vārdu S. Šmulāns vēl atturas nosaukt, lai pirms laika neizšautu zalvi.

### Jaunā likumdošana dod rezultātus

Neiedomājami ilgi un grūti nāca jaunais Kuģošanas likums, kas patiesībā sevī apvieno divus atsevišķus likumus. Kuģošanas politikas jautājums nav tik vienkāršs, lai vienā vārdā varētu pateikt, laba vai slikta ir jaunā kuģošanas koncepcija. Vienu gan var teikt, proti, ka jautājums tomēr ir izkustējies no vietas. Tas, protams, prasa nemīlīgus grozījumus, un, lai sasniegtu labāko variantu, jāpārvar milzum daudz birokrātijas. Nodokļu iekasēšanas mehānisms, ko paredz jaunā likumdošana, ir sarežģīts, tāpēc, lai Finanšu ministrija varētu pieņemt pareizāko lēmumu, kā tad būtu iekasējams nodoklis, darbā ir iesaistījusies JA finanšu speciāliste, kas, pēc JA darbinieku domām, varētu dod labu impulsu jaunās likumdošanas reālai iedzīvināšanai. Kad pamatdarbs būs pabeigts un pagaidām vēl neskaidrie jautājumi saskaņoti un precizēti, visa nepieciešamā informācija tiks ievietota mājas lapā internetā, lai visi interesenti varētu ar to iepazīties. Perspektīvā būs tā, ka kuģa īpašnieks pēc internetā ievietotās sistēmas varēs aprēķināt, cik liela nauda ir jāmaksā, varēs noskaidrot, kur var





pieteikties uz tonnāžas nodokļa maksātāja statusu, kā arī citus līdzīgus jautājumus.

S. Šmulāns: – Drīzumā būs izstrādāta jauna deklarācija, kas palīdzēs kuģu īpašniekiem iegūt nepieciešamo informāciju, lai nokārotu formalitātes, un būs sasniedzama arī kontaktpersona, kas palīdzēs atrisināt neskaistros jautājumus. Esam cītīgi sekojuši un iepazīnušies ar pasaules praksi tonnāžas nodokļa aprēķināšanā. Piemēram, Loida reģistram internetā ir tabula, pēc kuras tiek aprēķināti nodokļi dažādās karogvalstīs. Drīzumā šim sarakstam tiks pievienota vēl viena aile, kas ļaus visiem interesentiem iepazīties ar mūsu KR piedāvājumu un salīdzināt to ar citiem kuģu reģistriem.

Tie ir jautājumi, kas attiecas tieši uz kuģošanas politiku, bet vēl ir daudzas citas lietas, kas nav sakārtotas praktiskas lietošanas līmenī. Godīgi sakot, pagaidām mēs paši vēl tikai apgūstam jauno likumdošanu.



Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra vadītājs Staņislavs Šmulāns.

## **Kāpēc pagaidām baidās no Latvijas karoga?**

Pagaidām vēl Latvijai ir jāpierāda, ka tās karogam ir prestižs. Diemžēl līdz šim kuģošanas politika Latvijā nav nedz iedzīvināta, nedz aprobēta. Arī nodokļu politika ir tāda, ka sekmējusi “Latvijas Kuģniecības” un “Rīgas Transporta flotes” kuģu pāriešanu uz citiem reģistriem. Diemžēl to panāca tikai un vienīgi valsts nodokļu politika. Pirmos neatkarības gadus, kad LK kuģi vēl bija zem Latvijas karoga, LK bija lielākā nodokļu maksātāja valstī. Taču, maksājot tādus nodokļus, LK vairs nespēja konkurēt starptautiskajā kravu pārvadājumu tirgū, un tieši nodokļu slogs piespieda kuģniecību meklēt ērtos karogus. Tā bija valsts vadītāju tuvredzība, kas Latviju nolikusi tādā situācijā, kādā tā tagad atrodas, kad valsts no kuģošanas biznesa vispār neko nesāņem nodokļu veidā. Ja jau tolaik būtu risināti nodokļu jautājumi un politiķi kopīgi ar finanssistemi reāli būtu novērtējuši situāciju un paredzējuši tālākās attīstības stratēģiju, piešķirot nodokļu atvieglojumus, esmu pārliecināts, ka būtu izdevies sagla-



bāt LK floti zem Latvijas karoga. Protams, tagad par to runāt ir novēloti un lieki, jo tie, kas aizgājuši, atpakaļ vairs neatgriezīsies, vismaz pārskatāmā nākotnē ne. Ļaunāk šobrīd ir tas, ka nestabilās un mūžam mainīgās likumdošanas dēļ kuģu īpašnieki neriskē izvēlēties mūsu karogu, jo par Kipru vai Maltu viņi ir pārliecināti, tur likumdošana ir nemainīga gadu desmitiem. Nevieni taču ar savu biznesu, tātad ar savu naudu, neriskēs.

Arī kuģu pārreģistrēšana ir saistīta ar finansēm, jo, piemēram, kuģa apliecību skaits vien ir ap trīsdesmit. Bez tam jāmaina dokumenti apkalpei un viss jāapstiprina attiecīgajos valsts dienestos, nepieciešama dokumentu pārstrāde klasifikācijas sabiedrībā. Un vispār jau kuģu īpašniekiem nav izdevīgi mētāties no viena reģistra uz otru, tas neko labu neliecina par viņu stabilitāti.

Esmu saticis kuģu īpašniekus, un viņi *darbojās* tepat Latvijā, kurī bija gatavi kuģa karogu un vārdu mainīt pat vairākas reizes dienā. Tiem nebija svarīgs prestižs ne Latvijā, ne starptautiskā līmenī, jo viņiem vajadzēja pāris reizes aizvest kravu un nozust. Bija pat tādi gadījumi, kad kuģis no vienas ostas izgāja ar vienu vārdu, bet otrā ostā jau iegāja ar citu.

## Publicitāte – vai ar to pietiks?

– Šobrīd Latvijas Kuģu reģistrā pamatā ir zvejas kuģi, un es paredzu, ka tie arī paliks, varbūt klāt nāks vēl kāds jaunbūvēts. Taču kopumā ar zvejas kuģiem nekā iepriecinoša nav, tie ir savu mūžu nokalpojuši zvejnieku kolhozu kuģi, no kuriem daudzi jau pieteikti sagriešanai. No 220 zvejas kuģiem aptuveni 40 tiks sagriezti un svītroti no reģistra. Tas ir nenovēršami, jo šie kuģi nevar konkurēt tirgū, piemēram, ar norvēģu kuģiem, jo ir ne tikai veci, bet arī neekonomiski. Visi tagad novecojušie kuģi savulaik ir būvēti PSRS, Vācijā vai Polijā un arī jauni jau bija neekonomiski un mazjaudīgi. Tagad vecos kuģus sagriezīs, bet kas var pateikt, vai sagriezto kuģu īpašniekiem pietiks solītās Eiropas naudas, lai nopirktu jaunus, un vai viņiem vispār ļaus iegādāties jaunus kuģus? Varbūt, ja sagriezīs vairākus vecus, to vietā kuģu īpašnieks spēs nopirkt vienu jaunu kuģi. Taču ne visur ir tikai bezcerība, jo daži kuģu īpašnieki, kam reizē ir arī labs zvejnieka ķēriens, ir sapratuši, kā labāk apriņķot vecās “Baltikas”, nomainot vecos dzinējus un navigācijas iekārtas atbilstoši Eiropas direktīvām. Bet tikai nedaudzi ir spējīgi atļauties iegādāt tādus līdzekļus!

## Viss stingri atbilstoši prasībām

Lai kuģis atrastos LKR, tam stingri jāatbilst prasībām, kam pamatā ir trīs galvenie nosacījumi. **Pirmais** ir īpašnieka tiesības uz mantu, jo KR tiek pielīdzināts Zemesgrāmatai. Mēs kuģu īpašniekiem izsniedzam apliecību, un tas nozīmē, ka manta tiek atzīta atbilstoši jaunajam Jūras kodeksam, kurā noteikts, ka likumīgais kuģa



īpašnieks ir tas, kas reģistrēts LKR. Izsniegtās apliecības kuģa īpašniekam ļauj kuģi izmantot kā saistību nodrošinājumu.

**Otrais** ir kuģa tehniskais stāvoklis, ko uzrauga kuģošanas drošības inspekcija un klasifikācijas sabiedrības. Neskatoties uz to, ka klasifikācijas sabiedrības regulāri veic pārbaudes, sākot no kuģa korpusa līdz pat radiolokācijas aprīkojumam, mūsu tehniskās inspekcijas inspektors apskata kuģi, lai pārliecinātos par tā tehnisko stāvokli un atbilstību kuģošanas drošības standartiem, kā arī salīdzina, vai klasifikācijas sabiedrības sniegtais novērtējums atbilst kuģa reālajam tehniskajam stāvoklim. Pēc pārbaudes tiek izsniegta kuģošanas spējas apliecība, par ko bija lieli strīdi – kāpēc tāda vajadzīga, ja nevienā ostā šādu papīru neprasa. Lai gan šāds dokuments nav konvenciāls, mūsu apstākļos tas ir nepieciešams, lai valsts, šajā gadījumā JA, kā karoga valsts un ostas valsts kontrole pārliecinātos par attiecīgās klasifikācijas sabiedrības godīgumu.

Varu minēt negatīvu piemēru – gadījumu ar Polijas klasifikācijas sabiedrību. Bijām spiesti viņiem atteikt tālāko sadarbību un lauzt līgumu, jo, pārbaudot šīs sabiedrības tikko sertificētu kuģi, mūsu inspektori atklāja daudzas nepilnības, kas tīši vai netīši, bet nebija pamanītas. Pašlaik strādājam ar abiem *Lloyd's* reģistriem, abiem *Veritas* reģistriem, *American Shipping* un Krievijas reģistru.

Kuģu īpašnieki ļoti labi zina, ka kuģa dokumentus var iegūt tikai likumīgā ceļā un tikai tad, ja kuģis tiešām atbilst nepieciešamajām prasībām. Tādi *numuri* kā dokumentu pirkšana pie mums cauri neiet!

**Trešais** nosacījums – izslēgšana no iepriekšējā reģistra.

## Īpašuma tiesības

Kad notika darbs pie jaunā Jūras kodeksa, bija lielas diskusijas un karsti strīdi, kādus dokumentus izsniegs Latvijas Kuģu reģistrs. Tika nolemts, ka tiks izsniegta Karoga apliecība un Īpašuma apliecība, jo Reģistrācijas apliecība pilnībā neapstiprina īpašuma tiesības, un tas radītu problēmas mūsu pašu zvejniekiem, piemēram, ja viņiem būtu jāieķīlā kuģi. Tagad ļoti bieži tiek izmantotas kredīta līnijas, kad kuģa īpašnieks bankā atver kontu, bet banka pēc kuģa īpašnieka norādījumiem veic nepieciešamos maksājumus. Ar nožēlu gan jāatzīst, ka mūsu zvejas kuģu īpašnieki savus kuģus jau ir ieķīlājuši, un tagad ar bažām nākas domāt, kā viņi spēs norēķināties ar bankām. Taču reāli citas izejas kuģu īpašniekiem pašlaik nav.

Mūsu līgums paredz, ka, noformējot kuģa hipotēku, kuģis nepāriet bankas īpašumā tikmēr, kamēr īpašnieks var tikt galā ar savām saistībām. Ja īpašnieks nav tās pildījis, tikai ar paša īpašnieka piekrišanu banka kuģi var pārdot, taču izņēmuma gadījumā caur tiesu banka kuģi var pārdot arī bez īpašnieka piekrišanas. Juridiskā puše varbūt pirmajā acumirklī arī izskatās salīdzinoši iecietīga, pat maiga, taču to nekādā gadījumā nevar attiecināt uz saistībām un banku procentiem, jo tos, protams, varētu dēvēt par drakoniskiem. Taču līdz šim, kamēr vien kuģu īpašnieki kaut cik pilda savas finansiālās saistības, banka nesniedz tiesā prasību, un vēl nav bijis neviens





gadījums, kad kāds kuģis būtu pārdots izsolē. Kredītsaistības zvejas kuģu īpašniekiem bankās ir aptuveni 35 miljonu latu apjomā. Iespējams, ka tas vēl nav pamats, lai zvejniecības nozare bankrotētu, bet parādsaistību dēļ attīstības tempi nav ātri un rīcības iespējas ir salīdzinoši apgrūtinātas. Kad būs iespējams piekļūt Eiropas naudai, parādu segšanai pietiks, bet tālākai attīstībai līdzekļu var nepietikt.

## Kāds ir KR mērķis?

2003. gada 1. augustā stājās spēkā Jūras kodekss, kaut ar tā izstrādi un pieņemšanu negāja viegli. Tagad atbilstoši prasībām strādājam pie diviem aktiem – Noteikumiem par Latvijas Kuģu reģistru un Ministru kabineta noteikumiem par to, kā tiks sakārtota un sadalīta kuģu reģistrācija.

Ja līdz šim Latvijā bija trīs institūcijas, kas veica kuģu reģistrāciju – ostu kapteiņi, Kuģu reģistrs un Vides valsts inspekcija, tad turpmāk būs divas – iekšējo ūdeņu transportu reģistrēs Ceļu satiksmes drošības direkcija, bet Kuģu reģistrs nodarbosies ar jūras transporta reģistrāciju. Pagaidām vēl grūti novilkt robežu, jo tie, kas peld iekšējos ūdeņos, nereti vēlas izbraukt jūrā, protams, ja vien to atļauj tehniskais stāvoklis.

Atbilstoši Eiropas prasībām arī Latvijā vajadzēja izveidot vienotu zvejas kuģu reģistru, kurā būtu reģistrēti tikai zvejas kuģi. Taču KR izdevās pierādīt, ka Latvijā atsevišķi šādu reģistru veidot nebūtu nedz lietderīgi, nedz pareizi: ja reģistrā ir aptuveni 500 kuģu, no kuriem lielākā daļa ir zvejas kuģi, tos vēl sadalīt būtu neloģiski. Šo viedokli aizstāvējām arī tāpēc, ka diezin vai jaunizveidotajam zvejas kuģu reģistram būtu tiesības reģistrēt hipotēkas un nostiprināt īpašuma tiesības tādā līmenī, kā to pašlaik veic Kuģu reģistrs.

Jau aptuveni divus gadus mūsu KR tiek reģistrētas tās jūras laivas, kas strādā Rīgas ostā, jo Rīgas ostas kapteinis šo funkciju ir mums deleģējis. Kad būs pieņemti iepriekšminētie noteikumi, arī no pārējo ostu kapteiņiem pārņemsim šo funkciju. Ja kāds domā, ka tādā veidā ostu kapteiņiem, tāpat ostām, tiek atņemts ienesīgs business, uzreiz varu pateikt, ka tā nav, jo vienas jūras laivas reģistrēšana maksā divus latus. Lielajās ostās gadā varētu būt reģistrētas aptuveni 200, bet mazajās ostās kādas piecas jūras laivas. Protams, arī KR tas nav business, bet, tā kā esam valsts dienests, mums ir jāuzņemas šī funkcija, lai veidotu vienotu un pilnīgu datu bāzi. Tas nepieciešams arī tam, lai regulētu zvejas licenču izsniegšanu, jo, ja kuģis vai jūras laiva nav reģistrēti KR, Zivsaimniecības pārvalde nav tiesīga tās izsniegt.

No drošības viedokļa arī zvejniekam nevarētu būt vienalga, kas veic kuģa pārbaudes un dod savu slēdzienu par tā atbilstību kuģošanas drošības prasībām. Piemēram, ja zvejas laivas vai kuteiņa tehnisko stāvokli pārbauda mazajā ostā, bet tā apskati un reģistrēšanu uztic, teiksim, grāmatvedei, tad sekas var būt bēdīgas, jo nedrīkst aizmirst, ka ar šo kuģi vai laivu jūrā iet cilvēki. Viena lieta, ja jūrā dodas peldlīdzekļa īpašnieks, tad viņš riskē tikai ar savu dzīvību, bet, ja viņš algo cilvēkus, tad ir atbildīgs par savu darbinieku drošību un dzīvību. Zvejniekam, protams, ir vienalga,



vai papīrus paraksta JA kuģu tehniskās inspekcijas speciālists vai kāda uzņēmuma grāmatvedis, viņam galvenais, lai dzīvība netiek pakļauta nepamatotam riskam. Tātad tas ir kuģošanas drošības jautājums, par ko atbildīga tomēr ir JA. Kuģošanas drošības jautājums savukārt ir cieši saistīts ar zvejnieku kvalifikāciju, un šajā jomā pašlaik valda liela anarhija. Jūrā iet, kā grib un kad iepatikas, jo neviens nevar izkontrolēt tos, kas jūrā dodas nevis no ostas, bet gan no krūmiem, kā tas notiek, piemēram, Lapmežciemā un citos jūrmalas ciemos. Arī alkohola lietošana uz zvejas kuģiem jau kļuvusi par parastu lietu. Pagaidām nevaram paļauties uz mūsu cilvēku godaprātu, jo nereti viņi ir ļoti bezatbildīgi, tāpēc nākas visu stingri reglamentēt un kontrolēt, pieņemot attiecīgus lēmumus un noteikumus, jo tā gandrīz vai ir vienīgā iespēja, kā paugstināt atbildības līmeni gan darba devējiem, gan darba ņēmējiem.

## Darbs – soli pa solim

Ar katru dienu arī mēs kļūstam arvien civilizētāki un sakārtojam savu likumdošanu. Kā jau teicu, pašlaik tiek gatavoti skaidrojumi likuma pantiem, jo, piemēram, Jūras kodeksā par kuģa kapteini ir teikts, ka tam jābūt pilsonim, nepilsonim vai ārvalstniekam likumā noteiktajā kārtībā. Tad, lūk, tiek aprakstīta šī likumā noteiktā kārtība. Nolikumam par LKR pielikumā būs 30 veidlapas, ko apstiprinās Satiksmes ministrija. Lai kuģis varētu saņemt apdrošināšanas polisi, mēs tam izsniedzam licenci, savukārt kuģa apdrošināšanas polise tiek atkal iesniegta KR, kas preti izsniedz apliecību, ka attiecīgais kuģis apdrošināts tādā un tādā apdrošināšanas sabiedrībā. Kad rodas nepieciešamība uzrādīt kuģa dokumentus, nav nepieciešama visa pakete, bet pietiek ar vienu mūsu izsniegto apliecību.

Kas attiecas uz kuģu reģistrēšanu zem Latvijas karoga, tūlīt varu teikt, ka šajā jautājumā esmu nedaudz piesardzīgs un daži visu, lai nolikumā par LKR būtu noteikts vecuma cenzs, kas aizšķērsotu ceļu jebkurai iespējai pie mums reģistrēt lūžņus. LKR līdz šim sekmīgi ir izdevies noturēties tā sauktajā "baltajā sarakstā", kas mūs ierindo pasaules labāko karogvalstu vidū, un tas, noliedzami, ir prestiži! Savukārt peļņa no kuģu reģistrēšanas nebūs tik liela, lai tās dēļ būtu vērts zaudēt prestižu. Un lai gan ar Latvijas karoga kuģu skaitu LKR esam nonākuši tādā kā nulles punktā un zemāk gandrīz vairs nav kur krīst, ceru, ka sakarā ar iestāšanos ES varētu būt gaidāmas arī kādas pozitīvas pārmaiņas! Tomēr visiem, kas vēlēšies savus kuģus reģistrēt zem Latvijas karoga, jāatceras, ka tiks veikta padziļināta kuģa tehniskā pārbaude un ka ar Jūrmieku reģistra palīdzību noskaidrosim, kāda apkalpe ir uz kuģa, jo arī no tā, kādi speciālisti strādā uz kuģa, ir atkarīgs, kā tas uzturēts un ko no tā var sagaidīt.

Jaunā likumdošana arī paredz kontrolēt kuģa menedžmentu, lai aizšķērsotu ceļu nelikumībām. Kuģa īpašniekam ir jābūt pārliecinātam, ka viņa mantu pārvalda cilvēks, kam var uzticēties, ka labs kapteinis savāks labu apkalpi. Kuģa īpašniekam ir svarīgi, lai kuģis būtu drošās rokās. ✦

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





## Jūrnieku reģistrs strādā drošībai

*“Ja cilvēks negrib sadzirdēt informāciju, tad viņš to arī nedzirdēs un celts traci, ka viss ir slikti,” tā Jūrnieku reģistra (JR) vadītājs **JĀZEPS SPRIDZĀNS** saka par tiem, kuri vispirms saskata problēmas, protestē un tikai pēc tam saprot, ka izvirzītās prasības ir pamatotas. Šoreiz JR vadītājs akmeni meta zvejnieku dārziņā, kuri sacēla pamatīgu ažiotažu ap zvejnieku sertificēšanu, kas patiesībā izrādījās lietišķa un arī nesagādāja prognozēto pazemojumu zvejniekiem. “Vieni cilvēki saprot, ka stāvēt uz vietas nedrīkst, tāpēc aktīvi seko visam jaunajam un ir iekšā visos procesos, savukārt otri ļoti mīl kavēties pagātnē un nožēlot aizgājušos laikus,” tā J. Spridzāns.*



Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzepps Spridzāns.

Kā saka J. Spridzāns, zvejniecības sabiedrībai ir daudz nopietnu un smagu problēmu, no kurām zvejnieku sertificēšana, iespējams, ir viens no vieglākajiem jautājumiem, jo šeit ir skaidri definētas prasības un to izpildes termiņi, savukārt zvejnieku zināšanu pārbaudes rezultāti ir atkarīgi vienīgi no pašu speciālistu kompetences. Bet ir jautājumi, kuru risināšanā ar kompetenci vien nepietiek. Piemēram, viena no lielākajām problēmām, kas jārisina zvejniecībai, ir tā, ka, iestājoties Eiropas Savienībā, Latvijā zvejas flotes jauda jāsamazina, un tikai līdz 2004. gada 1. janvārim varēja pasūtīt zvejas kuģus ar jaudīgākiem dzinējiem, nekā tie bijuši no kolhozu laikiem mantotajiem. Kas nepaguva, tas to arī vairs neizdarīs, jo pēc 1. janvāra šādas iespējas vienkārši vairs nav. Vēl ir zvejas kvotas un licences, un tikai pēc tam nāk zvejnieku sertificēšana.

J. Spridzāns: – Zvejniekiem pašiem vajadzēja būt daudz uzstājīgākiem un mūs steidzināt, lai raitāk notiek un drīzāk tiek pabeigts viņu sertificēšanas process. Ja kāds nav sapratis, kāpēc to saku, paskaidroju: tāpēc, ka pēc iestāšanās ES zvej-







Pārkāpjot šā nama sliksni, jūrnieks nonāk Jūrnieku reģistrā, kur viņš reizi piecos gados var apliecināt kompetenci savā specialitātē un saņemt apliecināšanu dokumentu nākošajiem pieciem gadiem.

nieki norakstīs vecos kuģus un saņems kompensācijas par to, ka kuģis tiek izņemts no ekspluatācijas. Arī zvejniekiem, kuri kuģu norakstīšanas dēļ zaudēs darbu un nevarēs iekārtoties darbā, būs iespēja saņemt kompensācijas. Bet, lai tās saņemtu, viņu dokumentiem vajadzēs būt atbilstošiem ES prasībām, tai skaitā arī sertifikātiem. Ja sertifikāta derīguma termiņš būs beidzies, zvejnieks nenoliedzami sastaps grūtības pabalstu saņemšanā, bet daudziem zvejniekiem joprojām ir tikai tie dokumenti, kas izdoti vēl kolhozu laikos.

Līdz 2004. gada 1. janvārim pabeigsim zvejnieku sertificēšanu, un ar to nav bijis daudz nesaprašanas un problēmu: kad reāli nonācām pie zvejniekiem un veicām sertificēšanu, sapratne bija abpusēja, jo problēmas radīja vienīgi tie, kuriem patīk sacelt nepamatotu ažiotažu. Daudzi zvejnieki pat atcerējās, ka arī padomju laikos bija jāiziet kvalifikācijas celšana un katru gadu kādi kursi bija jābeidz, tāpēc arī šodienas prasības par kompetences apliecināšanu ir loģiskas. Spriedz mazināšanai mēs braucām pie zvejniekiem un veicām visus nepieciešamos pasākumus, lai sertificēšana noritētu bez aizķeršanās. Ja kāds zvejnieks vēl ir palicis bez sertifikāta, tad nu gan viņam pašam tagad būs jābrauc uz Jūrnieku reģistru Rīgā, lai nokārtotu sertifikāciju, taču vēlreiz gribu uzsvērt, ka visiem bija dota iespēja pārbaudīt nokārtot uz vietas.

Runājot par pašu sertificēšanu, J. Sprīdzāns skaidro, ka konvencija nosaka to zināšanu līmeni, kas tiek prasīts no zvejniekiem, un šīs prasības nav tik augstas

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMĀTA  
2003





Jūrniekus eksaminē Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns un viņa vietnieks Andris Raņķevics.

kā jūrniekiem, kuri vēlas strādāt uz tirdzniecības kuģiem. Pat angļu valodas zināšanas tiek prasītas minimālā līmenī. Taču prasību līmenis ir atkarīgs no tā, kādu sertifikātu zvejnieks vēlas saņemt – darbam piekrastes ūdeņos vai tālākos zvejas laukos. JR priekšnieks atzīst, ka ar piekrastes zvejniekiem nav bijis nekādu pārpratumu un tikai pāris cilvēku nav varējuši apliecināt savu kompetenci, jo nav zinājuši elementāras lietas. Piemēram, kapteinis neko nav varējis pateikt par kuģa ugunīm un nav zinājis to nozīmi.

J. Spridzāns: – Tādā gadījumā, atvainojiet, sertifikātu izsniegt nevaram! Kaut minimālam zināšanu līmenim tomēr ir jābūt! Nezinu, uz ko šāds kapteinis un viņa apkalpe var paļauties, varbūt vienīgi uz laimīgu gadījumu. Vēlreiz gribu teikt, ka kaislības bija uzkurinātas. Ir jābūt noteiktam mehānismam, kas laiku pa laikam piespiedu atsvaidzināt zināšanas, jo tās aizmirstas un bez regulāras atkārtotības ar gadiem pazūd pavisam. Lai mūsu vērtējums būtu iespējami objektīvs un mēs izvairītos no nevajadzīgiem pārpratumiem, katrā eksaminācijas komisijā uzaicinājam vienu vietējo kapteini un mehāniķi, kuri brauc uz tādiem pašiem kuģiem kā eksaminējamie, tāpēc varēja pajautāt, piemēram, par kuģa apīkojumu, un novērtēt savu kolēģu zināšanas.

Tiem, kuri vēlas saņemt sertifikātu, lai varētu strādāt ne tikai vietējos ūdeņos, bet arī konkurēt plašākā darba tirgū, nepieciešams eksāmenu kārtot Rīgā, un arī zināšanu līmenim jābūt augstākam. Jau tagad ir zvejnieki, kuri strādā, piemēram, Āfrikas zvejas rajonā, pie Kanāriju salām. Ar šiem speciālistiem nav bijis problēmu, jo viņi apzi-





Arī pieredzējuši jūrnieki sēžas pie eksāmenu galda, jo tādas ir starptautiskās jūrniecības prasības. Tieši no jūrnieku profesionalitātes lielā mērā ir atkarīga kuģošanas drošība.

nās savu vietu darba tirgū un vēlas to saglabāt. Zināšanu nekad nav par daudz!

Četras valstis jau ir parakstījušas zvejnieku licencēšanas konvenciju, tai skaitā Dānija un Islande, kur strādā mūsu jūrnieki. Tieši mūsu speciālistu vēlme piedalīties šai darba tirgū neļauj JR vilcināties, jo, kad prasības stāsies spēkā, mums jāspēj nodrošināt starptautisko darba tirgu ar zinošiem, spējīgiem un arī sertificētiem speciālistiem. Nav gluži pareizi, kā viens no kuģu īpašniekiem žurnāla iepriekšējā numurā rakstīja, apgalvojot, ka vienīgi kuģu īpašnieks ir atbildīgs par visu. Jūrā, tai skaitā arī uz zvejas kuģa, par drošību atbildīgs ir kapteinis, tāpēc viņam ir jābūt sertificētam un atbilstošam visiem standartiem. Miļie jūrnieki un zvejnieki, viss, kas notiek, ir pareizi, un viss jāuztver bez ažiotažas!

## Jūrnieku reģistram pieticība nepatīk

*"Jo vairāk tiek darīts, jo vairāk darba vēl priekšā. Šodien nepietiek, ja starptautiskie eksperti saka, ka Latvijas Jūrnieku reģistrs sasniedzis salīdzinoši labu līmeni. Minimālais standarts neder, mums jābūt augstākajā līmenī!" Jūrnieku reģistra priekšnieks J. Spridzāns ir kategorisks, prasīgs pret sevi un citiem.*

J. Spridzāns: – Eiropas Komisija ir devusi slēdzienu, ka Latvijas Jūrnieku reģistrs ar tādu cilvēku skaitu, kāds tas ir pašlaik, pildīt uzliktos pienākumus un saistības ne-

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003







2003. gada septembrī Rīgā notika IMO konference, kuras tēma bija saistīta ar zvejnieku licencēšanu. No kreisās: Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns, JA direktors Ansis Zeltiņš, IMO pārstāvis A. Mahapatra un JA direktora vietnieks Artūrs Brokovskis.

spēs, jo darba apjoms līdz ar iestāšanos ES ievērojami palielināsies. Galvenais mūsu uzdevums vistuvākajā laikā ir jūrniecības izglītības sistēmas sakārtošana, jo Latvijai jau nemaz nav tik daudz eksporta preču, un jūrnieks – tieši kā kvalificēts un starptautiskajā darba tirgū pieprasīts speciālists – ir vistīrākā Latvijas eksporta prece. Atvainojiet, ka jūrniekus nosaucu par eksporta precī, bet arī darbaspēks ir tirgus prece. Kā jau esam stāstījuši, JR ir aptuveni 34 tūkstoši jūrnieku, no kuriem aktīvie ir aptuveni 24 tūkstoši, no tiem daļa ir zvejnieki, daļa nodarbināti ostas flotē, bet aptuveni 22 tūkstoši strādā uz tirdzniecības kuģiem. Šajā flotē ir ļoti stingras prasības, kas ir noteiktas starptautiskajās konvencijās un jāpilda bez atkāpēm. Statistika liecina, ka no 22 tūkstošiem aptuveni 8 tūkstoši ir virsnieki un 14 tūkstoši – ierindas jūrnieki. Savukārt attīstītajās Eiropas valstīs jūrnieku specializācijā ir nedaudz cits proporcionālais sadalījums. Aptuveni puse ir jūras virsnieku, jo ierindniekus kā mazāk apmaksātu darbaspēku var algot no Filipīnām, Ķīnas, tagad arī no Ukrainas un Krievijas. Mums jau laikus jāsaprot, ka Latvijas jūrnieka nākotne ir nevis kā ierindniekam konkurēt ar trešās pasaules valstu darbaspēku, bet gan ieņemt pasaules flotē vietu kā labi sagatavotam jūras virsniekam. Viņam vienmēr būs garantēts labi apmaksāts darbs, bet tikai ar noteikumu, ka viņš ir labi sagatavots jūras virsnieks. Tāpēc tagad strādā darba grupa, kurā iesaistīti Izglītības ministrijas, Profesionālās izglītības centra, JR, Latvijas jūrniecības mācību iestāžu vadītāji, lai izveidotu tādu izglītības koncepciju, kas aptvertu visus tos jautājumus, kas būs nozīmīgi jūrniecības izglītības sistēmai nākotnē. Nā-



košais ir grozījumi Latvijas likumdošana, kurā pašlaik noteikts, ka mācību laiks vidējās izglītības apgūšanai kopā ar jūras praksi jūrskolā ir 3 gadi, bet, ja vēlamies sagatavot normālus speciālistus, šis laiks jāpagarina līdz 4 gadiem. Pagaidām vēl nav vienošanās kopsaucēja, kāda līmeņa speciālistus turpmāk sagatavot koledžā un kādus akadēmijā, kad būtu izsniedzams bakalaura, kad maģistra diploms, kādām jābūt mācību programmām. Par vienu jautājumu gan praktiski domas nedalās – mums jāgatavo jūras virsnieki, jo jau tagad aptuveni 3000 ierindnieku nevar sameklēt darbu un gaida, kad atbrīvosies kāda darba vieta. Tā kursu sistēma, ko izmanto matrožu un motoristu sagatavošanai, ir iestrādājusies. Diemžēl šo profesiju apguvēji netiek brīdināti, ka darbu dabūt būs ļoti grūti vai pat neiespējami. Un nākotnē, pēc iestāšanās ES, būs vēl grūtāk, jo tad kuģu īpašniekiem būs jāuzņemas sociālās garantijas un tēriņi uz katru Latvijas jūrnieceku būs lielāki nekā līdz šim. Jau tagad naudas izteiksmē katram Latvijas jūrniecekam pretim var likt trīs ķīniešu matrožus, gandrīz divus filipīniešus, pusotru ukraiņi, bet kuģu īpašnieki skaita naudu, jo liekas naudas nav, tāpēc nākotnē vairāk ierindnieku ņems no Austrumu valstīm. Mūsu jūrnieceku tiesības aizstāv arī ITF, zem kuras noteiktajām atalgojuma prasībām darba devējs noslīdēt nedrīkst. Jūras virsniekiem ir cita darba atbildība, citas prasības un arī cits atalgojums, tāpēc mums jāprot izmantot savas iespējas šajā jomā.

## Kur meklējama sakne?

*Ja kāds domā, ka Latvijā nav vajadzīgas divas jūrniececības mācību iestādes, viņš alojas.*

*LJA sagatavo speciālistus pat nedaudz augstāk par vidējo līmeni. Arī Liepāja sagatavo normālus speciālistus, bet viņu klupšanas akmens ir bijušās nesakārtotās mācību programmas. Taču visu var sakārtot, tāpēc manas domas ir tādas, ka jāpalīdz gan Rīgai, gan Liepājai pacelties līdz normālam līmenim.*

J. Sprīdzāns: – Jūras akadēmijai jau šodien jādomā par nākotni, jo nav tālu 2005. gads, kad būs jāievieš "Buloņas līgums". Tā ir bakalauru un maģistru izglītības sistēma, kur noteikts, cik gados kāds līmenis jāsasniedz. Jau tagad jāveido klasifikācija – speciālists jūrai, krastam un zinātniskajam darbam.

Koledžai vajadzētu dot bakalaura diplomu un akadēmijai – maģistra grādu, un maģistra mācību programmās jābūt konkrētai specializācijai, lai akadēmijā pavadītie gadi nedarbotos tukšgaitā, vienīgi augstākā diploma saņemšanai. Ļoti svarīgi jūrniececības izglītības iestādēs Rīgā un Liepājā sniegt izglītību pēc vienotām programmām, lai ikviens koledžas absolvents, ja viņš to vēlas, varētu turpināt mācības arī akadēmijā.

Studentam, protams, ir zināma izvēle, jo viņš maģistra grādu var iegūt arī Malmē vai Sanktpēterburgā. Malmē sagatavo tādu kā jūrniececības eliti krasta vadības struktūrām, savukārt Makarova akadēmija specializējas tieši jūras speciālistu sagatavošanā.





nā. Arī tas ir fakts, ka pasaulē jūrniecības izglītībā ir tādi, ja varētu teikt, modes noteicēji, un lielā mērā stila noteicēja ir Admirāļa S. Makarova Jūras akadēmija, kas jau no seniem laikiem ir bijusi viena no profesionālākajām jūrniecības augstskolām un arī tagad stipri vien nosaka toni jūrniecības sabiedrībā. Bet arī šī augstskola patlaban domā par izglītības sistēmas reformu, lai iespējami vairāk tuvinātos Eiropas prasībām. Tas varētu būt tāds kā signāls vai pat stimuls tam, ka bez nopietnām reformām neiztikis arī mūsu jūrniecības izglītības iestādes, lai gan akadēmija kotējas samērā augsti, tā jau tagad zināmā mērā atbilst Eiropas domāšanai un stilam.

Taču visam ir vajadzīga nauda un cilvēki.

Tā kā izglītības finansēšanas plāns neparedz papildu līdzekļu piešķiršanu jūrniecības izglītībai, pašai LJA jādomā, kā reorganizēt darbu, lai varētu nopelnīt naudu tālākai attīstībai. No jūras speciālisti par tik zemām algām strādāt nenāks. LJA ir pēdējais laiks pelnīt naudu ar saviem profesionālās apmācības centriem. Viena no iespējām šos mācību centrus veidot kā sabiedrības ar ierobežotu atbildību, kur aptuveni 80 procenti kapitāla piederētu akadēmijai vai Liepājas gadījumā koledžai. Varu droši teikt, ka šāda darbība dos labus rezultātus, un būs līdzekļi, lai varētu algot labus pasniedzējus. Klaiņpēdā, piemēram, ir divi mācību centri, no kuriem viens pieder valstij un patiesībā nīkuļo, strādā uz vecās bāzes, otrs ir privāts, un tas strādā, skatoties nākotnē. Arī mums jāskatās tai pašā virzienā, lai varam sasniegt augstu līmeni. Līdz gada beigām domājam pabeigt darbu pie jaunās izglītības koncepcijas izstrādes. Jūrnieku reģistram ir savs noteikts priekšstats, kādai vajadzētu būt jaunajai izglītības sistēmai. Diemžēl jāteic, ka LJA ne vienmēr vēlas saskatīt problēmas, atzīt kļūdas un strādāt, domājot par nākotni. Ļoti nopietni izglītības procesus kavē arī tas, ka Jūras akadēmija un Liepājas jūrniecības koledža nevēlas viena otru sadzirdēt un veidot dialogu. Šobrīd akadēmijas rektors J. Bērziņš nevēlas pieņemt domu, ka kuģu vadītāja specialitāti varētu iegūt koledžas līmenī, jo tādā gadījumā nebūšot studentu, kas vēlētos mācības turpināt akadēmijā. Tam nevar piekrist, jo būs studenti arī akadēmijā, ja tiks piedāvātas labas programmas. Un tieši tam ir jāstrādā!

## Viltojumu kļūst mazāk

*Aizvadītajā gadā esot bijušas vairākas lietas, kam jūrniecības sabiedrība nav bijusi sagatavota. Pirmā problēma, kas patiesībā visus pārsteidza nesagatavotus, bija jaunais Jūras kodekss, kam nebija izstrādāti normatīvie dokumenti. Vecie vairst nebija spēkā, bet jauno vēl nebija, un vienā rītā visi pamodāmies bez normatīvās bāzes. "Tagad esam šos normatīvos aktus sagatavojuši, bet daudzu dokumentu sakārtošana vēl gaida savu kārtu," tā aizvadīto gadu raksturo JR vadītājs J. Spridzāns.*

J. Spridzāns: – Vēl arvien ir problēmas ar viltotajiem dokumentiem, jo šajā ziņā notiek cīņa ar sekām, nevis cēloņiem. Ja arī kaut kas pēc būtības ir mainījies,







IMO konference Rīgā.

tad vienīgi tas, ka jūrnieru aprindās ir izplatījusies informācija, ka Jūrnieru reģistrā ar viltotiem dokumentiem labāk nerādīties. Arī tas, protams, nav slikti, taču mūsu policija vēl joprojām nav ķērusies klāt viltoto dokumentu izgatavotājiem, tā soda tikai šo dokumentu pircējus. Var jau to saprast, jo tad policijai nav lieki jātērē enerģija izmeklēšanai – viltoto dokumentu pircēju lietas ir tīras un kā atklāti noziegumi nododamas tiesā. Protams, pērkot viltotus dokumentus, cilvēks apzināti pārkāpj krimināllikumu, bet tā ir tikai šīs lietas viena, redzamā puse.

2002. gadā tika atklāti 235 viltoti dokumenti, 2003. gada desmit mēnešos – 68, bet īpaši lielu viltoto dokumentu pieplūdumu vērojām septembrī un oktobrī. Ko darīt, ja pienācis laiks dokumentus mainīt un jūrā iet gribas; nav jau kur likties, jānāk vien pie mums padoties. Reizēm pie mums atnāk cilvēks un saka, ka viņš dokumentus ir pazaudējis, kaut gan patiesībā viņam ir bijuši viltoti papīri. Viņš jau mums var mēģināt stāstīt zilus brīnumus, bet tas nenozīmē, ka mēs visam ticēsim. Arī tad, ja viņam dokumenti ir it kā pazuduši, mēs skaidri redzam, kam šie dokumenti ir bijuši viltoti. Domāju, ka vēl aptuveni trīs četrus gadus uzpeldēs viltojumi, jo, kā jau to visi zina, pie mums, Jūrnieru reģistrā, dokumenti jāmaina ik pa pieciem gadiem.

Esam paredzējuši kruinga kompānijām no 2004. gada izvirzīt prasību pārliecināties par jūrnieru izglītības dokumentu autentiskumu. Tā, visticamāk, būs iestrādāta jaunajos kruinga kompāniju licencēšanas noteikumos. Lai gan pagaidām šādas prasības nav un mūsu vēlme ir izteikta tikai lūguma formā, liela daļa kruinga kompāniju ar sapratni izturas pret tādiem lūgumiem, jo paši jūtas nepatīkami,

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMĀTA  
2003



ja ar viņu starpniecību jūrā nonācis viltvārdis. Diemžēl daļa kruinga kompāniju pagaidām nevēlas šai jautājumā iedziļināties. Taču mūžiņi tā nebūs, lietas tiks sakārtotas un nelikumības arvien vairāk izskaustas.

## Kā sniegs uz galvas!

Lietuvas Jūras administrācija kopā ar Dānijas speciālistiem rīkoja semināru, kurā, ja tā var teikt, uzpeldēja jautājumi, par kuriem visi gan zinājām, bet pat ne-nojauta, ka tie būs tik nopietni. Pasaulē daudz kas mainījies pēc 11. septembra terora akta ASV. 2004. gada vasarā ir jāievieš ASTS drošības kodekss. Arī Jūrnieku reģistra atbildības līmenis ir noteikts, un visnepatīkamākais izrādījās jūrnieku identifikācijas dokumentu ieviešana. Līdz šim ir bijušas pieņemtas 60 ILO konvencijas, no kurām tagad tiek veidota viena apvienotā konvencija, par kuru diskutēs 2004. gada vasarā ILO konferencē, bet dalībvalstīs tā stāsies spēkā 2005. gadā. ILO 108. konvencija par identifikācijas dokumentiem tika pieņemta jau 2003. gadā, tajā ir iestrādātas arī prasības par jūrnieku grāmatiņām un identifikācijas kartēm. Parasti paiet gadi pieci no konvencijas pieņemšanas, līdz tā reāli sāk darboties, bet šajā gadījumā ir noteikts, ka, tiklīdz konvenciju ratificēs divas valstis, tā tūlīt arī stāsies spēkā. ASV jau tagad stājas spēkā likums par iecelšanu, tur pieprasīts, lai arī Latvijā izsniegtie dokumenti būtu atbilstoši viņu prasībām. Pagaidām neviena valsts tā pa īstam šādu prasību izpildei vēl nav gatava. Kaut vai mehānisma izveide, kas nodrošinās pirkstu nospiedumu pārveidošanu svītru kodā, lai to atveidojums būtu bez sarežģījumiem nolasāms, ir saistīta ar milzīgiem līdzekļiem un darba apjomiem. Godīgi sakot, pagaidām šos darba apjomus nevar pat apjaust, bet tie būs jāpaveic ļoti īsā laikā. Piemēram, Latvijas jūrnieku grāmatiņas drošības ziņā ir līdzvērtīgas mūsu valsts pasei, drukātas Vācijā, un ir vēl liels daudzums neizmantoju grāmatiņu. Tā kā jaunu drukāšana ir dārgs priekš, tiek domāts, kā jau esošo informāciju papildināt un pielāgot jaunajām prasībām. Arī ar jūrnieku identifikācijas kartēm Jūrnieku reģistrs saviem spēkiem galā netiks, tāpēc, kad Latvijā tiks ieviestas identifikācijas kartes, meklēs sadarbību šajā jautājumā. Dāņu kolēģi atzinušies, ka pagaidām arī viņi nav gatavi šādu prasību izpildei.

Bet jūrniekiem varam teikt, ka viņiem šīs problēmas jārisina nebūs, jo viņi nevar nedz šos procesus paātrināt, nedz arī aizkavēt, taču domājams, ka dokumentu ieviešanas termiņš tomēr tiks pagarināts.

Iestājoties ES, darba būs arvien vairāk. Valsts šobrīd vēl nav īsti gatava veikt tādus darba apjomus un pildīt visas prasības, bet ir svarīgi iet pareizā virzienā. ✦

JĀ materiālus sagatavoja A. Freiberga





# Streiks kā ierocis vai līdzeklis

*Kad jūrniece vairs nespēj un neprot viens pret vienu sarunāties ar savu darba devēju – kuģa īpašnieku, viņam talkā nāk arodbiedrība. Patīk tas vai nepatīk kuģa īpašniekam, bet jūrniecekam ir tiesības būt arodbiedrības biedram un saukt to palīgā, kad “ūdens sāk smelties mutē”. Bet streiks, protams, ir cīņas galējā forma.*

*Arī Transporta flotes jūrnieceku arodbiedrības priekšsēdētājs IGORS PAVLOVS apliecina, ka darbinieks, kurš nekādi nespēj ietekmēt darba devēju, var likt lietā pēdējo argumentu – ar arodbiedrības palīdzību pieteikt streiku. Tas tikai ir normāli un arī likumīgi. Arī policists reizēm ir spiests lietot ieroci. Vai tas ir labi vai slikti? Protams, slikti, bet tāpēc jau neviens neiesaka viņam aizliegt nēsāt ieroci. Savukārt jūrniecekam šādu cīņas metodi grib aizliegt un streiku padarīt par tādu kā netikumības simbolu, kas dara kaunu profesijai, tautai, valstij un pat valsts neatkarībai.*

## Jūrnieceku darba tirgū dempings

**– Ja cilvēki ir bijuši spiesti lietot galējo ieroci – streiku, tad pēc šīs akcijas vismaz streikojošajai pusei vajadzētu saņemt gandarijumu, atrisinot vismaz dažas aktuālākās problēmas. Kā tas ir “Taganrogas” gadījumā?**

– Domāju, ka pagaidām konkrētu ieguvumu vai zaudējumu nav. Tas, ka šajā gadījumā kuģis aizgāja reisā, neliecina, ka streiks būtu izgāzies. Taču nevar arī apgalvot, ka mēs būtu ko nozīmīgu ieguvuši, jo neizdevās panākt algas pielikumu. Tomēr izdevās pievērst sabiedrības, arī preses, uzmanību tādai protesta vai cīņas formai kā streiks. Šis bija pirmais gadījums, kad mūsdienu jaunākās vēstures laikā mēs sākam sarunas un pievēršam uzmanību tādai satraucošai tendencei kā algu dempings jūrnieceku darba tirgū. Ja atkal runājam konkrēti par “Taganrogas” un “Rāznas” gadījumu, tad mēs runājam par kuģu īpašnieku, kas atrodas kaut kur ārzemēs, bet tajā pašā laikā mēs nedrīkstam aizmirst, ka tie ir bijušie “Latvijas Kuģniecības” kuģi, kas tika privatizēti pirms gada. Un ar lielu satraukumu gribu pievērst visu uzmanību tam, ka pirmo reizi uz LK kuģiem, lai arī tie tagad ir reģistrēti ārzonās, ir noteiktas tik diskriminējoši zemas darba algas jūrniecekiem. Līdz ar to arī darba tirgū ir parādījies tik daudz lētā darbaspēka.

Nedomājiet, ka arodbiedrība nevēlas izprast vai neizprot tās pretrunas, kas valda darba tirgū, kur darba devējs vēlas algot lētāku darbaspēku, maksājot iespējami zemākas algas, lai palielinātu savu ienākumu daļu, aizmirstot cilvēku interese.

Tas pilnībā attiecas arī uz jūrnieceku ģimenēm, kuras jūrniecekiem kļūst arvien grūtāk uzturēt, jo bieži vien jūrnieceka alga nepārsniedz 200 latu mēnesī. Un nevaļag taisīt nevainīgu sejas izteiksmi un noliegt šo faktu, apgalvojot, ka jūrnieceks taču nepelna mazāk par 600 dolāriem mēnesī. Neaizmirsīsim, ka viņš pusgadu ir







Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības priekšsēdētājs Igors Pavlovs.

runāt ar jūrnieku viens pret vienu un viens pret vienu arī slēgt darba līgumus. Viņi nesaprot, ka civilizētajā pasaulē valda civilizētas pasaules likumi. Un aizmirst, ka cilvēki arodbiedrībās sāka apvienoties jau pirms 150 gadiem, lai tieši izveidotu mehānismu, kas palīdzētu darbināt un regulēt darba devēju un darba ņēmēju attiecības.

## Balsošu par ES

– Vai Jūsu rīcībā ir informācija, kā darbojas arodbiedrības Eiropas Savienības valstīs?

– Līdz pat notikumiem uz “Taganrogas” un “Rāznas” sliecos pret Latvijas iestāšanos ES, bet pēc šī atgadījuma es nešauboties balsošu “par”. Kāpēc? Tikai tāpēc, lai tā spēcīgā likumdošana arodbiedrību jomā, kāda tā ir attīstītajās Eiropas valstīs, iespējami ātrāk atrastu vietu arī mūsu valstī. Tur ar likuma spēku milzīga loma ir piešķirta darba kolektīviem, strādnieku padomēm un strādājošajam kā tādām, lai viņam būtu tiesības civilizēti sevi piedāvāt darba tirgū. Ja tagad jebkuram no mūsu uzņēmējiem jūs teiksiet, lai viņi savās padomēs 50 procentus atvēl darba kolektīvam vai arodbiedrībai, neviens nesapratīs, ko jūs

jūrā un pusgadu krastā, tātad loģiski, ka nopelnītā alga jādala ar divi.

Arodbiedrība ir pievērsusi uzmanību šim dempinga procesam jūrnieku algu jomā, jo šodien neviens nevar būt drošs, ka rīt tas pats “Akvašip” nepiepilda floti ar vēl citiem kuģiem, jo viņu bizness taču attīstās sekmīgi, uz jūrnieku rēķina izdodas ietaupīt naudu, tad kāpēc lēto darbaspēku nekomplektēt uz citiem kuģiem vēl un vēl? Arī kuģu īpašnieks ir apmierināts ar šādu sadarbību.

Pašlaik lielas pretrunas rodas gadījumos, kad, lai sakārtotu jūrnieku atalgojuma jautājumu, starp darba devēju un jūrnieku nostājas arodbiedrība. Darba devējs vai menedžeri viņa uzdevumā visiem spēkiem vēlas



ar to vēlaties teikt. Sašutums būs absolūts – tas taču ir mans uzņēmums, kurā man pieder 100% akciju, tas ir mans privātais bizness, un tagad kāds nāks un diktēs, kā man formēt savu uzņēmuma padomi! Kur tad paliek manas tiesības uz privātīpašumu! Bet, piemēram, Holandē pats par sevi ir saprotams, ka bizness ir bizness, bet, lai ar to varētu nodarboties, jāpieņem valsts izvirzītie spēles noteikumi, kas paredz, ka nozīmīga vieta uzņēmuma pārvaldē jāierāda darba kolektīvam.

Domāju ka ar laiku šīs Eiropas normas tiks ieviestas arī Latvijā un uztvertas kā pašas par sevi saprotamas. Jo mēs taču nevēlamies piedzīvot 17. gadu Krievijā, kad, pēc manas visdziļākās pārliecības, tikai tas, ka valstī nebija arodbiedrību, noveda pie revolūcijas. Arodbiedrības taču vienmēr ir bijušas tādas kā zibensnovēdējas, lai izlīdzinātu sociālo spriedzi valstī un sabiedrībā.

**– Ja runājam par jūrnieku darba algām, tad nedrīkstam aizmirst, ka, jo labāks speciālists, jo lielākas izredzes viņam ir saņemt lielāku atalgojumu.**

– Lai gan Latvijas jūrnieku kvalifikācijas līmenis ir ļoti augsts, tas nebūt neizslēdz, ka var būt un arī ir problēmas. Daudzi tagad uzsver, ka tikai tie jūrnieki, kuri izglītību ieguva padomju gados, ir labi speciālisti. Arī tagad Latvijas jūras koledžās un LJA sagatavo labus jūrniekus, un daudz kas ir atkarīgs arī no paša cilvēka. Bet problēma jau ir tā, ka tas ekonomiskais līmenis, kāds ir Latvijā, liek mums domāt par pavisam citiem darba algas standartiem. Minēšu tikai vienu piemēru, kas raksturo valsts ekonomiskā līmeņa ietekmi uz cilvēka attieksmi pret darba algas apmēru. Kāds kuģa īpašnieks pieņēma darbā par matrozi Baltkrievijas pilsoni un piedāvāja viņam 150 dolāru lielu algu. Matrozis piekrita strādāt par šādu atalgojumu, jo kuģa īpašnieka arguments, ka viņš maksās piecas reizes vairāk, nekā cilvēks saņēmis līdz šim, viņam šķita pārliecinošs. Jā, cilvēks Baltkrievijā savā darbā rūpnīcā saņēma 30 dolāru mēnesī!

No vienas puses, nebūtu jau nekas iebilstams, ka darba devējs un darba ņēmējs noslēdz šādu darba līgumu, jo formāli nekas netiek pārkāpts. Bet, no otras puses, tā tomēr ir darba tirgus kropļošana un nav uzskatāma par normālu darba devēja attieksmi pret darba ņēmēju. Faktiski kuģa īpašnieks savam matrozim “izgriezta rokas”, jo tas savā dzimtajā Baltkrievijā ekonomisku iemeslu dēļ atrodas pazemojošā stāvoklī.

**– Esmu runājusi ar daudziem jūrniekiem un pārliecinājusies, ka darba tirgus ir ļoti jutīgs un no tā pirmie izkrīt tie, kas, piemēram, savu gadu dēļ vairs nav konkurētspējīgi.**

– Jā, pašlaik tas lielā mērā attiecas uz jūrniekiem, kuriem ir pāri par piecdesmit, bet, ja jūrnieka vecums tuvojas sešdesmit gadu robežai, tad problēmas ir garantētas. Pierādījums manis teiktajam ir kaut vai “Taganrogas” gadījums, kad tur streiku neatbalstīja kapteinis un vēl divi cilvēki. Esmu dziļi pārliecināts, ja kapteinim un viņa palīgam būtu nedaudz mazāk gadu, arī viņi būtu atbalstījuši un piedalījušies streikā. Šoreiz viņi baidījās pazaudēt darbu savu gadu dēļ.





– Arodbiedrībai pārmet, ka, sākot streiku, nebija ievērota Latvijā noteiktā procedūra.

– Raugoties no procedūras viedokļa – jā, procedūra formāli bija pārkāpta. Bet ko es varu teikt cilvēkiem, kuri nonākuši izmisumā? Tikai to vien, lai viņi 20 dienas iepriekš piesaka streiku, tad vērsas darba inspekcijā utt.! Bet kuģis ostā stāv, ilgākais, divas dienas, un jūrniekam šajā laikā jāpagūst nokārtot savas problēmas, tieši tāpēc arodbiedrība “Taganrogas” gadījumā atbalstīja streiku. Es gaidīju, ka jautājumu risinās civilizēti, bet tas tika risināts no spēka pozīcijām – cilvēki tika baidīti un morāli ietekmēti, lieta nonāca pat tiktāl, ka arodbiedrības pārstāvjus nevēlējās laist uz kuģa. Cilvēki gribēja, lai viņu vietā ar darba devējiem runā arodbiedrība, bet darba devēji to nevēlējās pieļaut. Ja viss šajā gadījumā norisinātos mierīgāk un likumīgāk, arī jūrnieki justos pārliecinošāk un drošāk, nebūtu skaļās ažiotažas, kas visus mulsināja. Bet, ja atgriezīamies pie procedūras, tad es vēlos uzdot visiem darba devējiem pretjautājumu: vai atsaukšanās uz procedūras pārkāpumiem atrisina tās problēmas, kas pašlaik ir uz kuģiem?

## Slikts piemērs arī ir piemērs

– Kā jau iepriekš noskaidrojām, pieminētajā streika gadījumā nekādu būtisku rezultātu nav izdevies sasniegt. Varbūt tieši tāpēc ir vērts uzrunāt jūrnieku un pateikt, ka viņš ar savām problēmām nebūt nav pamests viens, ka var paļauties uz arodbiedrību un būt pārliecināts, ka tā viņu nepametīs nelaimē?

– Nekādā gadījumā nevēlos veidot arodbiedrības reklāmu un stāstīt, kā pēdējā laikā pieaug arodbiedrības popularitāte. Gribu aicināt padomāt, vai jūrnieks viens spēj sevi pārdot un arī aizstāvēt savas tiesības darba tirgū? Darba tirgū, kur ir daudzas diskriminējošas lietas. Kaut vai tas, kā tiek noteikts darba algas lielums, kādi ir likumi un kā tie tiek pārkāpti. Cilvēki lielā mērā vēl neapzinās, ka viņiem ir tiesības cīnīties par savām likumīgajām tiesībām, jo viņi ir pazemoti un iebaidīti, viņi ir gatavi strādāt par smieklīgu algu, jo baidās darbu pazaudēt vispār. Pagaidām vēl neviens neko labāku par arodbiedrību cilvēkam savu tiesību aizstāvēšanai nav izdomājis. Problēma ir tā, ka darba devēji nevēlas atzīt cilvēku tiesības apvienoties, lai aizstāvētu savas tiesības. Nozares speciālisti apvienojas asociācijās, lai kopīgi risinātu nozares problēmas un aizsargātu savas tiesības, un tas tiek uzskatīts par pašsaprotamu lietu. Bet, ja to pašu vēlas darba ņēmējs, viņam saka – nē, jūs to nedrīkstat! Sak, mēs ar katru runājam individuāli un ar katru darba līgumu slēdzam atsevišķi! To, ka notiek globalizācijas process visās biznesa jomās, ar prieku atbalsta, bet, ja tā varētu sacīt, cilvēku globalizācija nav pieļaujama, to uzskata par kaitīgu un skaužamu parādību – Bērziņš pats par sevi, Petrovs pats par sevi! Arodbiedrība turpinās darbu, un katrs – labs vai slikts – piemērs ir piemērs, kas ļauj gūt pieredzi. †





## Darbaspēks pret kapitālu – “luga” trijos cēlienos

*Latvijas tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības (LTFJA) izveidošanas pirmsākumos “Latvijas Kuģniecība” (LK) bija pats galvenais LTFJA sadarbības partneris, jo arodbiedrības biedru lielam lielais vairākums strādāja tieši LK. Taču laiki mainījās, un pašlaik no vairāk nekā 8000 LTFJA biedriem LK strādā tikai aptuveni 1500. Izmaiņas ir skārušas pašu LK, kas ir kļuvusi par privātu uzņēmumu un sākusi saimniekot pa jaunam, kas pamatā gan izpaužas centienos ienākumu palielināšanas nolūkā samazināt jūrniekiem darba samaksu, tādējādi visā krāšņumā demonstrējot jau gadsimtiem eksistējošās pretrunas starp darbaspēku un kapitālu.*

Pirmais jauno LK īpašnieku mēģinājums “apcirt” jūrniekiem algas notika aizvadītā gada novembrī. Nepaspēja vēl tinte nožūt uz pirms divām nedēļām no jauna noslēgtā kolektīvā līguma starp LK un LTFJA, kas paredzēja jūrniekiem darba samaksu atbilstoši Starptautiskās Transporta federācijas (ITF) prasībām, kad sekoja kompānijas piedāvājums kuģu “Akadēmiķis Bočvars” un “Akadēmiķis Čelomejs” apkalpēm parakstīt līgumus, kuros, par lielu izbrīnu jūrniekiem, bija minēta krietni zemāka darba samaksa, piemēram, matrozīm 1200 dolāru vietā piedāvāja strādāt tikai par 800 dolāriem. Neoficiālās pārrunās jūrniekiem tika paskaidrots, ka šāda darba samaksa paredzēta saskaņā ar koplīgumu, kas noslēgts ar citu jūrnieku arodbiedrību. Gadījumā, ja jūrnieki atteiktos strādāt par šo pazemināto darba samaksu, viņiem tika “laipni” piedāvāts meklēt darbu citur, piedraudot viņus nomainīt ar jūrniekiem no bijušās PSRS valstīm, kur darba samaksas līmenis ir krietni zemāks. Informācija par šo visai savdabīgo piedāvājumu, protams, nonāca arodbiedrībā, kuras līderi tikās ar abu kuģu apkalpēm, lai apspriestos, kā rīkoties turpmāk. Jūrnieki nepiekrita tik krasam savu ienākumu kritumam, un LTFJA sāka sarunas ar LK vadību par radušās problēmas iespējamo risinājumu. LK jaunie īpašnieki nosauca jaunus jūrnieku darba samaksas tarifus par pārpratumu un piedāvāja kompromisa variantu – 915 dolārus mēnesī matrozīm, taču šis piedāvājums nešķīta pievilcīgs ne jūrniekiem, ne arodbiedrībai. Arodbiedrība izvirzīja pretpriekšlikumu – ne mazāk par 1040 dolāriem, ko LK vadība pēc ilgām pārrunām arī akceptēja. Problēma it kā būtu atrisināta, taču izrādījās, ka ne uz ilgu laiku.

Nākamais ķēdes posms bija lielu ažiotažu sabiedrībā radījušais streiks uz kuģa “Taganroga” (Libērijas karogs). Taču par visu pēc kārtas. Abu kuģu īpašniece LK 30. jūnijā nodeva tos menedžmentā Latvijas kompānijai “Akašip”, kas lauza iepriekš noslēgtos līgumus, kuros minētā darba samaksa atbilda ITF normām, un piedāvāja jūrniekiem parakstīt jaunus līgumus, kuros bija paredzēts darba samak-

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



sas samazinājums no 15% līdz 45%. Visai savdabīgas bija arī atalgojuma likmes: kapteiņa otrajam palīgam no Ukrainas – 1200 dolāru mēnesī, kapteiņa trešajam palīgam no Latvijas – 2000 dolāru, matrožiem – tikai 700 dolāru mēnesī. Arodbiedrība paziņoja, ka šāda “Akvašip” un LK kā kuģa īpašnieka rīcība ir pretrunā gan LK privatizācijas noteikumiem, gan arī noslēgtajam kolektīvajam līgumam starp LTFJA un LK.

30. jūnijā arodbiedrība vērsās pie LK vadības ar vēstuli, kurā bija izteikts lūgums izskaidrot radušos situāciju, taču atbildi nesaņēma. 2. jūlijā LTFJA atkārtoti nosūtīja vēstuli kuģa īpašniekam, kā arī menedžerim un operatoram, lai varētu sākt sarunas un atrisināt konfliktsituāciju, taču no minēto personu puses nebija nekādas reakcijas. 3. jūlijā arodbiedrība jau nosūtīja brīdinājumu, ka gadījumā, ja sarunas izpaliks, jūrnieki būs spiesti izmantot radikālāku, taču likumīgu metodi – streiku, tomēr atkal visi arodbiedrības centieni atdūrās kā pret sienu, un neatlika nekas cits kā 8. jūlijā sākt streiku, lai varētu aizstāvēt jūrnieku likumīgās intereses. No 20 apkalpes locekļiem šajā akcijā atteicās piedalīties tikai trīs jūrnieki.

Mierīgas pārrunas diemžēl izpalika, taču aktīva pretdarbība no “Akvašip” un kuģa fraktētāja puses nelika sevi ilgi gaidīt. Naktī no 8. uz 9. jūliju caurlaides telpā jau bija ieradušies jūrnieki ar čemodāniem, kuri bija gatavi nomainīt dumpīgo Latvijas apkalpi. Pēc pāris stundām ieradās policija, ko “Akvašip” bija izsaukusi ceļībā, ka kārtības sargu bargais izskats atstās iespaidu uz Latvijas jūrnieku cīņas sparū. Taču policija rīkojās likumu ietvaros un paskaidroja “Akvašip” pārstāvjiem, kuri uz kuģa izvērta aktīvu darbību, ka uz kuģa netiek pārkāpts neviens likums un sabiedriskā kārtība netiek traucēta, tāpēc viņiem nav nekādu tiesību noņemt streikojošos jūrniekus no kuģa. Nākamie “viesi” uz kuģa bija robežsardzes pārstāvji, kuri gan centās saskatīt kādu nelikumīgu rīcību jūrnieku akcijā, taču arī viņi centieni nevainagojās ar panākumiem.

Tikai trijos naktī, kad psiholoģisko ietekmēšanas metožu klāsts bija izsmelts, jūrnieki varēja doties pie miera, taču bija skaidrs, ka mēģinājumi nomainīt Latvijas apkalpi ar citiem jūrniekiem, lai kuģi varētu dabūt prom no piestātnes, turpināsies. Tomēr psiholoģiskais terors bija nesis augļus, jo streikotāju skaits saruka līdz 14 jūrniekiem. Nākamajā rītā pie “Taganrogas” borta piestāja divi velkoņi, kuri, pretēji kuģošanas drošības noteikumiem, mēģināja aizvilkt kuģi ar visiem streikojošajiem jūrniekiem, taču arī šis pasākums bija lemts neveiksmei.

Vēlāk pie kuģa trapa nostājās divi spēcīgas miesas būves vīri no kādas apsardzes firmas, kuriem bija dots norādījums nepieļaut LTFJA pārstāvju klātbūtni uz “Taganrogas”. Uz kuģa ātri vien ieradās divi “Akvašip” pārstāvji, kuri aptuveni trīs stundas intensīvi “skaloja smadzenes” apkalpei. Lai arī jūrnieki pieprasīja arodbiedrības pārstāvju klātbūtni šajās “sarunās”, jūrnieku tiesību aizstāvjus no LTFJA uz kuģa nelaida, tādējādi rupji pārkāpjot Starptautiskās darba organizācijas (ILO) 135. konvenciju. Ņemot vērā ilgstošo morālo spiedienu, lielākajai daļai Latvijas jūrnieku nervi neizturēja, un viņi piekrita strādāt par “Akvašip” piedāvāto darba







Streiks uz "Taganrogas" sabojāja AS "Latvijas Kuģniecība" amatpersonu un LTFJA vadības attiecības.

samaksu. Taču četri jūrniece bija gatavi turpināt streiku, jo nepiekrita darba samaksas izmaiņām. Tomēr beigu beigās tika pieņemts lēmums streiku pārtraukt.

Lai pašā saknē tiktu galā ar LTFJA, kas, pēc LK vadības domām, aizstāvēt savu biedru intereses, met sprunguļus biznesa riteņos, LK šoreiz izgudroja jaunu metodi. Kā zināms, LTFJA un LK noslēgtais koplīgums ir spēkā līdz šā gada beigām, un LK ir iepļānojuši slēgt jaunu kolektīvo līgumu, tikai... ar citu jūrniece arodbiedrību, nevis ar LTFJA. Šķiet, kas gan tur sliktis – ar ko gribu, ar to slēdzu. Taču viss nav tik vienkārši, jo visam jāatbilst likuma prasībām. "Latvijas Kuģniecības" privatizācijas noteikumi paredz, ka uzņēmumam jāslēdz koplīgums ar to arodbiedrību, kurā sastāv lielākā daļa LK darbinieku. Un, kā zināms, tikai neliela daļa LK jūrniece nav LTFJA biedri. Taču izrādās, ka ar radošu izdomu šo noteikumu var arī apiet. Vajag tikai, lai lielākā daļa LK jūrniece izstātos no LTFJA un iestātos tajā, kura iepatikusies "Latvijas Kuģniecībai". Sacīts – darīts. Kuģu "Abava" un "Amata" apkalpju tehniskās instruktāžas laikā "Jūrniece aģentūras" direktors Juris Leimanis stādīja priekšā jūrnieceiem kādas Latvijā oficiāli reģistrētas jūrniece arodbiedrības vadītāju, kurš pastāstīja par paša vadīto organizāciju un uzaicināja jūrnieceus tajā iestāties. Biedru maksa tur neesot tik liela kā LTFJA: tikai pieci dolāri mēnesī matrožiem un desmit dolāri virsnieceiem. Un kas tur sliktis? – jūs jautāsiet. Mēs taču dzīvojam demokrātiskā valstī, kur jebkurai organizācijai ir tiesības izvērst vētrainu aģitāciju, lai pastiprinātu savu ietekmi un palielinātu





biedru skaitu. Un atkal – viss nav tik vienkārši. Izrādās, pēc oficiālās daļas kulu-āru sarunās daudzi jūrnieki laipno uzaicinājumu iestāties citā arodbiedrībā uztvēruši absolūti viennozīmīgi: ja gribi arī turpmāk strādāt “Latvijas Kuģniecībā”, maini arodbiedrības piederību! Saskaņā ar LTFJA statūtiem jūrnieks, kas iestājies citā arodbiedrībā, automātiski zaudē piederību LTFJA, jo reizē pildīt divu arodbiedrību statūtu prasības ir samērā grūti. Turklāt jūrnieka piederība reizē vairākām arodbiedrībām noved pie pašas arodbiedrības idejas profanācijas. Protams, robeža starp aģitāciju un spiedienu ir ļoti trausla, un novirze ir grūti pierādāma, taču te būs vietā atgādināt, ka saskaņā ar starptautiskajām konvencijām un Latvijas likumiem cilvēkiem ir tiesības pašiem lemt, piemēram, par savu reliģisko un arodbiedrības piederību, un spiediena izdarīšana ir pretlikumīga darbība.

Bet ko par šo situāciju domā pats J. Leimanis? Viņš, protams, noliedz, ka uz jūrniekiem izdarīts spiediens. “Tā kā LK pieļauj iespēju slēgt koplīgumu ar vairākām jūrnieku arodbiedrībām, tika uzaicināts vienas šādas arodbiedrības pārstāvis, un jūrniekiem ieteica uzklausiņ viņa piedāvājumu,” viņš saka. “Neviens jau neteica, ka jāizstājas no LTFJA, citādi netiks parakstīts līgums.” Uz jautājumu, kāpēc būtu izdevīgi slēgt koplīgumus ar vairākām arodbiedrībām, J. Leimanis atbildēja, ka viens klients vienmēr var izvēlēties savas prasības, bet biznesā pastāv risku diversifikācija, tāpēc pasūtītājs vienmēr cenšas noslēgt līgumus ar vairākiem piegādātājiem un izvēlas izdevīgāko un efektīvāko, to, kurš vislabāk izprot pasūtītāja vajadzības.

“LTFJA slēdz līgumus, vadoties pēc ITF nosacījumiem, bet tas, manuprāt, nav godīgi un korekti – tas ir tiešs diktāts no augšas ar prasību paaugstināt jūrniekiem algu, prasību pamatojot ar nez no kurienes ņemtiem skaitļiem. Kā jebkuras preces tirdzniecībā, arī darbaspēka pirkšanā un pārdošanā jādarbojas tirgus attiecībām. Patlaban uzņēmums meklē arodbiedrību, kas vislabāk spētu izprast kuģu īpašnieka vajadzības. Tas nav normāli, ka kaut kāda ITF no Londonas diktē savus noteikumus visai pasaulei. Tā kā frakts tirgus ir atkarīgs no tirgus attiecībām, arī algu jūrniekiem maksā atbilstoši frakts likmēm. Manuprāt, būtu pareizi, ja ITF paziņotu, ka, piemēram, refrīžeratoru kuģu tirgū frakts likmes ir zemas, un pārstātu diktēt kaut kādu minimālo darba samaksu. Kāpēc ITF diktē vienu minimumu, bet ILO citu? Arodbiedrības strādā ar mafijas metodēm: ja nepildīsiet mūsu prasības, streikosim, bet kuģu īpašnieki cietīs zaudējumus. LTFJA ieteica palielināt algu par 7,6%, bet LK nevēlas slēgt līgumu ar lielākām izmaksām, jo jūrnieku darba samaksa ir viena no lielākajām operatīvo izdevumu pozīcijām. Kas jūrniekiem ir izdevīgāk – vispār neko nesāņemt, kad kuģi stāv bez darba, vai tomēr strādāt un sāņemt mazāk? Manuprāt, izdevīgāks ir otrais variants, jo tad jūrniekiem ir nodrošināts darbs, īpaši jau ierindas sastāvam, kuram vispār grūti iekārtoties darbā,” sacīja J. Leimanis.

Savs viedoklis ir arī LTFJA prezidentam Igoram Pavlovam: “Latvijā šobrīd ir reģistrētas septiņas jūrnieku arodbiedrības, taču to skaits vēl var augt, jo Latvijas likumi ir visnotaļ demokrātiski un arodbiedrības dibināšana neprasa lielus mate-



riālos ieguldījumus. Pat pieci cilvēki var izveidot arodbiedrību, bet tās reģistrēšanai vajadzīgi 50 biedri. Cits jautājums – kāds labums no sīkām un vājām arodbiedrībām? Patlaban pasaules ekonomikā norisinās globalizācijas procesi. Sakarā ar to arī arodbiedrībām ir jāpadomā par spēku apvienošanu. Vācijas transporta darbinieku arodbiedrībā, piemēram, ir miljoniem biedru.

Latvijas likumu demokrātiskās normas, no vienas puses, vieš cieņu, bet, no otras, ļauj darba devējiem vajadzības gadījumā samērā viegli izveidot tā dēvētās “dzeltenās” arodbiedrības, kurām ir niecīga loma darbaļaužu interešu aizsardzībā.

Stājoties jebkurā arodbiedrībā, cilvēks šai organizācijai uztic tiesības pārstāvēt viņa ekonomiskās un sociālās intereses sarunās ar darba devēju, valsts institūcijām un citām organizācijām. Tēlaini, varbūt pat mazliet parupji sakot, viņš dod arodbiedrībai tiesības pārdot savu darbaspēku. Tas nav iespējams, ja jūrnieris ir piederīgs vairākām arodbiedrībām. Tā jau ir pašas arodbiedrības idejas profanācija. Demokrātija nozīmē, ka cilvēks var pēc savas brīvas gribas iestāties arodbiedrībā un izstāties no tās, viņam nav “jākolekcionē” arodbiedrību biedru kartes. Tā ir absurda ideja, ka cilvēks var vienlaikus būt piederīgs vairākām arodbiedrībām, jo tas dod darba devējam iespēju izņīkot arodbiedrības darbību pēc saviem ieskatiem, vadoties pēc principa: šodien sadarbošos ar vienu arodbiedrību, rīt – ar citu, parīt – ar vēl citu, dzenājot cilvēkus no vienas arodbiedrības uz otru vai piespiežot viņus reizē būt piederīgiem vairākām arodbiedrībām.

Saskaņā ar likumu darba devēja pienākums ir slēgt koplīgumu ar to arodbiedrību, kurai ir piederīgi viņa uzņēmuma darbinieki, nevis ar jebkuru Latvijā reģistrētu arodbiedrību. Likums aizliedz darba devējam jebkādā veidā ietekmēt izvēli arodbiedrības piederības jautājumā.

Diemžēl LK politika neveicina sociālā klimata uzlabošanas kompānijā. Viens no jebkura biznesa sekmīgas attīstības nosacījumiem ir kvalificētu speciālistu produktīvs darbs, bet tādu var nodrošināt tikai sociāls miers un pārliecība par nītdienu. Ceru, ka LK un LTFJA, kura pārstāv lielāko daļu kompānijā strādājošo jūrnieru, tomēr atradīs iespēju sākt radošu dialogu. Arodbiedrība vienmēr ir iestājusies par konstruktīvām sarunām, lai saskaņotu jūrnieru un LK intereses. Mēs tomēr ceram rast ar “Latvijas Kuģniecību” saskaņu un noslēgt koplīgumu, kurš būtu spēkā uz visiem LK piederošajiem kuģiem, kā to prasa LK privatizācijas nosacījumi, kas būs vēl spēkā līdz 2005. gadam. Taču jebkurā gadījumā tas būs atkarīgs no pašiem jūrnieriem. Vai nu viņi arī turpmāk uzticēs LTFJA pārstāvēt savas intereses koplīguma slēgšanā, vai arī nolems izstāties no LTFJA un uzticēs šīs tiesības citai arodbiedrībai.

Tomēr vajadzētu atcerēties, ka arodbiedrības spēks ir vienotībā. Ja tikai viens no 20 apkalpes locekļiem nepāries citā arodbiedrībā, viņu, protams, nomainīs. Bet nomainīt 19 jūrnierus jau būtu samērā grūti, divas apkalpes – problemātiski, bet trīs – gandrīz neiespējami.” ✦





## “Latvijas Kuģniecība” vairs nepieder valstij

*Lai arī no bijušā valsts uzņēmuma “Latvijas Kuģniecība” privatizācijas jau pagājis krietns laiciņš, stereotipi turpina dzīvot. Daudzi joprojām šo uzņēmumu uztver kā valstij piederošu un vēl arvien vēlas, lai tikpat nesavtīgi kā senāk tas iesaistītos dažādos labdarības pasākumos. Bet, ja tā nenotiek, izskan tāds rūgts pārmetums – kā tad tā! Par “Latvijas Kuģniecības” (LK) darbību stāsta tās prezidents IMANTS VIKMANIS.*

– Cilvēkos ir saglabājies vecais priekšstats par “Latvijas Kuģniecību”. No vienas puses, tas ir tāds kā lepnums par lielo kuģu floti un labajām atsauksmēm par jūrnieku profesionalismu, no otras puses, tās ir atmiņas par kuģniecību kā par naudas pumpi, jo uzņēmums nenoliedzami pildīja šo funkciju. Bet pēdējā laikā, runājot ar Latvijas cilvēkiem par LK, vairs nedzirdo lepnumu, tā vietā nākusi tāda kā aizvainotība, ka nekas vairs nav pa vecam. Ir nācies pat dzirdēt nievājošu piezīmi – vai tad LK kā kuģošanas kompānija vispār vairs pastāv?

– Ar pilnu atbildības sajūtu varu teikt, ka kuģniecība ne tikai pastāv, bet arī strādā kā jebkurš cits privāts mūsu valsts uzņēmums. Tā ir kompānija, kur īpašnieki rīkojas pēc sava prāta un vajadzībām, kurai ir sava vadība un valde, kas izskata priekšlikumus un nosaka uzņēmuma darbības stratēģiju.

Iesākumā valdei nemaz nebija tik viegli iedziļināties uzņēmuma darbībā, jo valdes locekļi nav bijuši saistīti ar starptautiskās kuģošanas biznesu un tā specifiku, tāpēc ne jau uzreiz izdodas izprast visas nianšes. Aprēķināt naudas kustību ir daudz vienkāršāk, nekā nodrošināt konkurētspējīgus kravu pārvadājumus starptautiskajā tirgū.

Taču “Latvijas Kuģniecība” ir dzīvs mehānisms, kas labi darbojas. Ir izstrādāts stratēģiskās attīstības plāns 2003. – 2010. gadam, kurā skaidri un gaiši ir pateikts, ko kompānija šajos septiņos gados paredzējusi darīt, kādā veidā un virzienā attīstīsies. Ar mūsu attīstības plānu var iepazīties Fondu biržā. Latvijas valsts un LK savstarpējās intereses aprobežojas savlaicīgā nodokļu samaksāšanā. Tā kā gandrīz visi mūsu kuģi ir reģistrēti ārzemēs un pagaidām tikai viens ir zem Latvijas karoga, tad, atklāti runājot, saistība ar valsti ir visai neliela. Diemžēl daudzi cilvēki to vēl arvien nav sapratuši.

– **Taču ir lietas, kas, neatkarīgi no Latvijas interesēm vai prasībām, tomēr ietekmēs LK konkurētspēju. Viena no tādām būs prasība izņemt no kuģošanas biznesa vienkorpusa tankkuģus. Vai esat gatavi šim procesam?**

– Prasība par vienkorpusa tankkuģu izņemšanu no kravu pārvadājumu tirgus nav radusies šodien vai vakar. Mums tas bija zināms jau sen, tāpēc laikus tam





esam gatavojušies. 2003. gadā pārdevām piecus vienkorpora tankkuģus, jo sapratām, ka to turpmākai darbībai nav perspektīvas un jau no 2005. gada šie kuģi nevarēs ieiet Eiropas Savienības valstu ostās.

Taču te nu vietā būtu teikt, ka mums vienu otru reizi ir mode pasteigties, bet derētu gan parādīt daudz stingrāku nostāju. Un pievērst sabiedrības uzmanību tam, kā tad vienu vai otru konvenciju pilda tādas lielvalstis kā Vācija vai Francija. Izrādās, ka arī tur ne viss tiek pildīts atbilstoši pieņemtā likuma burtam. Bet mēs tik ļoti cenšamies būt tie labākie, ka par savu centību reizēm saņemam pērienu.

**– “Latvijas Kuģniecība” ir pasūtījusi jaunus kuģus. Kad tie pēc trim vai četriem gadiem būs uzbūvēti, vai ir iespējams, ka tie tiks reģistrēti Latvijas Kuģu reģistrā?**

– Jaunā Latvijas kuģošanas politika ir pieņemama un labvēlīga starptautiskajam kuģošanas biznesam. Jau tagad esam vienu kuģi reģistrējuši Latvijas Kuģu reģistrā, lai praksē pārliecinātos, kā darbojas jaunā likumdošana. Ja viss reāli funkcionēs tā, kā rakstīts likumā, tad neredzu nekādus šķēršļus tam, lai arī citi, tai skaitā jaunie kuģi, kuģotu ar Latvijas karogu. Taču par šiem jautājumiem, protams, lems kompānijas valde. Un mēs šodien arī nevaram droši paredzēt, kādas izmaiņas var tikt izdarītas spēkā esošajos likumdošanas aktos, kā arī to, kāds vispār būs kravu pārvadājumu tirgus pēc dažiem gadiem.

**– Tajos laikos, ko visi vēl tik lieliski atceras, LK bija lielākā prakses vieta Latvijas Jūras akadēmijas studentiem. Kādas iespējas tagad studentiem iziet jūras praksi uz LK kuģiem?**

– Salīdzinoši nelielas, jo tagad, kad LK ir kļuvusi par akciju sabiedrību, vairs nav paredzētas prakses vietas studentiem. Tas gan nenozīmē, ka vienu otru reizi mēs neņemam puišus praksē, jo ļoti labi saprotam, ka kursanti ir nostādīti visai neērtā stāvoklī – viņi nevar sev sameklēt prakses vietu un neviens viņiem šādu ie-



“Latvijas Kuģniecības” prezidents  
Imants Vikmanis.



spēju nedod. Taču arī mums jāpilda starptautiskās jūrniecības un kuģošanas prasības, kas nosaka, ka cilvēks, kam nav attiecīgas izglītības vai kas nav beidzis attiecīgus kursus, ko apliecina iegūtie sertifikāti, nemaz nevar tikt uz kuģa.

Bet ir jau arī cita tendence, par ko esmu runājis ar ne vienu vien LK kapteini, kuri man ir ļabi pazīstami, jo pats esmu strādājis LK no 1959. gada. Daudzi Latvijas Jūras akadēmijas absolventi vairs nemaz nevēlas savu dzīvi pēc studiju beigšanas saistīt ar jūru un jau stājoties akadēmijā domā, ka atradīs darbu krastā. Godīgi sakot, man tas nav saprotams, jo kālab tad jāizvēlas studijas Jūras akadēmijā, krasta profesiju tikpat ļabi var apgūt Latvijas Universitātē vai Rīgas Tehniskajā universitātē. Lai agrāk kādam kursantam, kurš par savas dzīves profesiju bija izvēlējis kādu no jūrnieku arodiem, ienāktu prātā doma neiet jūrā! Tagad, par lielu nožēlošanu, jaunajiem jūrniekiem vairs nav iekšā tā vilinājuma un dulluma pēc jūras. Varbūt tas ir tāpēc, ka tagad jaunajiem cilvēkiem ir daudz lielākas iespējas? Senāk tirdzniecības flotes jūrniekiem bija tādas priekšrocības, kādas nebija nevienas citas profesijas cilvēkiem, jo viņi varēja redzēt pasauli. Tā toreiz bija prestiža profesija. Piemēram, kad es strādāju uz kuģa "Mihails Lomonosovs", 1976. gadā mūs nofraktēja, un mēs viena gada laikā divas reizes apgājām apkārt pasaulei. Japāna, Jaunzēlande, Austrālija – par to citi varēja tikai sapņot.

Bet tagad jādzird informācija, ka aptuveni piecdesmit procenti kursantu, kuri studijas apmaksāja ārzemju kompānijas, pēc studiju beigšanas nav pildījuši savas saistības pret šīm kompānijām. Atceros, ka arī LK, sākot no 1993. gada, ir slēgusi tādu kā vienošanos ar LJA, ka 10 kursantiem kompānija maksās stipendiju un vēl citas piemaksas, bet viņiem pēc augstskolas trīs gadi jāstrādā uz LK kuģiem. Tas faktiski bija nelikumīgi, jo nebija likuma, kas reglamentētu šādas attiecības. Vēl gribu teikt, ka jūras virsnieks tomēr ir labākā situācijā nekā citas profesijas pārstāvis. Pirmkārt, ja vien viņš grib, darbu atrast var, un, aizejot kaut vai par trešo stūrmani, var saņemt 1200 dolāru algu, ko krasta tūlīt pēc augstskolas diezin vai var nopelnīt.

– **Darbs jūrā nav vienkāršs, tas saistīts ar zināmu risku, arī tādu kā darba ņēmējs pret darba devēju. Aizvadītajā gadā arī LK ir bijušas salīdzinoši asas diskusijas ar Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrību. Kas tad īsti saasināja jūsu attiecības un kā tās tālāk veidosies?**

– Arodbiedrības uz kuģiem bija, ir un arī turpmāk būs. Tikai kādas? Pašlaik pastāv uzskats, ka vienīgā starptautiskā arodbiedrība ir ITF, kuras biedre ir Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība (LTFJA) ar Igoru Pavlova kungu priekšgalā, savukārt kurā, pēc viņa vārdiem, ir astoņi tūkstoši biedru. Es nekādā gadījumā nenosodu Pavlovu, bet tomēr nevajag domāt, ka tā ir vienīgā arodbiedrība. Reizēm derētu arī atcerēties, ka šīs arodbiedrības modelis ir mantots no padomju laikiem, kad vienkārši nevarēja būt citas arodbiedrības, tikai viena pati pareizākā. Tu varēji iestāties vai arī nestāties šajā arodbiedrībā, bet citas, kur stāties, vienkārši nebija. Un Pavlova arodbiedrība, sauksim to tā, saglabā





vecās tradīcijas, jo savas pozīcijas nostiprinājusi kā starptautiskās arodbiedrības biedre.

Mūsu kompānijai deviņdesmit procenti no visiem kuģiem ir tankkuģi, un šo tankkuģu fraktētāji, slēdzot frakts līgumu, papildus visiem citiem jautājumu blokiem noteikti prasa, vai mūsu jūrnieki ir ITF vai līdzīgas arodbiedrības biedri? Tā kā mūsu jūrnieki ir LTFJA biedri, tad līdz šim mums, slēdzot frakts līgumus, problēmu nav bijis. Bet mums vajadzētu atcerēties, ka tiek prasīts – "ITF vai līdzīgas arodbiedrības". Un vispār pēdējā laikā jūtamas pārmaiņas arodbiedrību un darba devēju attiecībās. Singapūrā notika arodbiedrību un darba devēju kopīga sanāksme, kurā nolēma, ka turpmāk vairs nebūs tāda kārtība, ka ITF diktēs savus noteikumus, ka turpmāk tiks uzklaustas un ievērotas arī darba devēju intereses un ņemtas vērā viņu iespējas, un par to noslēdza vienošanos.

Pavlova kungs vēl arvien sevi uzskata par monopolistu, bet šāda stāvokļa privilēģijas var baudīt līdz brīdim, kamēr nerodas konkurenti. Bet konkurenti viņam rodas, un pēc domstarpībām "Rāznas" un "Taganrogas" sakarā vēl nevar zināt, ar kuru no arodbiedrībām LK slēgs koplīgumu. Mums nav nedz tiesību, nedz arī vajadzības mudināt cilvēkus stāties citā arodbiedrībā, to izlems katrs pats, taču jautājums vairs nav nedz tik vienkāršs, nedz arī viennozīmīgs.

## – Kā vērtējat LK darbību 2003. gadā?

– AS "Latvijas Kuģniecība" finansiālo rezultātu pamatā ir uzņēmuma tankkuģu flotes sekmīga darbība. Bet tankkuģu flotes darbības pozitīvie rezultāti 2003. gadā galvenokārt izskaidrojami ar neparedzēti augstajām frakts likmēm gada sākumā. Tas un administratīvo izmaksu mērķtiecīga optimizācija ir galvenie faktori, kas būtiski ietekmēja uzņēmuma kopējos finansiālos rezultātus.

Savukārt prāmju līnijas "VentLines" darbības sākšanas izmaksas uzskatāmas par iemeslu sauskravas kuģu flotes negatīvajiem finanšu rādītājiem – ienākums no kuģu darbības bija par 708 tūkstošiem ASV dolāru mazāks nekā tajā pašā laika posmā pagājušajā gadā.

Abi LK gāzvedējkūģi strādājuši ar peļņu un, pateicoties 2003. gada bargajiem ziemas apstākļiem, nelielu peļņu guvusi arī refrīzeratorkuģu flote.

Tankkuģu frakts likmju analīze rāda, ka no aprīļa mēneša vērojama konstanta lejupslīde, līdz beidzot likmes bija gandrīz divas reizes zemākas nekā pirmā ceturkšņa beigās. Jāņem arī vērā, ka, pildot Eiropas Komisijas 2003. gada 21. oktobrī pieņemtās direktīvas, ir jāiegulda ievērojami līdzekļi LK tankkuģu flotes atjaunošanā un atsevišķu tankkuģu rekonstrukcijā. Tādēļ uzņēmuma 2003. gada peļņas prognozes nav tik optimistiskas, kā varēja cerēt pēc pirmo sešu mēnešu finanšu rezultātiem.

2003. gada beigās LK flotē bija 35 tankkuģi, 2 gāzvedēji, 1 sauskravas kuģis un 12 refrīzeratorkuģi. †





## Mēs vainīgi nejūtamiem!



"Akvašip" prezidents Jurijs Romtse.

Savu viedokli pauž firmas "Akvašip" prezidents **JURIJS ROMTSE**.

**– Vai streiks uz tankkuģa "Taganroga" bija likumsakarība vai pārpratums?**

– Viss sākās jūlija sākumā, kad "Akvašip" no "Taganroga Shipping Company" savā menedžmentā pārņēma tankkuģi "Taganroga". Bija skaidra cilvēku līgšana darbā, tika slēgti līgumi. Cilvēki, kas strādā uz līdzīgas klases kuģiem, saņem aptuveni tādu pašu atalgojumu kā "Taganrogas" speciālisti un ierindnieki. Ar visiem apkalpes locekļiem bija noslēgti darba līgumi, kuros, kā jau tas juridiski tiek prasīts, bija aprakstītas gan darbinieku tiesības,

gan pienākumi, tai skaitā bija atrunāta arī darba samaksa. No šāda viedokļa raugoties, nevajadzētu rasties nekādām domstarpībām un pārpratumiem, īpaši jau par atalgojumu. Ja jau cilvēks paraksta darba līgumu, tad taču viņš piekrīt tiem noteikumiem, kas līgumā ierakstīti. Ja cilvēks nevēlas pieņemt darba devēja piedāvātos noteikumus, viņš var meklēt piemērotāku darbu ar labāku atalgojumu. Tieši tāpēc no brīža, kad saņēmām pirmo informāciju par to, ka uz kuģa varētu sākties streiks par darba algas paaugstināšanu, mēs bijām pilnīgi mierīgi tai ziņā, kas attiecas uz darba samaksu, jo no darba devēja puses nebija pārkāpts neviens līguma punkts – jūrnieki algu saņēma laikā un tādā apmērā, kāds bija ierakstīts līgumā. Tomēr process virzījās uz priekšu, jo, pēc manas saprašanas, Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība vēlējās attaisnot savu eksistenci, lai nepazaudētu to flotes daļu, kas uzskata arodbiedrību par savu tiesību aizstāvi un garantu, tāpēc arī uzkurināja kaislības uz kuģa. Arodbiedrības cilvēki uz kuģa tiešām lieliski nodemonstrēja, ko var izdarīt ar cilvēku, uzkurinot kaislības, taču tās līderi diemžēl aizmirsā, ka naudu pelna jūrnieki ar savu darbu, nevis arodbiedrība un tās vadītāji. Arodbiedrības mērķtiecīgas darbības rezultātā daļa cilvēku uz kuģa izrādīja interesi par darba algas paaugstināšanu. Ja man kāds teiktu, ka tu vari saņemt lielāku algu, arī es ar prieku to vēlētos. Taču uz šo jautājumu jāpaskatās ar skaidru saprātu – kas tad būs tas, kurš maksās šo lielāko atalgojumu, un kur tiks ņemta nauda?



Otra problēma, par kuru streika sakarā arī vajadzētu runāt, ir paši cilvēki, kas strādā uz kuģa. Nenorādot nevienu konkrēti, tomēr jāatzīst, ka cilvēki ir dažādi un atšķirīga ir viņu attieksme pret darbu, arī profesionālais līmenis visiem nebūt nav vienāds. Apkalpes kopējā un katra tās locekļa individuālā konkurētspēja darba tirgū nav visai augsta: vieniem šķērslis ir vecums, kura dēļ kuģu īpašnieki nelabprāt viņus algo, citiem tas ir profesionalitātes trūkums. Skaidrs arī tas, ka kravu pārvadājumu tirgū ir kuģi, kas pelna lielu naudu, un ir kuģi, kas tik tikko spēj savilkt galus kopā. Ekonomika ir interesanta lieta, ja tu strādā ar plus zīmi, tad tu no tā arī vairāk iegūsti.

**– Darba devējs un arodbiedrība allaž ir bijušas divas nometnes, kas tomēr nevarētu pastāvēt, ja nebūtu trešā – darba ņēmēja.**

– Darba devēja un arodbiedrības attiecības ir ļoti senas, kā saka, saknes jau paguvušas ieaugt dziļi zemē. Šādos strīdīgos jautājumos grūti ir atrast vainīgos, un arī patiesību atrast nav viegli. Tik, cik šobrīd var maksāt kuģa īpašnieks, viņš arī maksā, vairāk maksāt viņš vienkārši nespēj, jo pretējā gadījumā darba nebūs vispār. Šajā gadījumā tas lielā mērā attiecas uz to darba samaksu, ko pieprasa arodbiedrība. Arodbiedrības priekšsēdētājs saka, ka tādu darba algu, kādu saņem matrozis uz “Taganrogas”, viņš maksātu apkopējai. Ļoti labi, ka Pavlovs ir gatavs savai apkopējai maksāt 800 dolāru, ko tur teikt – uz priekšu, tas tikai priecē, ka viņam ir tādas iespējas!

Es jau sāku runāt par to, ka flotē dažādi kuģi gūst atšķirīgu peļņu. Jauni tankkuģi un gāzvedēji tiešām pelna pieklājīgi, un tieši tāpat pelna šo kuģu apkalpes. Kuģu īpašnieki lielu algu saviem darbiniekiem maksā ne jau tāpēc, ka ir arodbiedrības vai arodbiedrības ir izvirzījušas šādu prasību, viņi var to atļauties un viņiem ir vajadzīgi tādi speciālisti, uz kuriem var paļauties, kuri pilnīgi droši spēj vadīt kuģi un strādāt augstā profesionālā līmenī. Te arī ir vietā runāt par darba tirgu, kur viens matrozis var būt 100 dolāru, bet cits 1300 dolāru vērts. Un tā nav arodbiedrības problēma vai kompetence, tā ir darbinieku un speciālistu problēma, kā arī attiecīgā kuģa komercekspluatācijas jautājums.

Kas attiecas uz “Taganrogu”, tad situācija ap šo notikumu izveidojās ļoti nepatīkama. Kuģis stāvēja ostā un uzņēma kravu, un, ņemot vērā ES jaunākās direktīvas par apkārtējās vides aizsardzību un drošību, tas šajā gadījumā bija paaugstināta riska objekts ostā. Piedevām vēl kuģis bija spiests ostā uzturēties ilgāk, nekā bija paredzēts, un tas radīja papildu izdevumus, no kā cieta gan kravas nosūtītājs, gan saņēmējs. Iespējams, ka patiesība jāmeklē, tikai jautājums, vai to vajadzētu darīt šādā veidā? Es uzskatu, ka arodbiedrība šai gadījumā būtiski traucēja kuģa komercekspluatāciju.

**– Vai pirms streika notika sarunas starp arodbiedrību un darba devēju?**

– Pavlova kungs mums darīja zināmu, ka ir iespējams streiks uz tankkuģa “Taganroga” un tiks veikti pasākumi pret kuģa īpašnieku un menedžeri. Mēs rakstiski pieprasījām, lai mums tiek izskaidrota šāda lēmuma pamatotība. Pavlova nākamajā faksā jau bija paziņojums par streiku, kas 8. jūlijā arī tika pieteikts.





Tagad kuģis turpina strādāt. Mēs no savas puses esam parādījuši labu gribu un daļu no tiem, kas sākumā piedalījās streikā, esam paņēmuši atpakaļ darbā, viņi atsauc savus iesniegumus un tagad turpina strādāt, taču daļa no apkalpes ir norakstīta no kuģa un atrodas krastā. Visticamāk, ka mēs ar šiem cilvēkiem darba attiecības vairs neturpināsim, tāpēc ka jūrnīkam, manuprāt, vispirms ar savu darbu ir jāparāda, uz ko viņš ir spējīgs, viņam tiešām jābūt pieprasītam darba tirgū, un tikai tad viņš var izvirzīt savas prasības. Ja tu esi uz šā kuģa un strādā par tādu algu, tad taču tu droši vien uz cita kuģa strādāt nevari... Bet viss jau ir paša darbaņēmēja rokās: lūdzu, ej uz lielām kuģošanas kompānijām un mēģini nopelnīt 2000 dolāru! Pierādi, ka to vari! Taču tad jāapzinās, ka jūrnīkam ir jābūt konkurētspējīgā vecumā, angļu valodai jābūt labā līmenī un profesionālajām zināšanām augstā līmenī. Tam visam ir jābūt!

## – Vai ar to Jūs gribat teikt, ka mūsu jūrnīki nav līmeni?

– Es varu teikt, ka speciālistu problēma ir salīdzinoši liela. Pēc padomju sistēmas sabrukuma zināmā mērā tika izjaukta arī tā kārtība, pat sistēma, kādā tika gatavoti jūrnīcības speciālisti. Tagad bieži vien nākas, ja tā varētu teikt, pirkt kaķi maisā. Jūrnīkam visi dokumenti ir kārtībā, pēc papīriem viņš ir vesels un visādi citādi piemērots, bet beigu beigās izrādās, ka darbā ir pieņemts stūrmanis, kura vietā dežūrē pats kapteinis, jo speciālistam nav nepieciešamās kvalifikācijas. Tas gan vairāk attiecas uz tiem jūrnīkiem, kurus darbā ņemam nevis no Latvijas, bet gan no Ukrainas un Baltkrievijas, jo tur vēl joprojām ir daudz dokumentu pirkšanas gadījumu. Par laimi Latvijas jūrnīki ir salīdzinoši labā līmenī, taču tas nebūt nenozīmē, ka arī ar Latvijas jūrnīkiem nebūtu problēmu. Cilvēkiem bieži vien ir ambīcijas bez reāla pamata, jo cilvēki nav paškritiski attiecībā uz savu izglītības un profesionālās sagatavotības līmeni.

– **Kam taisnība? Retorisks jautājums, protams, taču ļoti gribētos pateikt kaut ko nomierinošu vai iedvesmojošu jūrnīkiem, kas streikoja uz kuģa un tagad atkal turpina strādāt uz tā, un arī tiem, kas palika krastā un nepiekāpās, un tiem, kas vēl tikai var nonākt šādā situācijā!**

– Grūti spriest, kam taisnība! Jūs esat arodbiedrībā? Neesat, nu, lūk, es arī nesmu! Tāpēc vienmēr paliek atklāts jautājums – vai arodbiedrība ir vai nav vajadzīga? Iespējams, ka kādam tā ir nepieciešama. Taču pamatā vienmēr būs darba devēja un darbaņēmēja attiecības. Ja darba devējs vēlēšies piesaistīt augstas klases speciālistu, viņš tam maksās tādu atalgojumu, kāds darbaņēmēju spēs ieinteresēt. Un nedrīkst aizmirst, ka ne vienmēr un visur taisnība ir tiem, kas runā darbaņēmēja vārdā. Pašam darbaņēmējam un katram cilvēkam jāspēj skaidri apzināties, kāds ir viņa profesionālais līmenis, bet paļaušanās uz skaļām un skaistām runām notiek pamatā tur, kur cilvēkiem pietrūkst zināšanu un viņu izglītības un intelektuālais līmenis netiek celts. Cilvēkam ir nepieciešama sava galva uz pleciem. Kā teica tankkuģa "Tanganroga" kapteinis, tad ar tiem jūrnīkiem, kas pēc streika palika krastā, viņš tik un tā darbu nebūtu turpinājis, kopā ar viņiem jūrā nebūtu gājis. ✦





# Kā pietrūkst Latvijas jūrniekiem?

Par Latvijas jūrnieku izglītības līmeni un vietu starptautiskajā darba tirgū savu viedokli pauž arī Kruinga kompāniju asociācijas un kruinga kompānijas "BGI" prezidents **ALEKSEJS ČURKINS**.

Patīkami apzināties, ka Latvijas jūrniekiem ir ļoti laba reputācija, tāpēc viņiem nemaz nav tik grūti būt konkurētspējīgiem starptautiskajā darba tirgū. Par to, protams, lielā mērā ir jāpateicas tiem jūrniekiem, kas profesionālo izglītību ieguva vēl tā sauktajos padomju gados. Jāatzīst, ka tolaik profesionālā jūrniecības izglītība bija augstā līmenī. Latvijas kuģniecība tika uzskatīta par vienu no profesionālākajām un reizē par vienu no gados jaunākajām kuģniecībām bijušajā PSRS. Tāpēc, ja tagad runājam par mūsu jūrnieku labo reputāciju, par to visnotaļ varam būt pateicīgi tiem jūrniekiem, kuri pēc neatkarības atgūšanas 1991., 1992., 1993. gadā nokļuva starptautiskajā darba tirgū un izveidoja Latvijas jūrnieku labo imidžu.

Ja tagad daudzi saka, ka šobrīd mūsu jauno jūrnieku profesionālā sagatavotība vairs nav pietiekoši augstā līmenī, es šim viedoklim īsti negribu piekrist. Manuprāt, tas tā nav, jo vispirms jau katrs jūrnieks pats veido savu personisko reputāciju. Ja kursants vēlas mācīties, viņš to arī dara un sekmīgi virzās pa karjeras kāpnēm. Vispirms katram pašam ir jāapzinās, ko viņš vēlas sasniegt. Mums ir daudz lielisku piemēru, kad no labiem studentiem izaug profesionāli jūras virsnieki. Pats personiski uz kuģiem esmu pārliecinājies, cik labi viņi strādā. Uzskatu, ka viss ir atkarīgs no cilvēka paša, un tā ir bijis vienmēr. Cita lieta ir pati Latvijas Jūras akadēmija – te nu gan varētu vēlēties, lai valsts šai mācību iestādei un jūrniecības profesionālajai izglītībai pievērstu lielāku vērību. Varētu vēlēties gan labā-



Kruinga kompāniju asociācijas un kruinga kompānijas "BGI" prezidents Aleksejs Čurkins.

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



ku mācību bāzi, gan arī kvalificētākus pasniedzējus. Taču jāsaprot, ka katra reorganizācija prasa laiku. Vajadzīgs laiks, lai jaunā apmācības sistēma sekmīgi sāktu darboties, izveidotu savu skolu. Arī LJA jādod laiks, lai tā izveidotu savu skolu, savu mācību bāzi, lai studenti izaugtu par pasniedzējiem un nomainītu vecos mācībspēkus. Tikai šāda dabiska rotācija dos jaunu spēku un jaunas vēsmas izglītībai. Protams, daudzas lietas gribas sasniegt uzreiz, bez kavēšanās, bet jau tagad domāju, ka mūsu profesionālā izglītība iet pareizā virzienā.

## Vājā vieta izglītībā

Izglītības vājā vieta ir tā, ka jaunajiem jūrniekiem diemžēl trūkst prakses iespēju, un tas nevienam nav jāpierāda, ka teorija bez prakses ir mirusi. Labāko sagatavotību un iemaņas, kas nostiprina teoriju, protams, var iegūt praksē uz kuģa.

Arī kruinga kompānijas cenšas strādāt ar studentiem, taču ar nožēlu jāatzīst, ka tas nenotiek tik plaši un intensīvi, kā varētu vēlēties, jo viss jau nav atkarīgs no kruinga kompāniju labās gribas, izšķirīgo vārdu saka kuģu īpašnieki, no kuriem daudzi nevēlas strādāt ar topošajiem jūrniekiem. Taču ir arī tādi rēderi, kas veido labu sadarbību jauno jūrnieku sagatavošanā, dodot iespēju viņiem praktizēties uz saviem kuģiem, jo saskata šādā sistēmā tālākas attīstības iespējas. Pēdējā laika tendences liecina, ka tādu kuģu īpašnieku, kas saprot, ka vienīgi augsti profesionāli sagatavoti speciālisti ir arī pašu kuģu īpašnieku nākotne, kļūst arvien vairāk.

## ES pavērs jaunas iespējas

Tā kā Latvija gatavojas visdrīzākajā laikā iestāties Eiropas Savienībā un pavisam nesen pie mums ir pieņemta kuģu īpašniekiem ļoti labvēlīga Kuģošanas politika, mēs dažu pēdējo mēnešu laikā esam saņēmuši vairākus pieteikumus no klientiem – kuģu īpašniekiem, kuri nopietni apsver iespēju reģistrēt savus kuģus zem Latvijas karoga. Pašlaik viņi kuģo zem tā dēvētajiem lētajiem karogiem. Ņemot vērā, ka šo īpašnieku kuģi strādā Eiropas tirgū, ka Latvija drīz būs ES dalībvalsts un mūsu valsts karogs atrodas *baltajā sarakstā*, kuģu īpašniekiem tā, protams, ir lieliska iespēja. Diemžēl pagaidām par mūsu Kuģu reģistru interesējas ārzemju kuģu īpašnieki, bet jācer, ka ar laiku arī mūsējie savus kuģus reģistrēs zem Latvijas karoga. Taču bizness ir bizness, tam pamatā ir nauda, un kuģa reģistrēšana zem cita karoga arī prasa finansiālus ieguldījumus.

## Latvijas jūrnieku vieta darba tirgū

Latvijas jūrniekus darba tirgū patiesībā vajadzētu sadalīt divās atsevišķās daļās – jūras virsnieki un ierindas jūrnieki. Mūsu jūras virsniekiem praktiski nav pro-



blēmu iekārtoties darbā un vārda vistiešākajā nozīmē veidot nopietnu konkurenci citu valstu jūras virsniekiem, jo jūrniecība, lai gan plaša un starptautiska biznesa nozare, zināmā mērā ir noslēgta vide, kur reputācijai ir ārkārtīgi svarīga nozīme. Mūsu kruinga kompānija, piemēram, sadarbojas ar Dānijas kuģniecības kompāniju "B. A. Ship managment", un sākums šai sadarbībai bija pāris darbā nolīgtu jūrnieku. Kompānijas vadība tā arī paziņoja, ka tā dod priekšroku Latvijas jūrniekiem. Savu lēmumu kompānija pamatoja ar to, ka tai pieder nelieli tankkuģi un gāzes vedēji, bet mūsu jūrniekiem ir labas iemaņas darbā uz šādiem kuģiem, kas iegūtas, strādājot LK. Kā jau teicu, darbu uz šīs kompānijas kuģiem sāka pāris jūrnieku, tad to skaits pieauga līdz desmit, tad divdesmit un četrdesmit cilvēkiem. Tagad jau uz kompānijas 12 kuģiem dāņu virsnieku vadībā strādā 95% Latvijas jūrnieku, bet vienu kuģi pilnībā esam nokomplektējuši ar Latvijas apkalpi.

## Lielākais konkurents - izglītība

Runājot par konkurenci un konkurentiem darba tirgū, jāteic, ka te nu vie-dokļi ir visdažādākie. Par nopietnākajiem konkurentiem mēdz uzskatīt filipīniešus. Filipīnās aptuveni 400 jūrskolās var apgūt visdažādākā līmeņa izglītību, protams, arī ļoti labu. Viss ir atkarīgs no bāzes izglītības programmas, kas Latvijā nenoliedzami ir augstākā līmenī nekā Filipīnās. Mūsu bāzes izglītība un kultūra ir tuvāka Eiropas standartiem. Savukārt filipīnieši ir nedaudz lētāki darba ņēmēji un nepieciešamības gadījumā ir gatavi bez nomainīšanas strādāt uz kuģa pat gadu. Tā darba devējam ir ekonomija uz biļešu rēķina. Arī atsauksmes par filipīniešiem, mikronēziešiem un citiem DA Āzijas jūrniekiem ir labas, jo kā matroži viņi ir disciplinēti un viņiem nav problēmu ar alkohola lietošanu. Faktiski nav bijis gadījuma, kad kādu no viņiem norakstītu no kuģa alkohola lietošanas dēļ. Te nu ar prieku vēlos piebilst, ka arī Latvijas jūrniekiem alkohola lietošana sagādā aizvien mazāk problēmu, aizvien retāki ir gadījumi, kad Latvijas jūrniekus no kuģa noraksta šā iemesla dēļ. Tas tikai liecina, ka cilvēki nopietni izturas pret savu darbu un ciena to, jo ierindas jūrniekam labu darbu dabūt nav viegli. Šobrīd nav vienotas informācijas par to, cik ilgi jūrniekiem nākas meklēt darbu vai gaidīt, lai iekārtotos uz kāda kuģa. Lielāko tiesu ar kruinga kompānijām strādā cilvēki, kas sadarbību sākuši jau agrāk, un pateikt, kad atbrīvosies kāda darba vieta, nav vienkārši un prognozējami. Ja speciālists labi strādā, viņš no mums neaiziet. Mūsu kompānijas Rīgas biroja datu bāzē ir 7394 cilvēki. Protams, visiem jūrniekiem, kuri vēlas strādāt, izmantojot mūsu kruinga kompānijas starpniecību, dokumentiem jābūt pilnīgā kārtībā un jāatbilst starptautisko konvenciju prasībām, nepieciešama darba pieredze, vēlams uz tankkuģiem, gāzes un ķīmisko kravu kuģiem, un labas angļu valodas zināšanas, kuras pārbaudām testa veidā. Ne tikai Jūrnieku reģistrs nodarbojas ar jūrnieku sijāšanu, bet

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





arī mēs to darām. Visiem darba ņēmējiem jāatceras, ka katra jūrnieka lielākais konkurents ir cita jūrnieka labāka profesionālā izglītība. No pieredzes varu teikt, ka pirmkārt tiek vērtēts tas, kā cilvēks strādā, tad nopietni skatās, vai jūrnieks neaizraujas ar alkohola lietošanu, un, treškārt, tā ir angļu valodas zināšana, kas kļūst arvien aktuālāka sakarā ar Latvijas drīzo pievienošanos ES un jauna darba tirgus iespējām.

## Ārkārtas gadījums – streiks!

Streiks uz kuģa – tas nenoliedzami ir ārkārtas gadījums, kur katrai streikā iesaistītajai pusei ir sava taisnība. Viena taisnība ir arodbiedrībai, kas aizstāv darba ņēmēja intereses un raugās, lai netiktu pārkāpti jūrnieku darba samaksas līgumi, un no šā viedokļa arodbiedrības prasības ir pamatotas. Otra taisnība ir kompānijai, kas kuģi saņēmusi menedžmentā un ir spiesta strādāt tā, lai kuģis būtu konkurētspējīgs starptautiskajā pārvadājumu tirgū, tātad ir spiesta noteikt tādu darba samaksu, kas nodrošina peļņu nesošu menedžmentu. Ja jūrnieks ir pieņēmis spēles noteikumus un parakstījis vienošanos par darba samaksu, tad darba gaitā nekādām domstarpībām nevajadzētu rasties. Ja tiek izvirzīta prasība palielināt darba algu, tad katrs konkrētais gadījums jāizvērtē atsevišķi un ļoti uzmanīgi.

Arī mūsu kompānijai darba gaitā ir radušās dažādas situācijas, kurās mums vajadzēja atrast pareizo risinājumu.

Piemēram, savulaik uz grieķu kuģošanas kompānijas “Adriatic Tanker” astoņiem kuģiem nosūtījām darbā mūsu jūrniekus. No šīs kompānijas vadības saņēmām piedāvājumu nokomplektēt apkalpes vēl sešiem līdz piecpadsmit kuģiem. Mēs šo piedāvājumu uzņēmām ļoti piesardzīgi un beidzot no tā atteicāmies, un bijām pareizi rīkojušies, jo vēlāk atklājās, ka kuģošanas kompāniju vada cilvēki, kuri nesaprot un arī nevēlas saprast, ko dara. Beigu beigās kuģošanas kompānija bankrotēja. Toreiz mēs paši arestējām kuģus, un kompānija bez tiesas sankcijām piekrita izmaksāt algas jūrniekiem. Cilvēki necieta, bet mēs algojām advokātus un tiesājāmies ar kuģu īpašniekiem, lai atgūtu savu naudu. Šis process bija liels pārbaudījums gan mums, gan advokātiem. No tā laika ļoti nopietni skatāmies un piesardzīgi izvēlamies kuģu īpašniekus. Iznāk tā, ka darba gaitā mums nākas aizstāvēt gan kuģu īpašnieku intereses, gan arī apkalpes intereses. Ja esam pārliecināti, ka kuģa īpašnieks ir drošs partneris, bet viņam radusies kāda problēma, kas kavē laikā izmaksāt jūrniekam darba algu, mēs kļūstam par garantu, kas nomierina darba ņēmēju un vieš pārliecību, ka viņš savu naudu nezaudēs. Taču šādi gadījumi ir ārkārtīgi reti.

Izvēloties sadarbības partnerus, mums nav tik svarīgi, zem kāda karoga viņi reģistrējuši savus kuģus, svarīgi ir tas, cik stabila ir pati kompānija un



kāda ir tās reputācija. Šādas ziņas iegūstam pa saviem kanāliem, un tas nav grūti, jo mums ir vairāk nekā 40 sadarbības partneru visā pasaulē.

## **Asociācija kā kolēģu kopums**

Lai gan Kruinga kompāniju asociācija ir sabiedriska organizācija, tā tomēr cenšas neizlaist no redzesloka nevienu svarīgu jautājumu, kas skar asociācijas biedru darbu. Tieši tāpēc pārsteigumu sagādāja tas, ka LR Ārlietu ministrija, nekonsultējoties ar mūsu asociāciju, pieņēma noteikumus, kas ierobežo robežu šķērsošanu jūrniekiem. Visā pasaulē jūrnieki ir īpaša cilvēku kategorija, robežu šķērsošana viņiem ir atvieglota un par vīzu noformēšanu rūpējas viņu aģenti. Latvijā tagad šī iespēja jūrniekiem ir ierobežota. Sākumā starp mums un ĀM darbiniekiem valdīja milzīga nesapratne. Viņi negribēja atzīt starptautiski pieņemto praksi, mēs par to bijām sašutuši. Vēl nesen Varšavā notika starptautiska konference, kurā aplūkoja tieši jūrnieku pārvietošanās jautājumus. Konferences dokumenti arī apliecināja, ka uz jūrniekiem jāattiecina atvieglota robežu šķērsošanas kārtība. Šādu dokumentu, protams, nosūtīju ĀM. Par laimi, ĀM tagad sākusi iedziļināties šā jautājuma risināšanā. Kopīgi esam nolēmuši dažus mēnešus pavērot, kā darbojas jaunā kārtība, un, ja būs nepieciešams, veikt izmaiņas noteikumos.

Runājot par pašas asociācijas darbu, ar nožēlu jāatzīst, ka nu jau aptuveni trīs gadus vairs nenodarbojamies ar to kompāniju licencēšanu, kuras vēlas sākt biznesu šajā nozarē. Savulaik mums pārmeta, ka kompānijas, kas pašas strādā kruinga biznesā, nodarbojas ar licencēšanu, tādējādi veidojot neveselīgu konkurenci un no biznesa izspiežot konkurentus. Tā nu gluži nebija taisnība, jo mēs no biznesa neizspiedām konkurentus, mēs centāmies aizšķērsot ceļu tām kompānijām, kas vēlējās šai nišā iekļūt, lai nodarbotos ar apšaubāmām lietām. Piemēram, pēc licences reiz atnāca cilvēki, kuri nevarēja uzrādīt nepieciešamos dokumentus licences saņemšanai. Mēs viņiem palūdzām, lai sagādā papīrus un atnāk vēlreiz. Otrreiz viņi, protams, neatnāca, jo jau ar neapbruņotu aci bija redzams, kas tie par putniem. Zem kruinga kompānijas izkārtnes viņi vēlējās nodarboties ar meiteņu nogādāšanu uz intīmservisiem ārzemēs.

Tagad asociācijā ir 15 kruinga kompānijas, bet vispār Latvijā reģistrēts apmēram 50 šā biznesa uzņēmumi, no kuriem daudzi eksistē tikai uz papīra. Ir arī tādi gadījumi, kad firma savāc naudu un pazūd. Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs tagad nodarbojas ar kruinga kompāniju licencēšanu. Taču domāju, ka mūsu asociācijas palīdzība viņiem lieti noderētu.

Kamēr kruinga kompāniju darbība Latvijā vēl nav pilnībā sakārtota, pašiem jūrniekiem, kuri vēlas iekārtoties darbā, jābūt uzmanīgiem un kritiskiem pret kruinga kompāniju solījumiem un piedāvājumiem. ✦

A. Freiberga

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



## Kad jūrnieks ir krastā

*Runājot par jūrniekiem, gandrīz vienmēr domājam par jūru un kuģiem, arī par ostu, bet reti kad iedomājamies, ka kopā ar kuģi ostā ienāk arī jūrnieks. Kad cilvēks ilgāku laiku ir bijis šķirts ne tikai no mājām, bet arī no krasta, izkāpjot uz sauszemes svešā valstī, pilsētā un ostā, jūrnieks var sajust vēl dziļākas skumjas pēc mājām un ģimenes. Ja vien... Nē, nemaz nedomājiet! Šoreiz sarunu nevilksim uz "sarkanajiem lukturiem", tā ir pavisam cita tēma, un galu galā tos vajadzības gadījumā katrs atradis arī bez īpašas priekšā teikšanas. Mēs palūkosimies, kā par jūrnieku krastā rūpējas sabiedrība.*

### ILO konference Rīgā

Starptautiskā Darba organizācija (starptautisks saīsinājums ILO) kopīgi ar Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrību 2003. gada 19. novembrī Rīgā rīkoja konferenci "Par jūrnieku sociālo un sadzīves aprūpi jūrā un ostā", kurā piedalījās dalībnieki no 12 valstīm, kā arī starptautisko organizāciju pārstāvji, kuru uzmanības lokā ir rūpes par jūrnieku sociālajiem apstākļiem. Visi bija vienprātīgi, ka jūrnieku darba un sadzīves apstākļiem turpmāk jāveltī arvien lielāka vērība, jo, atstājot šo jautājumu novārtā, cietīs jūrnieks, viņa darba devējs, kā arī sabiedrība kopumā. Jo cilvēka sadzīves apstākļi vistiesākajā veidā ietekmē viņa darba kvalitāti, tātad, šajā gadījumā, drošību uz kuģa, kā arī uz jūras. Nedrīkst aizmirst arī to, ka nereti noguruši un nomākti jūrnieki atbild par bīstamo kravu transportēšanu, un te nu komentāri par iespējamām sekām ir lieki. Konferences



Starptautiskās Darba organizācijas konference Rīgā. Prezidijā (pirmais no labās) LTFJA priekšsēdētājs Igors Pavlovs.







Konferencē piedalījās dalībnieki no 12 valstīm, un viņu uzmanības lokā bija rūpes par jūrnieku sociālajiem apstākļiem.

dalībnieki diskutēja par ILO konvenciju Nr. 163, kas nav ratificēta vēl daudzās, īpaši bijušās PSRS valstīs, tai skaitā arī Latvijā.

1987. gadā Starptautiskā Darba organizācija pieņēma konvenciju Nr. 163 "Par jūrnieku sociālo un sadzīves aprūpi jūrā un ostās", pamatojoties uz 1936. gada rekomendāciju "Par jūrnieku sociālo aprūpi ostās" un 1970. gada rekomendāciju "Par jūrnieku sociālo aprūpi". Kā jau teikts, Latvija šai konvencijai vēl nav pievienojusies, taču gribētos domāt, ka arī mums nav vienalga, kā jūtas jūrnieks, kāds ir viņa veselības un dvēseles stāvoklis, kā viņš atpūšas un relaksējas. Darba temps ar katru gadu pieaug, kravu apjoms, tātad arī darba apjoms aug, kravu apstrāde kļūst arvien ātrāka, līdz ar to cilvēks savu darba laiku pavada arvien intensīvāk. Lielā darba apjoma un slodzes dēļ dažāda veida avārijas uz kuģa kļuvušas par jūrnieku neatņemamu dzīves sastāvdaļu. Stress un nogurums ir tas galvenais iemesls, kas ievērojami pazemina jūrnieku dzīves un veselības kvalitāti. Tā visa rezultātā arvien vairāk ir jūrnieku, kas jūtas depresīvi un daudz biežāk nekā līdz šim atzīstas, ka zaudējuši jēgu savai dzīvei. Visam vēl pievienojas bailes zaudēt darbu un, protams, darba samaksu, kas jau tā ne vienmēr ir adekvāta padarītajam. Daudz vairāk nekā senāk jūrnieki izjūt nepieciešamību pēc sociālas, garīgas un morālas palīdzības, tai skaitā arī no jūrniecības sabiedrības visplašākajā nozīmē. Starptautiskā līmenī par to lielā mērā rūpējas starptautiskā Sociālās un sadzīves apkalpošanas organizācija. Arī Starptautiskais Jūrnieku fonds, kas tika dibināts 1981. gadā, lai palīdzētu koordinēt un risināt jūrnieku darba un sadzīves apstākļu uzlabošanu neatkarīgi no viņu nacionālās un rases piederības. Pēdējos gados



īpašu vēību šis fonds ir veltījis Baltijas un NVS valstu, kā arī Āfrikas valstu un Indonēzijas jūrnieku sadzīves apstākļiem, piešķirot finansējumu grantu veidā atsevišķu ar jūrnieku sadzīvi saistītu projektu realizācijai šajos reģionos. Tā, piemēram, 2002. gadā tika piešķirts 161 grants, kuru kopējā summa bija 7 756 173 sterliņu mārciņas, bet atsevišķa granta vidējā summa bija 48 175 sterliņu mārciņas. Latvija 2002. gadā prata aizstāvēt 5 projektus par kopējo summu 80 400 sterliņu mārciņu, kas, salīdzinot ar lietuviešu un igauņu kaimiņiem, gan projektu ziņā, gan arī finansiāli ir vairāk, jo attiecīgi Lietuvai bija viens projekts par 71 575, bet Igaunijai divi projekti par 53 054 sterliņu mārciņām.

## Jūrnieku klubs Liepājā

Starptautiskā jūrniecības konvencija par jūrnieku atpūtas un relaksācijas iespējām krastā uzliek par pienākumu valstīm, kas tai pievienojušās, nodrošināt arī atpūtas iespējas ostā. Ar Starptautiskās Transporta federācijas (ITF) atbalstu tapa jūrnieku centri Latvijā, kas arī bija Jūrnieku fonda grantu saņēmēji. Ventspilī Jūrnieku centru uzcēla jau 1999. gadā, bet Liepājā pašā pilsētas centrā lielisku atpūtas vietu atklāja 2002. gadā. Jūrnieku centri ir aprīkoti un iekārtoti par ITF līdzekļiem. Un tad jāsaka – diemžēl, bet ar to ITF palīdzība Latvijai arī beidzās tieši tāpēc, ka Latvija nav ratificējusi jau pieminēto konvenciju, tātad tagad pašiem jātiek galā ar visiem finanšu jautājumiem. Ne Ventspils, ne Liepāja, ne Rīga nav iedomājamas bez ostas, savukārt ostas bez kuģiem, kas, ienākot ostā, maksā nodevas. Un būtu tikai loģiski, ja valsts, pievienojoties starptautiskajai konvencijai, kādu procentu no ostu nodevām novirzītu tieši šādu jūrnieku centru uzturēšanai. Protams, ir iespējami arī citi finansēšanas mehānismi, un par tiem diskutēt ne tikai Latvijā, bet arī daudzās citās valstīs. Konvencijas ratificēšana dotu iespēju piesaistīt līdzekļus arī no starptautiskajām jūrniecības organizācijām. Pagaidām Latvija valsts līmenī par jūrnieku nekādu atbildību neuzņemas, un, piemēram, Liepājas jūrnieku centrs vairāk nekā deviņdesmit procentus sava laika nopūlas, pelnot naudu, lai ostā ienākušajiem jūrniekiem varētu nodrošināt atpūtas iespējas. Zviedrijā ir cita sistēma, jo tur valsts, iekasējot ostu nodevas, paredz līdzekļu procentu, ko novirza jūrnieku atpūtas centriem, un šie centri strādā tikai un vienīgi jūrniekiem. Savukārt, kā saka Liepājas Jūrnieku centra direktors Visvaldis Radelis, viņš jūrniekiem sporta zāli var piedāvāt vien tad, kad tur netiek pelnīta nauda, vai konkrētāk, kad tur nesporto to firmu cilvēki, kuru vadība ir apmaksājusi zāles īri. Kolēģi no Zviedrijas esot jautājuši, vai centra uzturēšanai naudu dod osta, pašvaldība vai valsts, un bijuši pārsteigti, kad centra direktors uz visiem jautājumiem atbildējis noliedzīgi. Tieši tāda pati situācija ir Ventspilī un Rīgā, bet jācer, ka tā tomēr mainīsies.

Uz jautājumu, cik bieži Jūrnieku centrā iegriežas jūrnieki, centra direktors atbildēja, ka tas nav nemaz tik bieži, jo Liepājas ostā ienāk kuģi, kurus ātri iekrauj, un jūrniekiem atliek maz laika uzturēties krastā. Pēdējā laikā gan palielinās ostā





Jūrnieku centru Liepājā uzcēla par ITF līdzekļiem.

ienākušo kuģu skaits, jo osta "uzņem apgriezienus", arī kuģubūves rūpnīca strādā, un visa tā rezultātā arī Jūrnieku centrā biežāk sākuši iegriezties jūrnieki. Viņi ļoti labprāt izmanto transportu, kas tiek nodrošināts bez maksas, arī interneta pakalpojumus un telefona kartes. Ar sporta nodarbībām jūrnieki īpaši neaizraujoties, visa gada laikā tikai daži vīri pamētājuši bumbu. Savukārt Filipīnu un Taivānas jūrniekiem esot tikai viens sporta veids – galda teniss, ko viņi Liepājā arī var klabināt nenoguruši. Citas aktivitātes, ar ko jūrnieks vēlētos padarboties krastā, nu, piemēram, pasēdēt kādā krodziņā un uzņemt uz krūts vai kā citādi izklaidēties, Liepājas Jūrnieku centrs nenodrošina. Kaut gan direktors prātoja, ka derētu gan nerentablā *tax free* veikala vietā, kurā tiek tirgoti suvenīri, ieņkot tādu kārtīgu jūrnieku krodziņu ar kādu *dzīvu* akordeonistu vai ko tamlīdzīgu. Bet pagaidām viņš atzīst, ka bez visa tā tomēr ir mierīgāka dzīve un arī meitenes šeit apkārt nespīto, tā ka atkrīt daudzas problēmas.

Būtiskākais ir sakārtot biznesu tā, lai, sniedzot labus pakalpojumus ziemā, kad ir centra aktīvākā sezona, jo tieši tad nākot cilvēki gan sportot, gan izmantot pirti, gan trenāžieru zāli, varētu nopelnīt naudu vasarai, kad centrā iestājas klusums. Vasarā visi, protams, atpūšas pludmalē.

## Jūrnieku klubs Ventspili

Lielākā Baltijas jūras osta Ventspils pirmā Latvijā piedāvāja jūrasbraucējiem moderna Jūrnieku centra pakalpojumus. Tas ir viens no lielākajiem Eiropā, un pil-

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





nīgi pamatoti – Ventspilī gadā iebrauc ap 2000 kuģu ar daudzu pasaules valstu karogiem.

1999. gada oktobrī Ventspils Jūrnieku centrs uzņēma pirmos apmeklētājus, piedāvājot viņiem plašu sociālo un sadzīves pakalpojumu klāstu: sporta zāli ar basketbola un volejbola laukumiem, ar lielā tenisa, minifutbola, badmintona un galda tenisa inventāru; plašas ģērbtuves ar dušas kabīnēm, saunu. Jūrnieku centra sporta kompleksu izmanto ne tikai ārvalstu un pašmāju jūrnieki, bet arī vietējie iedzīvotāji. Tur bieži notiek kuģu apkalpju sacensības un valsts mēroga sporta pasākumi. Nokāpuši krastā Ventspilī, jūrnieki var ne tikai labi atpūsties un nobaudīt latviešu iecienītākos ēdienus, bet arī apmierināt savas garīgās vajadzības, jo Jūrnieku centrā darbojas kristīgā misija, kuras rīcībā ir bagātīga bibliotēka ar literatūru dažādās valodās. Lasītavā iespējams paškirstīt avīzes un žurnālus, noskatīties kādu videofilmu, paklausīties mūziku. Turpat Jūrnieku centrā ir nopērkami suvenīri un pasta piederumi, jūrnieku rīcībā ir taksofoni, rūpniecības preču veikals, bankas automāts. Ventspils Jūrnieku centra projekta autori ir paredzējuši visu, kas nepieciešams, lai kuģu apkalpes pēc ilga reisa varētu pilnvērtīgi atpūsties krastā.

Nesen Ventspilī notika starptautisks seminārs jūrnieku klubu vadītājiem mededžmenta jautājumos. Tā galvenais temats bija jūrnieku sociālā un sadzīves aprūpe. Ventspilniekiem bija, ko rādīt viesiem – 12 klubu pārstāvjiem no Igaunijas, Krievijas, Ukrainas, Polijas, Rumānijas, Gruzijas un tepat no Latvijas.

Ventspils Jūrnieku centra saimniecību aprūpē 23 darbinieki. Centra direktore Alla Grigorjeva žēlojas, ka lielākā problēma esot komunālie maksājumi: ziemā ik mēnesi jāmaksā 1700 latu par apkuri, 400 latu par elektrību un tikpat par ūdeni un kanalizāciju. Daļēji izdevumi tiek segti, izīrējot biroju telpas un sniedzot pakalpojumus vietējiem iedzīvotājiem, kuri labprāt apmeklē Jūrnieku centra sporta kompleksu, restorānu un bāru, taču šie ienākumi ļauj tikai savilkt kopā galus.

2001. gadā Ventspilī apmeklēja Stokholmas Jūrnieku centra delegācija centra padomes priekšsēdētāja, pilsētas municipalitātes locekļa Berija Andersona vadībā. Zviedru viesi interesējās, kā valsts un pilsētas varas institūcijas rūpējas par Ventspils ostā iebrāucošajiem jūrniekiem. Zviedrija ir ratificējusi konvenciju par jūrnieku sociālo un sadzīves aprūpi. Praksē tas izpaužas tādējādi, ka jūrnieku centru padomē darbojas pilsētas mērs un citi pašvaldības pārstāvji, baņķieri, kuģu īpašnieki, lielo arodbiedrību pārstāvji un citi ietekmīgi pilsētnieki.

Ventspils Jūrnieku centra direktore Alla Grigorjeva cer, ka pēc iestāšanās Eiropas Savienībā Latvija citu starptautisko dokumentu starpā ratificēs arī konvenciju par jūrnieku sociālo un sadzīves aprūpi. †

A. Freiberga, N. Narušēvica



## Jūrnieks ar "Lapu" var būt drošs

*Runājot ar jūrniekiem, nākas dzirdēt visdažādākos, arī bēdīgus stāstus, kas piedzīvoti, iekārtojoties darbā uz ārzemju kuģiem, taču nekad vēl nav bijis jādzird, ka, ejot kruinga kompānijas "Lapa" piedāvāto darba ceļu, kāds būtu sāpīgi "apdedzinājis pirkstus".*



Tagadējais kruinga kompānijas "Lapa" ģenerāldirektors Aleksandrs Nadežņikovs šo uzņēmumu sekmīgi vada kopš 2000. gada, taču, ja iepriekšējie vadītāji nebūtu pa-reizi un mērķtiecīgi organizējuši darbību, noturēties tirgū nebūtu tik viegli.

Jau deviņdesmito gadu vidū iecienīti bija kultūras pasākumi, koncerti un izstādes, ko organizēja "Lapa". Taču tas, kā saka, dvēselei, atslodzei un brīvam brīdim, bet ikdienā ir darbs. Un, lai iemantotu partneru uzticību, vajadzīgs laiks un savas varēšanas apliecināšana. Bet kruinga kompānijām uzticība jāiegūst gan no kuģu īpašniekiem, gan arī no jūrniekiem, kuri iekārtojas darbā.

Runājot par "Lapu", var teikt, ka sekmīgi ir panākta šo triju pušu sadarbība – kuģa īpašnieks – kruinga kompānija – jūrnieks.

1991. gadā, kad "Lapa" sāka darboties, spilgti iezīmējās jauna tendence jūrnieku darba tirgū – tiem arvien aktuālāka kļuva darbā iekārtošanās, arī uz ārvalstu kuģiem. Un "Lapa" bija viena no pirmajām kruinga kompānijām, kas strādāja ar jūrniekiem un iekārtoja tos darbā.

Taču drīz vien nācās pārliecināties, ka starptautiskās jūrniecības prasības bieži vien ir augstākas par jūrnieku zināšanām un daudzos gadījumos viņi vienkārši tām neatbilda. Tāpēc jau 1995. gadā tika atvērta Mācību centrs, kurā savas zināšanas papildina un nepieciešamo kvalifikāciju iegūst Latvijas, Lietuvas, Igaunijas, Krievijas, Baltkrievijas un Ukrainas jūrnieki. No 1995. gada tiek organizēti arī angļu valodas kursi, jo viens no būtiskākajiem kuģu īpašnieku iebildumiem joprojām ir jūrnieku vājās angļu valodas zināšanas. Īpaši tas attiecas un vidējas paaudzes jūrniekiem, kuriem savulaik jūrniecības mācību iestādēs, apgūstot kādu no jūrnieka profesijām, netika aktualizēta angļu valodas apgūšana.

Vēl viena sāpīga un aktuāla problēma ir mācību līdzekļi jūrnieku izglītošanai. No tā vien, ka tu sauksi "nav, nav!", nekas arī neradīsies. "Lapa" arī te gāja savu ceļu un sagatavoja gan angļu valodas mācību grāmatas, gan mācību līdzekļus kuģu motoristiem.

"Lapa" jūrniekus nosūta darbā uz gāzvedējiem, tankkuģiem un balkeriem. Darbs jūrā ir saistīts ar paaugstinātu bīstamību, kur nu vēl darbs ar bīstamajām kravām. Tāpēc jābūt pārliecinātiem, ka cilvēks, kurš saņem atļauju doties jūrā, strādās ne tikai godprātīgi, bet arī profesionāli. Par to rūpējas "Lapa". Un vēl tā rūpējas, lai netiktu pārkāptas labu speciālistu sociālās garantijas. †

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMĀTA  
2003



## “Well” – visaugstākie standarti



Kompānijas “Well” direktors  
Vladimirs Bogdanovs.

*Kā saka kruinga kompānijas “Well” dibinātājs, īpašnieks un direktors **VLA-DIMIRS BOGDANOVS**, tad jau kopš 1992. gada, kad kompānija tika dibināta, tās pamatprincips ir ievērot visaugstākos darba standartus.*

Stingrās prasības nav kompānijas vadītāja izdoma, jo to pamatā ir bīstamais un atbildīgais jūrnieka darbs. Dārgās un bīstamās kravas, starptautiskās jūrniecības organizācijas prasības, kā arī firmas prestižs, tas viss nosaka nepieciešamību pēc šādu standartu ievērošanas. V. Bogdanovs saka, ka visi jūrnieki, kas darbā iekārtojas, izmantojot kruinga kompānijas “Well” palīdzību, vispirms iziet stingru atlases procedūru un tiek iepazīstināti ar darba noteikumiem. “Well” ir Londonā reģistrētās kuģniecības kompānijas

“Zodiac Maritime Agencies” pārstāve, kuras centrālais birojs atrodas Rīgā, bet pārstāvniecības atvērtas Sanktpēterburgā, Maskavā, Murmakskā, Novorosijskā, Kaļiņingradā, Sevastopolē, Kijevā, Odesā un Kerčā. Vēl “Well” partneri ir Singapūras kompānija “Tanker Pacific Management”, bet tagad cieša sadarbība izveidojusies arī ar ASV kruīza kompāniju “Royal Caribbean Cruises Ltd. “. Uz šo kompāniju vairāk nekā simt kuģiem tiek komplektēts apkalpju komandējošais un ierindas sastāvs, kas sasniedz aptuveni 1000 darbinieku. Pārsvārā tie ir Baltijas valstu, Krievijas un Ukrainas jūrnieki. Visi jūrnieki, kas apliecinājuši savu profesionalitāti, spēju strādāt un ievērot “Zodiac Maritime Agencies” un “Tanker Pacific Management” kuģu īpašnieku prasības, ir sociāli nodrošināti, saņemot pieklājīgas darba algas un pensijas nodrošinājumu.

“Well” bija pirmā Latvijas kuģu apkalpju komplektēšanas sabiedrība, kas jau 1997. gadā reģistrēta Lielbritānijas “Lloyd’s” reģistrā.

Kompāniju “Well” darba principus vēl raksturo V. Bogdanova teiktais: “Mūsu kompānijā ir saussais likums. Un to stingri jāievēro visiem, kuri vēlas strādāt jūrā un arī mūsu krasta servisā.” ✦





# Latvijas Jūras medicīnas centrā jums palīdzēs!

*Augstas tehnoloģijas, modernas ārstēšanas un diagnostikas metodes, kvalificēti profesionāļi, pieredzējuši un iejūtīgi medicīnas darbinieki Jūras medicīnas centra 60 gadu pastāvēšanas laikā nodrošināja un arī nākotnē nodrošinās specializētu, kompleksu un kvalificētu ārstniecību un diagnostiku kā Latvijas jūrnikiem, tā arī ārvalstniekiem.*

Vecmīlgrāvī pirms 15 gadiem sāka būvēt jaunu un modernu slimnīcu. Tas notika pēc nozares uzņēmumu iniciatīvas un ar šo uzņēmumu materiālu atbalstu. Mērķis bija viens – nostiprināt un attīstīt specializētu medicīnisko palīdzību jūrnikiem, zvejniecības un jūrniecības nozarē strādājošajiem. Ir gājuši gadi un daudz kas mainījies, bet neatkarīgi no pārmaiņām, tai skaitā arī īpašuma, rūpes par jūrniecības nozares darbinieku veselību joprojām ir aktuālas. Turklāt starptautiskās konvencijas, kurām pievienojusies Latvija, uzliek mums pienākumu rūpēties par nozarē strādājošo veselību.

Kad tiks pabeigta Vecmīlgrāvja slimnīcas celtniecība un izveidots iecerētais veselības centrs, varēs droši teikt, ka specializētu, kompleksu un kvalificētu medicīnisko palīdzību šeit varēs saņemt katrs jūrniece, jūrniecības un zvejniecības nozarē strādājošais, kā arī ikviens Latvijas iedzīvotājs un ārvalstnieks.

Neskatoties uz veselības aprūpes ierobežoto un nepietiekamo finansējumu, akciju sabiedrība "Latvijas Jūras medicīnas centrs", saprātīgi plānojot un attīstot uzņēmējdarbību, katru gadu atvēl līdzekļus jaunās slimnīcas celtniecības turpināšanai. 2003. gadā tika iekārtots diagnostikas centrs, kurā ar "Stress-Eho" kardiogrāfa palīdzību, kas ir vienīgais Baltijā, iespējama sirds un asinsvadu saslīmšanu agrīna diagnostika. Ne vienam vien arī gados jaunam jūrniekam esam palīdzējuši sabalansēt darbu un atpūtu, slodzi un relaksāciju tā, lai pārlietu saspringtais darbs nekļūtu bīstams veselībai un pat dzīvībai. Labākos rezultātus



Marta Aizsiliece.

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



stresa, emociju un slodzes kontrolēšanā var iegūt Stresa menedžmenta skolā, kas darbojas Vecmīlgrāvja slimnīcā. 2003. gadā palielinājās ķirurģijas, anestēzijas un reanimācijas iespējas, ko nodrošināja jaunu un modernu tehnoloģiju ieviešana.

Ar radiosakaru palīdzību turpinām sniegt medicīniskās konsultācijas kuģu apkalpēm, kā arī pirms reisa veicam obligātās veselības pārbaudes jūrniekiem. 2003. gadā šādas veselības pārbaudes veicām 2566 jūrniekiem, no tiem astoņiem procentiem tika atrastas saslimšanas, kuru savlaicīga diagnostika un ārstēšana viņiem deva iespēju turpināt darbu jūrā. Ja varētu tā teikt, tad nodarbojamies ar pētniecības darbiem, jo esam veikuši jūrnieku veselības stāvokļa, saslimšanu, darba traumu un nāves gadījumu analīzi.

Kā liecina novērojumi, ārzemju ostās visbiežāk jūrnieki griežas pie zobārsta, kā arī meklē ārstu traumu un sirds slimību gadījumos. Šis darbs ļauj mums izdarīt secinājumus un dot padomus jūrniekiem.

Mūsu ārsti piedalās starptautiskā zinātniskā darbā un dalās savā pieredzē ar ārzemju speciālistiem kongresos, konferencēs, kā arī reāli praktizējot.

Atcerēsimies, ka pats dārgākais cilvēkam ir dzīvība un veselība, tāpēc ik dienas padomāsim, vai esam paveikuši visu iespējamo, lai pasargātu savu, savu tuvāko, kolēģu veselību. ✦

M. Aizsilniece

## Latvijas Jūras medicīnas centrs

### SIRDS ASINSVADU DIAGNOSTIKA



Rietumvalstīs no sirds un asinsvadu slimībām mirst 35% cilvēku, bet Latvijā vairāk nekā 55%. Gandrīz katrs trešais sociāli aktīvais Latvijas iedzīvotājs cieš no asinsrites slimībām.

## NEGAI DIET, KAD JŪSU SIRDS APSTĀSIES, VEICIET PĀRBAUDES SAVLAICĪGI!

LJMC Vecmīlgrāvja slimnīcas Diagnostikas centrā ar Baltijā vienīgo "Stress-Eho" kardiogrāfu jūs varat veikt sirds un asinsvadu pārbaudi. Tikai savlaicīga diagnostika nodrošina sirds un asinsvadu slimību sekmīgu ārstēšanu!

Tālr. 7340936, 7341571. Vecmīlgrāvja 5. līn. 26, Rīga, LV-1015



# Ar smaidu, bet nopietni

Nākošajā mācību gadā Latvijas Jūras akadēmijai būs 15 gadi un cita vadība, jo, nu jau jāteic, bijušais rektors **JĀNIS BĒRZIŅŠ** savā amatā pavadījis visu likumā paredzēto laiku. Vēl tikai Jūras akadēmijas 11. izlaidums 2004. jūnijā, un tad, iespējams, darbs ar studentiem pavisam citā kvalitātē.

Ļoti iespējams, ka ar jaunā rektora atnākšanu daudz kas mainīsies, bet Jāņa Bērziņa laikā nemainīgs bija lozungs – «Ar atskaitīšanu mums nav problēmu!», jo viņš uzskata, ka gadījuma cilvēkiem ne akadēmijā, ne uz kuģa nav vietas. «Cilvēkam, kas nāk mācīties uz Jūras akadēmiju, vispirms nopietni jāpārdomā, vai viņš tiešām vēlas šeit mācīties, jo jūrniece nav ne žurnālists, ne jurists, ne psihologs, atvainojiet! Ja students, ejot kārtot eksāmenu, domā, kā viņš norakstīs, bet ne pasniedzēja dzirdzu jautājumu, kad students varēs pārlikt eksāmenu, tad studenta attieksmē pret mācību procesu kaut kas nav kārtībā. Tāpēc es vienmēr saku: ja nevar vai negrib sekmīgi apgūt profesiju, lai iet prom! Jūrnieka profesija nav vienkārša, jo cilvēks aiziet jūrā, stāv sardzē un ir atbildīgs par kuģi, kravu un cilvēku dzīvībām. Ja sarežģītos apstākļos īsā laikā viņš nespēj pieņemt pareizu lēmumu, tad viņam nav ko darīt ne jūrā, ne akadēmijā.»

Ir vēl kāda problēma, kas visus aizvadītos gadus ir bijusi nemainīga, un tā ir nauda, pareizāk būtu teikt, naudas trūkums. 1992. gadā arī «Latvijas jūrniecības gada grāmata» Jānis Bērziņš saka, ka, lai LJA atbilstu starptautiskajām prasībām, nepieciešamas iekārtas un aparātūra par 3,8 miljoniem amerikāņu dolāru. Jūrniecības izglītības sistēmas attīstība jānodrošina finanšu resursu mērķtiecīgai koncentrācijai.

Līdz šim tieši naudas trūkums ir bijis iemesls tam, ka LJA vēl joprojām nav pārcēlusies uz mācību bāzi Daugavgrīvā, kaut gan jau 1993. gada janvārī tika pieņemts lēmums, kura 5. punktā bija rakstīts: «Krievijas jūras mācību centru Daugavgrīvā



Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš.

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMĀTA  
2003





pēc Krievijas armijas aiziešanas nodot Izglītības ministrijas īpašumā LJA izvietošanaī.» Jau 1994. gada 31. augustā LJA oficiāli pārņēma Daugavgrīvu, kā saka rektors, izdemolētu, izlaupītu, saplosītu.

Bet telpas Kronvalda bulvārī, kurās kopš 1993. gada darbojas Jūras akadēmija, joprojām ir neremontētas. Patiesībā nav arī nekādas jēgas ieguldīt līdzekļus telpās, kuras agrāk vai vēlāk būs jāpamet.

## Viss sākās Kaļķu ielā 1

J. Bērziņš: – Kaļķu ielā 1 bija LJA pirmā mītne, pēc tam sākām paplašināties un meklēt telpas. Toreiz Saeimā bija jauni un aktīvi cilvēki, tādi kā Juris Celmiņš un Dzintars Ābiķis, kuri mums ļoti palīdzēja. Saeimas Izglītības komisijā bija Jānis Vainovs, ko personīgi pazinu jau sen, tāpēc arī vieglāk bija runāt par atbalstu jaunu telpu meklēšanā. Kad Jūras akadēmija vēl nebija neatkarīga mācību iestāde, bet gan Rīgas Tehniskās universitātes sastāvdaļa, katrā senāta sēdē, kurā tika pieņemti dažādi lēmumi, es biju spiests teikt – būtībā kolosāls lēmums, bet Jūras akadēmijai neder. Piemēram, tika pieņemts lēmums, ka augstskolā nav obligātas sporta nodarbības, bet es panācu, ka LJA tās tomēr palika obligātas, jo jūrnikiem jābūt fiziski sagatavotiem. Arī obligātās mācību prakses vairs nebija obligātas, bet jūrnīeks par jūrnīeku bez prakses nemaz nevar kļūt. Tolaik uz mums neattiecās starptautiskās prasības, un visa mūsu darbība vairāk balstījās uz mūsu jūrnīeku pieredzes. Lai gan RTU nevēlējas, lai LJA atdalītos, tomēr tas notika, pamatā jau ar Aizbildņu padomes svētību, kuras viens no iniciatoriem tolaik bija Oļegs Kolosovs. Uz Aizbildņu padomi uzaicināja jūras lietu ministru Andreju Dandzbergu un izglītības ministru Andri Piebalgu. Manā kabinetā bija sapulcējušies pasniedzēji, lai kopīgi sagaidītu sapulces lēmumu. Par neatkarīgas Jūras akadēmijas izveidošanu Aizbildņu padome balsoja atklātā balsojumā, un ar vienpadsmit balsīm *par*, diviem atturoties, tika pieņemts pozitīvs lēmums. Toreiz *atturējās* RTU rektors Egons Lavendelis un Andris Jurdzs.

Bet Jānis Bērziņš ar nākamo Jūras akadēmiju, kā pats saka, *sapinās*, pirms tā bija kļuvusi neatkarīga, kad viņu uzaicināja lasīt fizikas kursu un, arī kā pats saka, nokļuva Ģertrūdes Aniņas *apskāvienos*. Ģertrūde, protams, bija LJA stūrakmens, un viņas entuziasms aizrāva daudzus. Arī Bērziņu, kuru interesēja viss, kas bija saistīts ar jaunveidojamo Jūras akadēmiju, tāpēc nekādu pretošanos nav izrādījis, bet paklausīgi gājis pavadā, pareizāk sakot, kopā ar grupu, kas bija aktīvistu šīs mācību iestādes veidošanā, kopā ar tādu aktīvistu kā Gunārs Ozoliņš, pēc tam arī Harijs Līdaks.

J. Bērziņš: – Būtībā kompānijā, kas akadēmiju veidoja, es biju vienīgais ar zinātnisko grādu, un tas man deva dziļāku izpratni par to, kas vispār ir augstskola un kāda sistēma ir jāveido. Pārējie savukārt pārzināja jūrnīecību, jo bija pasniedzēji, kas strādājuši Kaļiņingradas filiālē. Cik man zināms, pretendenti uz augstskolas vadītāja amatu bija vairāki, bet mani pie sevis izsauca izglītības ministra pirmais vietnieks Ilgvars Forants un piedāvāja RTU Jūras akadēmijas fakultātes dekāna amatu.





Izlaidumā absolventi tradicionāli dodas pie Brīvības pieminekļa. Ar viņiem kopā vienmēr arī akadēmijas rektors J. Bērziņš un pasniedzēji.

Viens no pretendentiem toreiz bija arī Jānis Brūnavs, kurš tagad nomainīs mani rektora amatā. Dialektika.

Pats sākums bija diezgan traks, studiju programmas nebija, laboratoriju nebija, par prakses vietām neviens nevarēja pateikt un arī nezināja, kā praksi organizēt. Daudzi cilvēki šādu sasprindzinājuma pilnu dzīvi vienkārši nevarēja izturēt. Piemēram, pie mums atnāca sekretāre, kura bija strādājusi Latvijas Universitātes kadru daļā, kur bija mierīgs papīru darbs. Viņa bija ļoti laba darbiniece, bet, nostrādājusi vienu ziemu, atnāca pie manis raudādama un teica, ka ļoti patīkot kolektīvs, visi ir jauki cilvēki, bet diemžēl iešot no mums prom, jo psiholoģiski nevar izturēt to trakumu, kas notiek pie mums. Savukārt man tie gadī un darbs likās interesants.

Viens otrs tagad saka: kas tad jums nekaitēja, izveidojāt akadēmiju uz Rīgas jūrskolas bāzes. Es gan tam negribētu piekrist, jo diemžēl jūrskola nebija tā labākā bāze, uz kuras pamatiem varēja kaut ko progresīvu uzbūvēt. Īsta pamata nebija, jo jūrskolā padomju gados bija spēcīga militārā sagatavošana, bet akadēmijai bija ejams cits ceļš. Pat bibliotēkā, ko mantojām no jūrskolas, mācību literatūra bija tikai krievu valodā, un arī tā patiesībā jau bija novecojusi.

## Un atkal par finansēm

Kā saka J. Bērziņš, toreizējam izglītības ministrijas valsts sekretāram G. Tomsonam, kura rados bija jūrniece, ļoti iespējams, tieši šā iemesla dēļ, bija lieliska un sa-protoša attieksme pret LJA. Tieši viņš panāca sākuma finansējumu Daugavgrīvai,

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





kas bija 300 tūkstoši no Privātizācijas aģentūras un 440 tūkstoši no valsts budžeta investīcijām, un katru nākamo gadu akadēmijai bija jāsaņem 700 tūkstoši, bet...

J. Bērziņš: – Bet tādu naudu esam saņēmuši tikai 1998. un 1999. gadā... Tolaik gan cerējām, ka labi iesāktais labi arī turpināsies, tāpēc ķērāmies pie Daugavgrīvas projektiem, kas, tagad izrādās, jau ir novecojuši, jāpārstrādā un atkal prasa jaunus līdzekļus. Pēc plāna mums no valsts jau bija jāsaņem 5 miljoni latu, bet reāli esam saņēmuši tikai pusi. Būtu bijusi pilna summa, Daugavgrīvas pirmā kārtā jau būtu nodota. Bet tagad no vienas puses Daugavgrīva mūs ēd nost, no otras – Kronvalda bulvāris, piedevām vēl Bojārs ar tiesu draud, ja neatstāsim Kronvalda bulvāra telpas. Komunālajos maksājumos vien mums ir 37 tūkstoši latu liels parāds. Ventpils ostas pārvaldnieks Imants Sarmulis man saka – jums vajag aiziet uz to Daugavgrīvu, un viss. Viegli jau tā pateikt, taču studentiem vajadzīgas auditorijas, es nevaru viņus nosēdināt sniegā, lai klausās lekcijas.

Un nedrīkstam arī aizmirst: lai kāds varētu klausīties, kādam šīs lekcijas ir jālasa.

## Pasniedzēji – entuziasti

No pirmajām LJA dienām te esot valdījis entuziasma un patriotisma gars. Patriotisms pret Latviju un Latvijas jūrniecību, atmodas gars un velēšanās skaļi pateikt ilgi noklusēto. Visiem iekšā sēdēja doma un cerība, ka uz Latvijas kuģiem, zem Latvijas karoga brauks latviešu jūrnieki, Latvijas Jūras akadēmijas absolventi. Un pirmie šo ideālu paudēji bija pasniedzēji, daudzas lietas darot idejas vārdā, cēlu mērķu vadīti. Klusuma brīdis pie Egonā Līva un Krišjāņa Valdemāra, ar augsti paceltu akadēmijas karogu pie Brīvības pieminekļa, kopā ar dažādu paaudžu jūrnikiem Ainažu kapos un vecajā jūrskolā, Valdemāra grāmatas atvēršanas svētkos *Māmuļā*, ziedi pie Valdemāra pieminekļa Valdemārpilī, goda sardze un vēl, vēl un vēl. Un puikām pa priekšu vienmēr rektors kopā ar pasniedzējiem. Lai puikas, kuri pēc dažiem gadiem pajuks, kur kurais, tieši šobrīd un tagad izjūt, ko nozīmē saknes, ko nozīmē neaizmirst, beigu beigās, ko nozīmē mana Latvijas Jūras akadēmija. Bet skarbā ikdienu patriotismam lika dalīties mīlestībā ar iespēju labāk nopelnīt. Un arī tas it kā ir tikai normāli, jo cik tad ilgi ar pliku patriotismu dzīvosī un cik tālu aizbrauksi.

J. Bērziņš: – Tieši šodien, kad mēs runājam, ir ļoti nozīmīga diena. Un ne jau tāpēc, ka šodien ir mana oficiālā pēdējā darba diena vēlētajā rektora amatā, bet šodien ir 1991. gada barikāžu atceres diena. Tieši tas laiks tā pa īstam sasauca un raksturo to iekšējo sajūtu, ar kādu tolaik dzīvoja Latvijas cilvēki, arī jūrniecības ļaudis. Varbūt tieši jūrniecības patriotisms bija vēl augstāks par citiem patriotismiem.

Bet tieši algu dēļ esam zaudējuši daudzus labus pasniedzējus un speciālistus. Viena nullīte klāt pasniedzēja algai, strādājot privātajā biznesā, protams, ir spēcīgs arguments. Pasniedzēja alga ir simt piecdesmit latu, bet viens otrs man ir tei-







Vēl viena Jūras akadēmijas tradīcija – izlaidumā klusuma brīdis un ziedi pie Krišjāņa Valdemāra.

cis, ka tādas algas pie viņiem tiek maksātas apkopējai. Nu re, pusotras apkopējas slodzes, un arī rektora alga nopelnīta!

Tā pus pa jokam Jānis Bērziņš, jo viņš pieradis par nopietnām lietām arī vellu padzīt. Taču pavisam nopietni paldies viņš saka visiem tiem, kuri savu tiešo darbu savieno ar lekcijām akadēmijā – Gertrūdei Aniņai (bet jūtams, ka Ģertrūdes vieslektora statuss rektoru īpaši sarūgtina, un ne jau pārmetošā nozīmē, bet gan tāpēc, ka to pašu jau pieminēto finanšu dēļ nākas zaudēt spējīgus audzinātājus – red.), Artūram Brokovskim, Antonam Ikauniekam, Ēvaldam Grāmatniekam un vēl daudziem, taču tūlīt arī piebilst, ka ar vieslektoriem audzināšanas darbu nevar plānot, jo ar meitenēm un puikām ir jāstrādā arī audzināšanas darbs, bet to var paveikt tikai štata pasniedzēji.

Esot gan iezīmējušās kādas pozitīvas tendences, kas ļauj cerēt, ka no 2005. gada algas pasniedzējiem pieaugs, diemžēl ar izglītības ministra atrunu – ja Latvijā tiks ieviestas maksas studijas.

Pret maksas studiju ieviešanu Bērziņam ir rezervēta attieksme, jo viņš ir pārliecināts, ka reāli lauku bērns un viņa vecāki nevar atļauties maksāt par studijām, bet Jūras akadēmijas studenti pagaidām nesāņem pilnu kompensāciju par maksas studijām, kas šobrīd ir 1030 latu. Par lauku bērniem rektors runā tāpēc, ka pamata kontingentu, viņaprāt, veidos tieši jaunieši no provinces, jo, kā saka Bērziņš, bagātu vecāku bērni pie mums nenāk. Un vispār pasaules pieredze rāda, ka jūrnieka darbu nelabprāt izvēlas cilvēki no attīstītajām valstīm. Ja jūras virsnieku kārtu viņi vēl ieņem, tad pārējos darbos tiek nodarbināts, kā tagad saka, mazattīstīto vai mazāk at-



tīstīto valstu darbaspēks. Tas pats naudas trūkums bijis par pamatu vēl arvien nepildītājai vēlmei, lai LJA studentiem būtu formas tērpi. Tas, protams, vairotu patriotismu un ieaudzinātu īstu jūrnieku stāju.

## Laiks iet, un students mainās

Tieši tāpat kā jūrniecības sabiedrība ir mainījusies, arī LJA students ir mainījies.

J. Bērziņš: – Tās pozitīvās tendences, kas bija vērojamas pirmo izlaidumu studentos, ir stipri vien samazinājušās, jo, piemēram, pirmā izlaiduma puīši gan latviešu, gan krievu grupā bija patriotiski noskaņoti, tādi kā barikāžu rūdiņumu izgājuši. Tie bija zēni, kuri nāca no *Makarovkas*, no Izmailovas un Arhangeļskas apgabala, viņu vēlēšanas kļūt par jūrnieku bija liela, bet līdz tam šo profesiju apgūt Latvijā nebija iespējams. Tagad viņi savu izraudzīto profesiju varēja apgūt Latvijā un mācīties latviešu valodā, un tas viņus ļoti pievilka, tāpēc pret mācībām bija īpaša attieksme.

Par to, ka LJA studenti atšķirās no citu augstskolu studentiem, liecina kāds notikums. Savulaik RTU asociētā profesore Šimkuva pie mums lasīja Latvijas un kuģniecības vēsturi. Viņa atnāk pie manis un jautā: «Kas tie jums par studentiem?» Es domāju – tā, ko tad atkal manējie izdarījuši? Bet viņa turpina: «Man ielika lekciju vissliktākajā laikā – pirmdien astoņos piecpadsmīt no rīta, kad parasti studenti vēl guļ. Bet te visi sēž kā naži un saka – pasniedzēj, pagājušajā lekcijā jūs nosaucāt literatūru, mēs to izlasījām, bet atbildi uz vienu jautājumu tur neatradām. Kur tādi studenti radušies, ka, būdami tehniskā novirziena cilvēki, iedziļinās vēstures tēmā un vēlas to iztīrīt astoņos no rīta?»

Tagad vidusskolas dod arvien sliktāku produktu, ja par jauniešiem vispār tā var teikt. Viņiem ir zems vidējais līmenis, ja nu vienīgi angļu valoda kļuvusi labāka.

Bet, godīgi sakot, arī augstskola studentam nekādas īpašās *ekstras* nevar piedāvāt. Ja deviņdesmito gadu sākumā, kad «Latvijas Kuģniecība» vēl bija valsts uzņēmums, tā bija arī galvenā prakses bāze, kur pirmo un tālāko jūras praksi izgāja apmēram 200 studentu, tad 2004. gadā būs tikai kādas deviņdesmit prakses vietas, un tad arī ar lielām grūtībām dabūtas – privāts uzņēmums, privātas intereses, kur visu diktē tirgus. Studentiem arvien grūtāk un grūtāk ir iziet pirmo jūras praksi, jo gandrīz neviens kuģu īpašnieks šādu slogu uzņemties nevēlas. Normālai jūrniecības mācību iestādei vajadzētu savu prakses kuģi, bet, lai tādu iegādātos un ekspluatētu, ir nepieciešama liela nauda, kuras nav un šādam mērķim arī nebūs.

J. Bērziņš: – Tajos patriotisma gados tika spriests, ka LJA būs kuģis, kurš pārveidās kravas, un studenti uz tā izies praksi. Tāds naivs romantisms varēja mums ienākt prātā vienīgi tāpēc, ka vēl nebijām saskārušies ar tirgus ekonomiku. Kas praktiskā uzticēs savu kravu, kurš tādus laidīs kravu pārvadājumu tirgū?!

Vēl atmiņā ir tas laiks, kad akadēmijā meitenes netika ņemtas, un rektors bija sīvākais pretinieks – meitenēm jūrā nav ko meklēt. Tāda kā dīvdomīga skepse skatījās viņa teiktajā. Nu laiki mainījušies.





J. Bērziņš: – Sākumā tiešām LJA meitenes neņēmām. Tad sākām uzņemt tikai kuģu vadītājos un tikai piecpadsmit procentus no kopējā studentu skaita. Jāatzīst, ka tās bija labākās no labākajām meitenēm, jo viņām bija jāiztur divi konkursi – pirmais bija kopējais, un tad vēl arī konkurss meiteņu starpā. Bet neviena meitene akadēmijā neiemaldījās garāmejojot, viņas nāca motivētas. Kādi bija meiteņu motīvi, grūti pateikt, bet solis bijis izsvērts un pārdomāts. Pagājušo gadu pirmo reizi mums aizliedza noteikt ierobežojumus meitenēm, bet arī tad atnāca aptuveni tie paši piecpadsmit procenti.

Un rektors ar lepnumu stāsta, ka viņa meitenes tiek labi novērtētas un reizēm sit pušu pušus. «Ko tu skuķiem padaŗsi?» rektors plāta rokas.

Bet par mācību procesus runājot, J. Bērziņš atzīst, ka LJA tiešām ir pārmaiņu priekšā, un domā, ka nākotnē vajadzēs atteikties no jūrskolas, jo tā jau šodien faktiski rada lielas problēmas.

J. Bērziņš: – Līdz šim mūsu valstī Izglītības ministrijas līmenī, tātad valdības līmenī, nevienš īsti nav sapratis, ko nozīmē sagatavot jūras speciālistu. Tie lēmumi, kas tiek pieņemti un attiecas uz izglītības sistēmu Latvijā, nekādā gadījumā nav attiecināmi uz profesionālo izglītību, kas nevar būt pakļauta kopējām prasībām, īpaši tas attiecas uz praksēm, sporta nodarbībām un medicīniskajām apskatēm. Jūrniecība ir starptautiska nozare, tāpēc vairāk nekā jebkur citur mēs esam spiesti sekot un pildīt starptautiski noteiktus standartus un prasības, ko Eiropas Savienība ir izstrādājusi un ieņēmusi savu pozīciju šo jautājumu risināšanā. Savukārt manā skatījumā, lai uzlabotu jūrniecības izglītības sistēmu Latvijā, jānovērš vairākas būtiskas nepilnības. Vispirms Latvijā ir LJA ar jūrskolām Rīgā, Engurē un Salacgrīvā, Liepājas Jūras koledža, kas ir nelicencēta un neakreditēta, 46. arodividusskola, kur sagatavo matrožus motoristus, un vairāki privāti matrožu kursi. Ņemot vērā to, ka Latvija ir maza valsts, vajadzētu veidot un attīstīt centralizētu jūrniecības izglītību, koncentrējot tajā intelektuālos un finansiālos resursus. Pēdējais laiks arī būtu pārskatīt valsts budžetu jūrniecības izglītības iestāžu finansēšanas mehānisma noteikšanā.

Tā kā starptautiskajā darba tirgū ir nepieciešami jūras virsnieki, es domāju, ka vajadzētu pārtraukt uzņemšanu vidējās izglītības arodividusskolās, tas attiecas uz Enguri, Salacgrīvu un Liepāju kā neatbilstošām jūrniecības prasībām. Tā kā jūrniecības izglītības iegūšanu praktiski nevar savienot ar vidējās izglītības mācībām, jo speciālo priekšmetu apgūšana prasa lielāku stundu skaitu, un arī, piemēram, angļu valodas mācīšana tiek centrēta uz profesionālo jūrniecībā izmantojamo terminu apgūšanu, tad tādi eksāmenu jautājumi, kādi tie ir dienas skolā, nevar būt jūrniecības arodividusskolā. Savukārt, ja mūsu audzēknis saprot, ka viņš nav piemērots jūrniecības profesijai, aiziet uz citu mācību iestādi arī viņš nevar, jo pietiekošā līmenī nav apguvis vispārizglītojošos priekšmetus. Ja palielinās vispārējās vidējās izglītības apgūšanai nepieciešamo stundu skaitu, tad samazināsies profesionālo priekšmetu apguve, ko arī nevaram pieļaut, vēl jo vairāk tāpēc, ka nepieciešama jūras prakse.







Jūras akadēmijas karogam jāstāv augstu paceltam.

skaitu, ieņēmumi valsts budžetā varētu kļūt vēl lielāki. Kādi 50 procenti no tiem, kas sāk mācības, tiek atskaitīti un aiziet no mūsu aprites apmēram pēc 3. kursa. Viena daļa aiziet uz gadu jūrā un paliek tur pelnīt naudu, daļa pāriet mācīties neklātie-nē, vēl daļa nolemj tālāk nemācīties.

Zinātņu akadēmijas Ekonomikas institūta pētījums liecina, ka katrs absolvents tūlīt pēc augstskolas beigšanas ar to minimālo algu, kas viņam kā iesācējam tiek maksāta uz kuģa, valsts budžetā nodokļu veidā un tērējot naudu Latvijā dod aptuveni 2000 latu, bet kopā tas veido aptuveni piecdesmit tūkstošus valsts kabatai. Finanšu ministrs Dombrovskis ar prieku klausās šādā statistikā, bet viņa vienīgais komentārs tomēr ir – vajag vēl! Es redzu iespēju, ka valsts varētu iegūt vēl vairāk, taču tad arī valstij vairāk vajadzētu ieguldīt finanses šī ļoti izdevīgā speciālista sagatavošanā. Bet pašlaik no valsts ierēdņu puses nekādu emociju, jo viņi rēķinās, ka šāda nauda ienāks.

Norvēģi ļoti atbalsta projektu, ka Rīgā jābūt Baltijas valstu jūras trenāžieru centram, bet ar vienu noteikumu – ka nepieciešamas pietātnes, tātad, vajadzīga Daugavgrīva, bet mēs ar Rīgas Brīvostas pārvaldi par šo jautājumā nekādi nevaram vienoties.

Kā liecina 2000. gada statistika, ES valstīs pietrūka 13 tūkstoši jūras virsnieku, 2003. gadā šis deficīts sasniedza 18 līdz 23 tūkstošus un paredzams, ka 2006. gadā būs pieaudzis līdz 36 tūkstošiem. Protams, arī matrožus vajag sagatavot, jo ne jau visi var būt kuģu virsnieki, bet tendencei jūrnieku darba tirgū tomēr vajadzētu sekot. Ja vēlamies palikt starptautiskajā aprītē, mums ir jāgatavo tieši jūras virsnieki, un tas ir arī ļoti izdevīgi. Pēc aprēķiniem, jau tagad kuģu virsnieki valsts budžetam dod aptuveni 50 miljonu latu gadā, ņemot vērā to, ka viņi strādā zem citu valstu karogiem. Ja līdz galam tiks sakārtots jautājums par jūrnieku nodokļiem un mēs spēsim palielināt mūsu akadēmijas absolventu



Jautāts, vai ir kaut kas nepadarīts, par ko, atstājot rektora krēslu, būs žēl, J. Bērziņš bez liekas domāšanas atbild – Daugavgrīva.

J. Bērziņš: – Ir arī citas lietas, bet visvairāk žēl Daugavgrīvu. Par to, ko esam paveikuši Daugavgrīvā, jākaunas nav. Kad izremontējām kopmītnes, jautāju studentiem: nu, puīši, kā? Viņi saka, ļoti slikti. Es jautāju, kas par lietu? Pārāk tīrs, nevar cūkoties. Sakopta apkārtnē stimulē cilvēku būt saudzīgam pret to, mainās attieksme pret apkārtējo vidi un arī savu darbu.

Nāks jaunais rektors ar savām idejām un skatu uz jūrniecības izglītību, taču ļoti gribētos, lai arī turpmāk būtu stingras prasības pret studentiem un iespēju robežās lai saglabātos iedibinātās tradīcijas. Piemēram, 1. septembrī studentu apliecību izsniegšana Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. Izlaiduma dienā piemiņas brīdis pie Egona Līva un Krišjāņa Valdemāra, arī pie Brīvības pieminekļa. Šādos brīžos puīši ir pilnīgi savādāki nekā ikdienā, viņi ir formās un ļoti dziļi sajūt šā brīža svarīgumu. Arī diploma aizstāvēšanā vai citos pasākumos, kad viņi ir formās, viņi ir pavisam citi.

Lūkojoties viņos, arī pašā rodas tāds kā saviļņojums.

Viena lieta, ko arī neesmu panācis, ir sadarbība ar Nodarbinātības dienestu. Lauku rajonos cilvēks jau pēc vidusskolas beigšanas faktiski nonāk bezdarbnieka statusā, tāpēc savulaik Nodarbinātības dienestam piedāvāju atlasīt no lauku skolām talantīgus bērņus, aptuveni 20 katru gadu. Un daļu no naudas, kas ir aptuveni septiņi miljoni latu gadā, novirzīt, lai uz vienu gadu atsūtītu šos cilvēkus uz Rīgu, pie mums, un iepazīstinātu ar jūrnieka profesiju, izraujot viņus no nelabvēlīgās vides. Šāds piedāvājums netika pieņemts, jo, kā man toreiz šķita, Nodarbinātības dienestam pa prātam bija iespējami vairāk bezdarbnieku. Tāda bija sajūta.

## Novēlējums

J. Bērziņš: – Kad mani 1993. gadā pirmo reizi ievēlēja rektora amatā, studenti bija sagatavojuši novēlējumu: piešķirt brīvpusdienas restorānā «Lido» (diemžēl), atcelt ieskaites un eksāmenus (diemžēl), noteikt stipendijas minimumu 500 dolāru mēnesī (diemžēl), ierīkot liftu akadēmijā (diemžēl), katrā kursā 10 meitenes (nu, uz to pusi iet), pavasarī lekcijas pludmalē (diemžēl), noteikt septiņas brīvdienas nedēļā (diemžēl), ierīkot mācību korpusā katrā stāvā alus automātu (tam es piekritu, ja netīks prasīts, lai automātos būtu arī alus), pasludināt LJA par tropu zonu un izsniegt dienā 200 g vīna (diemžēl), LJA savu kuģi (kuģis ir, bet diemžēl vajag naudu, lai to izremontētu), kopmītnes piecvaigžņu viesnīcas līmenī (nu...), atgūt «Sedovu» (diemžēl).

Kā redzat, no studentu novēlējumiem visai maz ir izpildīts, nu jaunais rektors lai turpina. ↗

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GĀDAGRĀMATA  
2003



## Maģistra studijas Latvijas Jūras akadēmijā

**M**aģistra studiju pirmsākumi Latvijas Jūras akadēmijā meklējami 1994. gadā, kad tika ieviesta maģistra studiju programma "Kuģu mehānika". Šīs programmas īstenošanu pārtrauca 1995. gada decembrī pieņemtais Latvijas Republikas Augstskolu likums, kas maģistra studijas paredzēja tikai universitātēs. Programmu "Kuģu mehānika" absolvēja un inženierzinātņu maģistra grādu mašīnzinātnē ieguva divi LJA maģistranti.

Augstskolu likuma jaunā redakcija, kas stājās spēkā 2001. gada 1. jūlijā, pavēra iespēju neuniversitātes tipa augstskolām, arī Latvijas Jūras akadēmijai, īstenot doktora un profesionālās augstākās izglītības maģistra studiju programmas.

Izmantojot šo iespēju, Latvijas Jūras akadēmija sadarbībā ar jūrniecības profesionālajām organizācijām 2002. gadā izstrādāja jaunu profesionālo studiju programmu "Jūras transports un tā ekspluatācija" maģistra profesionālā grāda iegūšanai jūras transportā. Licence par tiesībām īstenot šo programmu saņemta 2003. gada 17. janvārī, programmas akreditācija plānota 2004. gadā.

Maģistra studiju programma "Jūras transports un tā ekspluatācija" neparedz jaunas profesijas iegūšanu, tā veidota, lai sniegtu tālākas izglītošanās iespējas Latvijas Jūras akadēmijas profesionālo studiju programmu un citu transporta un satiksmes nozares specializāciju studiju programmu absolventiem, kuri iepriekšējās studijās ir ieguvuši bakalaura grādu vai profesionālo augstāko izglītību un pietkā līmeņa profesionālo kvalifikāciju. Izpildot uzņemšanas prasības, LJA maģistrantūrā uzņem arī citu, pielīdzināmu studiju programmu absolventus.

Studijas programmā paredzētas divos pamatvirzienos – jūras transporta vadība un jūras transporta ekspluatācija ar tālākas šaurās specializācijas iespējām: vadības virziens – loģistika, jūras tiesības, kvalitāte un drošums jūras transportā, profesionālā jūrniecības izglītība u.c.; ekspluatācijas virziens – kuģu enerģētisko iekārtu diagnostika, kuģu iekārtu tehniskās uzraudzības sistēmas u.c. Specializēšanās notiek, izvēloties atbilstošus studiju priekšmetus un prakses vietas, kā arī izstrādājot maģistra darbu izvēlētajā jomā.

Studiju programmas īstenošanu nodrošina augsti kvalificēti jūrniecības profesionāļi un Latvijas Jūras akadēmijas, Rīgas Tehniskās universitātes, Latvijas Universitātes un citu augstskolu mācībspēki. Studiju darba organizācijas formas (regulāras plānotas nodarbības; tālmācība; pilnībā individuāls darbs, izmantojot mācībspēku konsultācijas u.c.) nosaka katram studiju semestrim, ievērojot maģistrantu vairākuma pamatdarba specifiku un programmas īstenošanā iesaistīto mācību spēku iespējas.





Studiju ilgums – 1,5 gadi pilna laika vai 3 gadi nepilna laika studiju, apjoms – 60 Latvijas kredītpunkti (90 ECTS kredītpunkti). Studijas ir par maksu.

Studiju programma atkarībā no studējošo vēlmēm nodrošina ievērojami padziļinātu teorētisko un profesionālo zināšanu, radošo un praktisko iemaņu apguvi jau iegūtajā profesijā vai arī pietiekami dziļas un plašas papildu zināšanas, prasmes un iemaņas jautājumos, kas saistīti ar esošo vai potenciālo profesionālo darba pienākumu izpildi. Beidzot programmu, palielinās tās absolventu konkurētspēja un profesionālās izaugsmes iespējas jūras transporta vadības un ekspluatācijas jomā un jomās, kas saistītas ar jūras transporta vai multimodāla transporta izmantošanu tautsaimniecībā. Tas ļauj nodrošināt šīs jomas ar augsti kvalificētiem un mūsdienīgiem profesionāļiem.

Pēc programmas apguves un maģistra darba aizstāvēšanas LJA piešķir maģistra profesionālo grādu jūras transportā ar specializāciju jūras transporta vadībā vai jūras transporta ekspluatācijā. Programmas absolventi iegūst tiesības turpināt studijas doktorantūrā.

Pašreiz LJA maģistra studiju programmu "Jūras transports un tā ekspluatācija" apgūst jau vairāk nekā 20 studējošo. †

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



## Pēcdiploma apmācība un kvalifikācijas celšanas kursi Latvijas Jūras akadēmijā

### JŪRAS TRANSPORTA NODAĻA:

- Kuģu tiltiņa komandas pārvaldība.
- Tankkuģu iepazīšanas kurss.
- Globālās jūras avārijas un glābšanas sistēmas (GMDSS) operatora kurss.
- Radiolokācijas (*Radar plotting*) simulatora kurss.
- Kurša nospraušanas automatizēto līdzekļu (ARPA) simulatora kurss.
- Elektronisko karšu (ECDIS) simulatora kurss.

*Kursus sekmīgi beigušajiem izsniedz atbilstošu dokumentu.*

### KUĢU MEHĀNIKAS NODAĻA:

- Kuģu mašīntelpas simulatora kurss.
- Metināšana.

*Kursus sekmīgi beigušajiem izsniedz atbilstošu dokumentu.*

### SVEŠVALODU KATEDRA:

- Jūrniecības angļu valoda kuģu kapteiņiem un stūrmaņiem.
- Jūrniecības angļu valoda vecākajiem mehāniķiem un mehāniķiem.
- Jūrniecības angļu valoda matrožiem, motoristiem un kuģu apkalpojošajam personālam.
- Jūrniecības angļu valoda ločiem un kuģu satiksmes dienesta dispečeriem.

*Kursus sekmīgi beigušiem tiek izsniegts Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) atzīts sertifikāts.*

### MĀCĪBU CENTRS "KUĢOŠANAS DROŠĪBA":

- Pamatkurss drošībā (SOLAS).
- Glābšanas līdzekļu (izņemot ātrgaitas laivas) vadīšana.
- Ugunsdzēsības vadība.
- Medicīniskā pirmā palīdzība.
- Tankkuģu iepazīšanas kurss.
- Matrozis.
- Kuģa motorists.
- Pasažieru kuģu personāla apmācība.

*Kursus sekmīgi beigušajiem izsniedz atbilstošu dokumentu. †*



# Latvijas Jūras akadēmijas salidojums

Š. g. 20.jūnijā pēc LJA 10. izlaiduma svinīgā pasākuma Rīgas Latviešu biedrībā absolventi, viesi, pasniedzēji un darbinieki turpināja svinības LJA Mācību centrā Daugavgrīvā, kur tika organizēts 1. absolventu salidojums, kas veltīts akadēmijas 10. izlaidumam.

Salidojumā bija pārstāvēti visi 10 izlaidumi, sākot ar 1994. gadu. Svinībām reģistrējās 86 absolventi, no tiem 19 šā gada absolventi un 67 pārstāvēja iepriekšējo gadu izlaidumus. Viskuplāk bija pārstāvēti kuģu vadītāji (40) un kuģu mehāniķi (39), kā arī ieradās 2 elektromehāniķi, 3 ostu vadītāji, 1 hidrogāfe un 1 ostu tehniķis.

Aicināto viesu vidū bija arī jūrniecības organizāciju pārstāvji, bijušie mācībspēki un jūrniecības izglītībai tuvu stāvošas personas.

Lai arī laika apstākļi nelutināja salidojuma organizatorus, pasākuma programma norisinājās bez īpašas aizķeršanās. Vakara sākumā viesus ar savu spēli uzmundrināja Jūras spēku orķestris. Salidojumu atklāja LJA rektors J. Bērziņš, uzaicinot šā gada absolventu Pāvelu Rebenoku, Ministru Prezidenta padomnieku ostu un jūrniecības jautājumos, un bijušo absolventu Ansi Zeltiņu, Latvijas Jūras administrācijas direktoru, uzvilkt mastā LJA karogu. To vēroja arī karoga autore tekstilmāksliniece Ārija Vitoliņa. Salidojuma dalībniekus sveica Rīgas Tehniskās universitātes – LJA dzimtās augstskolas – Senāta priekšsēdētājs prof. M. Knite, kā arī citi goda viesi.

Viesi varēja iepazīties ar LJA Mācību bāzes renovētajām ēkām un jauniegūtajiem trenāžieriem. Vakars pagāja omulīgā gaisotnē, risinot sarunas pie klātiem galdiem un dejojot kapelas "Valdemārs" mūzikas rītmos.

Vakara noslēgumā katrs viesis par piemiņu savā īpašumā ieguva atslēgas piekariņu ar LJA simboliku, lai tas atgādinātu par šo satikšanos un mudinātu uz jaunām iecerēm tuvākajā nākotnē. ✦



Krāsainie karogi sveic salidojuma dalībniekus LJA Mācību centrā Daugavgrīvā.







LJA absolventi Ansis Zeltiņš un Pāvels Rebenoks paceļ akadēmijas karogu.



Latvijas Jūras spēku orķestris sveic absolventus, pasniedzējus un viesus.





Kopā pulcējas absolventi un pasniedzēji, lai savai akadēmijai novēlētu panākumus.



Svinīgā pasākuma dalībnieki apskata mācību telpas Daugavgrīvas Mācību centrā.

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



## Latvijas Jūras akadēmijas 10. izlaidums



10. izlaiduma absolventi pie Brīvības pieminekļa.

Šovasar Latvijas Jūras akadēmijā notika trīs kuģu virsnieku izlaidumi:

■ jūrskola (Rīgā 31 kuģu vadītājs un 22 kuģu mehāniķi; Engurē 9 kuģu vadītāji; Salacgrīvā 17 kuģu vadītāji);

■ pirmais profesionālās augstākās izglītības līmenis, pēc III kursa (38 kuģu vadītāji, 27 kuģu mehāniķi), t.sk. "NSA Class" otrais izlaidums (12 kuģu vadītāji, 14 kuģu mehāniķi), kas dosies darbā uz Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociācijas pārraudzības kuģiem. Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociācijas pārstāvis Tore Johansens apsveica absolventus un ar grāmatām apbalvoja labākos "NSA Class" absolventus Jevgēņiju Krūmiņu un Alekseju Budjko;

■ 10. kuģu inženieru izlaidums – otrais profesionālās augstākās izglītības līmenis (17 kuģu vadītāji, 11 kuģu mehāniķi). Rokas pulksteņi tika pasniegti labākajiem: stūrmanei Laimai Pilsumai un mehāniķim Alģim Daunim. Labākos absolventus apsveica un rokas pulksteņus viņiem pasniedza dāvanu finansētājs Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidents kapteinis Antons Ikaunieks. Izlaiduma dienas vakarā LJA jaunajās telpās Daugavgrīvā notika 10. izlaidumam veltītais akadēmijas visu absolventu salidojums, kurā piedalījās arī šā gada gaviļnieki.







Par tradīciju var uzskatīt arī to, ka visi izlaidumi ir notikuši Rīgas Latviešu biedrības nama Lielajā zālē.

Visi izlaidumi tradicionāli notika Rīgas Latviešu biedrības nama Lielajā zālē. Sveicēju vidū bija Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors kapteinis Aigars Krastiņš, Latvijas Jūras administrācijas direktors Ansis Zeltiņš, Jūrnieku reģistra vadītājs kapteinis Jāzeps Spridzāns, Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētājs Antons Vjaters, a/s "Latvijas Kuģniecība" prezidents kapteinis Imants Vīkmanis, SIA "Lapa" prezidents kapteinis Aleksandrs Nadežņikovs, kapteinis Harijs Līdaks, kompānijas "TK Shipping" personāla un apmācības nodaļas vadītājs Steins Gāre un Glāzgovas grupas direktors Džons Adamss u.c.

Decembra sākumā notiks ostu vadīšanas studiju programmas ceturtais absolventu izlaidums. ✦



LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





Uz Rīgas Latviešu biedrības nama Lielās zāles skatuves galvenie varoņi – absolventi un pasniedzēji.





Pirmā profesionālā augstākā līmeņa kuģu vadītāji un mehāniķi kopā ar rektoru J. Bērziņu un pasniedzējiem.



LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003







LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



LJA 10. izlaidums. Kuģu vadītāji un mehāniķi.

# Par finansiālo situāciju Latvijas Jūras akadēmijā

Izglītības un zinātnes ministrija ir iepazinusies ar 2003. gada 22. jūlija vēstulē sniegto informāciju par Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) finansiālo situāciju.

Informējam, ka Saeimas 2002. gada 17. oktobra sēdē apstiprinātajā Izglītības attīstības koncepcijā 2002. – 2005. gadam iekļauto prioritāšu skaitā ir:

“Zinātniskā un akadēmiskā personāla atjaunošanas valsts programma”..

.. 2003. gada 2. aprīlī ne tikai Izglītības un zinātnes ministrija izglītības un zinātnes ministra K. Šadurska personā, bet arī Latvijas Jūras akadēmija rektora J. Bērziņa personā parakstīja protokolu Izglītības un zinātnes ministrijas un Latvijas Jūras akadēmijas līgumam par noteikta skaita speciālistu sagatavošanu par valsts budžeta līdzekļiem. Tas noslēgts uz vienu gadu un nosaka:

- no valsts budžeta finansējamo studiju vietu skaitu;
- studiju vietas bāzes izmaksas;
- studiju vietas sociālā nodrošinājuma izmaksas;
- valsts budžeta dotāciju no vispārējiem ieņēmumiem;
- sagatavojamo speciālistu skaitu 2003. gadam.

Izglītības un zinātnes ministrija savas saistības ir pildījusi – valsts budžeta dotācija no vispārējiem ieņēmumiem attiecīgajam studiju vietu skaitam (261) ir piešķirta saskaņā ar vienošanās protokolu un Ministru kabineta 2002. gada 24. jūlijā noteikumiem “Kārtība, kādā augstskolas tiek finansētas no valsts budžeta līdzekļiem”.

Izglītības un zinātnes ministrija atkārtoti norāda, ka no valsts budžeta dotācijas nefinansēs tos studentus, kurus augstskola uzņem, nerēķinoties ar 2003. gada 2. aprīļa vienošanās protokolā noteikto studiju vietu skaitu, tādējādi samazinot dotāciju apjomu uz vienu studiju vietu. Izglītības un zinātnes ministrija nevar uzņemties atbildību par LJA noslēgtiem sadarbības līgumiem, kas dažām ārvalstu kompānijām garantē labi un lēti sagatavotus jūrniecības speciālistus.

Budžeta līdzekļus piešķir noteikta skaita speciālistu sagatavošanai, nevis augstskolas renovācijai vai citu izdevumu segšanai. LJA ir tiesīga papildināt ieņēmumus, sniedzot maksas pakalpojumus, kā arī uzņemt studējošos par studiju maksu. Ņemot vērā Jūsu sniegto informāciju, ka LJA absolventi ir nodrošināti ar labi atalgotu darbu (2100 – 6000 USD) ES valstu rēderejās, studējošie 10 gadu laikā noteikti varēs atmaksāt studiju kredītus. Valsts atbalsta studējošos tādējādi, ka sedz studiju laikā noteikto kredīta procentu likmi.

Saskaņā ar Studiju fonda sniegto informāciju no 99 200 latu studiju kredīta galvojuma summas, kas 2002. gadā tika rezervēta Latvijas Jūras akadēmijas studentiem, izmantota tikai nepilna piektdaļa – 18 160 lati.

2003. gadā Izglītības un zinātnes ministrijai nav iespēju piešķirt LJA papildu finansējumu jaunās mācību bāzes veidošanai Daugavgrīvā un komunālo maksājumu segšanai.

Ministrs K. Šadurskis

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



## Vai sabruks gaišās cerības?

*Jaunais mācību gads tiem jauniešiem, kuri par savu nākamo specialitāti būs izvēlējušies kādu no jūrnieka profesijām un sekmīgi izturējuši iestājpārbaudījumus, būs pirmais solis ceļā uz karjeru. Taču, skatoties nākotnē, jāizvērtē, kas sasniegts, kas bijis labs un kur pielautas kļūdas, šajā gadījumā domājot par jūrniecības izglītību mūsu valstī kopumā.*

*Kāds būs Latvijas jūrnieks, cik viņš būs zinošs un konkurētspējīgs starptautiskajā darba tirgū? Šajā sarunā ne viens vien runātājs pieminēs jūrniekus kā pasaules pilsoņus, cilvēkus, kurus mūsu valsts sagatavo kā speciālistus un palaiž pasaules jūrās un okeānos uz ārvalstu kuģiem, zem svešu valstu karogiem.*

*Līdz šim esam pieraduši lepoties ar to, ka Latvija ir jūras lielvalsts un kā tādai tai ir sava jūrniecības izglītības sistēma, kas audzina maiņu vecajiem jūrniekiem. Tad, lūk, to, kā notiek šī audzināšana, izglītošana un sagatavošana, mēģināsim uzzināt, uzklaustot nozares speciālistus, valsts amatpersonas, izglītības darbiniekus un arī pašus jaunos speciālistus.*

*Par izglītības sistēmu un tās problēmām stāsta **Jānis Bērziņš***

### **Labs speciālists – tikai no laba pasniedzēja**

– Ar mācībspēkiem ir ļoti grūti, jo profesionālo priekšmetu pasniedzējiem vajadzētu nākt no aktīvo jūrnieku vidus. Taču apmaksas sistēma neļauj piesaistīt labus speciālistus. Piemēram, samaksa pasniedzējiem jūrskolā ir zemāka nekā vispārizglītojošā skolā, tāpēc šogad no mums aiziet latviešu valodas un matemātikas pasniedzēji, un pagaidām vēl nezinām, vai kādu izdosies dabūt viņu vietā. Tāpat svarīgākais nosacījums ir finanses, kas nepieciešamas gan mācību bāzes uzturēšanai, gan pasniedzēju algām. Es nemaz nerunāju par tādām lietām kā trenāžieri. Tie, kas tagad tiek izmantoti, ir iegūti ar ārzemju kompāniju palīdzību. Mēs gribētu labāk sagatavot, bet mūsu iespējas ir ierobežotas. Daudzus jautājumus varētu atrisināt tieši nauda, ņemot vērā to, ka mūsu sagatavotie speciālisti atdevi dod.

*Rektora J. Bērziņa teikto papildina profesors **G. Gladkovs***

### **Lai mums nav jāsarkst**

– Mūsu sabiedrībā lieki būtu runāt par to, ko valstij nozīmē jūrniecības nozare un jūrniecības izglītība, cik tā ir izdevīga un valstij ienesīga, jo to nu katram vajadzētu saprast bez īpašiem komentāriem. Tikpat nepārprotams ir arī tas, ka jūrniecības speciālisti ir tie, kas veido vidējo slāni valstī, un neviens cita specializācija to nedara tik plaši.





Es ar cieņu izturo pret maizniekiem un citu profesiju ļaudīm, kas ir sava aroda meistari, bet viņi tomēr strādā vietējā darba tirgū – viens labāk, otrs sliktāk. Bet mūsu sagatavotais speciālists, tādā jūrnieks, aiziet pasaules tirgū, un viņam jābūt tādā līmenī, kādā pasaulē tiek pieprasīts speciālists. Savukārt nodokļu sistēmai jābūt tik pretimnākošai jūrniekiem, lai palīdzētu viņiem noturēties starptautiskajā darba tirgū. Ja jūrniekiem uzliksim par pienākumu maksāt visus nodokļus pilnā apmērā, tad viņi darba tirgū kļūs dārgāki, bet tad jau viņus vairs neviens darbā ņemt nevēlēsies. Tas nenovēršami novedīs pie situācijas, ka tiek iznīcināts Latvijas jūrnieku darba tirgus.

Tas ir viens darba tirgus aspekts. No otras puses, vēl jāatrisina arī citas problēmas, ko, manuprāt, var paveikt, akcentējot uzmanību uz četriem pamatjautājumiem.

Pirmais būtu cilvēku pareiza atlase. Ja runājam par akadēmiju, tad tur problēmas daļēji ir atrisinātas. Taču to nekādā ziņā nevar teikt par "asti", kas mums ir pieķērusies. Ar to es domāju jūrskolu, jo jaunais cilvēks pēc 9. klases vēl nevar apzināties, par ko viņš vēlas kļūt, un profesijas izvēle ir vecāku ietekmēta.

Otrs ļoti nozīmīgs jautājums ir profesionāli psiholoģiskā atlase, kas pie mums naudas trūkuma dēļ nenotiek. Jūrnieka profesija ir ļoti bīstama, jo cilvēks, paliekot naktī viens uz kuģa tiltiņa, ir atbildīgs par milzīgu kravu, par dārgu kuģi un cilvēku dzīvību. Un ne katrs tam ir psiholoģiski piemērots un gatavs.

Trešā svarīgā lieta – kas sagatavo jauno speciālistu. Es gribu, lai visi saprastu, ka mūsu pasniedzēji pelna 16 latus nedēļā un par 16 latiem nedēļā veido profesionāli. Mūsu pasniedzēji ir gados veci cilvēki, entuziasti, kas par savu pienākumu uzskata attīstīt nozari. Visi viņi ir jūrniecības patrioti, jā, viņi ir jūrnieki, taču ļoti sen nav bijuši uz kuģa. Daudzos gadījumos viņi nepārzina reālo situāciju un visu uztver tā, kā tas bija viņu laikā. Kad nupat tikai sākām strādāt akadēmijā, pasniedzējiem bija iespēja ar Latvijas Kuģniecības kuģiem iziet jūrā un stažēties. Nu jau astoņus gadus šādas iespējas vairs nav. Savukārt tie, kas izmanto mūsu produktu, tādā mūsu sagatavoto jūrnieku, palīdzēt nevēlas.

Un ceturta lieta – kā mācīt? Mācību programmās tiek iekļautas IMO prasības, kā arī Latvijas prasības, kas reizēm savstarpēji ir saistītas, reizēm ne. Jūrnieka profesija ir viena no dārgākajām specialitātēm pasaulē. Pedagoģi teorētiski var stāstīt par praktiskām lietām, bet tas nozīmē strādāt tukšgaitā, jo jūrnieks pirmām kārtām ir jātrenē. Tātad vajadzīgi trenāžieri, vajadzīgas kartes ar visiem nepieciešamajiem mehānismiem, sekstanti, globusi, mērinstrumenti, bet tā visa mums faktiski nav vai ir tik niecīgā skaitā, ka ar tiem studentus nevaram nodrošināt.

## Koncepcija – ir vai nav?

Runājot par koncepciju, mēs daļēji to esam spiesti veidot tādu, kādu mums iesaka veidot Izglītības ministrija un jūrniecības sabiedrība. Un viena no nostādņēm ir tāda, ka jābūt mazajām jūrskolām, kuru absolventus pēc tam esam spiesti



integrēt tālākā jūrniecības izglītības sistēmā. Integrešanas rezultātā mēs biežāk paliekam zaudētāji. Es nekādā ziņā nevainoju tos cilvēkus, kas strādā mazajās skolās, taču jāatzīst, ka viens cilvēks nevar sagatavot jauno speciālistu tādā līmenī, kāds šodien tiek prasīts. Kad mēs cenšamies salīdzināt jūrskolu un vispārizglītojošo skolu absolventu zināšanas, viss liecina par labu vispārizglītojošo skolu absolventiem, jo viņi ir intelektuāli augstākā pakāpē, ar labākām zināšanām un plašāku pasaules uztveri, kas ļauj viņiem būt konkurētspējīgiem.

Jūrniecības izglītības koncepcijas ietvaros esam spiesti lavierēt un manevrēt, jo centralizētas sistēmas trūkums sadrumstalo gan finanses, gan intelektuālo kapitālu. Piemēra, PHARE programmas ietvaros mēs saņēmām daļu no tankkuģu laboratorijas. Tai pašā laikā Liepājas Jūras koledža saņem GMDSS staciju. Bet tas viss maksā desmitiem tūkstošu dolāru. Ja viss tiktu centralizēts kādā trenāžieru centrā, tas, nenoliedzami, dotu daudz lielāku labumu.

Arī Latvijas izglītības koncepcijā mēs nevaram iekļauties, jo, pēc Izglītības ministrijas ierēdņu sapratnes, viena navigācija ir jūrskolā, bet pavisam cita navigācija ir koledžā, un tādas absurdas lietas, kas saistītas ar profesionālo izglītību, sastopamas vai uz katra soļa.

Parasti visiem ir skaidrs, kas ir vainīgs, bet neviens nevar pateikt – ko tad darīt? Zināmā mērā esam strupceļā un bez sabiedrības palīdzības šo jautājumu atrisināt nevarēsim!

*Pavisam no citas puses jūrniecības izglītības jautājumus un problēmas skata Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra priekšnieks **Jāzeps Spridzāns**, kurš tikai nedaudz ilgāk par gadu savu darbu saistījis ar krastu. Viņš ir speciālists praktiķis un kā profesionāls kapteinis vērtē topošos jūras speciālistus, tāpēc vēl daudz asāk saskata un uztver izglītības vājās vietas.*

## **Ne tikai kontrolēt, bet arī atbalstīt**

– JA nav tikai kontrolējošas funkcijas, lai norādītu uz to, kas izglītības sistēmā sliktas vai nepadarīts. Man nav vienalga, kāda ir mūsu jūrniecības izglītība. Akadēmijas rektors Bērziņš un profesors Gladkovs runāja par jūrniecības izglītības koncepciju, par lavierēšanu un manevrēšanu. Es gribu sākt ar to, ka nepieciešama jūrniecības izglītības koncepcija nevis formāli, bet pēc būtības, jo es brīnos, kā spēkā esošo koncepciju vispār varēja pieņemt!

Vai tiešām to neviens vēl nav apjēdzis, ka gatavot jūrniekus pēc programmām, ko nosaka starptautiskie standarti, ir pavisam kas cits, nekā sagatavot speciālistu jebkurā krasta specialitātē? Tā kā Izglītības ministrijā neviens šo atšķirību nespēj izprast, tas automātiski rada pamatu tālākajām problēmām. 2000. gadā pēc 9. kases beigšanas jūrskolā uzņēma skolēnus, kuriem šogad, beidzot jūrskolu, būtībā vajadzēja saņemt lielos stūrmaņa un lielos mehāniķa diplomus. Jūrskolas gala pārbaudījumi parādīja, ka, mācoties pēc šīs sistēmas, mēs nevaram jūrskolā sa-





gatavot attiecīga līmeņa speciālistus un iedot viņiem profesionālos diplomus un ka stāvoklis patiesībā ir katastrofāls. Eksāmenu komisiju priekšsēdētāji bija augsta līmeņa speciālisti, bet prasības bija orientētas uz vidēja līmeņa zināšanām. Tātad sistēma cietusi krahu. Tam, ka tā varētu notiks, bija daudzi priekšvēstneši, tāpēc par problēmām mēs ar akadēmijas un Liepājas Jūras koledžas vadību diskusijas sākām jau pagājušā gada rudenī. Ja runājam par Liepājas Jūras koledžu, tad tā ir skola ar senām tradīcijām. Lai skola sekmīgi darbotos, apmācības sistēma būtu palabojama un papildināma, un es redzu, ka to ir iespējams sakārtot. Jāņem vērā, ka jūras koledža atrodas lielā rajonā, kurā cilvēki jau tradicionāli ir nodarbojušies ar jūrniecību. Saprotams, ka tā nekad nebūs augstskola, bet pirmā līmeņa augstāko izglītību šī koledža var dot.

Bērziņš un Gladkovs uzskata, ka likvidējamas būtu arī mazās jūrskoliņas un visu izglītību vajadzētu koncentrēt vienā mācību iestādē. Vēlos abiem kungiem oponēt, jo esmu PHARE programmas ietvaros iepazinies ar Vācijas jūrniecības izglītības sistēmu. Vāciju, protams, par mazu valsti nesauksim, bet jūrnieku jau tagad tur ir divas reizes mazāk nekā Latvijā, viņu datu bāzē ir 15 tūkstoši jūrnieku, kas liecina par tendenci neizvēlēties jūrnieka profesiju. Mūsu jaunieši vēl grib iet jūrā, un mazās jūrskoliņas ir labs dzenulis viņiem izvēlēties šo ceļu. Cita lieta, kādus speciālistus mēs spējam sagatavot. Starptautiskā organizācija "International Shipp Sones asotiation" arī atzīst, ka katastrofāli trūkst jūras virsnieku, augstas klases speciālistu, bet matrožu un motoristu tirgū ir pārprodukcija. Šīs asociācijas speciālisti uzskata, ka Austrumeiropas, arī Latvijas nākotne būs jūras virsnieki, ja vien valsts tiks galā ar profesionālās sagatavošanas sistēmu.

Lai sagatavotu jūras virsniekus akadēmijā, sistēma pēc būtības jau ir izveidota, tā ir papildināma ar dažām starptautiskām programmām, kas dotu zināšanas kuģu menedžmentā, flotes menedžmentā un pavērtu lielākas iespējas atrast darbu gan jūrā, gan krastā.

Deviņdesmit pieci procenti no mūsu jūrniekiem strādā uz ārvalstu kuģiem, un pēdējo gadu tendence liecina, ka lielākā darbaspēka masa pārplūst uz Rietumeiropu, kur darba tirgū ir ļoti augstas prasības. Bet tas, cik sekmīgs būs mūsu speciālistu darbs un cik liels pēc viņiem būs pieprasījums šajā tirgū, būs tieši atkarīgs no tā, cik sagatavotu speciālistu mēs šajā darba tirgū izlaidīsim. Ja nebūsim pietiekoši tālredzīgi, varam nonākt tādā situācijā, kādā pašlaik ir ukraiņi, kuru kuģu īpašnieki nevēlas ņemt uz saviem kuģiem. Iemesls ir ļoti vienkāršs – pirmie ukraiņi, kas nonāca darba tirgū, nebija tie labākie speciālisti, un viņi izveidoja priekšstatu, ka visi ukraiņi ir vāji speciālisti, kaut gan pēc būtības tā nemaz nav. Latvijas jūrniekiem pagaidām nav šādas sliktas slavas, un ar Latviju tā nenotiks, jo mēs nepieļausim, ka vāji speciālisti iegūst tiesības iet jūrā! Nav jau tā, ka vienā valstī ir tikai labi speciālisti, bet otrā – tikai vāji, visādi speciālisti ir katrā valstī, bet nedrīkst pieļaut, lai vājo speciālistu īpatsvars sasniedz kritisko masu. Flo-ti Latvija jau ir pazaudējusi, tāpēc nedrīkstam būt tik tuvredzīgi, ka pazaudējam

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GĀDAGRĀMĀTA  
2003





arī jūrniekus. Savulaik Latvijas Kuģniecības virsniekiem bija visaugstākais reitings. Piemēram, kapteinis no Tālajiem Austrumiem bija priecīgs, ja LK varēja strādāt par 3. stūrmani. Bet nav ko runāt par to, kas aizgājis, jo pašlaik mūsu bagātība reāli ir ostas un jūrnieki.

## Kas cieš bankrotu?

– Latvijas jūrskolās, koledžās un akadēmijā gatavo speciālistus, un reālā situācija ir apliecinājusi, ka pie mums veidojas jūrnieku kritiskā masa, kas var nodarīt milzīgu ļaunumu Latvijas jūrnieku reputācijai starptautiskajā darba tirgū. JA Jūrnieku reģistrs savukārt ir paziņojis, ka darīs visu, lai vāji sagatavotiem speciālistiem aizšķērsotu ceļu un tie nenonāktu pasaules jūrās. Bet kas notiek ar cilvēku, kurš ir mācījies un kuram vājā apmācības sistēma neļauj iegūt profesionālo izglītību? Un kas notiek ar valsti, kas šādā vājā sistēmā un vāju speciālistu sagatavošanā ieguldījusi daudz vai maz, bet līdzekļus, un rezultātā pretī saņem brāķi nederīga speciālista izskatā?

J. Spridzāns: – Uzskatu, ka akadēmijas mācībspēki tikai daļēji ir vainojami tai situācijā, kādā nonākusi jūrniecības izglītība, jo Latvijas izglītības sistēma kopumā ir parādījusi, ka nekādas sistēmas vispār nav. Bērni nezina, ko no viņiem grib, skolotāji nezina, kā bērni būtu jāmāca, vecāki nesaprot skolas prasības. Valstī cits citu totāli nesaprot, jo tie, kam būtu jā rūpējas, lai sistēma darbojas, nav izveidojuši pašu sistēmu.

Vai tas nav izsmieklis, ka mūsu akadēmijas pasniedzējiem maksā 90 santīmus par stundu? Es, piemēram, šādu algu uzskatu par izsmieklu un par tādu strādāt neiešu, ja iešu, tad drīzāk bez samaksas.

– **Bet jūrniecības izglītības sistēmu taču nevar balstīt uz tādiem augstas klases profesionāļiem kā, piemēram, Spridzāns, kurš būtu ar mieru savas zināšanas, laiku un enerģiju ieguldīt studentos aiz tīra patriotisma un entuziasma. Tagad vairs nav barikāžu laiks, kad visi tā rikojās. Normālā sabiedrībā cilvēkam par darbu jāsaņem pieklājīgs atalgojums.**

J. Bērziņš: – Mēs savu izglītības sistēmu tiešām nevaram balstīt uz viespasniedzējiem, kuri atnāk, nolasa lekcijas un aiziet. Mums nepieciešami stabili štata pasniedzēji, kas no puīšļa iztaisa jūras virsnieku!

G. Gladkovs: – Metodiskais darbs, pētniecības darbs, uzraudzība, programmu izveide – šajos procesos vieslektori, protams, nepiedalās.

J. Spridzāns: – Manuprāt, kritizēt ir viegli, bet tagad vajadzētu izvērtēt, ko reāli šādā situācijā var paveikt. Objektīvi ir tas, ka daudziem pasniedzējiem ir 75 un 76 gadi un viņi nevar atbilstoši mūsdienu prasībām sagatavot speciālistus, par ko liecina kaut vai viņu sastādītie eksāmenu uzdevumi, kas izskatās visai apšaubāmi.

Bet ir arī subjektīvi iemesli. Piemēram, pasniedzējs tikai eksāmena laikā uzziņa, ka viņš gatavo lielo stūrmani. Un tā, lūk, jau ir akadēmijas vaina!



Normāli būtu arī tas, ka audzēknis nevar saņemt profesionālo diplomu, viņš saņem atestātu par vidējo izglītību, bet tagad jūrskola daļēji pat ir spiesta iedot diplomu, lai pilnīgi neiznīcinātu jaunā cilvēka iespējas tālāk izglītoties. Tas ir bezatbildīgi, ar profesionālo diplomu tā nedrīkstētu darīt!

**– Trīs gadus esat savus skolēnus redzējuši, mācījuši, vai tad jau laikus nevarējāt pārliecināties, ka viņi izvēlētajai profesijai nebūs derīgi?**

J. Bērziņš: – Mēs cīnījāmies ar uzraudzības komisiju, kas pieprasa un nosaka, ka skolēnu nedrīkst atskaitīt mācību procesa laikā. Tie, kas nav varējuši normāli pabeigt mācību iestādi, zināmā mērā guļ uz mūsu pasniedzēju sirdsapziņas. Bet dažreiz nostrādā arī cilvēciskais faktors, kas liek pasniedzējam aiz matiem izvilkt skolēnu un pieļaut to pie gala pārbaudījumiem. Ir arī agresīvi vecāki, un viņu agresivitāte pēdējos gados arvien pieaug, jo vecāki ir pieraduši, ka skolā atzīmes ieliek. Vienā sūdzībā kāda māte rakstīja "Vai tad tiešām nevar atrast pasniedzēju, kas ieliek sekmīgu atzīmi?" Nevis iemāca, bet ieliek sekmīgu atzīmi!

J. Spridzāns: – Ir kāds puslīdz politisks jautājums, kas pēc būtības sniedz atbildes uz daudziem jautājumiem: sakiet, vai tad mūsu valstī vispār ir jūrnieki? Kaut vai atceroties Rīgas 800 gadu svinības. Vai kāds to laikā dzirdēja kaut pušplēstu vārdu par to, ka Rīga ir arī ostas pilsēta? Iespējams, vajadzētu ieviest jūrniecības mācību iestādēs formas tērpus, kas disciplinētu topošos jūrniekus. Varbūt šīs formas veidotu iespaidu par Latviju kā jūras valsti, un tad arī apkārtējie cilvēki, tai skaitā valdības locekļi un Saeimas deputāti, iespējams, mainītu attieksmi pret jūrniecību, jo pašlaik tā īsti neviens pat neiedomājas, ka tāda jūrniecība vispār ir!

J. Bērziņš: – Metīšu nelielu akmentiņu tieši jūsu dārziņā! Kas tad vispirms cels formas tērpa prestižu, ja ne Jūrniecības departaments un Jūras administrācija, Jūrnieku reģistrs? Bet Jūras administrācijā tikai dežurants sēž formas tērpiem pie-tuvinātā džemperīti!

J. Spridzāns: – Aizrādījums par formas tērpu ir vietā, bet man ir nācies piedzīvot kaunu par savu formu, jo kāds cits amata brālis, ģērbies šai tērpiņā, ir izturējies necienīgi un ir to apkaunojis! →

Sagatavoja A. Freiberga

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



## Palīdzība ne tikai pašu rokās

*Pirms dažiem gadiem glābšanas un meklēšanas darbi jūrā bija Latvijas Jūras administrācijas pārziņā, taču valdības līmenī tika pieņemts lēmums šīs funkcijas, kā arī naftas piesārņojuma kontroli un seku likvidāciju nodot Latvijas Jūras spēku kompetencē. Par to, cik varam būt droši, ka nelaimes gadījumā mūs sadzirdēs, atradīs un izglābs, stāsta Latvijas Jūras spēku Krasta apsardzes Jūras glābšanas centra priekšnieks kapteinis **Hermanis Černovs**.*

Latvijā meklēšanas un glābšanas darbus veic Latvijas Jūras spēki saskaņā ar diviem likumiem – pirmais ir Bruņoto spēku likums, kurā izdarīja grozījumus, kad 2000. gadā Jūras spēki no Jūras administrācijas pārņēma visas meklēšanas un glābšanas funkcijas. Un otrais ir 2002. gadā pieņemtais Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums, kurā jau konkrēti ir definēts, kuras no bijušajām Jūras administrācijas funkcijām un kādus krasta apsardzes pienākumus pilda JS vienības. Taču Jūras spēki nav vienīgie, kas veic glābšanas un meklēšanas darbus, šos uzdevumus pilda arī Latvijas Gaisa spēki, kuru rīcībā ir divi glābšanas helikopteri, speciāli aprīkoti glābšanas darbu veikšanai uz jūras. Viņiem ir profesionāli sagatavots personālsastāvs, arī Jūras spēki savus speciālistus ir pienācīgi sagatavojuši, tāpēc jūras un gaisa spēki nepieciešamības gadījumā kopā var sekmīgi darboties, lai iespējami operatīvāk un profesionālāk sniegtu palīdzību.

Visa darbu koordinācija notiek no Jūras spēku Jūras meklēšanas un glābšanas centra, kas atrodas Kuģu vadības centrā Rīgas ostā. Te strādā augsta profesionālā līmeņa speciālisti, kas savulaik strādāja JA struktūrā, un JS ir ieinteresēti iespējami ilgāk viņus nodarbināt. Taču klāt nāk arī jauni speciālisti, kuri šim darbam tiek īpaši apmācīti. Tā, sākot no 2002. gada, sadarbībā ar Zviedrijas Jūras administrāciju un izmantojot ISPA fonda finansējumu, kas paredzēts Austrumu bloka valstīm, tai skaitā arī Latvijai, ir sagatavoti speciālisti meklēšanas un glābšanas operācijām. Jau 2003. gada pavasarī sešu nedēļu kursu beidza četri un tagad Zviedrijas Jūras administrācijas Meklēšanas un glābšanas skolā mācās vēl trīs cilvēki. Paredzēts, ka 2004. gadā šis projekts tiks turpināts un profesionālās iemaņas glābšanas operācijām jūrā iegūs vēl seši cilvēki.

Taču starptautiskajai sadarbībai apmācības procesā jau ir daudz senāka pieredze – pirms vairākiem gadiem Dānijā jau tika apmācīti trīsdesmit glābšanas koordinatori operatīvajam darbam notikuma vietā. Bet ikdienas darbs vislabāk parāda, kādi speciālisti un kādas iemaņas vēl nepieciešamas, lai iespējami profesionālāk varētu veikt glābšanas operācijas. Tā kā ļoti bieži, veicot glābšanas darbus, vispirms nākas sniegt tieši pirmo medicīnisko palīdzību, ir paredzēts sagatavot speciālistus neatliekamās medicīniskās palīdzības sniegšanai. No







Latvijas Jūras spēku Krasta apsardzes Jūras glābšanas centra priekšnieks kapteinis Hermanis Černovs.

Liepājas līdz Salacgrīvai ik brīdī patrolē krasta apsardzes kuteri un, kā stāsta H. Černovs, tie ir gatavi piecpadsmit līdz divdesmit minūšu laikā iziet jūrā, lai sniegtu pirmo palīdzību jūrnikiem, kā arī visiem citiem nelaimē nonākušajiem. Nepieciešamības gadījumā glābšanas darbos operatīvi iesaistās arī krasta apsardzes flotile, kas nodrošināta ar pieciem ātrgaitas kuģiem. Varētu jau apcerēt, vai pieci kuģi ir daudz vai maz, bet H. Černovs domā, ka reizēm nepietiktu pat tad, ja krasta apsardzes rīcībā būtu simt kuģu. Un viņa teiktajam var uzticēties, jo šāds secinājums nerodas, teorētiski apcerot iespējamus negadījumus, bet gan lūkojoties dzīves realitātē. Parasti problēmas ar profesionāliem jūrnikiem rodoties salīdzinoši reti, jo viņi gan fiziski, gan psiholoģiski ir sagatavoti darbam jūrā un zina, ko darīt ekstremālos apstākļos, prot sniegt pirmo palīdzību. Pavisam cita situācija, pat traģiska, ir ar piekrastes zvejniekiem, kuri, glābšanas centra priekšnieka vārdiem runājot, visu cieņu, arī ir jūrniki, bet dažu labu reizi tomēr aizmirst, ka uz ūdens var draudēt briesmas. Viņi glābšanas vestes un riņķus uzskata par tādu kā nevajadzīgu greznību vai pilnīgi lieku balastu. Diemžēl jāteic, ka to nevar nosaukt citādi kā par bezatbildību, kas nereti paņem zvejnieku dzīvību, jo, nonākuši kritiskā situācijā jūrā, viņi nespēj sagaidīt palīdzību. Nedrīkstam taču aizmirst, ka Baltijas jūras piekraste nav Kanāriju salas. Mūsu jūra ir ļoti auksta, un tā saucamā hipotermija jeb ķermeņa atdzi-

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



šana cilvēkam notiek tik ātri, ka palīdzība tādos gadījumos bieži vien piesteldzas par vēlu.

Taču ķermeņa atdzišana ir sekas, kas piemeklē, kad ar cilvēku notikusi nelaime, bet nelaimei uz jūras galvenais cēlonis ir alkohols, kad cilvēks vairs nesajūt briesmas, nenovērtē savus spēkus un domā, ka visu var.

## Negadījumu pamatā – bezatbildība

– **Vai vienmēr laikus saņemam informāciju par negadījumiem?**

– Pēdējos gados arvien populārāki kļūst vējdēļi, un cilvēki nekritiski vērtē savas iespējas. Labi, ja krastā ir kāds, kas tādu cilvēku patur redzeslokā. Ir gadījumi, kad šādus sportistus izdevies izglābt tikai tāpēc, ka kāds mums laikus paziņojis par nelaimi, tāpēc izdevies operatīvi nokļūt negadījuma vietā.

Bet nereti gadās, ka cilvēka prombūtni pamana pēc divām vai trim stundām, tad jāpierēķina laiks, kas nepieciešams, lai glābšanas kuteris nokļūtu nelaimes vietā. Pat helikopteram, lai aizlidotu no Rīgas līdz Ventspilij, ir nepieciešama stunda; tas ir gadījumā, ja piloti jau ir sagatavojušies lidojumam, ja nav, jāpieskaita vēl apmēram četrdesmit minūtes helikoptera sagatavošanai, bet nakts laikā lidojums aizņem uz pusi ilgāku laiku. Glābšanas darbos ļoti svarīgi palīdzību sniegt ātri, tāpēc plānos ir pasūtīt īpašus glābšanas helikopterus un vienu no tiem bāzēt Ventspilī.

Esam, piemēram, saņēmuši zvanu, ka desmitos vakarā nav atgriezies dēls, kurš no rīta aizbraucis uz Kolkasragu ar vējdēli. Jūs jau varat iedomāties, kādu palīdzību mēs šādā situācijā varam sniegt. Vēl gribu piebilst, ka parasti negadījumi mēdz notikt sliktos laika apstākļos, kas vēl jo vairāk apgrūtina glābšanas pasākumus.

Un nevaram taču arī gandrīz 500 kilometru garā piekrastes joslā katrā kilometrā nolikt pa glābējam. Visur, kur cilvēks satiekas ar jūru, viņam jābūt uzmanīgam, jo reizēm bīstamās situācijas tomēr var prognozēt. Salīdzinoši nepatīkams ir Irbes šaurums, kur problēmas rada mainīgās zemūdens straumes, arī Kolkasrags ir viltīgs. Tieši Kolkasragā turam glābšanas vienību, kuras aprīkojumā ir apvidus mašīna ar treileri un laivu. Pavisam ir piecas šādas vienības, kas izvietotas Jūrmalcīemā, Pāvilostā, Ventspilī, Kolkā un Rīgā. Būtu labi, ja tādu aprīkojumu varētu nodrošināt arī posmā starp Rīgu un Salacgrīvu, bet pagaidām to neesam realizējuši.

Pasaules prakse gan ir savādāka nekā Latvijā – gandrīz visās Rietumvalstīs ir brīvprātīgo glābēju vienības, tās ir ļoti izplatītas gan Zviedrijā, gan Dānijā, gan Somijā un jo īpaši Vācijā. Piemēram, Vācijā valsts vispār nefinansē glābšanas dienestu darbību, tie iztiek ar ziedojumiem, ko atvēl privātas kompānijas, zvejnieki un citas struktūras. Līdzīga prakse ir arī citās Eiropas valstīs, kur valsts rūpējas par to, lai būtu glābšanas stacijas, glābšanas kuteri un lai tiem netrūktu degvielas, bet glābšana tiek organizēta pēc brīvprātības principa – no darba brīvajā lai-





Valsts mēroga glābšanas mācības 2002. gadā Liepājā.

kā to nodrošina zvejnieki un citi ar jūru saistīti ļaudis, apvienojot vaļasprieku ar ļoti nopietnu darbu. Jūrnīkam jau pēc būtības ir ielikta tieksme vai pat instinkts sniegt palīdzību.

Starptautiskos semināros, tiekoties ar kolēģiem no Baltijas valstīm, Baltijas jūras reģiona, Lielbritānijas un Nīderlandes, esam pārliecinājušies, ka problēmas visiem patiesībā ir vienas un tās pašas, un pamatā tās rada tieši cilvēku bezatbildīga rīcība uz ūdens. Mūsu atšķirība ir tā, ka Latvijā cilvēki pagaidām vēl nav tik tuīgi, lai varētu lielākā daudzumā aktīvāk baudīt atpūtu uz ūdens ar kuteriem, vējdēļiem, ūdens motocikliem vai jahtām. Taču jau tagad jūtam, ka dzīves līmenis aug un arvien vairāk kļūst šādu atpūtnieku. To apliecina arī meklēšanas un glābšanas statistika: 2003. gadā jau līdz 1. novembrim bijuši 209 gadījumi, turpretī visā 2002. gadā bija 170 glābšanas operācijas. Statistika atspoguļo visus gadījumus, kad mūsu speciālisti tiek izsaukti sniegt medicīnisko palīdzību, evakuēt cilvēkus un sniegt cita veida palīdzību.

Viskarstākais darba laiks glābējiem, protams, ir vasara, kad cilvēki atpūšas pie jūras un ne vienmēr tajās vietās, kur tuvumā ir glābēji.

Esam pārliecinājušies arī, ka nelaimes gadījumā cilvēki nemaz nezina, kur meklēt palīdzību, un zvana uz visiem iespējamiem dienestiem, bet vajadzētu meklēt tieši mūs.

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GĀDAGRĀMATA  
2003







Glābšanas pasākumi tika koordinēti starp jūras, krasta un gaisa dienestiem.

## Par glābšanu nauda nav jāmaksā

– **Kāda ir jūsu mācību un starptautiskā prakse?**

– Katru gadu piedalāmies vai paši organizējam mācības. 2002. gadā mums izdevās organizēt valsts mēroga mācības pie Liepājas, kurās tika iesaistītas visas institūcijas, kuru pienākumos ietilpst palīdzības sniegšana visplašākajā nozīmē. Tie bija JS, Gaisa spēki, kara medicīna, visa veida policija, ātrās palīdzības dienests, ugunsdzēsēji, robežsargi, pašvaldības, Katastrofu medicīnas centrs. Šajās mācībās bija radīti reālai situācijai pietuvināti apstākļi. Mācībās piedalījās aptuveni 40 jaunsargu, kas tēloja ievainotos, katram bija sava leģenda. Neviens nezināja notikumu gaitu, mēs modelējām situāciju, piemēram, kuģi mācību uzdevumu saņēma aploksnēs, kuras tikai pēc komandas drīkstēja atvērt, arī laika apstākļi bija ļoti slikti, un tas mācībām nāca tikai par labu, jo šādos apstākļos bija izdevība pārbaudīt savus spēkus. Darbība tika koordinēta starp jūras un krasta dienestiem. Mācības reizē izvērtās par lielu šovu, jo daudzi vietējie iedzīvotāji, kuri nebija informēti par šādu pasākumu, pirmajā mirklī pat nesaprata, kas notiek – “ātrās palīdzības” mašīnas, ugunsdzēsēji, policisti, helikopteri. Šo piemēru minu, lai ilūstrētu, kā notiek pārbaude tam, cik gatavi esam rīcībai un koordinētai darbībai ekstremālās situācijās. Mācības tika novērtētas ļoti augstu.

Ik gadus piedalāmies arī vairākās starpvalstu mācībās. Katru otro gadu Balti-





Neviens nezināja notikumu gaitu. Piemēram, kuģi mācību uzdevumu saņēma slēgtās aploksnēs, kuras atvēra tikai pēc mācību komandiera pavēles.

jas jūrā notiek mācības "Baltic I", katru gadu aprīlī notiek piecu valstu mācības Bornholmas salā, kur piedalās glābēju vienības no Dānijas, Lietuvas, Igaunijas, Latvijas un tagad arī no Polijas, un tā ir ļoti vērtīga pieredzes apmaiņa. Piedalāmies arī NATO mācībās, kas mūsu kuģiem dod iespēju iegūt praksi šāda līmeņa mācībās. Viss, kas saistīts ar meklēšanu un glābšanu, pamatojas uz starptautiskiem dokumentiem. Mēs esam beiguši tulkot latviešu valodā Meklēšanas un glābšanas rokasgrāmatu. Esam to aizsūtījuši recenzēšanai visām ieinteresētām institūcijām, lai saņemtu vērtējumu. No Jūras akadēmijas esam saņēmuši priekšlikumu grāmatu izdot latviešu un angļu valodā, lai izvairītos no nevajadzīgām neskaidrībām. Šādai grāmatai jābūt uz visiem kuģiem, un ļoti aktuāli tas ir tieši ar zvejas kuģiem. Plānojam, un ja viss labi izdosies, tad šo grāmatu varēsīm uzdāvināt visiem zvejas kuģu īpašniekiem.

Tā kā arvien populārāks kļūst buru sports, arī te arvien nopietnāk jādomā par drošības pasākumu ievērošanu, lai izvairītos no traģiskiem negadījumiem. Bijām saaicinājuši visu jahtklubu vadītājus, lai izrunātu ar drošības pasākumiem saistītus jautājumus, kā arī darītu zināmu, kas mēs esam, ko mēs darām un ko mēs prasīsim no tiem, kas ar jahtām dosies jūrā. Ļoti negribētos, lai viņi mūs uztver kā ienaidniekus un vēl vienu kontrolējošu institūciju. Pirmkārt, mēs strādājam, lai sniegtu palīdzību jūrniekiem jūrā un neesam likumus sargājošā institūcija, kas ar bargām metodēm soda pa labi un pa kreisi. Mēs sniedzam palīdzību un vēlamies,

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





lai visi, kas iziet jūrā, būtu nodrošinājušies kaut ar minimālu glābšanas aprīkojumu un zinātu, kur ārkārtas gadījumā griezties pēc palīdzības. Pagājušā gadā izglābām arī slaveno Zviedrijas *ceļotāju*, kurš ar laivu bija sācis kuģošanu un pēc divdesmit dienām atpāpās pie Latvijas krastiem. Šajā gadījumā ar nožēlu nākas secināt, ka uzdevumu augstumos nav bijuši Zviedrijas dienesti, jo policija esot savlaicīgi informēta par jūrā pazudušo cilvēku, bet nezināmu iemeslu dēļ neko nav ziņojusi glābšanas dienestiem. Kā stāstīja pats ceļotājs, aptuveni trīsdesmit kuģu esot pagājuši viņam garām, un neviens pat nav pievērsis uzmanību, ka cilvēks ir atklātā jūrā. Tātad totāla vienaldzība no jūrnieku puses! Vienīgi Latvijas zvejniekiem ienāca prātā paziņot glābšanas dienestiem, ka jūrā ir cilvēks, kurš nerunā ne latviski, ne krieviski. Cilvēku izdevās glābt, un šoreiz tas tiešām bija brīnums, jo viņš visu šo laiku bija pavadījis bez pārtikas un dzeramā ūdens.

## – Kas vēl notiek jūrā?

– Jūrā var notikt un arī notiek visdažādākie negadījumi. Tās ir avārijas, cilvēki uz kuģiem mēdz gūt traumas. Ir gadījumi, kad helikopters cietušos ar dažādām traumām noceļ no kuģa, bet gadās, ka tas laika apstākļu dēļ nav iespējams. Savulaik uz tirdzniecības kuģiem bija ārsti, tagad to vairs nav, tāpēc biežāk tieši mums nākas doties palīgā. Lai operatīvāk palīdzētu cietušajam uz kuģa, esam vienojušies ar Katastrofu medicīnas centru, ka viņu ārsti sniedz konsultācijas pa radio visiem kuģiem, kas atrodas mūsu atbildības zonā. Šādu sadarbību jau var uzskatīt par tradicionālu, to savulaik iedibināja Jūras administrācija. Un arī tas ir tradicionāli, ka ar JA mums ir izveidojušās labas attiecības, par ko liecina regulārā operatīvās informācijas apmaiņa. Mēs sniedzam ziņas par hidrogrāfijas iekārtām, ja ar tām ir gadījušās kādas problēmas, savukārt JA mums dod visu kuģošanas informāciju. Uzturam regulārus sakarus ar visiem kuģiem, kas atrodas Latvijas teritoriālajos ūdeņos, divas reizes dienā paziņojam laika prognozi un, ja nepieciešams, arī citu informāciju, piemēram, navigācijas brīdinājumus, ziņas par slēgtajiem rajoniem un vēl daudz ko citu.

## – Vai ir bijis kāds īpašs gadījums, ko nācies piedzīvot aizvadītajā gadā?

– Nevaru pat pateikt, kas bijis tas sarežģītākais vai grūtākais, ko nācies paveikt aizvadītajā gadā. Vai no kuģa noņemt cilvēku ar traumu vai meklēt nosliktušu bērnu, ja krastā stāv viņa izmisušie vecāki un tu jau skaidri zini, ka glābšana vairs nav iespējama, bet palīdzība būs tikai tā, ka tiks atrasts bērna ķermenītis. Šādos gadījumos mēs meklējam divas, trīs dienas, kamēr atrodam, darām visu, ko varam. Un te jau vairs nav runa nedz par laiku, ne arī par naudu.

## – Bet parasti taču tiek runāts, ka glābšana un meklēšana izmaksā ļoti dārgi.

– Mēs nekad nerēķinām, cik dārga ir cilvēka dzīvības glābšana, jo glābšana jūrā ir tā valsts funkcija, kas tiek nodrošināta bez maksas, un tas noteikts starptautiskajās konvencijās, kurām arī Latvija ir pievienojusies. Mantas glābšana, kuģa glābšana – tā jau ir komerciāla darbība, kas neietilpst mūsu pienākumos. Mēs glābjam cilvēku, par mantas glābšanu var runāt ar citām struktūrām, kuras ar šādiem pakalpojumiem nodarbojas. Neatceros nevienu gadījumu, kad tādēļ, ka bei-







No Kuģu vadības centra Rīgas ostā, kur ir Krasta apsardzes Meklēšanas dienesta centrālā bāze, modernās sakaru tehnoloģijas ļauj sekot procesiem jūrā.

dzies degvielas limits, mēs nebūtu veikuši glābšanas pasākumus. Šādiem mērķiem degviela vienmēr ir rezervēta.

**– Vai izjūtat gandarījumu par savu darbu?**

– Gandarījumu dod tas, ka cilvēki arvien vairāk saprot, ka uz ūdens pirmām kārtām pašam jā rūpējas par savu drošību. Taču mums vēl daudz jāstrādā, lai izveidotu cilvēkos apziņu, ka vislielāko palīdzību viņi var sniegt sev paši, bet, ja nav gatavi šādiem pasākumiem, ja uz kuģa vai laivas nav pirmās palīdzības aprīkojuma, tad var gadīties, ka mūsu palīdzība viņiem vairs nebūs vajadzīga. Bet ir gadījumi, kad nelaimē nonākušie nevar par sevi paziņot, jo viņiem nav nepieciešamās aparatūras, tāpēc mēs vienkārši nevar zināt, ka viņiem palīdzība vispār ir vajadzīga.

**– Taču, lai cik arī augsts būs cilvēku apziņas līmenis, jūra ir un paliks jūra, ūdens ir un paliks viena no stihijām, tāpēc varbūt jāsaka “diemžēl”, bet jūs nekad nepaliksiet bez darba. Tāpēc arī Jūras spēku meklētājiem un glābējiem jādomā par attīstību.**

– Latvijā meklēšanas un glābšanas darbība sekmīgi attīstās, un tas labi tiek vērtēts arī starptautiskā līmenī. Lielā mērā par to jāpateicas JA, kas šo darbu bija pareizi sākusī. Protams, paši jūtam, ka zināms progress ir panākts, bet apmie-

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



rināties ar sasniegto vienkārši nedrīkst, jo vienmēr būs, ko un kā uzlabot. Bet jau tagad nepieciešamo līmeni, kas noteikts starptautiskajās prasībās, nodrošināt varam. Esam izstrādājuši kontroles un sakaru sistēmu, Latvijā tiek ieviesta GMDSS, kas jau tagad nodrošina signālus, taču diemžēl pagaidām cilvēki vēl neuzticas šai sistēmai, jo, nosūtot informāciju elektroniskā veidā, cilvēkiem šķiet, ka viņus neviens nav sadzirdējis, tāpēc pašlaik vēl daudzi uzticas tikai radiosakariem. Turpinām strādāt pie sakaru un kontroles sistēmas pilnveidošanas. Ceram, ka nākošajā gadā Jūras spēki sāks būvēt jaunus krasta apsardzes kuterus, jo tie resursi, kas ir mūsu rīcībā, ir novecojuši, kuģi jau vecāki par 40 gadiem, un tas ir ļoti solīds vecums. Ceram, ka šis projekts pilnveidosies, jo jauni kuģi ekspluatācijā neprasa tādas izmaksas kā vecu kuģu remonts. Šo naudu vairāk varēsīm novirzīt moderna tehnoloģiskā aprīkojuma izveidei un, protams, izglītībai, jo ļoti nopietni domājam arī par speciālistu sagatavošanu. ASV Krasta aizsardzības akadēmija ir viena no prestižākajām mācību iestādēm, kur konkurss uz vienu vietu ir aptuveni 50 cilvēku, un viens no mūsu puīšiem ir izturējis konkursu un jau otro gadu tur sekmīgi mācās. Gaidām, ka 2006. gadā viņš atgriezīsies Jūras spēkos kā augstas klases profesionālis. Uzskatu, ka mūsu cilvēkiem ir dotas visplašākās iespējas mācīties, daudzi virsnieki beiguši Zviedrijas Jūras spēku akadēmiju, mācījušies kapteiņu kursus Vācijā un Dānijā. Ir vairāk iespēju iegūt labu izglītību ārzemēs, ko apmaksā valsts vai dažādas palīdzības programmas. Es pats pabeidzu kara jūrskolu padomju laikā, esmu dienējis uz zemūdenes, mācījos virsnieku kursus un 1995. gadā ASV Jūras spēku koledžā. Tagad varu apvienot padomju un ārzemju skolās iegūtās zināšanas un pieredzi, lai izvairītos no kļūdām, ko pieļāvuši viena vai otra puse, un tas ļoti labi kalpo Latvijas interesēm.

**P.S.** Kad materiāls jau bija sagatavots publicēšanai, piezvanīja glābēju priekšnieks Hermanis Černovs un pastāstīja, kā pats teica, pavisam svaigu un traģisku notikumu, kas kārtējo reizi apliecina, ka cilvēki tiešām paši rīkojas neapdomīgi, par to samaksājot ar dzīvību. Novembra beigās no Mazirbes krasta divi zvejnieki izgājuši jūrā. Atgriezies tikai viens, otru glābēji atrada jau mirušu.

Zvejnieki jūrā devušies krietnā kunga dūšā, bez jebkāda glābšanas aprīkojuma, bez jebkādiem sakaru līdzekļiem. Laiva apgāzusies. Viens zvejnieks spējis izpeldēt krastā un paziņot glābējiem par notikušo nelaimi, uz ko glābēji operatīvi reaģējuši un jau divdesmit minūšu laikā pēc paziņojuma bijuši negadījuma vietā. Tur atraduši arī otru zvejnieku, diemžēl par vēlu, jo glābt viņu vairs nav izdevies. Vainīga bijusi hipotermija, jo no brīža, kad notika nelaime, līdz brīdim, kad glābēji ieradās notikuma vietā, pagāja salīdzinoši ilgs laiks. Secinājumi jāizdara pašiem. ✦

A. Freiberga





## 2003. gads – garais gads

*Tie burātāji, kas paši piedalījās regatē «CUTTY SARK TALL SHIPS' RACES 2003» un bija iesaistīti regates uzņemšanā Rīgā, 2003. gadu droši var saukt par garo gadu – pārāk daudz notikumu un pārāk daudz spilgtu emociju, no uzvaras prieka līdz zaudējuma rūgtumam sacensībās, no bažām, ka regates sarīkošana Rīgā ir nopietni apdraudēta, līdz gandarījumam par regates organizatoru un dalībnieku uzslavām par to, kā regate tika uzņemta. Latvijas jahtas «Spaniel» un «Sparta» savā klasē C II izcīnīja pirmo vietu attiecīgi regates pirmajā un otrajā sacensību posmā. «Venta» bija spiesta izstāties pirmajā posmā, «Spaniel» neveicās otrajā posmā. Regates organizatora – starptautiskās organizācijas «Sail Training International» (STI) gadskārtējā konferencē Barselonā 2003. gada 15. novembrī Rīga saņēma balvu kā 2003. gada regates labākā osta. Vai tas bija tikai kompliments Rīgai kā pilsētai, kurā regate notiek pirmoreiz? Domāju, ka tas bija objektīvs novērtējums. Ir vērts atcerēties, kā tika sasniegts šis rezultāts.*

### Priekšdarbi

Juridiski atbildīga par regates uzņemšanu un parakstītā līguma izpildi bija Rīgas dome. Regates rīcības komitejas uzbūvē un darbībā organizatori ieteica vadīties pēc tā dēvētās Ostas rokasgrāmatas, kurā aprakstītas prasības gan par kuģu izvietošanu, gan krasta infrastruktūru, gan krasta pasākumu programmu. Rīgas rīcības komiteja šo vispārējo shēmu pārveidoja, piemērojot to mūsu situācijai. Par regates organizatoriem kļuva trīs struktūras, kas katra atbildēja par savu pasākuma daļu.

Rīgas Brīvostas pārvaldes pārziņā bija flotes izvietošana, krasta infrastruktūras izveidošana, loču un velkoņu dienests. 2000. gada 29. februārī Rīgas domes ar regates organizatoriem parakstītais līgums paredzēja divus flotes tauvošanās variantus: Daugavas labajā un kreisajā krastā – gadījumā, ja Ķīpsalas pusē tiks uzbūvēta jauna jahtu piestātne, vai tikai Daugavas labajā krastā. Abos gadījumos bija paredzēts, ka visas jahtas vai daļa no tām tauvosies Andrejostas jahtklubā. 2002. gada rudenī situācija sarežģījās – Rīgas Brīvostas pārvalde iesūdzēja «Jahtu centru Andrejosta» tiesā. Rīgas dome un Brīvostas pārvalde noraidīši izturējās pret burātāju viedokli, ka vienīgā jahtu uzņemšanas vieta joprojām ir Andrejostas jahtklubs. 2002. gada 5. decembrī Rīgas dome parakstīja jaunu līgumu, jo bija mainījušies regates organizatori. Kad nedēļu vēlāk STI pārstāvji ieradās Rīgā, lai pārliecinātos, kā noris gatavošanās regates uzņemšanai, Rīgas pārstāvji piedāvāja vienu konkrētu tauvošanās variantu – buriniekus izvietot Daugavas labajā krastā un jahtas – kuģu remonta bāzes teritorijā Andrejostas līcī. Šo variantu STI noraidīja, jo tādējādi jahtas tiktu nošķirtas no buriniekiem un burātājiem ceļā uz pilsētu nāktos šķērsot ostas dzelzceļu. Ar Rīgas Brīvostas valdes 2003. gada

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





31. janvāra lēmumu Rīgas Brīvostas pārvalde (RBP) deleģēja savas funkcijas saistībā ar regates būvju un piestātņu izbūvi un regates biroju izvietošanu SIA «Rīgas pasažieru termināls».

Lai uzbūvētu iztrūkstošo piestātņi Daugavas labajā krastā un veiktu pārējos nepieciešamos celtniecības un labiekārtošanas darbus, par būvuzņēmēju tika pieaicināta SIA «Augstceltne». Beidzot bija skaidrs, kur kuģi tiks izvietoti, vēl tikai bija jāatrisina jautājums – kā. Man un kapteinim Gunāram Šteinertam kopā ar «Rīgas pasažieru terminālu» un SIA «Augstceltne» pārstāvjiem burinieku un jahtu tauvošanās plānu nācās pārstrādāt reizes desmit. Pirmkārt, tika ņemti vērā gan Rīgas ostas kapteiņa Eduarda Delvera norādījumi, gan STI regates direktora Pītera Ņūvela rekomendācijas, gan burinieku kapteiņu vēlmes par savu kuģu izvietošanu. Otrkārt, tikai 2003. gada 31. maijā, kad beidzās regates dalībnieku pieteikšanās termiņš, kļuva skaidrs, cik un kādu izmēru kuģi ieradīsies Rīgā. Lai kā man nepatika ideja par jahtu izvietošanu Andrejostas līcī pasažieru ostas pusē, šim plānam bija vairāki plusi. Visi dalībnieki atradās vienuviet, lai nokļūtu uz jebkuru no regates birojiem, burātājiem nevajadzēja iet apkārt Andrejostas līcim. Apmeklētājiem bija iespēja apskatīt jahtas tuvāk nekā gadījumā, ja tās atrastos Andrejostas jahtklubā, kas publiski nebūtu pieejams. Pasažieru ostas teritorijā tiešā jahtu tuvumā bija iespējams izvietot pietiekoši daudz konteinerus dušām un pārvietojamās tualetes komandām.

Kopš brīža, kad galīgais lēmums bija pieņemts, turpmāko praktisko darbu apspriešanā regates Rīgas rīcības komitejas darbā iesaistīto burātāju, RBP, «Rīgas pasažieru terminālu» un «Augstceltnes» pārstāvju sadarbību uzskatu par ļoti veiksmīgu. Burātāji tika rūpīgi uzklausi un viņu pieredze ņemta vērā. Tā, piemēram, sanāksmē pie brīvostas pārvaldnieka L. Loginova, apspriežot kuģu ienākšanu Rīgā, pastāstīju, cik emocionāla bija kuģu sagaidīšana Bergenā 2001. gada regates laikā – katram kuģim, ejot garām vietai, kur pulcējās skatītāji, tika atskaņota attiecīgās valsts himna. Vienojāmies, ka Rīgā to varētu izdarīt vēl labāk. Tie, kas klātienē vēroja kuģu ienākšanu, atceras, ka katrs kuģis tika sagaidīts, nosaucot tā vārdu un valsti, kam sekoja pūtēju orķestra spēlēta himna un attiecīgās valsts karoga pacelšana. Esmu piedalījies sešās regatēs, bet nevienā ostā tādu sagaidīšanu neesmu piedzīvojis.

Otra atbildīgā struktūra bija Rīgas birojs, kas veidoja regates krasta programmu. Arī šeit noderēja burātāju padomi jautājumos, kas saistīti ar līgumā paredzētajiem krasta pasākumiem – kapteiņu pieņemšanas pie pilsētas mēra, kadetu balli, komandu sporta spēlēm, komandu parādi utt. Koncertu un ekskursiju programmu un reklāmas kampaņu Rīgas birojs organizēja patstāvīgi, un, zinot Ivetas Griģules vadītā kolektīva pieredzi Hanzas dienu organizēšanā, par šo jautājumu sekmiņu atrisināšanu šaubu nebija.

«Sail Training International» apvieno dažādu valstu burāšanas mācību organizācijas, katru valsti pārstāv viena organizācija. Lai Latvija būtu pilntiesīgi pār-



stāvēta STI, 2002. gada nogalē tika nodibināta Latvijas Burāšanas mācību asociācija (LBMA). Tās biedri ir gan burātāji, gan jahtklubi, gan firmas, kas darbojas jūras transporta biznesā. LBMA kļuva par trešo par regates uzņemšanu atbildīgo struktūru. Mēs palīdzējām ar saviem padomiem gan Brīvostas pārvaldei, gan Rīgas birojam, bet pats galvenais mūsu uzdevums bija radīt regates sakaru virsnieku dienestu, kā to paredzēja Rīgas domes ar STI noslēgtais līgums. Katrā regates ostā sakaru virsnieki pilda uzdevumus, ko varētu nodēvēt par kuģa aģenta un pil-sētas gida funkciju apvienojumu. Sakaru virsnieki palīdz risināt kapteiņa un komandas problēmas, sākot ar palīdzību tīri tehniskās lietās, piemēram, palīdzēt atrast darbnīcu, kur sašūt saplīsušās buras, un beidzot ar to, kādu krodziņu komandai ieteikt apmeklēt. Lielajiem buriniekiem parasti tiek noīkoti divi sakaru virsnieki, mazajiem kuģiem un jahtām – pa vienam. Sakaru virsnieku dienestu vajadzēja radīt no nekā, tas nozīmēja atrast vairāk nekā simt cilvēku, apmācīt tos un motivēt bez atlīdzības darbam piecu dienu un nakšu garumā.

Citās ostās sakaru virsnieki ir vai nu pensionāri, kam daudz brīva laika, jūras kara flotes kadeti vai jūras skauti, vai studenti. Pieredzētais iepriekšējo gadu regatēs ļāva secināt, ka šis dienests strādās labi tad, ja sakaru virsnieki tiks iepriekš apmācīti, ar praktiskiem piemēriem parādot, ar kādām situācijām viņiem būs jā-sastopas. Mēs izstrādājām sakaru virsnieka kandidāta pieteikuma anketu, kas ti-ka izplatīta gan starp burātājiem, gan ar Latvijas studentu savienības palīdzību. Pieteicās daudzi no tiem, kas bija izbaudījuši regates fantastisko atmosfēru citās ostās. Bija pienācis laiks viesmīlīgo saimnieku pienākumus pildīt mums pašiem. Pēdējā anketas aile bija: «Pamatojums pieteikties par regates sakaru virsnieku». Burātāju viedokli vislabāk izteica «Spaniel» komandas biedrs ar divu gadu pieredzi regatē Krišjānis Liepiņš: «Kā vispār varētu ienākt prātā doma nepieteikties?!»

Sakaru virsnieku kandidāti vairākās nodarbībās uzzināja, kādi dokumenti no-formējami, kuģim ienākot Latvijas ostā un atstājot to, kādas ir visbiežāk risinā-mās problēmas saistībā ar kuģa komandu. Savā kuģu aģenta un burātāja pieredzē dalījās mūsu «vieslektors» – «Hanza Liepāja» direktors un «Spaniel» nepārspēja-mais pavārs Jānis Ēlerts. Pēc vairākām sanāksmēm notika kandidātu tests. Katrs saņēma 10 jautājumus angļu valodā, uz kuriem arī angļiski bija jāatbild. Atšķir-nībā no eksāmena te nesekmīgo nebija. Neviens, kurš patiesi vēlējās darboties mū-su komandā, netika noraidīts. Uz daudziem kuģiem izdevās nosūtīt sakaru virsnie-kus, kuri ne tikai labi zināja angļu valodu, bet varēja sazināties ar jūrniekiem un burātājiem viņu dzimtajā valodā – sakaru virsnieku komandā bija vācu, franču, itāļu, spāņu, poļu, skandināvu valodu zinātāji. Vēlēdamies, lai regates dalībnieki justos Rīgā kā mājās, apņēmos vadīt šo komandu. Kopīgi ar pieredzējušajiem «Spaniel» burātājiem izveidojām struktūru – katras kuģu klases sakaru virsniekiem ir viens vadītājs, kurš palīdz risināt savas kuģu grupas problēmas. Sakaru virsnieku dienestam bija profesionāla aizmugure – SIA «Hanza Jūras aģentūra» kļuva par vienu no regates atbalstītājiem, nodrošinot ar profesionālu kuģu aģen-





tu bezmaksas palīdzību gadījumos, ja nepieciešams risināt kādas sarežģītākas situācijas.

Viens no regates Rīgas posma sponsoriem firma «BISS» vēlējas kādam no regates dalībniekiem pasniegt speciālu balvu – jaunākās paaudzes klēpj datoru. LBMA kopīgi ar Rīgas biroju radās ideja – pasniegt speciālu Rīgas balvu kuģim, kurš, pēc mūsu domām, ir visvairāk darījis, lai regates galveno ideju – tautu draudzība – iedzīvinātu tieši kruīza posma laikā. Kruīza posms notiek starp regates otro un trešo ostu, šogad pa maršrutu Turku – Rīga. Trešās ostas parasti ir mazliet *apdalītas*, jo tajās tiek apbalvoti tikai komandu sporta spēļu uzvarētāji, un šī apbalvošanas ceremonija, protams, nav tik nozīmīga kā sacensību uzvarētāju apbalvošana. Rīgas balvas izcīņa gan ļautu plašāk izskanēt Rīgas vārdam, gan padarītu arī ceļu uz Rīgu par zināmu sacensību dalībnieku starpā. Regates galvenās balvas ieguvējs tiek noteikts, katra kuģa komandai speciālā anketā norādot citu kuģi, kurš būtu pelnījis šo balvu. Mēs nolēmām izdarīt savādāk – katrs kuģis aizpilda mūsu anketu, kurā norāda, ko kruīza posma laikā ir darījis, lai popularizētu tautu draudzības ideju, piemēram, cik citu valstu jūrniekus un burātājus uzņēmis savā komandā kruīza posma laikā, cik Latvijas ostas apmeklējis vai ko citu ievēnības cienīgu izdarījis. Uzvarētāja noteikšana paliek Rīgas rīcības komitejas ziņā. STI vadībai šī ideja ļoti iepatikās. Kopīgi ar STI priekšsēdētāju Naidželu Rovu sastādījām aptaujas formu un izplatījām to kuģu kapteiņiem Gdiņā, lai Rīgā izvērtētu saņemtās anketas.

## Pie kaimiņiem

Kad darbi regates flotes uzņemšanai ritēja pilnā sparā, 15. jūlijā četras Latvijas jahtas – «Anita», «Spaniel», «Sparta» un «Venta» devās ceļā uz Gdiņu, lai sāktu dalību regatē. «Ventai» tā bija pirmā piedalīšanās «Cutty Sark» regatē, pārējām jahtām pieredze mērāma vairākos gados. Pirms starta atbalstu Latvijas burātājiem izteica AS «Baltijas Transporta Apdrošināšana», dāvinot visām četrām jahtām un to komandām apdrošināšanas polises.

Man bija interesanti salīdzināt regates organizāciju pārējās šā gada regates ostās gan kā «Spaniel» komandas loceklim, gan kā vienam no Rīgas posma organizatoriem. Gdiņas pluss bija pamatīgi izvērstā reklāmas kampaņa. Kā trāpīgi teica viens no STI pārstāvjiem, pirmo regates reklāmas plakātu viņš ieraudzījis, pārbraucot Vācijas – Polijas robežu. Rezultātā Gdiņa bija pārpildīta ar tūristiem. Pilsētas centrālā promenāde kā plats mols iestiepjas jūrā. Flote bija izvietota šīs promenādes abās pusēs, pa promenādi nepārtraukti pārvietojās tūkstošiem cilvēku. Lai nokļūtu no jahtu piestātnēm līdz regates birojam, vajadzēja ceļā pavadīt vismaz 20 minūtes, nepārtraukti spiežoties cauri pūlim. Ja kādam Rīgā likās, ka mūsu krastmalā bija liela drūzma, tad viņš vienkārši nav bijis Gdiņā. No dalībnieku viedokļa kā liels mīnuss jāmin komandu dušas un tualetes. Dušās nebija kur no-







Buru parāde Gdīnā. Kopā ar apkalpi Uģis Kalmanis un kapteine Līga Platais.

likt drēbes, grīda pludoja, tualetes tika tīrītas tikai reizi dienā. Burātājam, kurš vairākas dienas pavadījis jūrā, krastā vispirms un katru dienu interesē serviss šajās būvēs. Ja šī servisa nav, iespaids par pilsētu jau ir negatīvs.

Katram atmiņā palicis kaut kas īpašs, arī mūsu bocmanim Silardam Kamergrauzīm: «Tā nu ir sanācis, ka piedalīties šajā *foršajā* pasākumā man ir nācies jau četras reizes, un katru reizi esmu gan kaut ko iemācījies, gan redzējis, gan guvis jaunus iespaidus. Droši varu teikt, ka spilgtākais, kas palicis atmiņā no Gdīņas, ir jūrnieku parāde. Kāpēc? Viena vienkārša iemesla dēļ – mēs, Latvijas jahtu komandas, bijām visskaļākās, visatraktīvākās, ko arī apliecināja skatītāju skaļie aplausi. No paša gājiena sākuma līdz beigām mēs ne mirkli nebijām klusi, noguruši, kaut arī gaisa temperatūra bija ap plus 33°C. Vēl pēc gājiena mēs ilgi, līdz pat nākošās dienas rītam, dziedājām latviešu dziesmas.»

Pirmoreiz piedaloties regatē, emocijas, protams, ir spilgtākas. Tādas tās ir arī Ievai Eihmanei: «Kas gan varēja paredzēt, ka manā 22 gadus ilgajā mūžā šī būs emocijām bagātākā, notikumiem, iespaidiem pilnākā vasara? Ierodoties Polijā, vēl nevarēju novērtēt pasākuma organizatoru veikumu, jo šī bija pirmā osta, kurā redzēju, kā norisinās regatei par godu rīkoti pasākumi. Tāpēc viss, kas man atlika, – tvert mirkli un baudīt piedāvātās aktivitātes, labo laiku, iepazīties ar jaunajiem komandas biedriem, jo daļa devās mājup, tos nomainīt ieradās jauni spēki. Spilgtākā diena noteikti bija poļu organizatoru sarūpētais atpūtas brauciens, kurā bija iespēja apskatīt gan arhitektūras pieminekļus – skaistu, senlaicīgu baz-



nīcu, paviesoties Polijas lielākajā kaktusu audzētavā un pusdienot kopā ar pilsētas mēru. Dienas jaukā daļa tika pavadīta skautu nometnē. Peldēšana, paintbols, burāšana, izjādes ar zirgiem, vakarā ugunskurs, desiņu cepšana un dziesmas, dziesmas. Izrādās, «Spaniel» komanda ir varen dziedoša. Gan braucot apskatīt Gdaņsku, Sopotu, gan piedaloties gājienā, nevarēja nepamanīt vai, pareizāk būtu sacīt, nesadzirdēt mūs, latviešus.»

22. jūlijā pēc Buru parādes tika dots starts pirmajam regates sacensību posmam uz Turku. Mums, «Spaniel» komandai, šīs bija neparastas sacensības – visu distanci nogājām ar vienu halzi. Kapteiņa Gunāra Šteinerta komentārs: «Reiss bija uz nažiem! Savus pretiniekus redzējām visu laiku. Laika apstākļi bija labvēlīgi, lai attīstītu ātrumu. Visu laiku izmantojām jebkuru vēja pastiprināšanos un tā izmaiņas un attiecīgi koriģējām buras. Nevienu mirkli nelikāmies mierā, visu laiku darbojāmies ar burām. Ar gandarijumu konstatējām, ka Itālijas kara flotes mācību jahta «Orsa Maggiore», kas ir krietni lielāka par mums – garums 28,3 m – nekur tālu no mums nebija tikusi. Visu laiku redzējām savu konkurentu vācu jahtu «Esprit», kas beigās no mums tomēr aizbēga. Bet tā kā «Esprit» ir lielāka balle, mēs uzvarējām.» Finišējām pēc 48 stundām 9 minūtēm. Savā C II klasē 22 dalībnieku konkurencē «Spaniel» izcīnīja 1. vietu, un tā bija mūsu sestā uzvara! «Sparta» C II klasē izcīnīja 3. vietu. «Anita» C III klasē 29 dalībnieku konkurencē ieņēma 6. vietu.

Bet, lūk, kas no šā posma palicis atmiņā «Spartas» kapteinim Aleksandram Miņinam: «Tūlīt pēc starta pūta vājš, mainīgs vējš, tā ātrums brīžiem nokritās līdz nullei. Mūsu jahtai, kuras svars kopā ar ekipāžu un pārtikas rezervēm ir 22 tonnas, tas bija «kā nāve». Protams, vieglākās jahtas pakāpeniski attālinājās, un kopā ar tām, mums par prieku, arī «Spaniel». Vismaz vieni mūsējie priekšā! Mums nomācošā karstumā nācās gaidīt vēja pastiprināšanos. Pat naktis nenesa gaidīto vēsumu. Kādas poļu jahtas kapteinis izdeva pavēli komandas meitenēm obligāti gulēt apgērbtām, jo «buru trauksmes» gadījumā, kad visiem jābūt uz klāja, lai maksimālā ātrumā strādātu ar burām, nav laika apgērbties un visi izskrien uz klāja tādi, kādi gulējuši, proti, bieži vien kaili. Tad nu puīši apjūk darbā, jo vairāk lūkojas uz savu draudzeņu jaukumiem. Tādos apstākļos, pateicoties pareizai taktikai un veiksmei, mums izdevās finišēt trešajiem, zaudējot saviem mūžīgajiem konkurentiem «Spaniel» un «Esprit».»

Nepaveicās «Ventai». Stāsta kapteinis Pēteris Cers: «Otrās sacensību dienas rītā, kad atradāmies 57 jūdžu attālumā no Ventspils un gājām ar astoņu mezglu ātrumu, atskanēja skaļš tinkšķis, un fokbura ar forštagu atradās jahtas aizmugurē – pie klāja bija nolūzis stienis, kas turēja forštagu. Noņēmām buru, piesējām forštagu, lai nemētājas. Mastis turējās uz fokfalles un divām spinakera fallēm. Izstājāmies no sacensībām, pa vējam ar grotu un motoru aizgājām uz Ventspili. «Ventamonjaks» mūs sponsorēja, bez atlīdzības veicot remontdarbus, un nākošās dienas vakarā turpinājām ceļu uz Turku. Par regati varu teikt – iespaidīgs pasā-





Par "Spaniel" Somijā (kruizā Ālandu arhipelāgā) priecājas Gunārs Šteinerts un Uģis Kalmanis.

kums. Patika regates direktorāta nopietnā attieksme – ekipējuma kontrole pirms starta, pozīciju kontrole divreiz dienā. Tas viss man radīja lielu cieņu pret regates organizatoriem.»

Tā kā «Spaniel» finišeja jau 24. jūlijā, bet krasta pasākumu programma Turku sākās tikai 31. jūlijā, nolēmām šo nedēļu pavadīt Ālandu arhipelāgā. Arhipelāgā esam bijuši jau vairākkārt, šoreiz devāmies uz augšu – iekšā Botnijas līcī līdz Usikaupunki, pa ceļam apmeklējot vairākas mazas jahtu ostas. Pēcāk visi Latvijas burātāji bija vienisprātis – atmiņā visvairāk palikušas divas lietas – brīnišķīgā daba un... asinskārie odi, no kuriem nekur nebija glābiņa.

Salīdzinājumā ar Gdiņu servisa līmenis Turku bija daudz augstāks. Komandām bija stacionāras un tīras dušas un tualetes. Viens no veiksmīgākajiem krasta programmas pasākumiem bija komandu parāde un tai sekojošā apbalvošanas ceremonija. Komandu gājiens notika vispirms gar vienu, pēc tam turpinājās gar otru Auras upes krastu, skatītājiem bija iespēja vērot komandas gan tuvumā, gan no attāluma. Apbalvošanas ceremonija notika Turku stadionā. Ieejot stadionā, atkal izcēlās «Spaniel» komanda. Mūsu bocmanis Silards paņēma Latvijas karogu un sāka skriet aplī pa stadionu līdz tribīnēm. Šī ideja iepatikās arī citām komandām, un pēc brīža Silardam sekoja ducis skrējēju ar dažādu valstu karogiem. Bet visiem pa priekšu – Latvijas karogs! Organizatori bija padomājuši par komandu ērtībām – nebija vairāk kā stundu jāstāv kājās karstajā saulē, bet varēja sēdēt ēnā tribīnēs.





Ieva Eihmane atceras: «Turku man jau bija, ar ko salīdzināt organizatoru paveikto, un jāsaka, ka sacensību dalībniekiem bija nodrošināts nevainojams serviss. Sākot ar nepieciešamo tehnisko aprīkojumu un beidzot ar izklaides pasākumiem – par visu bija padomāts. Patiesību sakot, pasākumu bija tik daudz, ka pat gribēdams visos nevari paspēt piedalīties. Turklāt vispārējo rosību stipri apgrūtināja pastāvīgais 30°C karstums. Tomēr manām spilgtākajām ar šo pilsētu saistītajām atmiņām pieder gan apbalvošana, kur kopā ar kapteini Gunāru Šteinertu devos saņemt komandas izcīnīto balvu, gan rumulēšanās, kas sekoja, nosvinot uzvaru. Liekas, tikai retajam no mums palīka pa sausai vīlei. Nevar nepieminēt ne tikai Somijas valsts prezidentes vizīti uz mūsu jahtas, bet arī mazāk oficiālus pasākumus – kā latvieši savu vārdu spodrināja, organizējot izklaides draugu un kaimiņu jahtu komandām uz «Spaniel» klāja. Atbildes vizīte, piedaloties īpaši «Spaniel» komandai organizētajās pusdienās pie 2002. gada galvenās balvas ieguvējas – Francijas šonera «Tante Fine» komandas, viesošanās uz burinieka «Mir», kur tiem, kas to vēlējās, bija iespēja vērot pilsētu no masta augšējām rājām, un vēl, un vēl...»

Regates galvenā balva šogad pirmoreiz vairs nav burinieka «Cutty Sark» sudraba modelis, jo «Cutty Sark Scots Whisky» vairs nav regates sponsors. Pirmoreiz notika cīņa par «Sail Training International» ceļojošo balvu – lielu sudraba šķīvi, uz kura katru gadu tiks piestiprināta sudraba plāksnīte ar balvas ieguvēja kuģa nosaukumu. STI sola, ka vietas pietiks 150 plāksnītēm... Arī «Spaniel» komanda iesaistījās šajā cīņā un Turku sarīkoja vairākas pieņemšanas uz jahtas dažādu valstu kapteiņiem un komandām. Vienu no šīm pieņemšanām sarīkojām kopīgi ar liepājniekiem no Lejaskurzemes tūrisma informācijas biroja. Liepājnieki izmantoja regati, lai jahtu kapteiņiem stāstītu par Latvijas jahtu ostām un radītu interesi apmeklēt Latviju. Vakars izdevās varens – uz «Spaniel» klāja tika tiesāts cepts sivēns, to noskalojot ar «Līvu alu». Vai tas būs palīdzējis klātesošajiem kapteiņiem izšķirties ar jahtu apmeklēt Latviju, to redzēsim šovasar...

1. augusta rītā piezvanīja mans paziņa Pekka Pasio – viens no Turku rīcības komitejas pārstāvjiem: «Pēc četrām stundām jahtu «Spaniel» apciemos Somijas Valsts prezidente Tarja Halonena kopā ar dzīvesbiedru!» Pajautāju, kādēļ tieši pie mums. «Savā klasē jūs esat daudzkārtēji regates uzvarētāji, uzvarējat arī šajā posmā, un nākošā regates osta ir Rīga,» skanēja atbilde. Nebūs lieki piezīmēt, ka parasti krastā, komandai steidzoties no viena pasākuma uz citu, uz jahtas rodas zināms haoss. Un ja vēl iepriekšējā vakarā esam aizsēdējušies ar viesiem, skaidrs, ka jahtas sakopšanai vajadzīgs laiks. Kā par spīti komanda bija pierakstījusies uz airēšanas sacensībām. Lai arī lielāko kuģapuiku darbu nācās paveikt kapteinim un viņa palīgam, paspējām visu izdarīt laikā. Palūdzām mums ārējā bortā stāvošo jahtu pārtauvoties, jo bija paredzēts, ka prezidente ieradīsies ar kuteri pa upi. Kad par spīti karstajai saulei



paredzētajā laikā uz «Spaniel» klāja stāvēja parādes formā tērtā komanda, ap jahtu sāka pulcēties skatītāji, jo nojauta – te laikam kaut kas notiks. Piebrauca kuteris, uz «Spaniel» klāja uzkāpa Tarja Halonena kopā ar dzīvesbiedru. Pastāstījām, kā mums gāja regatē, slavējām brīnišķīgo Ālandu arhipelāgu. Uzdāvinājām prezidentei un viņas vīram grāmatu par Rīgu, «Spaniel» cepurītes un parādes kreklus. Savukārt Gunāra Šteinerta golfa cepurīšu kolekciju tagad papildina vēl viena – ar Somijas prezidentes jahtas logo. Tikšanās ilga tikai 15 minūtes, bet visi bijām vienisprātis, ka tā bija ļoti jauka un sirsnīga. Somijas prezidente vēl apmeklēja Somijas burinieku «Helena» un Lielbritānijas burinieku «Lord Nelson», kas aprīkots tā, lai uz tā varētu burāt cilvēki ar īpašām vajadzībām. Jāpiebilst, ka šī vizīte uz «Spaniel» bija neparasta, jo, ja valsts augstākās amatpersonas viesojas uz regates kuģiem, tad parasti tie ir lielle burinieki.

2. augusta rītā notika kapteiņu sapulce. Rīgas ostas kapteinis Eduards Delves un Rīgas brīvostas pārstāvis Haralds Apogs bija atveduši «Kapteiņu rokasgrāmatas» – informācijas krājumu, kas tiek izdalīts katrā ostā par nākamo ostu. Lai to sagatavotu, bijām analizējuši iepriekšējo gadu regatēs sakrātās rokasgrāmatas, to plusus un mīnus. Brīvostas pārvaldes, Rīgas biroja un LBMA kopīgais darbs tika novērtēts, no daudziem kapteiņiem dzirdēju atzinības vārdus par šo izdevumu. E. Delves un G. Šteinerts sniedza kapteiņiem informāciju par kuģu ienākšanas procedūrām Ventspilī un Rīgā. Kapteiņi saņēma arī Latvijas Jūras administrācijas speciāli regatei par godu izdotu jūras karti, kurā pirmoreiz vienā kartē apskatāmas visas Latvijas ostas.

Flote devās uz Mārianhaminu Ālandu salās, lai nosvinētu četrmastu barkas «Pommern», kādreizējā Dienvidamerikas grauduvedēja, tagad muzeja, 100 gadu jubileju. Kā jau teikts, kruīza posma laikā komandas, kuras vēlas, piedalās apmaiņas programmā. Burinieku kadetiņiem tā ir iespēja izmēģināt burāt ar jahtu un burātājiem iespēja salīdzināt, kāda ir atšķirība stūrēt burinieku. Arī Latvijas jahtas katru gadu piedalās šajā apmaiņas programmā.

Patiesi starptautiska komanda izveidojās uz jahtas «Sparta». Stāsta kapteinis A. Miņins: «Četri mūsu jaunieši devās un «Mir» un viens uz somu jahtu «Navigator». Pie mums ieradās trīs krievu un viens lietuviešu kadets no «Mir», divas simpātiskas somu meitenes no «Navigator» un topošais jūras kara flotes virsnieks no Beļģijas kara flotes mācību jahtas «Zenobe Gramme». Par šo maiņu sevišķi priecājās «Navigator» kapteinis, jo viņa komanda sastāvēja no 16–19 gadus vecām meitenēm un stipras vīrieša rokas bija ļoti vajadzīgas. Sevišķi tādēļ, ka vējš pastiprinājās un uz «Navigator» bija tikai divi vīri. Par godu viesiem mūsu bocmanis Valērijs Jepifanovs pagatavoja pusdienas no trim ēdieniem, pēc kurām viesi aizmīga kā nosisti. Trīs stundas uz jahtas bija kapa klusums. Pamodušies viesi kautrīgi paskaidroja, ka uz saviem kuģiem tik daudz ēst nav raduši...»





## Burinieks – sapnis un darbs

Kruīza posma laikā LBMA kopīgi ar Latvijas Kuģu īpašnieku asociāciju īstenoja arī kādu interesantu projektu. Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija apmaksāja, bet LBMA noorganizēja braucienu 20 jauniešiem no dažādām Latvijas pilsētām uz Sanktpēterburgas burinieka «Mir» no Somijas pilsētas Turku uz Liepāju. Viņiem bija iespēja izjust regates atmosfēru Turku un pavadīt dažas neaizmirstamas dienas uz viena no lielākajiem pasaules buriniekiem.

2. augusta vakarā Turku ieradās autobuss ar jauniešiem un viņu «jūras audzumači» – jahtu kapteini Līgu Plato. Līgai savs īpašs stāsts: «Kontakti ar burinieku «Mir» Latvijas jahtām jau vairākus gadus ir veidojušies, gan tiekoties kapteiņiem, gan komandām. Tā kā Sergejs Timoškovs, pirms kļūt par «Mir» kapteini, arī ir burājis uz jahtām, tad kopīgas sarunas raisījās viegli un radās arī jaunas idejas. No visas Latvijas ar skolu palīdzību tika izraudzīti 20 jaunieši – 19 puīši un viena meitene vecumā no 15 līdz 18 gadiem, kuru dzīvē šāds brauciens varētu būt pozitīvs stimuls savu spēku un iespēju apzināšanai. Liela daļa no viņiem nāca no bērnu namiem vai ģimenēm, kuras viņiem šādu iespēju nevarētu dot. Tāpēc pateicība jāizsaka Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijai, kas sēdza pasākuma materiālo pusi. Tas bija mēģinājums pierādīt, ka zēnu un meiteņu sapņi par lielo balto kuģi dažkārt pārvēršas īstenībā. Vairākums no viņiem buras tuvumā redzēja pirmoreiz. Mans uzdevums bija rūpēties par grupu uz burinieka, jo «Cutty Sark» regatēs piedalos jau piekto sezonu un manas jahtas kapteiņes tiesības varbūt mājās palicējos radīja zināmu drošības sajūtu. Šī «komanda» gan mazliet atšķiras no parastajiem burātājiem, jo priekšzināšanu viņiem nav nekādu un arī priekšstati par dzīvi zem baltām burām nāk no filmām. Taču manas bažas par iespējamiem starpgadījumiem kļiedē kapteinis Sergejs Timoškovs, jo viņa pieredze ir daudz lielāka – uz «Mir» regulāri ir ap 40 apmācāmo, kuru burāšanas pieredzei ar jahtu nav lielas nozīmes, jo šeit mērogi un manevri ir pavisam citi.

Turku ieradāmies pēdējā vakarā, pirms «Cutty Sark» flote devās tālāk. Suvenīru tirdzniecība un dažādi pasākumi «sita augstu vilni» – šķiet, ka visi Turku iedzīvotāji bija sanākuši atvadīties. Kā vēlāk oficiāli tika ziņots, Turku apmeklēja apmēram pusmiljons skatītāju! Pirmajā vakarā tiek ierādītas kajītes – 12-vietīgi kubriki tāpat kā pārējiem kursantiem, jo neesam taču nekādi pasažieri. «Mir» ir Sanktpēterburgas Makarova Jūras akadēmijas kuģis, un kursantiem uz tā ir dažādas prakses, kā arī mācības.

Nopietnāka dzīve iestāja nākamajā rītā – visi tiekam sadalīti pa maiņām un sākas instruktāžas par glābšanas līdzekļiem un vispārējiem noteikumiem. Tajā pašā laikā sākas Buru parāde, un arī «Mir» nopūš atvadu sveicienu. Pa šauru pilsētas kanālu cits aiz cita aizslīd burinieki un jahtas. Skatītāji, pavadošās jahtas,





motorlaivas un pa vidu vēl saliņas, viss ņirb – Ālandu salu rajonā liekas svarīgākie ir ūdens braucamrīki. Arī mūsu «komandai» interesanti to visu vērot nevis no krasta, bet augsta klāja. Pamazām iepazīstam kuģi, iekšējie labirinti nav vienkārši. Izrādās, apmaldīties šajos kuģa garuma 104 metros ir visai viegli, it īpaši sākumā. Sadalījums maiņās bija nepierasts režīms mūsu skolniekiem: četru stundu maiņa, tad astoņas brīvas, tad vēlreiz četras stundas jāstrādā. Mūsu lielā grupa tikai vienlīdzīgi sadalīta pa visām trim maiņām, un maiņu vecākie kapteiņu palīgi un mastu bocmaņi ņēma jauniešus savā aizgādniecībā. Tā viņiem ātri vien nācās iekļauties komandā un aizmirsās pirmā nedrošība. Bocmaņi arī rūpējās, lai maiņas laikā visi būtu nodarbināti – uz tik liela kuģa vienmēr atrodas, ko darīt. Pamazām radās arī pirmās iemaņas klāja darbos, kas no malas izskatās tik vienkārši, bet, pamēģinot pašam, kļūst skaidrs, ka veikli tos izdarīt var, tikai desmitiem reižu atkārtojot. Jūrnieku mezglī, misiņa pulēšana, klāja beršana – klasika! – tāds ir jūras dzīves sākums daudziem. Tādā veidā – darot katrs savu, dažreiz sīko darbiņu, sajūti, ka tas ir arī tavs nopelns, ka šī brīnumainā konstrukcija – buru kuģis – tiek uz priekšu.

Distance no Turku līdz Liepājai ir aptuveni 300 jūras jūdžu. Pirmā diena jūrā tuvojas vakaram. Esam izkļuvuši no Ālandu salu mudžekļa atklātā Baltijas jūrā, vējš sāk pieņemt. Laiks pacelt buras. Un, protams, atskan komanda – neiztrūkstošais «parusnij avral!», no kuras noslēpties nav iespējams – manevri ar burām, kuros piedalās visi. Pat ja tikko esi beidzis maiņu un aizkļuvis līdz gultai – piecu minūšu laikā ir jābūt uz klāja. Lai kaut ko izdarītu ar vienu buru, pie tauvas ķeras ap 20 cilvēku un pēc komandas no visa spēka velk. Tad skriešus ķeras pie nākamā gala. Lai kuģis mainītu halzi, vajadzīga apmēram pusstunda intensīvas «virves vilkšanas». Kopumā diezgan jautrs pasākums. Ne vienam vien puisim radās jautājums: «Vai bez manis nevar? Tā nāk miegs!» Ko lai saka... Patiesībā jau mēs visiem vairāk maisāmies pa kājām, nekā reāli palīdzam, taču izgulēties var arī mājās!

Nākošajā dienā beidzot notika tas, par ko sapņo daudzi, pat vēl neuzkāpuši uz klāja – kāpjam mastos. Protams – tikai tie, kuri vēlas, un tikai instruktoru pavadībā. Daļa mūsu jauniešu pat nevēlas pamēģināt: «Bet ja nu man būs bail?» Drosmīgie pagaidām ir mazākumā. Taču nākamajās reizēs viņu skaits aug, jo kā gan lai uzzina, ir bail vai nav, ja kaut mazliet nepamēģina?! Izrādās, ka nav tik trakī – līdz pirmajam zāliņam tiek gandrīz visi. Izskatās, ka dažiem šī sevis pārvarēšana palīdz noticēt sev un saviem spēkiem – vajag tik mēģināt!

Pamēģinu arī es. Tā kā man ir pieredze jahtas vadīšanā, nāk piedāvājums izmēģināt spēkus arī pie «Mir» stūres. Ar sajūsmu piekrišu, tomēr skaidrs – sajūtas ir pavisam savādākas nekā pie jahtas pinnes. Pirmā pusstunda paiet, izjūtot kuģa inerci un kā tas klausā stūrei. Stūres māja un komandtiltiņš ir pacelti virs galvenā klāja tā, ka redzamas uz priekšu tikai visas buras, bet kuģa dzīve paliek lejā. Izjūtas ir fantastiskas – kuģis kā milzu valis traucas vasaras naktī ar 9 mezglu ātrumu, klusu, tikai ar burām, un klausā katrai tavai kustībai! ŠO SAJŪTU ES





Rīgas pilsētas vicemērs Sergejs Dolgopolovs "Mir" kapteinim Sergejam Tīmoškovam pasniedz speciālo Rīgas balvu. Pirmais no kreisās Starptautiskās burāšanas mācību asociācijas pārstāvis Latvijā Uģis Kalmanis.

NEAIZMIRSĪŠU NEKAD! Protams, svarīgi ir ne tikai *kaifot*, bet arī turēt kursu – fiziķi tas izrādās diezgan nogurdinoši.

Nākošajā dienā izrādās, ka vējš ir labi pūtis un mēs esam apsteiguši grafiku, taču dienas vidū izskatās pēc bezvēja. Kapteinis dod komandu likties dreifā. Urā! Peldamies! Vēlāk uz kartes apskatos – pašā jūras vidū. Iepazīstam arī kuģa apakšējos klājus – mašīntelpu, tehniskās telpas, buru darbnīcu. Kuģim ir neliela sānsvere, daži jautā: «Vai tās jocīgās sajūtas vēderā ir jūras slimība?»

Trešās dienas rītā, dodoties uz maiņu 8.00, satieku mūsu jauniešus no iepriekšējās maiņas – tādi samiegojušies. Domāju, tikko cēlušies. Taču pārsteigums – viņi centīgi ir nostrādājuši visu savu maiņu no četriem naktī un nu aizrautīgi stāta, ko jaunu iemācījušies. Prieks, ka viņi ir sapratuši – daudz interesantāk ir piedalīties, kaut arī grūti. Tāds bija arī organizatoru mērķis...

Pamazām pie apvāršņa parādās Liepāja. Vērojam, cik meistarīgi lielajos viļņos locis ierodas uz kuģa un ievad to ostā. Žēl, ka Liepājas kanāls ir par seklu, lai pietātu pašā centrā, taču, kad pilsētnieki nāk apskatīt kuģi, mēs jūtamies tam piedēriģi. To apliecina arī sertifikāts, ko katrs apmācāmais svinīgi saņem no kapteiņa.

Vēlāk saņemto Rīgas speciālo balvu visa «Mir» komanda ir godam pelnījusi, jo ne katrs gribētu uzņemties šādu papildu risku ar bērniem... Ideja par jauniešu iesaistīšanu burāšanā ir «Sail Training International» darbības pamatā, taču šī bija īpaša uzdrīkstēšanās.»







Regates atklāšana Rīgā 2003. gada 10. augustā. Regati atklāj "Sail Training International" priekšsēdētājs Naidžels Rovs un Rīgas mērs Gundars Bojārs.

## Rīgas dienas un naktis

Regates flote devās krūzē pa Ālandu arhipelāgu, bet regates direktora komanda – uz Rīgu, lai sagatavotos flotes uzņemšanai. Pirmā vizīte pēc ierašanās Rīgā – uz Pasažieru ostu. Ieraudzījis jaunuzbūvētās burinieku un jahtu piestātnes, komfortablās komandu dušas un svaigi izremontētās regates biroju telpas, regates direktors Pīters Ņūvels pārsteigts atzina, ka tik augstā līmenī sagatavotu regates tauvošanās zonu viņš nebija gaidījis. Preses konferencē STI priekšsēdētājs Naidžels Rovs atzina, ka tad, kad 2002. gada decembrī Rīgā brīvostas pārvaldes pārstāvji rādījuši tolaik vēl neizbūvēto piestātnei un nolaisto Jūras pasažieru ostas apkārtni, teikdami, ka augustā būs jauna piestātne un sakārtota teritorija, viņš pie sevis nodomājis: «Ak, Dievs, es ceru, ka tie cilvēki apzinās, ko viņi runā!» Tagad redzētajam esot grūti noticēt.

6. augustā notika sakaru virsnieku komandas sapulce, kurā šī komanda ieguva vienotu izskatu – tika izdalīti formas tērpi, cepurītes, somas un caurlaides. Valdīja tāds patīkams satraukums – tūlīt, tūlīt viss sāksies! Iepazīstināju komandu ar P. Ņūvelu, kurš jauniešus brīdināja, ka sakaru virsnieks dabūs gulēt ne vairāk kā stundu diennaktī, bet, ja gulēs vairāk, tā tad ir slikti strādājis. Neizskatījās, ka kāds no tā būtu nobijies.

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





8. augustā gandrīz 30 burinieki un jahtas ieradās Ventspilī. Jau 2001. gada rudenī ierosināju Ventspils domei izvērtēt iespēju uzņemt daļu no flotes kruīza laikā pa ceļam uz Rīgu. Ventspils pilsētas vadība atzinīgi novērtēja iespēju saņemt šādus svētkus un pajautāja – bet kā lai ieinteresē kuģus ierasties tieši Ventspilī? Ierosināju piedāvāt katram kuģim, kurš apmeklēs Ventspili, zināmu daudzumu bezmaksas degvielas, saņikot kapteiņiem pieņemšanu Livonijas pilī pie Ventspils mēra, bet komandām – Kadetu balli. Ventspilnieki tā arī izdarīja. Tika iespiests speciāls uzaicinājums regates dalībniekiem, «Spaniel» burātāji to sāka kapteiņiem izplatīt jau 2002. gada regates laikā. Tiekoties ar burātājiem, aicinājām pēc Turku apmeklēt Ventspili ar argumentu – Mārianhaminā taču visi ir bijuši, bet Ventspils būs patiesi atklājums. Mēs Latvijā visi esam pamanījuši Ventspils pārmaiņas pēdējo gadu laikā, šī bija izdevība parādīt Ventspili Eiropas jūrnikiem un burātājiem. Svētki izdevās godam. Burinieki fantastiski izskatījās pie krastmalas promenādes. Bija gan komandu parāde, gan pieņemšana un balle. Izskatījās, ka gan kuģotāji, gan skatītāji bija gandarīti.

Atrodoties sakaru virsnieku štābā, no regates krasta pasākumiem redzēju maz, tāpēc vairāk varu pastāstīt tieši par mūsu darbu. Sakaru virsnieku štābs sāka savu darbu 9. augusta rītā līdz ar pirmo kuģu ienākšanu. Jau ar pirmo jahtu ierašanās sākās problēmas ar muitniekiem un robežsargiem. Lai gan, vēl atrodoties Turku, kapteiņiem tika lūgts, tuvojoties Rīgas pieņemšanas bojai, brīdināt par to Kuģu vadības centru, un lai gan tas bija ierakstīts arī «Kapteiņu rokasgrāmatā», daudzi jahtu kapteiņi šo norādījumu ignorēja un vienkārši devās uz savu stāvvietu Andrejostas līcī. Muitnieki un robežsargi ar to nebija mierā un pieprasīja mums gādāt, lai par kuģu ienākšanu tiktu laikus paziņots. Izpalīdzēja «Spaniel» bocmanis Silards. Viņš aizbrauca līdz Kuģu vadības centram un tur ar binokli dežurēja. Tiklīdz kāds kuģis pagāja garām, Silards zvanīja uz sakaru virsnieku štābu un mēs savukārt varējām brīdināt muitniekus un robežsargus.

Viens no jautājumiem sakaru virsnieku testā bija šāds: «Meksikas burinieks ienāk Rīgā, un mastā tam Latvijas karoga vietā uzvilktis Austrijas karogs. Kā jūs rīkosieties?» Meksikas kara flotes mācību burinieks «Cuauhtemoc» un tā 260 cilvēku lielā komanda ir publikas mīļļi katrā ostā. Ienākot Rīgā, «Cuauhtemoc» zibenīgi reaģēja uz dzirdēto Meksikas himnu. Tiklīdz tā beidza skanēt, no burinieka atskanēja Latvijas himna. Lepns par krāšņo skatu, krastmalā burinieku sagaidīja Meksikas militārais atašejs. Viņa seja izstiepās, kad paskaidroju, ka kuģim mastā esošais lielais karogs ir Austrijas. Te nu sakaru virsnieku apķērība noderēja. Lai gan bija sestdiena, Anete Upīte un Mārtiņš Mellēns atrada šūšanas darbnīcu, kur četru stundu laikā tika izgatavots milzīgs Latvijas karogs, un situācija bija glābta.

Viens no maniem vietniekiem bija Uģis Lībietis, burātājs, kurš «Spaniel» komandas sastāvā bija piedalījies trijās «Cutty Sark» regatēs: «Sākotnēji Uģa Kalmaņa ideja par sakaru virsnieku dienesta darbības shēmu, ļoti nopietno apmācības programmu un darbību regates laikā likās nedaudz pārspīlēta. Taču reālā dzī-





Meksikāņu "Cauhtemoc" jaunie jūrnieki *iekaro* rīdzinieku sirdis.

ve pierādīja, ka pūles bija tā vērtas. Sākot jauno censoņu apmācību, mēs vairākkārt uzsvērām, ka šis nav viegls darbs un šeit nepietiek vienīgi ar skaistām acīm vai burvīgu smaidu. Katram sakaru virsniekam ir jāpārvalda valodas, jābūt informētam par regates pasākumiem Rīgā, kā arī, protams, jāspēj orientēties ekstremālās situācijās. Vismaz man jau pašā sākumā radās pārliecība, ka mūsu atlasītie cilvēki ir īsti lietaskoki, jo netrūka intereses un dažādu praktisku jautājumu. Izstrādātā dienesta darbības sistēma, manuprāt, darbojās perfekti. Priekšnieks, četri vietnieki un pārējie virsnieki izpalīdz cits citam un vērsas pie augstākstāvošā tikai galējas nepieciešamības gadījumā, cenšoties risināt problēmas paši vai ar kolēģu palīdzību. Kaut arī reāli sakaru virsnieku dienests darbojās tikai piecas dienas, jau otrajā dienā es kā viens no atbildīgajiem virsniekiem varēju jebkuru radušos jautājumu uzticēt gandrīz jebkurai no brīvprātīgajiem. Varēja just šo jauniešu izteikto atbildības sajūtu un ieinteresētību tajā, ko viņi dara. Līdz ar to mūsu sadarbība bija ļoti produktīva un ļoti sirsnīga. Lielu atbalstu jauniešiem sniedza arī viņu vidū esošie burātāji, kas vajadzīgajā brīdī varēja dot kādu noderīgu padomu. Protams, kā katra pasākuma norises laikā, arī flotes uzturēšanās laikā radās šādas tādas problēmas, bet arī šeit parādījās izteiktais komandas gars un problēmu risināšanā iesaistījās visi. Tādos gadījumos parasti neviens īpaši neuztraucās par nokavēto izklaides pasākumu, kādu lieki nostrādātu stundu vai negulētu nakti.

Tā arī man gadījās piedzīvot laikam jau pēdējos gados neaizmirstamāko nakti, kas izvērtās par nebijušu piedzīvojumu. Un, proti, vakarā pirms plānotās ku-

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





gu uzpildīšanas ar degvielu radās dažādas neskaidrības un problēmas, par ko iepriekš neviens tā īsti nebija aizdomājies un nezināja, kā tās risināt. Tā izvērtās par liela mēroga drošības operāciju ar ugunsdzēsības brigādi, policistu vienībām, kā arī dusmīgām un negulējušām dažādu atbildīgo dienestu amatpersonām. Nevienam no mums nebija pieredzes šādu darbu veikšanā, tāpēc lielā mērā šo procedūru uzņēmums vadīt pats. Galu galā birokrātisko formalitāšu kārtošana un reālā degvielas pildīšana ilga no vēlas pēcpusdienas līdz ļoti agram rītam. Beigās gan visi darbi tika pabeigti, un apmierināti bija gan regates darbinieki par iegūto degvielu, gan mēs par nebijušas operācijas koordinēšanu.

Degvielas uzpildīšanas operācija gan nebeidzās gluži tā, kā biju iecerējis. Darbu beidzām ap 6.30 no rīta, un biju domājis pāris stundas pirms nākamās darba dienas sākšanas nedaudz nosnausties. Cerēto pāris stundu vietā tiku pamodināts jau pēc aptuveni 45 minūtēm, jo ostā ienāca norvēģu burinieks «Sorlandet». Kad man pateica, ka kuģis jau gatavojas tauvoties, sapratu, ka profesionālo tauvotāju ostā pagaidām vēl nav, tāpēc bija jānīkojas zibenīgi un šis darbs jāveic viņu vietā. Tā arī izdarīju – pirmo reizi dzīvē tauvoju tik lielu kuģi, turklāt viens pats! Tūlīt pēc kuģa pietauvošanas klāt bija arī muitas un robezsardzes pārstāvji, kas cerēja uz kāda sakaru virsnieka palīdzību, runājot ar kuģa kapteini. Tā kā šim kuģim piekomandētajam sakarniekam uz savu pienākumu pildīšanu bija jāierodas tikai pēc dažām stundām, arī šajā brīdī nolēmu izlīdzēt pats. Galu galā tāda arī bija mūsu dienesta darbības galvenā ideja – izlīdzī otram vai izdari pats! Un ticu, ka jebkurš no mūsu dienesta virsniekiem būtu nepieciešamības gadījumā rīkojies tieši tāpat un darījis visu, kas ir viņa spēkos, lai visi radušies jautājumi tiktu atrisināti pēc iespējas ātrāk un veiksmīgāk.

Jau Rīgas posma laikā gan no regates organizatoriem, gan kapteiņiem un komandu locekļiem saņēmām ļoti labas atsauksmes par labi organizētu sakaru virsnieku darbu, kompetenci un sirsnību! Salīdzinot ar citu valstu ostām, kurās man kā burātājam ir nācies viesoties, varu teikt, ka Rīgas sakaru virsnieki bija tuvu ideālam. Neviens nav perfekts, taču mēs darījām visu, kas bija mūsu spēkos, un ir patīkami, ka šīs pūles tika atzinīgi novērtētas. Un galvenais mērķis ir sasniegts – patīkami un interesanti bija gan dalībniekiem, gan, domājams, pašiem brīvprātīgajiem! Vismaz man bija patīkami strādāt ar visiem šiem cilvēkiem, lai arī daudzu vārdus joprojām nezinu! Kā saka, nepieciešamības gadījumā esmu gatavs ar viņiem «iet izlūkos!»

Jauniešiem, kuriem līdz šim nebija priekšstata par regāti un sakaru virsnieku reālo darbību, emociju bija krietni vairāk. Mana meita Anita atceras: «Sakaru virsnieks – tā bija mana dzīve četras dienas un četras nakts. Tāda dzīve, uz kuru, paskatoties atpakaļ, ar godu var teikt: jā, tas bija lielisks laiks! Jā, es to izdarīju, un es izdarīju tik labi, cik vien spēju. Protams, tie bija arī bezmaksas pasākumi, bet ne jau tas bija svarīgākais, kāpēc es piekritu kļūt par sakaru virsnieku. Es piekritu, jo redzēju tur izaugsmes iespēju, iespēju iepazīties ar ārzemju jauniešiem, ie-





spēju ielūkoties tik liela mēroga notikumā no iekšpuses un reāli piedalīties šā pasākuma realizēšanā, iespēju kaut nedaudz vairāk saprast par burātāju dzīvi un to, ka tas ir nopietns darbs, nevis tikai izklaide katrā ostā

Vīspirms bija apmācības vairāku mēnešu garumā, kad tu iepazīsties ar citiem sakaru virsniekiem, tiec informēts par regates norisi, plāniem, pasākumiem, kā arī par tīri praktiskām lietām, kas saistītas ar formalitātēm, kuras jānokārto katrai jahtai, ienākot Latvijā, vai arī tām prasībām, kas katras klases jahtai varētu būt, lai tā varētu iziet jūrā. Tevi apmāca, kā rīkoties vispazīstamākajās situācijās (pazudusi pase, saplūsusi bura, gribas ēst, vajag bankomātu, lauza kāja...), un noskaita veselu lērumu lietu, kas tev būs jādara regates laikā. Brīdina, ka tev būs negulētas naktis un noskrietas dienas. Un tu jūti, ka katru reizi gaidi šīs apmācības arvien vairāk un vairāk. Viss beidzas ar eksāmenu, kurā pārbauda tavas svešvalodas zināšanas, lai būtu spēja komunicēties ar ārzemju jahtas vai kuģa komandu, un spēju rīkoties krīzes situācijās. Eksaminators pasmaida, ieliek tev atzīmi, un tu jūties kā pamatskolā.

Pēdējā diena ir kā uz nažiem, jo kuru katru brīdi tava jahta var ierasties un tev ir jābūt gatavam tajā brīdī būt ostā. Tava jahta «Rona II» no Lielbritānijas ierodas! Jā, beidzot! Drebošu sirdi tu saņem papīrus no sakaru virsnieku kantora, uz kuru pienāk visas jahtai adresētās vēstules un papīri, un dodies uz jahtu. Nopēti to un konstatē, ka tīri skaisti puīši tur strādā. Sasveicinies ar domu «ka tik man nav briesmīgs akcents, viņi visi taču ir dzimuši angļi», un tālāk jau visa iepazīšanās iet kā smērēta – laipni uzņem, piedāvā īstu angļu tēja ar pienu un pēc pirmajām ievadfrāzēm tu jau saņem pirmos lūgumus, kas jādara – jāuzpilda jahtai degviela, jāsalabo buras, jāiepērk pārtika, jāatrod dušas un jānopērk pastmarkas, lai var rakstīt uz mājām. Bet tāds jau ir tavš darbs – būt par jahtas balsi un kājām. Tu skrien līdz bezspēkam, izdari visus savus darbus, lai pēc tam ziņotu jahtai par paveikto un saņemtu vēl jaunus uzdevumus. Un tu atkal skrien līdz bezspēkam, lai dienas beigās saļimtu uz savas jahtas klāja un noelstos kā noskrējies suns. Viņi tikai pasmaida, saka ierasto “Don’t worry” un brīnās, kāpēc tu kaut kur skrien, jo visur taču paspēsīm! Kā jau angļi...

Ceļā uz iepirkšanos tu ved viņus pa Vecrīgu un stāsti par visām vecajām mājām, kultūras pieminekļiem un citām piemiņas vietām, līdz beigās tev pašai sāk likties – tu esi iekļūdusi vēsturē. Bet tad tu parādi jaunāko uzcelto ēku ar stikla fasādi un saproti – arī Rīga mainās. Viņi izjautā tevi arvien vairāk un vairāk, izsaka dzirdētos stereotipus par Latviju, un tev nākas stāstīt atšķirības starp Londoņu un Rīgu. Ak, kā viņi brīnījās, izdzirdēdami, ka kompānijā, kur ir 20 latvieši un viens krievs, visi runā krieviski, ja šis krievs nerunā latviski! Tas bija viens no populārākajiem stāstiem, kas no mutes mutē aizgāja pa visu jahtu... Beigās vēl viņi nopērk ne tikai latviešu avīzes ar sevi pirmajā lappusē (jāved mājās rādīt, kā viņi ir tikuši «Dienā», kas šeit ir tikpat populāra kā Londonā «The Sun»), bet arī krievu avīzi ar līdzīgām savām bildēm... Garlaicīgi noteikti nav. Tu sajūsminies par šo



atšķirīgo, mierīgo mentalitāti un izbaudi, kā tas ir, kad visa jahtas komanda, kurā ir tikai vīrieši, pievērs uzmanību tikai tev vienīgajai. Kā viņi paši saka – šīs četras dienas tu piederī mums un jahtai, nevis sev. Skaisti.

No regates pasākumiem vislabāk atmiņā paliek komandu parāde, kad tavi angļi tā sajūsmina tevi un liek saprast: pag, pag, viņi nemaz nav mierīgi, bet ir arī spējīgi uz trakuļbām! Ne jau velti tieši tava komanda nākamajā dienā nokļuva vairāku avižu pirmajā lappusē, pateicoties tieši savai aktīvajai skriešanai, rokas paspiešanai («Hey, my name is Ben, and I'm from Rona II») ar kādu no skatītājiem... Ak jā, un vēl viņi palīdzēja kādai sievietei invalīdei no kuģa «Lord Nelson», nesdami šo sievieti ratiņkrēsls vai caur pusi Vecrīgas, jo pa bruģi braukt tomēr ir grūti... Jā, mēs patīkami izcēlāmieš!

Vislabākais veids, kā pārbaudīt mana kā sakaru vīrsnieka gatavību reaģēt operatīvi jebkurā situācijā, bija komandu sporta sacensības, kad viens mūsu komandas loceklis izmežģīja kāju. Viņš tika aizvests no «Skonto» stadiona uz Traumatoloģijas slimnīcu ar ātro palīdzību, bet man ar vēl vienu komandas locekli bija jābrauc tur pašiem. Tā bija lieliska iespēja, pirmkārt, pa ceļam parādīt ievērojamas Rīgas vietas (Mākslas muzejs, Nacionālais teātris, arhitektūra, mikrorajoni), otrkārt, šim cilvēkam radīt nelielu ieskatu par to, kā dzīvo cilvēki Rīgā ārpus centra un kāds mums ir sabiedriskais transports («Oh, so cheap ticket!»), treškārt, nodemonstrēt spēju noreaģēt ātri – kas ir jāved līdz uz slimnīcu, kur tā atrodas, kā tur nokļūt, un, ceturtkārt, pamēģināt ārsta teikto pārtulkot no latviešu valodas uz angļu... Vārdu sakot, izdarīt visu tā, lai nerastos ne mazākā aizkavēšanās.

Mani izbīnīja angļu attieksme pret latviešu nacionālo virtuvi. No apmēram 25 komandas locekļiem (apmēram 18–20 no tiem zem 25 gadiem) tikai viens (!) izrādīja interesi par to, kur iespējams nogaršot latviešu nacionālos ēdienus. Ieteicu viņam «Lido», protams, un pastāstīju par zirņiem ar speķi, kefiru, maizes zupu un tamlīdzīgiem ēdieniem, bet pārējie vai nu meklēja tuvāko «McDonald» ēstuvi vai arī vienkārši kādu Eiropas restorānu. Cilvēki miļie, ja jau reiz esat atbraukuši uz kādu valsti, ir taču pat pienākums, ne tikai iespēja, iepazīt šīs valsts virtuvi!

Jā, varēja just, ka ārzemniekiem, sevišķi jau iedegušajiem meksikāņu jūrniecekiem, latviešu un krievu zeltēnes iet pie sirds! Ne jau velti visu regates posmu Rīgā uz visiem lielajiem buriniekiem varēja redzēt apgrozāmiešus pa pilnam meiteņu, bet kadetu ballē «Sapņu fabrikā» varēja pat sākt domāt, kā tur ir vairāk – latviešu un krievu meiteņu vai jūrnieceku... Gandrīz vai katrs meksikānis, polis un krievs uzskatīja par savu godu turēt pie sāniem vienu vai divas meitēnes.

Bija žēl šķirties pēdējā dienā, bija žēl skatīties, kā jahta attauvojas un attālinās («Bye, Anita, and thanks for time!»), bija žēl saprast, ka jaukās dienas un arī lieliskā pieredze runāt angļiski ir beigusies. Tajā dienā kaut kas šķita palicis uz jahtas un aizbraucis līdz regatē. Kaut kas miļš un kaut kas tuvs...»

Domāju, ka mūsu ideja par Rīgas balvu tika realizēta veiksmīgi. Balvu saņēma Sanktpēterburgas burinieks «Mir», jo uz tā krūza posma laikā burāja ap 30 jau-







Latvijas jahtu apkalpes atklāj komandu parādi Rīgā.

niešu no deviņām valstīm, arī Latvijas bērnu grupa un Latvijas burātāji. «Mir» bija vienīgais regates dalībnieks, kas kruīza laikā apmeklēja visas trīs lielākās Latvijas ostas, pirms Ventpils ierodoties arī Liepājā. Ceru, ka dāvinātais dators kadeziem apmācības procesā lieti noderēs! Varbūt šo ideju pārņems arī turpmāko gadu trešās ostas. Ja tā, būsim iedibinājuši jaunu tradīciju.

Kā jau minēju, regatei ir goda patrons – parasti valsts prezidents vai kāds no karaliskās ģimenes locekļiem. Arī šogad Polijā, Somijā un Latvijā regates goda patroni bija šo valstu prezidenti. Latvijas Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga vairākkārt veltīja savu uzmanību regatei: viesojās uz buriniekiem – Meksikas «Cuauhtemoc» un Lielbritānijas «Lord Nelson», pieņēma Buru parādi, ar pateicības vēstuli atzīmēja jahtas «Sparta» panākumus.

13. augusta rītā flote ar iespaidīgu Buru parādi atstāja Rīgu. Tūkstošiem rīdzinieku bija ieradusies pavadīt kuģus. Parādi uz ledlauža «Varma» pieņēma regates goda patronese Latvijas Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga. «Spartas» kapteiņa A. Miņina atmiņās šis brīdis ir īpaši emocionāls: «Uz Latvijas flotes līdera klāja stāvēja Valsts prezidente žilbinoši baltā tērpā, aizēnojot visus savus pavaļņus. Mēs, sirdij pamirstot, sarindojamies gar bortu un, sveicinot prezidentu, līdz pusei nolaidām karogu.»

Kad pēcpusdienā atbrīvojām sakaru virsnieku štāba telpas, mēs, šīs komandas vadītāji, vēl pirms šķiršanās iztukšojām pa kausam alus. Skatoties uz pēkšņi tukšu palikušo Jūras pasažieru ostas teritoriju un piestātņu pontoniem, bijām vie-

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMĀTA  
2003





nisprātis, ka visu sajūtas var raksturot ar vārdiem: kā, vai tas tiešām ir viss? Vai tiešām nekur vairs nav jāskrien, jāzvana, nekas nav jāorganizē?

Rīgas dome un Rīgas Brīvostas pārvalde atzinīgi novērtēja sakaru virsnieku darbu un sarīkoja visai komandai pieņemšanu Brīvostas pārvaldes ēkā. Bija patīkami vēlreiz satīties vietā, kur sākās apmācība, kur notika komandas ikdienas apspriedes, un atcerēties spilgtākos brīžus tajās trakajās dienās un naktīs. Sakaru virsnieku štābs piešķīra arī savu speciālo balvu. To ieguva Juris Radus, kurš pašai izlēdzīgi bija palīdzējis kādam angļu jūrnīkam, visu nakti pavadīdams ar viņu slimnīcā. Laikam vainīga bija puīša pārpūle jūrā un krastā, bet viss beidzās labi.

## Latvijas jahtas Baltijas vētrās

Vieniem viss bija beidzies, citiem tikai sākās. Jānis Upītis-Upenieks kā burātājs piedalījies divās «Cutty Sark» regatēs. 2003. gadā 24 gadu vecumā ieguvis jahtu kapteiņa diplomu. Viņa «ūdenskristības» bija vadīt jahtu regates otrajā sacensību posmā: «Protams, ka man kā kapteinim, kuram šis sacensību posms būs pirmais šādā amatā, bija liels satraukums – viss pirmo reizi, jāizdomā, ko vajag, ko nevajag, vai jahta ir pilnīgā tehniskā kārtībā utt. Vienā ziņā man palīdzēja tas, ka regate bija «Spaniel» mājas ostā Rīgā un visu, kas bija vajadzīgs, varēja ātri un vienkārši dabūt. Savukārt nedaudz traucēja nekārtība, kas valdīja uz jahtas, jo Rīgā uz tās bija visa komanda, nevis tikai kāda daļa. Visi ved savus vecākus, radniekus, draugus izrādīt jahtu, uz kuras viņi brauc. Arī man pašam bija daudz draugu, kuri gribēja redzēt jahtu, un tas dažkārt prasīja daudz pacietības. Likās, ka beidzot viss ir savās vietās un mierīgu sirdi varēja doties ceļā uz Ventspili. Nobraucām garām lielajiem Buru parādes skatītāju pūļiem uz moliem, pamājām mūsu Valsts prezidentei un uzņēmām kursu uz Kolkasragu.

Jau izbraucot pa Ventspils ostas vārtiem, varēja just, ka vējš ir diezgan spēcīgs, taču tajā brīdī par to tikai priecājāmies, jo cerējām, ka būs patīkams un ātrs brauciens. Vēja virziens nebija no labākajiem – tieši pretī ģenerālajam kursam, taču laika prognoze solīja, ka tuvākās diennakts laikā tas mainīsies no W uz NW, tomēr, kā vēlāk izrādījās, sinoptiķi bija pamatīgi kļūdījušies.

«Trīs, divi, viens – starts klasei C II», rācijā atskanēja sacensību direktora Pītera Ņūvela balss, un mēs visi devāmies cīņā ar pretvēju. Vēja stiprums bija pieaudzis jau līdz 30–40 mezgliem, un tāds tas saglabājās vēl aptuveni divas diennaktis. Tā kā drīzumā solīja vēja virziena maiņu uz NW, izvēlējos labās halzes taktiku, t.i., turēju kursu cieši pie vēja uz SW, lai pēc vēja maiņas varētu braukt uz W, kas mums tieši bija vajadzīgs. Drīz vien klāt bija arī kārtīgs negaiss ar ļoti stiprām vēja brāzmām, kuru laikā anemometrs uzrādīja galējo atzīmi – 50 mezglus. Cik bija īstenībā, varējām tikai minēt, bet angļu jahta «Discovery» ziņoja, ka viņi esot fiksējuši 60 mezglu stipru vēju. Pēc Boforta vēja skalas tas atbilst 11 bal-





“Spaniel” kapteinis Jānis Upītis-Upeniņš (priekšplānā ar saulespuķi).

lu stipram vējam no 12 iespējamajām ballēm. Negaiss pārgāja apmēram pēc 15 minūtēm, un situācija mazliet normalizējās. Vējš bija 40 mezglus stiprs, bet lielus viļņus tas vēl nebija paspējis sapūst. Nomainījām buras ar mazākām un devāmies tālāk. Pēc brīža sākās kārtējais negaiss, un anemometrs atkal rādīja galējo atzīmi, taču tad jau bijām sagatavojušies pārsteigumiem no jūras puses un turpinājām ceļu. Tā arī aizvadījām nakti, un es klusībā gaidīju, kad beigsies šī vētra un vējš mainīsies uz mums vajadzīgo pusi. Tomēr vējš visu laiku bija tieši pretī, un katra šajā virzienā nobrauktā jūdze mums nāca tikai par sliktu – tas sagādātu grūtības tikt atpakaļ uz vajadzīgā kursa, taču atpakaļceļa vairs nebija. Arī halzes maiņa šajā gadījumā vairs nepalīdzētu. No rīta vējš joprojām bija 30 – 40 mezgli, taču nu jau mums nācās lauzties pretī arī vēja saceltajiem trīs četrus metrus augstajiem viļņiem, pret kuriem jahta krietni sitās. Daudzi komandas locekļi sasirga ar jūras slimību, taču pārsvarā visi ar to tika sekmīgi galā, izņemot vienu, kurš gandrīz visu ceļu nogulēja kojā, slimības mocīts.

Diena pagāja bez īpašiem piedzīvojumiem, ja neskaita ūdeni, kas parādījās zem jahtas grīdiņām. Konstatējām, ka tas ir saldūdens, tātad bija caura viena no divām ūdens tvertnēm, kura jau agrāk bija radījusi problēmas. Izmēlām ūdeni un turpinājām ceļu. Laika apstākļi nemainījās. Vakarā izdzirdējām pa rāciju Kaļiņinigradas glābšanas dienestu sarunājamies ar burinieku «Nadežda», ka jahtai

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





«Spaniel» esot nostrādājusi avārijas radioboja un vai «Nadeždas» komanda neziņot kaut ko tuvāk par radušos problēmu. Tai pašā brīdī metos laukā uz klāja un atvēru vienu no klāja noliktavām, kurā novietota mūsu radioboja. Man vajadzēja nelielu brīdi, lai saprastu, kas ir noticis. Uz «Spaniel» ir divas šādas klāja noliktavas, kurās vienā glabājas pārtika, otrā dažādi saimniecības piederumi, tai skaitā gāzes balons, rezerves dīzeļdegviela un jau pieminētā avārijas radioboja, kas piestiprināta vertikālā stāvoklī pie sienas un automātiski nostrādā, ja nonāk horizontālā stāvoklī. 50 litru gāzes balons lielo viļņu iespaidā bija norāvies no sienas līdz ar visiem stīprinājumiem un apgāzies, kā rezultātā uzkritis virsū abām 30 litru plastmasas dīzeļdegvielas kannām, kurām no lielā svara izsprāga korķi. Slapjā laikā gar noliktavu lūkām vienmēr ir sūciens mazliet ūdens, bet tas nekad nav bijis bīstami, taču šoreiz tam visam klāt pielija 60 litru dīzeļdegvielas. Sālsūdens sajaucās ar degvielu un izveidojās balta, smirdoša putra, kurā peldēja viss – striķi, gumijas zābaki, saimniecības piederumi, gāzes balons un arī radioboja ar mirgojošu lampiņu, kuru peldošais gāzes balons bija izsitis no stīprinājuma. Nekavējoties visiem glābšanas dienestiem tika paziņots, ka ar mums viss ir kārtībā un tehnisku iemeslu dēļ nostrādājusi avārijas radioboja. Tā kā abas noliktavas ir savienotas, tad secinājām, ka izlijusī dīzeļdegviela ir tikusi arī pie pārtikas, taču tur glabājās tikai viena daļa no visas līdzīgi paņemtās. Nākamā problēma bija izdomāt, kā nostiprināt radioboju vertikālā stāvoklī, lai tā neiedarbojas vēlreiz, jo izslēgt to nebija iespējams. Beigu beigās tai tika atrasta piemērota vieta starp minerālūdens pudelēm. Tālāk lielajos viļņos kaut kā bija jādabū laukā gāzes balons, lai tas neizsīst jahtas korpusā caurumu. Kopējiem pūliņiem balons tika izvilktis un piesiets jahtas kokpitā – palikām bez siltuma un karstas tējas. Cik nu spējām, izsmēlām izlijušo dīzeļdegvielu ārā, taču lielu daļu nebija iespējams izsmelt. Tā pagāja visa nakts, un tad bijām jau pretī Polijas krastiem. Vēja virziens vēl arvien nebija mainījies, un nu jau bija skaidrs, ka sacensības ir zaudētas. Tā mēs turpinājām ceļu, bet nu jau ar citu galveno mērķi – vispār šķērsot finiša līniju. Dienas vidū neizturēja un saplīsa grotbura. Viļņi un vējš bija mazliet pierimušies, taču grotburas nomaīņa vienalga prasīja vismaz 30 minūtes.

Apmēram ap deviņiem vakarā pamanījām, ka jahtā atkal ir ūdens. Taču šoreiz tas bija sālsūdens, un tas jau kļuva bīstami. Sākām pumpēt ar elektrisko sūkni, taču tas salūza, un nācās likt lietā rokas pumpi, paralēli meklējot sūces vietu. Labi, ka ūdens necēlās ļoti strauji un ar rokas pumpjiem varēja paspēt to izsūknēt. Pēc kāda laika it kā visas iespējamās sūces rašanās vietas bija pārbaudītas, taču tajās viss bija kārtībā, un šajā brīdī sāku domāt – vai tik nebūs problēma pie ķīļa stīprinājumiem korpusā, un tas jau būtu ļoti nopietni, jo šādas vainas novērst nav tik vienkārši. Pēc ilgākas nesekmīgas sūces meklēšanas tika pieņemts visnepatīkamākais lēmums – izstāties no distances un doties uz tuvāko drošo ostu, kura pēc sacensību vadītāju norādēm bija Polijas pilsētas Ustkas zvejnieku osta. Komandā noskaņojums kļuva diezgan drūms – šādu notikumu pavērsieni nebija gaidījis neviens.





Nelielas problēmas sagādāja iebraukšana šaurajā Ustkas ostā pie 1,5 metrus augstiem sānu viļņiem, taču tas veiksmīgi izdevās, sekojot vietējo glābšanas dienestu norādēm. Bijām veiksmīgi krastā un varējām ķerties pie ļoti detalizētas jahtas pārbaudes, un šoreiz problēma tika atrasta. Kā jau tas parasti šādās reizēs notiek, nelaime bija tajā vietā, no kuras to vismazāk kāds bija gaidījis, respektīvi, lielo viļņu iespaidā jahtas forā bija izsists ātruma mēritāja devējs, kurš iet caur jahtas korpusu. Jūrā šo vietu praktiski nebija iespējams pārbaudīt, jo telpa, zem kuras grīdas bija devējs, bija piebāzta ar saplēsto un nesalocīto grotburu un citiem krāmiem, kurus tajā brīdī pārvietot, lai paceltu grīdu, nebija iespējams. Beidzot problēma bija novērsta, un ūdens tika izsūknēts. Tā arī līdz šim brīdim man vienīgais izskaidrojums notikušajam ir tāds, ka pavasarī, iespējams, ātruma mēritājs nav bijis kārtīgi ieskrūvēts, un tas atskrūvējies vaļā no daudzīšanās pret lielaļņiem viļņiem, jo cita loģiska izskaidrojuma nav.

Šajā laikā pa rāciju sazinājāmies ar sacensību vadību un noskaidrojām, ka pēc visiem noteikumiem mums vēl ir iespēja atsākt sacensības, atgriežoties tajā pašā vietā, no kuras izstājāmies. Tas arī tika darīts, bet, protams, laika apstākļi tieši šīs nakts laikā beidzot bija pilnīgi mainījušies, taču uz otru galējību – bezvēju. Tā mēs jau atkal pavadījām nākamo nakti, kustoties uz priekšu ar viena mezgla ātrumu, tātad vēl joprojām redzot Ustkas ostas ugunis. Normāls vējš sāka pūst tikai agri no rīta, un beidzot varējām braukt brīvā vējā. Apbraucām Vācijai piederošo Rīgenas salu un traucāmies pretī finišam, līdz beidzot 18. augustā vēlu vakarā šķērsojām ilgi gaidīto finiša līniju. Bijām 11. vietā savā klasē un 35. kopvērtējumā. Nav spīdoši, taču, ņemot vērā, ka no 64 startējušiem dalībniekiem izstājās 18, tas vēl bija labi, ka vispār finišējām. Tikai vēlāk uzzinājām, ka vētras laikā bijušas pat divas glābšanas operācijas ar helikopteru iesaistīšanos, kurās no jahtām nocelti vairāki ievainotie. Šeit atradām izskaidrojumu tam, ka vienu brīdi arī vīrs «Spaniel» parādījās Polijas helikopters, kas droši vien meklēja jahtas ar cietušaļņiem.

Katrā ziņā šis brauciens manā atmiņā paliks uz visu mūžu. Zināmā mērā to uzskatu pat par manām ugunskrīstībām, kuras jāiziet katram, lai saprastu, ko nozīmē vadīt jahtu ekstremālos apstākļos. Domāju, ka arī mana komanda to nekad neaizmirsīs, jo arī daudziem no viņiem tas bija pārbaudījums. Pēc tam esmu bieži analizējis šo braucienu, apdomājis daudzas kļūdas, kuras varēja novērst. Tagad arī uz savas ādas esmu piedzīvojis to, ka ar jūru jokot nedrīkst.»

Laikam jau arī «Spartas» kapteinis un komanda šo regates posmu ilgi atcerēsies. Stāsta kapteinis A. Miņins: «Startējām ar kreiso halzi un uzreiz uzņēmām maksimālo ātrumu. Naktī vēja ātrums palielinājās līdz 24 metriem sekundē, tas pūta šim rajonam ierastajā dienvidrietumu virzienā – purnā. Bet, kā saka futbolisti, šis ir mūsu laukums, te mēs vienmēr esam jūrā gājuši un zinām, kā ar šo vēju cīnīties. Arī komanda man ir kā nākas, jūtams ilgo treniņu rezultāts. Nakts pagāja kā briesmīgs murgs. No rīta pēc pirmā sakaru seansa noskaidrojās, ka esam





“Spaniel” apkalpe pēc visiem pārdzīvojumiem un piedzīvojumiem atgriezusies Rīgā.

izrāvušies priekšgalā. Pēc otrā sakaru seansa bijām priekšā pārējiem par 30 jūdzēm. Uzdziedājām grupas «T.A.T.U» dziesmu «Mūs nepanāks». Tagad galvenais bija nokļūt veselīgi līdz finišam. Samazinājām takelāžu, bet ātrums nokritās tikai par pusjūdzi. Ne velti pirms regates daudz dalībnieki, it sevišķi angļi, teica, ka nezinot mūsu akvatoriju. Arī mēs viņu ūdeņos ar to spēcīgajām straumēm, pašiem un bēgumiem neesam dzimuši, bet cīnāmies ar viņiem kā ar līdzīgiem. Vēlāk angļu jahtas «Ocean Venture» kapteinis, solīds īrs, teica: «Vairs šeit savu kāju nesperšu! Pietiek.»

Sacensību trešajā dienā vējš pamazām sāka pierimt. Finišējām ar vāju vēju, lavierējot pret spēcīgo straumi. Tālu aizmugurē ieraudzījām mūžīgo konkurentu – vācu jahtu «Esprit». Brīnījāmies par šīs lielās jahtas spēju iet tik ātri vājā vējā, viņi bija mums jūtami pietuvojušies, bet tas viņiem vairs nepalīdzēja. Mēs finišē-



jām, un finišs bija arī vējam. Mūsu konkurenti vēl diennakti bezvējā mētājās pa jūru... Jau Trāvemindē uzzinājām, ka esam ne tikai pirmie savā klasē, bet esam pirmie šķērsojuši finiša līniju. Sākumā tam nespējām noticēt un vēl ilgi nācās aprast ar šo jaunumu, atbildot uz daudzajiem apsveikumiem. Kad visi bija finišējuši un aprēķināti galīgie rezultāti, noskaidrojās, ka mēs pirmo vietu bijām noturējuši. Pēc laika pārrēķina izrādījās, ka Zviedrijas jahtai «St. Iv», kas finišēja diennakti pēc mums, pietrūka tikai 7 minūtes, lai atņemtu mums pirmo vietu. Visas flotes kopvērtējumā pēc laika pārrēķina pirmo vietu izcīnīja Norvēģijas burinieks «Sorlandet», kas reālajā laikā finišēja divas dienas pēc mums. Pēc laika pārrēķina mēs viņiem zaudējām tikai pusotru minūti. Gadās arī tā... Bet mēs visvairāk priecājāmies par to, ka finišējām pirmie. Tāds rezultāts vēl nevienai Latvijas jahtai nebija bijis!»

## Atskaņas

Atgriežoties Rīgā, «Spartas» komanda saņēma pateicības vēstuli no Valsts prezidentes, regates Rīgas posma patroneses, Vairas Vīkes-Freibergas, kurā viņa raksta: "Ar patiesu prieku saņēmu ziņu par Latvijas jahtas "Sparta", kapteiņa Aleksandra Miņina un viņa komandas izcīnīto uzvaru regates otrajā posmā! Man ir liels gandarījums, ka jūs, burāt mīlošā sportiskā komanda, esat augstu turējuši Latvijas godu, iznesot mūsu valsts vārdu pasaules burāšanas zvaigznājā. Jūsu uzvara ir meistarības, drosmes, mērķtiecības un ieguldītā darba apliecinājums." Malāči, godam pelnījuši! Septembrī Rīgas domē atzīnības rakstus saņēma visu regates Rīgas posma nodrošināšanā iesaistīto dienestu darbinieki – policisti, ugunsdzēsēji, Rīgas brīvostas darbinieki un burātāji.

Oktobrī Kopenhāgenā STI reisa komiteja lēma par 2007. gada regates ostām Baltijas jūrā. Mēģināju aizstāvēt Rīgas pieteikumu, bet sapratu, ka arī citas pilsētas vēlas uzņemt regāti. Zinot, ka ir pilsētas, kas to gaidījušas gandrīz desmit gadus, būtu netaisnīgi, ja Rīga šīs tiesības iegūtu jau pēc četriem gadiem. «Nu ko, es gaidīju šo regāti septiņus gadus, pagaidīšu nākamos septiņus – līdz 2011. gadam,» paskaidroju saviem kolēģiem – STI Starptautiskajā padomē.

Bet pagaidām «Spaniel» un «Sparta» kapteiņi komplektē komandas, sastāda jahtu sagatavošanai nepieciešamo darbu sarakstus un gaida pavasari. Šogad regate notiks Ziemeļjūrā, jāgatavojas laikus un nopietni. ✦

U. Kalmanis

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





## Jūrnieki un jūrniecības darbinieki – simtgadnieki

**Voldemārs Eraks** dzimis 1903. gada 2. oktobrī Rīgā. Jūrā viņš sāka iet 1920. gadā uz buriniekiem par matrozi. 1930. gadā V. Eraks beidza Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolu un kā labākais Kuģu vadītāju nodaļas absolvents saņēma Latvijas Kuģu īpašnieku savienības balvu – zelta pulksteņi. Tai pašā gadā profesionālais jūrnieks ieguva vecākā stūrmaņa vietu uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņa «Rauna», tam sekoja «Nauta» un «Krimulda», bet 1940. gadā – kapteiņa vieta uz Ventspils tvaikoņa «Ausma». 1941. gada jūlijā, kad floti evakuēja no Rīgas uz Ļeņingradu, tvaikonis gāja bojā un kapteinim ilgi nācās peldēt vēsajā un piesārņotajā ūdenī, bet vēlāk ciest badu bloķētajā Ļeņingradā. V. Eraks mira vilcienā, evakuējoties no Ļeņingradas. Kopā ar viņu brauca vēl vairāki latviešu jūrnieki, arī klases biedrs Valdemāra jūrskolā, vēlāk slaveņais kapteinis Erihs Tomsons. 1945. gadā E. Tomsons Eraka kundzei rakstīja: «... Jūsu vīrs nomira 1942. gada 26. februārī ceļā no Ļeņingradas uz Vologdu. 25. februāra vakarā visi aizgājām uz nārām gulēt, bet no rīta Volodja vairs nepamodās. Vienu staciju pirms Čerepoveciem viņa mirstīgās atliekas mēs nodevām vietējām varām apbedīšanai. Diemžēl stacijas nosaukumu es neatceros un nezīnu, vai vispār to zināju...»

**Augusts Ezeriņš** dzimis 1903. gada 9. jūnijā Mežotnē. Beidzis Hercoga Jēkaba ģimnāziju Jelgavā, vēlāk flotes instruktoru skolu. Kā Latvijas kara flotes kadets 1926. gadā iestājies K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 3. klasē. Beidzis jūrskolu 1928. gadā. Latvijas kara flotes zemūdeņu bāzes kuģa «Varonis» komandieris, vēlāk zemūdeņu divīziona komandiera adjutants. 1940. gadā atvaļināts. PSRS – Vācijas kara laikā bijis tulks vācu karaspēka daļās. Pēc kara nokļuvis Lielbritānijā. Braucis par stūrmani uz tirdzniecības kuģiem. Vēlāk pārcēlies uz Austrāliju. Apbalvots ar Viestura ordeni. Miris 1990. gada 6. jūnijā Katumbā, Austrālijā.

**Fricis Grasis** dzimis 1903. gada 23. augustā Rīgā. Jūrniecības izglītību sācis iegūt Mangaļu jūrskolā, beidzot 1. sagatavošanas klasi. 1925. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1931. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1933. gadā. Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņiem «Naiga» (1928), «Skauts» (1928 – 1930), «Astra» (1930), «Imanta» (1931 – 1932), «Abava» (1932 – 1933), «Daugava» (1933 – 1934), par 1. stūrmani uz tvaikoņa «Malta» (1934 – 1935). 1945 – 1947 strādāja Latvijas valsts jūras kuģniecībā Ekspluatācijas daļā par vecāko dispečeru.



**Rūdolfs Grigulis** dzimis 1903. gada 31. jūlijā Krievijā, Omskas guberņā. 1924. gadā atgriezās Latvijā un pēc gada sāka dienestu Latvijas jūras kara flotes Krastu aizsardzības eskadrā. 1926. gadā pēc deviņu mēnešu apmācības kursa pabeidza Liepājas flotes instruktoru skolu kā kaprālis – dīzeļmotorists. Pēc skolas absolvēšanas R. Grigulis Latvijas kara jūrnieku vienības sastāvā devās uz Franciju saņemt Latvijas kara flotei būvētās zemūdenes «Ronis» un «Spīdola». 1927. gadā kā zemūdenes «Spīdola» komandas loceklis atgriezās Latvijā. 1932. gadā kļuva par virsnieka vietnieku un zemūdenes «Ronis» galveno mehāniķi (līdz pat 1940. gadam). 1935. gadā R. Grigulis absolvēja Liepājas jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļu. Vācu okupācijas laikā strādāja Liepājā, Tosmares rūpnīcā. 1945. gadā R. Griguli padomju okupācijas varas iestādes apcietināja, notiesāja uz 10 gadiem spaidu darbos un izsūtīja uz Krieviju, Sverdlovskas apgabalu. Mājās R. Grigulis atgriezās 1955. gadā. Miris 1997. gada 22. martā un apbedīts Kandavas pagasta Elku kapos.

**Edgars Jēkabsons** dzimis 1903. gada 7. jūnijā Rīgā, Bolderājā. Mehāniķa amatu apguva Rīgas biržas komitejas kuģu būvētavā, vēlāk mācījās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. 1935. gadā absolvēja jūrskolas Mehāniķu nodaļu un sāka strādāt uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes kuģiem. Sākumā gāja jūrā par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem «Vizma», «Andrejs Kalniņš» un «Auseklis», tad par 2. mehāniķi uz štīmeriem «Abava», «Krīvs» un «Andrejs Kalniņš». Ziņu par E. Jēkabsona dzīvi pēc 2. pasaules kara Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā nav.

**Gothards Oskars Kaijaks** dzimis 1903. gada 15. maijā Rīgā slavenā loča Jāņa Eduarda Kaijaka ģimenē. 1931. gadā viņš beidza Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolu. Pēc jūrskolas beigšanas bija mehāniķis uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes kuģiem «Dogo», «Regent», «Bārta» un «Aija». 2. pasaules kara laikā strādāja Bolderājā uz zemessmēlēja. 1944. gadā pēc Rīgas krišanas kopā ar ģimeni no Latvijas aizbrauca uz Vāciju, vēlāk pārcēlās uz Lielbritāniju. 1947. gadā Gothards Oskars Kaijaks kā 1. mehāniķis uzkāpa uz kādreizējā Latvijas tvaikoņa «Spīdola», kas pēc kara jūrā gāja zem Lielbritānijas karoga, bet ar latviešu komandu. Nespēdams cīnīties ar nāvējošu slimību, 1950. gada 20. maijā G. O. Kaijaks izvēlējās doties nāvē, no tvaikoņa «Spīdola» ieļecot jūrā. Apbedīts Portugālē, Lisabonas kapos.

**Ernests Kristaps Kazelovskis** (no 1940. gada 29. aprīļa uzvārds **Krasts**) dzimis 1903. gada 17. jūnijā Liepājā. Jūrā sācis iet 1927. gadā. Braucis par matrozi uz norvēģu tvaikoņiem (1927 – 1931). Iestājās Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1934. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1940. gadā. Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņiem «Latava» (1936 – 1937), «Everosa» (1938), «Everiga» (1939 – 1940).





**Roberts Miesnieks** dzimis 1903. gada 18. decembrī Liepājā. 1933. gadā beidza Liepājas jūrskolu. Pirmais R. Miesnieka kuģis bija Norvēģijas tvaikonis «Asplund». No 1931. gada mehāniķa amatā gāja jūrā uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes kuģiem – 3. mehāniķis uz tvaikoņa «Rasma», 2. mehāniķis uz tvaikoņa «Tālvaldis», 1. mehāniķis uz tvaikoņiem «Tobago» un «Klints». Pēc 2. pasaules kara Roberts Miesnieks strādāja Rīgas kuģu remonta rūpnīcā. 1973. un 1974. gadā viņš vairākkārt ieradās Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā un uzdāvināja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļai jūrniecības vēstures izpētei nozīmīgus materiālus, kas ir iekļauti muzeja krājumā.

**Jānis Morgenšterns** dzimis 1903. gada 15. jūlijā Upesgrīvas pagastā. Tēvs bija burinieku būvmeistars Mārtiņš Morgenšterns (1866 – 1945). 1924. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. Mācoties ar pārtraukumiem, to beidza 1932. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1937. gadā. Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņiem «Linhope» (1930 – 1931), «Vaidava» (1932), «Turaida» (1932 – 1933), «Kandava» (1933 – 1937), par 1. stūrmani uz tvaikoņa «Rauna» (1937). 1940. gadā kļuva par tvaikoņa «Andrejs Kalniņš» kapteini. PSRS – Vācijas kara sākumā Lībekā (Vācija) vācu iestādes kuģi konfiscēja, pārlīka zem Vācijas karoga un pārdēvēja par «Rīga». J. Morgenšterns turpināja braukt par kapteini (līdz 1942. gadam) un 1. stūrmani. 1944. gada beigās ar velkoni «Anna» pārcēlās uz Zviedriju. Miris Zviedrijā.

**Eižens Osis** dzimis 1903. gada 25. martā Rīgā. 1930. gadā beidzis K. Valdemāra jūrskolas 2. klasi, iegūstot tuvbraucēja stūrmaņa diplomu. Jūrnieka gaitas sāka kā matrozis tajā pašā gadā uz angļu un holandiešu rēdereju kuģiem. 1940. gadā bija Rīgas ostas krāvējs un strādāja arī par Mežu tresta malķas sagādes pārvaldnieku. Vācu okupācijas laikā strādāja ar jūrniecību nesaisītus darbus.

Rīgas ostā apguva loča amata prasmi (1945 – 1947). 1947. gadā kļuva par Zivju rūpniecības ministrijas pašgājējliellaivas «Banga» kapteiņa palīgu un 1951. gadā par tās kapteini. Ilggadējs Rīgas jūras zvejas ostas locis (1952 – 1976). Miris 1976. gada 20. aprīlī Rīgā.

**Ernests Pūliņš** ir viens no slavenās Upesgrīvas Uguņciema jūrnieku un kuģīpašnieku dzimtas pārstāvjiem. Dzimis 1903. gada 18. janvārī Uguņciema Reizu mājās burinieku kapteiņa Meļķa Pūliņa ģimenē. Sekojot ģimenes tradīcijām, arī E. Pūliņš gāja jūrā. 1925. gadā viņš beidza Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas 2. klasi. Uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņiem «Ausma», «Arethusā» un «Kandava» E. Pūliņš bija 2. stūrmanis. Pēc 2. pasaules kara jūrā vairs negāja. Miris Mērsragā 1971. gada 19. jūnijā.





**Leopolds Indriķis Rors** dzimis 1903. gada 15. septembrī Liepājā. Mācības sāka Liepājas jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļā, beidza divas klases (1929). Izglītību turpināja K. Valdemāra jūrskolā, kuru beidza 1933. gadā. 1. šķiras mehāniķa diplomu ieguva 1936. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku A. un K. Brekteru mehāniskajā darbnīcā Liepājā (1919 – 1922). Jūrā sāka iet 1923. gadā. Braucis par 2. mehāniķi uz tvaikoņa «Klints» (1929), par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem «Everline» (1929 – 1930), «Everelsa» (1931 – 1932), «Everita» (1932), par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem «Everest» (1932 – 1936), «Everolanda» (1936, 1937), «Everosa» (1936 – 1937), par 1. mehāniķi uz tvaikoņa «Everolanda» (1937 – 1939). 1940. gadā repatriējās uz Vāciju.

Tālbraucējs kapteinis un locis **Jānis Stālbergs** (1903.g. 3. februāris – 1991.g. 11. augusts) dzimis Vecmīlgrāvī daudz bērnu ģimenē. Viņa tēvs bija strādnieks – enkurnieks Augusta Dombrovska kokzāģētavā Vecmīlgrāvī, viņa dēls Jānis Štālbergs – kuģu mehāniķis, kurš ilgus gadus strādāja par 3., 2. un vecāko mehāniķi uz Latvijas jūras kuģniecības motorkuģiem.

Jānis Stālbergs jūrnieku gaitas sāka 1921. gadā. Vīspirms matrozis uz buriniekiem, vēlāk uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņiem «Emmy» un «Balva». Jūrniecības zināšanas apguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. 1930. gadā ieguva tālbraucēja kapteiņa kvalifikāciju. Pēc jūrskolas beigšanas brauca par 1. un 2. stūrmani uz tvaikoņiem «Viesturs», «Katie», «Johanne» un «Dagmar». 1935. gadā iestājās loču dienestā, strādāja par loci, tad loču vecāko Rīgas ostā līdz 1947. gadam. Turpmākie darba gadi pagāja Mangaļu kuģubūves un remonta rūpnīcā, kur Jānis Stālbergs strādāja par jauno zvejas kuģu ražošanas kapteini. 1963. gadā viņš aizgāja pensijā, bet turpināja strādāt z/k «9. maijs» par ostas zvejas kuģu uzraudzības kapteini. Slimības dēļ darbu pārtrauca 1975. gadā.

**Jēkabs Šūpols** dzimis 1903. gada 20. decembrī Rīgā. 1925. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Mācoties ar pārtraukumiem, to beidza 1932. gadā. 1. šķiras mehāniķa diplomu ieguva 1933. gadā. Amatu apguva, strādādam par atslēdznieku «Provodņik» fabrikā Maskavā (1917 – 1918), R. Apiņa mehāniskajā darbnīcā (1923 – 1925, 1926 – 1927) un J. Rasēviča elektrotehniskajā un remonta darbnīcā Rīgā (1925 – 1926). Braucis par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem «Everene» (1927), «Baltmor» (1928), «Dagmar» (1929), «Onda» (1930), «Kangars» (1930), par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem «Everelsa» (1931 – 1933), «Evertons» (1936), «Everosa» (1937), «Everene» (1937 – 1938), par 1. mehāniķi uz tvaikoņiem «Everita» (1934), «Everards» (1935 – 1936), «Everanna» (1938 – 1939), «Everonika» (1939 – 1941). 1941. gadā bija tvaikoņa «Kaija» mehāniķis. 1941. gada 2. oktobrī ceļā no Kopenhāgenas (Dānija) «Kaija» netālu no Mēmeles (Klaipēda) uzskrēja uz mīnas, uzsprāga un nogrima. J. Šūpols gāja bojā kopā ar kuģi.



**Erihs Tomsons** dzimis 1903. gada 15. augustā Rīgā. 1923. gadā sāka mācības K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1930. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1934. gadā. Jūrā sāka iet 1922. gadā, braucot par jaunāko matrozi uz burinieka «Eufrosīne». Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņa «Navigator» (1928 – 1929), par 1. stūrmani uz tvaikoņa «Albert» (1930), uz burinieka «Elza Croy» (1932 – 1933), uz tvaikoņiem «Salaca» (1933 – 1937), «Ausma» (1937 – 1939). 1939 – 1940 bija tvaikoņa «Latvis» kapteinis. 1940. gadā piedalījās LR tirdzniecības flotes nacionalizācijā kā pilnvarnieks tvaikoņu «Miervaldis», «Tālvaldis» koprēderejai, «Katvaldis» koprēderejai, «Ramava» koprēderejai, «Elizabete» rēderejai, «Vienība» koprēderejai. 1941. gadā bija Latvijas valsts jūras kuģniecības (LVJK) jūras inspektors. 1941. gada jūnijā, LVJK flotes kuģiem evakuējoties no Rīgas uz Ļeņingradu, bija tvaikoņa «Turaida» kapteinis. 1941./1942. gada ziemā iesaukts Sarkanajā armijā. Dienējis Latviešu 201. strēlnieku divīzijā. Demobilizējies 1945. gada 12. jūlijā. Braucis par kapteini uz LVJK tvaikoņiem «Turaida» (1945 – 1946, 1948), «Jānis Rainis» (1946 – 1948, 1958, 1959 – 1963), «Akadēmiķis Pavlovs» (1948, 1950 – 1951), «Smoļenska» (1949 – 1950, 1951), «Rjazana» (1950, 1951), «Streļņa» (1950), «Daugava» (1951, 1952), «Ģenerālis Bagramjans» (1951), «Anrī Barbiss» (1952), «Brīvība» (1953), «Kotlasa» (1959), uz motorkuģiem «Kura» (1963 – 1964, 1964 – 1965), «Ingura» (1964). 1979. gadā viņa vārdā nosaukts Latvijas jūras kuģniecības motorkuģis «Kapteinis Tomsons». Apbalvots ar Sarkanās Zvaigznes (1944), Darba Sarkanā Karoga (1952), Ļeņina ordeni (1963). Miris 1971. gada 7. jūnijā Rīgā.

**Johans Jēkabs Urga** dzimis 1903. gada 6. februārī Tukumā. Mācības sāka 1930. gadā, iestājoties Ventspils jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. 1932. gadā mācības turpināja K. Valdemāra jūrskolas 2. klasē. Beidzis jūrskolas 3. klasi (1935). 1939. gadā ieguva tālbraucēja stūrmaņa diplomu. Jūrā sāka iet 1928. gadā, braucot par jaunāko matrozi uz tvaikoņa «Daugava». Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņiem «Gaisma» (1935 – 1936, 1940 – 1941), «Kaija» (1938), «Ausma» (Ventspils; 1938 – 1940), «Dzintarkrasts» (1941). Miris 1982. gada 29. jūnijā Ņujorkā (ASV). ✦

A. Miklāvs, I. Bernsone, I. Kārklīņa, A. Cekuls



# Kapteiņa Valda Bērziņa jūras vilinājums

Padomju laikā lielāko valsts zvejas organizāciju jūrnieku un krasta darbinieku rindās reti varēja dzirdēt latviešu valodu. Komunistiskās partijas mērķtiecīgās politikas stūrakmeņi bija neuzticība vietējiem jūrniekiem un cenšanās tos aizvietot ar plašās Padomju Savienības jūrskolu nesenantiem absolventiem, kuriem darbs Baltijas padomju republiku zvejas bāzēs šķita gana vilinošs un materiāli ienesīgs pasākums. Valsts zvejas organizāciju kapteiņu vidū bija arī ne mazums tādu, kuri pirms tam bija dienējuši PSRS Jūras kara flotē. Latviešu jūrnieki, it sevišķi latviešu kuģu kapteiņi, bija ar «kaitīgu» darba pieredzi neatkarīgās Latvijas laikā, latviešu jūrnieku radi bieži vien atradās aiz «dzelzs priekšvara».



Valdis Bērziņš – Liepājas jūrskolas kursants.

Tas nesaskanēja ar komunistu pasaules uztveri, kur noteicošais bija nevis profesionālās zināšanas, bet gan piederība partijai. Latviešu zvejniekam pārsvarā tika ierādīta vieta jaundibināmajos zvejnieku kolhozos. Šīs politikas izpaušmēs bija arī izņēmumi – no austrumiem ieradās arī vēlāk visu atzīti, profesionāli, pieredzējuši kapteiņi, tādi kā Vahtangs Gabiskirija, kurš vadīja pirmās Latvijas tāljūras zvejas ekspedīcijas 20. gs. 50. gadu vidū, kā arī Aleksandrs Jedemskis, Zauris Sadihzade, jūrnieki ar lielu zvejas ekspedīciju pieredzi. Tomēr šoreiz mans stāsts būs par latviešu jaunekli, kuram bija lemts kļūt par vienu no tiem retajiem latviešu zvejniekiem, tālbraucējiem kapteiņiem, kas strādāja valsts zvejas organizācijās.

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





Valdis Bērziņš dzimis 1940. gada 23. janvārī Rīgā. Kā pats saka, tēvs dzelzceļnieks gribējis, lai dēls ietu tēva pēdās. Skolā pamācījies par lokomotīves mašīnistu vienu mēnesi, bet grūti bijis izturēt nenormēto darba grafiku. Nācies pēc viena reisa atpūsties pāris stundu, kad jau sekojis nākamais norīkojums. Jūras vilinājums licis aiziet no šīs darba vietas, un 1958. gadā V. Bērziņš sācis strādāt par matrozi Ekspedīcijas zvejas pārvaldē, vēlāk zvejnieku kolhozā «9. maijs». Bērziņa kunga pierakstu kladē ir atzīmēts, kad sācies pirmais reiss – 1958. gada 6. augustā kopā ar kolhoza vidējā zvejas tralera apkalpi uz Norvēģu jūru. Paralēli darbam sāktas mācības Liepājas jūrskolā, kura absolvēta 1962. gadā. Mācību laikā iepazīta arī sūrā kursanta mācību prakse uz mācību kuģiem «Mendeļejevs» un «Kustanaja». Sevišķi prasīgs esot bijis kapteiņa vecākais palīgs Henrijs Sadovskis, kurš uz mācību kuģiem braucis no 1956. gada. Šķiet, pēc jūrskolas pabeigšanas jaunam zvejniekam visi ceļi vaļā, lai apgūtu jaunu kuģu ekspluatāciju un jaunus zvejas rajonus. Valdīm Bērziņam bija citādāk. Nelaiimes gadījumā, strādājot ar rūpžāgi, tika zaudēts kreisās rokas apakšdelms. Vajadzēja pierādīt sev un, galvenais, ikreizējām pirmsreisu medicīniskajām komisijām, ka tas nav traucēklis pilnvērtīgam darbam uz kuģa. Kapteinis saka: ārstiem nācies vien dot atļauju darbam jūrā ar piebildi «izņēmuma kārtā», jo ar savu darbu uz lielajiem zvejas saldētājtraleriem V. Bērziņš ticis godam galā. «Beigās viņi pie manis pierada,» nosaka Bērziņa kungs. 1962. gadā V. Bērziņš kā kapteiņa ceturtais palīgs uzkāpj uz sava pirmā lielā zvejas saldētājtralera «Linards Laicens». Tad seko nākamie – «Krišjānis Valdemārs», «Teodors Nette», strādāts arī uz transporta refrīžeratorkuģa «Kuba», kad tur par kapteiņdirektoru bijis Vahtangs Gabiskirinja. Viņš arī aicinājis jauno kapteiņa palīgu palikt zvejas flotē, jo refrīžeratoru – transporta kuģu vienībā vecie kapteiņi savas vietas tik lēti neatdošot. Tā turpinājās Bērziņa kunga darba gaitas. Kā kapteiņa trešais palīgs viņš brauca uz lielajiem zvejas saldētājtraleriem «Semjons Dežņevs», «Rūdolfs Blaumanis», «Jānis Fabriciuss», bija kapteiņa otrais palīgs uz «Pionier Ukraini», «Komsomol Ukraini» un uz tā paša lielā zvejas saldētājtralera «Jānis Fabriciuss», jau kā kapteiņa vecākais palīgs arī uz lielajiem zvejas saldētājtraleriem «Afanasijs Nikitins», «Matīss Plūdonis», «Imants Sudmalis». Šajā laikā ir būts vienā komandā ar slaveno latviešu kapteini Gunāru Salto, apmeklēti daudzi ekspedīcijas zvejas rajoni Amerikas kontinenta piekrastē – Džordža sēkļa, Seiblas salas, Labradoras, Ņūfaundlandas apgabali, zvejots Ziemeļjūrā, Norvēģu, Barenca jūrā, silto zemju rajonos – Senegālas, Mauritānijas piekrastē līdz pat Dienvidāfrikai. Līdz 60. gadu vidum V. Bērziņš braucis nepārtrauktajos reisos, bez pieturvietām ārzemju ostās. Reisu ilgums no 130 līdz 170 diennaktīm. Vēlāk, 60. gadu beigās, dota atļauja iebraukt ārzemju ostās, bet reisu ilgums pagarināts līdz 180 diennaktīm. 1975. gadā V. Bērziņš uzkāpa uz lielā zvejas saldētājtralera «Sergejs Jesenins» klāja, pirmo reizi būdams lielā zvejas saldētājtralera kapteiņdirektors, un turpināja šo darbu līdz pat 80. gadu sākumam. «Sergejs Jesenins» Latvijas zvejas flotē kalpoja tikai dažus gadus ilgāk par Bērziņa kungu.



1984. gadā šo pirmo Latvijas lielo zvejas saldētājtraleri norakstīja, tā darba mūžs mērāms 25 gadu garumā. Pirmajā reisā parasti jaunos kapteiņus pavadīja kuģa iepriekšējais kapteinis, kurš ierādīja visus nepieciešamos darbus. Taču V. Bērziņam gadījies tā, ka nācies braukt vienam pirmajā reisā uz Ziemeļjūru, bet nekas – ar saviem uzdevumiem ticis labi galā, jo pieredze darbā uz šī tipa zvejas kuģiem jau bijusi (13 gadi).

Bet dzīve nav bez garozas, un klāt ir bijis nākamais likteņa pavērsiens. Atgriezoties no kārtējā reisa, sekojis izsaukums uz Rīgas traleru flotes bāzes partijas komiteju. Tur skaidri un gaiši paziņots, ka Valdis Bērziņš tiek atstādināts no kapteiņdirektora pienākumiem un viņam tiekot anulēta t. s. pirmā vīza. Sīkākī paskaidrojumi nav sniegti. Viss izskatījies kā slavenajā teicienā – «būtu tik cilvēks, gan jau pantu piemeklēsims». Pats kapteinis uzskata, ka tas viņa tiešā un prasīgā rakstura dēļ. Acīmredzot kādam nav patīcis kapteinis, kurš teicis patiesību acīs; sekojis *signāls* attiecīgajām iestādēm, un tālāk viss risinājies pēc iepriekšminētās shēmas. Jāatzīmē fakts, ka padomju laikos lēmums par tālbraucēja kapteiņa norīkošanu uz kuģa, kurš devās ārzemju reisos, tika akceptēts Latvijas komunistiskās partijas centrālkomitejas sēdē. Tā Valdis Bērziņš atkal atradās jauna ceļa sākumā. Sakrītība, bet viņš atgriezās tur, kur bija sācis savas darba gaitas – zvejnieku kolhozā «9. maijs». Izpalīdzēja Gunārs Saltais, kurš savu bijušo kolēģi aicināja darbā savā zvejnieku kolhozā. Cerība par reisiem uz tālajiem zvejas rajoniem gan bija jāatmet, tagad kapteinis strādāja kolhoza materiāli tehniskajā daļā jeb stacijā. «Kļuvu par kapteini – sagādnieku,» noteic Bērziņa kungs. Darbs bija atbildīgs, jo bija jāapgādā kolhoza zvejas kuģi ar zvejai nepieciešamo aprīkojumu – enkurķēdēm, pludiņiem, pīrotehniku un citām lietām, kuras padomju deficīta apstākļos bija jāmeklē visā plašajā Padomju Savienībā. Vajadzīgās lietas meklējot, ceļi viņu aizveda līdz pat Baku un Erevānai. Šo darbu Bērziņa kungs veica līdz 1991. gadam.

Pēc neatkarības atjaunošanas «9. maijs», tāpat kā visi pārējie Latvijas zvejnieku kolhozi, krietni sašaurināja savu saimniecisko darbību, un V. Bērziņš nolēma mainīt darba vietu. Taču jūru viņš nav aizmīrsis, un arī šodien jūs, lasītāj, kapteini Valdi Bērziņu sastapsiet katru trešo diennakti Rīgas brīvdostas ostas kontroles dienestā, kur viņš strādā par ostas uzraugu. †

A. Cekuls

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMĀTA  
2003





# 1903. gada notikumi

## Rīgas notikumi

■ 2.I Smilšu ielā 4 atvērta Krievijas ārzemju tirdzniecības bankas Rīgas nodaļa. Svinīgajā atklāšanas ceremonijā piedalījās Baltijas vicegubernators Nekļudovs, pareizticīgo mācītājs Plifs un valdes loceklis Polešajevs no Pēterburgas.

■ 18. III pilsētas ganību teritorijā atklāja Rīgas 1. preču staciju. Līdz šim pasažieru un preču pārvadājumus nodrošināja Rīgas vecākā dzelzceļa stacija, kas atklāta 1861. gadā.

■ 21.III Vērmanes parkā atvēra lielu medniecības izstādi, kurā bija apskatāmi dažādi medību piederumi. Estrādi pārvērta par skaistu, zaļu skuju mežu, kurā izlika dažādus izbāztus zvērus un putnus. Restorāna kolonādes stūrī izstādīja divas dzīvas pūces, kuras baroja ar nošautām vārnām. Izstādes laikā 25.III tika sarīkota suņu izstāde, kurā varēja apskatīt 188 suņus, lielākā daļa no tiem bija medību suņi.

■ Jaunajā latviešu teātrī pirms sezonas slēgšanas 20.IV bija paredzēts rādīt jauniestudējumu – Raiņa pirmo lugu "Pusideālists". «DL» aicināja visus apmeklēt



1903. gadā Upesgrīvā būvētā burinieka «Draugs» komanda. No kreisās: Žanis Ābols, Vilis Pipars, Miķelis Ošmucnieks, Jānis Morgenšterns, Ansis Pūliņš. Ap 1923. gadu.







Tvaikoņa «Everene» komanda. Kuģis būvēts 1903. gadā Midsbro (Lielbritānija). No 1926. gada Latvijas Republikas tirdzniecības flotē. 1935. gads.



1903. gadā Sanderlendā (Lielbritānija) būvētais tvaikonis «Kangars». No 1923. gada Latvijas Republikas tirdzniecības flotē. 1931. gads.

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMĀTA  
2003





1903. gadā Dandī (Lielbritānija) būvētais tvaikonis «Ausma». No 1928. gada Latvijas Republikas tirdzniecības flotē. 1939. gads.



Pirms 100 gadiem būvētā tvaikoņa «Latvis» komanda. 1930. gads.



izrādī, neskatoties uz to, ka pil-  
sētā ir iestājies ziedonis, jo «tas  
ilgs visu pavasari, bet lugu gan  
rādīs tikai vienīgo reizi».

■ 28.IV ielikts pamatakmens  
Pilsētas mākslas muzejam (tag.  
Valsts Mākslas muzejs). Tā pro-  
jekta autors – arhitekts un māks-  
las zinātnieks Vilhelms Neima-  
nis (1849–1919).

■ 29.V svinīgā ceremonijā  
bijušajā tirgus laukumā pie t.s.  
Lielā Pumpja (tag. Tallinas un  
Brīvības ielu krustojums) ielika  
pamatakmēni Jaunajai Sv. Ģer-  
trūdes baznīcai. Pamatos iemū-  
rēja aizlodētu kastī, kurā tika ie-  
likts vēstījums nākamajām pa-  
audzēm, arhitekta V. fon Strīka  
baznīcas būves plāns, monētas,  
Bībele, avīze «Rīgas Baznīcas  
Lapa» u.c. iespieddarbi.

■ 8.V pie Balasta dambja uz  
airētāju sacensībām bija ieradu-  
šies daudzi skatītāji, to vidū arī  
kāda kundze kopā ar suni vārdā Bobis. Suns bija grūti valdāms, jo vēlējies ielēkt  
Daugavā. Beidzot sunim izdevās ielēkt upē brīdī, kad tuvojās airētāji. Skatītājiem  
par uzjautrinājumu un saimniecei par izbrīnu Bobis aizpeldēja līdz starta karo-  
gam un, paķēris zobos kādu skaidu, peldēja atpakaļ.

■ Rīgas dome apstiprina noteikumus par braukšanu ar automobiļiem, kas pa-  
redz, ka tie nedrīkst braukt Vecrīgā pa tagadējām Tīrgoņu, Kaļķu, Kungu, Šķūņu,  
13. janvāra, Kalēju un Meistaru ielām. Kustības ātrums Rīgas centrā nedrīkst pār-  
sniegt 8 km stundā, citur – 12 km. Brīdinājuma signāla došanai pie automobiļiem  
jābūt uzstādītai skaņas taurei – ragam ar pneimatisku bumbiņu, bet mašīnas rie-  
pām jābūt no gumijas. Četrriteņu automobiļu priekšgalā jāatrodas divām later-  
nām, katrai savā pusē, bet triju riteņu automobiļiem – vienai laternai priekšgala  
vidū. Naktīs laternām jābūt iedegtām. Uz laternām jābūt skaidri salasāmai auto-

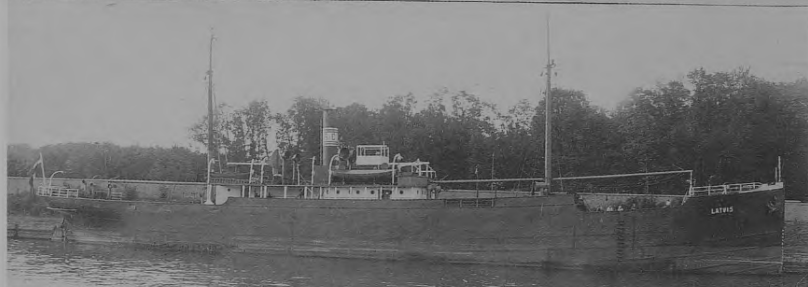


1903. gadā Kempbeltaunā (Lielbritānija)  
būvētais tvaikonis «Imanta».  
No 1920. gada Latvijas Republikas  
tirdzniecības flotes sastāvā. 1928. gads.

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GĀDAGRĀMĀTA  
2003







1903. gadā Flensburgā (Vācija) būvētais tvaikonis «Latvis». No 1925. gada Latvijas Republikas tirdzniecības flotē. Ap 1930. gadu.

īpašniekam izdotajai braukšanas atļaujai. Automobilis braukšanas laikā nedrīkst izlaist izplūdes gāzes.

■ 1.VII Smilšu ielā 36, blakus Pulvera tornim, atklāja jaunu mūzikas veikalu, kura īpašnieks bija Rīgas mūzikas skolas direktors Arturs Gižickis. «DL» atzīmē, ka šis veikals izcelšoties citu starpā ar to, ka tā vadītājs ir mākslinieks un mūzikas pazinējs.

■ 16.VII apstiprināti statūti Krievijā pirmajai Rīgas namīpašnieku biedrībai, kuras mērķis bija sniegt biedrībā esošajiem namīpašniekiem savstarpēju atbalstu ēku celtniecībā, kārtības uzturēšanā u.c. ar namu apsaimniekošanu saistītās lietās. Biedrībā bija vācu un latviešu namīpašnieki. 15.VIII par biedrības vadītājiem ievēlēja sabiedrībā populārus cilvēkus: biedrības priekšsēdētājs – bijušais Rīgas Latviešu biedrības priekšnieks Fricis Veinbergs (1844–1924), rakstveža palīgs – Rīgas Latviešu biedrības priekšnieks no 1919. līdz 1939. gadam Andrejs Krastkalns, kasiera palīgs – sabiedriskais darbinieks un tirgotājs Kristaps Bergs (1843–1907).

■ 29.IX Melngalvju namā uzstājās domu lasītājs Nikonoss. Ar aizsietām acīm viņš spēja uzminēt publikas iedomātus priekšmetus un personas, kā arī pateikt, kuram no publikas pieder izrautais mats. Bet kamēr Nikonoss ciemojās Rīgā, viņam no viesnīcas tika izzagtas Krievijas imperatora dāvētas manšešu pogas. «DL»





1903. gadā Sanderlendā (Lielbritānija) būvētais tvaikonis «Regent». No 1928. gada Latvijas tirdzniecības flotē. 1929. gads.

rakstīja: «Tagad nu Nikonosam ir izdevība izlietot savu mākslu visā nopietnībā...»

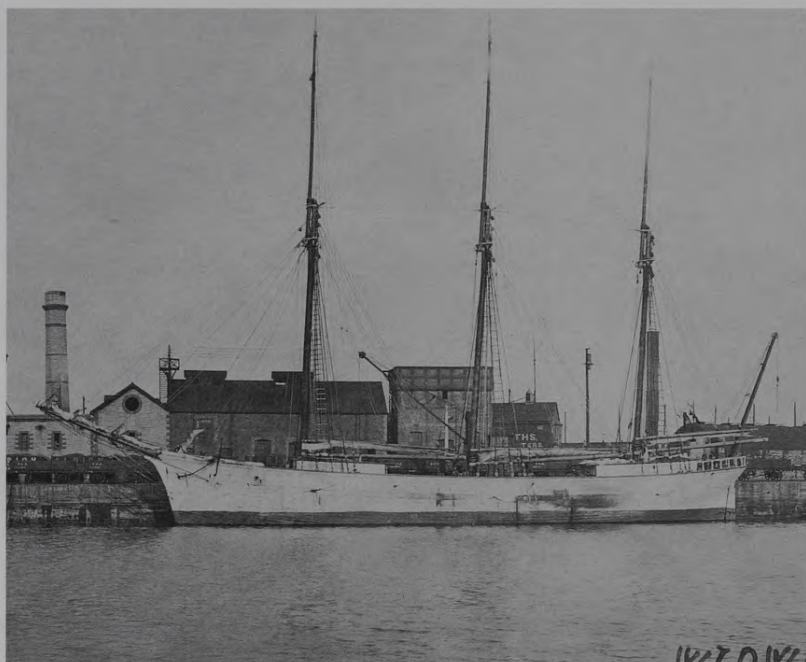
■ 18.X Rīgas – Tukuma dzelzceļa stacijas darbinieks Erdmans kopā ar meitu naktī, ejot no Rīgas stacijas uz Torņakalnu, pie debesīm redzēja dīvainu parādību, kas bija redzama arī citur pilsētā. Debesu dienvīdu pusē spīdēja trīs krustiem līdzīgi gaiši dzeltenī stabi, kuri divu triju minūšu laikā pārvērtās par lielu spožu mākonī un nozuda.

## Jūrniecības notikumi

■ 18.II iepriekšējā plotu pludināšanas ceļa vietā, kas gāja pa jūru no Carnikavas līdz Mīlgrāvīm, tika atklāts un nodots lietošanai jauns ērtāks ceļš: Daugavas – Gaujas kanāls. Kanāla būvi Vidzemes Ūdensceļu uzlabošanas biedrība pasūtīja R. Šneidera dziļbūvju firmai no Berlīnes. Kanāla izbūve izmaksāja apmēram 400 000 rubļu. Par plotu laišanu caur kanālu jāmaksā 18 kapeikas par baļķi un 4,5 kapeikas par slīperi.

■ Somijas avīze «Finlandskaja Gazeta» ziņoja, ka Bjorkā ledus gabals aiznesis jūrā vairāk nekā 100 zvejnieku. Liels skaits zvejnieku pazuduši bez vēsts, bet neliela zvejnieku daļa paglābās uz kādas salas klints raga. Viņus izglābis ledlauzis – tvaikonis «Sampo».





1903. gadā Duntē būvētais burinieks «Widwud». 1909. gads.

■ Krievijas impērijas Ceļu satiksmes ministrijas Mācību nodaļa izstrādājusi projektu par divu šķiru upju kuģniecības skolām. Pirmās šķiras skolu sagatavošanas klasē pasniedz vispārējo izglītības programmu, turpretim divās augstākajās klasēs – speciālos priekšmetus. Savukārt otrās šķiras skolās abās klasēs tiek mācīta gan vispārējā izglītības programmu, gan speciālie priekšmeti.

■ Martā izveidotajā Krievijas impērijas Tirdzniecības, kuģniecības un ostu pārvaldē, kuras uzdevums ir Krievijas impērijas kuģniecības paplašināšana, ostu un upju grīvu uzraudzība utt., sastādīts pārvaldes štatu projekts. Līdz šim pārvaldes uzdevumus pildīja Krievijas Ceļu un Finanšu ministrijas.

■ Krievijas impērijas Tirdzniecības un kuģniecības virsvalde izsludina noteikumus, kuri īpaši nozīmīgi ir Baltijas guberņām. Jaunie noteikumi paredz, ka personas bez kapteiņa vai stūrmaņa izglītības var nodarboties ar kabotāžas kuģniecību, vadot 100 tonnu lielus kuģus.

■ 2. V Rīgas Latviešu biedrības K. Valdemāra Jūrniecības nodaļas biedru saulpes laikā kuģu kapteiņu uzmanība tiek vērsta uz 1893. gadā ASV pieņemto





Hartera aktu, kas aizliedz kuģa kravas dokumentos ierakstīt nederīgas mantas. Par noteikumu neievērošana paredzēts 2000 dolāru liels naudas sods.

■ Krievijas impērijā sastādīti noteikumi, saskaņā ar kuriem tirdzniecības flote visiem kapteiņiem un viņu palīgiem ne tikai jābūt Krievijas pavalstniekiem, bet arī jāprot rakstīt un runāt krievu valodā, lai varētu kārtot lietvedības dokumentus ar impērijas iestādēm un sarunāties ar kuģa komandu.

■ 3.XI Rīgas Latviešu biedrības K. Valdemāra Jūrniecības nodaļas sēdē biedrības komisija sastādīja protokolu Pēterburgas Tirdzniecības un jūrniecības nodaļai par aizdevumu izsniegšanu burukuģiem. Biedrība ieteica pirmās klases kuģiem, kā arī tiem, kuriem pirmās klases termiņš beidzies un pagarināts otrreiz, aizdot naudu 50% apmērā no kuģa vērtības. Aizdevuma procenti Krievijā būvētajiem kuģiem – 2%, bet ārzemēs būvētajiem – 3%. Aizdevuma atlīdzināšanas laiks varētu tikt pagarināts no trim līdz sešiem mēnešiem pēc noteiktā nomaksas termiņa, ja jūrnieki tiktu pakļauti mainīgiem dabas apstākļiem.

## Pasaules notikumi

■ 1.I Vācijā ievieš jaunu ortogrāfiju – burtu «c» aizstāj ar «k», burtu savienojumu «th» ar «t» utt.

■ No 15. līdz 18. maijam Pēterburga svinēja 200 gadu jubileju. Svētku laikā īpaši godināja pilsētas dibinātāju Pēteri I, uz kura kapa uzstādīja piemiņas medaļu, lika pamatakmeņus Pētera I vārdā nosauktajai slimnīcai un izglītības iestādei. Tāpat atklāja imperatora Aleksandra III un viņa majestātes Marijas Fjodorovnas 25 gadu kāzu jubilejai veltīto Troicās tiltu. Pēterburgā ieradās Rīgas pilsētas domnieki un pilsētas galva Georgs (Džordžs) Armīsteds, lai pasniegtu apsveikuma adresi. Tās titullapu sudrabā izgatavojis mākslinieks Fricis Morics.

■ 1.VII Parīzē notika pirmās riteņbraucēju sacensības «Tour de France». Sacensību iniciators un organizators bija franču sporta žurnālists Anri Dezgranžs. Viņa galvenais mērķis bija pacelt savas avīzes «Auto» lejuplidošo tirāžu, nedēļām ilgi ziņojot par šo iespaidīgo sporta notikumu. Pirmajās «Tour de France» sacensībās piedalījās 60 profesionāli riteņbraucēji. Par uzvarētāju kļuva francūzis Moriss Gorēns, sešos posmos veicot 2482 km garu ceļu.

■ 23.VIII sašķēlās Krievijas Sociāldemokrātiskā strādnieku partija tās 2. kongresā Londonā. Tā saucamie «lielinieki» atbalstīja partijas vadoņa Vladimira Ļeņina (1870–1924) jauno ideju par partijas locekļu stingru disciplīnu un bezieru-



nu pakļaušanos partijas kodolam – centram. «Mazinieki» ar L. Martovu priekšgalā vēlējās veidot partiju pēc Eiropas sociāldemokrātu parauga.

■ 4.XI ASV atbalstīta izveidojās neatkarīga Panamas Republika, kura atdalījās no Kolumbijas Republikas. ASV par 10 miljonu dolāru lielu summu no Panamas Republikas mūžīgā lietošanā ieguva 16,1 km platu zemes joslu Panamas starpokeānu kanāla būvei un ekspluatācijai.

■ 17.XII ASV, Karolīnas štatā, Orvils Raitis (1871–1948) veica pirmo motorizēto lidojumu, paceļoties gaisā ar paša un brāļa Vilbura (1867–1912) uzbūvēto 340 kg smago planieri «Flyer I». Viņš lidoja tikai vienu minūti, veicot 50 m garu ceļu.

Zita Pētersone

Pirms 100 gadiem būvēto kuģu fotoattēlus no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājuma atlasīja I. Bernsone.

Izmantotie avoti un literatūra:

«Dienas Lapa», 1903. gads

Avīze «Rīgai–800», 1998.g. nr. 4, aprīlis

Dinģelis M. 100 gadu ar lidmašīnām./ «Sestdiena», 2003.g. 13.–19. decembris  
Pasaules kultūras un vēstures notikumu enciklopēdija. R., 2001.

Pašvaldību darbinieks. 1939.g. nr. 2  
Cronology of the 20th century. NY, 2001



## Jūrskolas Rīgā

Pirms 215 gadiem nodibināja pirmo skolu Rīgā un Latvijas teritorijā, kurā sniedza jūrmiecības izglītību. 18. gs. II pusē kuģniecības straujā attīstība Krievijā veicināja šādu skolu izveidi. 1789. gadā Rīgas rāte nodibināja un finansēja Navigācijas skolu. Tās izveide balstījās uz Upju un jūru kuģošanas noteikumiem, kurus 1791. gada 23. novembrī izdeva Krievijas valdība. Skola bija neliela. Tajā bez parastajiem mācību priekšmetiem sniedza ieskatu kuģniecības un tirdzniecības jautājumos. Visus priekšmetus mācīja viens skolotājs. Mācību valoda bija vācu. Skolā mācījās 15–20 audzēkņi. Tajā uzņēma arī trūcīgo rīdzinieku bērnus. Viņu pabalstam līdzekļus sniedza Rīgas rāte. Navigācijas skolas telpas veidoja mācību klase, guļamtelpa 12 audzēkņiem un divas istabas skolotājam. Sasniedzot zināmu vecumu un zināšanas, audzēkņi brauca jūras praksē.

1804. gadā Navigācijas skolu pārveidoja par Rīgas 2. aprīņķa skolu. 1804. gada 9. decembrī Krievijas izglītības ministrs P. Zavadovskis vēstulē Vidzemes ģenerālgubernatoram Rihteram norādīja, ka skolas galvenās grūtības ir piemērotu telpu trūkums. Navigācijas skola 15 gadus bija atradusies privātās mājās un trīs reizes mainījusi atrašanās vietu. Tērbatas universitāte, kas vadīja Baltijas mācību apgabalu, ierosināja skolu izvietot Pētera I palastā. Krievijas valdības atļauja tika dota.

1805. gadā Rīgas 2. aprīņķa skolā izveidoja nodaļu navigācijas apguvei, kas bija paredzēta 12 audzēkņiem. Nodaļa bija vāji apmeklēta, 1820. gadā tajā mācījās tikai četri audzēkņi, tāpēc to slēdza. Visus šos gadus skola atradās Pētera I palastā.

Nākošais mēģinājums izveidot Rīgā navigācijas skolu bija 1829. gadā. Šā gada 5. martā Vidzemes ģenerālgubernators F. Pauluči ierosināja Rīgas rātei ierīkot navigācijas skolu. To paredzēja veidot pēc Lībekas jūrskolas parauga. Tomēr skola netika nodibināta. 1831. gada 12. martā Baltijas ģenerālgubernators K.M. Palens nosūtīja vēstuli Rīgas rātei sakarā ar to, ka 1829. gada ierosinājums nebija izpildīts.

Par nepieciešamību izveidot navigācijas skolu liecina tas, ka 19. gs. 30. gados pēc K.M. Palena rīkojuma uz Pēterburgas jūrskolu ik gadus no Rīgas sūtīja mācīties divus cilvēkus. Pie eksāmeņiem, kurus kārtoja Domskolā, pielaida četrus kandidātus. Bija jāpierāda lasīt un rakstīt prasme krievu valodā, kā arī jāzina četri aritmētikas likumi. Bija arī īpaša veselības pārbaude.

30. gadu vidū turpinājās sarakste starp Baltijas guberņas vadību, Rīgas rāti, Rīgas biržas komiteju un Vispārējās aizgādības kolēģiju par finanšu piešķiršanu navigācijas skolas dibināšanai. Tā turpinājās līdz 1843. gadam.

1839. gadā kapteinis D.H. Foss Rīgā atvēra privātskolu jūrnieku sagatavošanai. Mācības tajā bija vācu valodā un par maksu. Var uzskatīt, ka kopš 1839. gada jūrmiecības izglītības apguve Latvijas teritorijā bijusi nepārtraukta. 1843. gadā pēc D.H. Fosa nāves privātskolu pārņēma kapteinis J. Kaufmanis. Viņa vadībā tā darbojās vien gadu. Vēlāk viņš turpināja strādāt Rīgas biržas komitejas jūrskolā.





1844. gadā šo privātskolu savā pārziņā pārņēma Rīgas biržas komiteja. Tā skolu paplašināja, lai sagatavotu kapteiņus un stūrmaņus, izstrādāja jaunu mācību programmu, kuru apstiprināja Krievijas izglītības ministrs 1849. gada 2. novembrī. Jūrskolā uzņēma cilvēkus, kas bija beiguši elementārskolu un braukuši jūrā ne mazāk kā piecus mēnešus. Mācības notika ziemas mēnešos, vasarā – jūrā iešana. Rudenī, atgriežoties skolā, audzēkņiem bija jāuzrāda kuģu kapteiņu izrakstītas liecības par vasaras braucieniem. Izpildot šo noteikumu, varēja turpināt mācības. Mācību valoda – vācu, mācību maksa – 12 rbļ. gadā. Pabeidzot pilnu jūrskolas kursu, bija jāliek eksāmens pie komisijas. Pie eksāmena stūrmaņa tiesību iegūšanai pielaida tos, kas bija vismaz trīs vasaras braukuši jūrā. Bet diplomu (stūrmaņa) izsniedza, kad pēc eksāmena nokārtošanas bija nobrauktas divas navigācijas.

1850. gada 13. novembrī Rīgas biržas komiteja apstiprināja īpašus jūrskolas mācību priekšmetu noteikumus un nolēma būvēt ēku jūrskolas vajadzībām.

1851. gada 22. augustā sakarā ar Krievijas imperatora Nikolaja I valdīšanas 25. gadadienu Rīgas biržas komiteja piešķīra 5000 rbļ. ēkas celtniecībai. Vēl 5000 rbļ. ieguva no līdzekļiem, kurus biržas tirgotāji bija ziedojuši sakarā ar cara mantnieka Nikolaja Aleksandroviča dzimšanu (1843. gada 8. septembrī). Ministru Padome tos piešķīra 1852. gada 14. oktobrī. Jūrskolu nosauca “Рижское Училище Торгового Мореплавания Его Императорского Высочества Великого князя Николая Александровича”. 1853. gadā jūrskola pārcēlās uz ēku Raņķa dambī. Jaunās telpas bija daudz piemērotākas skolas vajadzībām. Bija uzbūvēta observatorija.

1854. gada 21. jūnijā Krievijas cars Nikolajs I apstiprināja lēmumu, kas Rīgas jūrskolas audzēkņus atbrīvoja no iesaukšanas karadienestā un galvas naudas un deva tiesības iegūt beztermiņa pasi. Jūrskola darbojās ar vidējām sekmēm. No 1844. līdz 1865. gadam to bija beiguši 213 audzēkņi, tai skaitā 27 ar kapteiņa diplomu, 163 – ar tālbraucēja stūrmaņa un 23 – tuvbraucēja stūrmaņa diplomu. Jūrskola Rīgas biržas komitejai izmaksāja 1200 rbļ. gadā.

Attīstoties Krievijas tirdzniecības flotei, pieauga pieprasījums pēc izglototiem jūrnīeku kadriem. Esošā jūrskolu sistēma nepieļāva sagatavot nepieciešamo skaitu diplomētu jūrnīeku. Jūrnīecības jautājumu apspriešanā iesaistījās sabiedrība. Viens no aktīvākajiem bija Krišjānis Valdemārs. Ar savām idejām par jaunu jūrskolu sistēmu viņš ieguva lielkņaza Konstantīna Nikolajeviča, kurš bija Krievijas kuģniecības resora vadītājs, atbalstu. 1860. gada vasarā K. Valdemārs apbrauca Baltijas jūrmalu no Narvas līdz Palangai. Nākošajā gadā viņš apbrauca jūras piekrasti no Klaipēdas līdz Holandei. Redzētais ļāva K. Valdemāram sekmīgi darboties īpašā komisijā, ko 1864. gadā Krievijas valdība izveidoja pie Finanšu ministrijas. Tās uzdevums bija izstrādāt jaunu jūrskolu likumu. Komiteja ieteica izveidot jūrskolu tīklu piejūras pilsētās un ciemos. K. Valdemāra izstrādātā tirdzniecības flotes kadru sagatavošanas programma un pirmās šāda tipa jūrskolas sekmīgā darbība Ainažos kļuva par pamatu tam, ka 1867. gada 27. jūnijā Krievijas dome izdeva un imperators apstiprināja jaunu likumu par jūrskolām.



Jūrskolas iedalīja trīs kategorijās:

I kategorijas jūrskolas sagatavoja tuvbraucējus stūrmaņus,

II kategorijas – tālbraucējus stūrmaņus (reizē ar tuvbraucēja kapteiņa tiesībām),

III kategorijas – tālbraucējus kapteiņus.

Pēc jūrskolas beigšanas audzēkņi saņēma atestātu un pēc likuma noteiktās prakses jūrā, saņēmuši pozitīvas atsauksmes no kuģa īpašnieka un kapteiņa, drīkstēja kārtot eksāmenu Valsts komisijā, lai iegūtu stūrmaņa vai kapteiņa diplomu. Šādas komisijas bija Rīgā, Liepājā, Ventspilī, Pērnavā. Tās iecēla Baltijas ģenerālgubernators. Komisiju sastāvs bija stingri noteikts. Komisijas priekšsēdētājs bija kara flotes virsnieks, par locekļiem iecēla vietējās ģimnāzijas matemātikas skolotāju, jūrskolas skolotāju, divus tirgotājus, divus kuģu īpašnieku pārstāvjus un divus tālbraucējus kapteiņus.

Šim jūrskolu likumam bija liela nozīme tālākajā jūrniecības izglītībā. Tas ļāva jūrniecībā iesaistīties vietējiem iedzīvotājiem. Jūrskolu dibināšana aizsāka izcilu lapu latviešu kuģniecības vēsturē. Šīs skolas varēja apmeklēt vienkārši jūrniki – praktiķi. Pieaugošais diplomēto jūrnieku skaits nodrošināja iespēju attīstīt burinieku būvi Vidzemes un Kurzemes jūrmalā. Likums darbojās sekmīgi. Krievijā atvēra 41 jūrskolu, no tām 10 – Latvijā. Tās bija Ainažu, Dundagas (Ģipkas, Mazirbes), Engures, Jūrkalnes (Felīksbergas), Jēkabpils, Liepājas, Lubezeres (Rojas), Mangaļu, Užavas, Ventspils jūrskolas.

1867. gada likumam bija arī pakļauta un visaugstāko – trešo – kategoriju ieguva Rīgas jūrskola. 1870. gadā Rīgas biržas komiteja par jūrskolas priekšnieku iecēla Hamburgas jūrskolas pasniedzēju S. Šultesu (skolu vadīja 1870.–1878. gadā). Paliecināja pasniedzēju skaitu. Pieaugot tvaikoņu skaitam, 1875. gadā jūrskolas mācību programmā iekļāva īpašu priekšmetu – kuģu mehāniku. Šā paša iemesla dēļ 1879. gadā Rīgas biržas komiteja pie jūrskolas izveidoja īpašus kurinātāju un mašīnistu kursus (mācības notika vakaros). Zemāko – kurinātāju klasi – atvēra 1879. gada 3. decembrī, bet mašīnistu – 1880. gada rudenī. Šie kursi notika līdz 1. pasaules karam. Katru gadu tajos mācījās 30–40 cilvēku.

1878. gadā nomira S. Šultess. No 1881. līdz 1906. gadam Rīgas jūrskolu vadīja bijušais Ventspils jūrskolas pasniedzējs V.A. Brūns.

1873. gadā sākās un visus 70. gadus ilga domstarpības starp Rīgas biržas komiteju un Jelgavas Dzelzceļa sabiedrību par gruntsgabalu, uz kura atradās Jūrnieru nams. 80. gadu sākumā Biržas komiteja pieņēma lēmumu par jauna Jūrnieru nama celtniecību. Līdzekļus ieguva no 1862. gadā dibinātās Jūrnieru palīdzības kases uzkrājumiem un Rīgas tirgotāju ziedojumiem. Būvi sākot, savāktā summa sasniedza ap 130 000 rbļ. Izvēlēta vieta – Klīversalas ziemeļu galā Āgenskalna līča krastā. Projektu pasūtīja arhītektam H. Šēlam (1829–1909), kurš bija vairāk nekā 30 dzīvojamo un sabiedrisko ēku projektu autors.

1882. gada 31. oktobrī guldīja celtnes pamatakmeni. 1884. gada 10. oktobrī namu iesvētīja. Trīsstāvu ēkas celtniecība izmaksāja 109 000 rbļ. Apbūves izmērs bija





42 x 28 m. Celtne bija būvēta eklektisma stilā no neapmestiem ķieģeļiem. To nosauca par Pētera Lielā Jūrnieku namu.

1884. gada oktobrī uz namu pārcēlās Rīgas biržas komitejas jūrskola. Tā aizņēma ēkas otro stāvu. Tornī virs Jūrnieku nama bija iestādīts laika rādītājs ostā ienākošo kuģu hronometru pārbaudei.

1902. gada 2. jūlijā Krievijas valdība izdeva jaunu jūrskolu likumu. 1867. gadā mainījās jūrskolu pakļautība – no 1867. līdz 1881. gadam tās pārzināja Finanšu ministrija, bet no 1881. gada – Izglītības ministrija. Jūrskolu beidzot zināšanu kvalitāte vairs neapmierināja kuģu īpašniekus, un 1897. gadā jūrskolas atkal nodeva Finanšu ministrijas pakļautībā. Tā uzdeva saviem inspektoriem revidēt skolas un ziņot par trūkumiem. Inspektori konstatēja, ka mācību programmas, mācību priekšmetu pasniegšanas metodes neatbilst nepieciešamajam līmenim. Tas kļuva par iemeslu tam, ka Finanšu ministrija izveidoja komisiju jūrskolu reformai. Pārmaiņas prasīja arī Krievijas tirdzniecības flotes attīstības tendences. Kaut arī turpinājās burinieku būve, flotē arvien lielāks bija tvaikoņu skaits.

1902. gada jūrskolu likums paredzēja trīs tipa skolas. Sagatavošanas jūrskolās sagatavoja audzēkņus, lai tie varētu iestāties tālbraucēju jūrskolu pirmajā speciālajā klasē. Zemākā tipa tālbraucēju jūrskolas bija domātas jūrniekiem praktiķiem ar elementāru izglītību. Tās gatavoja burinieku vadītājus. Augstākā tipa tālbraucēju jūrskolās uzņēma personas ar nelielu jūras praksi (2 mēneši), bet ar labāku vispārējo izglītību – ne zemāku par sagatavošanas jūrskolas kursa apjomu. Tās gatavoja tvaikoņu vadītājus. Skolas bija trīsgadīgas. Mācību valoda visās jūrskolās bija krievu, lietojot latviešu un igauņu valodu bija aizliegts. Jūrskolas audzēkņiem obligāti bija jāvalkā formas tērps. Jūrskolu absolventiem izdeva apliecības par skolas kursa beigšanu. Tāda apliecība kuģu vadītāja tiesības nedeva, vēl bija jānokārto eksāmens īpašā komisijā. Tiem, kuri sekmīgi izturēja eksāmenu un varēja uzrādīt likumā paredzēto braukšanas cenzu, izsniedza kuģu vadītāja diplomu, pārējiem – apliecību par eksāmena nokārtošanu. Uzrādot nepieciešamo braukšanas cenzu, viņi ieguva kuģu vadītāja diplomu.

1902. gada jūrskolu likums kuģu vadītājus dalīja divās kategorijās – kapteiņos un stūrmaņos. Katras kategorijas kuģu vadītājus savukārt dalīja četrās šķirās atkarībā no kuģu dzinēja un braukšanas rajona. Likums piešķīra noteiktas kategorijas kuģu vadītājam noteiktas tiesības:

I šķiras kapteinim bija tiesības vadīt visus kuģus,

II šķiras kapteinim – vadīt tirdzniecības kuģus tuvos braucienos,

III šķiras kapteinim – vadīt visus buriniekus un braukt par jaunāko stūrmani uz tvaikoņiem tuvos braucienos, bet pēc 36 mēnešu braukšanas cenza – par vecāko stūrmani uz šiem kuģiem,

IV šķiras kapteinim – vadīt buriniekus tuvos braucienos,

I šķiras stūrmanim bija tiesības vadīt tirdzniecības kuģus tuvos braucienos un būt par stūrmani uz visiem kuģiem, izņemot pasažieru kuģus tālos braucienos,







Рига — Rīga  
Школа мореходовъ — Seemanshaus

Jūrnieku nams, kurā darbojās Rīgas jūrskola (1884 – 1915)  
un K. Valdemāra jūrskola (1922 – 1941).

II šķiras stūrmanim – izpildīt stūrmaņa vietu uz tuvbraucējiem kuģiem un būt par jaunāko stūrmani uz tālbraucējiem kuģiem,

III šķiras stūrmanim – vadīt buriniekus tuvos braucienos un būt par stūrmani uz visiem buriniekiem un par jaunāko stūrmani uz tirdzniecības tvaikoņiem tuvos braucienos,

IV šķiras stūrmanim – būt par stūrmani uz buriniekiem tuvos braucienos un par jaunāko stūrmani uz buriniekiem tālos braucienos.

Visi tālbraucēju jūrskolu absolventi kārtoja eksāmenus komisijā un vispirms ieguva dažādas šķiras stūrmaņa diplomu. Nobraucot uz kuģiem ar attiecīgās šķiras diplomu par stūrmani noteiktu laiku (parasti 18 mēnešus, izņemot kandidātu uz I šķiras kapteiņa diplomu, kam šis laiks bija 24 mēneši), viņi varēja apmainīt stūrmaņa diplomu pret attiecīgās šķiras kapteiņa diplomu.

Jaunais jūrskolu likums, salīdzinot ar iepriekšējo – 1867. gada, bija daudz sarežģītāks. Pēc jūrskolu reformas notika izmaiņas kuģu mehāniķu sagatavošanā. Līdz tam šajā jomā nekādi noteikumi nebija izdoti. Likumu par kuģu mehāniķiem apstiprināja 1903. gada 10. jūnijā. Viņus iedalīja trīs šķirās atkarībā no kuģu mašīnu jaudas. Pēc likuma stāšanās spēkā uz kuģiem varēja braukt tikai diplomēti mehāniķi. Lai iegūtu diplomu, bija jāliek eksāmeni valsts komisijā. Bija noteikta programma, kuru apstiprināja finanšu ministrs. Diplomas izdeva pilngadīgiem Krievijas pavalstniekiem pēc eksāmena izturēšanas un noteikta darba un braukšanas cenza uzrādīšanas.

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



Kuģu mehāniķu sagatavošanai atvēra kuģu mehāniķu skolas. Likumu par šīm skolām apstiprināja 1905. gada 13. jūnijā. Tās bija divu tipu. Zemākā tipa mehāniķu skolā uzņēma personas ar elementārskolas izglītību un sagatavoja 3. šķiras mehāniķus. Augstākā tipa mehāniķa skolā uzņēma personas ar pilsētas skolas izglītību un sagatavoja 2. šķiras mehāniķus. Zemākā tipa skolās kurss bija trīsgadīgs, bet augstākā tipa – četrgadīgs. Par 1. šķiras mehāniķi varēja kļūt 2. šķiras mehāniķi, kas vismaz 24 mēnešus bija vadījuši kuģa mašīnu ar 200–1000 IHP jaudu vai 36 mēnešus nobraukuši par mehāniķi uz šāda tipa kuģiem. Personām, kas likuma ieviešanas brīdī bija mehāniķi bez diploma un kam bija vismaz 12 mēnešu pieredze kuģu mašīnu vadīšanā, izdeva mehāniķa diplomus saskaņā ar ieņemamo vietu. Tādā veidā tika reglamentēta kuģu mehāniķu sagatavošana un viņu darbs.

Daudzās kuģu vadītāju kategorijas, kā arī tvaikoņu kapteiņu priekšrocības salīdzinājumā ar burinieku kapteiņiem lika izdot spēkā esošajam likumam papildinājumu, ko apstiprināja 1909. gada 31. oktobrī. Tas atcēla kuģu iedalījumu buriniekos un tvaikoņos, saglabājot dalījumu tuvbraucējos un tālbraucējos. Paplašināja tuvbraucēju rajona robežas Baltijas jūrā līdz Emsas upes grīvai. Kuģu vadītāju šķiras no astoņām samazināja līdz četrām: tālbraucēji kapteiņi, tuvbraucēji kapteiņi, tālbraucēji stūrmaņi, tuvbraucēji stūrmaņi. Likumā samazināja kuģu vadītāju eksāmenu skaitu no četriem uz diviem. Likums skāra arī 1903. gadā izdoto kuģu mehāniķu likumu. Lai iegūtu diplomu, bez teorētiskā eksāmena bija jāliek arī praktiskais eksāmens un jāuzrāda darbnīcas darba un jūrā braukšanas cenzs. 2. un 1. šķiras mehāniķa diplomu iegūšanai samazināja braukšanas cenzu. Likums paredzēja mehāniķa diploma iegūšanu, tikai beidzot mehāniķu skolu.

Ar šo 1909. gada likuma papildinājumu noslēdzās jūrskolu reforma Krievijā. Tā ļāva pilnvērtīgi sagatavot kvalificētus kadrus Krievijas tirdzniecības flotei. Daudzus šā likuma punktus izmantoja, vēlāk veidojot Latvijas jūrniecības izglītības likumus.

Pēc 1902. gada jūrskolu likuma Rīgas jūrskola bija augstāka tipa tālbraucēju jūrskola. 1904. gada 10. maijā Krievijas imperators apstiprināja Valsts domes lēmumu Nr. 102, kas noteica, ka Rīgas tirdzniecības kuģniecības jūrskola tiek pārdēvēta par Rīgas tālbraucēju jūrskolu. 1906. gada 1. novembrī sakarā ar V.H. Brūna atvaļināšanos par jūrskolas priekšnieku iecēla V. Rusovu. Viņš Rīgas jūrskolu vadīja līdz 1915. gadam, kad 1. pasaules kara fronte tuvojās Rīgai un jūrskolu slēdza. Mācību līdzekļi un inventārs palika skolas ēkā.

Visus jūrskolas pastāvēšanas gadus to finansēja Rīgas biržas komiteja. Tās izdevumi laika gaitā pieauga: 1866. gadā – 1200 rbļ., 1871. gadā – 3600 rbļ., 1912. gadā – 15 000 rbļ. Laikā no 1865. līdz 1911. gadam jūrskolā mācījās 1628 audzēkņi. Kuģa vadītāja eksāmenu nokārtoja 339, bet stūrmaņa – 991.

1914. gada 1. janvārī Latvijā jūrskolās mācījās 570 audzēkņi (414 latvieši) jeb 32% (23% latvieši) no Krievijas jūrskolu un sagatavošanas jūrskolu audzēkņu kopējā skaita, bet toreizējā Latvijas teritorijā dzīvoja aptuveni 1% no Krievijas iedzīvo-





tāju kopskaita. Latvijas jūrskolām bija ievērojama loma Krievijas jūrniecībā. Tās deva kuģu vadītājus visai Krievijas tirdzniecības flotei.

1915.–1918. gadā Rīgā un Latvijas teritorijā nedarbojās neviena jūrskola.

Pēc Latvijas neatkarības pasludināšanas un beidzoties 1. pasaules karam sākās tirdzniecības flotes atjaunošana. Jūrniecības departamenta vadība apzinājās, ka Latvijas kuģniecība nav atjaunojama bez jūrskolas.

1920. gada vasarā departaments izstrādāja mācību programmu un noteikumus par jūrskolām. Tos apstiprināja Ministru kabinets 1920. gada 15. oktobrī un Satvermes sapulce 1921. gada 3. februārī. Lai jūrskolu nodibinātu, bija jāatrisina jūrskolotāju, mācību līdzekļu un telpu jautājums.

1920. gada oktobra sākumā Rīgā no Krievijas atgriezās bijušās Mangaļu jūrskolas personāls, un skolotāju jautājums bija atrisināts. Grūtāk bija atrast piemērotas telpas. Mangaļu jūrskolas ēka bija 1. pasaules kara laikā nodedusi, bet Rīgas biržas komitejas Jūrnieku nams bija cietis apšaudē. Telpas atrada Valdemāra ielā 1a, kur skolas vajadzībām piemēroja tukšos muižas ierēdņu dzīvokļus.

Topošajai jūrskolai mācību līdzekļus veidoja bijušajās jūrskolās atrastais. Rīgas biržas komitejas jūrskolas mācību līdzekļi un inventārs, kas bija palicis Jūrnieku namā, kara laikā bija saglabājisies gandrīz neskarts. Mangaļu pagasta valde bija izglābusi no degošās Mangaļu jūrskolas daļu mācību galdu. To visu nodeva jaunajai jūrskolai. Skolotāju E. Breikšu komandēja uz Liepāju, lai atrastu un atvestu vietējās jūrskolas mācību līdzekļus. No instrumentiem bija saglabājušies divi sekstanti, viens tālskatis, sfēra, daži modeļi un kuģu zīmējumi, grāmatas. No Ainažiem, pateicoties J. Erharda gādībai, atgādāja tvaika mašīnas modeļi, trīs lielus skapjus ar grāmatām u.c. mācību līdzekļus. Daļu mācību līdzekļu Jūrniecības departaments iepirka. Tā tika atrisināts mācību līdzekļu jautājums.

1920. gada 28. novembrī, atzīmējot Krišjāņa Valdemāra dzimšanas dienu, Jūrniecības departaments atklāja pirmo jūrskolu Latvijā – Krišjāņa Valdemāra jūrskolu. Par skolas direktoru iecēla tālbraucēju kapteini E. Kalniņu.

Jūrskola Valdemāra ielā 1a darbojās divus mācību gadus. Finanšu ministrijai bija nepieciešamas telpas, un Jūrniecības departamentam nācās meklēt jūrskolai jaunu mājvietu. Bija divas iespējas – restaurēt izpostīto bijušās Mangaļu jūrskolas ēku vai īrēt telpas Rīgas biržas komitejas Jūrnieku namā. Izvēlējās otro. 1922. gada vasarā Biržas komiteja ēku izremontēja. 1922. gada 15. oktobrī jūrskola pārgāja uz jaunajām telpām.

Krišjāņa Valdemāra jūrskola pirmo 1920./21. mācību gadu iesāka ar 62 audzēkņiem. Jūrskola atradās Finanšu ministrijas pakļautībā un bija 4-klasīga. Pēc jūrskolu likuma tajā varēja uzņemt personas, ne jaunākas par 17 gadiem, ar labu veselību, kas bija beigušas sešgadīgās pamatskolas pilnu kursu un nobraukušas uz jūras kuģa klāja komandas sastāvā ne mazāk par 20 mēnešiem, no tiem 6 mēnešus uz buriniekiem. Mācību maksa jūrskolā bija Ls 20,- gadā. Skolas pedagogu padomei bija tiesības atbrīvot no maksas 25% audzēkņu. Lai mācītos II klasē, audzēkņiem bija jāuzrā-





da apliecība par I klases beigšanu un par to, ka viņi braukuši jūrā ne mazāk par 24 mēnešiem, t.sk. vismaz 6 mēnešus uz buriniekiem. III klasē uzņēma audzēkņus, kas bija beiguši pirmās divas klases un jūrā braukuši ne mazāk par 36 mēnešiem, no kuriem uz buriniekiem vismaz 12 mēnešus. IV klasē uzņēma tos, kas ar tālbraucēja stūrmaņa diplomu bija nobraukuši uz tālbraucējiem kuģiem par stūrmaņiem ne mazāk par 12 mēnešiem.

Pēc jūrskolas klases sekmīgas beigšanas skolas vadība izsniedza apliecību, bet, kad bija nobraukts noteiktais laiks jūrā, Jūrniecības departaments izsniedza atbilstošu kuģu vadītāja diplomu. Beidzot II klasi, varēja iegūt tuvbraucēja stūrmaņa diplomu, III klasi – tuvbraucēja kapteiņa vai, ja absolvents vismaz 6 mēnešus bija braucis par stūrmani uz tālbraucējiem kuģiem, tālbraucēja stūrmaņa diplomu, IV klasi – tālbraucēja kapteiņa diplomu.

1925. gadā, ņemot vērā Latvijas tirdzniecības flotes attīstību, tika izdarīti grozījumi jūrskolu likumā. Ministru kabinets tos apstiprināja 1925. gada 15. oktobrī. Pārmaiņas galvenokārt skāra braukšanas cenzu, iestājoties jūrskolas klasēs un saņemot attiecīgus kuģu vadītāju diplomus. Mācību laiku I klasē pagarināja par diviem mēnešiem. Iestājoties jūrskolā, bija vajadzīgs mazāks braukšanas cenzs – 12 mēneši iepriekšējo 20 vietā. Samazināja braukšanas laiku uz buriniekiem no 6 mēnešiem uz 4. Pēdējais braukšanas cenzs jūrskolniekiem sagādāja grūtības, jo strauji samazinājās burinieku skaits.

Pēc 1925. gada grozījumiem likumā tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva jūrskolas II klases beidzēji, kam uz jūras kuģiem braukšanas cenzs bija ne mazāks par 24 mēnešiem, no tiem vismaz 4 mēneši uz buriniekiem. Tuvbraucēja kapteiņa diplomu ieguva jūrskolas III klasi beigušie, kas jūrā nobraukuši ne mazāk kā 42 mēnešus, no tiem vismaz 12 mēnešus par stūrmani. Ja par stūrmani bija braukts vismaz 6 mēnešus, tad varēja iegūt tālbraucēja stūrmaņa diplomu. Kapteiņa diplomu ieguva jūrskolas absolventi, kas ar tālbraucēja stūrmaņa diplomu vismaz 18 mēnešus bija nobraukuši par stūrmani, no tiem vismaz 12 mēnešus uz tālbraucējiem kuģiem.

1920. gadu vidū, strauji palielinoties tvaikoņu skaitam Latvijas tirdzniecības flotē, pieauga pieprasījums pēc kuģu mehāniķiem. Tāpēc Ministru kabinets 1925. gada 15. oktobrī izdeva noteikumus par kuģu mehāniķu skolām. Jūrniecības departaments, pamatojoties uz šiem noteikumiem, tajā pašā gada atvēra I un II klasi Krīšjāņa Valdemāra jūrskolā. III klasi atvēra 1927. gadā, bet IV – 1928. gadā. Mainījās skolas nosaukums. Tagad tā saucās Krīšjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skola. Mehāniķu skolas bija četrgadīgas. Tajās uzņēma personas, kas bija beigušas sašgadīgo pamatskolu, tikai jūrā braukšanas vietā prasīja 12 mēnešu darbu mehāniskajās darbnīcās. Noteiktu laiku nostrādājuši mehāniskajās darbnīcās un jūrā, II klasi beigušie ieguva III šķiras mehāniķa diplomu. III klases beidzēji pēc noteikumu izpildes ieguva II, bet IV klases absolventi – I šķiras mehāniķa diplomu.

Īpaša diena jūrskolas vēsturē bija 1937. gada 16. novembris, kad Latvijas kara flote dāvināja tai karogu. Karoga kātu rotāja Rīgas biržas komitejas, Latvijas tālbrau-



cēju kapteiņu biedrības, Latvijas kuģu īpašnieku savienības, Jūras aizsargu divizionā un Latvijas jahtkluba piemiņas naglas.

Lielu uzmanību jūrskolā pievērsa jūras praksei. Lai apgūtu kuģu vadību uz jūras un braukšanu uz burinieka, Jūrniecības departaments 1927. gadā skolas rīcībā nodeva motorburinieku «Jūrnieks». Tas bija vācu kuģis «Luchs», kuru 1925. gadā Latvijas ūdeņos aizturēja un konfiscēja muitas iestādes. Nepieciešamos līdzekļus kuģa ekspluatācijai ieguva, pāravadājot koku kravas no Vidzemes un Kurzemes piekrastes uz Rīgu. 1931. gadā skolas kuģi pārbūvēja un pielāgoja 30 audzēkņu uzņemšanai (agrāk 9). Šajā gadā (līdz 1941. gadam) par tā kapteini iecēla tālbraucēju kapteini P. Neimani. Mācību kuģi izmantoja vasaras mēnešos, pārējo laiku tas atradās brīvguļā Rīgā. Mācību braucieni izbeidzās 2. pasaules kara laikā. Kara beigās motorburinieks «Jūrnieks» atradās Vācijas ostā Flensburgā.

Rīgas ostā ienākošo kuģu vajadzībām kalpoja vētras brīdinājuma signālu stacija un precīza laika stacija, kuras ierīkoja 1920. gadu vidū. Lai iegūtu precīzu signālu, staciju savienoja ar Latvijas Universitātes astronomiskās observatorijas centrāli. Lai ierīkotu laika staciju, rīkoja konkursu. Uzvarēja firma «Siemens». Stacijas ierīkošanai Latvijas valdība piešķīra Ls 4400. Projekts kopā izmaksāja Ls 6280. Stacijai izmantoja Ziemeļrietumu metalurģiskās, mehāniskās un kuģu būvētavas fabrikas skursteni. Tas atradās 30 m no Jūrnieku nama. Uz skursteņa 38 m augstumā bija ūdens rezervuārs. Pie tā piestiprināja astoņas lampas. Pulksteņus, kas rādīja precīzu laiku, uzstādīja skolas telpās. Tā tika ierīkota precīzā laika stacija.

Lai audzēkņi apgūtu atsevišķus kuģu mehānismus un ierīces, skolā bija iekārtota elektrotehniskā laboratorija un īpaša laboratorija tvaika katliem un mašīnām. Lai nostiprinātu praktiskās iemaņas, bija ierīkota kalēju, atslēdznieku un mehāniskā darbnīca.

Līdztekus diplomētu jūrnieku sagatavošanai jūrskolā rīkoja dažādus kursus. 1925. un 1939. gadā skolā darbojās kuģu radiotelegrāfistu kursi. No 1925. gada jūrskolā rīkoja kursus piekrastes velkoņu, buru un buru motorkuģu un jūras liellaivu vadītāju sagatavošanai, no 1931. gada – kursus iekšējo ūdeņu tvaikoņu vadītāju un mašīnistu sagatavošanai. Nedaudz agrāk, 1928. gadā, sākās kuģu pavāru un saimniecības vadītāju kursi.

Jūrskola sniedza teorētisko izglītību jūrniecības priekšmetos nākamajiem Latvijas kara flotes virsniekiem. Šeit izglītību ieguva arī Lietuvas pilsoņi.

Lai sekmētu audzēkņu ceļošanu pēc labākām sekmēm zināšanu apgūvē, Latvijas Kuģu īpašnieku savienība un Rīgas biržas komiteja katru gadu apbalvoja ar zelta pulksteņiem labākos absolventus katrā jūrskolas nodaļā.

Kad 1940. gadā PSRS okupēja Latviju, jūrskola saglabāja savu statusu un pasniedzējus. Izmaiņas bija mācību programmā. Bija divi jauni mācību priekšmeti – politiskā audzināšana un krievu valoda. Svītroja reliģiju – ētiku un vācu valodu.

Negaidīts bija audzēkņu skaits mehāniķu nodaļas I klasē 1940./41. mācību gadā – tajā vēlējās mācīties 91 cilvēks. Parasti šajā klasē bija ne vairāk par 45 audzēk-





ņiem. Skolā parādījās tādas PSRS iezīmes kā sociālistiskā sacensība, sarkanais stūritis, radio pusstunda (katru dienu no rīta). 1941. gada februārī jūrskolai deva jaunu nosaukumu – Rīgas jūras tehnikums. 1941. gadā likvidēja «Trūcīgo audzēkņu pabalsta kapitālu», to ieskaitīja valsts budžetā. 1940./41. mācību gadā skolā mācījās 239 audzēkņi.

1941. gadā jūnijā, kad 2. pasaules karš sasniedza Latvijas teritoriju, represijas skāra jūrskolas pasniedzējus. Padomju varas iestādes 22. un 23. jūnijā apcietināja K. Valdemāra jūrskolas direktoru E. Kalniņu un skolotājus K. Freidenfeldu un kapteini E. Rinku. Visus trīs nogalināja. Pēc okupācijas varu maiņas jūrskola darbību atsāka, šoreiz ēkā Kuģu ielā 15.

Par jūrskolas direktoru iecēla tālbraucēju kapteini P. Neimani (jūrskolu vadīja 1941.–1944. gadā). Ostlandes reihskomisārs jauno mācību gadu atļāva sākt 1941. gada 17. novembrī. Tā kā audzēkņu uzņemšanu iespaidoja karš, to pagarināja līdz 1. decembrim. Jūrniecības un kuģniecības direkcija atļāva kuģu vadītāju nodaļas I klasē uzņemt audzēkņus ar četrarpus mēnešu braukšanas cenzu. Par mācību kuģa «Jūrnīeks» kapteini iecēla A. Kalniņu. 1941./42. mācību gadā jūrskolā mācījās 166 audzēkņi.

1942./43. mācību gadā audzēkņu skaits sasniedza 250. Skolas nauda bija 10 reihsmarkas gadā. 25% audzēkņu atbrīvoja no skolas naudas. Stipendija bija 25 reihsmarkas. To piešķīra 10% audzēkņu. 1943. gadā arvien vairāk jūrskolas audzēkņu iestājās Latviešu leģionā. Šai sakarā jūrskolas direktors P. Neimanis lūdza Ostas un ūdensceļu departamentam atļauju beigt mācības 1943. gada 31. martā, nenoturot eksāmenus. Atzīmes izlika, pamatojoties uz sekmju lapām. Tāda atļauja tika dota. Kuģu vadītāju nodaļā dažādas klases beidza 50 audzēkņu, bet mehāniķu nodaļā – 82. 1943. gadā jūrskolas vadība saņēma rīkojumu atbrīvot ēku (Kuģu ielā 15) kara vajadzībām. Šis process ieilga, un 1943. gada 25. oktobrī K. Valdemāra jūrskola sāka savu pēdējo mācību gadu. To apmeklēja 156 audzēkņi: kuģu vadītāju nodaļā – 61 un kuģu mehāniķu nodaļā 95. Mācības beidzās 1944. gada 4. aprīlī. Eksāmenu nebija. Atzīmes izlika pēc esošajām sekmju lapām. Karš atstāja ietekmi uz skolas beidzēju skaitu. Kuģu vadītāju nodaļas klases beidza 19 audzēkņi, bet mehāniķu nodaļas – 44. Atkāpjoties no Rīgas, vācu karaspēks uzspridzināja jūrskolas ēku Kuģu ielā 25. Karš pārtrauca K. Valdemāra jūrskolas darbību. Tā noslēdzās vēl viena latviešu jūrniecības vēstures lappuse.

1944. gada oktobrī Rīgā vācu okupācijas varu nomainīja padomju. Tā dibināja jūrskolas, kuru uzdevums bija sagatavot trūkstošos jūrnieku kadrus PSRS jūras kuģniecībām un zvejas organizācijām. Šis jūrskolas bija PSRS izglītības sastāvdaļa. Sākumā mācību valoda bija latviešu un krievu, bet 40. gadu beigās un 50. gadu sākumā pārsvarā par tādu kļuva pēdējā. Tikai nelielai daļai latviešu jūrnieku tika dota iespēja strādāt tirdzniecības flotē, vairākumam palika piekrastes un tālējūras zveja.

1944. gada decembrī atvēra Rīgas jūrskolu (Kronvalda bulvārī). Tā bija vidējā speciālā mācību iestāde ar Vissavienības sadali. Jūrskola gatavoja kuģu vadīšanas, mehānikas, remonta speciālistus, hidrotehnikus.







Rīgas jūrskolas ēka 1949. gadā.

Kuģu matrožus, motoristus, elektriķus, pavārus un ostu dokerus gatavoja Rīgas jūrskola (Bezdelīgu ielā). To 1948. gadā izveidoja uz 6. jūras apmācības skolas bāzes. Šos speciālistus gatavoja Latvijas, Tālo Austrumu, Sahalīnas un Kamčatkas jūras kuģniecībām.

1945.–1948. gadā matrožus, mašīnistus transporta flotei gatavoja Rīgas jungu skola.

Līdztekus tām atvēra mācību iestādes, kuru uzdevums bija gatavot kadrus zvejnniecībai. Piecus gadus darbojās Rīgas jūrniecības jungu skola (no 1945. līdz 1950. gadam), kurā sagatavoja motoristus, kuģu vadītājus, mehāniķus zvejas flotei. 1950. gadā uz jungu skolas bāzes izveidoja Rīgas jūrskolu (atradās Vecmīlgrāvī). Gatavoja kuģu vadītājus un mehāniķus. 1959. gadā to likvidēja.

Pateicoties latviešu tautas trešajai atmodai un sabiedrības aktivitātei, bija iespējams atjaunot jūrskolās latviešu valodu un organizēt vidējās un augstākās jūrskolas Latvijā. Latvijas Jūras akadēmija sāka darbību 1989. gada 1. oktobrī kā Kaļiņinigradas Zivrupniecības un zivsaimniecības tehniskā institūta Rīgas filiāles dienas nodaļa. 1990. gada 25. jūlijā izveidoja Rīgas Tehniskās universitātes fakultāti «Latvijas Jūras akadēmija». 1993. gada 8. janvārī tā kļuva par patstāvīgu augstskolu. Akadēmijā sagatavo kuģu virsniekus, ostu un hidrogrāfijas speciālistus. Kā vidējā profesionālā mācību iestāde Rīgā darbojas Latvijas Jūras akadēmijas jūrskola. Šīm mācību iestādēm ir noteicošā loma jūrniecības zinību apgūvē Latvijā, un tās turpina gadsimtiem ilgās tradīcijas. †

A. Miklāvs

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



## Atskats Admirāļa S. Makarova Valsts jūras akadēmijas vēsturē

Admirāļa S. Makarova Valsts jūras akadēmija ir Krievijas Federācijas lielākā un vecākā jūras transporta augstskola. Mācību iestāde atrodas Krievijā, Sanktpēterburgā. 2001. gadā tā atzīmēja savas pastāvēšanas 125. gadadienu. To ir beiguši ap 24 000 jūras transporta speciālistu. Absolventu vidū ir šodien Latvijā zināmi un cienjami jūrniecības darbinieki: Artūrs Brokovskis-Vaivods, Jānis Brūnavs, Juris Cimanskis, Grigorijs Gladkovs, Ēvalds Grāmatnieks, Andris Jurdžs, Andris Kļaviņš, Jānis Kokars, Aigars Krastiņš, Mihails Mihejevs, Eduards Raits, Jāzejs Spridzāns un daudzi citi.

Akadēmijas vēsture ir Krievijas jūrniecības vēstures sastāvdaļa. Tās sekmīgā darbība ievadīja jaunu posmu visas Krievijas tirdzniecības flotes kadru sagatavošanā. No pirmajām augstskolas pastāvēšanas dienām akadēmijā strādā augsti izglītoti pedagogi. Studiju materiālo bāzi jūrniecības speciālistu sagatavošanai izveidoja ilgā laika posmā.

Darbību jūras akadēmija sāka 1876. gada 7. maijā, kad Sanktpēterburgas upju jahtklubā atvēra divas jūrniecības klases (jaunāko un vecāko), lai sagatavotu kabotāžas stūrmaņus, tālbraucējus un kabotāžas kapteiņus. Jūrskolas klases pārvaldīja upju jahtkluba biedru vēlēta aizbildniecības komiteja, kas atbildēja par mācību darbu, finansēm un organizatoriskiem jautājumiem. Klašu finansēšanai izmantoja valsts un privātos ziedojumus. Audzēkņus uzņēma bez iestājeksāmeņiem, priekšroku dodot tiem, kuri labi zināja aritmētiku un bija nobraukuši trīs mēnešus uz kuģiem. Mācības ilga sešus mēnešus. Apmācība bija bez maksas. Audzēkņi sākumā apguva ticības mācību, jūras zinības, jūras praksi, krievu un angļu valodu, vēlāk arī astronomiju, navigāciju, matemātiku, fiziku, kuģu teoriju un mehāniku. Braukšanas praksi audzēkņi veica uz Krievijas Brīvpriemīgās flotes tvaikoņiem, kara transporta kuģiem un ledlauža «Jermaks». 1902. gadā jūrniecības klases pārdēvēja par Imperatora Pētera I Sanktpēterburgas tālbraucēju skolu. Tā darbojās trīs gadus un sagatavoja tirdzniecības flotei I kategorijas tālbraucējus stūrmaņus un kapteiņus. 1905. gadā atvēra kuģu mehāniķu skolu, kas sagatavoja 2., 3. kategorijas kuģu mehāniķus un mehāniķus praktiķus. 1907. gada 22. oktobrī abas mācību iestādes apvienoja un pārdēvēja par Imperatora Pētera I Sanktpēterburgas apvienoto tirdzniecības flotes tālbraucēju un mehāniķu skolu. Skola darbojās līdz 1917. gadam, tad to evakuēja uz Ribinsku.

Pēc 1917. gada oktobra revolūcijas tālbraucēju skola darbojās kā jūrniecības nodaļa Petrogradas ūdens un satiksmes ceļu tehnikumā, kurā sagatavoja kuģu vadītājus un mehāniķus. Mācību laiks bija četri gadi. Absolventi ieguva vidējo speciālo izglītību. 1924. gadā Petrogradas ūdens un satiksmes ceļu tehnikumu pār-





veidoja par Ļeņingradas jūras tehnikumu. Tajā atvēra nodaļu, kurā sagatavoja kuģu radiotelegrāfistus. 1941. gadā Ļeņingradas blokādes laikā tehnikums darbību pārtrauca. Daļu personāla evakuēja. Palika tikai 10 darbinieku, kuri apsargāja mācību ēku, mācību līdzekļus, bibliotēku un pārējo skolas inventāru.

Ar PSRS Aizsardzības valsts komitejas 1944. gada 5. marta lēmumu «Par pasākumiem jūras flotes komandējošo kadru sagatavošanā» un PSRS Jūras flotes tautas komisāra 1944. gada 7. jūnija pavēli Ļeņingradas jūras tehnikumu reorganizēja par Ļeņingradas augstāko jūrskolu. Šajā gadā jūrskolā atvēra kuģu vadītāju, kuģu mehānikas, elektromehānikas un radiotehnikas fakultātes. Mācības sāka 225 audzēkņi. 1946. gadā izveidoja aspirantūru. 1948. gadā Ļeņingradas augstākajā jūrskolā notika pirmais pēckara izlaidums. Beidzēji bija 40 kuģu vadītāji un inženieri mehāniķi, kuri mācības bija sākuši 1944. gadā.

1954. gada 29. maijā apvienoja pēc profila līdzīgas divas mācību iestādes – Ļeņingradas Augstāko jūrskolu un S. Makarova Ļeņingradas Augstāko arktisko jūrskolu un organizēja Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstāko inženieru jūrskolu ar 6 fakultātēm un 33 katedrām. Tajā bija kuģu vadītāju, radiotehnikas, kuģu mehānikas, elektromehānikas, hidrogrāfijas un hidrometeoroloģijas fakultātes. Uz neklāties nodaļas bāzes izveidoja komandējošā sastāva profesionālās pilnveidošanas kursus, kuros mācījās trīs mēnešus. Kursus beidzot ieguva tālbraucēja stūrmaņa, 2. šķiras kuģu mehāniķa un inženiera hidrogrāfa kvalifikāciju. 1956. gada 1. februārī hidrogrāfijas un hidrometeoroloģijas fakultātes apvienoja Arktikas fakultātē. 1958. gadā augstskolā sāka sagatavot kuģu kodolenerģijas iekārtu speciālistus. 60. gadu beigās jūrskolā izveidoja PSRS Jūras flotes ministrijas vadošo krasta darbinieku kvalifikācijas celšanas fakultāti. 1991. gadā to pārveidoja par kvalifikācijas celšanas institūtu. 1987. gadā uz Ļeņingradas Augstākās inženieru jūrskolas bāzes izveidoja Mācību un metodisko apvienību jūras transporta inženieru tehniskajām specialitātēm.

1990. gada decembrī Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstāko inženieru jūrskolu pārdēvēja par Admirāļa S. Makarova Valsts jūras akadēmiju. Tajā darbojas Kuģu vadītāju, Kuģu mehānikas, Elektromehānikas, Radiotehnikas, Arktikas un Starptautiskā transporta menedžmenta fakultāte. Patlaban akadēmijā ir 10 fakultātes, 37 katedras un trīs filiāles. Starptautiski atzītas ir studiju programmas kuģu mehānikas, elektromehānikas, radiotehnikas un hidrogrāfijas specialitātēs.

*Kuģu vadītāju fakultāti* izveidoja 1945. gadā, kad uz Hidrogrāfijas institūta bāzes organizēja Augstāko arktisko jūrskolu. Tās sastāvā ir kuģu vadīšanas, kuģu vadības, kuģu vadīšanas tehnisko līdzekļu, kuģu teorijas un uzbūves, jūras tiesību, kuģošanas drošības katedras. Kopš fakultātes dibināšanas sagatavoti ap 4000 inženieru kuģu vadītāju darbam uz jūras kuģiem un ledlauziem Arktikā. Kopš 1999. gada fakultātē sagatavo kuģu komandējošo sastāvu jauna parauga diplomu iegūšanai atbilstoši starptautiskās konvencijas «Jūrnieku sagatavošanas, diplomēšanas un sardzes pildīšanas standarti» prasībām. Kuģu mehāniķus inženierus





sagatavo *Kuģu mehānikas fakultātē*, kuru atvēra 1944. gadā. Tās sastāvā ir flotes materiālmācības un tehniskās ekspluatācijas, automatizācijas un iekšdedzes dzinēju, siltumtehnikas, kuģu katlu un palīgiekārtu, praktiskās mehānikas un inženiergrafikas, kuģu kodolenerģētisko iekārtu katedras. Kopš dibināšanas Kuģu mehānikas fakultātē sagatavoti ap 4500 kuģu enerģētisko iekārtu ekspluatācija un kuģu kodolenerģētisko iekārtu ekspluatācijas inženieru mehāniķu. Kopš 1945. gada inženierus elektromehāniķus sagatavo *Elektromehānikas fakultātē*. Patlaban fakultātē ir kuģu automātikas un elektropiedziņas, elektrotehnikas teorētisko pamatu un kuģu elektroenerģētisko un automatizēto sistēmu katedras. 1944. gadā dibināja *Radiotehnikas fakultāti*, kurā sagatavoja pirmos pēckara radioinženierus ar augstāko izglītību. Fakultātē darbojas radioelektronikas, jūras flotes radiosakarū, automātikas un skaitļošanas tehnikas, radionavigācijas ierīču un sistēmu katedras. Kopš dibināšanas Radiotehnikas fakultāti ir absolvējuši ap 3000 radioinženieru. Inženierus hidrogrāfus sagatavo 1935. gadā dibinātajā *Arktikas fakultātē*. Tās vecākās katedras ir jūras hidrogrāfijas un ģeodēzijas, bet jaunākā – hidrometeoroloģiskās navigācijas un ekoloģijas katedra, kura darbojas kopš 1998. gada. Fakultāte līdz šim ir sagatavojusi ap 2700 inženieru hidrogrāfu. 1996. gadā uz profesora V. Ņemčikova pārvadājumu organizācijas bāzes izveidoja *Starptautiskā transporta menedžmenta fakultāti*. Kopš 1997. gada fakultātē uzņēma arī meitenes. Visus studiju priekšmetus, kas nav profilējošie, aptver *Vispārējā inženieru fakultāte*. Tā bija pirmo kursu fakultāte, kuru organizēja Ļeņingradas augstākā inženieru jūrskolā 1978. gadā un astoņdesmitajos gados pārdēvēja par *Vispārējo inženieru fakultāti*. Tās sastāvā ir augstākās un teorētiskās matemātikas, fizikas un ķīmijas, filozofijas un psiholoģijas, vēstures un kultūras, angļu valodas, fiziskās kultūras un sporta katedras. Inženieru un tehnisko personālu kuģu kodolenerģētisko iekārtu apkalpošanai uz atomkuģiem sagatavo *Speciālā enerģētiskās fakultāte*. Lai sagatavotu rezerves virsniekus Krievijas Jūras kara flotei, 1995. gadā akadēmijā izveidoja *Kara apmācības fakultāti*. Studijas visās specialitātēs notiek arī neklātienē. *Neklātienes fakultāti* dibināja 1934. gadā kā nodaļu Ļeņingradas tehnikumā, kuru 1965. gadā pārveidoja par fakultāti. Neklātienē var studēt arī akadēmijas filiālēs Arhangeļskā un Murmanskā.

Studentu mācību prakses notiek *Akadēmijas mācību krasta bāzē*. To izveidoja 1947. gadā kā akadēmijas mācību pilsētiņu uz salas Viborgas līcī, Ļeņingradas apgabalā. Bāzē ieņņoja klases, laboratorijas, mācību trenāžieri, kuģu piestātnes. Katru gadu vasarā topošie kuģu vadītāji, mehāniķi un hidrogrāfi apgūst praktiskās zināšanas navigācijā, jūras astronomijā, ģeodēzijā, kā arī iemaņas darbā ar kuģu iekārtām. Sekmīgu akadēmijas mācību darbu nodrošina arī pārējās akadēmijas struktūrvienības. Tās ir mācību daļa, bibliotēka, starptautisko sakaru nodaļa, prakses un flotes nodaļa, zinātnes un pētniecības sektors, jūras mācību trenāžieru centrs, medicīnas un sanitārais dienests, grāmatvedība, plānošanas un finanšu nodaļa, akadēmijas abiturientu asociācija un reklāmas nodaļa.



Kopš 1987. gada akadēmijas lepnums ir mācību burinieks «Mir». Iepazīties ar burinieku Latvijas iedzīvotājiem bija iespējams starptautiskās burāšanas regates «Cutty Sark Tall Ships' Races 2003» laikā, kura notika Rīgā pagājušā gada vasarā, kad lieli un mazi zēģelnieki bija pietauvojušies Daugavas krastā. Burinieks «Mir» ir gandrīz 110 metrus garš un 14 metrus plats, sver 2256 tonnas, tā komandu parasti veido ap 200 jūrnieku. «Mir» būvēts astoņdesmito gadu beigās Ļeņina kuģu būvētavā Gdaņskā, Polijā, un jau no paša sākuma to projektēja kā mācību kuģi. Kuģis regulāri piedalās starptautiskās regatēs un uzņem citu valstu kadetus.

Par jūras akadēmijas nepārtraukto attīstību liecina arī tās telpu paplašināšanās. 1970. gadā sāka vienotu augstskolas mācību kompleksa celtniecību Streļņas ciemā, jo jūrskola bija izvietota trīs korpusos dažādās vietās. Kopš 1989. gada Admirāļa S. Makarova Valsts jūras akadēmijā regulāri izdod avīzi «Makarovec».

Mainījušās iekārtas un politiskās varas, bet līdz pat šodienai Admirāļa S. Makarova Valsts jūras akadēmijai ir laba slava, un jaunajā tūkstošgadē, tāpat kā pirms simt un vairāk gadiem, tā turpina sagatavot augsta līmeņa jūras flotes inženierus. †

I. Kārklīņa



## Neliels ieskats Latvijas jūrniecības mācību kuģu vēsturē

**G**atavojot rakstus enciklopēdijai «Latvijas jūrniecības vēsture 1950–2000», Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas speciālistu rīcībā nonāca arī daudz interesantu mazāk zināmu materiālu par Latvijas zvejniecības vēsturi pēc 2. pasaules kara. Šoreiz ieskatīsimies tādā vēstures lauciņā kā pirmie Latvijas jūrniecības mācību kuģi pēckara periodā. Uz tiem savas jūrnieka gaitas sākuši un profesijas noslēpumus apguvuši daudzi slaveni Latvijas kuģu kapteiņi un mehāniķi. Tas ir tāds dzīves posms katra jūrnieka mūžā, kurš ir nepieciešams, lai saprastu, vai esi derīgs izvēlētajai profesijai.

PSRS Baltijas reģiona (Igaunijas, Latvijas, Lietuvas padomju republiku, Ļeņingradas, Kaļiņingradas apgabala) zvejniecības jūrskolu audzēkņu mācību prakses organizēšanai 1950. gadā Ļeņingradā tika veidota speciāla pārvalde, kura vēlāk transformējās par Baltijas mācību kuģu vienību. Viens no pirmajiem mācību kuģiem bija Klaiņpēdā pārbūvētais un 50 jūrskolas kursantiem paredzētais 1950. gadā Vācijā būvētais vidējais zvejas traleris (*CPT-419*) «Grifs». Tas pabija gan Rī-

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



354



Rīgas jūrskolas mācību burinieks "Kapella" 1959. gadā.



gas zvejniecības jūrskolas pakļautībā, gan no 1964. gada jaundibinātās Rīgas refrīžeratorflotes bāzes rīcībā. 1973. gadā kuģi nodeva zvejnieku kolhozam «Enkurs», bet 1980. gadā norakstīja. Jāpiebilst, ka uz šā kuģa par kapteiņa 2. palīgu brauca tādi vēlāk pazīstami kapteiņi kā Imants Kalniņš (1951 – 1953), Oļegs Kolosovs (1963), par kapteini Arvīds Sauja (1955 – 1956).

Viens no pazīstamākajiem mācību kuģiem bija trīsmastu barkentīna «Tropik». Būvēts 1948. gadā Turku, Somijā. 1951. gadā to nodeva pārvaldes rīcībā. Apkalpē bija 25 cilvēki, uz kuģa varēja uzņemt 50 kursantus.

Pēc 1960. gada kuģis Rīgas līcī gāja retāk un to tāpat kā pārējos mācību kuģus izmantoja matrožu apmācībai. 1964. gadā «Tropik» tika nodots Rīgas refrīžeratorflotes bāzei. Kā atceras zvejniecības veterāns Aleksandrs Tiziks, savu mūžu kuģis beidza pie Lielupes dzelzceļa tilta, kur ilgāku laiku ticis pietauvots, vēlāk to nodedzināja. Jāpiezīmē, ka uz «Tropik» par kapteiņa 3. palīgu savulaik brauca pazīstamais mācību kuģu kapteinis Jurijs Miņins (1955 – 1957) un «Latvijas Kuģniecības» pašreizējais prezidents Imants Vikmanis (1953 – 1954).

Barkentīna «Meridiāns» būvēta 1948. gadā Turku, Somijā, reizē ar «Tropik». 50. gadu sākumā tā nodota mācību pārvaldei, pēc tam, 1964. gadā, kopā ar pārējiem mācību kuģiem – Rīgas refrīžeratorflotes bāzei. Uz kuģa par kapteiņa palīgu mācību darbā braucis kapteinis un jūrniecības darbinieks Gunārs Zakss, kapteinis Jevgeņijs Ādamsons (1955 – 1957), Baltijas mācību kuģu vienības komandieris Pāvels Gļebovs (1953 – 1959), kurš pirms tam, 1952. gadā, bija kuģa «Meridiāns» kapteiņa vecākais palīgs. Arī uz šī mācību kuģa sagatavoja matrožus, katrā reisā varēja uzņemt 40 – 55 kursantus. Pēc darba mūža nokalpošanas māci-



Rīgas jūrskolas kursanti uz mācību burinieka "Kapella" 1962. gadā. Centrā – Ēvalds Grāmatnieks.





Mācību kuģis – barkentīna “Meridiāns” (tagad restorāns “Meridiāns”) Klaipēdā, Danes upē ostā 2003. gadā.

bu kuģi nodeva Klaipēdā remontā un vēlāk vietējā peldošā restorāna vajadzībām. Tur kuģis atrodas joprojām.

Daudzi pašreizējie kuģu kapteiņi amata prasmi apguvuši uz barkentīnas «Mendeļejevs». Būvēta 1950. gadā Somijā, tā kalpoja līdz 1970. gadam, kad tika norakstīta. Uz kuģa par kapteiņa palīgiem braukuši Harijs Līdaks (1953 – 1954) un Aleksandrs Tīziks (1953). Pazīstamais latviešu kapteinis Bruno Kondruss 1953. gadā bija šā mācību kuģa kapteinis un jūnijā vadīja to mācību kuģu regatē Rīgas līcī kopā ar Rīgas jūrskolas barkentīnu «Kapella» un Rīgas zvejniecības jūrskolas mācību kuģi «Tropik». Vēl mācību kuģu vienības sastāvā bija lietotie un Klaipēdā pārbūvētie vidējie zvejas traleri «Kurgāns» un «Navigator». 1957. gada 15. janvārī mācību kuģa «Kurgāns» apkalpe piedalījās degoša norvēģu tankkuģa «Jani-



na» komandas locekļu glābšanā. 1949. gadā Vācijā būvētais kuģis nokalpoja līdz 1981. gadam, kad tika norakstīts. «Navigatora» darba mūžs ilga līdz 1972. gadam. Pavisam neilgi – divus gadus, sākot no 1957. gada 15. janvāra, Rīgas zvejniecības jūrskolas audzēkņu apmācībai izmantoja Rīgas karakuģu remonta rūpnīcā nr. 177 pārbūvēto kuģi «Kustanaja» (būvēts 1954. gadā Somijā). 1964. gadā to nodeva Rīgas refrīžeratorflotes bāzei. 1981. gadā mācību kuģi pietauvoja, gadu izmantoja par kopmītni un 1982. gadā norakstīja.

Trīsmastu barkentīna «Kapella» bija pirmais mācību kuģis Latvijā (no 1949. gada). Būvēta 1947. gadā Somijā, uz tās bija 25 komandas locekļi un 50 kursantu. Tiesa gan, šis kuģis nebija Baltijas mācību kuģu vienības sastāvā, no 1949. līdz 1969. gadam ar to jūras mācību praksē devās topošie tirdzniecības flotes jūrnieki.

20. gs. 70. gados sākās jaunu lielāku mācību kuģu ēra, kuras spilgtākie pārstāvji ir «Sedovs» un «Kruzenšterns». Mazie mācību kuģi zaudēja nozīmi jauno jūrnieku apmācībā, bet gaišas atmiņas par tiem ir ikviena Latvijas jūrnieka sirdī, kurš kaut reizi ir devies jūrā ar šiem uzticamajiem cīņas biedriem.

Nobeigumā vēlos izteikt lielu pateicību kuģu vadītājam un zvejniecības veterānam Aleksandram Tizikam par palīdzību šā nelielā apskata veidošanā. †

A. Cekuls





# Kārlis Ēdelnieks

(1927.12.VIII – 2003.9.I)

Kārlis Ēdelnieks dzimis 1927. gada 12. augustā Jelgavas rajona Vircavas pagasta Ziedoņos daudz bērnu ģimenē. Mācījies Vircavas pamatskolā, pēc tam Jelgavas hercoga Pētera zēnu ģimnāzijā. Tēvs Vilis Ēdelnieks bija latviešu strēlnieks. 1948. gadā K. Ēdelnieks iestājās Latvijas Valsts pedagoģiskā institūta Ģeogrāfijas fakultātē. Pēc institūta absolvēšanas ilgus gadus strādāja pedagoģiskā darbā – sākumā par ģeogrāfijas skolotāju, vēlāk par Jelgavas pilsētas skolu inspektoru un Tautas izglītības nodaļas vadītāju, Dobeles rajona skolu inspektoru. No 1957. līdz 1968. gadam K. Ēdelnieks bija Kandavas internātskolas direktors, līdz 1974. gadam – Tukuma rajona Tautas izglītības nodaļas vadītājs. Ilgus gadus viņa darbs bija saistīts ar Engures vidusskolu. Būdam šīs skolas direktors, viņš daudz veicis Engures jūrskolas atjaunošanā. Pēc Latvijas neatkarības atgūšanas viņš bija Latvijas Jūras akadēmijas Engures filiāles direktors.



K. Ēdelniekam līdzās pedagoģiskajam darbam vienmēr bijusi liela interese par vēsturi un novadpētniecību. Ar viņa līdzdalību izveidoja novadpētniecības muzejus Kandavas internātskolā, Engures vidusskolā un jūrskolā. Ieceru bija daudz, arī izveidot Mērsraga un Engures piekrastes zvejniecības – jūrniecības muzeju.

Par nopelniem un ieguldījumu izglītības darbā Kārlis Ēdelnieks apbalvots ar Triju Zvaigžņu ordeni. Viņa mirstīgās atliekas guldītas Ozoliņu kapos. †

I. Kārklīņa



# Nikolajs Čurkins

(1930.18.III – 2003.3.II)

Nikolajs Čurkins dzimis Krievijā, Maskavas apgabalā. Grūtajos pēckara gados viņš izvēlējās jūrnieka profesiju. N. Čurkins iestājās Tallinas jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidza 1950. gadā un sāka strādāt Latvijas valsts jūras kuģniecībā. 1951. gada oktobrī viņš sāka braukt par mehāniķi – bija 3. mehāniķis uz tvaikoņiem «Daugava», «Brīvība», «Volokolamska». 50. gadu beigās kuģniecības flotē tvaikoņus nomainīja motorkuģi. Bija vajadzīgas jaunas zināšanas, un Nikolajs Čurkins mācījās Rīgas jūrskolā (beidza 1959. gadā) un Kaļiņingradas Zivrrūpniecības un zivsaimniecības tehniskajā institūtā (1974. gadā). 1961. gadā viņš ieguva 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu. Tankkuģis «Essentuki» bija pirmais kuģis, uz kura viņš gāja jūrā par vecāko mehāniķi. Vēlāk viņš brauca par vecāko mehāniķi uz motorkuģiem «Kauņa», «Jānis Lencmanis», «Konstantīns Ciolkovskis», «Jeļska», «Eižens Bergs», «Fridrihs Canders», «Artjoms», «Kapteinis Jakovļevs», «Juris Avots», «Komponists Čaikovskis», «Zoja II». No 1990. līdz 1993. gadam N. Čurkins bija Rīgas jūrskolas (Bezdelīgu ielā 12) ražošanas apmācības meistars. Gandrīz 50 gadus viņš atdeva jūrai un Latvijas kuģniecībai. Nikolaja Čurkina darbu turpina dēls Aleksejs, kas brauca par mehāniķi uz kuģiem, vada kuģu apkalpju kompleksa sadarbību. †



A. Miklāvs

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



## Heincu fon Basi atceroties

2003. gada 4. februārī Šlēsvīgā no šīs saules šķīrās Vācijas jūras kara flotes virsnieks, izcils jūrniecības vēsturnieks un kuģniecības pagātnes liecību krājējs Heincs fon Basi.

Vācietis Basi ir dzimis 1919. gada 16. maijā Rīgā. Divdesmit gadu vecumā 1939. gadā viņš aizbrauca uz Vāciju, kur dzīvoja līdz mūža galam.

1982. gadā H. fon Basi kungam radās izdevība kā Vācijas Federatīvās Republikas tūristam ierasties tolaik pastāvošajā Padomju Savienībā un atbraukt arī uz Latviju. Mūsu tikšanās notika Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas darba telpās trešās personas klātbūtnē, kura stādījās priekšā kā tulks no Maskavas (šādi «centra» pavadoņi totalitārajā valstī bija obligāti). Viesis sarunu sāka vācu valodā. Pēc dažām minūtēm man un krievu tautības «tulkam» par lielu izbrīnu Basi kungs sāka runāt latviski. Teikto sapratām mēs divi, bet viesim no Maskavas nācās klausīties sev nesaprotamā valodā. Tā sākās muzeja un personīgi mana sadarbība un ilggadēja sarakste ar cienījamo vēsturnieku. Kopā ar vēstulēm no Vācijas uz Rīgu ceļoja daudzas fotogrāfijas un iepriekš Latvijas vēsturniekiem nezināmi dati par Latvijas Republikas tirdzniecības floti. Atbildēs uz Šlēsvīgu centāmiem sūtīt H. fon Basi kungu interesējošo informāciju un fotogrāfiju kopijas, kuras nebija vācu vēsturnieka kolekcijā. Vairāku gadu desmitu sarakstes laikā iepazinām arī Heinca fon Basi dzīvi. Pēc aizceļošanas no Latvijas viņš bija leitnants uz Vācijas jūras kara flotes kuģiem. Vienpadsmit gadus (no 1956. līdz 1966. gadam) Basi kungs bija Vācijas Federatīvās Republikas kara flotes mīnu aizzogotājtraleru komandieris. Visu dienesta laiku viņš pētīja un vāca materiālus par Vācijas un Latvijas kara un tirdzniecības kuģiem. Darba rezultātā veidojās bagātīgs personīgais arhīvs, bet iegūtās zināšanas tika nodotas jaunajai paaudzei kara flotes virsnieku skolā Flensburgā. 1974. gada 14. oktobrī Heincs fon Basi kļuva par 1968. gadā Kārdifā (Lielbritānija) nodibinātā Latvijas Jūrniecības arhīva biedru, arhīva oficiālo pārstāvi Vācijā un tur uzkrātās kolekcijas glabātāju. Līdz mūža galam kara flotes virsnieks un vēsturnieks turpināja pētījumus – papildināja arhīvu, precizēja ziņas, gatavoja publikācijas. Būdamis tālu no Latvijas, viņš spēja kļūt par vienu no ievērojamākajiem mūsu valsts jūrniecības pētniekiem. Daļa H. fon Basi darba glabājas Rīgā – Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam nodotajā Latvijas jūrniecības vēstures arhīvā.

Heincu fon Basi piemiņā paturēs latvieši, kuriem bija tas gods viņu pazīt, kā arī daudzi cilvēki visā pasaulē, kuri centīja kara jūrnieku, jūrniecības vēsturnieku, inteligentu un patīkamu personību. †

I. Bernsone





# Jānis Aleksandrs Roze

(1911.8.IV – 2003.10.III)

Vairs tikai nedaudz Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolventu ir mūsu vidū. 2003. gada 10. martā to skaits saruka vēl par vienu. 15. martā pēdējā ceļā uz Ķekavas kapiem tuvinieki izvadīja Jāni Aleksandru Rozi – profesionālu kuģu vadītāju, jūrnieru sirdi, kuram izvēlētais darbs bija liegts gandrīz visu mūžu.

Tikai sākoties atmodai, J. A. Roze pieņēma lēmumu, ka ir jārunā par notikumu, jo vairs nav jābaidās par tuvinieku un savu dzīvību, kā arī gribējās, lai viņa stāsts paliek vēsturē. 1990. gadā, braucot uz veco jūrnieru salidojumu Ainažos, tika šķētināts jūrnierka dzīves pavediens. Likās, ka atvērušās slūžas un daudzus gadus slēptais lauztin laužas ārā. Abi pat nepamanījām vairāku stundu garo ceļu, kurš mums izvērtās cilvēka mūža garumā.

Jānis Roze piedzima 1911. gadā Doles pagastā, kur viņa dzimta bija dzīvojuši vairākus gadsimtus. Jau 16 gadu vecumā Jānis sāka iet jūrā par kuģa puiku uz Latvijas Republikas tirdzniecības kuģa «Emmy». Tam sekoja matroža amats uz tvaikoņa «Zīgurds». 1937. gadā J. Roze absolvēja Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļu un uz tvaikoņa «Daugava» jau ieņēma stūrmaņa amatu. Bet par kapteini Roze tā arī nekad nekļuva. Sākās 2. pasaules karš.

1941. gada vasarā, kad tirdzniecības floti evakuēja uz Ļeņingradu, Jānis Roze bija tvaikoņa «Rasma» stūrmanis. Ļeņingradā J. A. Rozi kopā ar citiem «Rasma» jūrnieriem nodarbināja ostas evakuācijā, bet vēlāk viņš bija stūrmanis uz Lietuvas kuģiem. Grimstot tvaikonim «Kretinga», Jānim Rozem izdevās glābšanas laivā šķērsot Somu līci un piestāt pie Helsingforsas bākas, kur viņu apcietināja somu krasta apsardze. Tikai pēc četriem mēnešiem noskaidrojās, ka latviešu jūrnieris turēts cietumā nepamatoti. Pēc atbrīvošanas viņš atgriezās Latvijā un strādāja Rīgas ostā par ūdenslīdēju.

1944. gadā Jāni Aleksandru Rozi iesauca vācu armijā un nosūtīja uz Vāciju. Pēc kara viņš no Berlīnes ar dažādiem vilcieniem, kas brauca Latvijas virzienā, devās mājās. Atgriežoties izrādījās, ka ģimenes vairs nav, jo sieva, meklējot vīru, ar meitām aizbraukusi uz Vāciju. J. Rozem nebija vairs ne māju, ne tuvāko cilvēku, ne iespējas strādāt izvēlētajā profesijā, jo kuģiem, kuri devās uz ārzemēm, «nodevējus» nelaida ne tuvumā. Turpmāko dzīvi Jānis Aleksandrs Roze strādāja ar jūrnierību nesaistītus darbus, bet mīlestību uz jūru saglabāja visu mūžu. †

I. Bernsone

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



# Juris Ivanovs

(1940 – 2003)



2003. gada maijā tuvinieki, draugi un kolēģi pēdējā gaitā izvadīja jūrnieku, kuģu mehāniķi, jūrskolotāju un burātāju Juri Ivanovu.

Juris Ivanovs dzimis 1940. gada 2. septembrī Novgorodā, 19. gadsimtā izveidotā latviešu kolonijā. 2. pasaules kara sākumā ģimene atgriezās Latvijā un līdz kara beigām dzīvoja Burtnieku muižā līdzās Burtnieku ezeram. Profesionāla mehāniķa zināšanu apguve sākās Rīgas Industriālajā politehnikumā. 1959. gadā viņš absolvēja tehnikuma Mehānikas nodaļu un nolēma izglītību turpināt Rīgas jūrskolā. Šai skolā viņa dokumentus nepieņēma, jo biogrāfija nebija pietiekoši «pareiza». Tālāk ceļš ve-

da uz Liepāju, Liepājas jūrniecības skolu, kur 1962. gadā J. Ivanovs ieguva kuģu mehāniķa specialitāti. 40 darba gados uz jūras Juris Ivanovs nogāja ceļu no motorista līdz augstākajam mehāniķa amatam – 1978. gadā tika iegūts vecākā mehāniķa diploms. Vēl gadu vēlāk viņš sāka un 43 gadu vecumā absolvēja Kaļiņingradas Augstāko inženieru jūrskolu. Juris Ivanovs gāja jūrā ar dažādiem kuģiem – gan Rīgas traleru un refrīžeratoru flotes bāzes lielajiem zvejas saldētājtraleriem, gan Baltijas mācību kuģu kopas motorkuģiem, Latvijas kuģniecības refrīžeratoriem, ārzemju – Grieķijas, Ēģiptes Lielbritānijas, Norvēģijas, Beļģijas, Vācijas kravas un pasažieru lainieriem. Strādājot uz refrīžeratorkuģa «Kursogrāfs», J. Ivanovs vadīja jūras praksi PSRS, Čīles, Angolas, Vjetnamas, Panamas, Kampučijas, Sjeraleones, Puerto-riko, Mozambikas, Nikaragvas, Kubas u.c. valstu topošajiem jūrniekiem. Pēc valsts neatkarības atgūšanas paralēli darbam uz kuģiem Juris uzsāka pedagoģisko darbību Latvijā. Jūras akadēmijā viņš lasīja lekciju kursu «Kuģu iekšdedzes dzinēji, to uzbūve un ekspluatācija», kā arī bija akadēmijas, Rīgas jūrskolas un Liepājas jūras koledžas mehānikas specialitātes Valsts eksaminācijas komisijas priekšsēdētājs. No 2000. gada J. Ivanovs jūrā vairs negāja un strādāja Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā un Latvijas Jūras akadēmijā.

2003. gada 3. maijā Rīgā Jura Ivanova sirds stāja pukstēt, un Latvijas jūrniecības sabiedrība zaudēja cilvēku, kura mūža lielākā daļa bija atdota jūrai. †

I. Bernsone



# Austris Jansons

**(1933. 27. XI – 2003. 16. X)**

Austris Jansons dzimis 1933. gada 27. novembrī Smiltēnē. Bērībā viņam šalca varenie Smiltenes meži, bet jau tad zēna ilgas tiecās uz jūru.

Laī piepildītu savus sapņus Austris Jansons devās uz Rīgu un iestājās Rīgas Zvejniecības jūrskolā, kur mācījās no 1950. gada līdz 1953. gadam. Jūrskolā viņš ieguva kuģu vadītāja specialitāti. Pēc skolas beigšanas strādāja Ekspedīcijas zvejas pārvaldē vispirms par matrozi, tad bocmani, stūrmani un kapteini.

Laī papildinātu zināšanas, Austris Jansons 1961. gadā beidza tālbraucēja stūrmaņa kursus un saņēma tālbraucēja stūrmaņa diplomu.

No 1965. gada līdz 1967. gadam strādāja zvejnieku kolhozā "9. Maijs" par kapteiņa vecāko palīgu un kapteini.

1967. gadā darba gaitas viņu aizveda uz zvejnieku kolhozu "Selga", kur viņš strādāja par kapteini, flotes kapteini un flagmaņkapteini.

1994. gadā zvejnieku kolhozs "Selga" tika pārveidots par paju sabiedrību un Austris Jansons kļuva par priekšsēdētāja vietnieku, bet 1998. gadā atkal gāja jūrā un strādāja par flotes kapteini.

2001. gadā Austris Jansons beidza savas aktīvās darba gaitas un aizgāja pelnītā atpūtā.

2003. gada 16. oktobrī, sūtot pēdējos sveicienus jūrai, kuru tik ļoti milēja un cienīja, aizgāja mūžībā un tika guldīts Smiltenes kapos.

Latvijas Jūrniecības savienība

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





# Jons Bergholcs

(1934.15.V – 2003.15.VIII)

Pie latviešu jūrniecības atdzimšanas šūpuļa 80. gadu beigās un 90. gadu sākumā stāvēja ne tikai latvieši. Blakus tēvzemes jūrniecības darbiniekiem stingri un pamatīgi slējās lietuvieša, jūras tiesību doktora profesora Jona Bergholca (Jonas Bergholcas) stāvs. Viņš, kā jau zinātnieks, uz Baltijas valstu jūrniecības attīstību un tās problēmām raudzījās daudz plašāk, pāri tikai kādas noteiktas ostas, kuģošanas kompānijas vai darbā līgšanas biroja savrupajām interesēm.

J. Bergholcs dzimis Lietuvā, Biržos. Būdams jauns un kaismīgs žurnālists, viņš iepazīna Lietuvas un Latvijas lauku dzīvi visā tās pēckara skaudrumā. Nekad nebūdams okupācijas varas atbalstītājs un ignorēdams aicinājumus stāties komunistu partijā, J. Bergholcs tomēr ar savu specifisko ideoloģiju un «zaļo domāšanu» pārliecināja ne vienu vien padomju laika ierēdni un partijas funkcionāru. Tā Jons Bergholcs ir Starptautiskās jūras tiesību asociācijas izpildkomitejas un Krievijas starptautiskās tiesību asociācijas loceklis, starptautiskās komitejas «Miers okeāniem» prezidija loceklis, «Maskavas starptautisko tiesību žurnāla» redakcijas padomes loceklis.

Viņš stāv pie Latvijas Jūrniecības savienības šūpuļa, ir aktīvs valdes loceklis, izdod žurnālu «Baltijas vilnis». Rīgā profesors nodibina starptautisko fondu «Via Baltica», ir tās valdes priekšsēdētājs un ļoti rosīgs starptautisko zinātnisko konferenču par jūras tiesībām, ostām, loģistiku, vides aizsardzību un pārrobežu sadarbību organizētājs.

J. Bergholcs izdevis grāmatas «Cilvēks, apkārtējā vide un likums», «Baltija: dabas vides aizsardzība un tiesības», «Jūras tiesības» (2 daļās), «Gaujas nacionālais parks», «Mūsdienu ekoloģiskā situācija», kā arī ir daudzu grāmatu līdzautors. Dažādos vides aizsardzības un jūras tiesību aspektos publicēti vairāk nekā 140 zinātnisko un citu darbu Latvijā, Igaunijā, Krievijā, Ukrainā, Polijā, Anglijā, Japānā, ASV un Maltā. Viņš ir vairāk nekā 30 starptautisko konferenču un semināru dalībnieks, piedalījies virknē starptautisko akciju, kas rīkotas zem ANO, Ukrainas un Krievijas karogiem Vidusjūrā, Ziemeļjūrā, Melnajā un Baltijas jūrā, kā arī Atlantijas okeāna piekrastē.

Profesoram J. Bergholcam ir vairāk nekā 30 gadu pedagoģiskā un zinātniskā darba stāžs, viņš vairākkārt cēlis kvalifikāciju Maskavas Valsts universitātē un Zviedrijā. Aktīvi uzturot sakarus ar zinātniskajiem centriem Lietuvā, Polijā, Igaunijā, Krievijā, Vācijā, ASV, Francijā un Zviedrijā, J. Bergholcs nekad neaizmirs izteikt savu viedokli par jūrniecības akadēmisko izglītību Latvijā, mūsu valsts jūrniecības normatīvajiem aktiem un pauda savu likumdošanas iniciatīvu, neskopodamies ar idejām un padomiem laikraksta «Jūras Vēstis» slējās.





Latvijas jūrniecībā nekad nav bijis daudz zinātnisko darbinieku ar plašu skatnienu uz jūrlietu kopsakarībām. Mēs esam zaudējuši Latvijā un ārpus tās robežām cienītu un respektētu zinātnieku, dvēselē gaišu cilvēku, kas nekad nav liedzis savu padomu, it īpaši jaunajiem, kuri viņu patiesi mīlēja. ✦

G. Šmanis

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



# Edgaru Sildedzi pieminot

(1920.12.II – 2003.30.VII )

Par Sildedžu dzimtu ir rakstīts enciklopēdijā «Latvijas jūrniecības vēsture 1850–1950». Vairākās paaudzēs šis dzimtas vīri ir braukuši uz cariskās Krievijas un Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņiem. Arī Edgars Sildedzis izvēlējās būt par jūrnieku – kuģu mehāniķi.

Darbs mehāniskajās darbnīcās, vienlaikus mācības vakaros Rīgas pilsētas amatnieku skolā un tehnikumā – tā sākās sešpadsmitgadīgā jaunekļa ceļš dzīvē. 1941. gadā viņš iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas 2. klasē. Jūrā sāka iet 1942. gadā, taču jūrnieka gaitas bija īslaicīgas, jo tālāko viņa dzīves ceļu noteica 2. pasaules karš un Latvijas okupācija. 1943. gadā Edgaru Sildedzi iesauca Vācijas kara flotē. Pēckara gadi pagāja filtrācijas nometnē Tālaļos Austrumos. Pēc tam ilgus gadus viņš strādāja par atslēdznieku rūpnīcā «Sarkanā zvaigzne» un tipogrāfijā «Cīņa». Aizraušanos un dzīves prieku Edgaram Sildedzim deva burāšanas sports. Tas bija viņa sabiedriskais darbs vairākus gadu desmitus Republikas centrālā jahtkluba burātāju sekcijas tiesnešu kolēģijā.

Līdz pašām mūža beigām viņš bija liels draugs Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam. Katru gadu pavasarī un rudenī viņš atnāca ar ziediem un mīļu smaīdu. Pateicoties viņam, muzejā nonāca fotogrāfijas un dzīves apraksti par tēvu, tēva brāli un citiem ģimenes locekļiem, kuri bijuši jūrnieki. Par viņu bija šķirkļi pirmajā enciklopēdijā «Latvijas jūrniecības vēsture 1850–1950», un viņš bija grāmatas atvēršanas svētku viesis. Nu ir iznākusi otrā grāmata, bet tās atvēršanas svētkos mums nebija lemts būt kopā. Aizsaulē aizgājis krietns un godīgs cilvēks, kurš sirdī bija jūrnieks visu savu mūžu. †

I. Kārklīņa





# Darbs beidzies? Darbs turpinās...

2003. gada 15. decembrī ceļu pie lasītājiem sāka enciklopēdijas «Latvijas jūrniecības vēsture 1850–1950» turpinājums – «Latvijas jūrniecības vēsture 1950–2000», kas izdota ar Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas morālu un finansiālu atbalstu. Publikācija ir pirmais mēģinājums apkopot materiālu par mūsu valsts jūrniecību pēc 2. pasaules kara un rosināt vēsturniekus un jūrniecības sabiedrību darbu turpināt. Domājam, ka šī grāmata uzjundīs kuģiniekus, jo mums katram ir sava attieksme pret to, kas notika jūras transportā, zvejniecībā un kara flotē pēckara laikā, kādus notikumus un cilvēku biogrāfijas vajadzēja, bet ko nevajadzēja publicēt.

**M**anuskripta sagatavošana sākās 1999. gada oktobrī. Grāmatai ir 28 autori. Vairāk nekā deviņas desmitdaļas uzrakstīja seši cilvēki – Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja darbinieki Aigars Miklāvs, Inta Kārklīņa, Andris Cekuls un Ilze Bernsone, Liepājas zvejniecības un kuģniecības muzeja vadītājs Juris Kriķis un žurnāla «Jūras Vēstis» galvenā redaktore Anita Freiberga. Grūti pat saskaitīt, cik cilvēku tika uzrunāti, lūgti iesaistīties enciklopēdijas rakstīšanā. Vairākumā gadījumu tas beidzās ar *parunāšanos par tēmu* vai solījumiem padomāt. Nav daudz tādu *dullo*, kuri ir gatavi vairākus mēnešus strādāt arhīvā (neprofesionālam vēsturniekam, iespējams, pirms tam ir arī jāaptver, ko nozīmē strādāt arhīvā), nezinot, vai fondu lietās būs kas derīgs pētāmajai tēmai, tikties ar cilvēkiem, salīdzināt viņu atmiņas un viedokļus, precizēt organizāciju nosaukumus, no kurām daudzas ik pēc pāris gadiem mainīja vārdu, pakļautību, vadītājus un atrašanās vietu, konkretizēt iegūto informāciju utt. Rezultātā radās šķirkļi, kura garums nepārsniedza vienu lappusi. Atbildīgā redaktore Inta Sīpola, redakcionāli *apstrādājot* uzrakstīto, saīsināja to uz pusi un lika pārbaudīt vēl vairākus datus, kā arī noskaidrot minēto vadītāju dzimšanas gadu, absolvēto jūrniecības mācību iestādi, profesiju, lai ievietotu šīs ziņas personu rādītājā. No sākotnēji plānotajiem autoriem cits pēc cita atbīra cilvēki, uz kuru palīdzību mēs cerējām. Vairums no viņiem ir pārāk aizņemti savā tiešajā darbā, lai uzņemtos tik milzīgu papildu slodzi, bet padomu un konsultācijas autoriem sniedza daudzi, īpaši jau redkolēģijas locekļi.

Jūrniecības vēstures izpētē mūsu valstī vēl ir ļoti daudz darāmā. Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs vāc ziņas un materiālus par tirdzniecības floti. Sākumā gribējām rakstīt tikai par jūras transportu. Tad *aiz borta* paliktu jūrnieki, kuri gāja jūrā gan uz tirdzniecības, gan zvejas kuģiem, un tie, kuri varētu strādāt Latvijas jūras kuģniecībā, bet biogrāfija *neatbilda* padomju jūrnieka kritērijiem. Profesionāli kuģinieki, kuriem darbs uz tirdzniecības kuģiem bija liegts, devās uz zve-

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





2003. gada 15. decembrī vēl siltā *Latvijas jūrniecības vēstures* otrā daļa ieņēmusi vietu blakus pirmajai, lai startētu dzīvē. Ko *Latvijas Republikā nespēja Jūrniecības departaments un Latvijas Vēstures institūts*, to atjaunotajā *Latvijā* izdarīja *Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija un Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs*, saka Antons Ikaunieks un Klāra Radziņa.



*Tā ir grāmata par jums*, organizācijas "Enkurs" biedriem (no labās) Jevgēnijam Rudzītim, Luīzei Šigabutdinovai un Pēterim Daugulim saka galvenā redaktore Ilze Bernsone.

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



jas floti. Mēs izvēlējamies sarežģītāko ceļu un *gājām iekšā* nepētītās tēmās, saprotot, ka pārmetumu var būt daudz, jo dažu gadu laikā pētījumus par šīm nozarēm iespējams veikt tikai daļēji. Ārpus publikācijas palika jahtu sports un burātāji, kara flotes bāzes Latvijas teritorijā padomju okupācijas gados, jurniecības tēma mūzikā un vairākas citas norises Latvijas jurniecībā pēc 2. pasaules kara. Četrus gadus arhīvos meklējām jurniekus, kuri vismaz 10 gadus bijuši kapteiņi vai vecākie mehāniķi uz tirdzniecības un lielaizstrādājumu zvejas kuģiem. Šie desmit gadi mums gan nebija dogma, jo, ja izdevās atrast interesantu cilvēku, kurš neatbilda *parametriem*, bet bijis lojāls mūsu valstij, dzīves lielāko daļu veltījis jūrai, jurniecības attīstībai vai veicinājis valsts neatkarības atgūšanu, arī viņam atradās vieta grāmatā. Arhīvos var atrast



*Sēdēt arhīvos un uzrakstīt pusi enciklopēdijas bija vieglāk nekā stāvēt jurniecības sabiedrības prominentāko vīru priekšā, domā Andris Cekuls. Ja jūs zinātu, kādi mums bija šie četri gadi – tik daudz prieka un asaru, pārdomās gremdējas Inta Kārklīņa.*

*Esmu taču vēl tik jauns, bet jau iemūžināts, spriež Ansis Zeltiņš. Smaga gan tā enciklopēdija, kā nekā ne mana dzīve vien te iekšā, nopietnās pārdomās gremdējas Gunārs Steinerts. Ak, Dievs, vai tiešām tas ir beidzies, turpmāk gan sestdienas, gan svētdienas piederēs man, četros darba gados nomocīta, bet ne nobeigta smaida Inta Sīpola.*



LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMĀTA  
2003







*Jau šodien jaunā grāmata no Rīgas aizceļos uz pilsētu, kurā piedzimst vējš, tā Aivars Boja un Eduards Raits.*



*Arī es esmu iegājis Latvijas jūrniecības vēsturē, priecājas Juris Leimanis.*





*Nu beidzot varam priecāties, vienojas Antons Vjaters un Gaidis Andrejs Zeibots, grāmata gatava un tie muzejnieki vairs neuzbāzīsies ar saviem neskaitāmajiem jautājumiem.*



*Tēvs un dēls, abi latvieši un tālbraucēji kapteiņi, tas mūsdienās ir retums, pozējot fotokamerai, savu unikalitāti apzinās Laimonis un Andris Kļaviņi.*

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMĀTA  
2003





*Ne vien mani, bet arī sievu ielikuši, bilst Mihails Mihejevs. Es tevi situ pušu – manu dzimtu mēs pārstāvam trijātā, ne vien sieva un es, bet arī papus, pašapzinīgi paziņo Vīlipu dzimtas pārstāvis Māris. Atraduši ar ko lielīties, galvenais taču ir kvalitāte, nevis kvantitāte, tā klusējot domā Konstantīns Gailišs.*



LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



*Nedomāju, ka esam tikai šķirkļi vēstures grāmatā. Jūrnieki arī sirmi ir jauni, Ilzei Bernsonei skaidro Aleksejs Tarvids.*



tikai to, kas tur ir, tikties var tikai ar tiem cilvēkiem, kuru dzīves vietu varējām noskaidrot vai kuri pieteicās pašī. Un ko darīt ar jūrnikiem, kuri ieradās pie autoriem ar savu dzīves stāstu un fotogrāfiju, bet mēs redzējām, ka amats un braukšanas stāžs par kapteini vai vecāko mehāniķi neatbilst kritērijiem?

Tā nu jaunās enciklopēdijas pirmā daļa «Kuģinieki» ir iznākusi raibu raibā – 1168 dažādas tautības, izglītības un politiskās pārliecības cilvēki. Daudzi no viņiem mācījās Rīgas un Liepājas jūrskolā. Latvijā varēja apgūt tikai vidējo speciālo izglītību. To papildinot dažādos kursus un iegūstot pamatīgu jūras praksi, varēja kļūt par kapteini vai vecāko mehāniķi. Jūrskolu absolventi bija pakļauti vis-savienības sadalei un bieži tika norīkoti darbā uz citām PSRS kuģniecībām. Nenoskaidroti palika daudzi Rīgas un Liepājas jūrskolas beidzēji, kuros nosūtīja darbā uz dažādām Padomju Savienības vietām un kuri Latvijā neatgriezās. Kuģiem tehniski pilnveidojoties, motorkuģu virsniekiem bija nepieciešama augstākā izglītība un bija jāmacās ārpus Latvijas. Vairākums absolvēja Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstāko inženieru jūrskolu, Kaļiņingradas Zivrupniecības un zivsaimniecības tehnisko institūtu, Kaļiņingradas Augstāko inženieru jūrskolu vai Odesas Augstāko inženieru jūrskolu. Latvijā ieradās dažādu Padomju Savienības jūrskolu beidzēji no Arhangeļskas, Astrahaņas, Baku, Batumi, Blagoveščenskas, Hersonas, Klaipēdas, Maskavas, Murmanskas, Petropavlovskas-Kamčatskas, Rostovas pie Donas, Sahalīnas, Taganrogas, Tallinas, Vladivostokas un citām pilsētām. Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstākās inženieru jūrskolas labākajiem absolventiem bija iespēja izvēlēties, kurp doties strādāt. Daudzi ieradās Latvijā, jo Latvijas jūras kuģniecība skaitījās viena no labākajām totalitārajā valstī, kā arī dzīves līmenis republikā bija augstāks. Iebraucēji šeit palika uz dzīvi. Tvaikoņu, vēlāk motorkuģu komandas kļuva internacionālas. Kuģu virsnieku latviešu īpatsvars ievērojami samazinājās. Lielākā daļa atbraucēju uz Latvijas kuģniecības kuģiem nostrādāja vairākus gadu desmitus, daļa strādā joprojām, daudzi aizgājuši pensijā, vēl citiem par mūža mājām kļuvusi kāda no Latvijas kapsētām. Tā ir mūsu nesenā pagātne, ko nevaram izvītot no vēstures.

Četri gadi Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas darbiniekiem pagāja kā vienā elpas vilcienā. Vēl grāmatas sagatavošanas noslēguma posmā daudz uzrakstītā precizējām, kā arī manuskriptu papildinājām, jo nāca klāt jaunas biogrāfijas, jauni fakti. Katra nedēļa atklāja vēl kādu cilvēku vai notikumu, ko gribējām iekļaut grāmatā. Reiz tomēr bija jāpieliek punkts, jo tā varējām turpināt bezgalīgi. Darba rezultāts – enciklopēdija – ir mūsu 1500 dienu veikums. Tas ir gan darba nobeigums, jo manuskripts ir publicēts, gan pamudinājums izpēti turpināt.

Enciklopēdijas sagatavošana atklāja ne vien to, cik maz ir pētījumu par pēckara jūrniecību – cilvēkiem, kuģiem, jūrskolām, tirdzniecības flotes un zvejniecības organizācijām, bet arī vizuālā materiāla trūkumu. Par nopietnu problēmu kļuva attēlu meklēšana. Muzeju krājumi glabā maz šā perioda lietisko pieminekļu,

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



dokumentu un fotogrāfiju. Pārsvārā tajos ir fiksēti darba pirmrindnieki, racionalizatori, sociālistiskā darba varoņi, kara dalībnieki (ja šie cilvēki bija karojuši *pa-reizajā* pusē), ar ordeņiem un medaļām apbalvotie matroži, bocmaņi, dokeri, kuģu un kuģniecības organizāciju vadītāji, Latvijas komunistiskās partijas un PSKP līderu viesošānās uz kuģiem, tikšanās ar jaunajiem jūrnikiem un jūrskolu kursantiem utt. Rakstisko materiālu fondā dominē dažādas sociālistiskās saistības starp kuģu komandām, ostām, pirmrindniekiem, dokumenti par plānu pirmstermiņa izpildi. Šādu materiālu komplektēšana muzejos bija obligāta.

Nodaļā «Kuģinieki» tikai katrs trešais šķirklis ir ilustrēts ar fotogrāfiju. Daļa izmantoto attēlu jau pirms ieceres rakstīt enciklopēdiju par pēckara gadiem glabājās Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājumā. Tos uz muzeju bija atnesuši paši jūrnieki vai viņu ģimenes locekļi. Daudzus dokumentus un lietiskos materiālus par Latvijas jūras kuģniecību un darbu uz kuģiem savas dzīves pēdējos gados uzdāvināja tālbraucējs kapteinis Bruno Kondruss (1921–1998); fotogrāfijas ar cilvēku un kuģu attēliem muzejam ir dāvinājis tālbraucējs kapteinis Aleksandrs Gailītis (1923–1992), Rīgas ostas galvenais inženieris Nikolajs Hmeļovs (1912–1990), Latvijas valsts jūras kuģniecības galvenais inženieris un priekšnieks Pēteris Strumpe (dzim. 1909), kuģu vadītājs, kara flotes virsnieks un jūrskolotājs Edgars Zālītis (1908–1992), zivsaimniecības darbinieks Jevgeņijs Morozovs (1904–1987) un citi. Pēc slavenā latviešu kapteiņa Paula Brašķa (1908–1983) nāves viņa dzīvesbiedre Malda Brašķe nodeva Lat-



P. Brašķis dienesta laikā Latvijas Republikas jūras kara flotē 1929. gadā.



P. Brašķis ar sievu Maldu uz tvaikoņa "Sigulda" 1934. gadā.





P. Braškis uz motorkuģa "Daugava"  
1959. gadā.



P. Braškis uz motorkuģa "Rīnūži"  
1961. gadā.



P. Braškis uz motorkuģa "Pāvels Šternbergs" 1975. gadā.

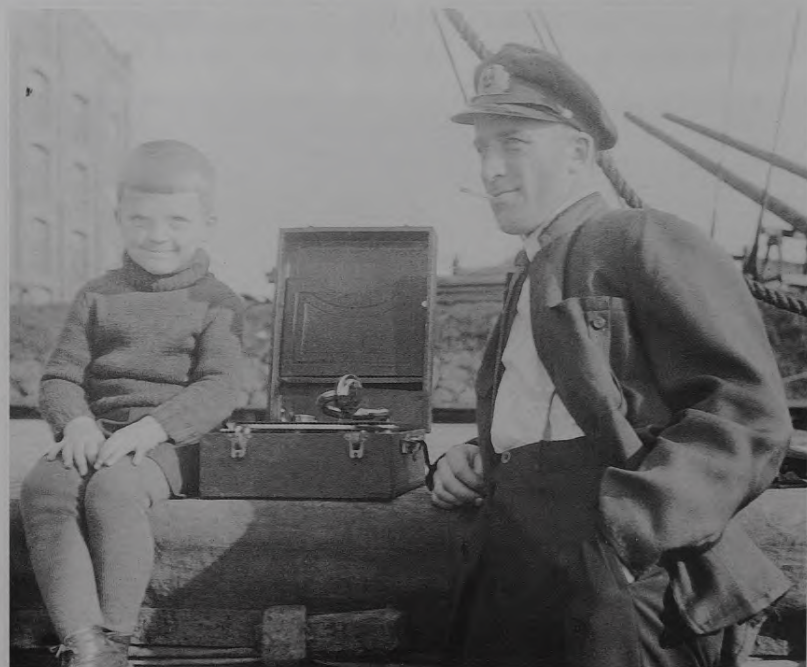
LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GĀDAGRĀMĀTA  
2003





vijas kuģniecības vēstures nodaļas darbiniekiem vairākus simtus materiālu, to skaitā daudzus foto, kuros kuģu vadītājs fiksēts gan mācību laikā jūrskolā, gan uzsākot darbu uz kuģiem, gan arī būdams pieredzes bagāts tālbraucējs kapteinis. P. Brašķis bija viens no retajiem padomju laika jūras transporta vadošajiem darbiniekiem, kurš neiestājās kompartijā. Kuģu būves inženiera Jāņa Repšas (1929–1993) kundzes Māras Repšas uzdāvinātie dokumenti, albumi un portreti aptver gan J. Repšas dzīvi un darbu Rīgas kuģu remonta rūpnīcā, gan rūpnīcas vēsturi. Pateicoties tālbraucēja kapteiņa Eriha Tomsona (1903–1971) dēlam Dmitrijam Tomsonam, muzejs kopš 70. gadiem glabā vērtīgu kolekciju. No 1979. līdz 1992. gadam jūrā gāja Latvijas jūras kuģniecības (vēlāk Latvijas kuģniecības) Japānā būvētais motorkuģis «Kapteinis Tomsons». Šo un vēl citu jūrnieku un jūrniecības darbinieku fotogrāfijas, kuras glabājas muzejā, izmantojām grāmatā «Latvijas jūrniecības vēsture 1950–2000».

Attēlu meklējumos enciklopēdijai mums palīdzēja vairākas organizācijas un daudzi cilvēki. Privātizējamās valsts akciju sabiedrības «Latvijas kuģniecība» vadība atļāva muzeja darbiniekiem (A. Miklāvam, I. Bernsonei, fotogrāfam R. Kaniņam) ne tikai izmantot informāciju, ko satur LK arhīvs, bet arī pār fotografēt portretus no personīgajām lietām. Vairāku simtu ilggadēju Latvijas valsts jūras kuģ-

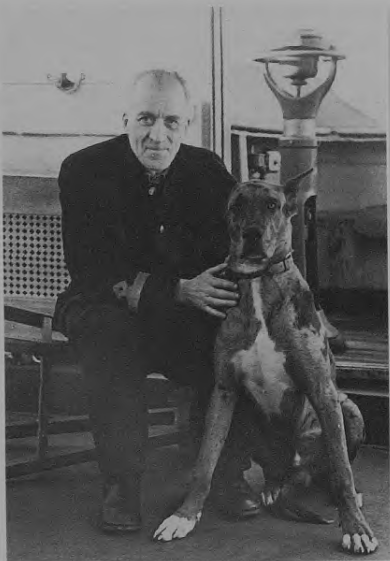


E. Tomsons ar dēlu Dmitriju 1935. gadā.





E. Tomsons ap 1954. gadu.



E. Tomsons uz tvaikoņa "Kotlasa" klāja  
1959. gadā.



E. Tomsona pēdējais ceļš 1971. gada 12. jūnijā.  
Zārku nes Latvijas jūras kuģniecības kapteiņi.

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





E. Tomsona vārdā nosauktais motorkuģis "Kapteinis Tomsons".

niecības un Latvijas jūras kuģniecības kuģu kapteiņu un vecāko mehāniķu fotogrāfijas turpmāk papildinās muzeja krājumu, bet daļa no tām (cilvēki, ar kuriem mums neizdevās tikties vai kuru vairs nav mūsu vidū) ievietota enciklopēdijas nodaļā «Kuģinieki». Diemžēl arhīva materiāli ir melnbalti, vairāki nav kvalitatīvi, arī cilvēki fotografējušies atbilstoši tā laika prasībām – pretskatā, bez smaids ēnas sejā, piemēram, Roberts Akits, Aleksandrs Bļinovs, Genādijs Boroduļins, Pahomijs Fjodorovs, Inokentijs Gudima, Oskars Kreilis, Ojārs Lejasmeijers, Anatolijs Miņņiks, Nikolajs Ņečiporenko, Kārlis Paijuste un vairāki citi. Kuģniecības laikraksts «Ceļavējš» ļāva izmantot vairākus sava arhīva materiālus. Tā kvalitatīvas krāsu fotogrāfijas ieguva Jura Krūma, Guntara Roziša, Kārļa Svilpja, Anatolija Šapoņikova, Elmāra Vītoļiņa, Kārļa Zaksa un vēl daži šķirkļi. Palīdzību attēlu iegūšanā mums sniedza SIA «Jūras vēstis» darbinieki. Viņi nodeva muzejam daļu no 1991.–1998. gadā iznākušā laikraksta «Jūras Vēstis» fotoarhīva, kas papildināja muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļā savāktu par atmodas laiku un atjaunotās neatkarīgās valsts jūrniecību. Daudzas cilvēku fotogrāfijas no šīs kolekcijas atrada vietu jaunās enciklopēdijas nodaļā «Kuģinieki», piemēram, Pēteris Avotiņš, Raimonds Berkāns, Eduards Gurtais, Vladimirs Kozachenko, Modris Šivars, Aleksandrs Tregubovs, Ingrīda Baiba Vīlpa, Bruno Zeiliņš u.c. Darba gaitā vairāki jūrnieki un jūrniecības darbinieki muzejam uzdāvināja ne vien fotogrāfijas, bet arī dokumentus un savas personīgās lietas. Pēdējos gados krājums ieguvis Gunāra Šteinerta, Ēvalda Grāmatnieka, Antona Ikaunieka, Nikolaja Miļina, Ziedoņa Sal-





miņa-Salma, Jevgeņija Luhaera, Jevgēnija Rudzīša, Jāņa Ločmeļa, Aivara Krišjāņa, Raimonda Baško, Visvalža Feldmaņa, Ivāra Leiša, Aināra Vimbasa, Valda Oļģerta Ansona, Andra Bernāna, Māra Vīlpa, Georgija Sīriha un vairāku citu Latvijas jūrniecei nozīmīgu kuģu kapteiņu, mehāniķu, elektromehāniķu, hidrotehniķu, zvejniecības un kuģniecības darbinieku materiālus. Personu šķirkļi ilustrēti arī ar fotoattēliem, kurus mums iedeva tikai enciklopēdijai, vēlāk mēs šos portretus atdevām īpašniekiem. Tik dažādi bija ceļi, kā ilustrācijas nonāca līdz publicēšanai. Protams, būtu gribējies, lai attēlu ir vairāk, lai labāka ir to kvalitāte.

Ne mazāk sarežģīti bija ilustrēt grāmatas 2. daļu «Kuģi». Attēli ir tikai pusei ievietoto tirdzniecības, zvejas un kara flotes kuģu. Pēdējo 25 gadu laikā, pateicoties bijušajiem Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolventiem, muzeja īpašumā ir nonākušas gandrīz visu Latvijas Republikas (1918–1940) tirdzniecības flotes tvaikoņu fotogrāfijas. Daļu no tām ievietojam enciklopēdijā «Latvijas jūrnieceības vēsture 1850–1950». Diemžēl to tvaikoņu un motorkuģu attēlu, kuri gāja jūrā pēc 2. pasaules kara, mums nav daudz.

Cienījamie jūrnieki un jūrnieceības darbinieki! Pārskatiet savus personiskos arhīvus. Vai tur neatrodas materiāli, kurus jūs varētu nodot muzejam? Tā mēs kopā varētu saglabāt fotogrāfijas, dokumentus un lietiskos materiālus nākošajām paaudzēm. Vēsturnieki daudzās lietās ir tikai teorētiķi un var uzrakstīt to, ko glabā arhīvi un bibliotēkas. Daudzi no jums ir jūrai atdevuši lielāko daļu mūža, jūrā jūs esat piedzīvojuši neskaitāmus interesantus notikumus un uzkrājuši vērojumus. Vēsture iegūtu no katra jūsu atmiņu pieraksta. Tikai jūrniekiem, viņu tuviniekiem un vēsturniekiem kopā strādājot ir iespējams neaizlaist zudībā un saglabāt vēsturei pēckara gadu notikumus jūrnieceībā. Enciklopēdija ir pabeigta, bet darbs turpinās, un no mums pašiem būs atkarīgs, cik spēsim savākt ziņu un liecību par sarežģīto okupācijas un neatkarīgas valsts atjaunošanas posmu. Muzeja darbinieki sola par jaunpienākušajiem materiāliem regulāri informēt «Latvijas jūrnieceības gadagrāmatas» un žurnāla «Jūras Vēstis» lasītājus. †

I. Bernsone

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



## Pārdomas, Latvijas jūrniecības enciklopēdiju lasot

Neapšaubāmi, Latvijas kultūrvēsture, nemaz nerunājot par zinātnes un tehnikas aizgājušo gadu sasniegumu izvērtējumu, kur nopietnu vietu ieņem jūrniecība, ieguvusi nopietnu pētījumu – Latvijas jūrniecības enciklopēdiju divās daļās. Ja pirmā jau vairākus gadus kā lietota un vērtēta, otro radošais kolektīvs, kura pamatu veido Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja profesionāļi, interesentu simtiem valā vēra īsi pirms 2003. gada Ziemassvētkiem – 15. decembrī, kad darba veicēji jūrniecības sabiedrībai bija sagādājuši īstus svētkus, un – ticiet, to mums ir tik gaužām maz!

Tādēļ jo dubults prieks par ilgos gados krātā un aprūpētā zinātniskā materiāla laišanu tautās laikā, kad visa jūrniecības nozare «nostabilizējusies» – pabeigta VAS «Latvijas Kuģniecība» privatizācija (tieši šā uzņēmuma ļaudis ir enciklopēdijas 2. daļas (1950 – 2000) galvenie varoņi), un tā tikusi akciju sabiedrībai «Ventspils nafta», tātad uz Grieķiju vai Kipru «neaižpeldēja». Citus ievērojamus kuģu īpašniekus ar Latvijas kapitālu neredzam, lai gan kuģi lēnām, iespējams, jaunās kuģošanas politikas koncepcijas realizācijas sakarā, tomēr nāk atpakaļ zem Latvijas karoga.

Cilvēki. Tie ir enciklopēdijas lielākā vērtība – viņu mūžs, darba un profesionālās izaugsmes gaitu atklāsme – neskaitāmos šķirkļos, par kuriem lauzts tik daudz šķēpu. Kaislības nerimst arī pēc sējuma iznākšanas – vieniem šķiet, ka te ir par daudz sveštautiešu (bet tāda nu ir Latvijas jūrniecības pēckara kopaina!), citiem – par maz zvejnieku (īsta Latvijas zivsaimniecības vēsture un tās varoņu atklāsme ir nākotnē veicams darbs!), kur tomēr latviešu bija vairāk.

Partijas piederība. Atjaunojot Latvijas jūrniecību, savulaik vienojāmies, ka jūrā cilvēkus šķīro ne jau pēc partijas piederības vai nacionalitātes, bet pēc profesionālā varējuma. Vai vīri, kuri bijušās PSRS laikā saņēma lielus ordeņus un augstus titulus, bet atmodas gados, ņemot vērā viņu autoritāti, pirmie cēlās veidot Jūras akadēmiju, pārņemt kuģošanas uzņēmumos un ostās varu no daža laba interfrontieša, tagad būtu mazāk cildināmi?

Protams, enciklopēdijā nevar ietvert visu. Būs, vienmēr būs kas papildināms, precizējams, labojams. Pētījuma autori taču neuzstāj būt absolūtās patiesības un taisnības priesteri. Šķiet, Latvijas jūrlietu atdzimšanas vēsture (1989 – 2002), kas loģiski noslēdzas ar VAS «Latvijas Kuģniecība» privatizāciju, vēl ir jāuzraksta. Kā grāmata, nevis enciklopēdija. Varbūt tās vieta būtu memuāru literatūras plauktā, jo asu brīžu te bijis ne mazums – kuģi, ostas, tranzītbizness, cīņa par zemi un varu, upuri – tas būtu visnotaļ objektīvs pētījums, kur, tomēr neliekuļosim, bez rakstītāja paša attieksmes neiztikt.



Kad iznāca grāmata par komandkapteini Hugo Legzdiņu, lasītājs varēja vien brīnīties – kāds domu skaidrums, atmiņu gaišums! Lasot nodaļas par atjaunotās Latvijas Republikas jūrlietām, radās daudz dažādu jautājumu, jo laiks bija dokumentēts tieši un skaidri. Kā tas varēja būt, ka pēc 1993. gada jūrnieku kongresa nākamais šāds forums tā arī nenotika? Vai visu par jūrlietām mēs pasakām tikai reizi gadā – Latvijas Jūrniecības savienības kopsapulcē? Un vai vispār gribas ko teikt? Kopīgās lietas tāpat kā kopus cūka nebarojas – katrs rušināmiem savā lauciņā, pelnām naudu un vēriņi uzraugām draugu un paziņu – sīvāko konkurentu.

To šķiet pierāda Jūrniecības savienības valdes sēdes, kas, savulaik kupli apmeklētas, nu pulcē arvien mazāk interesentu. Varbūt šī kopā būšana nemaz vairs nav vajadzīga – visu aizstāj internets, e-pārvalde un citas jaunākās tehnoloģijas? Un tomēr vīri grib sanākt kopā, arī tie, kuri tādu vai citādu iemeslu dēļ nav iekļuvuši enciklopēdijas lappusēs. Šķiet, laiks ir pārāk dārgs, lai tāpat vien pulcētos, taču, ja gaidāms tāds notikums, kā tas bija enciklopēdijas atvēršanā, viņi ir klāt!

Pētījuma iznākšana apliecina arī jūrniecības sabiedrības varēšanu. Pareizi organizēts projekts izdodas!

Jā, neapšaubāmi, mēs skeptiski varam secināt, ka tā arvien jau desmit gadus nav līdzekļu mūsu marīnista, latviešu jūrniecības atmodas rosinātāja Egona Līva kopoto rakstu izdošanai, ka Rīgā vēl arvien trūkst pieminekļa Krišjānim Valdemāram (2005. gadā – 180!), bet Jūras svētki mūsu valsts galvaspilsētu ir pametuši, tā arī pa īstam te neiedzīvojušies. Iespējams, vaina meklējama tieši projektu cēlējos un virzītājos. Iespējams, pārāk augsts bijis ambīciju žogs, lai reāli darbi tam tiktu pāri. To gan nevaram teikt par enciklopēdijas radošo kolektīvu, un tādēļ vēlreiz, pāri gadsimtiem – mīļš paldies! †



Liepājas ostas kapteinis Eduards Raits lūdz jūrniecības vēstures "Isteno locekli" LJA rektoru Jāni Bērziņu ierakstīt autogrāfu Latvijas jūrniecības enciklopēdijā.

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





## Hugo Legzdiņa simtā dzimšanas diena

Vēl mēnesi pirms savas 100. dzimšanas dienas komandkapteinis Hugo Legzdiņš atzinās – viņam esot aizdomas, ka tikšot uzaicināts uz savas dzimšanas dienas svinībām. No viņa puses tas bija ļoti smalks humors, kas patiesībā trāpīgi raksturoja realitāti – jūrniecības sabiedrība, un šoreiz tiešām visplašākajā nozīmē, vēlējās izrādīt patiesu cieņu sirmajam jūras kara virsniekam, kurš arī savos simt gados nav zaudējis stingru mugurkaulu, labu atmiņu un asu prātu. Vien, kā pats saka, jāsēžas pirmajā rindā, lai labāk redzētu un dzirdētu.

Šoreiz Hugo Legzdiņš kopā ar dzīvesbiedri Elvīras kundzi atradās goda vietā. Un ne tikai tāpēc, ka tā bija scenārijā paredzēts, bet gan tāpēc, ka šī vieta vispirms jau bija atvēlēta katra klātesošā un arī klāt neesošā cilvēka sirdī. Mastā pacelti karogi, godasardze, svinīgas uzrunas, veselības vēlējumi – tas viss bija domāts vienīgi H. Legzdiņam.

Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga simtgadnieku apciemoja mājās un gandrīz stundu ilgajā viesošanās reizē gan apliecināja savu cieņu un apbrīnu, gan vēlēja veselību un izturību.

Jubilejas svinības notika H. Legzdiņa dzimtajā pusē – Igates pilī, kur viņu sagaidīja un sveica vairāk nekā simt viesu.

Lai šīs svinības organizētu, tika izveidota rīcības komiteja, kuras iniciators un vadītājs bija LJS valdes priekšsēdētājs A. Vjaters. Aktīvi šajā komitejā darbojās



Skatoties uz Jūras spēku godasardzi, Hugo Legzdiņš droši vien domā:  
"Prieks, kur tu rodies!"





Hugo Legzdīns un kundze kopā ar apsveicējiem pie Igates pils.

Haralds Apogs no Rīgas Brīvostas pārvaldes un Sandra Paloce no Aizsardzības ministrijas, Edīte Sandoviča, jubilejas scenāriju veidoja Mirdza Zīvere, bet pašas svētki notika ar Rīgas, Ventspils un Liepājas ostu pārvalžu, Latvijas Jūras administrācijas, "Latvijas Kuģniecības" un Latvijas Jūras spēku atbalstu.



Un tā blakus visu mūžu. Hugo Legzdīns ar kundzi Elvīru ir bijis nešķirams pāris.

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





Jubilāru sveic aizsardzības ministrs Ģirts Valdis Kristovskis un Nacionālo Bruņoto spēku komandieris kontradmirālis Gaidis Zeibots.

Sveikt simtgadnieku bija ieradies Francijas vēstnieks Latvijā, un jubilāram bija izdevība atsvaidzināt savas franču valodas zināšanas. Pie Igates pils plīvoja Latvijas, Francijas un Latvijas Jūras spēku karogi. Viss liecināja par lielas cieņas izrādīšanu Francijai, jo H. Legziņš to uzskata par savu otro dzimteni. ✦



Labi gan, ka jubilejas torte ir rotāta ar ciparu "100", nevis simt svecītēm...





# “Ronis” ir visa mana dzīve

**HUGO LEGZDIŅŠ.** *Latvijas Kara flotes komandkapteinis. Tā rakstīts vizītkartē, ko saņemu no cilvēka, kura dzīve apzināti un mērķtiecīgi saistīta ar Latvijas Jūras spēkiem. No ierindnieka līdz komandkapteinim. Tik lielu kāpumu karjeras kalnā viņš paguva veikt no 1926. gada pavasara, kad no sauszemes dienesta tika aizkomandēts uz Liepājas kara flotes instruktoru skolu un uzvilka mugurā kara jūrnieka formas tērpu ar kaprāļa uzšuvēm – diviem leņķiem uz blūzes labās piedurknes, līdz 1940. gada 24. maijam, kad tika iecelts par zemūdenes “Ronis” komandkapteini un uzkāpa uz komandtiltiņa. Tur stāvēt viņš domāja par “Roņa” jūrniekiem, par savu atbildību un to, ka pienācis laiks, kad zemūdeni vada tās agrākais radiotelegrāfists. Bet toreiz Hugo Legzdiņš nevarēja iedomāties, ka tālāko ceļu karjeras kalnā pārtrauks karš un okupācija. Ja nebūtu kara un okupācijas, teicamais un profesionālais kara jūrnieks, visticamāk, uzvilktu admirāļa formas tērpu, kuru valkātu ar pienācīgu godu. Saruna ar Hugo Legzdiņu un viņa kundzi Elvīru notika tieši mēnesi pirms viņa 100. dzimšanas dienas viņa dzīvoklī Bezdelīgu ielā 1.*

## – Zemūdene “Ronis” Jums ir daudz kas vairāk par nedzīvu kaujas mašīnu.

– Ar “Roni” esmu bijis kopā no tā dzimšanas gandrīz līdz pat pēdējai dienai, pietrūka kādi divi mēneši. Savu kara jūrnieka karjeru sāku jau tad, kad Francijas pilsētā Nantē “Roni” tikai būvēja, tāpēc viņš man ir tik tuvs, tā ir visa mana dzīve. Tieši uz “Roņa” esmu piedzīvojis to bijību, ko piedzīvo ikviens, kas ir bijis saistīts ar zemūdens navigāciju, īpaši brīdī, kad zemūdene iegremdējas. Zemūdenes ir aiznesušas arī daudzu cilvēku dzīvību. Pirmā pasaules kara laikā bojā gāja amerikāņu, angļu, vācu un franču jūrnieki. Tūkstošiem un tūkstošiem cilvēku gāja bojā. Visi šie notikumi ir ienākuši manā dzīvē un kļuvuši par manu dzīvi, lai arī tas nav noticis ar mani, es dziļi pārdomāju un laižu savai sirdij cauri. Dzīvoju līdzī arī traģiskajiem notikumiem ar krievu zemūdeni “Kursk”, jo bojā gāja jūrnieki, tātad man tuvi cilvēki, un nav svarīgi, vai tie bija krievi vai kādas citas tautības cilvēki. Simt astoņpadsmit jūrnieki aiz muļķības iet bojā vienā zemūdenē, desmit jūrnieki otrā zemūdenē, ko šlepēja uz sagriešanu. Kā tas var būt? Tas ir āprāts! Lai arī krieviem vienmēr ir bijuši labi kuģu būves speciālisti, sevišķi, kas attiecas uz kara floti, tam visam nekad nav bijusi laba vadība. Visai tai lietai ir dulla vadība, tikai uz izrādīšanos. Nevar jau teikt, bijuši negadījumi arī citām valstīm, piemēram, frančiem. Tad Parīzes Dievmātes katedrālē bija milzīgi svinīgs aizlūgums, ar cieņu un zemu noliektām galvām tika izrādīta piemiņa bojā gājušiem jūrniekiem. No vienas puses varētu teikt, ka riskants ir zemūdeņu un uz tām dienāšo jūrnieku liktenis, jo zemūdenes ir jāizmēģina, un tad visādi var notikt. Gandrīz vai kā dzīves likums, ka izmēģinājumos bojā var iet cilvēki. Bet tāpēc ir jābūt ārkārtīgi piesardzīgiem, gudriem un saprātīgiem, lai upuru nebūtu tik daudz. Lielu ļaunumu, īpaši runājot par komunistu laikiem, ir nodarījusi briesmīgā slepenība – ka tikai kāds kaut ko



neizspiegotu! Un tieši tāpēc ārkārtīgi neapdomīgi uz spēles lika cilvēku dzīvības. Vairākas zemūdenes krieviem aizgājušas bojā Atlantijas okeānā un pie Azoru salām, par ko sabiedrība uzzināja, bet cik ir tādu gadījumu, par kuriem neviens nezina? Pasaules jūrās ir pulka nepatīkšanu bijis, kurām es kā jūrniece ar sirdi dzīvoju līdzī. Jautājums jau nav par tautībām, bet par cilvēkiem.

## – Vai esat vienisprātis, ka cilvēkam jāprot uzņemties atbildību?

– Pilnīgi pareizi! Bet jāprot arī paklausīt pavēlei. Te es varētu pastāstīt kādu notikumu no savas dzīves. Bija jau sācies Otrais pasaules karš. Es biju zemūdenes "Ronis" komandkapteinis, un bija no Rīgas jāiet uz Liepāju, lai tur sausajos dokos, tolaik sausie doki bija tikai Liepājā, veiktu "Roņa" apskati. Tā kā Baltijas jūrā Polija jau karoja ar Vāciju, mani izsauca uz Flotes štābu Kara ministrijā, lai lemtu par to, kā iet uz Liepāju. Pie lemsšanas bija Teodors Spāde un Teodors Meija, kuru viedoklis bija, ka "Ronim" jāiet bez kaujas bruņojuma. Tā kā uzklausa arī manas domas šajā jautājumā, es teicu: – Admirāļa kungs, atļaujiet iebilst! Lūdzu, dodiet man līdzī kaujas torpēdas! Mans pamatojums šādai nostājai bija tāds, ka, atrodoties Baltijas jūrā, kuru katru brīdi varu saņemt ziņu, ka arī mums jāiesaistās karadarbībā, un zemūdenei vienīgais kaujas ierocis ir torpēdas. Par šādu manu nostāju Meija saka: ko tas Legzdīņš iedomājas, tikko pabeidzis kara akadēmiju, iet uz dokiem un prasa līdzī kaujas torpēdas. Tāda nenormāla domāšana! Izlēma, ka jāiet bez kaujas ieročiem. Es pildīju pavēli. Pareizi, nenormāla domāšana, bet jāņem taču vērā apstākļi!

## – Bet vai šodien Latvijai būtu vajadzīga zemūdene?

– Atbildot uz šo jautājumu, mums drusciņ ir jārunā par kara stratēģiju un taktiku. Pastāv doktrīna, ka, lai nosargātu jūras robežu, ir aktīvie un pasīvie ieroči. Aktīvie paši uzbrūk, bet pasīvie gaida, lai ienaidnieks būtu muļķis un tiem uzskrietu virsū. Man šķiet, ka Latvija šodien nemaz nedomā par mūsu piecus simtus kilometru garās jūras robežas aizsardzību. Kas tā par lietu, es savulaik teicu Zeibotam, ka Latvijas ūdeņus nemaz neaizsargā! Viņš mani mierināja, ka par visu tiek domāts, tikai skaļi par to nerunā.

## – Jūs domājat, ka mums būtu no kā aizsargāties?

– Redzat, atbildot uz šo jautājumu, pienācis laiks pārī vārdus teikt par NATO. Es piekriņu Latvijas dalībai NATO, jo tā ir drošība un garantija, ka Latvijas cilvēki netiks vesti uz Sibīriju. Aizsardzību pārņems NATO, un, ņemot to vērā, mūsu lielāka bruņošānās arī nebūtu vajadzīga, jo mēs iekļausimies NATO spēkos. Sprototams, ka nebūs tikai labumi, būs arī grūtības, bet mēs būsīm zināmā drošībā, jo, ja kritis Latvija, kritis arī citas NATO valstis. Tas no vienas puses. Taču padomāsim, vai tikai Latvijai tas NATO ir vajadzīgs, jo daudzi uzskata, ka mēs vēlamies un pat raujamies uz to NATO. Lieta tāda, ka Baltijas valstis un daļēji arī Polija ir kā tāda priekštilta pozīcija Amerikai, Francijai un citām valstīm attiecībā pret Krieviju. Krievija kā pretspēks NATO valstīm joprojām paliek, tikai par to tik skaļi pašlaik nerunā. Man mute ir liela, tāpēc arī tagad pateikšu, ko domāju. Ne jau mums tik ļoti vajag NATO, vairāk viņiem esam vajadzīgi mēs!





– Gadu gaitā ne vienu vien reizi no Jums nācies dzirdēt – etikete, reglaments, forma, stāja. Kā ar to visu šodien ir mūsu valstī?

– (Met ar roku) Vaidieniņās! Nevar teikt, ka mani būtu aizmirsuši, šad un tad arī ir uzaicinājuši uz dažādiem pasākumiem. Bija tāds gadījums Kara flotes gadavētkos. Ceremonija notiek Iekšējā Biržas namā. Lai visu labāk redzētu un dzirdētu, es apsēžos pirmajā rindā. Uz skatuves stāv Zeibots un Jūras spēku virsnieki, pa malām sarindoti mūsu un ārvalstu kara kuģu jūrnieki. Virsnieki saņem apbalvojumus. Tas viss ir pareizi, tā tam jānotiek. Bet es skatos: viens virsnieks salicis rokas uz muguras, otrs virsnieks šķībi stāv un tā greizi salicis kājas. Kur ir virsnieku stāja? Nav, nav virsnieku stājas! Stāv

pats komandieris, tam bikses ir tik lielas un garas, ka met krunku. Kā tā var būt! Tad atkal kādā žurnālā Zeibots nofotografējis ar zobenu rokā. Viss jau ir skaisti, bet pēc etiķetes zobenam jāstāv pie sāna, iekārtam siksnās.

– **Kas Jums mācīja, kādai jābūt stājai, cik garām biksēm un kā jāstāv zobenam?**

– Tie bija rakstīti un nerakstīti likumi. Dienēju uz “Roņa”, mācījos kara skolā, Francijas Kara akadēmijā, un no visa kopā veidojās manas manieres. Arī mūsu Teodors Spāde ļoti stingri prasīja ievērot etiķeti, viss tika ņemts stingri, un pamazām skola radās. Ja reiz ir prasības, tad tas ir tikpat kā likums, no kura nevar atkāpties. Šodien kara jūrniekiem pietrūkst stingras stājas, un vainīgs ir komandējošais sastāvs, jo neizvirza stingru reglamentu. Vienmēr sekoju 18. novembra pasākumiem krastmalā. Pagājušajā gadā bija tā: virsnieki apgērbti, kā jau svētkos pienākas, bet aizsardzības ministrs stāv sarāvis ar pliku galvu un drebinās. Kur tas der, ka aizsardzības ministrs tādās reizēs ierodas gandrīz vai kails, tā to varētu apzīmēt! No vienas puses, vajadzētu izdot likumu, kas aizsardzības ministrus atļautu iegērbt



H. Legzdinš. 1940. gads.







Zemūdeņu virsnieki. Sēž (no kreisās): zemūdenes "Ronis" komandkapteinis H. Legzdiņš un zemūdenes "Spīdola" komandkapteinis K. Kalacis. Stāv (no kreisās): "Roņa" jaunākais virsnieks leitnants A. Ķirsis, "Roņa" komandiera palīgs kapteinis Mamis un "Spīdolas" jaunākais virsnieks leitnants Siliņš. Fotografijas otrā pusē vēl pierakstīts: trūkst "Spīdolas" komandiera palīga J. Spādes. 1940. gada jūlijs.

– **Sievietes uz kuģa. Ko Jūs par to domājat?**

– Tas ir diezgan sarežģīts jautājums, un viss atkarīgs no tā, kā sieviete pierāda savu kompetenci tai vai citā jūrniecības jautājumā. Lūk! Starp citu, Norvēģijā zemūdenes komandiere ir sieviete. Kaut arī pamatā es esmu pret, laiki mainās, jānāk jaunām vēsmām, un jālaiž arī sievietes pie stūres.

– **Ar kādām domām sagaidāt savu lielo jubileju?**

– Galīgi bez uztraukumiem. Es esmu pietiekoši jauns, lai man nebūtu par ko uztraukties. Ja jau neesmu baidījies vairāk nekā simt reizu ar zemūdeni iet zem ūdens, tad kāpēc lai izjustu kādas bailes no saviem simt gadiem? Prieks, kur tu rodies!

– **Ko novēlat Latvijas jūras virsniekiem?**

– Turēt kara jūrnieku stāju! Vairāk neko es nevaru pateikt! †

virsnieku formās, bet, no otras puses, mums minītri tik bieži mainās, ka vēlāk vairs nesapratīsim, kur tik daudz ģenerāļu likt! Bet to kaunu, ka ministrs stāv sarāvēs un puspliks, arī nevar paciest!

– **Ko Jūs teiksiet par Latvijas Jūras akadēmiju?**

– Visas lietas te nav sakārtotas tik labi, kā varētu vēlēties. Un arī jūs esat vainīga! (*Legzdiņa kungs norāda uz mani – A.F.*) Kāpēc jūs savā žurnālā nerakstāt par to, ka vairāk nekā desmit gadus pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas akadēmijā māca krievu valodā! Un vēl, Jūras akadēmijai tomēr vajadzētu būt pusmilitārai mācību iestādei, lai topošajiem jūrniekiem, nav svarīgi, ka viņi nebūs kara jūrnieki, iemācītu stāju.



# Hugo Legzdiņš savu skolnieku atmiņās

*H. Legzdiņš par saviem skolniekiem uzskata tos puišus, kuri pirms piecdesmit gadiem beidza jungu skolu Vecmīlgrāvī. Tieši viņus varam uzskatīt par nacionālās jūrniecības pamatu, lai gan darba mūža lielākā un produktīvākā daļa aizvadīta zem sveša karoga. Gluži tāpat kā H. Legziņš atceras savus puišus un lepojas ar tiem, arī nu jau sirmie jūrmieki neaizmirst savu pasniedzēju. Viņi godam strādājuši savā izvēlētajā un iemīļotajā profesijā: viens jūrā gājis 45 gadus, otrs – 40, bet citiem pēc aptuveni 20 jūrā pavadītiem gadiem par maizes devēju kļuvis krasta darbs, kas cieši saistīts ar jūru. Viņi visi labi zina, ka toreiz, padomju laikos, uz tirdzniecības flotes kuģiem latviešu bija maz, un personīgi izjutuši to, ka latvieši uz šiem kuģiem nebija vēlami. Bet tagad – pie atmiņām!*

## Stingrs, prasīgs, pedantisks

**Imants Vikmanis:** – Kad iestājos Rīgas jūrskolā, mani aizsūtīja mācīties uz hidrogrāfiju, kur mācības notika krievu valodā, bet es biju beidzis Salacgrīvas vidusskolas astoto klasi un ar krievu valodas zināšanām nevarēju lepoties. Reiz, kad mācījos pirmajā kursā, pie mums atbrauca aktieri, bija pilna zāle ar cilvēkiem, aktieri kaut ko stāstīja, visi zālē smējās, bet es sēdēju un pilnīgi neko nesapratu.

Tad kādu dienu satiku Hariju Līdaku, un viņš man saka: «Nāc uz Vecmīlgrāvī mācīties kuģu vadītāju nodaļā! Mācības notiek latviešu valodā, un tev nevajadzēs mācīties hidrogrāfiju, ko tu patiesībā nekad neesi gribējis darīt.» Līdakam bija taisnība, jo mans sapnis un mērķis tiešām bija kļūt par jūrnīku, nevis strādāt krasta dienestos. Tā es iestājos jūrskolā Vecmīlgrāvī.

Kas attiecas uz grūtībām, ko tolaik izjuta daudzi mani kursa biedri, es personīgi tās neizjutu, un tas bija ļoti vienkārša iemesla dēļ. Mans tēvs nomira, kad mācījos piektajā klasē, un māte mani aizsūtīja pie savas māsiņas uz Kuivīziem. Tur es dzīvoju, augu un gāju skolā no piektās līdz astotajai klasei un jau agri sapratu, ka man pašam ir jāatbild par sevi. Un ne jau tāpēc, ka par mani šajās mājās neviens nedomāja vai nerūpējās. Nē! Tie bija brīnišķīgi cilvēki, bet es tomēr sapratu, ka man jābūt ļoti patstāvīgam. Tā jau biju pieradis pie noteikta ritma, tāpēc mācības jūrskolā man nesagādāja grūtības.

Un tad mums jūras astronomiju un navigāciju sāka pasniegt Hugo Legzdiņš. Diezgan labi atceros pirmo stundu, kad viņš ienāca un ļoti stingrā un noteiktā balsī nosauca nepieciešamo mācību literatūru. Toreiz pierakstīju pilnu lapu ar vajadzīgo grāmatu sarakstu un nodomāju, ka nekad nevarēšu visas šīs grāmatas





Kapeinis Imants Vikmanis.

da nekā tagad. Tolaik stundās bija jāierodas obligāti un vienīgais attaisnojums bija tikai slimība.

Vēlāk mācījos Tallinas jūrskolā un Makarova augstskolā Ļeņingradā, kur iegu-  
vu dziļas un pamatīgas zināšanas, bet tādu siltumu un izjūtas, kādas bija Vec-  
mīlgrāvī, nekad un nekur nav bijušas.

Turpmāk mani ceļi ar Hugo Legzdiņu ilgus gadus nekrustojās, bet ar grupas  
zēniem vienmēr esam tikušies, un tad viens no jautājumiem vienmēr bija: «Ko  
Hugo dara?» Kāds vienmēr zināja pateikt, un parastā atbilde bija: «Viss kārti-  
bā!»

Sākot no atmodas laikiem, Hugo Legzdiņš mūs pulcināja kopā – parasti savā  
dzimšanas dienā. Varbūt tagad nebūtu godīgi teikt, ka reiz, kad vēl strādāju Lon-  
donā, es atbraucu uz Rīgu tikai tāpēc, lai apsveiktu Hugo Legzdiņu dzimšanas  
dienā. Es atbraucu, arī lai apsveiktu Hugo Legzdiņu. Jutu, ka viņš vienmēr inte-  
resējās par saviem kursantiem un dzīvo tiem līdzī. Ja cilvēkam simt gadus ir tā-  
da atmiņa un domas skaidrība, ja ir tik sakarīgs spriedums par šodienas norisēm,  
viņš ir apbrīnojams un apskaužams. Patiesībā tieši viņš atceras to, ko mēs jau  
esam aizmirsuši.

iemācīties. Tolaik mācību  
grāmatas varēja nopirkt anti-  
kvariātos, es devos uz turieni  
un izteicu savas vajadzības.  
Man priekšā nolika gandrīz  
visu prasīto, es nopirku pāris  
grāmatas, jo visām nepietika  
naudas un arī izlasīt bija ne-  
reāli. Sākām mācīties. Jā,  
Hugo Legzdiņš tiešām bija  
ļoti, ļoti stingrs, augstām  
prasībām un pat pedantisks.  
Bet viņa stingrība uz mani  
neatstāja graujošu iespaidu,  
jo es viņa stingrību un prasi-  
bas uztvēru kā pašu par sevi  
saprotamu lietu – tam tā ir  
jābūt un citādi nemaz nevar  
būt. Viens otrs, šīs atmiņas  
lasot, nodomās, ka vecāks  
cilvēks stāsta gudrības, bet  
tieši tā tas bija. Tolaik at-  
tiekme pret mācībām un  
pret skolu bija pavisam citā-







H. Legzdiņu sveic labākie skolnieki, paši pieredzējuši kapteiņi –  
H. Līdaks (no labās), G. Zakss, I. Vikmanis un E. Delves.

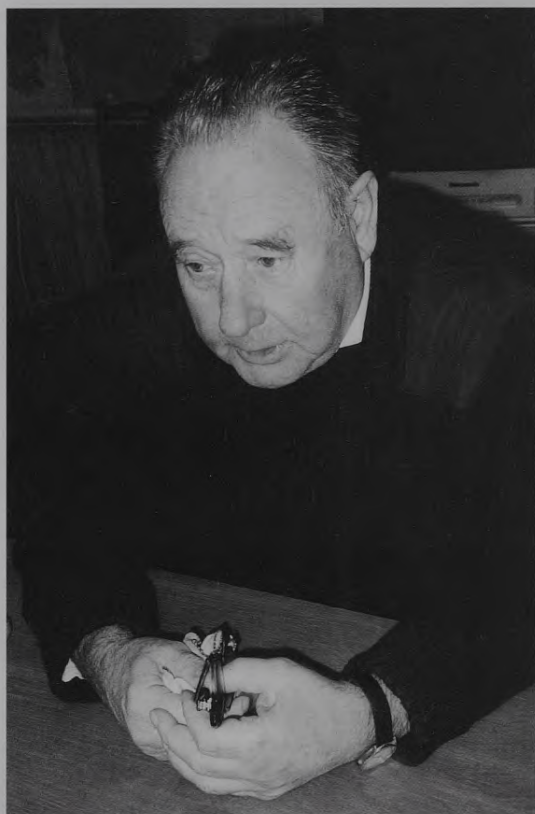
## Grūti mācībās, viegli kaujā

**Harijs Līdaks:** –1952. gadā, kad mācījāties otrajā kursā, par pasniedzēju jūras astronomijā un navigācijā uz Mangaļiem atnāca strādāt Hugo Legzdiņš. Tā kā pirmajā kursā mēs mācījāties vispārīzglītojošos priekšmetus, vispirms viņš pārbaudīja mūsu zināšanas matemātikā un atzina, ka tās ir nepietiekamas – pirmajā kursā skolotājiem nebija nekāda sakara ar jūru un viņi pat nestādījās priekšā, kādas zināšanas mums kā nākošajiem jūrniekiem būs nepieciešamas. Hugo apskatīja mūsu piezīmes un izbrāķēja tās. Otrajā kursā mums bija jāsāk no trigonometrijas pamatiem, jo jūras astronomija ir cieši saistīta ar sfērisko trigonometriju. To viņš mums iedzina un tikai tad ķērās klāt svarīgākajiem priekšmetiem – astronomijai un navigācijai. Viņš bija ļoti stingrs, kas visiem viņa skolēniem palicis atmiņā uz mūžu. Pie viņa stundās nevarēja atļauties nekādas vaļības, tas bija pilnīgi izslēgts! No sākuma mēs savās sirdīs ne visai viņu mīlējām, jo iesākumā jau nevienu nepatīk tie stingrie un prasīgie. Bet, pabeidzot otro kursu un kārtojot eksāmenus, mūsu zināšanas bija labas un mēs nācām pie slēdziena, ka Hugo ne jau veltī mūs ir dresējis. Hugo bija stingrāks nekā rotas komandieris, kas bija no kara jūrniekiem. Tā mēs aizgājām līdz valsts eksāmeņiem, ko visi arī nokārtojām.

Bet bija arī dažādi atgadījumi, kas iespiedušies atmiņā. Es biju stūrmaņu grupas vecākais. Gatavojoties valsts eksāmenam navigācijā, atskrūvējām kom-

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





Kapteinis Harijs Līdaks.

pasu, lai izpētītu tā uz-  
būvi, jo makets mūs ne-  
saistīja tā kā īstais  
kompas, kas stāvēja  
klasē. Imants Vikmanis  
to atskrūvēja vaļā, vi-  
siem bija liela interese,  
bet, tā kā nebijām me-  
hāniķi, labi nezinājām,  
kā kompass pareizi  
skrūvējams ciet. Vēlāk  
uzzinājām, ka visas  
skrūves vienmērīgi bija  
jāskrūvē riņķī apkārt,  
bet Vikmanis tā kārtīgi  
pievilka katru skrūvi, un  
stikls pušu gan! Es kā  
grupas vecākais saņēmu  
no Legzdiņa pamatīgu  
brāzienu.

Astoņdesmitajos  
gados strādāju par ostas  
kapteini, un man bija  
jāpārdzen neliels kuģī-  
tis no Tāļajiem Austru-  
miem uz Rīgu. Tagad Jū-  
ras akadēmijā astrono-  
mijā un navigācijā eksā-

menu nav, jo visiem kuģiem ir aparatūra, kas nolasa atrašanās vietu. Tolaik tā-  
das aparatūras vēl nebija, un man vajadzēja likt lietā Hugo Legzdiņa dotās zinā-  
šanas. Uz kuģa bijām trīs, kas bijām mācījušies pie Hugo Legzdiņa, un viens, kas  
bija beidzis Makarova jūras augstskolu. Interesanti, ka viņš ar sekstantu nevarē-  
ja noteikt kuģa atrašanās vietu, bet mēs trīs to varējām. Domāju, ka arī tagad  
jūrniekiem vajadzētu apgūt šīs zināšanas, jo jūrā nekad neko nevar zināt, visādi  
var gadīties.

Vēl varētu pastāstīt par to, kā mēs ar Hugo Legzdiņu braucām pieņemt eksā-  
menus Engures un Salacgrīvas jūrskolās, kur gatavoja mazizmēra kuģu vadītājus.  
Kad puikām pasniedza diplomus, Hugo Legzdiņš svinīgajā aktā viņiem teica:  
«Puiši kā ozoli Latvijai! Lai nekāds vējš jūs nesalauž!» Vienu otru reizi viņš pats  
juta, ka pateicis pārāk stipri. Bet nebija nevienas sūdzības. Neviena slikta vār-  
da. Puišiem tas bija audzinošs moments.



## Prasības pret visiem bija vienādas

**Gunārs Zakss:** –Mums visiem, protams, ir bijis ļoti daudz skolo-tāju, bet kurus tad mēs tagad at-ceramies? Tos, kas ir bijuši stingri un prasīgi. Ja Hugo Legzdiņš kād-reiz par mani ir teicis kādus labus vārdus, un pat tad, ja viņš nekad tādus nebūtu teicis, es par viņu varu teikt tikai to labāko. Lai rak-sturotu Legzdiņa kungu un to, kā viņš ar mums tika galā, vispirms jāatceras, kas mēs tajā laikā bi-jām. Bija 1950. gads, karš bija beid-zies pirms pieciem gadiem. Mēs bijām četrpadsmit līdz sešpadsmit gadus veci puikas; kad beidzām jūrskolu, mums bija astoņpadsmit. Pat diplomu nevarējām saņemt, jo darba diplomus deva no deviņpa-dsmit gadu vecuma. Šie kara laika puikas nonāca Legzdiņa rokās, un viņš mūs dresēja.



Kapteinis Gunārs Zakss.

Viens atgadījums, kas iespiedies atmiņā uz visu mūžu un kļuva mums vi-siem par labu mācību. H. Legziņam mājās, šķiet, kāds bija slims, un viņš kādu laiku nebija skolā, bet, kad atgriezās, tad stundas bija saliktas ļoti blīvi – vie-nā dienā četras navigācijas un četras astronomijas, otrā dienā atkal otrādi. Tā kā mācību grāmatu faktiski nebija, tad visas stundas vajadzēja pierakstīt no skolotāja stāstītā. Un tā kā diktēšana notika ļoti ātri, tad pēc skolas pierakstus vajadzēja vēlreiz pārrakstīt, jo vēlāk pats vairs nevarēja tikt gudrs no uzraksti-tā. Stundās darbs noritēja ļoti spraigi, skolotājs strādāja ar abām rokām, stun-du laikā viņam varēja uzdot jautājumus, viss bija pieļaujams, bet, kad vajadzē-ja atbildēt, tad uz to stingrāko. Rakstīšana visiem bija apnikusi, tāpēc tika no-lemts, ka stundas jābasta. Lai tiktu ārā no teritorijas, zēni uzvilka mugurā *pu-faikas*, sastājās ierindā un soļoja uz Vecmīlgrāvja mežu vārnas dzenāt.

Tā sauktajiem mazajiem vadītājiem un dežurantam bija jāpaliek. Mēs toreiz palikām kādi trīs vai pieci puikas. Kopā ar zvanu klasē ienāk Legzdiņš. «Kas dežu-rants?» skan pirmais jautājums. «Pasauciet pārējos,» skan rīkojums. Dežurants brīdi pastāv aiz durvīm, atgriežas un saka – nav neviena. Ak nav, nu tad mēs ie-

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





sīm tālāk. Un tā četras stundas mēs gājām tālāk. Pēc stundām ierodas pārējie, un sākas izmisums. Mācību grāmatas taču nav, bet visi saprot, ka nākošajā dienā gaidāms kontroldarbs. Vakarā notika tik intensīva mācīšanās, rakstīšana un pārrakstīšana kā vēl nekad. Bet, ko jūs domājat, nākošajā dienā viss bija tāpat kā parasti! Legzdiņš nevienam nejautāja, kāpēc tu nebiji, bet arī palicēji neizpelnījās nekādu īpašu ievērību vai uzslavu. Visi bija vienādi, prasības pret visiem bija vienādas. Var teikt, ka jau toreiz viņš vērtēja pēc desmit ballu skalas. Ja audzēknis parādīja īpaši labas zināšanas, viņam pienācās pieci ar krustu, ja tās bija parastā līmeni, tad bija pieci, bet, ja nekādu zināšanu nebija, tad varēja saņemt pat vieninieku ar mīnusu. Legzdiņš *vilka mums ādu pār acīm*, bet, ja tā padomā, tad es ne-maz citādi arī negribētu, jo pamats tika ielikts visam mūžam.

Tieši par to mēs vēl šodien esam viņam pateicīgi.

## Man viņš ir bijis paraugs

**Eduards Delvers:** – Pilnīgi bez jebkāda zemteksta un nevajadzīgas slavīnāšanas lielās jubilejas sakarā varu teikt, ka Hugo Legzdiņš ir bijis un palicis mans mīļākais skolotājs, no kura varēja mācīties visu.

Es biju Latgales zēns, no jūras neko nesapratu un nezināju, bet ūdeņi man ļoti patika. Tā kā 1946. gadā biju izslimojis malāriju un tāpēc augšana un pieņemšanās svarā bija apstājusies, ļoti baidījies, ka mani jūrskolā vispār var neuzņemt. Tolaik bija prasība, lai jauno kursantu augums nebūtu mazāks par 142 cm, bet es biju tikai 138 cm garš.

Tomēr jūrskolā mani uzņēma, un tā es nonācu pie Hugo Legzdiņa. Man viņš tūlīt iepatikās, jo pie viņa bija noteiktība un stingrība. Vienas stundas laikā varēja nopelnīt pat vairākas atzīmes – gan divnieku iluminatorā, gan vieninieku par stulbu jautājumu, jo – “tas tev jau bija jāzina”. Semestra laikā žurnālā preti katra audzēkņa vārdam bija pilna aile ar atzīmēm. Kādas četrdesmit, ja ne vairāk. Bet tad, kad nāca pārbaudītāji un komisijas no Izglītības ministrijas un nevarēja saprast, kāpēc tik daudz atzīmju, Legzdiņš paskaidroja, ka tās domātas viņam. Pārbaudītāji skatās, ka sarkano divnieku daudz, bet pasniedzējs atkal saka – tas domāts man.

Bet patiesībā jau viņš mums visiem redzēja cauri, zināja, kas un cik daudz nav sagatavojis un iemācījis. Pārbaudes bija regulāras. Piemēram, paliek līdz stundas beigām kādas piecas minūtes, atskan H. Legzdiņa komanda: “Visu no galda noņemt, paņemt tīras lapas, uz malas uzrakstiet “zibens!”.” Viņam jau bija sagatavots katram savs jautājums uz mazas strēmelītes, un, ja tu zināji atbildi, tad vairāk par divām minūtēm nevajadzēja, ja ne, tad vieninieks iekšā! Pie viņa bija ļoti daudz jāmacās, jo viņš kontrolēja visu – gan mājas darbus, gan apgūtās zināšanas. Pie viņa mācoties *atlaist grožus* nebija iespējams, tāpēc bijām ļoti aizņemti ar mācībām un par blakuslietām daudz neatlika laika domāt. Bet, kad iegāja ritmā, tad viņa prasības vairs nelikās nekas īpašs.





Kapteinis Eduards Delvers.

Vienu laiku H. Legzdiņš mums bija tāds kā audzinātājs, un tad viņš ar mums kopā bija arī praksē Klaipēdā, kur remontējām mācību kuģi. Tā kā tur bijām ārpus skolas, pilnīgi citā vidē, iepazīnām savu pasniedzēju arī no citas puses. Tu paņem maizes gabalu, nevari to apēst un atstāj uz šķīvja iekostu. Tad nāca tāds brāziens! H. Legzdiņš tādās reizēs bija ārkārtīgi dusmīgs: ja nevari visu apēst, ar nazi nogriez tik daudz, lai to apēstu! Vēl viņš mūs mācīja, kā dakšiņu un nazi pareizi turēt, pat tik elementāru lietu kā personīgā higiēna. Mēs pārsvarā bijām pēckara lauku puikas, kuri no galda kultūras un etiķetes daudz neko nezinājām, bet, pateicoties skolotājam, daudz apgūvām un iegaumējām uz visu mūžu.

Tagad domāju, ļoti žēl, ka ilgus gadus nebijām tikušies. Es četrdesmit trīs gadus gāju jūrā un ar H. Legzdiņu atkal satikos atmodas laikā, kad aizbraucu pie viņa ciemos. Un pārlicinājās, ka viņš savu aso uztveri un stingrās prasības nekur nebija pazaudējis. Varēja H. Legzdiņam būt kādi deviņdesmit seši gadi, kad mums iznāca saruna par Jūras akadēmijas studentiem. Viņš man jautā, vai es studentiem prasu zināšanas par zīmju izsekošanu pēc sfēriskās trigonometrijas. Man bija jāsāk locīties, lai mani nepieķertu, ka es esmu šo to aizmirsis. Negribēju no viņa dzirdēt: "Ko tad studentiem māci, ja pats nezini!" H. Legzdiņš tā varēja pateikt, jo viņš savos spriedumos ir ļoti tiešs.

Varu atklāti teikt, ka man viņš visu mūžu ir bijis paraugs. ✦

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



# Ainažu jūrskolas muzejs jubileju gaidās

*Jaunais gadsimts vedina pasauli uztvert  
pavirši un fragmentāri.*

*Muzejs turpretī aicina notikumos un  
likteņos iet dziļumā.*

*(A. Līce)*

Ir pagājis atkal viens gads. Ainažos, kā jau Latvijas nomalē, nekas īpaši nav mainījies. Arī jūrskolas muzejs, caur kuru Ainažus bieži vien atpazīst, turpina vākt, glabāt un popularizēt latviešu un arī igauņu jūrniecības vēsturi.

Šogad apritēs 140 gadu, kopš dibināta Ainažu jūrskola, un 35 gadi jūrskolas muzejam.

Atzīmējot šīs jubilejas, mēs atkal atgādināsim sabiedrībai, īpaši jaunatnei, par latviešu jūrniecības pagātni, kuras liecinieks Ainažu jūrskolas muzejs ir viens no Latvijas spēka avotiem. Tikai šeit var izjust to īpašo auru – jūrniecības pagātnes mistēriju un lepnumu par drosmīgajiem latvju jūrā braucējiem.

2003. gadā, tāpat kā citugad, muzeja darbinieki turpināja vākt materiālus par jūrniekiem un viņu dzīvi. Esam apmeklējuši vairākas kapteiņu, stūrmaņu mājas, tikušies ar viņu tuviniekiem. Šādi izbraukumi ir devuši iespēju precizēt, kādā kārtībā ir ēkas, ļāvuši ko jaunu uzzināt par jūrnieku tuviniekiem, viņu likteņgaitām. Muzeja pastāvēšanas 35 gados jau ir savākts daudz materiālu, kaut ko jaunu iegūt kļūst aizvien sarežģītāk. Senas lietas ģimenēs tiek glabātas kā dārgas relikvijas, tāpēc mēs esam pateicīgi visiem, kas muzejam tās dāvina. Mēs priecājamies par «Vīgantū» māju saimnieci rīdzinieci Leldi Andersoni, kura iegādājusies Ainažu jūrskolas absolventa kapteiņa Augusta Krastiņa māju un ar pietāti cenšas tajā saglabāt vēsturisko vidi. Stūrmaņa V. Kozenkrānīusa un kapteiņa J. Saknes mājās iegūtās fotogrāfijas, zemes īpašuma dokumenti, sekstants u.c. ir lielisks papildinājums muzeja kolekcijai. Visi ieguvumi attiecināmi uz laiku līdz 1. pasaules karām. Kopā 2003. gadā esam savākuši 90 vienību dažādu vēsturisku materiālu.

Cenšamies ar katru gadu muzeju padarīt interesantāku, lai par mūsu savāktu materiālu varētu priecāties visi muzeja apmeklētāji. Esam daudzas lietas iznesušas ārpus vitrīnu stikliem. Tā, īpaši jau bērni, pie mums tagad var uzvilkt rokā buru šujamo cimdu un lāpīt buru, uzsiet kādu jūrnieku mezglu, gliemežvāku pielikt pie auss, lai saklausītu jūras šalkas, pastaigāt koka tupelēs, izmēģināt ogļu glu-dekli, bet muzeja dārzā pārbaudīt savus spēkus virves vilkšanā.

Apmeklētāju sezona mūsu muzejam ir no maija līdz oktobrim, lai gan muzejs atvērts visu gadu. 2003. gadā muzeju apmeklēja 5763 ekskursanti. To vidū bija





daudz skolnieku, kuriem diemžēl ir maz zināšanu par jūrniecību un līdz ar to arī niecīga vēlme kļūt par jūrnieku. Vadot ekskursijas, mums nākas saskarties ar dažādiem kurioziem, piemēram, uz jautājumu «kas ir bocmanis?», visi kā viens atbild: «tas ir alus». Jaunāko klašu skolēni ieinteresēti klausās stāstījumā par to, kā būvēja kuģi, kā to nodarvoja ar darvu (piķi), un atkal viņiem ir skaidrs – «piķis» taču ir nauda.

Pastāstīšu jums vēl vienu gadījumu: pēc ekskursijas bērns no muzeja tomēr iziet vilies un nokautrējies tajā, kur palikuši tie kaķi, kurus omīte aizsūtījusi uz jūrskolu?

Vasarās pie mums iegriežas arī tuņģi ļaudis, to vidū ir daudz ārzemnieku, kuri apbraukājuši vai visu pasauli, bet, iegājuši zemajā kalpu namiņā, atzīst, ka te ir tā harmonija un īpašā aura, kuru daudzviet meklējuši. Daudzi no viņiem šeit iegriežas pa ceļam uz citu vietu, bet daudziem Ainažu vecā skola ir brauciena mērķis, tāpēc šie ļaudis nekad nesteidzas, pēc ekskursijas muzejā labprāt atpūšas mūsu dārzā, aizstaigā uz veco ostas vietu, aplūko senās kapteiņu mājas un iedezd pa svecitei jūrnieku kapu kalniņā.

Ainažu jūrskolas muzejs – latviešu jūrniecības šūpulis – ir un paliek to ļaužu tikšanās vieta, kuriem tuva «jūra, saule un vējš». Viena no senākajām un nopietnākajām muzeja tradīcijām ir salidojumi – jūrnieku paaudžu tikšanās. Iesākumā uz šiem salidojumiem muzeja toreizējie darbinieki Velta un Arvīds Vētras pulcināja Ainažu jūrskolas bijušos absolventus. Pēcāk viņiem pievienojās Rīgas K. Valdemāra jūrskolas absolventi, Rīgas jūrskolas 1. pēckara izlaiduma absolventi, Latvijas Jūras akadēmijas studenti, Vidzemes piekrastes zvejnieki, kā arī jūrniecībā nodarbinātie ļaudis. Īpaši nozīmīgas šīs tikšanās ir mūsu jūrniecības veterāniem, «vecajiem jūras vilkiem», kuri savu pieredzi, apvāršņa paplašināšanas māku un lepmo Valdemāra garu var nodot jaunajai paaudzei. Tradicionāli šie salidojumi sā-



Muzeja labvēlis A. Ikaunieks un I. Erdmane Ainažu vecajos jūrnieku kapos 2003. gada maijā.

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





A. Zeltiņš Ainažu jūrskolas muzejā grāmatas "Jūras vilki" prezentācijā 2002. gada decembrī.

kas ar piemiņas brīdi Ainažu vecajos jūrnieku kapos, lai atdotu godu mūsu jūrniecības celmlaužiem. Kā jau 19. gs. beigās K. Valdemārs teicis: «Še guļ vīri, kuru vārdus nebūs aizmirst.» Arī šogad, gatavojoties jubilejas pasākumiem, esam iecerējuši veikt sakopšanas darbus šajā jūrnieku svētvietā.

Mūsu jūrnieku paaudžu kopā sanākšana ir iespējama, pateicoties saprotošiem un labvēlīgiem jūrniecības organizāciju ļaudīm – Latvijas Jūrniecības savienībai, Latvijas Jūras administrācijai, Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrī-

bai, firmai «Hanza», Ventspils brīvostai, Rīgas brīvostai, «Latvijas Kuģniecībai», Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijai, Zivju fondam u.c.

Liels paldies jums par atbalstu, bez jūsu līdzdalības Ainažu vecā skola nebūtu jūrnieku tikšanās vieta! Un tikšanās vietu taču mainīt nedrīkst!

Daudz pūļu, enerģijas un līdzekļu arī 2003. gadā prasīja šīs jūrniecības piemiņas vietas – muzeja – uzturēšana: kurtuves rekonstrukcija, saimniecības telpas izbūve, buru laivas šķērsgriezuma uzstādīšana muzeja dārzā u.c.

Visus darbus varējām veikt tikai un vienīgi ar labvēļu atbalstu. Paldies Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijai (personīgi A. Ikauniekam) un «Latvijas Kuģniecībai» (personīgi I. Vikmanim).

Tāpat kā jūrnieks bez sapņa ir kā bez kuģa, tā arī mēs turpinām lolot savu lielo, pārdrošo un kādreiz arī piepildāmo sapni – atjaunot kapteiņa Veides klēti, tā plašānot muzeja darbību, radot nelielu reģionālu kultūrizglītības centru.

Vēlreiz liels paldies mūsu labvēļiem par sapratni un atbalstu.

Paldies visiem, kuri arī domās vēlējuši un vēl Ainažu jūrskolas muzejam labu!

Uz tikšanos jūrskolas 140. dzimšanas dienā un muzeja dibināšanas 35. gadadienā! †



# Ainažos tiekas jūrnieku paaudzes

Jau par tradīciju kļuvis reizi gadā Ainažos pulcēt visu paaudžu jūrniekus, lai noliktu ziedus jūrniekiem Ainažu vecajos kapos un mirkli kavētos Ainažu jūrskolas muzeja pagalmā, atskatoties uz paveikto un metot skatienu nākotnē. Tradīciju cītīga uzturētāja un kopēja ir Ainažu jūrskolas muzeja direktore Iveta Erdmane. Kā saka pati muzeja direktore, Ainažu jūrskolas muzeja darbības galvenie virzieni ir latviešu jūrābraukšanas idejas uzturēšana, pagātnes liecību apzināšana, glabāšana un apmeklētāju pulcēšana ap sevi.

Un tas viņai kopā ar citiem muzeja darbiniekiem arī ļoti labi izdodas. Mūsu sirmie jūrnieki uz Ainažiem brauc, lai kaut mirkli sajustu savu piederību jūrniecības saimei. Jūrniecības uzņēmumu un organizāciju vadītājiem šis kopā sanākšanas mirklis nepieciešams, lai straujajā dienu skrējienā brīdi samazinātu ātrumu un filozofiski apcerētu šodienas iespējas jūrniecības nākotnes attīstībā. Savukārt topošajiem jūrniekiem tā ir lieliska iespēja pieteikt sevi un apjaust, kāda atbildība patiesībā gulstas tieši uz viņu pleciem, jo šīsdienas studenti būs tie, kas jau rīt nesīs Latvijas vārdu pasaules jūrās un okeānos. Un tieši topošie nozares speciālisti būs atbildīgi par to, vai Latvijas vārds skanēs pārliecinoši un mūsu nozares speciālisti tiks augstu novērtēti starptautiskajā darba tirgū. Bet no visiem nozares speciālistiem kopā būs atkarīgs jūrniecības gars un prestižs mūsu valsti, ne tikai tās izdzīvošana, bet pilnvērtīga dzīvotspēja.



LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003







Piemīņas brīdis Ainažu vecajos kapos. Vecie jūrnieki, iztaisnojuši muguras, ar savu stāju vēlās būt par paraugu jauniešiem.



Topošie jūrnieki mērojas spēkiem virves vilkšanā. Salacgrīvas jūrskolas audzēkņi redzamajā pusē, virves otrā galā LJA studenti. Kurš kuru?





Par to, kurš kuru, vairs nedomā sirmie jūrnieki. Viņi apcer dzīvi un viedi skatās uz jaunajiem, lai jau tie skrien, lai trako...

Kā simbolisks vecās un jaunās paaudzes vienotājs bija kuģa klājs, kur uz kapteiņtiltiņa cits pēc cita kāpa gan sirmie jūras vilki, lai dalītos savā dzīves gudrībā, gan jūrniecības speciālisti, lai izteiktu cerību, ka tradīcijas nezdīs, un apliecinātu savu gatavību piedalīties to kopšanā. Kopā bija gan Latvijas Jūras administrācijas direktors Ansis Zeltiņš, gan Jūrniecības savienības priekšsēdētājs Antons Vjaters, gan Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš ar saviem studentiem, gan Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja un jūras preses darbinieki.

Lai piepildīts un apmierināts būtu ne tikai cilvēku gars, bet arī miesa, kuģa koks visus aicināja pie kopīga zivju zupas katla.

Aizbraucot no Ainažu jūrskolas muzeja, jūrniecības ļaudis atvadījās, sajūtot to vienojošo garu, kas nepieciešams, lai nezustu cerība, ka jūrniecības idejas Latvijā ir dzīvotspējīgas. †

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



## Grāmata par Kuivižu zvejniekiem



Turpinot Kuivižu zvejniekciema identitātes saglabāšanas programmu, 2003. gada jūlijā, tieši Jūras svētku priekšvakarā, Kuivižu ostā piekrastes zvejnieku tīklu šķūnī tika atvērta juristes, novada vēstures entuziastes Annas Oglasas sarakstītā grāmata «Kuiviži. Nordvests pār randu».

Grāmata tapusi trīs gadu garumā, īpašu impulsu tās sarakstīšanai devušas 2001. gada rudens lielās vētras, kad Baltijas jūras ūdeņi pārpūdināja randu pļavas pie Kuivižiem līdz pat automaģistrālei «Via Baltica» (nu Kuiviži šā ceļa malās ieguvuši greznu apgaismojumu – būs drošāk kā braucējiem, tā gājējiem!).

Anna Oglasa grāmatas atvēršanas svētkos pateicās visiem kuivižnieku dzimtu pārstāvjiem, kuri ar saviem atmiņu stāstiem un senajiem fotoattēliem bagātinājuši grāmatu. Te rasta vieta arī slavenajiem J. K. Broces zīmējumiem par Salacas lībiešiem no Latvijas Akadēmiskās bibliotēkas rokrakstu un reto grāmatu nodaļas fondiem. Starp citu, turpinot aizsākto, tieši šajā fondā tiks ievietoti un glabāti turpat 200 kuivižnieku sarūpētie senie foto, protams, nu jau digitālā formā.

Grāmatas valodas slīpēšanā daudz pūliņu ieguldīja literārā redaktore Valda Rūtiņa, makets tapa SIA «Jūras vēstis» datormākslinieka Kaspara Vēvera profesionālā skatījumā. Grāmatas izdošanu atbalstīja Kultūrkapitāla fonds un daudzi vietējie mecenāti – novadnieki, uzņēmēji un citi labas gribas cilvēki. Izdevuma 1000 eksemplāru atraduši vietu daudzās ģimenēs, vēl grāmata dabūjama arī SIA «Jūras vēstis».

Grāmatas atvēršanas svētkos aktieris latviešu tautas leģenda Eduards Pāvuls aicināja ikvienu būt lepnam par savu dzimto zemes stūri! Latvijas Radio ģenerāldirektoram Dzintrim Kolātam jau prātā jaunas akcijas. Tieši tā Kuivižu apzināšana un iezīmēšana Latvijas kultūrvīdē turpinās. ✦

G. Šimanis





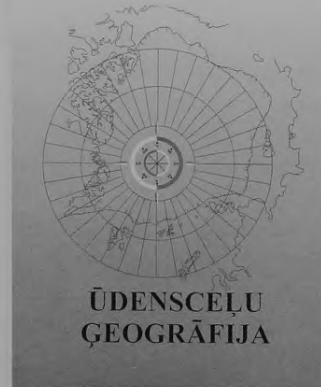
# Divas jaunas mācību grāmatas

2003. gada rudenī klajā nāca divas jaunas mācību grāmatas, kuru autors ir Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzējs Jānis Štrauhmanis. Pirmā grāmata "Jūras navigācijas kartogrāfija" ir mācību līdzeklis LJA dienas un neklātienes nodaļas studentiem pamatkursa "Navigācija un locija" un izvēles kursa "Navigācijas kartogrāfija" apguvei. Šī grāmata ir apstiprināta kā mācību līdzeklis Jūras transporta nodaļas sēdē un ir pirmais mācību līdzeklis, kurā apkopoti navigācijas kartogrāfijas pamatjautājumi. Līdz šim tādi jautājumi kā, piemēram, navigācijas karšu simboli, nav raksturoti, taču šiem jautājumiem īpašu vērību pievērsī IMO, jo ir nobažījusies, ka pasaules flotē pieaug jūrnieku skaits ar zemu sagatavotības līmeni navigācijas karšu lietošanā. Kā atzīst autors, pateicoties Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienestam, ir novērstas nepilnības grāmatas manuskriptā.

Otra grāmata "Ūdensceļu ģeogrāfija" arī ir mācību līdzeklis, kura uzdevums ir sniegt pamatzināšanas par pasaules okeāna galvenajiem baseiniem, kuģošanas apstākļiem okeānos, jūrās un iekšzemes ūdeņos. Grāmatā dots raksturojums vairāk nekā 100 pasaules ostām, un tā izdota ar Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas finansiālu atbalstu. Darbā aplūkots arī valstu flotes, ostu stāvoklis, pasaules flotes attīstība, kā arī kuģošana iekšzemes ūdeņos, kas īpaši Rietumeiropā autoceļu milzīgās noslodzes dēļ pēdējā laikā kļūst arvien intensīvāka. Grāmatas autors īpašu pateicību par sniegto profesionālo padomu izsaka A. Ikauniekam un G. Šteinertam. ✦



Jānis Štrauhmanis



LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMĀTA  
2003



## Jauna jūrniecības terminu vārdnīca

Latvijas Jūras akadēmija ar Latvijas ostu attīstības fonda finansiālu atbalstu izdevusi "Angļu – latviešu jūrniecības terminu vārdnīcu". To sastādījusi Jūras akadēmijas angļu valodas katedras vadītāja Marita Sausā, izdevuma zinātniskā redaktore ir LZA īstenā locekle terminoloģijas komisijas priekšsēdētāja Valentīna Skujīņa.

Vārdnīcā apkopoti aptuveni 8000 ar dažādām jūrniecības jomām saistītu terminu un terminoloģiska rakstura vārdu savienojumu. Noteicošais faktors terminu atlasē ir lietojuma biežums. Vārdnīcā ietverti tematiski sagrupēti jūrniecības termini un izteicieni, kas iekļauti profesora F. F. Vīksa (Weeks) "Jūras sakaru rokasgrāmatā". Jūrniecības termini ir saistīti ar kuģu uzbūvi, kuģu mehāniku, kravas operācijām, drošību, navigāciju un locīju, kā arī ostu un krasta būvēm un instalācijām. Vārdnīcu recenzējuši prof., Dr. habil. phil., LZA akadēmiķe A. Blinkena, prof., Dr. habil. phil. A. Veisbergs un tālbraucējs kapteinis I. Vikmanis. †



## Janvāris

■ 2003. gada ziema sagādāja problēmas un nepatīkšanas visām Rīgas jūras līča ostām. Līcī praktiski bija paralizēta kuģu kustība uz mazajām ostām,



savukārt Rīgas ostas situāciju mēģināja glābt ledlauzis "Varma", kas jau no 2002. gada Ziemassvētkiem līdz 2003. gada aprīļa vidum strādāja bez atelpas.

■ Ventspils dome 20. janvārī pieņēma lēmumu atļaut AS "Ventspils Tirdzniecības osta" sākt jaunā ogļu termināla projektēšanu. Kopējais investīciju apjoms paredzēts 12 miljoni latu, un kravu apgrozījums jaunajā terminālā būs 3,5 miljoni tonnu gadā.

■ 2003. gada 27. janvārī Latvijas Jūras spēki no Dānijas dāvinājumā saņēma karakuģi, ko nokristīja par "Virsaiti". Par "Virsaīša" krustmāti kļuva Vita Jermaloviča.



■ Rīgas brīvdostā viesojās Kazahstānas uzņēmēji, lai pētītu ostas iespējas pārtikas graudu pārkraušanā.

## Februāris

■ Rīgas apgabaltiesa atzina Rīgas Brīvdostas pārvaldes pieprasīto AS "Termināls Vecmīlgrāvis" maksātspēju. Tāda situācija izveidojusies uzņēmumu īpašnieku nesaskaņu dēļ.

■ 18. februārī Zviedrijas varas iestādes aizturēja Latvijas zvejas kuģi "Durbe" par nepareizi uzrādītu nozvejoto mencu daudzumu. Kuģis pieder SIA "Lema", kurai pavisam ir četri zvejas kuģi.

■ Valsts Kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija nolēma kultūrvēsturiska pieminekļa statusu piešķirt Komētforta dambim Daugavgrīvā un Mangaļsalā, saglabājot vēsturisko ainavu un teritoriju ap dambi.

■ Bijušais "Skonto" līdzīpašnieks Boriss Medvedevs pārtraucis visas attiecības ar šo firmu un tagad pārstāv Lielbritānijā reģistrēto firmu "Euroinvest", kas iegādājās visas SIA "LaCon" kapitāldaļas, kuru kopējā vērtība ir Ls 927 936. "LaCon" sniedz pakalpojumus Rīgas ostā Daugavgrīvas terminālā, kur pirms diviem gadiem rekonstruēta piestātne un padziļināts kuģu ceļš līdz 11,2 m.

■ Tā kā Latvija ir pievienojusies MARPOL 73/78 Helsinku konvencijai par jūras ūdeņu nepiesārņošanu, Rīgas Brīvdostas valde nolēmusi pirkt SIA "Eko osta" kuģu balasta ūdeņu attīrīšanas iekārtas.

■ SIA "Eko osta" notika sprādziens naftas produktu rezervuārā Tvaika ielā





39a, kura rezultātā bojā gāja viens, bet smagus miesas bojājumus guva divi cilvēki. Ugunsgrēka likvidēšanai bija nepieciešamas trīs stundas, un tas izcēlās, rupji pārkāpjot darba drošības noteikumus.

■ Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs svinēja savu 230. gadadienu. Tika aizsākta jauna tradīcija – nodibināta “Muzeja drauga karte”.



## Marts

■ 14. martā notika LJS kopsapulce.

■ Latvijas Ostu attīstības fonda reklāmas komisija par Latvijas tranzītu raksturojošu simbolu izvēlējusies logo, kurā iestrādātas nacionālā karoga krāsas un vārdi “Transit Latvia”. Turpmāk Latvijas ostu pārvaldes, VAS “Latvijas dzelzceļš” un visi tranzīta biznesā iesaistītie uzņēmumi un firmas, piedaloties starptautiskos pasākumos, izstādēs un konferencēs, kā arī veidojot savus reklāmas materiālus, tiek aicināti

izmantot šo logo, lai parādītu savu pieredzi Latvijas tranzīta biznesam un palīdzētu jaunizveidoto tranzīta simbolu reāli iedzīvināt.

■ Rīgas Brīvostas pārvaldē “Lloyd’s Register of Shipping” rīkoja starptautisku semināru par drošības pasākumiem ostu darbā ar bīstamajām kravām.

■ Eiropas Savienības dalībvalstis 24. martā pieņēma lēmumu aizliegt vienkorpora tankkuģu kustību ES ūdeņos. Šis lēmums vēl jāapstiprina Eiropas parlamentam. Turpinās diskusijas par Krievijas pievienošanas prasībām, jo pretējā gadījumā saglabāsies draudi kuģošanas drošībai Somu līcī.

■ No 25. līdz 28. martam Maskavā notika starptautiskā transporta un loģistikas izstāde “TransRussia 2003”,



kurā, nu jau tradicionāli, kopīgā stendā apvienojās Latvijas ostas, ostu uzņēmēji, VAS “Latvijas dzelzceļš”, citas tranzīta biznesā iesaistītas firmas, lai reklamētu Latvijas ostu un tranzīta potenciālu. Izstādes organizatori no Latvijas puses, arī tradicionāli, bija SIA “Tranzīta biznesa informācija”.

■ Liepājas ostā nodotas ekspluatācijā naftu saturošo ūdeņu attīrīšanas iekārtas, kas ir modernākās Latvijā. Ko-



pējās izmaksas – 550 tūkstoši latu, no kuriem 50 tūkstošu latu ieguldījusi LSEZ, bet pārējo sedza no Valsts investīciju programmas finansējuma. 330 tūkstošus latu atbalstu piešķīra Dānijas valdība, par ko paredzēts attīrīšanas iekārtas datorizēt.

■ No pasaules apceļošanas atgriezies katamarāns “Kaupo”, kas ceļojumu sāka 1999. gada 31. oktobrī Zaļā raga salās, kur atgriezās 2002. gada 9. novembrī. 11. aprīlī “Kaupo” apkalpe saņēma satiksmes ministra Roberta Zīles atzinības rakstus.



## Aprīlis

■ Parakstīts līgums starp Rīgu un Amsterdamu, kura ietvaros paredzēta arī abu ostu ciešāka sadarbība un pieredzes apmaiņa.

■ Notika Baltkrievijas valdības delegācijas vizīte Rīgas Brīvdostas pārval-



dē. Pie Baltkrievijas vēstniecības Rīgā atklāja pastāvīgo pārstāvniecību, kuras uzdevums ir stiprināt kontaktus un veicināt abpusēji izdevīgu uzņēmējdarbību.

■ Aprīlis bija pirmais mēnesis, kad firma “Rīgas jūras līnija”, kas apkalpo prāmju līniju Rīga – Stokholma, strādāja ar 47 660 latu lielu peļņu.

■ Projekta “Vides aizsardzība pret naftas un naftas produktu noplūdi Ventspils brīvdostā” īstenošanai no valsts investīcijām piešķirti 125 tūkst. latu. Kopējās projekta izmaksas aprēķinātas 250 tūkstošu latu apmērā. Projekta mērķis ir aizsargāt Baltijas jūru no nejaušas piesārņošanas ar naftu un naftas produktiem.

■ Kara flotes karogs, kas bija darināts 1938. gadā ar devīzi “Mūs vieno Latvijas svētais vārds”, kopš 1940. gada tika uzskatīts par pazudušu, taču 1995. gadā tas tika nodots Latvijas Republikas Jūras spēkiem.

2003. gada 26. aprīlī svinīgos apstākļos Liepājas dome Jūras spēku Karakuģu flotilei dāvināja vēl vienu karogu, kuru rotā uzraksts “Dzintarzemes krastus mūžam sargāt”. Šo karogu izšūvis tekstilmāksliniece Lia Ģibiete.

Karakuģu flotiles komandieris deva svinīgu solījumu: “Vienības karavīru vārdā es apliecinu, ka zem šī karoga mēs esam gatavi stāvēt un mirt par Latviju!”

## Maijs

■ Maijā ekspluatācijā nodota jauna piestātne Salacgrīvas ostā. No sešām ostas piestātnēm tā ir vienīgā, kas līdz-

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



tekus citu kravu apstrādei būs piemērota arī beramkravu pārkraušanai. Tās celtniecība izmaksāja aptuveni 35 tūkst. latu. Līdz ar jaunās piestātnes nodošanu pabeigts ostas rekonstrukcijas otrais posms, kurā ieguldīts valsts galvots kredīts 1,086 milj. latu apmērā.

■ 14. maijā Kurzemes apgabaltiesa atzina prāmju līnijas Ventpils – Nīneshamna operatora SIA "VV Line LV" maksātspēju. Prāmju līniju atklāja 2002. gada 30. augustā un pamatā tā nodarbojās ar kravu pārvadājumiem. 24. jūlijā Dānijas – Vācijas kompānija "Scandlines" atjaunoja prāmju satiksmi maršrutā Ventpils – Nīneshamna, līnijā kravu un pasažieru pārvadājumus turpina nodrošināt prāmis "Fellow".

■ "Jūras Vēstis" atgriezušās pēc piecu gadu prombūtnes, un šoreiz vairs ne kā laikraksts, bet žurnāls, kas iznāk četras reizes gadā latviešu un krievu valodā.

■ Latvijā tiek sakārtota likumdošana, jūrnieceības nozares likumdošana tai skaitā. Pēc ilga un mokoša darba 2003. gada 20. maijā Saeimā pieņēma Jūras kodeksu. 18. jūnijā likumu izsludināja Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga, un 1. augustā likums stājās spēkā.

■ 29. maijā Ainažu jūrskolas muzejā uz gadskārtējo jūrnieku salidojumu "Paaudžu stafete" pulcējās visu paaudžu jūrnieki.

■ Latvijas Jūras akadēmija ar Latvijas Ostu attīstības fonda finansiālu at-

balstu izdevusi "Angļu – latviešu jūrnieceības terminu vārdnīcu".

## Jūnijs

■ Jūnija sākumā Liepājas Speciālās ekonomiskās zonas valdes sēdē pieņemts lēmums piešķirt SEZ statusu SIA "Obrazcovs un partneri" un uz 30 gadiem slēgt zemes nomas līgumu par Liepājas zivju konservu rūpnīcas nomu, kā arī piešķirt šai teritorijai brīvās zonas statusu. SIA "Obrazcovs un partneri" paredzējusi ražošanas atjaunošanu 2003. gadā investēt 132 707, 2004. gadā – 154 878, bet 2005. gadā – 177 050 latus.

■ 2003. gada 12. jūnijā nodeva ekspluatācijā dzelzceļa mezglu "Jūras parks", kura jauda sasniedz aptuveni 34 miljonus tonnu. Projekta realizācijai saņemts līdzfinansējums no ISPA fonda, bet tā izstrāde aizsākās jau 1995. gadā, un viens no cilvēkiem, kurš jau



no pirmās dienas šī projekta īstenošanā ieguldījis visvairāk darba, ir Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Vigo Lezgzdiņš.

■ Latvijas Jūras akadēmija 2003. gada jūnijā piedzīvoja savu desmito izlaidumu un kopā pulcināja absolvent-





tus. Pašlaik notiek nopietns darbs pie jaunas jūrniecības izglītības koncepcijas, bet arī līdzšinējā devusi Latvijai ne vienu vien brašu jūrnieku un jūras virsnieku.

■ Pēc LR Ārlietu ministrijas iniciatīvas Rīgas brīvdostu darba vizītē apmeklēja ASV "Washington Group International" pārstāvji. Tiekoties ar amatpersonām un speciālistiem, tika apspriestas sadarbības perspektīvas infrastruktūras objektu modernizēšanā.

■ 23. jūnijā jaunajā prāmju līnijā "VentLines" no Ventspils uz Trāvemindi savā pirmajā reisā devās pasažieru un kravas prāmis "Kaptan Burhanelt Isim", kas maršrutu veic aptuveni 30 stundās. Prāmis reģistrēts zem Turcijas karoga, tā aģents ir "Lat-Finn Agency", bet līnijas operators ir "Latvijas Kuģniecība".

■ 21. jūnijā līnijā Rīga – Lībeka sāka kursēt kravas pasažieru prāmis "Vilnius". Kuģis var uzņemt 132 pasažierus, aptuveni 85 kravas un 300 vieglās automašīnas. Kuģis attālumu no Rīgas līdz Lībekai veic aptuveni 35 stundās.



■ Jūnija vidū Salacgrīvas ostas pārvalde uz 15 gadiem iznomājusi SIA "Salacgrīvas termināls" jaunuzceltās pietātnes, ko nodeva ekspluatācijā jūnija

sākumā, kravas laukumus, kur firma paredzējusi nodarboties ar cieta, beramo un cita veida kravu pārkraušanu. SIA "Salacgrīvas termināls" īpašniece ir Igaunijas holdingkompānija, kuras mērķis ir veikt kravu apstrādi arī ārpus Igaunijas.

## Jūlijs

■ Kā liecina pirmā pusgada rezultāti, AS "Latvijas Kuģniecība" guvusi 19,9 miljonus USD lielu peļņu, kas ir par 15,5 miljoniem USD vairāk nekā 2002. gadā tādā pašā laika posmā.

■ Jūlija sākumā kompānija "Ventspils nafta" reģistrēja meitas uzņēmumu "Ventspils naftas termināls", kas turpmāk nodarbosies ar naftas un naftas produktu pārkraušanu. Šādas rīcības mērķis ir optimizēt VN koncerna pārvaldi. Līdz ar meitas uzņēmuma izveidi VN pildīs centrālā holdinga funkcijas. VNT pamatkapitāls ir 30 tūkst. latu, tā valdē ievēlēti VN pārstāvji. Vēlākie notikumi liecināja, ka VN lielākie akcionāri ir Privatizācijas aģentūra (38,62%) "Plenum Securities" (10,93%), "Ventbunkers" (0,63%), citi akcionāri (7,53%), slēgtā emisija (42,29%). Nav zināma slēgtās emisijas akcionāru struktūra, bet aptuveni 36% varētu piederēt "Latvijas naftas tranzītam".

■ 7. jūlijā Rīgas ostu apmeklēja līdz šim lielākais Rīgas ostā ienākušais pasažieru kuģis "Constellation" ar 2116 pasažieriem. Kuģa garums ir 294 m, platums 40 m, iegrīme 8,2 m. Tā kā Rīgas Pasažieru ostā šis ASV krūžu kompānijai "Royal Caribbean Cruises" piederušais kuģis nevarēja ienākt ostas





piestātņu nepietiekamā dziļuma dēļ, tas bija spiests pietaukoties pie "Baltic Container Terminal" piestātnes Kundziņsalā. Kuģis Rīgā ieradās no Stokholmas un 14 dienu kruīza ietvaros apmeklēs Tallinu, Helsinkus, Rostoku, Sanktpēterburgu, kā arī citas Baltijas jūras ostas.

■ Rīgas Brīvostas pārvalde iesūdzējusi tiesā degvielas kompāniju "Neste" par saistību neizpildi, kas ostai radījusi zaudējumus Ls 1,015 milj. apmērā, jo naftas produktu importam uz Latviju netiek izmantota piestātne ZO-16, kuru osta pēc firmu "Neste" un "Statoil" lūguma uzbūvēja par savu naudu, un izmaksas sasniedz Ls 5,484 miljonus. Abu pušu strīds vēl netika atrisināts, katrs palika pie savas taisnības.

■ Salacgrīvas zivju pārstrādes uzņēmumā "Brīvais vilnis" notikusi valdes pārvēlēšana, tajā ievēlēti četri cilvēki, un tas bija nepieciešams, lai koncentrētu uzņēmuma darbību un samazinātu izmaksas.

■ Kā liecina "British Petroleum" pētījumi, Irākā, Apvienotajos Arābu Emirātos un Kuveitā naftas krājumi pietiks vairāk nekā 100 gadiem, bet Krievijā tie atlikuši vairs tikai 22 gadiem. Savukārt gāzes krājumi Krievijā ir vislielākie, tie veido aptuveni 30% no pasaules gāzes

krājumiem, un to pietiks vēl vairāk nekā 80 gadiem.

■ 18. jūlijā Liepājas Jahtu servisa centrā ūdenī nolaida jahtu trimarānu "Catri 24", ko projektējis jahtu konstruktors un arī profesionāls burātājs Aldis Eglājs. A. Eglājs projektējis daudz ātru jahtu, arī "Kaupo", kas veica ceļojumu apkārt zemeslodei. Jaunās paaudzes daudzkorpusu jahtas trimarāna "Catri 24" būvē izmantota unikāla zem-ūdens spārnu sistēma, kas burāšanu pa-



dara ātru un drošu. Šo spārnu sistēma patentēta Latvijā, ASV un Kanādā. Jahtas būvniecības projektā investējis Hipotēku bankas finanšu konsultāciju centrs.

■ 24. jūlijā atjaunots prāmju satiksmes maršruts Ventspils – Nīneshamna, kuru nodrošina kravas un pasažieru prāmis "Fellow", ko "Scandline" fraktē no





Ventspils brīvdostas. Tās rīcībā šis prāmis nonāca 2003. gada 14. maijā, kad "VV Line LV" parādu dēļ tika atzīta par maksātnespējīgu.

■ "Tosmares kuģubūvētavas" apgrozījums 2003. gada 1. pusē bija 1,3 milj. latu. Šajā laikā izremontēti 30 kuģi, tiek veikta arī viena zvejas kuģa korpusa būve un viena pārbūve. 2002. gadā "Tosmares kuģubūvētava" izremontēja 57 kuģus un uzbūvēja 2 kuģu korpusus.

■ 29. jūlijā Krievijas vicepremjers Viktors Hristenko paziņoja, ka Krievija neplāno atjaunot naftas eksportu pa Latvijas cauruļvadu, un šādu rīcību pamatoja ar Krievijas naftas vadu jaudas palielināšanos.

■ Kopš 29. jūlija kompānijas "Amberholding Latvia" īpašniece ir Panamā reģistrētā firma "Bosterhill International Inc." un par uzņēmuma rīkotājdirektoru kļuvis azartspēļu kompānijas AS "Admirāļu klubs" vadītājs Jānis Dāvis. Kā "Dienas Biznesam" teicis "Amberholding Latvia" bijušais direktors Juris Krivojs, tagad viņš kļuvis par vienkāršu pensionāru. Uzņēmumam pieder 9 velkoņi.

■ 30. jūlijā AS "Ventspils nafta" akcionāri pieņēma lēmumu pēc triju

gadu pārtraukuma izmaksāt dividendes, šim mērķim no 2002. gada peļņas, kas bija Ls 2,9 miljoni, novirzot 0,92 miljonus latu.

## Augusts

■ Nepilnu triju mēnešu laikā Rīgas brīvdostā uzbūvēta jauna piestātne MK-4, kas ir 226 m gara, dziļums pie piestātnes pašlaik sasniedz 6 metru atzīmi, bet iespējama tās tālāka padziļināšana līdz 9 metriem.

Rīgas Brīvdostas valde ar savu lēmumu piestātnes celtniecības darbus nodeva SIA "Rīgas pasažieru termināls" (RPT) pārziņā, kas rīkoja konkursu, kurā uzvarēja SIA "Augstceltne". Par apakšuzņēmējiem tika piesaistīti SIA "Jūras projekts", SIA "BMGS", SIA "Delta kompānija", AS "Mions PRO", SIA "BGS", SIA "Megakva", kā arī SIA "Tirdzniecības nams "Kurši"" un SIA "Augstceltne būve".

Projekta kopējās izmaksas – 2,59 miljoni latu.



LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





■ Pirmoreiz Latvijā ierodas vairāk nekā 100 burinieku no 26 pasaules valstīm, kuri piedalās "Cutty Sark Tall Ships Races 2003" regatē. Rīgas brīvostā dažādos regates pasākumos piedalās ap 2700 regates dalībnieku un vairāk nekā 500 tūkstoši rīdzinieku un Rīgas viesu.

■ Augusta sākumā reģistrēta SIA "Liepāja Oil terminal", kuras valdes priekšsēdētājs ir Pēteris Iesalnieks.

■ Rīgas brīvostas uzņēmumi ir neapmierināti ar neskaidro situāciju ostā, jo valdība praktiski paralizējusi ostas valdes un pārvaldes lemtspēju. Viņi uzskata, ka vispirms bija jāizdara nepieciešamie grozījumi likumdošanā, piedāvājot konkrētu un jaunu vadības modeli. Kā uzskata vairākums uzņēmēju, pašlaik pārsvaru ņem politiskās ambīcijas.

Arī satiksmes ministrs Roberts Zīle neuzskata par pieņemamu un saprātīgu valsts un pašvaldības interešu prenostatīšanu, jo, mēģinot mākslīgi samazināt pašvaldības pārstāvju skaitu valdē, nevajadzīgi tiek sarežģītas attiecības.

■ 4. augustā darbu sākušas SIA "Augstceltne", kam pieder preču zīme "Kurši", meitas uzņēmuma SIA "Pildne" divas degvielas uzpildes stacijas peldošajiem transporta līdzekļiem. Latvijas

Jūras administrācijas Kuģu reģistrā reģistrēti stāvkuģi "Kurši" un "Kurši 2", kas pēc savas uzbūves ir kuģi bez dzinējiem.

Degvielas uzpildes staciju darbam būs sezonas raksturs, un tas ilgs no maija līdz oktobrim.

■ 12. augustā Liepājas SEZ AS "Liepājas osta LM" un Baltkrievijas metalurģiskā rūpnīca parakstīja dokumentus par kopuzņēmuma SIA "Belatek" dibināšanu, kurā 40% piederēs "Liepājas osta LM", bet 51% – Baltkrievijas metalurģiskajai rūpnīcai, kura jau astoņus gadus ir AS "Liepājas metalurģis" biznesa partnere.

■ Ventspils Brīvostas valde pieņēmusi lēmumu sākt būvēt muitas un robežkontroles punktu Ventspils brīvostā. No PHARE līdzekļiem tiks piesaistīti 780 tūkst eiro, bet no Ventspils Brīvostas pārvaldes līdzekļiem – 490 tūkst. eiro. Projekts tiks pabeigts 2004. gada maijā.

■ 22. augustā Rīgas ostā iesvētīja jauno velkoni "Jupiters", kas pieder Latvijas un Igaunijas kopfirmai "LTS" un 2003. gadā uzbūvēts Nikolajevas Melnās jūras kuģubūvētavā.

■ "Nord LB Banka" ir uzvarējusi konkursā par kredīta 600 tūkst. latu apjomā piešķiršanu Skultes ostas Dienvidu mola rekonstrukcijai.



■ VAS "Latvijas dzelzceļš" sadarbībā ar kompāniju "Datagrupa 777" piedāvā interneta pakalpojumus. Tas ir jau trešais šādu pakalpojumu sniedzējs, pirmie divi ir "Lattelekom" un "Telia Latvija".

## Septembris

■ 2. septembrī Baltijas jūrā aizdegās prāmis "Peterburg", kas kursēja līnijā Liepāja – Kārļšamna. Prāmja aģenta kompānija ir "Terrabalt", bet tā īpašnieks ir Vācijas un Zviedrijas kuģniecības kompānija "Scandline". Ugunsgrēkā cietuši divi apkalpes locekļi, pasažieri un krava nav cietuši.

■ Rīgas Brīvostas valde 5. septembrī pieņēma lēmumu piešķirt 840,9 tūkst. latu finansējumu muitas kontroles punkta būvei ostas teritorijā. Tas būs līdzfinansējums PHARE vairāk nekā 2 miljonu eiro finansējumam.

■ Referendumā, kas notika 2003. gada 20. septembrī, piedalījās 72,53% Latvijas balsstiesīgo iedzīvotāju, un 67% no tiem balsoja par iestāšanos ES. Lai arī Latvija ir otrā balsojuma ziņā viskritiskāk pret iestāšanos ES noskaņotā valsts, izvēle ir izdarīta, atliek vien godam turēties.

■ 2003. gada 25. septembrī Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība pārcēlās uz jaunām telpām Rīgā, Katrīnas dambī 22a.

## Oktobris

■ Rudenī noslēdzās ES PHARE projekts "Latvijas jahtu ostu tīkla attīstība". Latvijas pārstāvji 23. un 24. ok-

tobrī Rostokā piedalījās Baltijas jūras valstu jahtu ostu sanāksmē. Šī tikšanās viesā pārliecību, ka Eiropa ir ieinteresēta palīdzēt Latvijas jahtu ostu tīkla attīstībā. Izveidota Latvijas jahtu nacionālā darba grupa, lai Latvijas jahtu ostu tīkla attīstības projektu pieteiktu ES PHARE programmai. Projekta mērķis ir 2004. un 2005. gadā turpināt jau iesākto darbu pie ostu mārketinga un ostu infrastruktūras pilnveidošanas. Projektā iesaistījušās Liepājas, Ventspils, Usmas, Jūrmalas, Skultes, Salacgrīvas un Ainažu pašvaldības.

■ IT konsultāciju kompānija "Cap Gemini Ernst & Young" sadarbībā ar Latvijas Jūras administrāciju Rīgas Brīvostas pārvaldes konferenču zālē rīkoja semināru "Kā sagatavoties jaunajam ISPS kodeksam".

■ Rīgas brīvostu apmeklēja Amsterdamas delegācija, kas piedāvā izmantot Nīderlandes pieredzi infrastruktūras objektu modernizācijā, kā arī sekmēt lī-



LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





nijas izveidi ro-ro kravu pārvadājumiem.

■ 24. oktobrī Rīgas brīvostu apmeklēja Zviedrijas Karalistes Riksdāga spīkere V. E. Bjorna fon Sidova un deputāti, kas pārstāv Transporta komiteju. Oficiālās vizītes ietvaros visi deputāti tika iepazīstināti ar ostu likumdošanas izmaiņām, pārvaldes struktūru, brīvostas ekonomiskajiem rādītājiem un funkcijām, kuras veic brīvostas pārvalde.

■ 21. oktobrī ES valstīs stājās spēkā regula, kas paredz pārtraukt vienkorpora tankkuģu ekspluatāciju. Taču Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) konvencija, kas ir saistoša arī Latvijai, to joprojām atļauj. ES Transporta ministru padomes sēdes laikā tika panākta vienošanās ar IMO par konvencijas labojumiem, kas aizliedz vienkorpora tankkuģu ekspluatāciju. Taču labojumi varētu stāties spēkā tikai pēc tam, kad tos ratificēs IMO dalībvalstis.

## Novembris

■ No 3. līdz 5. novembrim Rīgas brīvostas pārvaldē notika "Baltic Maritime & Trade Summit", kura organizators ir Rīgas Brīvostas pārvalde, "Zelus Events" sadarbībā ar "Baltic Container Terminal". Pasākuma tēma: "The definitive event on liner, port terminal and inland operations in and around the Baltic Sea".

■ No 5. līdz 8. novembrim Rīgas brīvostas pārvaldē notika ESPO Ģenerālās asamblejas izbraukuma sēde par tēmu "Specific workshop for members of accession countries joining the EU in 2004". Tēmas ietvaros galvenā uzmanība tiek vērsta uz problēmām, kas saisti-

tas ar ISPS kodeksa ieviešanu Eiropas ostās.

■ No 2003. gada 11. līdz 14. novembrim JA notika seminārs, kas bija Dānijas valdības palīdzība Latvijai un turpināja to darbu, ko PHARE projekta ietvaros aizsāka Vācija. Semināra tēma bija karogvalsts funkciju pildīšana, kuģošanas drošības jautājumi un tas, kā kandidātvalstis pilda savus pienākumus šajos jautājumos. JA direktors A. Zeltiņš neslēpa, ka administrācijas līmeņa speciālistiem ir samērā neliela pieredze un zināšanas, kā un kāda līmeņa dokumenti EK tiek izstrādāti un kā darbojas šo dokumentu pieņemšanas mehānisms.

■ Rīgas domes Attīstības departamenta Rīgas biroja vadītāja Iveta Grigule un Latvijas Burāšanas asociācijas valdes priekšsēdētājs Uģis Kalmanis 2003. gada 14. novembrī Barselonā starptautiskās burāšanas regates ikgadējā konferencē saņēma Rīgai piešķirto balvu, jo Rīga atzīta par 2003. gada regates "Cutty Sark Tall Ships' Races 2003" labāko ostu.

■ Liepājā Pulvera ielas Industriālā parka (PIP) teritorijā sāka pirmā ražošanas korpusa celtniecība, kurā pēc tā pabeigšanas tiktu izvietota ārvalstu investora ražotne. Pavisam 3,4 ha teritorijā uzbūvēs piecus lielus korpusus, kuru kopējā platība pārsniegs 10 000 m<sup>2</sup>, un tajos izvietos vieglās, metāl rūpniecības, mašīnbūves, montāžas un citu nozaru uzņēmumu ražotnes. Par turpmākajiem darbiem PIP attīstībā ir noslēgts līgums ar SIA "TAT Projekti".

■ Liepājas ostas stivdorkompānija AS "Liepājas osta LM" 21. novembrī svinēja 10 gadu jubileju. Šobrīd AS "Lie-





pājas osta LM" ir viena no lielākajām ostas stivdorkompānijām. Tās darbība saistīta ar kravu pārkraušanu, uzglabāšanu, ekspedīciju un kuģu aģentēšanu.

## Decembris

■ 3. decembrī Rīgas domes Pilsētas attīstības komiteja akceptēja domes lēmumprojektu un 16. decembrī Rīgas dome atbalstīja atļauju SIA "Naftimpkss" būvēt naftas terminālu "Rīnūžos" ar gada apgrozījumu līdz 2 milj. t. Uzņēmums paredzējis būvēt gaišo naftas produktu terminālu, projektā ieguldot 15 milj. USD.

■ No 5. decembra AS "Latvijas Kuģniecība" kuģis "Zoja 2" reģistrēts zem Latvijas karoga. Pašlaik LK pieder 48 kuģi, no kuriem 33 ir tankkuģi.

■ 2003. gada 7. decembrī savu 100. dzimšanas dienu svinēja leģendārais zemūdenes "Ronis" komandkapteinis Hugo Legzdīņš, kurš savos simt gados ir gana možs, dzīvespriecīgs un joprojām arī stingrs savās prasībās un uzskatos, tieši tāds, kādu Hugo Legzdīņu atceras viņa skolnieki.

■ Pēc četrus gadus ilga un nenogurstoša darba 2003. gada 15. decembrī uzvaru svinēja "Latvijas Jūrniecības vēsture 1950 – 2000". Enciklopēdijas galvenā redaktore Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kuģniecības nodaļas vadītāja Ilze Bernsone pie šī izdevuma strādāja kopā ar savas nodaļas darbiniekiem Intu Kārklīņu, Andri Cekulu un Aigaru Miklāvu, kā arī vēl 24 cilvēku lielu autoru kolektīvu, radošajiem un tehniskajiem darbiniekiem, kuru visu kopīgā darba auglis ir šī grāmata. En-

ciklopēdijas lielākais finansiālais atbalstītājs ir Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija.

■ Rojas ostas valde noslēgusi līgumu ar kompāniju "Rohde Nielsen" un SIA "Odense" par ostas padziļināšanu, izsmelot aptuveni 120 000 m<sup>3</sup> grunts. Šai projektā ieguldīs valsts garantētu 550 tūkst. latu kredītu. Par tiesībām veikt darbus tika sarīkoti trīs konkursi, beigu beigās par uzvarētāju tika atzīta SIA "Odense". Otra konkursanta "Aquatex" piedāvājums bijis dārgāks.

■ Korupcijas novēršanas un apkarošanas birojs atzinis, ka "Ventspils naftas" privatizācija bijusi likumīga. Aizdomas par šo darbību likumību izteica anonīmi juristi, iesniedzot A. Šleseram kompromitējošus materiālus desmit gadu skatījumā. Pret uzņēmuma vērstās kampaņas laikā tam tika radīti būtiski zaudējumi.

■ Eiropas Transporta ministru padomes sēdē, kas notika 5. decembrī Briseļē, ES transporta komisāre Lojola de Palasio ļoti atzinīgi novērtēja Latvijas rīcību, sadarbojoties ar ES Jūras drošības aģentūras ekspertiem, lai veiktu Krievijai piederošā vienkorpora tankkuģa "Geroj Sevastopola" pārbaudi Ventspils ostā. Vairākas augstu stāvošas ES amatpersonas 4. decembrī vērsās pie Latvijas amatpersonām ar lūgumu nepieļaut minētā tankkuģa izbraukšanu no Ventspils ostas. Tā kā Latvijas Jūras administrācijas un vides kontroles iestāžu eksperti, pārbaudot kuģi, neatklāja pārkāpumus, kas ļautu to aizturēt, Latvijas pusei nebija juridiska pamata tankkuģi neizlaist no Ventspils ostas. †

Sagatavoja A. Freiberga

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



# Igates pils –



## KLASISKA NEORENESANSES STILA PILS, CELTA 19. GS. BEIGĀS, VAR KĻŪT ARĪ PAR JŪSU MĀJĀM!

### Mēs piedāvājam:

■ Izmitināšanas iespējas Igates pils viesnīcas 23 numuriņos 43 personām pēc katra īpašām vēlmēm un vajadzībām. No katra numuriņa paveras brīnišķīgs skats uz pils parka kompleksu. Mūsu īpašais piedāvājums – divstāvu numuriņš pils tornī ar burbuļvannu jaunlaulātajiem.

■ Zāles banketiem līdz 200 personām:

- saskaņots pasākuma scenārijs,
- izsmalcināti, garšīgi pils šefpavāra ēdieni,
- amizanti un atraktīvi vakara vadītāji,
- mūzika Jūsu gaumei.

■ Moderni aprīkotas semināru un konferenču zāles līdz 100 personām:

- Teātra stils 110 vietu
- U – veids 60 vietu
- O – veids 40 vietu
- Soli 30 vietu

Telpu īres cenā ietilpst: ekrāns, kodoskops, Flip Chart, flomāsteri.

Par papildu cenu iespējams iznomāt citus pakalpojumus. Kļājam kafijas, pusdienu galdus.

■ Kabinets ar datoru un interneta pieslēgumu.

■ Atpūtai un izklaidei – Igates pils pagrabstāvs:

- biljarda zāle,
- slapjā pirts,
- baseins ar zemūdens masāžu un kaskādi,
- atpūtas telpas, kamīns,
- fona mūzika.

■ Sviniet savu pasākumu pilī, bet nakšņojiet pils kotedžā:

- divstāvu brīvdienu māja Dzirnavu dīķa krastā Jūsu ģimenei un draugiem,
- iespēja rīkot pasākumus līdz 30 personām kamīna zālē (1. stāvā),
- atpūtas telpas, sauna (1. stāvā),
- 3 mājīgi divvietīgi numuriņi (2. stāvā);

■ vai tūristu mājā:

- 14 vienkāršos numuriņos ar daļējām ērtībām 49 viesiem,
- mazi, romantiski lodžiji ar skaistu skatu uz Igates pili,
- vislielākais gultas vietu skaits vienā numuriņā – 8 vietas.

Nepabrauciet garām Igates pils kafejnīcai „Dzirnavas”! Nobaudiet Dzirnavnika īpašos piedāvājumus un ieteikumus no mūsu samaltajiem miltiem! Pagaršojiet arī citus ēdienus! Novērtējiet interesanto, gaumīgi veidoto koka interjeru!

Palūdziet bārmeni pagatavot kokteiļus tieši Jums! Pricāpējieties par skaisto dabas ainavu aiz „Dzirnavu” loga! Sildīeties pie karsta kamīna un vienkārši.....esiet laimīgi!



## Datortehnika & Serviss

Brīvības iela 87, Rīga, LV-1001, Latvija

Tālr.: +371 7379656, 7377723

Tālr./fakss: +371 7370131

www.albarts.lv

e-mail: albarts@albarts.lv



"Albarts" ir datoru ražošanas un tirdzniecības firma, kas dibināta 1999. gadā. Firmai uzkrāta liela pieredze datortehnikas komponentu un perifērijas iekārtu vairumtirdzniecībā un mazumtirdzniecībā. Tās galvenie darbības virzieni ir IT risinājumu izstrāde un integrēšana, datoru komponentu vairumtirdzniecība un mazumtirdzniecība, datoru ražošana, sistēmrisinājumi, lokālo tīklu un bezvadu tīklu risinājumi, perifērijas iekārtu pārdošana, programmatūras pārdošana, uzstādīšana un apkalpošana, kā arī servisa pakalpojumi.

"Albarts" veido un ievieš jaunākos IT risinājumus un piedāvā apkalpošanu visaugstākajā līmenī. Regulāri kvalifikācijas celšanas kursi garantē arvien profesionālākus pakalpojumus. Piedāvājam kvalitatīvus kompleksus risinājumus klienta IT infrastruktūras funkciju uzlabošanai un darba efektivitātes paaugstināšanai. Prasme vadīt projektus, kurus īsteno sertificēti speciālisti, un saskaņot darbu ar partneriem ir noteicošais sekmīgai projektu izpildei.

"Albarts" tehniskās daļas galvenais uzdevums ir nodrošināt kvalitatīvu datortehnikas komplektēšanu, garantijas un pēcgarantijas servisu. Klientu apkalpošanu veic pieredzējuši tehniķi, kuri savas zināšanas papildinājuši kursus un semināros. Nodrošinām pilnu servisa apkalpošanu produkcijai un pakalpojumiem, bet neskaidrību gadījumā sniedzam konsultācijas. Risinām visas problēmas, kas saistītas ar operāciju sistēmu un aplikāciju programmu lietošanu. Uzkrātā pieredze ļauj ātri izpildīt pasūtījumus un veikt kvalitatīvus datortehnikas apkalpošanas darbus. Slēdzam arī apkalpošanas līgumus, kas ļauj uzņēmumiem ietaupīt līdzekļus, laiku un nervus.

Vairāk nekā 250 Latvijas uzņēmumu, kuru darbība saistīta ar informācijas tehnoloģijām, datortehnikas pārdošanu vai apkalpošanu, ir "Albarts" klienti.

"Albarts" piedāvā visdažādākās datortehnikas preces: datorus, printerus, izejmateriālus, programmas, datoru komplektējošās daļas no vadošajiem pasaules IT uzņēmumiem Intel, AMD, Samsung, Western Digital, ALBATRON, Shuttle, Teac, Neso, Proview, MAG, LG, Logitech, KME, Fujitsu, HAMA, HP, IBM, Compaq, Toshiba, Microsoft, NEC, Epson, Xerox, ATI, APC, Minolta, Sony un daudziem citiem.

Katrs mūsu klients saņem visaugstākā līmeņa apkalpošanu, kvalitatīvas preces un pakalpojumus, kā arī iegūst stabilu sadarbības partneri.

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003







HANZA JŪRAS AĢENTŪRA



- Piegāde no durvīm līdz durvīm visā pasaulē
- Jūras, dzelzceļa un sauszemes transports
- Kravu pārvadājumi
- Sikkraavu pārvadājumi
- Noliktavas
- Muitas formalitātes
- Fraktēšana
- Kuģu aģentēšana Rīgā, Liepājā, Ventspilī  
Salacgrīvā un Skultē
- Kokmateriālu līnijpārvadājumi uz Lielbritāniju



LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



Hanza Jūras aģentūra SIA • Eksporta iela 10, Rīga LV 1045, Latvija  
Tālr.: +371 7320 216 • Fakss: +371 7830 062 • Telekss: 161390 HAMA LV



## Konteineru termināla pakalpojumi Rīgas Brīvostā

- Kuģu izkraušana un iekraušana;
- Konteineru un ģenerālkraavu glabāšana;
- Ģenerālo kravu pārkraušana no/uz konteineriem, vagoniem, automašīnām;
- Kravu paletizēšana;
- Refkonteineru pieslēgšana, temperatūras režīma kontrole, pre-trip pārbaude (PTI);
- Konteineru svēršana, tīrīšana, dezinficēšana;
- Konteineru remonts;
- Citi pakalpojumi.

**Pakalpojumus sniedz 24 stundas diennaktī!**

**SIA BALTIC CONTAINER TERMINAL**

Sīkāka informācija: [www.bct.lv](http://www.bct.lv). Tālrunis: 371 7076212, 9555612. Fakss: 371 7076222.

E-pasts: [info@bct.lv](mailto:info@bct.lv). Kundziņas telpas 1, Rīga, Līvoni-1822, Latvija

LATVIJAS  
JŪRNIECĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



## **Paldies par palīdzību!**

Rīgas Brīvostas pārvaldei  
Ventspils Brīvostas pārvaldei  
Liepājas SEZ un Liepājas ostas pārvaldei  
Skultes ostas pārvaldei  
Latvijas Jūras administrācijai  
Latvijas Kuģu Īpašnieku asociācijai  
Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai  
Mērsraga ostas pārvaldei  
Salacgrīvas ostas pārvaldei  
Stivdorkompāniju asociācijai  
Latvijas Nacionālajai kuģu brokeru un aģentu asociācijai  
Jūras medicīnas centram  
Igates pils administrācijai  
Firmām:  
«Latvijas Kuģniecība»  
«Hanza»  
«Eko Hidrotehnika»  
"Liepājas ostai LM"  
SIA "Albarts"  
SIA "Lapa"  
SIA "Well"  
SIA "Akvašip"  
AS "Ventbunkers"  
SIA "Baltic Container Terminal"





# Satura rādītājs

## **PRIEKŠVārds GADAGRĀMATAI**

Tas, kurš nokar galvu, neredz mērķi .....3

## **JŪRNICĪBAS SAVIENĪBĀ**

Par labo parasti klusējam .....5

Jūrniecībai vajadzīgs uzmundrinājums .....15

## **POLITIKA**

Valsts nedod virzienu attīstībai .....18

Stratēģija jāveido nozares ministrijai .....25

Latvija Transeiropas transporta sistēmā .....33

Tranzīta politika – vai Latvijai tā vispār vajadzīga? .....35

Kurš kuru – kam par labu? .....39

Kravu apgrozījumi 2003. gadā .....40

ES un Krievijas attiecības .....46

Krievija un Pasaules tirdzniecības organizācija .....49

Tirgū jābūt argumentēti agresīvam .....51

Vienotās tehnoloģijas mīnusi .....53

Par individuālu atbildību! .....57

Kuģošanas bizness nav banānu tirdzniecība .....65

Visgrūtāk strādāt pārmaiņu laikā .....71

Politiskais katls Rīgas ostas virtuvē .....77

Aizej tur, nezin kur... .....81

Rīgas stividoru vēlas saprātīgas pārmaiņas .....85

Kas var mums draudēt, mums jau nav ko zaudēt! .....88

Kur pazūd valsts prestižs ceļā uz Rīgu? .....95

Politiskā spriedze nemazinās .....99

“Baltic Oil Terminal” – vainīga politika vai projekts? .....107

## **FINANSES**

Vai Eiropas nauda atnāks līdz jums? .....116

Mazās ostas + Eiropas nauda = ? .....120

Eiropas nauda kuģu kapsētām un jauniem projektiem .....123

## **OSTAS**

Cutty Sark Tall Ships` Races .....125

Kurp iet Rīgas ostas attīstība? .....129

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003



Rīgas osta saņēmusi apbalvojumu .....	135
Ventspils brīvdosta iztiek bez "trubas" .....	137
Vai stividors kļūs arī par pāravadātāju? .....	144
Pagaidām viss notiek, kā plānotam .....	146
Darbi iet vārdiem pa priekšu .....	152
Skultes ostas otrā atdzimšana .....	156
Mērsragā top industriālais parks .....	159
Salacgrīva cer uz jauniem partneriem Eiropas Savienībā .....	162
Rojas ostā kapitālā rekonstrukcija .....	165
"Zaļā policija" principialitāti nezaudē .....	168
Mūsu aģenti strādā valsts labā .....	171

### LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Strādāt tīrai Baltijas jūrai .....	178
Jūrniecības departaments seko ES prasībām .....	180
Jūras administrācija vēlas konstruktīvu sadarbību .....	184
ES un IMO attiecībās saspīlējums saglabāsies .....	191
Latvija rīkojās profesionāli .....	193
Starp divām ugunīm .....	195
Hydrogrāfija tuvojas starptautiskajiem standartiem .....	203
Starptautiskais kuģa un ostas aizsardzības kodekss .....	212
Latvija nav lētā kara valsts .....	216
Jūrnieku reģistrs strādā drošībai .....	222

### ARODBIEDRĪBA

Streiks kā ierocis vai līdzeklis .....	231
Darbspēks pret kapitālu – "luga" trijos cēlienos .....	235

### DARBA TIRGUS

"Latvijas Kuģniecība" vairs nepieder valstij .....	240
Mēs vainīgi nejūtamies .....	244
Kā pietrūkst Latvijas jūrniekiem? .....	247
Kad jūrnieks ir krastā .....	252
Jūrnieks ar "Lapu" var būt drošs .....	257
"Well" – visaugstākie standarti .....	258

### MEDICĪNA

Latvijas Jūras medicīnas centrā jums palīdzēs! .....	259
--	-----



## IZGLĪTĪBA

Ar smaidu, bet nopietni .....	261
Maģistra studijas Latvijas Jūras akadēmijā .....	270
Pēcdiploma apmācība un kvalifikācijas celšanas kursi Latvijas Jūras akadēmijā .....	272
Latvijas Jūras akadēmijas salidojums .....	273
Latvijas Jūras akadēmijas 10. izlaidums .....	276
Par finansiālo situāciju Latvijas Jūras akadēmijā .....	281
Vai sabruks gaišās cerības? .....	282

## JŪRAS SPĒKI

Palīdzība ne tikai pašu rokās .....	288
-------------------------------------	-----

## BURU SPORTS

2003. gads – garais gads .....	297
--------------------------------	-----

## VĒSTURE

Jūrnieki un jūrniecības darbinieki – simtgadnieki .....	322
Kapteiņa Valda Bērziņa jūras vilinājums .....	327
1903. gada notikumi .....	330
Jūrskolas Rīgā .....	339
Atskats Admirāļa S. Makarova Valsts jūras akadēmijas vēsturē .....	350
Neliels ieskats Latvijas jūrniecības mācību kuģu vēsturē .....	354

<b>PRO MEMORIA</b> .....	358
--------------------------	-----

## KULTŪRA

Darbs beidzies? Darbs turpinās .....	367
Pārdomas, Latvijas jūrniecības enciklopēdiju lasot .....	380
Ainažu jūrskolas muzejs jubileju gaidās .....	396
Ainažos tiekas jūrnieku paaudzes .....	399
Grāmata par Kuivīžu zvejniekiem .....	402
Dīvas jaunas mācību grāmatas .....	403

## JUBILEJA

Hugo Legzdiņa simtā dzimšanas diena .....	382
“Ronis” ir visa mana dzīve .....	385
Hugo Legzdiņš savu skolnieku atmiņās .....	389

<b>HRONIKA</b> .....	405
----------------------	-----

LATVIJAS  
JŪRNICĪBAS  
GADAGRĀMATA  
2003





1900

LATVIJAS NACIONĀLĀ BIBLIOTĒKA



0308083761

**OBLIGĀTAIS EKSEPLĀRS**

5-



