B
629

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA

Latvijas Jūrniecības GADAGRĀMATA 2004

134739

0308083765

LATVIJAS NACIONĀLĀ BIBLIOTĒKA
B
629

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA 2004

RĪGA 2004

LATVIJAS NACIONĀLĀ
BIBLIOTĒKA

Redkolēģija:
Antons Vjaters, Anita Freiberga, Ilze Bernsone.

Datorgrafika:
Kaspars Vēveris

Ilustrācijām izmantoti:
Ā. Freiberga, U. Kalmaņa, H. Apoga R. Kaniņa, A. Kukemilkas, L. Brieža foto, kā arī foto no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, Rīgas Brīvostas pārvaldes, Ventspils Brīvostas pārvaldes, Salacgrīvas ostas pārvaldes, Mērsraga Ostas pārvaldes, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūras spēku, Latvijas Jūras akadēmijas un Latvijas Jūrniecības savienības krājuma.

Rakstus, kuros nav norādīts autors, sagatavojusi Anita Freiberga
Makets sagatavots SIA «Jūras Informācija»
© Latvijas Jūrniecības savienība

2004. Pārmaiņu, skumju, traģēdiju, jubileju gads

Pārmaiņas

1. maijs gadu sašķēla it kā divās daļās. Daudzi tā arī saka – tas bija pirms, bet tas jau pēc iestāšanās Eiropas Savienībā. Kaut krasas pārmaiņas tā īsti vēl nejūtam, tomēr nekas vairs nav un nekad nebūs kā agrāk.

Latvija tagad ir drošībā, un Latvija tagad ir arī savienībā.

Latvija vairs nav viena maza un nepazīstama valstiņa Baltijas jūras krastā, bet tā joprojām dzīvo brāzmaino austrumu un rietumu vēju krustcelēs. Taču biežāk nekā no šiem vējiem nākas ciest no pašmāju politiķu izspēlētajām azartspēlēm.

Ir zaudējumi, bet ir arī ieguvumi. Arī jūrniecībai, ostām un tranzītam.

Skumjas

Nekas nav tikai balts vai melns. Arī skumjas. Kaut vai domājot par sirmā zemūdenes "Ronis" komandiera komandkapteiņa Hugo Legzdiņa aizkuģošanu mūžības jūrā. Ir skumjas par leģendas zaudējumu, bet ir gaišas domas, viņu pieminot. Un viņa sacītais: "Prieks, kur tu rodies!", nu kļuvis gluži vai par uzstādījumu – meklējiet, tad noteikti atradīsiet iemeslu priekam. Un pat ar viena dzīves gudra cilvēka aiziešanu mūžībā katrs varam sev iegūt kādu baltu atziņu nebaltai dienai.

Ir zaudējumi, bet ir arī ieguvumi. Arī prātam, sirdij un dvēselei.

Traģēdijas

Tādas vienmēr ir bijušas un diemžēl arī būs. Jautājums tikai, ko esam darījuši, lai šīs traģēdijas novērstu? Un ko esam mācījušies, lai tādas vairs nenotiktu?

Zvejas kuģa "Astrīda" avārija un jūrnieku bojāeja bija pārlieku nežēlīga mācību stunda visiem tiem, kas ar laivām, kuteriem, jahtām vai zvejas kuģiem iziet no ostas. Visiem, kas maldīgi domā, ka ir stiprāki par devīto vilni un varenāki par jūru. Vai esam izdarījuši visu, lai pasargātu sevi un apkārtējos, lai būtu gatavi meklēt un glābt, lai spētu saprast un apzināties, ka attieksme par drošību vispirms rodas apziņas līmenī.

Ir zaudējumi, bet ir arī ieguvumi. Arī izpratnei, attieksmei un rīcībai.

Jubilejas

Svētki bija jūras lietām, jūras spēkiem, jūrniecības izglītībai un medicīnai. Tātad svētki bija visai jūrniecības sabiedrībai, bet svētku nekad nevar būt par daudz. Taču katri svētki ir arī aicinājums uz jaunu darba cēlienu. Kāds tas būs?

Būs vairāk zaudējumu vai ieguvumu? Tas atkarīgs no viesiem kopā un no katra atsevišķi.

Jūsu Gadagrāmata

Kāpēc Egona Līva motīvs?

Jā, "Latvijas jūrniecības gadagrāmatu 2004" caurvij Egona Līva motīvs. Kāpēc? Jautājumu var uzdot ļoti tieši un gaidīt tikpat skaidru un nepārprotamu atbildi. Tādas asociācijas! – es varētu teikt, ja atbildētu īsi.

Un, lai gan ar šādu atbildi būtu pilnīgi pietiekoši, šoreiz vēl dažas pārdomas par Egonu Līvu, uz 2004. gadu atskatoties.

Kaut gan personiski rakstnieku nepazinu, tomēr gribu teikt, ka, domājot par viņa "Velnakaula dvīņiem" un "Kapteini Nulli", bet jo īpaši viņa dienasgrāmatu lasot, man tā vien šķiet, ka šo cilvēku tomēr pazīstu.

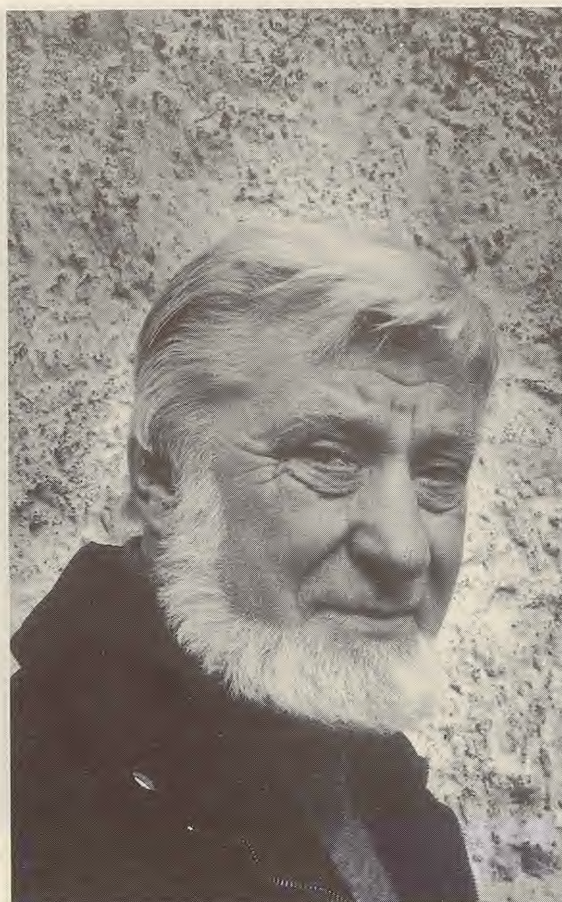
Spiests uz ceļiem, bet nav rāpojis. Liekts, bet nav locījies. Darījis lielu darbu, bet saņēmis mazu atalgojumu. Bijis talantīgs, bet no pastāvošās varas neatzīts. Ja piešķirt apbalvojumu, izteikt pateicību vai parādīt godu, tad, protams, citiem, bet ne jau viņam. Un ne reizi vien pat kāds ļoti gaidīts ielūgums tā arī Līvu nesasniedza, bet viņš sakoda zobus un savu sāpi nevienam nerādīja.

Vienīgi slimība viņu labi ieredzēja un garus gadus nelaida no saviem ciešajiem apskāvieniem vaļā. Bet arī tai, rokas dūrē savilcis, viņš spītēja kā varēja. Jo vairāk streikoja Līva sirds, jo lielāku emocionālo spriedzi viņš tai lika izbaudīt. Klausoties veco jūrnieku atmiņu stāstos, runājot par latviešu jūrskolām, cildinot Krišjāni Valdemāru, stāvot klāt Jūras akadēmijas, Jūrniecības savienības un Jūrniecības gadagrāmatas dzimšanai, viņš briedināja pirmo Latvijas jūrniecības atdzimšanas graudu. Bet, kad no piebriedušā grauda sāka spraukties pirmais pavasara asns, 1989. gada 1. aprīlī, kaut, pēc ierakstiem dienasgrāmatā spriežot, šo dienu par īsti nopietnu neatzina, aizgāja. Varbūt spītējot nāvei tieši joku dienā.

Celties, pat tad, ja negribas. Darīt, kaut šķiet, ka tam nav nekādas jēgas. Un, lai arī reizēm liekas, ka visa pasaule pret mums sazvērējusies, rast spēkus un argumentus pierādīt savu taisnību. Un palikt cilvēkam.

Tādas, lūk, asociācijas, domājot par 2004. gadu un Cilvēku Egonu Līvu, kurš aizvadītajā gadā būtu svinējis savu astoņdesmito dzimšanas dienu, ja vien jau piecpadsmit gadus nebriedinātu graudus citā saulē.■

Gadagrāmatas veidotāju vārdā
Anita Freiberga



Ne tik daudz vainīgs ir indivīds, bet vide, kurā viņš dzīvo.

Egons Līvs

Rakstnieks Ēriks Hānbergs piemiņas brīdī pie sava līdzgaitnieka Egona Līva kapa.

Kā sākās četrsējumu izdevums "Darbi"?

Stāsta Ēriks Hānbergs:

Iecerējums apzināt, sakārtot un sagatavot rakstnieka literāro mantojumu izdošanai jau uzdīga tūdaļ pēc Egona aiziešanas Mūžībā. Gadu gaitā atraitne Edīte Gūtmane rūpīgi pārlūkoja arī kalendāru lapiņas un ik teikumiņu, kas uz papīra pausts ģimenes ikdienā.

Daži apgādi grasījās sarakstīto klajā laist, taču tālāk par rosīšanos netika. Gan akadēmiskie, gan atlases kopotie raksti ir darbietilpīgi un naudietilpīgi.

Rakstnieku savienība sadarbē ar apgādu "Pils" uzrunāja liepājniekus. Pirmajā tikšanās reizē piedalījās Liepājas mērs Uldis Sesks, Liepājas Speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka pirmais vietnieks Aivars Boja, laikraksta "Kurzemes Vārds" redaktors Andžils Remess, Latvijas Rakstnieku savienības priekšsēdis Jānis Jurkāns un Ēriks Hānbergs. Liepājnieki nolēma balstīt iecerējumu. Dome, Speciālā zona, "Liepājas osta LM" un "Kurzemes Vārds" salika kopā naudu pirmsākumam. Uzrunājām literatūrzinātnieku Ilgoni Bērsonu, kurš kopā ar Edīti bija izsvārstījuši literāro mantojumu. Mēs ar Edīti uzņēmāmies sastādītāju pienākumus. Par mākslinieku aicinājām Egona Līva znotu Mākslas akadēmijas profesoru Ojāru Pētersonu. Ļoti rūpīgi un ar labas gaumes izjūtu darbojās apgāda "Pils" brigāde – Rita Meinerte, Sandra Zobena, Jānis Zobens. Pirmais sējums guva atzinību, iekļūdams 2004. gada labāko grāmatu skaitā Grāmatniecības izstādē. Literatūras un teātra zinātniece Gundega Saulīte vērtē: "Tumši zilos vākos ietērpta, grāmata piesaista uzmanību ar klasiski skaidru vizuālo konceptu un veiksmīgu tā izpildījumu. Šis lakonisms precīzi atbilst rakstnieka Egona Līva būtībai, kurā, kā zināms no viņa prozas, ir gan monumentāla vienkāršība, gan nepretenciozitāte, arī liela nopietnība un dziļums."

Pirmo sējumu vaļā vērām Liepājas teātrī. Aktieru uzdevums sadarbē ar vīru kori "Dziedonis" un Ulda Brieža fotoizstāde rakstnieka astoņdesmitgades piemiņas brīdi darīja kuplu un emocionālu. Kā allaž atceres mirkļos, arī šoreiz aktīvi līdzdalībnieki bija Jūras akadēmijas, Jūras administrācijas ļaudis un Egona laikabiedri zvejnieki, ar kuriem kopā būts krastā un jūrā.

Apgāda "Pils" vadītāja Rita Meinerte: "Gandarījums, ka ar šo četru sējumu izdošanu mūsu izdevniecība iekļaujas ne vien senajā grāmatniecības tradīcijā – izdot izcilu rakstnieku daiļrades apkopojumu, bet arī paver iespējas Egona Līva daiļradi ieraudzīt kopumā un it kā no jauna. Viņa liktenis ir daļa no latviešu tautas likteņa. Izdevuma vizuālais un poligrāfiskais izpildījums ir mākslinieciski augstvērtīgs. Grāmatu drukāja "Preses nams". Kā novitāte grāmatu apdarē vērtējama vāka dizainā izmantotā sietspiedes apdruka, ko veica "Sietspiedes serviss". Paldies jāsaka liepājniekiem, kuri saprot nepieciešamību investēt kultūrai nozīmīgu grāmatu izdevumos, jo īstenot šādu darbu iespējams tikai ar viņu nesavtīgu atbalstu."

Rīgā rakstnieku pilnsapulcē cildināja liepājnieku mecenātismu, pirmo šāda veida izpausmi Latvijā – finansēt kopoto rakstu izdošanu.■

Egons Līvs "Rēta lūpas iekšpusē un..."

Fragmenti no dienasgrāmatas

15. 04. 84.

..Meklēju Kristiana Dāla kapu. Izstaigāju visu Ziemeļu kapsētu. Neatradu. Vēlāk pilsētas centrā satikos ar vēsturnieku Korklišu. Viņš daudz zina par Liepājas vēsturi. Dāla kapu viņš pirms gadiem 15 redzējis. Sastapis vecu kapteini, uzvārds laikam Helle, kurš toreiz solījis savākt naudu un uzlikt savam skolotājam kapa pieminekli.

25. 04. 84.

Jūrskola! Vienīgais latviešu skolotājs Virga. Kad jautāju, kādēļ latviešu puikas nelabprāt iestājas skolā, atbild: atnāk visādi. Bet nevienam pie mums nav nekādu priekšrocību. Mūsu skolā apm. 20% latviešu, pārējie dažādu tautību. Man liekas, ka šis cilvēks varētu būt atklātāks, jo problēmu laikam daudz... Skolotājs sāk apskaidrot šo situāciju, sāk..., bet kabinetā ienāk, kā te sauc, – zampoļits, vadītāja politiskais vietnieks Romaņuks, un viņa pirmā frāze: "Tu te neizstāsti visādības..."

19. 05. 84.

Kr. Valdemāra jūrskolas bijušie absolventi un skolnieki – tālbraucēji kapteiņi, stūrmaņi un mehāniķi, paķēruši līdzi Kuģn. muzeja darbiniekus un mani, brauc uz latviešu pirmo jūrskolu Ainažos. Patiesības labad gan jāatzīstas, ka šo gadskārtējo braucienu organizē muzeja darbinieki, bet viss pārējais atstāts jūrnieku izdomai.

Līdz asarām aizkustinoša aina: vīri ar sirmām galvām (jaunākajam 72 gadi) rātni kā skolas bērni sēž Ainažu jūrskolas vienīgajā klasē. Bet mirdzums acīs un lepnums. Visas, jā, visas pasaules jūras un okeāni izkuģoti! Redzēta pasaule, sastapti cilvēki un briesmas. Pārdzīvotas vētras un avārijas. Zaudēti draugi un jūras biedri. Brezenta maisos iešūti un jūrā ielaisti... To visu es apsveru kādā neaptveramā mirklī, un tumšs man gar acīm sagriezās...

16. 09. 85.

Biju Ventspilī. Lielajā zvejnieku klubā sarīkojums "Egons Līvs un latviešu jūrniecības vēsture". Ko nu es zinu par jūru un vēsturi... Tādas drupačas vien. Cilvēki klausījās uzmanīgi. Protams, pašreizējā politiskā situācijā par jūrniecību var runāt tikai vēstures aspektā, jo tagadnes taču nav, ja neskaita zvejniecību un dažus atsevišķus latviešu jūrniekus svešinieku barā.

No 1989. gada vienmēr 1. aprīlī Egona Līva atdusas vietā pulcējas jūrniecības ļaudis, lai pieminētu cilvēku, kurš bija Latvijas jūrniecības augšāmcēlējs jau ilgi pirms Latvijas neatkarības atgūšanas.

4. 12. 85.

Savu autorvakaru veltīju Kr. Valdemāram. Izdevās labi – zāle pārpildīta. Piedalījās E. Radziņa, K. Sebris, lībiešu etn. ansamblis "Kandla" no Ventspils. Daudz siltu vārdu, cilvēki noilgojušies pēc savas tautas vēstures. Vecie kapteiņi turējās braši. Visa vakara programma, man nezinot, ierakstīta lentē, pie tam raidījumam "Dzintarkrasts". Vēlāk, pēc dažām dienām, raidīja arī pa radio. Bija Kr. Valdemāra raidījums televīzijā. Troksni izdevās uztaisīt pamatīgu.

3. 02. 86.

Zvejnieku kolhozu savienība. Kopā ar "Cīņas" pārstāvjiem klausāmies priekšn. Zaksa stāstījumu par Latvijas zvejnieku likstām. Esam te atnākuši tādēļ, ka "Cīņai" uzdots turpmāk daudz plašāk atainot un aprakstīt zvejnieku dzīvi un vajadzības. Tas uzdots Hānbergam.

Sarunu laikā no viena temata pie cita. Es lūdzu uzlabot, resp., pārveidot avīzes "Latvijas Zvejnieks" darbu: tas ir vienīgais izdevums latviešu valodā, kas raksta (faktiski neraksta) par jūras dzīvi. Visi man piekrīt, tikai līdzekļu nav, korespondentu nav, autoru nav... Vēl daudz kas nav..

..Runāšu ar Popi un Hartmani Ikšķilē, ar Ernu Zubovu Engurē, ar muzejniekiem Liepājā, Ainažos, Lielupē. Mēģināšu iekustināt, lai raksta.

31. 07. 87.

Kapteinis Gunārs Šteinerts atgriežas no pēdējā reisa uz "Ventspils".

Egona Līva domubiedrs Arvis Pope.

8. 07. 88. Saunagā

Aizvakar visu pēcpusdienu nosēdējām pie maģa. Kapteinis stāstīja, es klausījos, brīdi pa brīdim kaut ko iejautādamies.

Kolosāli! Taisnību sakot – satriecoši.

Kad viss šķitās ierakstīts, apm. 2 stundas, pēkšņi atklājās, ka nebiju pareizi nospiedis kādu no pogām!... Es šausmās sastīgu. Es skatījos kapteinī kā pēdējais plukata. Lai kaut ko vēl glābtu, es neticīgi čukstēju, vairāk gan sevi mierinādams: kaptein, saņemsimies, velns lai parauj, un sāksim vēlreiz visu no gala. Un mēs sākām vēlreiz! Vēlreiz divas stundas.

Patiesi, cepuri nost jūsu priekšā, kapteini Ludevik!

Pēc tam vēl apm. 3 stundas klausījāmies ierakstu. Tad kapteinis sēdās pie stūres un aizbrauca uz mājām. Uz Ventspili. Bet viņam jau turpat 80 aiz muguras! Vella veči!

15. 01. 89.

Zvanīja kapt. Ludeviks no Ventspils. 6. janvārī būs Rīgā ar skolas direktori. Latviešu jūrskolām jābūt! Tomēr pagaidām, kamēr viss nokārtosies, lielajās jūrskolās jāieved latviešu paralēlklases. Arī tā nav izeja, bet pagaidām...

Rakstnieka dzīvesbiedre Edīte Gūtmane.

24. 01. 89. Latvijas Jūrniecības kopas sēde

Uzmanīgu mani dara "Latv. Morjak" redaktora klātbūtne sēdē. Vēl pirms mēneša viņi publicēja ķengājošus rakstus par latviešu jūrniecību un jūrskolām. Tagad aicina iesniegt latviešu autoru rakstus!...

Pārējo atmetot, galvenais LJK (Latvijas Jūrniecības kopa) sēdē Jūrniecības muzejā bija "Jūrniecības gada grāmatas" tematikas apspriešana. Mani nemierīgu dara daudzie solījumi materiālu iesniegšanā. Tas viss nenotiks tik vienkārši un rožaini.■

Egons Līvs

Ģimenē

"Man jābūt mājās!"

Jābūt. Stingri. Negrozāmi. Un Egons iet. Ne tāpēc, ka pienākas būt, bet tāpēc, ka tāda pārliecība, tāpēc, ka tāds pašaicinājums. Tālab, ka tāds ģimenes iedibinājums: kopā svētkos būt, godadienās būt, pusdienās būt, vakariņās būt. Ne tālab, ka rakstnieks ārkārtīgi pedantiski grib izpausties, gluži vienkārši – gribas ģimeniskumā būt. Arī tālab, ka gan Edītei, gan Egonam pirmā laulība izjukusi. Ļoti sakāpinātā tiecība uz mājām, tiecība pie savējiem – Egona Līva visizteiktākā rakstura īpašība. Tikai reizumis bijušas atvirzes. Bet ne jau Ziemassvētkos, ne jau Lieldienās, ne jau tuvinieku dzimšanas un vārda dienā. Reizumis ikdienā. Visi esam tikai cilvēki ar savām vājībiņām. Arī Egons. Es pats esmu rakstnieka pavedinātājos bijis. Uz tirgu pēc kūpināta speķīša ejam. Kad tāds smaržojošs lauku kārums dabūts, tā vien kājas uz kneipīti velk. Kādu šķēlīti nogaršot, kādu kraukšķīti iemest. Un aprunāties par rakstīšanas un dzīvošanas būšanām un nebūšanām. Pavediens tek, un pulksteņi aiztirkšķina stundu pēc stundas. Egonu Edīte gaida, mani Anniņa gaida. Vaidieniņās, visādi ir bijis! Un tomēr, un tomēr – Egons caurcaurēm ir bijis apbrīnojami ģimenisks.

Karā

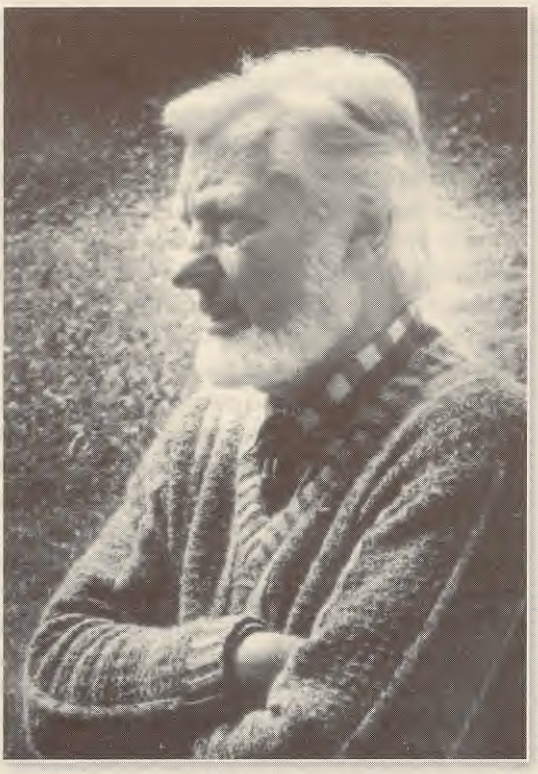
Pārjurģošanās no Liepājas uz Rīgu. Kravājām mantas Avotielas namiņā, kur Gūtmaņiem ierādīts pagaidu miteklis. Uz visiem četriem ielu krustojuma stūriem padomju laika ieskrietuves, kur apgrozās arī tā laika bomzīši. Par to neviens tobīd neiedomājās. Tikai vēlāk ģimene konstatēja, ka pazudis skapītis, kurā bija cepures, apkakles, cimdi un zeķes. Egons nopirka (iespējams, komisijas veikalā) cepuri ar pagarinātu nagu – mats matā fasona ziņā tādu, kādas nēsāja leģionāri. Pēcāk reižu reizēm dzirdējis aiz muguras apsaukājumu – fašists!

Mēs nezinājām, vai Egons šo cepuri iegādājās jauši vai nejauši. Par spīti?

Karā Egons aizgāja brīvprātīgi. Par to pēc kara viņu ideoloģiski pātagoja. Pirmais padomju laiks jaunekli pārliecināja, ja jāiet pret! Bet tad, kad bija karā būts, karavīrs izvērtēja: "..es toreiz nejutos šīs tūkstošgalvainās kolonnas piederīgais. Manā apziņā pavisam skaidra bija pārliecība, ka, tikai apstākļu spiets, es esmu te nokļuvis, ka es, pretēji savai gribai, esmu iesēdināts šajā nežēlīgajā karuselī, ka drīz, pavisam drīz es atšķiršos no šīs pelēkās masas un būšu – es."

Egons dzīvoja un izturējās vīrišķīgi. Rakstnieku drukāja, rakstnieku cildināja, pie rakstnieka tiecās, rakstnieku pat apskauda. Bet to gadu izjūtu būtību viņš pauda savā dokumentējumā, par kura esamību neviens nezināja.

Egons nejauši saticis likteņbiedru – karalaika ārstu, kurš vaicājis: "Kā pašam? Mellie virsū nenāk?"– "Nenāk, es teicu. Toreiz es vēl nezināju, ka paies tikai da-



ži gadi, un mani sāks atkal saukt un pratināt, un atgādināt – manu pagātni... Tad jau es būšu Latvijā pazīstams rakstnieks, un tad ārsta pieminētie "mellie" būs klāt. Un tad es neko citu nezināšu kā tikai dzeršanu. Pāris gadus. Gandrīz diendienā... Ka šais gados es neuzrakstīšu ne rindas, ka kādā vakarā es staigāšu gar Daugavmalu un tikai domas par bērnu nākotni mani aturēs no tiem dažiem metriem līdz tumšajam ūdenim. Bet tas būs vēlāk, tad jau es dzīvošu Rīgā, un daudzi mani vecie zēni būs pārliecināti, ka... Egonam gan ir laimējies..."

Dokumentējumu, kuram virsrakstu vēlāk izvēlējās Edīte, tuvinieki atrada pēc Egona nāves. "Rēta lūpas iekšpusē" bija bīstams vēstījums, tālab par to rakstnieks sievai nebilda ne vārda. Lai nepadarītu savējos par līdzzinātājiem. Lai neuzveltu nastu. Edīte atceras, ka jau sešdesmitajos gados Egons reižu reizēm ieminējies par atmiņām. Taču baidījies pieskarties papīram. Bērnu dēļ. Sievas dēļ. Patiesais vēstījums par leģionāra gaitām kratīšanas reizē būtu iegansts, lai autoru notiesātu un ģimeni izpostītu. Kad Egons Edītei grasījās stāstīt par tiem gadiem, sieva lūgusi, lai vīrs to nedara. Lai nenosauc vārdus un uzvārdus. "Ja mani sāktu pratināt un mocīt, es neizturētu." Staļins bija miris. Berija nošauts. Bet cilvēki vēl nedrīkstēja paust patiesību. Pārlieka uzdrošināšanās varēja beigties ar cietumu vai psihiatrisko slimnīcu.

1989. gada aprīlī piemiņas rindās Jānis Peters rakstīja: "Egons Līvs savās krūtīs nesa aizcirstas, aiznāvētas paaudzes sirdi. Abām pusēm Otrajā pasaules karā bija vajadzīgi Latvijas zaļoksnie zēni. Un liktenis viņus nesaudzēja. Latvija ir karagājienu slieksnis.

Egonam sāpēja visu mūžu. Latvijas sāpe bija viņa sāpe, un tieši tādēļ viņš kā tēvzemei miniatūrā, kā glābiņam bija pieķēries savai ģimenei. Sieva, meitas, mazbērni, klusas ģimenes svinības ar Ziemassvētkiem kā visa svētā sākumu – par to Egonu var apskaust. Viņš prata sargāt šo savu laimes loku."..

.. Pēc kara Egonu ietērpa sarkanarmieša formā. Stāstījumos "Rēta lūpas iekšpusē" un dienasgrāmatā rakstnieks ļoti daudz pateicis. Ļoti daudz tāda, ko toreiz teikt bija liegts. Bet varbūt ļoti daudz palika nepateiktā. Egons Gūtmanis, tāpat kā daudzi viņa likteņbiedri, bija parakstījis dokumentu, ka klusēs par to rūpnīcu, kuru būvēja, būdams sarkanarmietis. Varbūt rakstīt par nometnē pārdzīvoto bija vēl bīstamāk nekā par leģionāra atceļu...

Zvejniekos

Tā ir iegājies, Egonu Līvu parasti raksturo: marīnists, strādājis zvejnieku kolhozā par dispečeru. Jā, būšana zvejnieku saimē ir pats nozīmīgākais radošās dzīves posms. Kas bijis pirms tam un pēc tam, par to mazāk rakstīts un runāts.

Pirms tam – armija no septiņpadsmit gadu vecuma. Lēģeris – Belomor kanal rakšana. Dienēts sarkanajā armijā. Elektriķis Liepājā. Un tad – vairākgadīgs darbs zvejnieku kolhozā "Boļševiks". Kad viens zvejas kuģis pārmūk uz Zviedriju, notiek kadru sijāšana. Egonu kā neuzticamu atbrīvo. Viņš kļūst par kurpnieku darbnīcas vadītāju. Vēlāk pārspīlētais aizdomīgums noplok, un Egons atgriežas "Boļševikā". Divi dispečeri – Olafs un Egons Gūtmaņi. Abus jauc. Uzskata par dvīņubrāļiem. Egonam un Olafam nav nekādu radniecīgu saišu. Divi draudzīgi rakstnieki. Edīte: "Visu mūžu Egona sirds piederēja jūrai. Jau no puikas gadiem. Vienmēr viņš ir apbrīnojis jūras cilvēku grūto darbu. Strādājot "Boļševikā", viņam bija vistiešākā saskare ar cilvēkiem, pret kuriem izjuta milzīgu cieņu. Ciešāk turējās kopā ar Vladimiru Einiņu, Ilmāru Atālu, Jēkabu Laivinieku, Gaidi Šneideru, rojinieku Ziedoni Mitenbergu. Bieži būts Jūrmalciemā – Roberta Kronberga ģimenē. Arī Rīgas periodā Egons pie Kronbergiem ciemos veda kino ļaudis, māksliniekus, mūziķus, fotomeistarus."

Zvejnieku kolhozā iegāja Egons Gūtmanis un pēc vairākiem gadiem no kolhoza aizgāja Egons Līvs. Un lielum lielā lasītāju daļa pat nezināja, ka Egons Līvs ir Egons Gūtmanis. Tāpat kā literatūras darbības pirmsākumos zvejniekiem ne prātā nevarēja ienākt, ka Egons Gūtmanis ir Egons Līvs.

Atmiņā palikusi jauno autoru vakarēšana Dzelzceļnieku klubā. Egonam negribējās iet publikas priekšā ar īsto uzvārdu. Dzejnieks Jānis Silazars prātoja, ka Liepājā ir Līvas laukums un Līvas kapi, kāpēc nevarētu būt arī rakstnieks Līvs. Pie tā arī palika.

Parādīšanās periodikā sākās ar miniatūru "Cīruļu putenī" Liepājas pilsētas laikrakstā "Komunists". Bija 1959. gads. Bet pirms drukājuma bija vairākas stundas gara saruna redakcijā ar rakstnieku Viktoru Lagzdiņu. Divtik garas šīs stundas šķita Edītei, kas gaidoša staigāja gar Pasta ielas namiņu, kurā bija redakcija.

Sākumā Egons bažījās: ja nu zvejnieki sāk vilkt uz zoba dispečeru, kurš noņemas ar romantiskām miniatūrām. Taču notika pretējais – zvejnieki sāka lepoties ar Egonu. Kad kārtējo reizi dispečertelpā ieskanējās telefona zvans un runātājs pēc balss pazina Egonu, bieži vien bija dzirdams jautājums : "Vai kapteinis Nulle?" Un Egons atbildēja: "Viņš klausās!" Selgas vīru Rakstnieku savienībā uzņēma 1963. gadā, atzīstot par ļoti talantīgu profesionāli.

Jūrniecībā

Egons sāka ar īsprozu, tad sadūšojās garstāstam "Kapteinis Nulle" un romānam "Velnakaula dvīņi". Un prozai pa vidu, bet krietnu laikposmu, – tikai scenāriju rakstīšana. Paralēli rakstniecības pamatdarbam – nemitīga jūrniecības vēstures pētīšana. Edīte: "Sevišķi viņa dzīves pēdējā desmitgade gandrīz nedalīti tika ziedota jūrniecībai, pašam izzinot visu iespējamo, visu okupācijas laikā noklusēto, vācot fotogrāfijas, vēstules, rokrakstus, ierakstot magnetofona lentēs sarunas ar vecajiem vīriem. Tiekoties skolās ar jauno paaudzi, viņš teica: "Esiet lepni par savu vēsturi, izziniet to un mācieties valodas. Valodu zināšanas jums reiz atvērs pasauli."

Ar sevišķu prieku Egons Līvs piedalījās jauniešu radio raidījumos "Vai tu mīli jūru?" un "Jūras māte man vaicāja". Viņa sapnis un dziļa pārliecība bija – pienāks diena, kad atdzims Latvijas jūrskolas, kurās mācīsies latviešu valodā. Būs reiz Latvijas Jūras akadēmija, un latvieši atkal kuģos visās pasaules jūrās.

Bija iecerēts uzrakstīt romānu par Krišjāni Valdemāru, bija jau iesniegts darba pieteikums izdevniecībā, bet veselības stāvoklis kļuva arvien smagāks. Bija pārciesti trīs infarkti, un ceturtais 1989. gada 1. aprīlī bija pēdējais...

Egons Līvs bija piedzīvojis daudzas triumfa stundas. Romāna "Velnakaula dvīņi" dramatizējumu iestudēja četri Latvijas teātri un radioteātris. Tapa filmas pēc Egona Līva scenārijiem. Bet bija arī belzieni – smagi jo smagi. "Kapteinis Nulle" – pirmā latviešu platekrāna filma. Radošā grupa izvirzīta Valsts prēmijai, scenārists Egons Līvs ne.

Līvs izvirzīts Valsts prēmijai par "Velnakaula dvīņiem. Man laikraksta "Cīņa" uzdevums – intervēt rakstnieku. Taču pēdējā brīdī gandrīz gatavais lēmums par piešķīrumu anulēts. Mēs ar Egonu klīstam, pa Rīgu, rādu jau saliktās intervijas slejas.

Bija skaidrāks par skaidru, ka par gada labāko reportāžu "Kā es braucu ziemeļmeitas lūkoties" Līvam pienākas balva. Atkal kāds formāls ieganstu un – noraidījums.

Belziens pie belziena. Toreiz mēs nezinājām, ka Egonu reižu reizēm aicina uz čeku pratināt. Sabiedrībai apsolītais romāna "Velnakaula dvīņi" turpinājums nedodas rokā. Populārais rakstnieks ar hemingvejisko bārdu jūtas salauzts. Viņš godprātīgi strādā Rīgas kinostudijas Scenāriju redakcijā. Kādu laiku ir prozas konsultants Rakstnieku savienībā. Vienubrīd Egons [illegible]

bet biogrāfijas dēļ viņu atraida. Jau sarunāta arhivāra vieta kādā uzņēmumā, bet atkal biogrāfija...

Lai tiktu pāri savām sarežģītībām, Egons nododas pētniecībai – sadarbojas ar Ainažu un Rīgas kuģniecības muzeju. Sadarbojas ar Arvi Popi un Jāni Hartmani - jūrniecības vēstures zinātājiem. Kad Rakstnieku savienība rosina Egonu literārajam sarīkojumam, rakstnieks to velta nevis savai daiļradei, bet Krišjānim Valdemāram. Vakara sagatavošanā piepalīdz fotogrāfi – tēvs un dēls – Juris un Andris Krieviņi. Mazā Ģilde bija pārpildīta. Par šo jūrniecības dižgaram veltīto saietu trauksmaini runāja, jo veltījumsarunas bija tik latviskā noskaņā, ka satrauca ideologus.

Nozīmīga bija Egona ilgstošā saskarsme ar aktīvo jūrnieku – kapteini Gunāru Šteinertu – Atmodas cilvēku. Līvs bija pie pirmsākumiem Latvijas Jūras akadēmijas tapšanā. Akadēmijas rektors Jānis Bērziņš kopā ar pasniedzējiem un audzēkņiem katru gadu 1. aprīlī ierodas pie Egona kapa, un absolventi izlaiduma dienā aiznes puķes savam rakstniekam.

Jūrniecības pagātnes izzināšana un centieni jūrniecībā latviskumu atdzīvināt noslogoja Egona domas un darbību ikdienā. Rakstnieks bija gandarīts par katru uzzinājumu un ikvienu tikšanos ar veterāniem. Jūrniecība vilka laukā no depresijas. Jūra visā Egona radošajā dzīvē bija patvērums. Cilvēki jūrā – divcīņā ar stihiju – tā ir pasaule, kurā mūžu mūžos iedibināti pastāvēšanas principi un vīrišķības izpausmes.

Šajos principos un izpausmēs, šajā milzu ietilpīgajā tveramībā un netveramībā, kuru dēvē par jūru, Līvs jutās drošāks un patstāvīgāks. Egonu bīstami šūpoja krasts.■

Ēriks Hānbergs

Egons Līvs: "Tāds viņš ir, šis krasts, kā sirms vīrs ar pabalējušām acīm. Dzimtais krasts... Te ir mazliet vientulīgi baisi, auksti, bet te visapkārt ir skaidrums. Drūms, vienaldzīgs skaidrums. Tikai tava acs, tava sirds un dvēsele ir nolikta te vārdos neizsakāmos izprast, saskatīt, ieraudzīt."

(No dienasgrāmatas. 1988. gada 12. jūnijs)

Nedrīkstēja stāvēt malā

Latvija piedzīvoja un pārdzīvoja trešo atmodu.

Tolaik vēl Latvijas PSR Augstākā Padome 1989. gada 27. jūlijā pieņēma likumu par LPSR ekonomisko patstāvību. Šā likuma 17. pantā teikts: "Vienīgi Latvijas PSR valsts īpašumā ir zeme, tās dzīles, meži, iekšējie un teritoriālās jūras ūdeņi, kontinentālā šelfa un Baltijas jūras Latvijas ekonomiskās zonas dzīvie un nedzīvie resursi, citi dabas resursi."

Skaidrs bija viens – jūrniecībai kā tautsaimniecības nozarei, kurā ietilpst jūras transports, zvejniecība, ostas, kuģu būve un remonts, viss, ko saprotam ar vārdu jūrniecība, vajadzēja kļūt par vienu no lielākajiem nacionālā ienākuma avotiem, kam savukārt bija nepieciešamas politiskās un ekonomiskās reformas. Vajadzēja radīt jaunu valsts pārvaldes aparātu, kas veidotu jūrniecības politiku, balstoties uz jaunu jūrniecības attīstības koncepciju nacionālās un starptautiskās likumdošanas ietvaros.

Jūrnieki nevarēja palikt malā. Vēlēdamies palīdzēt jaunajai valdībai atjaunot, izveidot un nostiprināt jūrniecību, 1989. gada 3. novembrī kopā sanāca 45 jūrnieki un zvejnieki, lai dibinātu Latvijas Jūrniecības savienību, pieņemtu statūtu projektu un ievēlētu valdi 12 cilvēku sastāvā. Par Jūrniecības savienības priekšsēdētāju ievēlēja tālbraucēju kapteini Gunāru Šteinertu, par viņa vietniekiem Bruno Zeiliņu un Ivaru Rosu.

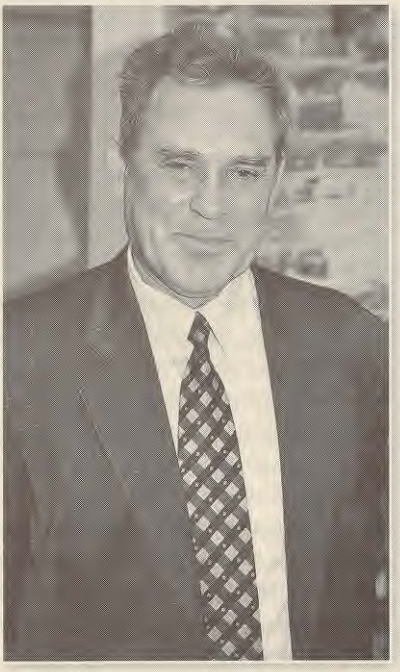
LATVIJAS NACIONĀLĀ BIBLIOTĒKA

Pirmais Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētājs Gunārs Šteinerts (no labās) un viņa vietnieks Bruno Zeiliņš.

Jau 1989. gada 21. decembrī Rīgā tika sasaukta kopsapulce, kurā kopā sanāca 133 dalībnieki no Rīgas, Liepājas, Ventspils un citām vietām. Tie bija jūrnieki, zvejnieki, ostinieki un citi ar jūrniecības nozari saistīti ļaudis. Jūrniecības savienības priekšsēdētājs Gunārs Šteinerts savā referātā toreiz teica: "Pārejai uz jauno valsts pārvaldes struktūru jūrniecībā ir jābūt pakāpeniskai. Maksimāli jāizmanto vecās pārvaldes struktūras pārgrupēšana un racionalizācija. Galvenajam kritērijam šeit jābūt to atbilstībai republikas politiskās un ekonomiskās suverenitātes mērķim. Un mums visiem ir jāapzinās, ka šī suverenitāte nav pašmērķis, bet tai jānodrošina visu Latvijas iedzīvotāju materiālā un garīgā labklājība!"

Tolaik viss bija pirmo reizi, daudz kas vēl nemaz nebija pieredzēts un pārdzīvots. Vēl priekšā bija 1991. gada barikādes, kad, atsaucoties uz Tautas frontes 14. janvāra aicinājumu aizstāvēt svarīgākos objektus Rīgā, Latvijas Jūrniecības savienība aktīvi iesaistījās Rīgas sargāšanā. I. Ross savās atmiņās raksta: "1991. gada janvāra

dienās aizsargāt atdzimstošās Latvijas Republikas dzīvībai svarīgos mezglus devās arī latviešu zvejnieki. Zvejnieku kopsaimniecību vīri ar saviem kuģiem aizšķērsoja ūdens ceļu iespējamam uzbrukumam Zaķusalai – Latvijas televīzijas raidītājam un studijām. Kuģu vienības, kuras bāzējās Daugavas labajā krastā, tumsai iestājoties aizšķērsoja Daugavas upi visā platumā, kuģiem nostājoties uz enkura un novelkot tērauda troses no viena krasta uz otru krastu. Šo operāciju vadīja zvejnieku saimniecības "Auda" flotes galvenais kapteinis Kārlis Kleins un Latvijas Republikas Zivsaimniecības ministrijas kuģošanas drošības dienesta vadītājs Bruno Zeiliņš. Visu zvejnieku vārdā, kuri piedalījās svarīgo objektu sardzē, varu ziņot Latvijas tautai un valdībai, ka Latvijas Republikas zvejnieki savu pienākumu jebkurā situācijā veiks ar godu."



Bruno Zeiliņš.

1992. gads. Zemūdenes "Ronis" komandieris komandkapteinis Hugo Legzdiņš vēl Gunāram Šteinertam un jūras lietām labu izdošanos.

Bet tas bija pēc pāris gadiem. Savukārt 1989. gada kopsapulcē jūrniecības darbinieki runāja par vēsturi, tagadni un nākotni, runāja par jūrniecību un floti, par zvejniecību, jūrniecības izglītību un Latvijas jūrniecības perspektīvām.

Par Latvijas Jūrniecības savienības galveno uzdevumu un galamērķi tika izvirzīta iespēja dot jūrniecības izglītību latviešu valodā, atgūt Latvijas Republikas īpašumā visas ostas un kuģus, dot iespēju latviešiem strādāt uz saviem un ārzemju kuģiem. Lai visi darbi labāk veiktos, Latvijas Jūrniecības savienība nodibināja savu komercfirmu "Hanza". Tolaik, protams, neviens pat nenojauta, ka laiki mainīsies straujāk nekā gadalaiki, ka virs patriotisma nostāsies finanses, ka vārds bizness, ko tolaik daudzi vēl saistīja vienīgi ar kapitālisma pasauli, drīzumā reāli pārvērtīs dzīvi, un nezināja arī to, ka pēc 15 gadiem "Hanzas" šefs Andris Jurdžs teiks, ka viņš noņem cepuri tā darba priekšā, ko darījuši un arī tagad dara Jūrniecības savienības vadītāji un aktīvisti, bet tas laiks, kad LJS varēja ietekmēt un veidot jūrniecības nozares procesus, ir pagājis. Jūrniecības savienības rokās vairs nav vadības grožu, tāpēc jāatzīst, ka runāt un diskutēt jau var par visdažādākajiem tematiem, taču labāk gan to darīt nevis lektoriem no oficiālas tribīnes, bet gan domubiedru lokā pie laba ruma un cigāra. Tā teikt, kluba atmosfērā, kur būt par šā kluba biedru katrs uzskatītu par prestiža lietu. Bet savulaik LJS bija pirmā, kas sāka izstrādāt Latvijas Jūras kodeksu un Augstākajā Padomē iesniedza likumprojektu par ostu un kuģniecības uzņēmumu statusu

Saskaņā ar statūtiem par LJS biedru varēja un arī tagad var kļūt jebkura persona, ja tā atzīst LJS statūtus un ar savu darbību veicina tās mērķu un uzdevumu īstenošanu. 1991. gadā Jūrniecības savienībā bija 400 biedru, 2004. gadā to skaits ir aptuveni 250.■

Latvijas Jūrniecības savienībai jauna valde

2004. gada 26. martā notika Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulce, un šogad saskaņā ar Statūtiem notika LJS valdes priekšsēdētāja un pašas valdes vēlēšanas.

Ar balsu vairākumu par LJS valdes priekšsēdētāju atkārtoti ievēlēja Antonu Vjateru, bet valde turpmāk strādās 20 cilvēku sastāvā, līdz šim tajā bija ievēlēti 30 locekļi. Jaunie valdes locekļi ir Antons Vjaters, Arvīds Buks, Aivars Boja, Jānis Megnis, Gunārs Šteinerts, Eduards Raits, Jānis Bērziņš, Eduards Delvers, Ervīns Grāvītis, Antons Ikaunieks, Vilnis Keris, Imants Sarmulis, Marta Aizsilniece, Ansis Zeltiņš, Miķelis Mihejevs, Edgars Murds, Oļģerts Mangulis, Ēvalds Grāmatnieks, Mārtiņš Dubra, Juris Leimanis.

Savā pārskata ziņojumā valdes priekšsēdētājs A. Vjaters atzina, ka sabiedriskas organizācijas spēkos nav ietekmēt valdības un Saeimas darbību, jo daudzas valstiski nozīmīgas problēmas nespēj sekmīgi risināt pat Saeimā ievēlētās, tātad pie varas esošās politiskās partijas. Taču tas nekādā gadījumā nenozīmē, ka sabiedrisko organizāciju loma un uzdevums mūsu sabiedrībā būtu zudis. Kā teica kāds politisks darbinieks, sabiedriskās organizācijas ir kā sargsuns, kas pie varas

Jūras akadēmijas jaunais rektors Jānis Brūnavs, bijušais rektors Jānis Bērziņš un LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters.

Kādā no 2004. gada LJS valdes sēdēm. Visu apspriesto dokumentē Sanita Loginova, ienākumus ar izdevumiem summē Māra Mihejeva, bet par jūrniecības veselo garu domā Marta Aizsilniece (otrajā rindā).

esošajiem neļauj ieslīgt pašapmierinātībā un nemitīgi uztur spriedzi un saasina visas sabiedrības uzmanību uz vienu vai otru problēmu.

LJS valdes priekšsēdētājs atzina, ka kopīgi ar jūrniecības nozares asociācijām 2003. gadā neizdevās pie Satiksmes ministrijas nodibināt Konsultatīvo padomi,

LJS 15 gadu svinību dalībnieki Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kolonnu zālē.

Liepājas ostas kapteinis Eduards Raits, LKĪA viceprezidents Antons Ikaunieks un Liepājas SEZ ostas pārvaldnieks Aivars Boja izvērtē nākošo LJS valdes sastāvu.

kas ļautu profesionālāk izvērtēt jūrniecības nozarei svarīgu lēmumu pieņemšanu valdības līmenī, kā arī, strādājot pie likumprojektiem, nepalaist garām kādu būtisku niansi.

Kopsapulce pieņēma Rezolūcijas, kas LJS priekšsēdētājam, valdei un visiem savienības biedriem kalpos par pamatu darbam līdz nākošajai kopsapulcei.

Runājot par pašas LJS problēmām, tās biedri atzina, ka pamatproblēma jau kuro gadu ir viena un tā pati – savienība noveco, bet jaunie rindas nepapildina. Kā teica Liepājas ostas kapteinis Aivars Boja, jaunie nāks tad, ja redzēs jēgu Jūrniecības savienības darbam, bet, šādu jēgu nesaskatīdami, no savienības attālināsies jau esošie tās biedri. Saspringtajā un straujajā dienas ritumā cilvēkiem nav tik daudz laika, lai to tērētu vien tāpēc, lai formāli sanāktu kopā un bezjēdzīgi spriestu par to, ko tik un tā mainīt, vismaz šī organizācija, nevar.

No otras puses, LJS un tās vadība visa gada garumā ir bijusi klāt visos nozīmīgākajos ar jūrniecību saistītajos pasākumos, apsveikusi jūrniecības darbiniekus nozīmīgos viņu dzīves brīžos un bijusi klāt arī tad, kad vajadzējis atvadīties no kāda jūras vilka.

Kā mēdz teikt, pirmie desmit gadi tie grūtākie. Varbūt to tagad var teikt arī par "Latvijas Jūrniecības gadagrāmatu", jo iznācis tās vienpadsmitais laidiens.

Būt vai nebūt kopā ar Jūrniecības savienību, ielikt tās darbā savas domas, spēku un enerģiju, ir katra nozares speciālista un katra jūrniecības savienības biedra personīga lieta. Arī topošajiem jūrniekiem un nozares speciālistiem, kuri pašlaik vēl mācās Latvijas Jūras akadēmijā vai citās mācību iestādēs, jāapzinās, ka viņi būs tie, kuri nomainīs vecāko paaudzi šajā darbā, arī sabiedriskajā. Izteikt kritiskas piezīmes un neapmierinātību, pavīpsnāt un pat pasmieties, pagriezties

"Nevajadzēja savulaik pieļaut Jūras lietu ministrijas likvidēšanu, tad daudzas lietas jūrniecībā tagad būtu vieglāk risināmas," saka Harijs Līdaks (no labās) Liepājas ostas kapteinim Eduardam Raitam un LJS valdes priekšsēdētājam Antonam Vjateram.

un aizvērt durvis – to visu, protams, var, bet vai vajag? Varbūt vajadzētu mēģināt nākt ar idejām un kaut ko darīt?

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBAS GADA KOPSAPULCES REZOLŪCIJAS

1. Panākt Konsultatīvās padomes izveidošanu Satiksmes ministrijā, kurā būtu pārstāvēta Latvijas Jūrniecības savienība un jūrniecības nozares asociāciju deleģēti pārstāvji.

2. Griezties pie izglītības ministra, lai vērstu Izglītības ministrijas vērību uz Eiropas Savienības struktūrfondu līdzekļu racionālu sadali, ņemot vērā jūrnieku darba tirgus pieprasījumu un jūrnieku finansu ieguldījumu Latvijas budžetā.

3. Atbalstīt jaunas jūrniecības izglītības koncepcijas izstrādi, lai stiprinātu jūrnieku konkurētspēju starptautiskajā darba tirgū.

4. Atbalstīt Jaunās kuģošanas politikas pilnveidošanu nodokļu jomā, kas attiecas uz Latvijas jūrniekiem, kuri strādā uz ārvalstu karoga kuģiem.

5. Izteikt pateicību Latvijas Jūras akadēmijas rektoram Jānim Bērziņam par ilggadējo darbu un personīgo ieguldījumu jūrniecības izglītības attīstībā, vadot Jūras akadēmiju.

6. Izteikt pateicību Latvijas Jūrniecības savienības juridiskajiem biedriem par Latvijas Jūrniecības savienības finansiālo atbalstu.

7. Latvijas Jūrniecības savienības vārdā sveikt viceadmirāli Gaidi Andreju Zeibotu sakarā ar jaunas militārās pakāpes piešķiršanu.■

Reālais patriotisms

Nemaz nevar apjaust, pa kuru laiku ir pagājuši 15 gadi kopš brīža, kad Zvejnieku kolhozu savienības paspārnē kopā sanāca domubiedri, lai spriestu par jūrniecību, tās lomu un iespējām. Par iespējām cilvēkiem, arī jaunajai paaudzei, kas savu dzīvi vēlas saistīt ar jūru. Visam klāt, protams, bija pāri nodarījuma skaudrums, ilgas pēc tādas sabiedriskās formācijas, kurā nebūs īpaši izredzēto un atstumto, pēc jūrniecības uzplaukuma īsteni patriotiskā garā, pēc Latvijas karoga un latviešu valodas. Tā varētu turpināt vēl ilgi. Toreiz cilvēkos dzīvoja sapņi un ilgas, toreiz sirds bija pilna. Likās, ka nebaidoties pateiktais vārds būs tik stiprs kā klints, bet solītais tik patiess un skaidrs kā rasas lāse.

Kā atceras tagadējais Jūrniecības savienības priekšsēdētājs Antons Vjaters, pirms piecpadsmit gadiem sakari ar ārpasauli notika ar teleksa starpniecību. Tagad grūti pat iedomāties, kā varēja iztikt bez mobilā telefona, datora un interneta. Bet ir arī stabilas vērtības. Jūra cilvēkiem ir bijusi un paliek kā tāds brīvības simbols, mērogs un kritērijs, kad domas raujas uz plašumiem kā Dullā Daukas sapņi, kas sniedzās aiz apvāršņa.

A. Vjaters: – Jūrniecības savienības dzimšanas diena ir 3. novembris. Todien klāt bija arī tagad zināmi jūrniecības darbinieki: Gunārs Šteinerts, Andris Jurdžs, jau nelaikļis Miķelis Elsbergs, un tā varētu uzskaitījumu turpināt. Doma bija atjau-

Antons Vjaters saņem dāvanas Jūrniecības savienības dzimšanas dienā. Jūras administrācijas vārdā savienību sveic Gunārs Šteinerts (centrā) un "Latvijas kuģniecības" prezidents Imants Vikmanis.

Māra Mihejeva un Gunārs Šteinerts kopā ir stāvējuši arī pie LJS šūpuļa.

not Latvijas jūrniecības slavu pasaules jūrās. Kā tādu nereālu sapni toreiz minēja Latvijas karoga pacelšanu un latviešu valodu uz Latvijas kuģiem. Tās bija trīs nozīmīgākās lietas, kas tika liktas Jūrniecības savienības pamatos. Kā tas ir izdevies? Domāju, ka vairāk mums visiem kopā tomēr ir izdevies. Jūras akadēmija darbojas, izveidotas jūrniecības pārvaldes struktūras. Dīvaini jau varētu likties, ka par valsts pārvaldes struktūrām jūrniecībā tolaik sprieda sabiedriska organizācija. Bet jāatceras, ka citu kompetentāku jūrniecības nozares speciālistu, kā vien tie, kas sanāca kopā Jūrniecības savienībā, Latvijā nemaz nebija. Tāpēc nav jābrīnās, ka arī Jūras lietu ministrijas izveidošana notika, tieši pateicoties šai sabiedriskajai organizācijai. Jūras lietu ministriju gan 1993. gadā likvidēja, kas, manuprāt, tomēr bija trieciens nozares tālākajai attīstībai, jo tieši nozarē strādāja vairāk nekā sešdesmit tūkstoši darbinieku, bet kopā ar palīgnozarēm šis skaits varētu būt daudz lielāks. Tomēr pirmās iestrādes palika un nesa augļus. Tolaik bija aktīvi jāseko lielo uzņēmumu privatizācijas gaitai, kas tagad šķiet naivi, bet tai laikā arī tas bija reāls darbs. Pēc Jūras lietu ministrijas likvidēšanas JS, ja tā varētu teikt, centās konsolidēt nozares speciālistus un sekot svarīgākajiem procesiem. Nedrīkst aizmirst arī jūrniecības likumdošanu: tādas tolaik vēl nemaz nebija, un JS bija tā, kur tika apspriests gan Jūras kodekss, gan Ostu likums, citi likumi nāca vēlāk.

Vēl ļoti svarīgi atcerēties, ka JS un Gunārs Šteinerts personiski bija tie, kas pamatos veidoja bāzi, lai Latvija varētu pievienoties starptautiskajām jūrniecības organizācijām un starptautiskajām konvencijām.

Latvijas karogs tagad patiešām plīvo kuģu mastos, lai gan tas sākotnēji šķita nereāli. Saviļņojums par pirmo karogu kuģa "Rēzekne" mastā bija milzīgs. Tobrīd

Antons Vjaters dzimšanas dienas vaininiekiem un viesiem ar prieku atzīst, ka vienotības gars piecpadsmit gadu laikā jūrniecībā vēl nav zudis.

Par ieguldījumu LJS veidošanā piemiņas velti saņēmis Gunārs Šteinerts. Ģertrūde Aniņa atzīst, ka pateicību viņš godam nopelnījis.

Dzimšanas dienu nevar nosvinēt bez kārtīga svinību galda!

likās, ka nu tikai viss sākas, ja jau karogs ir uzvilkts, tad nekādu problēmu vairs nebūs.

Dzīve visu noliek savās vietās. Tā kā Latvijā tobrīd nebija vienotas kuģošanas politikas, karogus nācās mainīt, bet nu atkal varam būt gandarīti, ka, pateicoties likumdošanas sakārtošanai, Latvijas karogs atgriežas.

Latviešu valoda uz Latvijas kuģiem droši vien būs tas punkts, kas paliks nerealizēts. 1990. gadā uz "Latvijas kuģniecības" kuģiem bija tikai seši procenti latviešu, un nedomāju, ka tagad ir daudz vairāk. Ir nesaprotama arī pašreizējā jūrnieku nodarbinātības politika, kad darbaspēks tiek vervēts citās valstīs, lai gan mūsu pašu jūrnieku vidū ir augsts bezdarba līmenis. Īpaši situācija ir sarežģījusies pēc Latvijas iestāšanās ES.

Jūrniecības savienība bija tā, kas stājās pretī jūrniecības nozares izlaupīšanai un *prihvatizācijai*. JS darbojusies pie visiem lielākajiem objektiem.

Savulaik Jūrniecības savienība iesaistījās arī priekšvēlēšanu aktivitātēs, liekot savu kārti uz dažādiem politiskajiem spēkiem un partijām, bet jāatzīst, ka īsti veiksmīga šī darbība nav bijusi, jo jūrniecības nozare Saeimā nekad nav pārstāvēta.

Bet, par spīti visam, šajos gados ir saglabāta nozares vienotība. Tiekamies, runājam, spriežam. Protams, tagad uzmanības lokā ir pavisam citi jautājumi, ir citi akcenti. Pašreiz lielāka vērība tiek pievērsta nozares popularizēšanai, arī nozares veterānu gara uzturēšanai. Un šajā darbā arī atjaunotā "Latvijas jūrniecības gadagrāmata" ir devusi patiešām lielu ieguldījumu. Atzinīgi vērtējams jau pats fakts, ka visi kopā esam spējuši atrast līdzekļus grāmatas izdošanai. Nu kla-

Viri saskandina glāzes uz jūrniecības veselību un novēl jūrniecības idejām saules mūžu.

jā nācis jaunais laidiens. Te nu, izmantojot izdevību, varētu aicināt visus, kam nav vienaldzīgs tas darbs, ko iegulda Gadagrāmatas veidotāji, apkopojot nozarei aktuālākās tēmas un atstājot vēsturei liecības, arī turpmāk atbalstīt tās izdošanu.

Tie laiki, kad Jūrniecības savienība aktīvi pauda savu nostāju ostu darbībā, apspriežot pat ostu pārvaldnieku kandidatūras, ir pagājuši. To dara citas institūcijas, bet mēs arī neaizmirstam, ar ko varam būt lepni – ar savām ostām, ar tranzītu, ar saviem jūrniekiem.

Runājot par nākotni, gribu teikt, ka Jūrniecības savienībai vēl nav laiks pazust no skatuves, tās loma vēl nav nedz izsmelta, nedz kļuvusi maznozīmīga. Arī jaunie speciālisti, atgriežoties no jūras, neaizmirst ieskriet Jūrniecības savienībā. Lai gan viņi nav oficiāli mūsu organizācijas biedri, tomēr jūtas tai piederīgi. Paies laiks, un ļoti iespējams, ka brieduma gados viņi iestāsies savienībā. Pagaidām Jūrniecības savienības aktīvākā daļa ir gados vecāki jūrniecības darbinieki, un mēs ar viņiem lepojamies. Arī visi jaunie kādreiz būs veci. Jaunība nav netikums un vecums nav ieguvums, tā to vajadzētu uztvert, nevis pretstatīt vecos jaunajiem un otrādi. Jūrnieks taču sirdī vienmēr ir jauns!

Varu teikt, ka es savā ikdienas darbā, pildot Jūrniecības savienības priekšsēdētāja pienākumus, nestrādāju brīvā režīmā. Man nav daudz brīva laika, jo visos svarīgos notikumos vienmēr jābūt klāt. Domājot par to, kas tad šodien ir paveikts, reizēm liekas, ka nekas sevišķs jau nav izdarīts, tomēr tas, kas tiek darīts, nekādā gadījumā nav mazsvarīgs.

Latvijas Jūrniecības savienības valdes loceklis Juris Leimanis: – Pirms piecpadsmit gadiem mums visiem šķita, ka varēsim gāzt kalnus un ietekmēt daudzu jautājumu risināšanu un sakārtošanu. Pirms piecpadsmit gadiem bieži vien tā arī bija, ka Latvijas Jūrniecības savienība salīdzinoši profesionāli spēja reaģēt uz nozares problēmām. Arī pateiktais vārds bija visai ietekmīgs. Šodien viss ir pilnīgi savādāk. Mums skaidri jāapzinās, ka Jūrniecības savienības pieņemtajām rezolūcijām un lēmumiem nozīme ir tikai tādā ziņā, ka attiecīgā jautājuma sakarā esam brīvi izteikuši savu viedokli. Un viss. Ja paskatītos, cik no piecpadsmit gadu laikā pieņemtajās rezolūcijās ierakstītā ir izdevies īstenot, domāju, ka aina nemaz nebūtu tik pievilcīga. Taču nenoliedzams ir fakts, ka varbūt arī tāpēc, ka tāda Jūrniecības savienība savu viedokli ir paudusi, daudzas lietas tomēr ir gājušas pareizā virzienā.

Pirmais Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Gunārs Šteinerts: – Latvijas Jūrniecības savienība ir nodzīvojusi piecpadsmit gadus. Un tas pats par sevi jau ir vērā ņemams fakts, jo bieži vien sabiedriskas organizācijas nenodzīvo ilgāk par desmit gadiem. Savukārt, kas šo vecumu pārdzīvojušas, jau ir vērā ņemamas. Protams, sabiedriskajai organizācijai mūsu dienās ir grūti kaut ko iespaidot, bet tas nenozīmē, ka sabiedriska organizācija nav tiesīga izteikt savu viedokli un parādīt savu nostāju. Un patiesībā arī tas nav nekas ārkārtējs, ja ne vienmēr viedoklis tiek ņemts vērā.

Un nav pamats satraukumam, ka uz valdes sēdēm vai kopsapulcēm pārsvarā sanāk vecāki ļaudis un no malas tas varētu likties tāds kā pensionāru klubiņš. Arī tas ir labi, ka vecajiem jūrniekiem ir vieta, kur viņi var paust savu viedokli. Taču domāju, ka zem Latvijas Jūrniecības savienības karoga arī tagad var un vajag, kā saka, bīdīt savas idejas. Tikai pašiem jāapzinās, par ko vēlamies iestāties, ko vēlamies pateikt, kas šodien, rīt un pēc nākošajiem piecpadsmit gadiem būs nozīmīgs Latvijas jūrniecībai.■

Kad pratīsim ieņemt pareizo pozīciju?

Latvijas Jūrniecības savienības atbilde laikraksta "Diena" publikācijai "Zaļais Emsis negrib sargāt Baltijas jūru ar kuģu eskortiem"

2004. gada 10. aprīļa publikācijā "Zaļais Emsis negrib sargāt Baltijas jūru ar kuģu eskortiem" laikraksts "Diena" nosodīja Ministru kabineta pieņemto lēmumu neatbalstīt HELCOM rekomendāciju par eskorta un loču pakalpojumu ieviešanu Baltijas jūrā, jo īpaši norādot, ka Ministru prezidents Indulis Emsis pats ir "zaļais", bet neuzskata par savu pienākumu sargāt Baltijas jūru. (Plašāku materiālu par šo tematu varat lasīt Gadagrāmatas sadaļā "Baltijas jūra".)

Neviens cilvēks, kurš domā par savu bērnu nākotni, pat nepieļauj domu, ka varētu rīkoties noziedzīgi pret apkārtējo vidi, protams, arī pret mūsu lielo bagātību – Baltijas jūru.

Taču tendenciozi nesaprotamu iemeslu dēļ tiek veidota sabiedriskā doma, uzsverot, ka vienīgi tie, kas sevi dēvē par zaļajiem un vides sargiem, domā par apkārtējo vidi, ekoloģiju un drošību. Tiek radīts priekšstats, ka tikai viņiem sāp piedraņķēta daba, likteņa un ļauno biznesa aprindu varā pamestā jūra. Rezultātā iznāk, ka mūsu zeme sadalīta tādās kā divās gandrīz naidīgās nometnēs, viena no tām ir *zaļo*, bet otra – biznesa nometne, un abām nav nekā kopīga. Taču risinājums vienmēr ir meklējams kompromisā.

Un tieši šo kompromisu meklēja Zaļās partijas premjerministrs Indulis Emsis, ko "Diena" savā 10. aprīļa publikācijā apsūdzēja negribēšanā sargāt Baltijas jūru, jo viņa vadītā valdība atļāvās pieņemt lēmumu divās pozīcijās neatbalstīt HELCOM rekomendāciju par īpaši jutīgas jūras teritorijas statusa noteikšanu Baltijas jūrai.

Ne šodien un ne vakar kļuva aktuāls jautājums par īpaši jutīgas jūras teritorijas statusa noteikšanu Baltijas jūrai. 1974. gadā Helsinkos Baltijas jūras piekrastes valstis parakstīja pirmo konvenciju Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzībai, un tā bija pasaulē pirmā starptautiskā vienošanās par jūras vides aizsardzību, kas aptvēra piesārņojuma avotus gan no kuģiem, gan sauszemes. 1974. gadā konvencijas mērķu īstenošanai nodibināja Baltijas jūras vides aizsardzības komisiju – Helsinku komisiju (HELCOM), kuras darbā iesaistījās arī Latvijas eksperti vēl PSRS sastāvā. Tagad HELCOM dalībvalstis ir Dānija, Igaunija, Somija, Vācija, Latvija, Lietuva, Polija, Krievijas Federācija, Zviedrija. 1992. gadā visas Baltijas jūras valstis un Eiropas Ekonomiskā Kopiena parakstīja jaunu, papildinātu konven-

ciju, kas stājās spēkā 2000. gada 17. janvārī. Latvijas Republika konvenciju (1974. un 1992. gada) parakstīja 1992. gadā, un 1994. gadā to ratificēja LR Saeima. Tieši Helsinku komisija bija tā, kas radīja Helsinku deklarāciju un Brēmenes deklarāciju, un šīs abas deklarācijas ir jaunā dokumenta – par īpaši jutīgas jūras teritorijas statusa noteikšanu Baltijas jūrai – pamatā. Nākušas ar šādu iniciatīvu, HELCOM dalībvalstis jautājumu apsprieda un martā HELCOM 25. sanāksmē, kas notika Helsinkos, rekomendāciju apstiprināja. HELCOM Jūrlietu grupa nolēma turpmāk vairāk uzsvērt kuģošanas ietekmi uz vidi, tāpēc rekomendācijas divi priekšlikumi attiecināti uz piesārņošanu no kuģiem, bet divi uz kuģošanas drošību ziemas apstākļos un eskortēšanu.

Latvijas Ostu padome, Latvijas Tranzīta biznesa asociācija, Latvijas Ostu asociācija, Ventspils Brīvostas pārvalde un citas organizācijas pamatoti bija sašutušas tieši par eskorta un loču pakalpojumu iekļaušanu dokumentā, uz kura stāvēja arī Latvijas paraksts, vēl jo vairāk tāpēc, ka jau savlaicīgi šis jautājums bija apspriests visos līmeņos un pieņemts nepārprotams lēmums pievienoties īpaši jutīgas jūras teritorijas statusa noteikšanai Baltijas jūrai, taču kategoriski neatbalstīt kuģu eskortēšanas pasākumu un obligātu loču pakalpojumu ieviešanu Baltijas jūrā, jo šādi pasākumi ir ļoti dārgi un var būtiski ietekmēt jūras pārvadājumu izmaksas, kā arī vēl joprojām nav izvērtēts, vai šie pasākumi ir tik nozīmīgi un būtiski uzlabos kuģošanas drošību Baltijas jūrā. Šis viedoklis Latvijas Republikas Vides ministrijas Jūras vides pārvaldei bija oficiāli jādara zināms dokumenta veidotājiem, kur darba iniciatīvu bija uzņēmusies Zviedrija. Taču, par lielu pārsteigumu, sagatavotajā dokumentā Latvijas viedoklis nebija ņemts vērā. Kāpēc tas atstāts bez ievērības? Iespējams, ka to zināmā mērā izskaidro Zviedrijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības direktora Johana Fransena teiktais HELCOM 30. gadadienas konferencē Rīgā, proti, ka pasaulē jutīgās jūras zonas ir arī politiski ļoti jutīgas, ko pilnā mērā apliecinājusi "Prestige" avārija. Tās iespaidā Eiropas Komisija regulas veidā pieņēma tīri politisku lēmumu par aizliegumu vienkorpusa tankkuģiem ienākt Eiropas Savienības valstu ostās, lai gan arī IMO, pētot un iedziļinoties vienkorpusa tankkuģu problēmās, jau bija pieņēmusi lēmumu par šo kuģu izņemšanu no biznesa no 2015. gada. Speciālisti uzskata, ka dubultkorpusa tankkuģi, protams, ir daudz drošāki, taču arī ar tiem ir problēmas, un jāatceras cilvēka faktors – pret cilvēku kļūdām nodrošināties ir visgrūtāk. Eiropas Savienības parlamentārā sekretāre Silvija Bretšneidere ir aicinājusi visus lielu vērību veltīt piesārņojuma samazināšanai kuģu ceļos un maršrutos, sliktas degvielas izmantošanai un cilvēku faktoram, jo avārijas, par kurām tik daudz tiek runāts un kas tiek piesauktas kā lielākais drauds, būtībā varētu būt ārkārtas notikums, kas prasa ārkārtas pasākumus, taču daudz svarīgāk ikdienā sekot, lai kuģi jūrā neatstātu balasta ūdeņus un ostas no savas puses darītu visu nepieciešamo, lai kuģi no šā balasta atbrīvotos ostās. Speciālisti lēš, ka gadā notiek aptuveni 700 nelegālu balasta ūdens izliešanas gadījumu jūrā, tas patiesībā ir krimināli sodāms no-

darījums, bet liela sakara ar loču un eskorta pakalpojumu ieviešanu atrast ir pagrūti, tāpēc jācīnās nevis pret kaut ko, bet gan par. Par kuģošanas biznesu, kas nenodara kaitējumu tik ievainojamai un jutīgai ekosistēmai, kāda ir Baltijas jūra, tātad bargi sodi par pārkāpumiem, nemitīga jūrnieku kvalifikācijas paaugstināšana un citi pasākumi to veicinātu. Patiesībā jau taisnība arī HELCOM konferences laikā Rīgā izskanējušajai atziņai, ka, piešķirot Baltijas jūrai īpašo statusus, tiek raidīts politisks signāls starptautiskajam kuģošanas biznesam, lai tas ārkārtīgi uzmanīgi pārdomā savu attieksmi pret drošības pasākumiem, kā arī pret vides aizsardzību, jo šie jautājumi no darba kārtības izņemti vairs netiks. Tajā pašā laikā speciālisti arī atzina, ka starptautiskais kuģošanas bizness nebūt nenodara lielāko kaitējumu Baltijas jūrai, un arī to, ka "Prestige" avārijai līdzīgas Baltijas jūrā praktiski nav iespējamas, tāpēc atsaukties uz līdzīgiem negadījumiem, kas notikuši citviet pasaulē, nav īsti korekti.

"Dienas" publikācijā Latvijas Zvejnieku federācijas priekšsēdētājs Ēvalds Urtāns aizstāv kuģu eskortēšanu, jo domā, ka tas uzlabos kuģošanas drošību, bet viņš aizmirst pateikt, ka bieži vien tieši zvejas kuģi ir tie, kas rada bīstamas situācijas lielajos kuģu ceļos, jo tieši tie neievēro drošības pasākumus un izraisa avārijas situācijas. Un te nu atkal ne loči, ne eskorts nepalīdzēs. Statistikas dati liecina, ka ik dienas Baltijas jūrā atrodas vairāk nekā 2000 kravas kuģu un tieši tikpat arī zvejas kuģu, kuri ir līdzatbildīgi gan par drošību, gan tīrību jūrā.

Pasaules Dabas fonda Latvijā vadītājs Uģis Rotbergs uzskata un to pauž jau pieminētajā publikācijā, ka ideāli būtu, ja Baltijas jūrā vispār netransportētu bīstamās kravas. Bet rodas jautājums, kāpēc tad citās jūrās to varētu darīt un vai tās būtu mazāk aizsargājamas? Un vēl, protams, jautājums, ko darīt ar rūpniecību un lauksaimniecību, kas, pēc statistikas datiem, tomēr ir un paliek lielākie Baltijas jūras piesārņotāji? Varbūt beidzot no pozīcijas *pret* vajadzētu nostāties pozīcijā *par* un darīt visu, lai bizness sekmīgi attīstītos un vienlaikus netiktu nodarīts kaitējums videi, tātad arī pašam cilvēkam.

Londonā Starptautiskās Jūras organizācijas 51. sesijā, kurā piedalījās delegācijas no 87 valstīm, novērotāji no 32 nevalstiskajām organizācijām, ANO un specializēto aģentūru pārstāvji, Baltijas jūrai apstiprināja īpaši jutīgas teritorijas statusu principā, izņemot Krievijas ūdeņus. Jūras vides aizsardzības komiteja par pieņemto lēmumu informēs Navigācijas apakškomiteju, bet šī komiteja jautājumu par Baltijas jūru skatīs tikai tad, kad dokumenta iesniedzējvalstis būs tai iesniegušas priekšlikumus par saistītajiem aizsardzības pasākumiem, ko izskatīs arī Kuģošanas drošības komitejā. Tikai tad, kad Navigācijas apakškomiteja un Kuģošanas drošības komiteja tos apstiprinās, Jūras vides aizsardzības komiteja varēs lemt jautājumu par īpaši jutīgas teritorijas statusa piešķiršanu Baltijas jūrai. Pēc pašreizējām prognozēm, šis jautājums varētu būt darba kārtībā ātrākais 2005. gada jūlijā.

Jau tagad Zviedrija ir izteikusi gatavību turpināt koordinēt nākamo dokumentu sagatavošanu iesniegšanai Navigācijas apakškomitejā, ko varētu

uzskatīt par zināmu signālu viņu ieinteresētībai eskorta un loču jautājumu lobēšanā.

Diskusijas par Baltijas jūru tiešām bijušas un vēl būs karstas. Pašlaik eksperti īpašās zonas aktualizēšanu uzskata par politisku soli, bet, kā zināms, politiski lēmumi dod iespēju veikt piespiedu pasākumus vispirms jau pret kuģu īpašniekiem. Tā kā Baltijas jūra lielā mērā uzskatāma par tranzīta jūru, tad vienlīdz svarīgi ir respektēt kuģošanas brīvību un saglabāt Baltijas jūras ekosistēmu, neaizmirstot arī domāt par unikālās ekosistēmas saglabāšanu citās pasaules jūras un okeānos, jo pēc būtības taču visi dzīvojam uz šīs zaļās zemes.

Par Baltijas jūras statusu HELCOM valstis diskutēs nākamo divu gadu laikā. Tā kā Latvija ļoti nopietni ir saasinājusi Baltijas jūras problemātiku, tad tai iesāktais jāturpina, jo HELCOM savus lēmumus pieņem, tikai par tiem kopīgi vienojoties. Latvijai vajadzēs starptautiskā līmenī apliecināt spēju pamatot savus lēmumus, kā arī neatslābināties un paust savu nostāju.

To, vai kādu politisku lēmumu Dānijas, Somijas vai Zviedrijas lobijiem izdosies ieslidināt dokumentos un panākt tā pieņemšanu IMO rezolūciju veidā, rādīs laiks, tieši tāpat kā to, cik profesionāli strādās Latvijas amatpersonas, lai neko un nekur ieslidināt neizdotos. Taču to būs ļoti grūti un pat neiespējami izdarīt, ja, līdzīgi kā tas bija 2001., 2002. un 2003. gadā, Vides ministrijas amatpersonas nevēlēsies uzklausīt tranzīta un ostu speciālistus, veidot dialogu un meklēt kompromisus, ja *zaļie* aktīvisti nepamatoti nosodīs un kritiski vērtēs saprātīgu lēmumu pieņemšanu, bet prese kurinās naidu, nemēģinot iedziļināties svarīgos jautājumos pēc būtības.■

A. Vjaters,
Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētājs

Egons Līvs: "Daži vārdi par XIX partijas konferenci. Daudz tiku gaidījis no šī saieta. Četras dienas sēdēju pie televizora. Runas bija garas un brīžiem interesantas. Rezultātā – briesmīga neskaidrība. Viss tik miglaini, sološi, nesaprotami... Liekas lielās cerības kaut kur izplēnējušas jau. Bet tā palikt vairs nevar! Tauta ir uzmodināta. Jāiztur spiediens! Neļaut iekrist snaudā. Latviešiem šis atklātības periods var tikai dot. Ņemt jau vairs nav ko..."

(No dienasgrāmatas. 1988. gada 6. jūlijs)

2004. gads. Kāda ir Latvijas atgriešanās Eiropā?

Izvērtējot 2004. gadu, Latvijas valsts iestāžu un organizāciju vadītāji un amatpersonas, jūrniecības sabiedrība, biznesa uzņēmumu un kompāniju vadītāji, sabiedrisko organizāciju un asociāciju pārstāvji, izglītības darbinieki visi kā viens atzīst, ka nozīmīgākais aizvadītā gada notikums nenoliedzami ir Latvijas iestāšanās Eiropas Savienībā. Un tūlīt piebilst, ka gadu patiesībā varētu dalīt divās daļās – pirms un pēc iestāšanās.

Līdz 1. maijam tika darīts viss, lai sakārtotu Latvijas likumdošanu atbilstoši ES prasībām un izpildītu visus tos mājas darbus, ko no mums prasīja Brisele. Bija tikai viens vienīgs mērķis – līdztiesīga dalība savienībā.

Taču 1. maijā lielu daļu cilvēku tomēr nepārņēma neaizsakāma laimes sajūta – reāli vērtējot situāciju, daudzi atzina, ka no diviem ļaunumiem bijis jāizvēlas tas mazākais. Latvija viena šīsdienas pasaules kartē nav iedomājama.

Tad sākās otrs – pēciestāšanās posms, kas sev līdzi nes gan būtiskus ieguvumus, gan daudzus zaudējumus.

Latviju arvien vairāk atpazīst ne tikai Eiropā, bet arī pasaulē, jūtams ievērojams tūristu pieplūdums, un viesnīcās tūrisma sezonas laikā brīvas vietas atrast nav iespējams; starptautiskās aptaujās aizvien augstāk tiek vērtēts investīciju klimats Latvijā; mūsu maģistrāles beidzot ir iezīmētas Transeiropas tranzīta tīk-

lā; ienāk Eiropas struktu-rālo fondu nauda dažādu projektu finansēšanai, tai skaitā veco zvejas kuģu sagriešanai, kas daudziem zvejas kuģu īpašniekiem ir vienīgā iespēja izķepuro-ties no pilnīgas bezizejas; palielinās uzticība Latvi-jas Kuģu reģistram un daudzas ārzemju kuģošanas kompānijas izrāda ak-tīvu interesi par savu kuģu reģistrēšanu zem Latvijas karoga, starptautiskajā jūrnieku darba tirgū arvien augstāk kotējas Latvijas pilsoņi, tāpēc vairāk un vairāk Latvijas jūrnieku nepilsoņu izrāda interesei par naturalizēšanos, savukārt arodbiedrību vadītāji priecājas, ka arī Latvijā būs tāpat kā civilizētajā Eiropā un aiz trejdeviņiem kalniem vairs nav laiks, kad, izdzirdot vārdu "arodbiedrība", uzņēmējus nepārņems šausmas, jo arodbiedrība tiks uzskatīta par normālu sarunu partneri. Kā vienu no svarīgākajiem argumentiem par iestāšanos ES gandrīz visi aptaujātie minēja to drošību, ko Latvija iegūst, atrodoties šajā valstu savienībā, jo nekad nedrīkst aizmirst par austrumu kaimiņu, kuram vienmēr ir bijušas īpašas intereses Latvijā. Būtiski ir arī tas, ka turpmāk sarunās ar Krieviju Latvija vairs nebūs viena, jo Krievijai vajadzēs rēķināties ar ES interesēm.

Taču labajam, kā vienmēr, līdzi nāk arī ne tik labas lietas. Par tām Latvija jau paguvusi pārliecināties.

Daudzi būtiski jautājumi vairs netiek izlemti Latvijā, jo nu jāpakļaujas Eiropas prasībām. Nav tik viegli aizstāvēt savas intereses tādai mazai (ne jau pēc gara spēka, bet skaitliski) valstij kā Latvija, ja tai ir tikai viena balss no divdesmit piecām. Jau pirmajos mēnešos pēc 1. maija varējām pārliecināties, ka pirmsiestāšanās sarunās ne vienmēr izdevies pierādīt savas vajadzības, un tas turpmāk būs sāpīgi izjūtams. Īpaši jau tāpēc, ka Latvijas ierēdņi kļūst par tādiem kā Eiropas interešu lobijiem Latvijā, aizmirstot, ka tikai loģiski būtu, ja viņi šo lobēšanu pagrieztu pretējā virzienā.

Viens no lielākajiem zaudējumiem ir tās kravas, kas laikus neuzcelto sanitārās robežkontroles punktu dēļ no Latvijas ostām ir aizgājušas pie konkurentiem, tādējādi radot zaudējumus gan tranzīta biznesam, gan Latvijas budžetam.

Daudzas nepilnības izdevās savlaicīgi novērst, taču tādu varēja vispār nebūt, ja ierēdņi, kuru pienākums tas bija, būtu paredzējuši problēmas, kas sagaida Latviju pēc iestāšanās ES.■

Kopā vien būs jādzīvo!

No 2004. gada 1. maija Eiropas transporta sistēma ir ievērojami paplašinājusies, aptverot 20 tūkstošus kilometru autoceļu, 30 tūkstošus kilometru dzelzceļa stīgu, 40 lidostu, 13 starptautiskas nozīmes jūras ostas un 49 upju ostas. Saimniecība liela, bet vai tā ir tikpat bagāta?

Droši vien Eiropai vajadzētu šausmās pārklāties ar nātreni, jo jau tagad ir skaidrs, ka infrastruktūras jaunās asinis, kas ieplūdīs vecās Eiropas dzīslās, ir nesaderīgas asinsgrupas, un tas var novest pie ķermeņa, šai gadījumā Eiropas Savienības transporta infrastruktūras, funkciju mazspējas. Eiropa apzinās: lai to nepieļautu, nekas citas neatliks, būs vien jāiegulda infrastruktūras atveseļošanā. Kā aprēķinājuši eksperti, tas Eiropai varētu izmaksāt solīdu summu – aptuveni 100 miljardus eiro.

Kravu apjomi pieaug. Kā liecina analītiskā prognoze, līdz 2020. gadam kravu apgrozījums ES palielināsies par 94%. Skaidrs, ka šāds pieaugums un intensitāte radīs nopietnu slodzi visu veidu ceļiem. Statistika liecina, ka Ziemeļeiropā liela nozīme jau tagad ir jūras ceļiem, bet pētījumi vieš pārliecību, ka to loma nākotnē vēl tikai pieaugs. Jau tagad 80% no visiem tirdzniecības darījumiem starp Somiju, Latviju, Igauniju un Lietuvu īsteno tieši pa jūras ceļiem, bet Krievijas preces pasaules tirgum pa Baltijas jūru tiek transportētas aptuveni 40% apjomā. Pēc 1. maija Baltijas jūra kļūs par ES iekšējiem ūdeņiem, izņemot Krievijai piegulošo Somu jūras līča daļu. Tieši par Krievijas ietekmi Baltijas jūrā ir noraizējusies Eiropa, ar šo ietekmi pamatā domājot ekoloģiju, vides aizsardzību un starptautisko normu ievērošanu.

Domājot par šādu kravu pieaugumu un transportēšanu, visdažādākajos līmeņos – gan HELCOM, gan Eiropas Komisijā, gan Starptautiskajā Jūras organizācijā, gan Baltijas Ostu organizācijā izskan trauksmes pilnas diskusijas – vai Baltijas jūra tādu slodzi izturēs, vēl jo vairāk tāpēc, ka tā būtībā ir slēgta jūra, kur ekosistēmas atjaunošanās notiek 20 līdz 30 gadu laikā. No otras puses, visiem arī ir skaidrs, ka būs vien jūra jānoslogo, jo kā gan citādi varēs tikt galā ar kravu plūsmu. Ar katru gadu palielināsies spiediens no abām pusēm – kravu īpašnieki un pārvadātāji cīnīsies, lai iespējami mazāk būtu ierobežojumu un aizliegumu pārvadājumiem jūrā, kas nodrošinātu iespējami lētākus pakalpojumus un palīdzētu izturēt konkurenci. Vides aizsardzības aktīvisti un speciālisti stāvēs pretī. Klaudzinot pie sirdsapziņas un apelējot pie veselā saprāta, tie centīsies darīt visu iespējamo, lai bizness neiedzīvotos uz jūras, tātad vides, piesārņošanas rēķina. Pa vidu būs vēl trešie, kuri, cenzdamies izmantot dažādus procesus, lobēs savas intereses gan vienas kompānijas robežās, gan valsts ietvaros, gan valstu savienību līmenī.

Attiecībā uz Krieviju jāpatur prātā, ka ar Eiropas Savienības paplašināšanos tās vēlēšanās paturēt ietekmi pār zināmām kravu grupām ne tikai saglabāsies, bet vēl jo vairāk pieaugs. Un visā nopietnībā jāuztver Krievijas izvirzītais lozungs "Krievijas kravas – Krievijas ostām!" Pirmais smagais Krievijas uzbrukums cīņā par kravām bija vērsts pret Latviju, kad 2002. gadā tā sāka un 2003. gadā pilnīgi aizgrieza naftas vadu Ventspilij. Tagad krievi atņēmuši iespēju Ventspilij lepoties, ka tā ir lielākā Krievijas osta, jo par tādām kļūst ostas, kas Ļeņingradas apgabalā aug cita pēc citas: Primorska, Ustjluga, Visocka. Taču mūsu Austrumu kaimiņiem nepatīk, ka tagad Igaunija sekmīgi *iedzīvojas* uz viņu rēķina, tāpēc pa ceļam uz Tallinu pie Kingisepas sākta naftas termināla celtniecība. Eksperti Eiropā uzdod jautājumu, vai laikā, kad notiek globalizācijas procesi, ir gudri un tālredzīgi mākslīgi radīt barjeras un šķēršļus biznesam, un joprojām apelē pie ekonomikas izdevīguma un veselā saprāta, atgādinot, ka maks zinās labāk, ko izvēlēties. Bet runas par ekonomisko saprātu der tur, kur pirmajā vietā netiek liktas politiskās ambīcijas, taču uz Krieviju tas īsti neattiecas.

Ja runā par jūras lielceļiem, pamatā ir divas problēmas, bet dažviet arī trīs, un tās ir – pieejas ostām, ekoloģija un dažos reģionos arī kuģošana ziemas apstākļos. Rīgas ostu varētu uzskatīt par tādu kā robežšķirtni ziemas navigācijas apstākļos, kaut gan kravu plūsma arī uz Rīgas ostu bargā ziemā ir apgrūtināta, jo ar ledu un kuģiem cīnās viens pats ledlauzis "Varma". Bet visām citām ostām, kas atrodas tālāk uz ziemeļiem, ledus situācija *iegriež* daudz pamatīgāk. Piemēram, Sanktpēterburgas ostas konteinerterminmāla vadība atzīst, ka tieši ziemas navigācijas dēļ daudzi klienti no viņu ostas aizgājuši uz Baltijas valstīm, kur tiek nodro-

šināts augts pakalpojumu līmenis, ko garantē jaudīga ostas tehnika, izlīdzināti pakalpojumu tarifi un piedevām vēl arī neaizsalstoša jūra. Bet par lielākajām problēmām paši Krievijas eksperti atzīst kravu laukumu un terminālu trūkumu, dzelzceļa sastāvu pasūtīšanu un apstrādi, noliktavu slikto stāvokli un nepietiekamo daudzumu, kā arī novecojušo ostas tehniku. Krievijai pašlaik ir vairāk vēlēšanās, nekā varēšanas. Domājot, piemēram, par konteinerkravu plūsmas palielināšanos, kuras realitāti apliecina analītiķi, jāatzīst, ka Krievija šobrīd nevar nodrošināt loģistikas pakalpojumus, jo ir nepietiekami ostu dziļumi, vāji pievedceļi, neatrisinātas dzelzceļa problēmas. Tā kā 70% no Krievijas kravām ir izejvielas, bet 90% sadzīves preču un tehnikas tiek importēti, tad loģiski, ka kravu pārvadājumu specifika ir atšķirīga. Ja, teiksim, naftas transportēšanas ceļu uzturēšanai naudu var atrast pat ārzemju bankās, tad konteineru pārvadājumiem ceļš un infrastruktūra tajā jānodrošina Krievijas valdībai, bet tas nav lēts prieks, ņemot vērā tos ievērojamos attālumus, kas jāmēro šīm kravām.

Šajā situācijā Latvijai nevajadzētu priecāties, ka citiem ir problēmas, jo arī pašiem problēmu nav mazāk. Lai gan Latvijas attālumus nevar salīdzināt ar Krievijas plašumiem, tomēr ceļu infrastruktūras sakārtošana nav mūsu valsts stiprā puse, un īpaši tas attiecas uz autoceļu infrastruktūru. Kā vienu no problēmas risinājumiem Latvija redz Eiropas naudu, kas ceļu infrastruktūrā savulaik jau ienākusi PHARE finansējuma veidā un tagad turpina ieplūst kā ISPA finansējums.

Lielus Eiropas fondu līdzekļus Igaunija, Latvija un Lietuva ir ieguldījušas starptautiskās maģistrāles "Via Baltica" sakārtošanā, jo šī maģistrāle ir tuvākais ceļš no Baltijas valstīm uz Rietumeiropu. Savu darba daļu īpaši godprātīgi nav pildījusi Polija – "Via Baltica" Polijas teritorijā neatbilst maģistrāles standartam, bet, ja šis ceļa posms netiks atbilstoši sakārtots, pati maģistrāle nonāks strupceļā. Tiek izteikti minējumi, ka Polija ir mācījusies no Portugāles, kas savus ceļus sakārtoja tieši pēc iestāšanās Eiropas Savienībā par tās līdzekļiem.

Klāt ir lielais pārmaiņu laiks. Vai tas līdz ar dabas mošanos atmodinās arī vēlēšanos uz konkurentu paskatīties citām acīm un ieraudzīt viņā sadarbības partneri? Latvijas ostu sadarbības partneris Somijas ostas, vai arī Baltijas valstu ostu sadarbība ar Krievijas ostām. Visai šaubīgs pasākums! Katram pagaidām ir savas intereses un ambīcijas pat vienas valsts ietvaros, kur nu vēl šādā līmenī. Bet, kas to zina, kā būs nākotnē?■

Valsti nevar uzcelt mēneša laikā

Aināram Šleseram ir gan biznesa, gan politiskā darba pieredze. Induļa Emša valdībā viņš pildīja Ministru prezidenta biedra pienākumus un reizē ieņēma arī satiksmes ministra amatu, bet Aigara Kalvīša valdībā kabinetā Ministru prezidenta biedra krēsla vairs nav, tāpēc A. Šlesers visu savu enerģiju var veltīt satiksmes ministra pienākumu pildīšanai.
Par A. Šleseru runājot, vieni domā, ka viņš pārstāv skandināvu intereses, citi tikpat droši ir pārliecināti, ka viņš savas biznesa intereses centrē Krievijas virzienā. Uz lasītājus interesējošiem jautājumiem atbild ***Ainārs Šlesers.***

– Mēs esam Eiropas Savienības sastāvā. Ir daudz pozitīva, bet ir arī daudz pretrunu. Vai Jūs domājat, ka mūsu valsts ir pietiekoši spēcīga un mūsu speciālisti, kuri strādā Briselē, ir pietiekoši atraktīvi tieši mūsu valsts interešu lobiji? Vai ir skaidri tie virzieni, no kuriem mēs nedrīkstam novirzīties?

– Vēl ir pārlieku īss laiks, lai varētu dot skaidras atbildes uz visiem šiem jautājumiem. Bet droši var teikt, ka situācija pēc 1. maija ir mainījusies, Latvija ir kļuvusi par ES pilntiesīgu dalībvalsti, un līdz ar to mūsu iekšējais tirgus ir četri simti piecdesmit miljoni patērētāju, un mums tagad ir jāizmanto tās iespējas, ko dod šis paplašinātais tirgus un ko izmantot mums palīdz Latvijas ģeopolitiskais stāvoklis. Latvijas un Krievijas robeža ir kļuvusi par ES ārējo robežu, un līdz ar Latvijas iestāšanos ES un NATO beidzot ir nostiprināta arī mūsu valsts drošība. Tagad ir jāizvērtē, kādi tad ir mūsu lielākie ieguvumi un kā šos ieguvumus iespējami pilnvērtīgāk izmantot. Viena no mūsu lielākajām bagātībām ir ostas, ko ES kontekstā var vērtēt kā ļoti nozīmīgus stratēģiskus objektus. Latvija veido būtisku saskares vietu starp Eiropas Savienību rietumos un bijušo savienību austrumos. Esam jau pieraduši sevi dēvēt par tiltu starp austrumiem un rietumiem, bet tagad nākas vēlreiz uzsvērt, ka mēs tiešām varam kalpot par lielisku saskarsmes punktu, jo mūsu cilvēki ļoti labi izprot austrumu kaimiņa mentalitāti un vairāk nekā deviņdesmit procenti no viņiem brīvi runā krievu valodā. Tieši tāpēc mums jāpiedāvā savi pakalpojumi ekonomiskajā sektorā daudzām valstīm un daudziem uzņēmumiem, kuriem tas šķitīs interesanti. Taču Latvija var būt ne tikai ģeogrāfisks punkts starp austrumiem un rietumiem, bet arī bāzes vieta trešajām pasaules valstīm, tādām kā Ķīna, Indija, Japāna, kuras meklē izeju uz Eiropas tirgu un vēlas šo tirgu piesātināt ar savām precēm. Protams, šīs valstis arī meklē iespēju, kā samazināt kravu transportēšanas izmaksas, un nākošo desmit gadu laikā mēs joprojām būsim valsts ar zemākām izmaksām. Politiski tas, protams, nav īpaši patīkami, jo diemžēl mūsu iedzīvotāji vēl nesaņems tikpat lielas algas kā Rietumeiropā, bet, no ekonomiskā viedokļa lūkojoties, tas mūs pa-

dara konkurētspējīgus šajā tirgū. Taču viss attīstās un mainās, un mūsu jaunā paaudze jau ļoti sekmīgi ir apguvusi angļu, vācu un skandināvu valodas, kas nenoliedzami ir liels pluss. Vēl, runājot par politisko aspektu, jāatzīst, ka mums jāiemācās lobēt savas interes visdažādākajās Eiropas institūcijās un nopietni jāmaina mūsu ārpolitikas virzība. Mūsu valsts vēstniekiem pasaulē ir jālobē ne tikai mūsu politiskās intereses, bet arī mūsu valsts ekonomiskās intereses. Domāju, ka politisko un ekonomisko jautājumu samēram vajadzētu būt proporcionālam. Strādājot valdībā, tieši pēdējā laikā esmu saskāries ar situāciju, ka daudzu pasaules valstu vēstnieki nāk pie mums ar ļoti konkrētiem ekonomiskiem jautājumiem, nāk, lai aizstāvētu savas valsts un savu biznesa struktūru intereses. To viņi pauž pilnīgi oficiāli. No šādiem piemēriem mums ir jāmācās, jo jāatzīst, ka četrpadsmit gados nav iespējams apgūt visas nepieciešamās iemaņas, tieši tāpat kā vēsturiski tik īsā laikā nevar uzcelt stipru valsti, tas ir pārāk īss laiks, lai sasniegtu nevainojamus rādītājus visās jomās. Bet to nu gan gribu apgalvot, ka Latvija ir gatava šim izaicinājumam, un esmu arī pilnīgi pārliecināts, ka ir vērtības, ko esam ieguvuši, iestājoties ES un NATO: mums vairs nav jāraizējas par drošību, stabilitāti un prognozējamību. Ja var tā izteikties, tad NATO un ES zīmogs dod atbildes ja ne uz visiem, tad daudziem jautājumiem. Vēl deviņdesmito gadu vidū un pat beigās mums ļoti vajadzēja pūlēties, lai pārliecinātu ārvalstu investorus, ka nav jābaidās nākt uz Latviju un savu biznesu

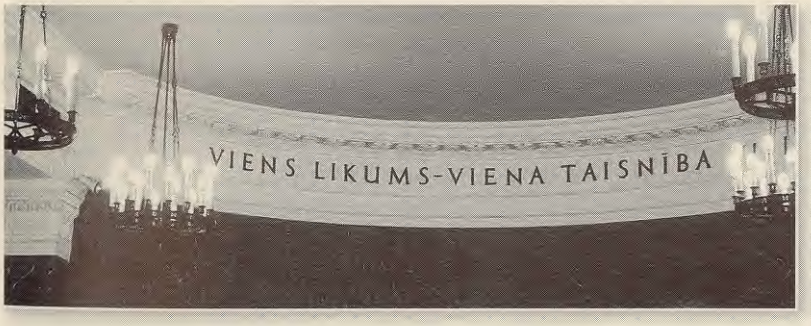
saistīt ar šo valsti, ka Latvija ir valsts, kurā var droši strādāt un veidot biznesu. Tagad mums vairs nebūs vajadzīga šī apgrūtinošā pārliecināšana un pierunāšana, jo cilvēkiem ir skaidrs, ko var gaidīt no ES dalībvalsts. Tagad investorus pamatā interesē tikai viens jautājums – vai viņu bizness šeit būs peļņu nesošs. Neviens vairs neuzdos jautājumu, vai šī valsts ir politiski stabila. Tieši tāpēc var prognozēt, ka arvien vairāk un vairāk ārzemju uzņēmēju vēlēsies strādāt un attīstīt biznesu tieši šajā reģionā. Tas, protams, var radīt problēmas mūsu pašu uzņēmējiem, un viņiem jau laikus savs darbs jāpārorientē tā, lai kļūtu arvien konkurētspējīgāki, aktīvāk jāmeklē citi preču un pakalpojumu noieta tirgi un pilnvērtīgi jāizmanto tas, kas mums jau ir. Un jāteic, ka pēdējā laikā arvien vairāk mūsu uzņēmēju sāk sekmīgu biznesu ārpus Latvijas.

– Kādā veidā Latvijas tranzītbizness tiks pārstāvēts Eiropā? Nav jau noslēpums, ka arī Eiropā ir konkurence un neviens vēl kādu konkurentu, šai gadījumā minētās nozares pārstāvjus no Latvijas, ar atplestām rokām tur negaida.

– Te vajadzētu runāt par četrām ES dalībvalstīm – Latviju, Lietuvu, Igauniju un Somiju, kurām šajā biznesa sektorā ir vistiešākās intereses. Šīm valstīm ir robeža ar Krieviju, ostas, ko Krievija jau vēsturiski bija pieradusi uzskatīt par savām, šajā ziņā varbūt izņēmums ir Somija. Tieši tagad šīm valstīm vajadzētu apvienoties, lai kopīgā un nebūt ne vieglā darbā gūtu nepieciešamos panākumus. Jāsaprot, ka biznesa nosacījumi bieži vien ir ļoti sūri, un nevajag gaidīt, ka viss tiks ielikts rokās vai pasniegts uz paplātes. Mums pašiem ir jācīnās par savām interesēm, jādara viss, lai mums būtu iespējami vairāk draugu starp ES valstīm un ES struktūrās. Jāapzinās, ka ne tikai mūsu ministriju ierēdņiem jābūt daudz aktīvākiem, bet daudz aktīvākiem jākļūst arī pašiem ministriem. Ministriem ir jāapzina visas esošās problēmas, aktīvi jāstrādā un, ja tas ir nepieciešams, jābrauc darba vizītēs un jātiekas ar attiecīgo valstu dažādu institūciju pārstāvjiem, aizstāvot mūsu nacionālās intereses. Ja šajā procesā būsim vienoti, tad rezultāts neizpaliks.

– Kurās ES valstīs, jūsuprāt, pašlaik visspēcīgāk strādā diplomātiskais sektors?

– Visiem notiekošajiem procesiem Briselē jau ilgāku laiku ir bijusi pievērsta īpaša uzmanība, bet pēc 1. maija situācija ir ievērojami mainījusies. Līdz tam ārlietu resors visus savus spēkus veltīja un strādāja tam, lai mēs kļūtu par ES dalībvalsti. Bija nepieciešams darboties, saskaņot likumdošanu, normatīvos aktus, lai tie atbilstu ES normām. Tagad mums beidzot ir jāsāk mācīties staigāt un izmantot to, kas mums tiek piedāvāts. Esam jau zināmu progresu sasnieguši, kam apliecinājums ir pati iestāšanās procedūra, bet lobēšana vai interešu aizstāvēšana ir sākusies tikai no 1. maija. Tāpēc tagad ir ļoti svarīgi, lai Ārlietu ministrija strādātu visciešākajā sadarbībā ar citām ministrijām, kuras atbild tieši par tautsaimniecības attīstību, un tās vispirms jau ir Ekonomikas, Zemkopības, Satiksmes ministrijas. Arī tas vairs nebūtu apspriežams, ka Ārlietu ministrijai jaunajos apstākļos jākļūst pavisam citādai un jāstrādā pavisam pēc citiem principiem, jo tagad tai darbības loks ievērojami jāpaplašina. Ekonomikas, Zemkopības un Satiksmes ministrija katra savā līmenī risi-



na profesionālus jautājumus, bet tām nav jādomā, kā atvērt vienas vai otras durvis Eiropā, jo par šo durvju atvēršanu jārūpējas Ārlietu ministrijai, un pirmām kārtām tieši Latvijas vēstniekiem un vēstniecību darbiniekiem.

– Ne reizi vien ir izskanējis mūsu uzņēmēju viedoklis, ka Latvija ļoti pārspīlē, izpildot vai cenšoties izpildīt katru ES prasību, un mūs varētu dēvēt par tādiem kā pionieriem, kuri vienmēr ir gatavi ziņot, ka ir gatavi pildīt...

– Ne jau vienmēr, bet tomēr jāatzīst, ka ir gadījumi, kad esam centušies skriet notikumiem pa priekšu. Ne jau tikai likumus, bet arī visdažādākās rekomendācijas esam centušies priekšzīmīgi izpildīt. Piemēram, Starptautiskais valūtas fonds brauc uz Latviju un smalki pēta mūsu finanšu sistēmu un sniedz savus vērtējumus. Pēdējā laikā ir veiktas pārbaudes, nodokļu apjoms pašlaik atbilst Eiropas normām, bet ir doti mājieni, ka nebūtu slikti, ja Latvija savas nodokļu likmes pielīdzinātu Vācijas likmēm, kaut vai uzņēmuma ienākuma nodokli. Taču nedrīkst aizmirst, ka situācija Latvijā un Vācijā pagaidām nav salīdzināma, jo Vācijā biznesa vide ir izveidota un sakārtota. Ja tur par kādu procentu palielināsies nodokļi, šo dažu procentu dēļ bizness no Vācijas neaizies, tas nebūs arguments, kāpēc slēgt biznesu. Latvijā situācija ir pavisam cita, jo šeit bizness ir jāpiesaista un jāieinteresē. Pavisam nepareiza būtu mūsu politika, ja Eiropas fondu naudu mēs tērētu vienīgi infrastruktūras sakārtošanai, bet reāli neradītu pievienoto vērtību. Mums ir jādomā, kā vislabāk attīstīt valsts ekonomiku, bet tam, nenoliedzami, jārada pievilcīgi biznesa attīstības apstākļi, un nodokļu samazināšana ir viens no instrumentiem, ar kura palīdzību to izdarīt. Tikai tad, kad Latvijas būs tikpat attīstīta kā Vācija, mēs varēsim lemt par nodokļu izlīdzināšanu ar pārējām ES valstīm. Pagaidām mums jāizmanto visi instrumenti, lai padarītu sevi pievilcīgu.

– Bet vai mēs spēsim turēties pretī ES prasību spiedienam?

– Es pats esmu ticies ar Starptautiskā valūtas fonda speciālistiem un viņiem teicis, ka pašlaik Latvija neplāno palielināt nodokļus, ka mēs turpināsim tos samazināt. Ja Eiropas speciālisti mums saka, ka vajadzētu tiekties uz bezdeficīta budžetu, tad principā jau šai nostādnei var piekrist – nevis mākslīgi pievilktam bezdeficīta budžetam, bet pašam bezdeficīta budžeta principam. Mēs neaizņemsimies naudu,

lai tērētu to šodienas izdzīvošanai, bet aizņemsimies, lai investētu projektos. Uzņēmēji aizņemas naudu, lai investētu savā attīstībā, un arī valstij nevajadzētu baidīties aizņemties naudu, lai investētu. Svarīgi, lai šīs investīcijas būtu mērķtiecīgas un pareizas. Mēs nekādā gadījumā ar diviem procentiem budžeta deficīta nepārkāpjam Mārstrihtas kritērijus. Vācija, kas tagad tik strikti iesaka samazināt budžeta deficītu, pati ir savulaik pieļāvusi trīs procentu deficītu savā budžetā. Mēs necentīsimies būt pionieri šai jomā un visos līmeņos skaidrosim, ka Latvijai pēc iestāšanās ES un NATO ir ļoti svarīgi turpināt investēt daudzās nozarēs.

– Lai arī tagad, pēc iestāšanās ES un NATO, esam iekļuvuši tādā kā drošības zonā, tomēr nekādā gadījumā nevaram aizmirst un padarīt par nebijušām un neesošām, maigi sakot, ne sevišķi labās attiecības ar Krieviju. Kā šajos jaunajos apstākļos attīstīsies Latvijas un Krievijas attiecības, vēl jo vairāk situācijā, kad notiek ļoti liela viļņošanās krievvalodīgo kopienā mūsu pašu valstī?

– Par to, kas notiek mūsu valstī, vislielākais nopelns, te gan jāteic, sliktā nozīmē, ir Repšes valdības izglītības ministram Kārlim Šadurskim, kurš krievvalodīgos sauca par piekto kolonnu un pūli un atļāvās teikt, ka diskutēt ar pūli viņš nevēlas, tas viņam nav vajadzīgs un nav arī viņa pienākums. Tagad varam redzēt, kādas ir sekas šādai nemākulīgai politikai. Ja runājam par Latvijas un Krievijas divpusējām attiecībām, tad esmu pārliecināts, ka tās attīstīsies civilizēti, jo gan Latvijas, gan Krievijas uzņēmēji ir ieinteresēti, lai tieši tā tas notiktu. Caur Latvijas ostām Krievijas kravām ir īsākais ceļš, ko pašlaik mazāk konkurētspējīgu padara kaut vai Krievijas īstenotā dzelzceļa tarifu politika. Šis arī ir viens no svarīgākajiem jautājumiem, un mēs darīsim visu, lai panāktu tā atrisināšanu. Domāju, ka arī Krievija mainīs savu attieksmi pēc 1. maija, jo Krievija vienmēr centusies uzturēt labas attiecības ar ES. Bija daudz jautājumu, kas skāra Baltijas valstis, kuros Krievija vēlējās uzspiest savu viedokli. Eiropas Savienība šādai nostājai nepiekrita, un beigu beigās Krievija bija spiesta piekāpties. Ir jāsaprot, ka katra valsts aizstāv savas intereses, tāpēc mums jāapzinās, ka tā visiem spēkiem centīsies lobēt savu ostu intereses. Baltijas reģiona aiziešana no Krievijas ietekmes zonas, nenoliedzami, viņiem ir zaudējums, un daudzi joprojām to ļoti sāpīgi pārdzīvo. Sanktpēterburgas un Primorskas ostas tomēr ir aizsalstošas, kas, ņemot vērā ziemas apstākļus, samazina šo ostu konkurētspēju, un tas rada problēmas Krievijas biznesam. Bet pasaules pieredze liecina, ka ekonomiskie apsvērumi un pragmatisms ņem pārsvaru pār politiskām ambīcijām. Domāju, ka nākotnē politiskās diskusijas paliks tikai politiķu lozungi pirms vēlēšanām, bet bizness diktēs mūsu attiecību veidošanu.

– Visus aizvadītos gadus arī Ārlietu ministrijas nostāja ir bijusi tāda, ka Krievija nav mūsu valsts prioritāte.

– Droši vien Ārlietu ministrijas darbu iepriekšējā laika posmā varētu vērtēt kā citu jautājumu pakārtošanu viena galvenā mērķa sasniegšanai. Bija svarīgi panākt Latvijas iestāšanos ES, kas tagad jau ir realitāte. Varbūt tāpēc līdz šim Ārlietu ministrija mazāk izvērtēja ekonomisko jautājumu nozīmīgumu. Taču viedoklis, ka Krie-

Dzelzceļa infrastruktūra ir viens no svarīgākajiem posmiem kravu pārvadājumos. Ja infrastruktūras jauda ir nepietiekama, tā var kļūt par vājo vietu arī ostu darbībā.

vija Latvijai nav prioritāra valsts, ir pilnīgi nepareizs, jo mūsu prioritāte vienmēr ir bijušas labas attiecības ar kaimiņvalstīm. Tieši tāpat kā attiecības jāveido ģimenē, attiecības jāveido kaimiņu starpā, kaimiņattiecības jāveido arī starp valstīm, jo brīnumi nenotiek un nepiepūloties nekas arī nenotiks. Taču, lai dejotu tango, ir nepieciešami divi, tāpat arī par to, ka starp Latviju un Krieviju nav izveidojušās labas attiecības, zināma daļa atbildības ir jāuzņemas Krievijai. Bet arī Krievija lieliski apzinās, ka, jo ilgāk tā vilcinās pieņemt lēmumu veidot normālu ekonomisko sadarbību ar Latviju, jo vairāk tā pati zaudē. Jo nevajadzētu domāt, ka mūsu vienīgā iespēja ir Krievija. Tā tas nav, mēs meklējam arī citus partnerus, piemēram, trešās pasaules valstīs, kuru preces nāks caur Latviju un tieši Latvija tiks izmantota par distribūcijas centru. Vēl pēc kāda laika brīvo teritoriju kļūs ievērojami mazāk, un tas, kas paslaik ir pieejams Krievijas biznesam, pēc laika jau būs aizņemts, jo šeit būs, piemēram, Japānas un Ķīnas bizness. Laba vieta ilgi tukša nepaliek, un to nu vislabāk vajadzētu saprast Krievijas politiķiem, kuri, pieņemot neadekvātus politiskus lēmumus, izdara lāča pakalpojumu saviem uzņēmējiem, tātad arī pašu valsts ekonomikai. Savukārt Krievijas biznesa struktūrām vajadzētu Krievijas valdībā visiem spēkiem lobēt labu attiecību veidošanu ar Latviju.

– Runājot par trešajām valstīm, Jūs domājat arī Baltkrieviju, Ukrainu, Kazahstānu un citās šī reģiona valstis?

– Protams, mums ļoti interesantas ir bijušās savienības valstis, par ko liecina kaut vai tas, ka ar tām Latvijai jau ir izveidojusies salīdzinoši laba sadarbība, tagad iesāktais darbs jāturpina un vēl vairāk jāpastiprina. Arī šīm valstīm mēs esam kļu-

vuši pievilcīgāki, jo ne visi bijušās savienības uzņēmumi var pirkt greznus īpašumus Londonā un veidot savus birojus citur Eiropā, jo tas ir salīdzinoši dārgi. Latvija šajā ziņā ir daudz pievilcīgāka, īpaši mazajam un vidējam biznesam, un esmu pārliecināts, ka tieši viņiem mēs varam sniegt labus pakalpojumus. Papildu pluss ir arī tas, ka šeit var saņemt konsultācijas krievu valodā.

– Jūs kā biznesa cilvēks, kurš labi pārzina biznesa vidi, un arī kā politiķis, kurš saprot politiskās spēles, tiešām esat pārliecināts, ka Krievijā ir cilvēki, kuri politiskā līmenī vēlas uzsākt normālu dialogu ar Latviju?

– Par to esmu pārliecināts! Pirmais cilvēks, kuru vēlētos nosaukt, ir Krievijas Federācijas prezidents Vladimirs Putins, kurš tagad ir tādā politiskajā situācijā, kad var pieņemt lēmumus, kurus nevarēja atļauties pirms prezidenta vēlēšanām, jo priekšvēlēšanu gaisotne liedza pateikt, ka Krievijai var būt un būs labas attiecības ar Latviju. Nav noslēpums, ka radikālie politiķi Latvijā un Krievijā ir izmantojuši un joprojām izmanto abu valstu domstarpības, lai celtu savu politiskās popularitātes reitingu. Taču šādas darbības valstij nedod nekādu labumu. Arī Latvijā galēji labējie radikāļi ir sapratuši, ka lieliska iespēja, kā piesaistīt vēlētāju uzmanību, ir nostāties opozīcijā politiskajiem pretiniekiem. Un pēdējie notikumi rāda, ka par ieroci kalpo bēdīgi slavenā izglītības reforma, kas nu jau ir mākslīgi uzkurināta un kur problēmu ir daudz mazāk, nekā par tām pašlaik diskutē. Domāju, ka bijušais izglītības ministrs Šadurskis rīkojās, varētu pat teikt, noziedzīgi, lai pilnīgi nevajadzīgi uzkurinātu kaislības. Lieliski taču var paredzēt, kāda būs cilvēku reakcija, ja ministrs, uzstājoties televīzijā, Latvijas krievvalodīgo iedzīvotāju daļu publiski nodēvēs par pūli un piekto kolonnu. Tas tika darīts, lai iegūtu vēlētāju ievērību, jo Jaunā laika mērķis ir iegūt piecdesmit vienu procentu vēlētāju balsu, bet tā kā krievvalodīgā auditorija nav viņu elektorāts, bija jāspēlē uz nacionālajām jūtām. Bijušais Ministru kabineta vadonis teica, ir jāmodina cilvēkā zvērs, un viņi ir daudz darījuši, lai to paveiktu.

– Taču reizēm gribot negribot zvērs mostas ne vienā vien ar tranzīta un ostu biznesu saistītā uzņēmējā, kad runa ir par valsts izvirzītajām prioritātēm, jo nevienas līdzšinējās valdības deklarācijā nekas nav bijis teikts par prioritātēm un atbalstu šai biznesa jomai. Un vēl jo lielāks nezvērs skrāpējas tad, ja palūkojas, kā strādā kaimiņi Lietuvā un Igaunijā. Lietuvieši ir mērķtiecīgi strādājuši Kazahstānas, Ukrainas un Baltkrievijas virzienā, un daļa kravu no Latvijas ir aizgājusi uz Lietuvu. Tikpat mērķtiecīgi igauņi ir strādājuši ar Krieviju, un arī pie ziemeļu kaimiņiem ir aizgājušas mūsu kravas.

– Tiešām jāatzīst, ka igauņi ir labi strādājuši ar Krieviju, piesaistot Krievijas biznesa intereses Tallinas ostai. Savukārt Lietuvā nav krievvalodīgo problēmas, jo Lietuvā krievu ir tikai nepilni desmit procenti, arī Kaļiņingradas apgabala problēma nav tikai problēma, tā reizē ir sava veida trumpis sarunās ar Krieviju. Taču cerams, ka pēc iestāšanās ES mēs tiešām spēsim daudzas lietas sakārtot un panākt vienošanos tajos jautājumos, kuros līdz šim šādas vienošanās nebija panāktas.

– Bet kā Latvija var kaut ko labu izdarīt un panākt, ja nemitīgi notiek valdības šūpošana? Eiroparlamenta vēlēšanas, pašvaldību vēlēšanas, un tā no vienām vēlēšanām līdz otrām.

– Bet tā jau ir politiskā virtuve, te tikai vajadzētu atcerēties veco patiesību – suņi rej, bet karavāna iet tālāk!

– Droši vien šo veco patiesību ļoti labi zināja Krievija, jo, kad pirms gadiem pieciem sešiem starptautiskās konferencēs Krievijas amatpersonas no augstām tribīnēm paziņoja, ka Ļeņingradas apgabalā tiks būvētas jaunas ostas, un aktualizēja saukli "Krievijas kravām Krievijas ostas!", šādus paziņojumus uzskatīja par nerealizējamām Krievijas ambīcijām. Tagad Krievijas jaunās ostas ir realitāte.

– Te jāatzīst, ka, piemēram, "Ventspils naftas" politika ir bijusi nedaudz tuvredzīga, jo tās vadītāji pārrēķinājās, uzskatīdami, ka Krievija runā tikai runāšanas pēc, bet patiesībā Krievijas naftas osta ir Ventspils. Nedrīkstam aizmirst, ka lielais lācis, kā Krieviju mēdz dēvēt, bieži vien nav prognozējams un vēlas demonstrēt savu spēku, lai parādītu, ka ar Krieviju visiem ir nopietni jārēķinās, lai arī šādas darbības pašai Krievijai nav ekonomiski izdevīgas.

– Vēl pirms dažiem gadiem Rīgas Brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs bija pārliecināts, ka Rīgas ostai pilnībā pietiks ar to kravu daudzumu, ko Krievijas ostas tieši jaudu dēļ nespēs paņemt. Izrādās, ka šajos vārdos ir ļoti liela daļa patiesības. Vai arī Jūs domājat, ka Latvijas ostām vajadzētu apmierināties ar tādu kā pārpalikuma principu?

– Nevajadzētu dramatizēt un akcentēt vārdu pārpalikums, jo tā sauktais pārpalikums rodas tāpēc, ka Krievija ir ļoti liela un vajadzību tai vienmēr būs vairāk nekā iespēju, tāpēc jābūt gataviem strādāt ar Krievijas kravām. Loginovam ir bijusi zināma taisnība, jo redzam, ka Rīgas brīvosta veiksmīgi kāpinājusi kravu pārkraušanas apjomus daļēji uz to kravu rēķina, ko pilnībā nevar apstrādāt Krievijas ostas. Taču mūsu iespējas ir daudz plašākas, bet, lai tās realizētu, ir nepieciešama politiskā griba.

– Pēdējo gadu jautājums Latvijas lielajām ostām ir bijis pievienotās vērtības radīšana, ar ko īpaši labi līdz šim nav veicies. Kā ES ietvaros varētu ienākt investori un jauni projekti?

– Katrā atsevišķā laika posmā ir bijušas situācijas, *pateicoties* kurām nav īstenojies viens vai otrs projekts. Piemēram, iepriekšējā valdība centās pārņemt vadību ostās, bet tālākās rīcības plāna un mērķa, ko darīt ar šīm ostām pēc varas pārņemšanas, valdībai nebija. Kad es personiski uzdevu jautājumu Repšes kungam, ko tad viņš ar šādām darbībām vēlas panākt, tika deklarēts lozungs, ka tā ir cīņa ar korupciju. Tagad varam izvērtēt, cik tad ir izmaksājusi šī cīņa ar korupciju. Visai dārgi, jo Rīgas brīvostas vadība ir bijusi paralizēta un vairāk nekā pusgadu nebija nepieciešamā kvoruma, lai pieņemtu svarīgus lēmumus, un tagad varam ar nožēlu konstatēt, ka daudzas kravas ir aizgājušas no Rīgas uz Klaipēdu un Tallinu, bet mēs ciešam zaudējumus. Var teikt, ka tā ir tuvredzīga politika, kas radījusi valstij milzīgus zau-

dējumus. Neskatoties uz šādām valsts vadītāju darbībām, kopumā pagājušajā gadā biznesa rādītāji ostām ir labi, taču, ja politiskā un saimnieciskā vadība valstī būtu bijusi tālredzīgāka, mēs varējām sasniegt vēl labākus rezultātus. Bet nav jau ko skatīties pagātnē, ir jādomā par nākotni!

– Ja palūkojamies nākotnē, kādu Jūs redzat Latvijas ostu attīstības virzību?

– Vispirms varam vēlreiz pateikt sev un visiem citiem, ka Latvijas ostām ir labas attīstības iespējas. Bet jābūt arī skaidrībai par to, kas notiek tepat Latvijā, jo palielināt iekšējo konkurenci nebūtu prātīgi, un to mūsu ostu vadītājiem vajadzētu apzināties. Kad mūsu valsts prezidentes Vairas Vīķes-Freibergas vizītes laikā Ķīnā notika sarunas ar šīs valsts premjerministru, ekonomikas, transporta un dzelzceļa ministriem, amatpersonas ļoti nepārprotami norādīja, ka Ķīnu interesē mūsu ostas. Ja Ķīna savu preču transportēšanai izvēlēsies Zīda ceļu no Ķīnas caur Kazahstānu, Krieviju un tālāk uz Eiropu caur Latvijas ostām, tad, varu droši teikt, mēs nemaz nespēsim apstrādāt visu paredzamo kravu apjomu. Bet tas varētu īstenoties tikai ar nosacījumu, ka mēs mērķtiecīgi strādāsim.

– Pagaidām gan tāda mērķtiecīga rīcība nav bijusi Latvijas stiprā puse. Bet vispirms būtu jārunā par prasmīgu saimniekošanu tepat mūsu ekonomiskajā telpā. Kā Jūs domājat, vai beidzot pienāks laiks un kāds uzņemsies atbildību pateikt, ka, piemēram, Rīgas ostā nekad netiks attīstīta un paplašināta naftas produktu apstrāde, lai uzņēmēji nešaubīgi zinātu, ar kādiem spēles noteikumiem viņiem ir jārēķinās? Šādu atbildi nevar prasīt no ostas pārvaldnieka, ja politiskās intereses liek šķēršļus biznesa projektiem.

– Pašlaik mēs strādājam pie Rīgas brīvostas attīstības koncepcijas, un es pilnīgi piekrītu, ka beidzot ir skaidri jāpasaka, kādi projekti var tikt realizēti un kādi nevar, jo spekulēšana uz politisko ambīciju pamata nevar turpināties un nav pieņemama, tā nedod neko labu mūsu ekonomikai. Jābūt skaidrai pozīcijai, bet jāatceras, ka notiek arī iekšējā konkurence. Nafta vēsturiski ir bijusi Ventspils ostas tradicionālā krava, un tas, ka naftas produktu plūsma caur Rīgas ostu palielinās, Ventspili īpaši neiepriecina, tāpēc notiek iekšējā cīņa par kravām. Ja runājam par Latvijas ostu tālāko attīstību, tad ir nepieciešami vienādi nosacījumi: ja kādas prasības tiek izvirzītas vienai ostai, tieši tādas pašas prasības ir jāattiecina arī uz pārējām ostām, lai nerastos situācija, ka vienai ostai ir atļauts tas, kas otrai ir aizliegts. Pie šāda principa ir dzelžaini jāturas. Tikpat svarīgi ir strādāt godīgas konkurences apstākļos Baltijā, un tas attiecas, piemēram, uz tarifu politiku. Ļoti svarīgi, lai Baltijas reģiona ostās būtu vienādi tarifi, tāpēc ka dažādie tarifi lielā mērā kropļo tirgu, jo tas, kuram ir iedota atlaide, nevar būt pārliecināts, vai šī atlaide tiks piemērota vienmēr.

– Jūsu interese par Rīgas ostu liecina, ka esat pievērsis lielāku uzmanību tieši šīs ostas darbībai. Jāteic, ka Rīgas ostā vienmēr ir bijušas jūtamas politiskās kaislības, bet, neskatoties uz kaislībām, Rīga ir pratusi panākt vislielāko kravu pieaugumu. Kaut gan no visiem ostu pārvaldniekiem visvairāk kritikas ir saņēmis tieši

Rīgas ostas pārvaldnieks, realizētie projekti liecina, ka viņa ostas attīstības redzējums ir bijis pareizs. Kā Jūs vērtējat Rīgas ostas iespējas?

– Protams, ir lietas, kuras vienmēr var padarīt labāk vai savādāk, bet domāju, ka šī Rīgas ostas vadība spēs vienoties par Rīgas ostas attīstības stratēģiju, kas sekmēs tālāko virzību. Cerams, ka beigsies tās savstarpējās nesaskaņas, kas pastāvēja starp valsti un pašvaldību, jo jāsaprot: ja kāds mēģina veidot lielo politiku tur, kur ir jābūt ekonomiskai un saimnieciskai pieejai, tad cietēji esam mēs visi. Repšes valdības laikā valsts un īpaši Rīgas pašvaldības pretī stāvēšana ir bijusi liela, un tas nekādā gadījumā nav sekmējis saimniecisko darbību.

– Jūs bijāt Ministra prezidenta biedrs Repšes valdībā, tādu pašu amatu ieņemāt Emša valdībā. Kā varat raksturot šo abu valdību darba stilu?

– Emša valdības darba stils krasi atšķirās no Repšes valdības, jo lielāka nozīme tika pievērsta cilvēka faktoram, mēs varējām cits citu satikt, sazvanīt un komunicēties. Jāsaprot, ka viens cilvēks nevar būt eksperts visos jautājumos un speciālists visās nozarēs.

– Vai šādu sapratnes un koleģialitātes principu Jūs ievērosiet arī Satiksmes ministrijas darbībā, īpaši sadarbībā ar nozares speciālistiem un asociācijām, jo nevar teikt, ka iepriekšējā laika posmā būtu bijusi pozitīva sadarbība. Līdz šim arī nav izdevies pie Satiksmes ministrijas izveidot jūrniecības nozares konsultatīvo padomi.

– Vienmēr esmu atbalstījis dialogu starp valsts sektoru un biznesa struktūrām. Jau 1998. gadā, kad strādāju par ekonomikas ministru, izveidoja Tautsaimniecības padomi, kurā tika apvienotas daudzas ieinteresētās puses, tādas kā Darba devēju konfederācija, Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera, arī arodbiedrības un daudzu citu organizāciju pārstāvji. Šis darbs parādīja, ka ļoti svarīgi ir uzklausīt privātā sektora domas un arī vajadzības, jo valsts nevar attīstīties, ja nav līdzsvara starp valsti, pašvaldību un privāto biznesu. Tiklīdz valsts nosaka nelabvēlīgus spēles noteikumus privātajam biznesam, īpaši jau nodokļu paaugstināšanas veidā, tā tiek bremzēta visas valsts attīstība. Taču nevar būt arī tāda situācija, ka nodokļi vispār netiek maksāti, tāpēc jāmeklē zelta vidusceļš un dialogs. Arī Satiksmes ministrijā esmu teicis, ka jāstrādā ar visām asociācijām, kas pārstāv šajā gadījumā jūrniecības, tranzīta un ostu sektoru, jāmeklē problēmu labākais risinājums, lai varētu veicināt valsts attīstību.

Gribu uzsvērt, ka mums tagad ir liels izaicinājums, lai nākamo desmit gadu laikā Latvija varētu sasniegt Eiropas Savienības attīstīto valstu dzīves līmeni. Bet to varēs izdarīt vienīgi tad, ja būs kopīgs darbs, ko darīs valsts, pašvaldības un privātais bizness, un aktīviem ir jābūt valsts vadītājiem, amatpersonām, ierēdņiem, biznesmeņiem.■

Neesam lūdzēji, esam konkurenti

2004. gada aprīļa pirmajās dienās ilggadējais parlamentārietis no "Latvijas ceļa" partijas ***Kārlis Leiškalns*** *kļuva par Satiksmes ministrijas parlamentāro sekretāru, apturot darbību "Latvijas ceļā". Vienlaikus viņš saglabā arī izpilddirektora amatu Latvijas Ostu asociācijā.*

Parlamentārais sekretārs ir ministra politiskais vietnieks un nodrošina saikni starp ministriju un Saeimu, un K. Leiškalnam jau ir pieredze šajā darbā, jo viņš tādu amatu ieņem ceturto reizi. Kā saka K. Leiškalns, parlamentārais sekretārs būtu pielīdzināms pat ministra biedram, jo ministra izsniegto politisko pilnvaru gadījumā parlamentārais sekretārs var dot rīkojumus ministrijas iekšienē, parakstīt dokumentus un paust ministrijas viedokli. Vienīgi piedalīties Ministru kabineta sēdēs parlamentārajam sekretāram nav ļauts. Jautāts, vai viņš pēc kāda laika varētu ieņemt arī satiksmes ministra amatu, Leiškalns atbild, ka ministra amatu varējis ieņemt arī pirms kāda laika, taču viņam pietrūkstot ministra ambīciju. "Es esmu tipisks parlamentārietis, un man patīk šis darbs, taču, ja rastos nepieciešamība pildīt ministra amatu, es to darītu. Patiesībā jau vairākas reizes esmu bijis ļoti tuvu ministra portfelim," viņš saka un pēc mirkļa piebilst, ka ministrs ir Kabineta loceklis, un tā nu gan esot pavisam "cita opera".

Mazliet neierasta ir arī K. Leiškalna tagadējā politiskā piederība – viņš, būdams "Latvijas ceļa" stūrakmens, savu darbību šajā partijā ir apturējis un vēstulē partijas priekšstāvim J. Naglim raksta, ka tā kā "Latvijas ceļš" neveido un neatbalsta pašreizējo valdību, viņš ir nonācis diskomforta stāvoklī, jo viņam kā parlamentārajam sekretāram jāatbalsta un jāpārstāv ministrijas intereses gan parlamentā, gan sabiedrībā, tāpēc kā opozīcijas partijas loceklis nevēlas atrasties divdomīgā situācijā. Savukārt uz jautājumu, vai šādā situācijā nebūtu vieglāk pievienoties kādai no Saeimā pārstāvētajām partijām, K. Leiškalns atbild noraidoši, taču reizē arī atzīst, ka "Latvijas ceļu" vieglas dienas negaida un, lai izdzīvotu, tam vajadzētu radikāli mainīties un kļūt jauneklīgākam. Vai "Latvijas ceļš" to spēs, rādīs laiks, tieši tāpat kā to, vai K. Leiškalns tiks ievēlēts nākošajā Saeimā. Kaut arī Leiškalns pašlaik nesniedz skaidru atbildi par iestāšanos kādā no pašreizējām varas partijām, viņš nenoliedz, ka noteikta attieksme un attiecības viņam ir ar katru no tām, un vēl viņš nenoliedz, ka jau tagad skaidri zina, ka vēlas piedalīties nākošajās Saeimas vēlēšanās. "Es noteikti to gribu! Jautājums, no kuras partijas, pagaidām ir atklāts," viņš saka.

Atskatoties uz aizvadīto laiku politikā un "Latvijas ceļa" darbībā, nākas atzīt, ka šī partija ir izdarījusi lielu darbu Latvijas attīstībā, taču arī viss negatīvais, kas kopumā pozitīvajā attīstības procesā sakrājies, asociējas ar to un kā lāsts uzgūlies tieši

Satiksmes ministrijas parlamentārais sekretārs un Latvijas Ostu asociācijas prezidents Kārlis Leiškalns.

tai. Vēl arī *jēlā* un dārgā priekšvēlēšanu kampaņa, kurā bija ielikts daudz naudas, bet maz prāta, kā arī tas, ka zināmā mērā tika pievilti vēlētāji, pēc Leiškalna domām, liedza "LC" pārvarēt piecu procentu robežu.

Tā kā parlamentārais sekretārs pārstāv ministrijas intereses Saeimā, šī amata pildītāju varētu uzskatīt par tādu kā lobiju, kā tagad pieņemts apzīmēt interešu "caursitēju". Bet mūsu sabiedrībā cilvēkiem ļoti patīk spēlēties ar vārdiem un terminiem, tāpēc nereti lobiji tiek jaukti ar oligarhiem, piesaucot valsts intereses un tautas lomu.

– Pie mums tādu oligarhu vispār nav, – saka K. Leiškalns, – šis apzīmējums Latvijā ienācis no Krievijas politiskās telpas un pēc būtības apzīmē naudas vai mazākuma varu, kas balstīta uz naudu. Taču tam nav nekāda sakara ar sabiedrības, uzņēmēju vai cilvēku grupām, kuras vēlas publiski definēt intereses politiskajā telpā, aizstāvēt un panākt to realizāciju. Tiek piesauktas arī valsts intereses, bet es uzskatu, ka valstij tādas ir tikai ārpolitikā, savukārt iekšējās intereses vajadzētu uzskatīt par sabiedrības interesēm. Kad vēlamies noskaidrot sabiedrības definīciju, nonākam pie atziņas, ka tādu nav viegli uzrakstīt, jo pati sabiedrība ir ārkārtīgi polarizējusies – kas vie-

niem ir labi, otriem šķiet slikti, tāpēc politikas stratēģiskais uzdevums ir kaut nedaudz šīs intereses ssaskaņot un meklēt kompromisa risinājumus.

– Lai arī tiek uzskatīts, ka Latvijas valsts savas ārējās intereses ir itin labi realizējusi – esam iestājušies Eiropas Savienībā un NATO, tagad redzam, ka ārējās intereses nemaz nebūs tik viennozīmīgi samērojamas ar mūsu iekšējām interesēm.

– Mēs tik strauji esam steigušies uz Eiropu, ka, aizrāvušies ar pašu virzīšanās procesu, nebijām paguvuši ievākt pilnīgu un patiesu informāciju. Tagad šis trūkums mums radījis tādu kā informācijas bada sajūtu. Savukārt mūsu pārstāvji Eiropā acīmredzot naudas trūkuma dēļ nespēj lobēt mūsu intereses, jo nopietns lobijs Briselē maksā ārkārtīgi nopietnu naudu. Tas nozīmē, ka mūsu lobijiem vai, citiem vārdiem sakot, mūsu interešu *bīdītājiem* vajadzēs būt Eiropas Parlamenta deputātiem, bet no Latvijas šo deputātu diemžēl būs ļoti maz. Latvijai ES nebūs arī balsstiesīga eirokomisāra, mūs pārstāvēs kāds Eiropas ministrs, kas drīzāk vērsīsies pret, nekā par Latvijas interesēm. Šādos apstākļos būs svarīgi, cik spēcīgi strādās mūsu Ārlietu ministrija un citu ministriju deleģētie atašeji, cik nopietni un profesionāli darbosies un sadarbosies iekšējie lobiji, ko Latvijā pārstāv asociācijas un citas interešu grupas. Ir jāsaprot jaunā sistēmas, kas sāks darboties pēc 1. maija, un jāapzinās, ka daudzās nozarēs politiku vairs nenoteiks Latvijas Republikas Saeima. Domāju, ka būs vēl jāpaiet ilgākam laikam, līdz paši deputāti atģidīsies, ka viņi vairs daudzus jautājumus nelemj. Pagaidām deputāti to nav apzinājušies un vēlas ietekmēt procesus, kuri pēc būtības jau ir Eiropas Savienības regulu jautājums, Eiropas Komisijas un Eiropas Parlamenta kompetence. Jau tagad ir virkne jautājumu, kuros nacionālās likumdošanas loma ir samazinājusies. Eiropa kļūst arvien federatīvāka, un suverenajās valstīs, tai skaitā arī Latvijā, parādās arvien vairāk federatīvo zemju pazīmju, ar ko mums nāksies samierināties. Process, kad tiek spriests par jauno Eiropas Savienības Konstitūciju, par ES prezidenta amatu, par kopēju ārpolitiku un aizsardzības sistēmu, arvien vairāk liek saprast, ka Eiropā Latvija būs tādā pašā statusā, kādā tagad Kuldīga ir attiecībās ar Rīgu. Es paredzu, ka Eiropas Savienības pārveidošanas procesa galaprodukts varētu būt līdzīgs multikulturālajai Amerikai, kuru regulē federālie, štata un valsts likumi. Tagad Eiropā stipri darbojas centrtieces procesi, kad visi dodas šajā virzienā, tāpēc vienmēr prātā paliek jautājums, vai un kad notiks atgriezeniskais process?

– Tā kā arī mēs esam ierauti šajā centrtieces virpulī, sākot no 1. maija būs virkne regulējošu noteikumu, no kuriem Latvija izvairīties nevarēs. Viens no karstākajiem ir izrādījies sanitārās robežinspekcijas jautājums, ar kuru esam nonākuši tādā kā šaurā bezizejā.

– Stāvoklis ir neapskaužams, it īpaši veterināro kravu muitas punktā Rīgas brīvostā, kas Rīgai ir ļoti aktuāls. Neapskaužamo stāvokli radīja bijušās valdības patiesībā ne jau neizdarība, bet galvenokārt neizprotamā spītība. Mudžinot kaut kādus psiholoģiskās nesaderības pinekļus starp politiskajām personām, amatpersonām centrālajā varā, Rīgas pašvaldībā un Rīgas Brīvostas pārvaldē, par ķīlnieku ir padarīts

Atvērto durvju diena Satiksmes ministrijā.
Pirmais pa labi – SM valsts sekretārs Vigo Legzdiņš.

Latvijas ekonomiskais balsts – tranzītbizness, jo pārtikas tranzīts caur Rīgas ostu ir ļoti svarīga ostas darbības sastāvdaļa. Mazāk šie procesi skar Liepāju un Ventspili tā vienkāršā iemesla dēļ, ka šajās ostās attiecīgās kravas vai nu netiek, vai arī tiek ļoti maz apstrādātas. Normāli gan būtu, ja šī problēma rastu kaut cik loģisku risinājumu.

– Vai šo risinājumu atrast izdosies?

– Pagaidām, godīgi sakot, viss tiešām izskatās šausmīgi! Bet atcerēsimies 2003. gada vasaru – demisionējusī valdība vienreiz jau mēģināja ierobežot un pat aizliegt veterināro kravu plūsmu caur Rīgas un Ventspils brīvostām. Bija pat sagatavoti noteikumi, un valdība paziņoja, ka apturēs tranzītu, kamēr netiks uzstādīti kaut kādi mistiski svari. Sanāca tā neloģiski, jo svaru uzstādīšana nav ostas vadības, bet gan valdības uzdevums, ko tā pildīt nemaz nevēlējās. Rezultātā pats no sevis izrietēja secinājums, ka valdība apzināti vēlējās kavēt ostu darbību. Tieši tāds pats stāvoklis veidojas ar šo sanitāro robežinspekciju, kam pēc būtības ar ostu nav nekāda sakara, ja nu vienīgi tik daudz, ka sanitārajai robežkontrolei pakļautās kravas iet cauri ostai. Robežas ierīkošana jānodrošina Finanšu ministrijai, un pašlaik tai nav svarīgāka darba par šo. Ja par ostām, tad tās ir ļoti daudz darījušas un pat cīnījušās, lai sakārtotu visas lietas, bet valdība, piemēram, 2003. gada vasarā, lai neļautu ostām normāli strādāt, atsauca ostu valdes locekļus, tādējādi neļaujot pieņemt lēmumus, kas saistīti ar dažādu veidu finansējumiem. Ostas daudzos gadījumos ir bijušas gatavas līdzfinansēt vai pat finansēt valdības kompetencē esošos projektus, bet valdība ir bloķējusi lēmumu pieņemšanu. Taču visiem jautājumiem var atrast risinājumu, un tas arī visdrīzākajā

laikā jāatrod, jo tas taču nav tikai vienas ostas jautājums, šajā gadījumā cietīs pārvadātāji, cietīs ne tikai loģistikas uzņēmumi, bet arī pārtikas ražotāji, kuru kravas tiek transportētas abos virzienos. Man ir grūti saprast, kā esam varējuši nodzīvoties līdz šādam stāvoklim, vēl jo vairāk tāpēc, ka par to tika runāts visos līmeņos, piemēram, Ostu padomē, kuras vadītājs ir pats premjerministrs. Godīgi sakot, savas valdības piecpadsmit mēnešos E. Repše Ostu padomes sēdi vadīja tikai vienu reizi.

– Vai Jums ir pārliecība, ka Emša valdība, tādos tempos strādājot un pieņemot lēmumus, paguva visu pēc būtības izvērtēt?

– Pieļauju, ka tā, tiešām mēģināja nepadarīto iespēt un paveikt to profesionāli labā līmenī, neizdarot kaitnieciskas darbības. Jāteic, ka Repšes valdības laikā, kad valdības ārpuskārtas sēdē tika lemts jautājums par kravu tranzīta ierobežošanu, man kā Ostu asociācijas izpilddirektoram nebija neviena cita kā vienīgi toreizējais Ministru prezidenta biedrs Ainārs Šlesers, pie kā vērsties, lai brīdinātu, ka nedrīkst pieņemt nepamatotus un nepārdomātus lēmumus. Toreiz tikai Šlesers bija gatavs uzņemties atbildību un apturēt lēmumu pieņemšanu, lai izveidotu darba grupu un vispusīgi izskatītu šo jautājumu. Vismaz kaut kādu rezultātu izdevās panākt, jo, kamēr strādā darba grupa, kādu laiku nenotiek muļķības. Tomēr bumba sprāga, tikai citā vietā – Rīgas brīvostā tika apturēta ostas valdes darbība, atsaucot no tās ministriju ieceltos pārstāvjus.

– Daudzi, tai skaitā Rīgas Brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs, vēl tagad nesaprot, kā varēja notikt, ka Ministru prezidents publiski un bez pamatojuma paziņo, ka Rīgas ostā notiek netīri darījumi, ka tās vadītāji ir gandrīz vai krimināli elementi?

– To vajadzētu jautāt pašam Repšem, jo es notikušajam neesmu varējis atrast nekādu racionālu pamatu. Šādās situācijās vieni izsaka savu viedokli, daudz ko sarunā, citi mēģina analizēt un secina, ka sadūrušās interešu grupas, kas cīnās par ietekmi Rīgas ostā. Tas nav nekas jauns, jo cīņa ap Rīgas ostu notikusi nemitīgi, bet līdz šim tā vairāk vai mazāk bijusi legāla, taču cīņas vadītājs un dalībnieks nekādā gadījumā nedrīkst būt ne pārvaldnieks, ne premjers, ne mērs, jo viņiem jāstāv ārpus šīs cīņas. Tāpēc jau ir tie sauktie lobiji un spiediena grupas, kas darbojas legāli politiskajā laukā, lai ietekmētu viena vai otra lēmuma pieņemšanu. Taču, ja kaut kas varai neizdodas legālā politiskā diskusijā, mēģināt to izdarīt no spēka pozīcijām, maigi izsakoties, nav īsti korekti.

– Bet pieļauju, ka reizēm arī pašā Ostu asociācijā noris asas diskusijas, jo katrai ostai ir arī savas intereses, ko vajadzētu "dabūt cauri".

– Ostas nav tā vienkārši pašas par sevi, viss ir saistīts ar politiskajiem procesiem un strāvojumiem valstī. Tā kā Liepājas un Ventspils vēlēšanu rezultāti tik krasi neatšķiras no Saeimas vēlēšanu rezultātiem, tur vienmēr valda lielāks miers nekā Rīgā, kur pašvaldību vēlēšanu rezultāti visai krasi atšķiras, tāpēc pieļauju domu, ka starp centrālo varu un pašvaldību rodas tāda kā ideoloģiskā nesaderība, kaut gan Latvijā jau sen vairs nebūtu pamata diskutēt par ideoloģiju deviņpadsmitā vai divdesmitā gadsimta izpratnē.

Latvijas Ostu asociācijas prezidents Kārlis Leiškalns ne tikai piedalās Latvijas Ostu padomes darbā, bet arī aktīvi strādā, lai nepieļautu Latvijas ostām un jūrniecībai nelabvēlīgu lēmumu pieņemšanu Latvijā un ES.

Man kā asociācijas izpilddirektoram ir bijis pilnīgi skaidrs uzdevums, kas jāpilda ostu kopējās interesēs, – sekot likumdošanas procesiem. Un šai ziņā nav bijis nekādu pretrunu. Es esmu tipisks sabiedrisko organizāciju pārstāvis, tipisks lobijs, kurš izdara spiedienu uz lēmējiem nolūkā panākt manis pārstāvētajai nozarei maksimāli izdevīgus lēmumus.

– Vai asociācijas iekšienē vai arī citās darbībās esat jutis Ventspils spiedienu uz Rīgu?

– Domāju, tas vairāk ir tāds kā nostāsts. Arī politikā, ja kāds nevar atrisināt kādu jautājumu vai nespēj savu viedokli pietiekoši spēcīgi argumentēt, viņš nāk klajā ar kādu trafaretu izteicienu, šajā gadījumā tiek runāts par Ventspils spiedienu. Ja politika sāk buksēt un politiskas personas nespēj pieņemt adekvātus lēmumus, tad sāk meklēt aizkulišu iespaidotājus. Tas sakāms par daudziem lēmumiem, kas Rīgas ostai būtu ļoti izdevīgi, bet salīdzinoši lielām sabiedrības grupām nav izdevīgi vai šķiet apšaubāmi. Tā tas ir, piemēram, ar naftas termināla būvi, kur nevajag vispirms meklēt Ventspils roku, bet gan dialogu ar cilvēkiem, kuri dzīvo eventuālo vai paplašināmo termināla tuvumā. Viņiem jāskaidro, ka piedāvātā lieta, nodarot minimālu ļaunumu, dos maksimālu labumu. Ja sabiedrībai nav līdz galam izskaidrots un tā protestē, tad visvienkāršāk ir pateikt – vainīgs Lembergs! Un šādu situāciju izmanto politiskās partijas, kas, atsaucoties uz pirmsvēlēšanu solījumiem un biedrojoties ar protestētājiem, veido sev politisko popularitāti. Man ir bijis daudz sarunu ar Aivaru Lembergu, bet nevienā no tām neesmu dzirdējis vai jutis viņa spiedienu panākt Rīgai kādu nelabvēlīgu lēmumu. Lembergs ļoti veiksmīgi prot aizstāvēt savas intereses, un ne jau ar koruptīviem paņēmieniem. Viņš ir ļoti labs *caursitējs* un ārkārtīgi labs savas pašvaldības, savu vēlētāju lobijs jebkurā varas līmenī, vai tā ir valdībā, vai Saeima. Viņš prot iespaidot, bet tā nebūt nav viņam piedēvētā hipnozes māksla, par ko daudzi runāja, kad valdībai neizdevās izdabūt cauri muļķīgos grozījumus Likumā par ostām. Mēs bi-

jām kopā tajā valdības sēdē un kopīgiem spēkiem cīnījāmies par kaut cik saprātīgu lēmumu pieņemšanu. Toreiz ar likuma grozījumiem izdevās nobalansēt uz naža asmens, bet tas nebūt nenozīmē, ka Likumā par ostām nevajadzēs izdarīt saprātīgus grozījumus. Piemēram, Rīgas osta pēc savas būtības ir pašvaldības osta, bet, tā kā likumā ir iestrādāts punkts, kas nosaka, ka centrālā vara vai Ministru kabinets pārrauga virkni ostas funkciju, tad uz šā pamata 2003. gada vasarā centrālā vara vēlējās pārņemt Rīgas ostu savā pakļautībā. Jaunais Valsts pārvaldes iekārtas likums liek ļoti uzmanīgi pieņemt likumus vai izdarīt tajos grozījumus, tāpēc pilnīgi nepieņemama un nesaprotama bija valdības vēlme visu izlemt vienā naktī, kam pamatā bija vāju padomnieku nemākulīgi uzrakstīts likums diezgan briesmīgā redakcijā. Lai arī cik neprofesionāli būtu padomnieki, atbildība par visu jāuzņemas Ministru kabinetam un Ministru prezidentam, un no valdības puses bija ļoti liela kļūda sūtīt uz Saeimu tik nesagatavotu likumu. Ja es tai laikā būtu komisijas priekšsēdētājs, tad, neskatoties ne uz kādām politiskajām saistībām ar kabinetu, atmestu likumu atpakaļ un par visiem simt procentiem būtu aicinājis deputātus balsot pret. Tā nedrīkst strādāt, nedrīkst ar tik truliem, neizvērtētiem un neizdiskutētiem likumiem īstenot savas politiskās ambīcijas! Tas tracina! Bet, ja atceramies, tad sākotnējās izmaiņas valdība saistīja tikai ar Rīgas ostu. Ja toreiz Ventspils mērs Aivars Lembergs kā Ostu asociācijas dalībnieks nebūtu iesaistījies kopējā cīņā ar valdību, nekas nebūtu panākts, jo mani un visu citu spēki toreiz diemžēl bija par maziem. Toreiz Lembergs tiešām bija ļoti sparīgs, un nevajag pārspīlēt viņa pretdarbību Rīgai. Ja kāds pie manas mājas vēlētos celt naftas termināļu, tad man nevajadzētu nekādu Lembergu, lai protestētu un meklētu no šī procesa sev kādu labumu vai ieguvumu. Cilvēkiem vēl labi atmiņā ir lietas, ko viņi daudzu gadu garumā ir izbaudījuši. Atmodas laikā viens no lielākajiem uzbrukumiem bija Ventspilij par piesārņoto vidi, ko rada naftas un amonjaka termināļu darbība. Beigu beigās Ventspilij un Lembergam, kurš nemainīgi ir pilsētas domes priekšsēdētājs, ir izdevies bīstamo kravu darbībai panākt sabiedrības atbalstu, jo viņš prata cilvēkiem pierādīt, ko šo kravu klātbūtne dod pilsētai un tās iedzīvotājiem.

Mēs ļoti mīlam radīt mītus un iedzīvināt mistiskus tēlus!

– Diez vai tikai par mītu ir uzskatāma skandināvu konkurence Latvijas ostām? Pats publiski esat teicis, ka, iespējams, somi dara visu, lai mazinātu Rīgas ostas konkurētspēju.

– Tas ir visai smags jautājums, un atbilde viegli rokās nedodas. Skandināvijas ostas tiešām ir konkurentes Latvijai, tāpēc man prātā nāk dažas līdzības. Piemēram, bija laiks, kad privatizētāji Austrumeiropā nopirka rūpnīcas. Lai arī ko teiktu, toreiz tie bija konkurētspējīgi uzņēmumi, un pirkuma galvenais mērķis bija šo ražošanu iznīcināt, lai iznīcinātu konkurentu, kas lieliski arī izdevās. Pieļauju domu, ka arī skandināviem ir tāds nolūks, jo ir pazīmes, kas liecina, ka viņi pie mums vēlas uzvesties kā kolonizatori. Teiksim, slēdz līgumus, kuros runā par šķīrējtiesu, kas nepieciešamības gadījumā izskatīs savstarpējos strīdus, bet, kad lieta nonākusi līdz šai tiesai,

vairs nevēlas atzīt tās kompetenci. Ja reiz līgums ir noslēgts, tas jāpilda, un nevajag domāt, ka mēs esam otrās vai vēl kādas citas šķiras cilvēki, taču reizēm tomēr tāda nepatīkama kolonizatoru smaciņa novējo! Daudz reižu esmu piedzīvojis, ka kāds mūs ļoti aizrautīgi pamāca un iesaka, kā rīkoties, bet paklausot mēs paliekam zaudētāji.

Glābšanas laivas ir jāizmanto tikai galējās nepieciešamības gadījumā, tāpēc jādara viss nepieciešamais, lai jūrniecībai šāds brīdis nepienāktu.

Šoreiz Latvijas stingrā nostāja strīdā ar "Nesti", pieprasot līgumu izpildi, parādīja, ka mēs spējam un mums ir arī drosme sevi aizstāvēt. Tāpēc jau kuro reizi mūsu sarunas laikā man jāsaka, ka nesaprotama bija valdības nostāja šai jautājumā, kad tā vēlējās uzņemties augstākā tiesneša funkcijas un paziņoja, ka Rīgas osta un tās pārvaldnieks rīkojas noziedzīgi attiecībā pret "Nesti". Jūtot tādu aizmuguri, "Neste" paziņoja par nodomu griezties Starptautiskajā šķīrējtiesā, kas politiķiem varētu izraisīt nepatīkamus šermuļus.

Taču Rīgas ostas pārvaldnieka nostāja bija cieta. Te man Loginovs jāuzteic, jo viņš ir cilvēks ar ārkārtīgi stipriem nerviem. Cik tagad man zināms, tiek meklēts atrisinājums mierizlīguma ceļā. Taču, ja Latvijas puse būtu reaģējusi uz pirmo uzbrēcienu, visi kārtējo reizi pārliecinātos, ka mūs var nospiest uz ceļiem. Tādu gadījumu mēs piedzīvojām ar bēdīgi slaveno zviedru kuģi, kad valsts samaksāja milzīgu naudu lietā, kas neapšaubāmi bija mahinācija. Toreiz Zviedrijas politika un vara visiem iespējamiem paņēmieniem izdarīja spiedienu uz Latviju, lai tā zaudētu tiesas prāvu. Mēs pakļāvāmies spiedienam un zaudējām.

– Izskatās, ka, parādot savu attieksmi un definējot savas intereses, mēs tracinām Eiropas funkcionārus. Šai gadījumā es domāju par notikumiem īpaši jutīgas jūras zonas statusa noteikšanā Baltijas jūrai, kad, neskatoties uz HELCOM pieņemto

lēmumu, ko parakstījusi arī Latvija, uz IMO ir nosūtīta Ministru kabineta apstiprināta vēstule, kurā teikts, ka kopumā HELCOM nostādnei Latvija pievienojas, bet ar vienu atrunu – ka nepiekrīt loču un velkoņu pakalpojumu noteikšanai. Tagad izsaka aizdomas, ka zināmā mērā ar skandināviem un Eiropu esam sabojājuši attiecības.

– Mums jāsabojā attiecības, ar ko vien mēs tās varam sabojāt, ja kaut nedaudz varam aizstāvēt savas intereses tajā lielajā tirgū, ko sauc par Pasauli. Mēs varam sabojāt attiecības un salīgt kaut ar pašu nelabo, ja Latvijas uzņēmēji no tā kaut ko iegūst. Protams, mēs vienmēr esam iestājušies un centušies uzturēt labas attiecības gan ar kaimiņiem, gan sadarbības partneriem, gan pat ar oponentiem, un to nodrošinājušas mūsu varas institūcijas. Bet varas institūcijas ir domātas arī tam, lai pārstāvētu un aizstāvētu mūsu valsts un mūsu uzņēmēju intereses Eiropā un pasaulē. Nevienai institūcijai nav pārlieku jāsaspringst vienīgi labu attiecību dēļ, bet gan, lai parādītu savu nostāju un neslēptu savas intereses.

Konkrētajā gadījumā Latvija ir definējusi savas intereses Baltijas jūrā, kravu pārvadājumu tirgū un ostu biznesā. Protams, mums visiem kopā ir jāaizsargā Baltijas jūra un jāpiešķir tai īpašas nozīmes statuss, bet šoreiz Latvijas Ministru kabinets ļoti saprātīgi un pat drosmīgi pieņemtā lēmuma veidā iestājas pret to, lai šī īpašā statusa ietvaros varētu noteikt obligātus loču un velkoņu pakalpojumus. Mēs iebilstam pret to, ka tiktu *bīdītas cauri* dāņu un vēl kādu mūsu kaimiņu intereses šo pakalpojumu nodrošināšanā, tāpēc mums jāieņem stingra pozīcija un jāturpina cīnīties par savām interesēm līdz pat lēmuma pieņemšanai. Kad tas būs pieņemts, cīnīties un spuroties būs par vēlu, jo tad pielemtajam būs jāpakļaujas. Vai gan citam, ja ne mūsu interešu pārstāvēšanai mums vajadzīgi pārstāvji HELCOM vai Eiropas Komisijā? Lai neviens nedomā, ka kāds uzsvilps un mēs tūlīt lēksim! Tā nebūs!

– Vai esat dzirdējis sakām, ka mūs jau tāpat neviens neuzklausīs, jo Latvijas viedoklis nav izšķirošais?

– Latvijas viedoklis nav izšķirošais, bet Latvijai tas ir jāpauž! Ja tas tā nav, tad mums nevajag tērēt naudu un visās šajās organizācijās darboties! Ja mēs patiešām gribam aizsargāt Baltijas jūru, tad mums jāapzina visi apdraudējumi, kas tai var nodarīt kaitējumu, jāizvirza un jāpieņem kritēriji, lai risku iespējami samazinātu. Jau tagad ir ekspertu atzinums, ka kuģošanas bizness nenodara lielāko ļaunumu, jo pilsētu notekūdeņi, veļas pulveri un trauku mazgājamie līdzekļi daudz vairāk piedraņķē jūru. Un arī tas, kas ieplūst jūrā no Polijas rūpnieciskajiem rajoniem. Domājot par drošību, Eiropa jau pieņēmusi lēmumu par dubultkorpusa tankkuģu ātrāku ieviešanu, bet mēs nevaram pieņemt kāda biznesa lobētu lēmumu, kas kravu pārvadājumus sadārdzinās par aptuveni diviem dolāriem. Kurš var minēt kaut vienu argumentu, kāpēc pret to nebūtu jācīnās?

Kamēr likumprojekti tiek skatīti, vai tas būtu Saeimā, vai IMO, kā šajā gadījumā, visām interešu un spiediena grupām ir jāstrādā ar komisijām un deputātiem, jāsagatavo priekšlikumi un motivācijas, jāraksta presē un jācīnās par savu interešu aizstāvēšanu.

– Vai pietiekoši ilgu laiku spēsim noturēt uzmanību un neatslābināties?

– Lieki spriest, vai spēsim, jo tas ir jādara. Šajā konkrētajā gadījumā Krievija ir mūsu sabiedrotais, un ar Krieviju nevar nerēķināties, lai gan tā, nepiedalīdamās sarunās, izdara kļūdu, jo starptautiskie noteikumi attiecas uz visiem, kas iesaistīti starptautiskajos kravu pārvadājumos. Taču vislielākā uzmanība jākoncentrē nevis uz to, ka kaut ko varētu pieņemt, bet gan uz to, ka kaut ko varētu ieslidināt gala produktā. Un tā var notikt, ja pietiekoši aktīvi visam nesekosim. Mēs esam likumpaklausīga valsts, bet mēs kā organizācijas dalībvalsts vēlamies piedalīties lēmuma pieņemšanā, nevis spēlēt statista lomu. Procedūru mēs neesam pārkāpuši, un mūsu viedokli, pat ja ar to nerēķināsies, tomēr vajadzēs uzklausīt.

– Tas nu ļoti izskatās pēc valsts politikas tranzīta jomā. Taču daudzi, kas iesaistīti tranzīta biznesā, tomēr uzskata, ka valsts politikas tranzītbiznesa attīstībā nav.

– Godīgi sakot, es nevaru īsti izprast šo terminu – nav valsts politikas! Vai, piemēram, mums ir valsts politika attiecībā uz alkoholu, ja alkohola aprites likumā kādā no pantiem teikts: "Šis likums nosaka valsts politiku." Tāpēc, ja runājam par tranzīta biznesu, jāskatās, kādi likumi to reglamentē. Tas ir Likums par ostām, tā ir virkne citu likumu, un tie arī veido un nosaka valsts politiku. Bet ko nozīmē plika politika? Ja redzam, ka kāds no normatīvajos aktos esošajiem ierakstiem traucē biznesa attīstību, tad politika ir šos traucēkļus noņemt. Bet rakstīt kādus īpašus traktātus, ko un kā valsts darīs, būtu pilnīgi muļķīgi! Izlasiet likumu, un jūs sapratīsiet valsts politiku!

Varam uzskatīt, ka attiecībā pret Baltijas jūru esam veidojuši un pauduši savas politikas nostāju, un Emša Ministru kabinets uzdrošinājās to pateikt skaļi. Vēl vairāk – to ir uzdrošinājies pateikt "zaļais" premjers. Varbūt Indulis Emsis šo jautājumu iekļāva izskatāmo sarakstā tieši tāpēc, ka viņš ir "zaļais", jo Ministru prezidentam jāprot skatīt politiku kopumā. Un šajā ziņā Emsis rīkojās kā goda vīrs, ļoti profesionāli. Lūk, tā arī ir valsts politika!

Mums jācīnās par vietu starptautiskajā darba dalīšanā, arī tranzītkravu pārvadājumos, un tā būs ļoti nežēlīga cīņa, tā būs cīņa ar mūsu draugiem, jo mūsu tā dēvētais nedraugs ir resursu devējs, bet tie, kuri vēlas šos resursus pārvadāt un apstrādāt, ir mūsu tuvākie draugi. Tieši ar viņiem gaidāmas cīņas ar elkoņiem, kur būs vajadzīga valsts politika, vai, pareizāk sakot, tas būs valsts uzdevums novērst visus tos šķēršļus, kas varētu traucēt biznesa attīstībai.

Atslābināties nedrīkst, tāpēc tiem, ko esam pieraduši saukt par oligarhiem, nemitīgi ir jārosās, lai Latvijā precei iespējami produktīvāk tiktu pievienota vērtība un mēs no saviem sešdesmit četriem tūkstošiem kvadrātkilometru, kas atrodas tik izdevīgā ģeogrāfiskā vietā, iegūtu maksimālu labumu. Mēs neesam draugeļi, mēs esam konkurenti cīņā par darba dalīšanu!■

Prioritātes nav mainījušās

2004. gadu nosacīti varētu sadalīt divās daļās – līdz 1. maijam un pēc. Bet prioritātes Satiksmes ministrijai (SM) būtiski nemainījās – līdz 1. maijam galvenā uzmanība tika veltīta pēdējiem darbiem likumdošanas saskaņošanā, vēlāk tam, kā šos likumus iedzīvināt pēc iestāšanas Eiropas Savienībā (ES). Jebkurā gadījumā svarīga bija arī politiskās vadības maiņa SM, kad vairākās nozarēs mainījās politiskie uzstādījumi, piemēram, sakaru un aviācijas nozarē, varbūt mazāk tas skāra jūrniecības nozari, kaut gan tranzīta politikas jautājumi nav svītroti no ministra darba kārtības. Tas ir valstij svarīgs jautājums, tāpēc pie šīs nozares attīstības jautājumiem tiek nopietni strādāts. Stāsta SM valsts sekretārs ***VIGO LEGZDIŅŠ.***

Vairāk par saimniecisku darbību varētu uzskatīt SM darbu pie lielo investīciju projektu sagatavošanas un realizēšanas. Pirms iestāšanās ES mums izdevās precīzi paņemt visu naudu, ko varēja rezervēt, un tagad pienācis laiks, kad šie projekti reāli jāīsteno. Pa vienam notiek projektu darbu izsole. Tie ir tranzīta biznesu visvairāk interesējošie un ietekmējošie dzelzceļa modernizācijas projekti, kuri visi jau ir darbībā. Pirmsiestāšanās periodā strukturālie fondi, konkrēti, ISPA finansējums nosedza trīs ceturtdaļas no visa dzelzceļa projektu finansējuma, kas transportam tika novirzīts. Tagad ir parakstīts pēdējais lielais projekts, kas paredz Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora signalizācijas sistēmu modernizāciju. Līdz ar to visi dzelzceļa projekti būs ražošanā. Bez lielajiem projektiem sekmīgi ir sākta Eiropas Reģionālās attīstības fonda programma, kas, iespējams, ļaus uzlabot situāciju Latvijas mazajās ostās, lai palīdzētu tām izdzīvot un veicinātu attīstību. Skulte, Mērsrags un Salacgrīva attīstības projektiem saņems Eiropas Reģionālās attīstības fonda līdzekļus, un cerams, ka kārta pienāks arī pārējām mazajām ostām.

Jūrniecības nozarē 2004. gads nav nesis nekādus būtiskus satricinājumus. Ir gan kāds ļoti patīkams fakts – kuģi sāk atgriezties zem Latvijas karoga un tiek reģistrēti Latvijas Kuģu reģistrā. Pamatā tam ir iepriekšējos gados veiktais darbs nodokļu likumdošanas uzlabošanā. Ļoti gribētos ticēt, ka tendence reģistrēt kuģus LKR saglabāsies. Pozitīvi ir tas, ka par mūsu reģistru nopietni interesējas arī citu valstu kuģu īpašnieki.

Par sekmīgu varam uzskatīt Jūras administrācijas *Twining* programmu, pateicoties tai, ir nostiprinājusies pārliecība, ka mēs strādājam pareizā virzienā un ka tiem cilvēkiem, kuri ikdienā ir saistīti ar inspekcijas darbu un reģistra sakārtošanu, ir izdevies pārņemt ārzemju partneru labāko pieredzi. Pārliecība, ka cilvēks savu darbu dara pareizi, rada viņam komforta izjūtu un gandarījumu par paveikto. No otras puses, arī Eiropas Savienība ir varējusi pārliecināties, ka administratīvie procesi tiek civilizēti sakārtoti un uzraudzīti, tāpēc nevajag jūrniecību mi-

Tieši pateicoties SM valsts sekretāra Vigo Legzdiņa nenogurstošajam darbam, Latvijai jau deviņdesmito gadu vidū izdevās iegūt Eiropas finansējumu ostu, transporta un tranzīta nozarei.

nēt kā Latvijas galveno problēmu. Protams, nekad nebūs tā, ka administratīvā kapacitāte ir pilnīgi pietiekama, bet katrā gadījumā tā nav arī tādā līmenī, lai to raksturotu kā nepietiekamu. Viss ir stiprināms un uzlabojams, svarīgi, lai tas tiktu darīts pareizi un starptautiskajām normām atbilstoši.

Ostu attīstību varētu raksturot kā viļņveidīgu, jo pēc kāpuma, kas bija līdz 2001. gadam, nākamie gadi bija visai problemātiski Latvijas ostām, izņemot Rīgu, kam izdevās kāpināt tempu. Taču ir kāda tendence, kas vieš bažas: ja mēs Latvijas ostas salīdzinām ar citām Baltijas jūras austrumkrasta ostām, tad jāatzīst, ka pie mums ir iestājusies diezgan liela stagnācija. Sākot no Primorskas, Sanktpēterburgas un Tallinas, kravu pieauguma tempi visur strauji tiek kāpināti. No Latvijas ostām tādam tempam līdzi spēj turēt tikai Rīga. Lai gan Liepājā un Vents-

pilī nav ievērojamu kravas apjomu kritumu, šādu stagnāciju nevaram vērtēt apmierinoši. Skaidri arī apzināmies, ka kravu struktūra nav tā augstvērtīgākā, ja vēl nebūtu pietiekami ogļu apjomi, tad būtu diezgan lielas problēmas ar kravu apgrozījumu.

Iepriecina, ka Rīgā pieaug konteineru apjoms. Tas gan nenotiek tik strauji kā citur mūsu reģionā, taču jebkurš pieaugums ir pozitīvi vērtējams, īpaši jau zinot Krievijas nostāju – savas kravas transportēt caur savām ostām. Jāpriecājas, ka mums vispār ir izdevies panākt kaut kādu pieaugumu.

Infrastruktūras sakārtošana Krievijā ir tikai laika jautājums. Savulaik mēs neticējām, ka Krievijai izdosies īstenot ambiciozos jaunu ostu celtniecības plānus, bet tas tomēr ir noticis. Mums jāspēj pielāgoties, un katram biznesa īpašniekam pašam ir jāizvērtē riski. Mēs nevaram atļauties milzīgus ilgtermiņa ieguldījumus infrastruktūrā, ja nav skaidri zināms, ka tā tiešam būs noslogota. Pašlaik vairāk jādomā, kā efektīvāk izmantot jau esošo infrastruktūru. Pagaidām transporta infrastruktūra nav tā vājā vieta, kas kavētu kaut kam sekmīgi attīstīties. Gan dzelzceļa, gan ostu jauda ir pietiekoša, lai kāpinātu kravu apstrādes apjomus. Tas, protams, neattiecas uz gadījumiem, kad ir nepieciešami specifiski termināli kādu īpašu kravu apstrādei.

Sāpīgākā problēma Latvijā, par ko ir noraizējusies sabiedrība un arī amatpersonas, ir satiksmes drošība uz autoceļiem. Lai gan Eiropas transporta politika ir vērsta uz videi draudzīgu transporta veidu attīstību, lai samazinātu autotransporta lietošanu, mums tomēr ir jādomā par to, kā padarīt ērtāku un drošāku autoceļu tīklu, jo Latvijā, kur attālumi ir salīdzinoši nelieli, iekšējos pārvadājumos galvenokārt tiek un tiks izmantots autotransports. Mums jānodrošina cilvēkiem pieklājīgi autoceļi, kuros ir ievērotas starptautiski atzītas drošības prasības, un jārūpējas, lai maģistrāles, kas iekļautas Transeiropas transporta tīklā, Austrumu - Rietumu koridors un "VIA Baltica" autoceļi būtu konkurētspējīgi ar kaimiņvalstu autoceļiem. Ja to nevarēsim nodrošināt, tad zaudēs viss tranzīta bizness un kravu plūsmas aizies uz konkurentu ostām. Uzskatāms piemērs te ir Klaipēdas osta, kuras maģistrālais pievedceļš nav pat salīdzināms ar mūsu ostu pievedceļiem, un ar to arī zināmā mērā var izskaidrot, kāpēc Klaipēdas ostā kravu apjoms tik strauji aug, bet mūsu ostām ir problēmas piesaistīt ro-ro un konteinerkravas. Mums autoceļu jautājums nepavisam nav sakārtots, tāpēc arī ministrs Ainārs Šlesers ir nācis klajā ar uzstādījumu, ka septiņu astoņu gadu laikā pilnībā jāsakārto Latvijas galvenie ceļi, un, nav ko slēpt, tieši tā būs Satiksmes ministrijas prioritāte, nākošajā posmā gatavojot pieteikumus Eiropas Kohēzijas fondam. Transeiropas transporta tīklam viennozīmīgi finansējums nāks no Kohēzijas fonda, jo no valsts budžeta to finansēt nav iespējams. Jāatzīst, ka pat Kohēzijas fonda līdzekļi var izrādīties nepietiekami, tāpēc ir doma, ka varētu sākt pirmo privātās publiskās partnerības projektu un būvēt Latvijā pirmo pilna servisa automaģistrāli, un tā pavisam konkrēti varētu būt autoceļš Rīga – Jelgava, kur būs realizēti divu līme-

ņu krustojumi ar vietējās nozīmes ceļiem. Tas būtu Latvijā pirmais nožogotais ceļš ar braukšanas ātrumu 130 kilometru stundā, lai Jelgavas virziens varētu attīstīties kā industriāla zona. Paralēli šim projektam, izmantojot Kohēzijas fonda līdzekļus, tiks būvēti arī pārējie galvenie ceļi. Pirmkārt jau ceļš no Rīgas un Pļaviņām un tālāk līdz Jēkabpilij pa jaunu vietu, apejot apdzīvotās vietas, lai atslogotu Daugavpils šoseju. Izmaksas līdz 2013. gadam varētu būt no 507 līdz 650 miljoniem latu, no kuriem katru gadu aptuveni 55 miljoni latu varētu būt Eiropas Kohēzijas fonda finansējums un attiecīgi Latvijas līdzfinansējums 6–8 miljoni latu gadā. Tādā veidā attīstot projektu, līdz 2013. gadam varētu sakārtot Latvijas galvenos autoceļus. Ir arī tādi ceļi, kuru būvēšanai finansējums jau ir garantēts. Drīz tiks izsolīts ceļa posms Ķekava – Iecava un Bauska līdz robežai. Tiek projektēts posms no Rīgas līdz Ķekavas apvedceļam. Tas būs četru joslu autoceļš, kura publiskā apspriešana jau ir beigusies un pieņemts lēmums par labāko variantu. Tie arī ir lielākie projekti. Taču ir arī citi ceļi, kas iekļauti rekonstrukcijas sarakstā. Tiks sakārtots ceļš līdz Siguldai, Valmieras ceļš, no jauna uzbūvēts ceļš no Ludzas līdz Krievijas robežai, sakārtoti citi ceļi. Darbi ceļu rekonstrukcijā būs fundamentāli.

Lielākais dzelzceļa projekts ir Austrumu – Rietumu maģistrāles modernizācijas projekts aptuveni 300 km garumā. Jāpabeidz iesāktie projekti. Varētu teikt, ka dinamika ceļa nozarē ir pamatīga: 2004. gadā lielajiem projektiem no valsts budžeta un ārvalstu finansēm bija novirzīti 18 miljoni latu, 2005. gadā finansējums būs aptuveni 75 miljoni, bet turpmākajos gados ceļu projektiem tiek plānoti 100 miljoni latu gadā. Tagad pirmajā vietā vairs nav finansējuma problēma, nu jau sākam izjust jaudu trūkumu – gan projektēšanas jaudas, gan darbaspēka jaudas. Arī būvnieku cenas ir ievērojami kāpušas – viņiem darba pietiek, tāpēc viņi var sākt diktēt savus noteikumus. Ņemot vērā, ka darba tirgus Eiropas telpā ir liberalizēts, nākotnē varam sagaidīt arī viesstrādniekus. Pirmie signāli jau ir jūtami – viena no lielākajām Lietuvas ceļu būves firmām "Panevežus kerai" ir nopirkusi Daugavpils asfaltbetona rūpnīcu, kas liecina par kaimiņu interesēm. Bet tas ir tikai normāli, par to nevajadzētu uztraukties.

Diez vai ostas tiešā veidā finansējumu lielajiem infrastruktūras projektiem tuvākajā laikā saņems un vai varēs uz to cerēt, jo ostas ir peļņas ģenerēšanas centrs, tām ir savi ieņēmumi, kam jākalpo tālākai attīstībai, un valsts no savas puses var būt kredīta garants. Taču valsts, šajā gadījumā Satiksmes ministrija, ļoti nopietni strādā, lai sakārtotu un modernizētu ostu pievedceļus. Ministrija kopā ar Rīgas domes Attīstības departamentu, Rīgas Brīvostas pārvaldi un "Latvijas dzelzceļu" plāno Rīgas ostas dzelzceļa mezgla turpmāko attīstību. Kopā ar Rīgas domi strādājam, lai izvirzītu prioritāros projektus Eiropas finansējuma piesaistīšanai. Te jādomā gan par Austrumu maģistrāli, gan tā saucamo Daugavas ziemeļu šķērsojumu, bez kura nevaram runāt par tranzīta, ostas un pilsētas harmonisku attīstību. Iespējams, tālākā nākotnē būs nepieciešami pat divi ziemeļu šķēr-

2003. gadā atklāja "Jūras parku" Ventspilī, kas ir mezgla punkts Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridorā. Arī šo projektu Briselē sekmīgi prata aizstāvēt Vigo Legzdiņš.

sojuma objekti, no kuriem viens varētu atrasties pavisam tuvu jūrai, veidojot pilnu Rīgas apvedceļu. Pirmajam Daugavas ziemeļu šķērsojumam ir jātop salīdzinoši tuvā nākotnē, lai atslogotu pilsētas centru.

Ventspilī akcents tiek likts uz auto pievedceļu sakārtošanu, tai skaitā tiek domāts par paceļama tilta būvi pār Ventu, lai paplašinātu ostas teritoriju.

Liepājā kompleksi tiek izstrādāts dzelzceļa un autoceļa pievadu projekts iesniegšanai Kohēzijas fonda finansējumam. Ir plānots veikt iepriekšējo izpēti Liepājas un Ventspils lidostas projektam, kas arī ir neatņemama Transeiropas transporta tīkla sastāvdaļa. Šie projekti ir pavisam reāli darba kārtībā.

Paralēli šiem konkrētajiem projektiem Satiksmes ministrijas speciālisti savā ikdienas darbā, protams, precizē likumus, raksta koncepcijas un rīcības politikas plānus, lai uzlabotu pasažieru pārvadājumu kvalitāti, integrētu autotransporta un dzelzceļa transporta pakalpojumus. Svarīga ir telekomunikāciju sistēmas modernizācija, jo tieši uz telekomunikāciju sistēmas bāzes nākotnē varētu veidoties un attīstīties loģistikas informācijas sistēmas, kas pašlaik Latvijā nav īpaši labā kondīcijā, tāpēc SM Tranzīta departamentā ir izveidota Transporta informātikas nodaļa, kuras uzdevums ir sekot līdzi ne tikai Eiropas globālajiem projektiem, tādiem kā "Galileo", bet arī projektiem, kas varētu interesēt Latvijas biznesā strādājošos, lai nonāktu pie inteliģentām informācijas sistēmām, nevis tikai nodrošinātu fragmentāru informācijas apmaiņu.

Ministram ir skaidri uzstādījumi par Rīgas kā reģionālā aviācijas centra izveidi, un šis jautājums nav skatāms atrauti no tūrisma industrijas attīstības, no vies-

nīcu biznesa, mazā un vidējā biznesa, kas saistīts ar tūristu plūsmas apkalpošanu.

Gribētos teikt, ka Satiksmes ministrijas atbildības zonā pašlaik ir skaidri definēts tālākās darbības un prioritāšu modelis, piemēram, ceļu nozarē – nevis piekopt vai piekārtot saimniecību, bet gan fundamentāli sakārtot galvenos autoceļus. Tas ir politisks lēmums, jo naudu var iztērēt arī citiem mērķiem. Objektīvi runājot, pirms kāda laika šāds lēmums nebija iespējams, jo bez Eiropas naudas lielos projektus nevar nedz plānot, nedz realizēt. Arī sabalansējot valsts budžetu un finansējot sociāli svarīgos projektus, citiem projektiem naudas nepietiktu. Tagad ir vietā termins – rīcības politika, un, ja būs konsekvence tās īstenošanā, tad arī panākumi neizpaliks. Un vēl jāatzīst, ka SM saviem izvirzītajiem mērķiem ir bijusi uzticīga un tukšiem vārdiem nav mētājusies, jo prioritātes jau nav kardināli mainījušās.

Beidzot arī mūsu koridori ir ierakstīti Eiropas kopējā tīklā.

Man personīgi ir gandarījums par to, ka daudzu gadu darbs nav bijis veltīgs vai bezjēdzīgs. Man nepatīk strādāt, ja nav rezultāta! Esmu praktiskas darbības piekritējs. Ministrijā ir labi strādājošs Investīciju departaments. Ir prieks, ka mēs bijām tie, kas pirmie iesniedza ISPA projektus un pirmie ES kandidātvalstīs realizēja šos projektus, prieks, ka pirmie sagatavojām projektus Reģionālās attīstības fondu programmu ietvaros pirmās šķiras autoceļu attīstībai, kurus esam jau izsolījuši. Visi objekti jau ir ražošanā, un līdzekļus, kas domāti laika posmam līdz 2006. gadam, jau būsim apguvuši. Strādājam diezgan efektīvi, kaut gan vienmēr jau gribētos, lai veiktos vēl labāk.

Novēlu, lai būtu darbs, jo nozare mums ir tāda, kas sniedz pakalpojumus biznesam, ražošanai, ekonomikai gan plašā, gan šaurā nozīmē. Ja būs pieprasījums pēc pārvadājumiem, pēc kravu uzglabāšanas un arī pēc cilvēku mobilitātes, tad arī mums visiem būs darbs, un ministrija no savas puses centīsies nevis likt šķēršļus, bet gan tos noārdīt, lai uzņēmējdarbība sekmīgi attīstītos. Daudzi jau ir sapratuši, ka ģeopolitiskā karte ir mainījusies un Latvijai turpmākajos gados ir jāmēģina izmantot tās priekšrocības, par kurām agrāk tika runāts tikai teorētiski, lai attīstītu pievienotās vērtības pakalpojumus, atrodoties starp diviem lieliem tirgiem, un kļūtu par placdarmu virzībai uz lielo Austrumu tirgu ne tikai Eiropas, bet arī globālās tirdzniecības un ekonomikas spēlētājiem. Tad ne tikai nozarei, bet visai valstij klāsies labi.■

Ostu padome aicina pieņemt saprātīgus lēmumus

Ja vēl nesenā pagātnē daudzas amatpersonas un biznesa struktūras sprieda par to, ka, piemēram, Latvijas Ostu padome savu sākotnējo nozīmi un jēgu ir zaudējusi, jo ostu biznesa intereses ir atšķirīgas, kā arī izteica neapmierinātību, ka Ostu padomes sēdes ir kļuvušas formālas, tad Ostu padomes sēde, kas notika 19. maijā, bija lielisks apliecinājums tam, ka, neskatoties uz atšķirīgajām biznesa interesēm, vēl ilgi no darba kārtības nepazudīs jautājumi, kas satrauc pilnīgi visus ostu vadītājus, ostu un tranzīta biznesa struktūras un saimnieciskās organizācijas.

Jau par likumsakarību ir kļuvis tas, ka tieši Latvijas Tranzīta biznesa asociācija un tās prezidents Aivars Lembergs aktualizē jautājumus, kuru nerisināšana vai pasīva darbība attiecīgajā jomā var nodarīt neprognozējamu kaitējumu biznesam, tātad arī valsts ekonomikai. Tieši pateicoties A. Lemberga aktivitātēm, Ostu padomes sēdes darba kārtībā tika iekļauti divi papildu jautājumi.

Latvijas Ostu padomes sekretariāts saņēma šādu LTBA vēstuli: "LTBA, pamatojoties uz asociācijas biedru izteiktajiem būtiskajiem iebildumiem par Ministru kabineta 2004. gada 18. marta noteikumos Nr. 144 "Noteikumi par Pārtikas un veterinārā dienesta maksas pakalpojumiem un samaksu par valsts uzraudzības un kontroles darbībām" un uz šo noteikumu pamata izdotā Zemkopības ministrijas 2004. gada 23. aprīļa rīkojuma Nr. 169 "Par Pārtikas un veterinārā dienesta maksas pakalpojumiem un samaksu par valsts uzraudzības un kontroles darbībām" pielikuma 10. punktā "Maksa par preču un produktu robežkontroli" noteiktajām neadekvāti augstajām cenām par valsts uzraudzības un robežkontroles darbībām, lūdz steidzamības kārtā iekļaut Latvijas Ostu padomes 19. maija sēdes darba kārtībā jautājumu par Latvijas Ostu padomes un sabiedrisko organizāciju priekšlikumiem Ministru kabinetam un Zemkopības ministrijai par nepieciešamajiem grozījumiem abos minētajos normatīvajos aktos."

LOP sēdes laikā izraisījās asas diskusijas par Zemkopības ministrijas darbībām, kas var nodarīt milzīgu kaitējumu Latvijas tranzītbiznesam, nostādot to pilnīgas konkurētnespējas apstākļos. Zemkopības ministrs Mārtiņš Roze, pamatojot pieņemtos lēmumus, teica, ka šādus maksājumus paredz ES direktīva, bet Zemkopības ministrija, nosakot maksu par pakalpojumiem, par pamatu ir ņēmusi pašus zemākos tarifus un, kā teica ministrs, "mēs neesam nevienā punktā aizgājuši pāri minimālajai likmei". Par argumentu kalpoja arī tas, ka šāda samaksa par pakalpojumiem ir jāievieš arī Lietuvā un Igaunijā, līdz ar to tiek izslēgti diskriminējoši nosacījumi, kas varētu samazināt Latvijas konkurētspēju. Tai pašā laikā zemkopības ministrs neizslēdza iespēju, ka šī maksa varētu arī samazināties, ja tādam

Par Eiropas prasībām spriež Ostu padomes locekļi (no kreisās) Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs, LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters un Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja.

lēmumam būtu kādi objektīvi iemesli, un atzina, ka sekmīgākam problēmas risinājumam vajadzētu veidot darba grupu, kuras uzdevums tad arī būtu panākt zemāku izmaksu iespējas. Zemkopības ministrijas piedāvātais rīcības scenārijs jau ļoti pazīstams – vispirms tiek pieņemti lēmumi, rīkojumi un noteikumi, tad ar jauno situāciju iepazīstina tos, uz kuriem attiecināmas šīs prasības, un tikai tad tiek domāts par kopīgu darba grupu veidošanu, lai iespējami mazāk sāpīgi izkultos no jau samilzušajām problēmām. Aptaujātie uzņēmēji uzskata, ka šāds stāvoklis rodas pamatā tāpēc, ka valsts savus uzņēmējus pieradusi uzskatīt un vērtēt gandrīz vai kā valstij naidīgus elementus, domājot vienīgi par to, kā ierobežot un kontrolēt viņu darbību, un nedomājot par to, ka tieši bizness ir tas, kas pilda valsts kasi. Un vēl būtisks trūkums ir tas, ka nav kopīgas valsts stratēģijas kādas nozares mērķtiecīgai attīstībai un lēmumi tiek pieņemti, neskatot problēmu kopumu. Tad arī rodas situācija, ka pie starta līnijas un katrā atsevišķā stafetes posmā ir pieņemti it kā pareizi lēmumi, bet fināls parāda, ka katrs dalībnieks ir skrējis uz savu pusi.

VAS "Latvijas dzelzceļš" ģenerāldirektors **Andris Zorgevics:** – No iepriekšējās darba pieredzes varu teikt, ka labs rezultāts var būt tikai tad, ja ļoti nopietnas valsts struktūras sēžas pie viena galda ar saimnieciskajām struktūrām, lai diskutētu jautājumus, kas skar valsts intereses. Diemžēl ir virkne neadekvāti pieņemtu

Latvijas Ostu padome ar savu darbību ir apliecinājusi, ka, neskatoties uz atšķirīgajām biznesa interesēm, tās locekļi spēj uz svarīgām lietām skatīties valstiski.

lēmumu, kas var nodarīt milzīgu ļaunumu. Nedrīkstam aizmirst, ka, iestājoties Eiropas Savienībā, ostas un dzelzceļš turpina strādāt ļoti nopietnos konkurences apstākļos. Dinamiski attīstās Krievijas ostas, tikpat dinamiski attīstās mūsu ziemeļu un dienvidu kaimiņi. Mums ir jārēķinās, ka esam vissliktākajos konkurences apstākļos, jo Igaunijas ostu pluss ir tuvā robeža ar Krieviju, bet Lietuvai, tai skaitā tās dzelzceļam, sešdesmit procentus kravu veido Kaļiņingradas anklāva apkalpošana, un tieši uz šo faktu es gribētu vērst īpašu uzmanību. Domājot par salīdzinoši smagajiem konkurences apstākļiem, mums jāapzinās, ka nedrīkstam sadārdzināt savus pakalpojumus. Lai klientiem padarītu iespējami pievilcīgus mūsu pakalpojumus, LDz tur tonnkilometra izmaksas par piecdesmit procentiem zemākas nekā Igaunijā un par trīsdesmit procentiem zemākas, nekā tās ir Lietuvā. Un tad, nedēļu pēc iestāšanās ES, pēkšņi saņemam Zemkopības ministrijas izdotu dokumentu, kas nosaka neadekvāti augstu maksu par Pārtikas un veterinārā dienesta veiktajām valsts uzraudzības un kontroles darbībām tranzīta pārvadājumos. Ja gaļas produktus LDz ved par 291 latu vagonu, tad šī paša vagona veterinārā kontrole izmaksā 142 latus. Ja notiek šādas neprognozējamas darbības, tad cilvēkiem, kas strādā biznesā un ņem kredītus, lai sekmīgi varētu attīstīt tālāko darbību, skaidri un nepārprotami vajadzētu pateikt, ka viņi lieki tērē savu enerģiju un naudu, jo biznesu Latvijā civilizēti attīstīt nevarēs. Ja valsts struktūras vēlas pieņem kādu lēmumu, kas būtiski varētu ietekmē biznesu, tad šīs lietas tomēr vajadzētu apspriest, bet, ja rīkojas tā, kā tas notiek vēl joprojām, kad uzņēmēji tiek nostādīti fakta priekšā un viņiem ir liegta iespēja paust un argumentēt savu viedokli, mēs nevaram uzskatīt, ka dzīvojam civilizētā valstī. Taču, domājot par nā-

kotni, mums savu attieksmi vajadzētu orientēt uz to, ka no iestāšanās ES mēs nezaudējam, bet gan iegūstam, bet, lai sasniegtu maksimāli labu rezultātu, mums savās darbībās ir jābūt vienotiem. Tāpēc pie viena galda vajadzētu sēdēt ministriju, ostu, tranzīta uzņēmumu, LDz un citu institūciju pārstāvjiem, lai pieņemtu izsvērtus un pamatotus lēmumus, kurus būtu vērts aizstāvēt ES līmenī. No savas pieredzes varu teikt, ka ES ekspertiem var pierādīt pamatotus projektus. LDz izdevās Briseli pārliecināt, ka nav nepieciešama jaunu robežstaciju celtniecība, jo nevar piespiest Krievijas pusi tādas veidot. Mēs pierādījām, ka nepieciešamās komunikācijas ir jāveido Rēzeknē un Daugavpilī, un tagad šis projekts tiek veiksmīgi realizēts. Mēs ES pierādīsim arī to, ka nevar eksperimentēt ar jaunajām ES dalībvalstīm, piemēram, pieprasot elektroniskās muitas kontroles ieviešanu, kas līdz šim vēl nav ieviesta ES un, pēc manā rīcībā esošās informācijas, neviens arī negrasās ieviest, bet par mūsu izrādīto paklausību tikai smaida. Ja visās lietās būsim pionieri un akli sekosim katrai ES kaprīzei, padarīsim sevi konkurētnespējīgus un mums nāksies slēgt ļoti daudzus biznesus.

LTBA un Ventspils ostas valdes priekšsēdētājs **A. Lembergs:** – Kārtējo reizi esam situācijā, kad jādraud apturēt dzelzceļa vagonu sastāvus un veikt citas agresīvas darbības, lai pievērstu valsts institūciju uzmanību, bet vai tad tiešām noteikti ir jākļūst agresīvam, lai sāktu normālu dialogu? Varu droši teikt, ka šī nav pirmā reize, kad, sēžot pie Ostu padomes galda, nākas saasināt attiecības, un šī nav pirmā reize, kad to nākas darīt ar Zemkopības ministriju. Kārtējo reizi nākas aicināt Zemkopības ministriju ievērot civilizētas valsts darbības principus – risināt dialogu ar uzņēmējiem un nozares asociācijām. Tagad ir izveidojusies situācija, kad vienas nozares ministrijas pieņemtie lēmumi būtiski ietekmē citu nozaru darbību un attīstību. Ja Zemkopības ministrija pieņemtu lēmumus, kas skar tieši šīs nozares saimniecību, tad tur nebūtu ko iebilst, bet šajā gadījumā Zemkopības ministrijas rīcība ir kvalificējama kā kaitnieciska. Lai izkļūtu no nepatīkamās situācijas, es aicinātu beidzot domāt valstiski un tieši no šīm pozīcijām veidot dialogu.■

Sanitārā robežkontrole – Vineta Veldres rokās

Eiropas Komisija Rīgas un Ventspils ostas, kā arī Rēzeknes un Daugavpils dzelzceļa sanitārās robežkontroles punktus atzinusi par piemērotiem veterinārās kontroles veikšanai.

Diemžēl ar šo atzinumu vien ir par maz, lai tranzītkravas, kas pakļautas veterinārajai kontrolei, tiešām varētu šķērsot šos atzītos kontrolpunktus. Visu 2004. gadu ar veterināro kravu tranzītu saistītie uzņēmumi un to pārstāvētās asociācijas atkārtojušas, ka arī pēc veterināro kontrolpunktu atvēršanas veterinārās tranzītkravas apies Latviju, jo Pārtikas un veterinārais dienests (PVD) ar ģenerāldirektoru Vinetu Veldri priekšgalā ieņēmis kareivīgu pozīciju – veterināro kravu pārkraušana iespējama tikai ES prasībām atbilstošā un PVD sertificētā noliktavā, nevis brīvās muitas zonas teritorijā. V. Veldre ir nepielūdzams – šādu kārtību nosaka ES direktīva, to paredz Ministru kabineta noteikumi, un tranzītkravu pārvadātājiem šīs prasības ir bijušas zināmas jau pirms 1. maija. Arī PVD zināmā mērā ir valsts, savukārt tie, kas kravas transportē, pārkrauj un uzglabā, tie nav valsts, bet gan bizness, kas vēl arvien pēc daudzu jo daudzu ierēdņu domām ir viņu valstij naidīgs.

Latvijas Nacionālā kravas ekspeditoru, Latvijas Tranzīta biznesa, Latvijas Starptautisko autopārvadātāju un Latvijas Kuģu brokeru un aģentu nacionālā asociācija apvienojās, lai kopīgiem spēkiem pierādītu, ka bizness nav vērtējams kā kaitniecisks, tāpēc tika rakstītas vēstules satiksmes un zemkopības ministriem, kā arī Latvijas Ostu padome tika aicināta izskatīt šo jautājumu, lai meklētu iespē-

Sanitārās robežkontroles punkta celtniecība Rīgas ostā.

jami saprātīgus lēmumus. Vēstulē teikts: "Pēc Latvijas pievienošanās ES 2004. gada 1. maijā lielākā daļa veterināro kravu tranzītpārvadājumu caur Latvijas ostām tika pārtraukta, jo savlaicīgi nebija uzsākta veterināro robežpunktu būvniecība ostā (par to bija jārūpējas PVD) atbilstoši ES prasībām. Vēlamies jūs informēt, ka arī pēc robežpunktu darbības uzsākšanas situācija veterināro kravu tran-

Jaunuzceltais sanitārās robežkontroles punkts Rīgas ostā.

zītpārvadājumu jomā caur Latvijas ostām joprojām paliks apgrūtinoša, jo ostās, piemēram, Rīgas un Ventspils brīvostās, diemžēl nav atrisināts jautājums par veterināro tranzītkravu, galvenokārt saldētas gaļas un zivju, pārkraušanu (bez kravas uzglabāšanas) no viena transporta veida uz citu, jo veterinārajai kontrolei pakļauto tranzītkravu šāda veida pārkraušanu PVD atļauj veikt tikai ES prasībām atbilstošā un PVD sertificētā noliktavā, nevis ostas brīvās muitas zonas teritorijā. Jaunuzbūvētajos veterinārās kontroles robežpunktos kravu pārkraušana no viena transporta veida uz citu nav paredzēta, tādēļ kravu ekspeditoriem un pārvadātājiem būs jāorganizē kravu papildus transportēšana līdz speciālai pārkraušanas vietai. Rīgā vienīgā sertificētā noliktava atrodas Mangaļos. Šādas liekas kravas operācijas sadārdzinās pakalpojumus un padarīs tos konkurēt nespējīgus, salīdzinot ar Lietuvas un Igaunijas ostām, kur šādu problēmu nav. Jau tagad (vēstule rakstīta 2004. gada 27. oktobrī – red.) minēto problēmu dēļ Latvijas uzņēmumi ik mēnesi neiegūst vismaz 1 miljonu eiro."

Un te nu vietā vēlreiz jautāt: vai tie likumīgie Latvijas uzņēmēji, kas par savu uzņēmējdarbību maksā nodokļus un dod darba vietas Latvijas iedzīvotājiem, būtu uzskatāmi par apkarojamu tautas slāni? Šai gadījumā jau runa nav par nelikumībām vai kontrabandu, ar ko valsts institūcijām, protams, ir jācīnās un kas neapšaubāmi ir jāapkaro. Te runa ir par pozīciju, ko valsts ieņem pret saviem uzņē-

mējiem. V. Veldre pavisam godīgi atzīst, ko domā par tranzītniekiem: viņi ļoti vēloties, lai viņus neviens nepārbauda, lai viņiem rokas būtu brīvas un kravām ceļš vaļā. Paši tranzītnieki gan apgalvo, ka viņi tādu kārtību nepavisam neatzīst un nevēlas. Arī viņi ļoti labi apzinās, ka ES prasības ir saistošas, vienīgi tas, kā tās tiek interpretētas, ne vienmēr liecina par valsts un biznesa spēlēšanu vienos vārtos. V. Veldre arī deklarējis, ka PVD aicina tranzītkravu pārvadātājus nevis gausties par to, ka kravas jāizkrauj šim nolūkam nepiemērotās vietās, bet mudināt muitas noliktavu īpašniekus savest kārtībā noliktavas, lai tajās varētu izkraut kravas. Kā saka V. Veldre, valsts to nedarīs uzņēmēju vietā; ja noliktavas netiks atzītas, kravas tiešām plūdīs garām Latvijai, un tā, lūk, nebūs valsts, bet gan uzņēmēju vaina.

Tātad pagaidām kompromiss nav atrasts. Katrs paliek pie savas taisnības, bet valsts tā rezultātā paliek bez drošas ieņēmumu daļas. Par to ļoti priecājas Lietuvas un Igaunijas bizness.■

Mērķis palicis iepriekšējais

Latvijas Tranzīta biznesa asociācija dibināta pirms desmit gadiem. Kā toreiz teica viens no asociācijas dibinātājiem un visus šos gadus arī tās prezidents Aivars Lembergs, tranzīta bizness Latvijai ir ļoti nozīmīgs, bet žēl, ka par tā nozīmību Latvijā vēl ir samērā maza izpratne, tai skaitā arī augstākajās valsts institūcijās. Pirms desmit gadiem situācija Latvijā bija stipri vien savādāka, nekā tā ir tagad, taču daudzas lietas kā bijušas, tā arī palikušas nemainīgas, tāpēc vēl joprojām aktuāls ir desmit gadus vecais uzstādījums – sabiedriskās organizācijas uzdevums ir tranzīta biznesa koordinēšana, kā arī šī biznesa sektora pasargāšana no lielo transnacionālo kompāniju vēlēšanās "aprīt" Latvijas biznesu.

Tranzīta biznesu nevar apturēt

Pēc 11 gadu darba Satiksmes ministrijā Ģirts Verners juta, ka sāk zust asums, tāpēc pienācis laiks kaut ko mainīt darba dzīvē. "Izšķirties par šādu soli pēc tik ilga laika vecākā referenta amatā nebija viegli, bet ikdienas rutīna sāka pārlieku nomākt. Piedevām smagais pārdomu laiks sakrita ar sludinājumu laikrakstā par pieteikšanos konkursam uz Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas izpilddirektora amatu. Nosūtīju pieteikumu, notika pārrunas, un rezultātā asociācijas vadība izvēlējās manu kandidatūru un 2004. gada 21. janvāra biedru kopsapulce iecēla par asociācijas izpilddirektoru.

Izpilddirektoram ir jādara viss, sākot no korespondences saņemšanas pastā un nosūtīšanas un beidzot ar lietišķām sarunām valdībā un Saeimas komisijās. Darbs nenoliedzami ir interesants, vienīgi traucē tas, ka bieži vien fiziski nevaru būt divās darba grupās vai izpildīt vairākus uzdevumus reizē, kaut gan tas būtu nepieciešams, jo cita personāla asociācijas Rīgas pārstāvniecībā vienkārši nav. Mans mērķis ir ar atdevi strādāt labā komandā, celt savu kvalifikāciju un kompetenci, būt noderīgam." Tā Ģirts Verners par saviem mērķiem, bet domājams, ka lasītājiem būs interesanti uzzināt, ko tad LTBA desmit gados ir paveikusi un ko nākamajos gados ir ieplānojusi. Par to Ģ. Verners.

Kas apvieno uzņēmējus?

Reiz žurnālā "Kapitāls" izlasīju bijušā Starptautiskās sabiedrisko attiecību asociācijas prezidenta Jorana Šēbera teikto atziņu: "Asociācija ir kvalitātes apliecinājums! Ja uzņēmējs ir kādā asociācijā, tas apliecina viņa profesionālo varēšanu. Salīdziniet savu un savu biznesa kolēģu darbu! Svarīgi, ka asociācijas biedri ievēro kopīgus biznesa ētikas standartus. Asociācija nāk par labu biznesam! Tie, kam ir pretējs viedoklis, asociācijā nestājas!" Trāpīgi teikts, jo šī atziņa sevī ietver būtiskāko – biedra sasniegto profesionālo līmeni un gata-

vību līdzdarboties, vienotus principus un attieksmi pret biznesa vidi, kopīgu darbu un centienus sasniegt labākus rezultātus. Esmu pārliecināts, ka šie principi bija par pamatu tām aktivitātēm, kuru rezultātā 1994. gada 23. augustā 26 juridiskas personas un viena fiziska persona sanāca kopīgā sapulcē, lai dibinātu Latvijas Tranzīta biznesa asociāciju. Ja kāds uzņēmējs vai institūcijas vadītājs ir ieguvis iekšēju pārliecību, ka šos principus var "pieņemt", tad apvienoties kopīgu mērķu sasniegšanai ir viegli. Grūtāk, bez šaubām, ir tos ievērot ikdienā, jo asociācijas biedru biznesa intereses ir tik atšķirīgas, ka reizēm ne tikai konfrontē, bet pat liek krustot šķēpus. Attiecību mākslā, prasmē saskatīt sava asociācijas biedra vajadzības tad arī veidojas biedru ieinteresētība kopīgai darbībai.

LTBA izpilddirekotrs Ģirts Verners.

Asociācijas biedru sadarbība un problēmas

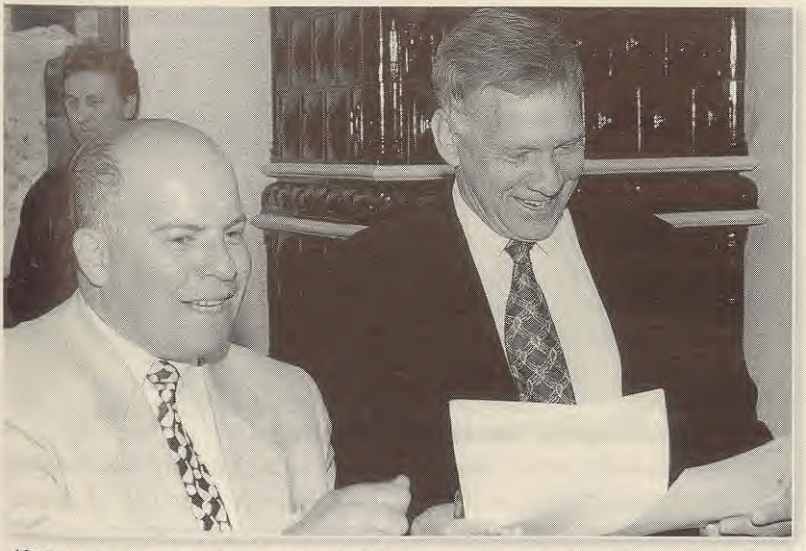
Atsevišķu biedru ieinteresētību kopīgos rezultātos var ilustrēt ar šādu praktisku piemēru. VAS "Latvijas dzelzceļš", kas, starp citu, ir mūsu asociācijas biedrs, tradicionāli ik gadus uzaicina asociācijas ietvaros apspriest nākamā gada tarifu politikas un tarifa 03-LDZ grozījumu projektus, pirms tie tiek virzīti apstiprināšanai valsts akciju sabiedrības pārvaldes institūcijās. Formāli šāda apspriešana nav jāveic, taču VAS "Latvijas dzelzceļš" vadības labā griba ievērot iepriekš minētos principus dod iespēju citiem asociācijas biedriem formulēt savus iebildumus un priekšlikumus, profesionālā līmenī tos izdiskutēt, saprast un iedziļināties problēmu lokā, ar kuru ikdienā saskaras kāds cits asociācijas biedrs. Tad rodas dokuments, kurā iestrādātas ne tikai pārvadājumu pakalpojumu sniedzēja, bet arī klienta intereses. Domājams, ka arī VAS "Latvijas dzelzceļš" pārvaldes institūcijām ir vienkāršāk pieņemt lēmumu par šādā veidā sagatavotas dzelzceļa tarifu politikas apstiprināšanu.

Valsts institūciju aktivitātes un asociācijas biedru intereses

Asociācijai pastāvēšanas desmit gados ir izveidojušās ilglaicīgas sadarbības attiecības ar dažādām valsts institūcijām – Satiksmes ministriju, Ekonomikas ministriju, Finanšu ministriju u.c. Sadarbību ar Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamentu nevar novērtēt par zemu, jo mēs strādājam ciešā kontaktā. Līdzdarbojoties dažādās darba grupās un konsultatīvajās padomēs, izsakot savu viedokli un priekšlikumus par normatīvo aktu projektiem, kas tiek gatavoti Ministru kabinetā vai nonākuši attiecīgajā Saeimas komisijā, asociācijas biedri tiek iesaistīti procesos, kas skar katra biedra atsevišķās vai asociācijas kopējās intereses. Jāsaka, ka mūsu viedoklī ieklausās, ar to rēķinās. Taču ir arī izņēmumi. Proti, nevalstisko organizāciju un sociālo partneru iesaistīšana Latvijas nacionālo pozīciju sagatavošanas procesā ir pārsteidzoši zema. Esam izvērtējuši līdzšinējo nacionālo pozīciju sagatavošanas gaitu un secinājuši, ka ES Ministru padomē un Eiropadomē kopumā šā gada laikā izskatīti 198 dažādi jautājumi un tikai 54 nacionālo pozīciju sagatavošanā iesaistījusies kāda no nevalstiskajām organizācijām vai notikušas konsultācijas ar ieinteresētām juridiskām personām ārpus valdības. Tik svarīgā ES Ministru padomē kā, piemēram, ECOFIN, nevalstiskās organizācijas nav tikušas iesaistītas nevienā jautājumā. Iemesls tam, pēc mūsu domām, ir pārāk izplūdusī, nekonkrētā un atbildīgajām ministrijām nesaistošā kārtība, kādā saskaņā ar šo procesu regulējošajiem normatīvajiem aktiem jāveido sadarbība ar sociālajiem partneriem. Uzskatām, ka valdībai ir jādara viss iespējamais, lai ļautu nevalstiskajām organizācijām aktīvi realizēt savas intereses, un Latvijas Tranzīta biznesa asociācija ir gatava konstruktīvai sadarbībai.

Aktualitātes

Pēc mūsu aprēķiniem, no šā gada 1. maija neadekvāti dzelzceļa pārvadājumu tarifiem pieauga maksa par Sanitārās robežinspekcijas veiktajām valsts uzraudzības un kontroles darbībām. Maksa par tranzīta kravu kontroli tika noteikta 30 eiro apmērā par kravu. Uzskatām, ka šāda maksa, kas vairākkārt pārsniedz iepriekšējo, ir noteikta pārsteidzīgi, neņemot vērā ne tranzīta biznesa intereses, ne varbūtējo ietekmi uz Latvijas tranzīta koridoru konkurētspēju, ne arī ES direktīvā 85/73EEC noteiktos maksu regulējošos Kopienas principus, kas nosaka, ka valstij ir jānodrošina kontroles darbību finansēšana apmērā, kas atbilst faktiskajām izmaksām, un ES regulā 882/2004 noteikto termiņu – 2007. gada 1. janvāris, kad dalībvalstīm jāievieš šīs regulas normas attiecībā uz dzīvnieku izcelsmes produktu kontroli. Asociācijas sarūpētie dati par kravu veterinārās kontroles maksas apmēriem Igaunijā un Lietuvā liecina, ka ES dalībvalsts ietvaros tomēr ir iespējama elastīga un tranzīta biznesa interesēm atbilstoša pieeja maksas par valsts kontro-



1996. gads. "Lansmanis un partneri" šefs Georgs Lansmanis un firmas "Man-Tess" īpašnieks Jūlijs Krūmiņš priecājas, ka LTBA izdevies panākt tranzīta biznesam labvēlīgu lēmumu pieņemšanu valdības līmenī.

les darbībām noteikšanā un piemērošanā, atšķirīga no tās, ko līdz šim praktizējis Latvijas Pārtikas un veterinārais dienests, viennozīmīgi un bez konsultēšanās ar ieinteresētajām pusēm interpretējot ES tiesību aktu normas. Jāteic, ka darbs pie šīs problēmas risinājuma meklēšanas turpinās Zemkopības ministrijas izveidotās darba grupas un Latvijas Ostu padomes ietvaros.

Asociācijas uzmanības lokā jau vairākus gadus ir jautājums par šķērssubsīdiju likvidēšanu dzelzceļa pārvadājumos. Šo jautājumu vairākkārt esam diskutējuši lietišķo tikšanos laikā ar satiksmes ministriem R. Zīli un A. Šleseru un Finanšu ministrijas valsts sekretāri V. Andrējevu. Lai gan saskaņā ar Dzelzceļa likuma grozījumiem šķērssubsīdiju veidošana 2004. gadā nav pieļaujama, atrisinājums vēl nav rasts. Asociācijas pārstāvji ir iesaistījušies Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas izveidotajā darba grupā, kas izstrādā metodiku, pēc kuras tiks aprēķināta maksa par koplietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumos, jo šīs maksas veidošanas principi ir nesaraujami saistīti ar šķērssubsīdijām. Asociācija ir rosinājusi Ministru prezidenta biedru Aināru Šleseru veikt nepieciešamās darbības, lai:

- institucionāli atdalītu valsts koplietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju no dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadātājiem;
- iniciētu un koordinētu valsts un vienlaikus arī pašvaldību pasūtījuma piešķiršanu pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu;

■ izstrādātu un nodrošinātu vienādu valsts sektora pieeju un finansēšanas pamatprincipus dzelzceļa kravu un autokravu pārvadātāju maksai par izmantoto koplietošanas infrastruktūru;

■ sakārtotu pamatprincipus maksas noteikšanai par dzelzceļa infrastruktūras izmatošanu, ņemot vērā, ka maksai vajadzētu būt proporcionālai attiecīgajā teritoriālajā struktūrvienībā pārvadāto pasažieru daudzumam;

■ izstrādātu vienotu politiku pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai, paredzot sociāli nepieciešamo subsidējamo maršrutu ierīkošanu un pasākumus to dublēšanās novēršanai, pasažieru pārvadājumu valsts aģentūras izveidošanu un satiksmes līdzekļu parka atjaunošanas koncepcijas izstrādi.

Uzskatām, ka arī šeit nepieciešams valdības līmenī izveidot darba grupu detalizēta pasākumu kompleksa un koncepcijas izstrādāšanai.

Funkcionētspēja un ietekmīgums

Latvijas uzņēmēji pašreiz saspringti strādā, lai nostiprinātu savas pozīcijas preču un pakalpojumu tirgū un maksimāli īsā laikā spētu izmantot tās priekšrocības, ko dod ES brīvais tirgus. Tranzītā (multimodālajos un intermodālajos kravu pārvadājumos) mēs jau tagad spējam sekmīgi konkurēt Eiropas mērogā, bet ar nosacījumu, ka šajā tirgū ir vienādi principi un spēles noteikumi visiem dalībniekiem. Šobrīd, kad tiek nojauktas tirdzniecības barjeras, integrācija starp tranzīta nozarē strādājošiem uzņēmumiem un valsts institūcijām kļūst vēl būtiskāka, pieaug nepieciešamība apvienot iniciatīvu un ilgā darbā iegūtās iespējas, lai kļūtu par ietekmīgu politisku spēku, ar kuru rēķinās, kura viedokli uzklausa, kurš var ne tikai iekšpolitiski, bet arī ārpolitiski ietekmēt un sekmēt vienlīdzīgas ar citām ES dalībvalstīm komercdarbības vides izveidošanu. Tādēļ ir nepieciešams saglabāt mūsu asociāciju, turpināt darbību tranzīta biznesa interešu aizstāvēšanā jaunā spēles laukumā ar citiem spēles noteikumiem. Pēc 1. maija nesalīdzināmi sarežģītāk kļuvis ietekmēt lēmumus, kas skar tranzīta nozarē darbojošos uzņēmumu intereses, jo tagad asociācijai ir jāseko līdzi ne tikai tiem normatīvajiem aktiem, kas tiek izskatīti mūsu Ministru kabinetā, bet arī tiem, par kuriem lemj Eiropas Komisija. Mūsu asociācijas ilggadējais prezidents Aivars Lembergs uzskata, ka katrā lielākajā asociācijā pārstāvētajā uzņēmumā ir jābūt speciālistam, kas pārzina un ir atbildīgs par ES jautājumiem, pretējā gadījumā šie uzņēmumi būs tikai formāli asociācijas biedri un apkārt notiekošos procesus neiespaidos. Ja asociācijas biedri ar šiem jautājumiem nenodarbosies, tad izredzes, ka asociācija strādās pozitīvi, ir minimālas.

Turpmākās darbības ieceres

Kā jau noprotat, asociācijas turpmākā darbība būs orientēta uz vienu svarīgu mērķi – lobēt tranzīta biznesa intereses ES struktūrās, izmantojot šā mērķa sasniegšanai gan nacionālos resursus, gan sadarbības iespējas ar radnieciskām ār-

1997. gads. Vīri pie viena galda, tolaik vēl kā viena komanda. LTBA uz sēdi uzaicinājusi tā laika Ministru prezidentu Andri Šķēli un satiksmes ministru Vili Krištopanu.

valstu nevalstiskajām organizācijām un profesionāliem lobijiem. Šīm darbībām ir ielikts pamats – sagatavota un biedru kopsapulcē atbalstīta koncepcija lobēšanas uzsākšanai, kā arī izstrādāta atbilstoša rīcības shēma, pie kuras realizācijas pašreiz strādāju. Jaunā projekta realizācijas sākumposmā ar mūsu konsultanta SIA "Eirokonsultants" speciālistu aktīvu līdzdalību precizējam biedru intereses, izstrādājam reglamentu informācijas monitoringam un asociācijas dalībai nacionālo pozīciju sagatavošanas procesā, gatavojam priekšlikumus atbildīgajām ministrijām par sadarbību ar asociāciju ES jautājumos un drīz sāksim arī "Eirokonsultanta" izstrādātās informācijas sistēmas aprobāciju. Tas šī projekta realizācijas pirmajā posmā, bet otrajā esam paredzējuši uzsākt ietekmes kanālu veidošanu ES struktūrās. Šai sakarā precizēsim asociācijas intereses un ES līmenī veicamos uzdevumus, veidosim kontakttīklu, organizēsim sadarbību ar interešu partneriem. Liels mērķis un daudz darba tā sasniegšanai! Bet tā tas ir vienmēr. Protams, cītīgi strādājam, lai izpildītu visus 2004. gada uzdevumus – izsakām un vēl izteiksim viedokli un priekšlikumus par tiesību aktu projektiem, būs lietišķas tikšanās un sadarbība ar Latvijas Ostu padomi, kā arī saikne ar radniecīgajām asociācijām. Turpināsies darbs jaunu biedru piesaistei.

Jau minēju, ka par uzticamu sadarbības partneri interešu lobēšanas projekta realizācijā ir kļuvusi SIA "Eirokonsultants" un tās vadītājs Jānis Vaivads, bez kura profesionālā un lietišķā padoma un ieteiktajiem risinājumiem darbs uz priekšu tik raiti nebūtu pavirzījies. Lai koncepcija un rīcības shēma nesanāktu vienpusēja un *plakana*, biedru kopsapulcē esam uzklausījuši arī citu ES lietu pārzinātāju

viedokli. Vairākus svarīgus akcentus lobēšanas projektā ir ienesis E. Kušners, bijušais Eiropas integrācijas biroja vadītājs, bet turpmākai virzībai iedrošinājusi Eiropas lietu biroja vadītājas vietniece L. Medina. Konsultantu lielā pieredze darbā ar ES struktūrām un praktiskās iemaņas vieš pārliecību, ka kopīgiem spēkiem izvirzīto mērķi sasniegsim un asociācija iegūs vērā ņemamu ietekmi.

Sadarbība ar Ārlietu ministriju un Latvijas Investīciju un attīstības aģentūru

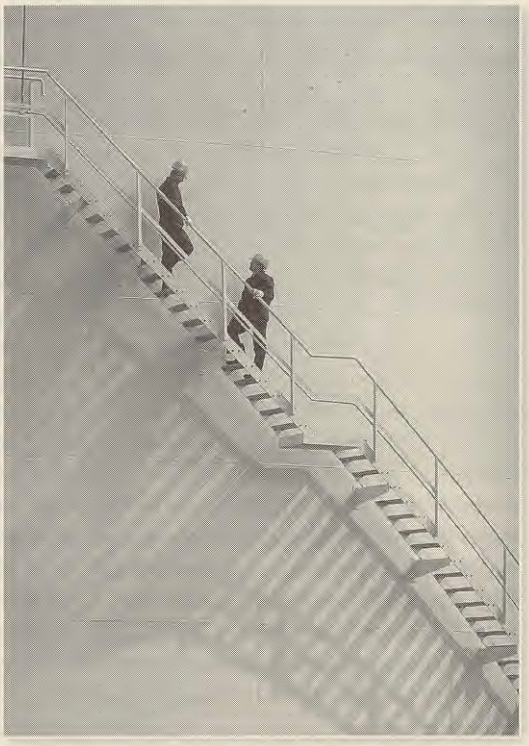
Sakarā ar to, ka asociācijai tagad jāspēlē jaunā, daudz plašākā spēles laukumā ar citiem, daudz sarežģītākiem spēles noteikumiem un ir pieaugusi ES kompetence, jo līdz 80% ekonomisko lēmumu tiks pieņemti Briselē, lielāku nozīmi ieguvusi sadarbība ar Ārlietu ministriju. Esam Ārlietu ministrijai izteikuši piedāvājumu aktīvi iesaistīties Latvijas nacionālo pozīciju sagatavošanas darbā, formulējuši konstruktīvus priekšlikumus sakarā ar Holandes prezidentūras iniciatīvu ES un Krievijas enerģētikas dialoga tematikas pārskatīšanā un vēlamies līdzdarboties ES tematiskajā darba grupā, kas strādās pie Dialoga darba programmas izveidošanas. Mūsu uzmanības lokā būs arī starpvalstu aktivitātes, kas saistītas ar Latvijas interešu ievērošanu kravu tranzīta jomā ES un Krievijas sarunās par Krievijas iestāšanos Pasaules tirdzniecības organizācijā, ar Krievijas diskriminējošo dzelzceļa tarifu politiku pret Baltijas valstīm un ES dalībvalstu brīvas piekļuves iespējām cauruļvadiem. Savu viedokli turpināsim uzturēt arī jautājumā par Baltijas jūras teritorijas noteikšanu par īpaši jutīgu jūras teritoriju un konkurentu centieniem Helsinku komisijas aktivitāšu ietvaros bez pietiekošas motivācijas noteikt tādus drošības pasākumus, kas uzliek papildu finansiālus apgrūtinājumus kuģiem un var radīt nevienlīdzīgas Latvijas ostu konkurences iespējas. Bez sadarbības valstiskā līmenī ar Krieviju un Igauniju šo jautājumu par labu Latvijas interesēm atrisināt nebūs iespējams.

Asociācijas biedru interesēs neapšaubāmi ir izmantot ES strukturālo fondu sniegtās iespējas investīciju projektu realizācijā. Bez profesionāļu sniegta padoma un praktiska atbalsta šeit neiztikt, tādēļ asociācija ir vienojusies ar Latvijas Investīciju un attīstības aģentūru par sadarbību tranzīta nozares interesēs. Šeit minētās sadarbības ietvaros asociācija iesniegs savus priekšlikumus un ierosinājumus LIAA par pašreiz spēkā esošajām un arī turpmākajām, sākot no 2007. gada realizējamām valsts atbalsta programmām un vadlīnijām ES struktūrfondu līdzekļu apguvei. LIAA ar savu pārstāvniecību starpniecību pārstāvēs asociācijas biedru intereses ārvalstīs, Eiropas Informācijas centrs pēc īpaša asociācijas pieprasījuma sniegs informāciju par ES dalībvalstu tiesību aktiem un vispārpieejamiem ES fondiem un atbalsta programmām. Ceram, ka sāktā sadarbība būs produktīva!■

"Žēl, ka neesam draudzējušies"

Tā varētu raksturot jaunā Krievijas Federācijas vēstnieka Latvijā Viktora Kaļužņija novērtējumu Latvijas un Krievijas attiecībām. Intervijā laikrakstam "Dienas Bizness" viņš atzinies, ka žēl zaudētos 13 gadus, kas pagājuši abu pušu strīdos un nesaskaņās. Pa šo laiku, viņaprāt, Krievijai ekonomiski labas attiecības izveidojušās ar Turkmenistānu, Uzbekistānu, Armēniju, Azerbaidžānu, Baltkrieviju un Ukrainu.

Bet par to, ka Krievijai attiecībā uz Latviju, te varētu lietot arī konkrētāku apzīmējumu – Ventspili, lai arī kā tai negribētos to atzīt, ir noteiktas intereses, liecina kaut vai tas, ka, pirms iesniegt akreditācijas vēstuli Valsts prezidentei Vairai Vīķei-Freibergai, topošais vēstnieks devās it kā ekskursijā uz Ventspili. Iespējams, viņš vēlējās pārliecināties, ka Ventspils šaurās ieliņas tiešām ir tik labi nobruģētas, kā viņam ne reizi vien stāstījuši Krievijas naftas biznesa ļaudis, bet daudzi fakti tomēr liek domāt, ka Ventspilī viņu varēja interesēt pavisam citi objekti un ar pilsētas labiekārtošanas sasniegumiem tiem faktiski nav nekā kopīga. Lai arī kā tiek atgādināts, ka naftas tranzītā Ventspils savas pozīcijas ir zaudējusi, jo sekmīgi darbojas Primorskas osta, sava naftas vada būvniecību uzsākusi kompānija "LUKoil" un attīstās Kirišu – Igaunijas projekts, un ka nav vairs deviņdesmitie gadi, kad "Ventspils naftas" rokās bija naftas un tās produktu tranzīta monopols, Krievijas interese par ietekmes palielināšanu Ventspilī kā bijusi, tā ir. Par spīti Krievijas cauruļ-



vadu operatora "Transņeftj" viceprezidenta Sergeja Grigorjeva publiskajiem paziņojumiem, ka Latvijas tranzīta uzņēmumi nav pat dolāra vērti un ko gan pircējs ar tukšajiem *trubu* lūžņiem darīs, pēdējā laikā arvien biežāk izskan viedoklis, un to paudis arī Viktors Kaļužņijs, ka, lai arī jautājums par Ventspils ostas uzņēmumu "Ventspils nafta" (VN) nav vienkāršs, Krievijas biznesam par šo objektu ir interese un visiem būtu labāk, ja jautājums par VN, tā cenu un īpašniekiem tiktu atrisināts visdrīzākajā laikā. Un ka visproduktīvāk bizness varētu attīstīties, ja VN īpašnieces būtu gan Latvijas, gan Krievijas kompānijas. Šāds viedoklis, kā mēdz teikt, brīvi un nekontrolēti plivinās starp Latviju un Krieviju, kuras līdz šim tā arī nav noslēgušas robežlīgumu, ko daudzi jau nodēvējuši par nepārskirtu vēstures lappusi. Taču robežlīgums būtībā jau ir cits stāsts, kaut gan nekad droši nevar zināt, kā viena stāsta varoņi iedzīvojas vai iederas citā stāstā. Šai gadījumā tas ir no deviņdesmito gadu beigām par leģendu kļuvušais stāsts par VN *tukšo trubu*. Robežlīguma neapzīmogotajā Krievijas pusē tukšā cauruļvada negatīvais personāžs ir nesaprātīgie un nepiekāpīgie VN īpašnieki, ostas nesaprātīgās izmaksas un – vispār Latvijai tā arī vajag! Savukārt otrpus neapzīmogotajai robežai stāsts ir par politisko ambīciju pārsvaru pār ekonomisko izdevīgumu un tamlīdzīgi, bet pēdējais teikums vienmēr skan tā: gan jau pienāks laiks, un arī Krievijā visu izlems nevis politika, bet gan ekonomika! Šiem stāstiem pa vidu maisās arī daži nostāsti, piemēram, par kāda cilvēka milzīgo ietekmi uz naftas vada ventiļiem.

Valsts kutina līdzīpašniekiem pēdas

Atgriežoties pie tēmas par VN, jāteic, ka 2004. gada beigās nenoformulēta bija un palika Latvijas pozīcija VN jautājumā. Valsts prezidente izteica aicinājumu tikt skaidrībā, kam un kas pieder uzņēmumos VN un "Ventbunkers", par to ir interese arī Krievijas stratēģiskajiem investoriem, savukārt valsts, kurai pieder 38,6% VN akciju, mēģināja saprast, cik lielā mērā tā ar savu akciju paketi var ietekmēt notikumu attīstību VN un naftas tranzīta biznesā kopumā. Satiksmes ministrs Ainārs Šlesers uzskata, ka diez cik daudz valsts ar savu paketi ietekmēt nevar. Patiesībā viņš savā vērtējumā bija vēl kategoriskāks. Publiskās diskusijas laikā, kad žurnālisti, viņam oponējot, teica, ka nereti, kad savā starpā plēšas haizivis, arī *mazie* (ar to domāti akcionāri, kuru rokās nav kontrolpakete) var parādīt zobus, tādējādi ietekmējot daža laba lēmuma pieņemšanu, satiksmes ministrs bija noraidošs un teica: "Es tā nedomāju. Šai gadījumā mēs neko ietekmēt nevaram, tāpēc mums jādomā, kā izdevīgāk pārdot valstij piederošās VN akcijas. Taču tās nevienu neinteresēs, ja potenciālajam pircējam neizdosies vienoties ar otru vērā ņemamo VN akcionāru – "Latvijas naftas tranzītu". Tāpēc svarīgi būtu noskaidrot VN patiesos īpašniekus." Ekonomikas ministrs Krišjānis Kariņš gan uzskata, ka nevajadzētu pārāk zemu novērtēt valsts akciju daļu un tātad arī valsts intereses, un ir pārliecināts, ka valsts dalība uzņēmuma kontrolēšanā ir iespējama, neskatoties uz neizdevīgo akcionāru līgumu, ar kuru 1997. gadā valstij praktiski sasēja rokas. Ta-

ču nevar sasiet, ja neļaujas, vēl jo vairāk pie skaitļa 38,6%. Kamēr caurule bija pilna, valsts ne ausi nekustināja, kad caurule izsusēja, valsts plātīja rokas – ko tad mēs, mēs jau neko nevaram ietekmēt... Ekonomikas ministrs ir pārliecināts, ka gan eventuālais VN pircējs, gan pārējie akcionāri būs ieinteresēti runāt ar valsti. Ja tā nebūs, tad viņš arī mazliet piedraud, teikdams, ka valsts var uzņēmējdarbības vidi padarīt grūti panesamu, lai neaizmirst, ka viens no VN īpašniekiem ir arī likumdevējs. Diez ko labu jau tādi draudi par demokrātisku klimatu valstī neliecina, ja ņem vērā, ka pats ekonomikas ministrs ir dzimis, audzis un skolojies ne jau padomju vai postpadomju vidē, bet gan dziļi civilizētā pasaulē. Tātad jautājums par VN ir atklāts un būs 2005. gada notikumu topā.

Bija laiks, kad Ventspils Tirdzniecības ostas prezidents Oļegs Stepanovs varēja priecīgs griezt ostas simtās dzimšanas dienas torti. Tagad tortes lāpstiņu nomainījis kara cirvis.

Arī Aivaram Lembergam tolaik pat prātā nevarēja ienākt, ka kaut kas tā spēs satricināt Ventspils mieru.

Klusā laika netīrā veļa

Bet citā *topā* iekļuvis par publisku kļuvušais nesmukums – pašā Ventspilī kaut kas nav īsti kārtībā. Šķietami tik saskanīgajā Ventspils biznesa vidē, kas publiski allaž lepojās ar koleģiāli pieņemtiem lēmumiem, spēju visiem ostas uzņēmumiem sēdēt pie viena galda un, kā brāļi Kaudzītes savos "Mērnieku laikos" ar slātaviešu un čangaliešu mutēm teica: "Vai visiem ēst no viena katla!", piepeši izrādījās, ka katlam nav vietas, jo galds jau sen kļu-

vis par šauru. Aizmirsuši par Ziemassvētkiem un Kristus piedzimšanas brīnumu, ventspilnieki izvēlējās netradicionālu klusā laika nodarbi – netīrās veļas mazgāšanu, kuras, izrādās, gadu gaitā bija sakrājies pamatīgs blāķis. Godīgi sakot, rudens pusē klīda baumas, ka Ventspilī būs pārmaiņas, jo Rīgā jau bija jūtama trauksme. Kāds pat atļāvās teikt, ka Ventspils mēra Aivara Lemberga viedoklis drīz Latvijā nevienu vairs neinteresēšot, jo kādā Ventspilij piederošā uzņēmumā, kura mītne atrodas Latvijas galvaspilsētā, viņu vairs galvā neviens neņemot.

Nu ko, nav dūmu bez uguns, nav baumu bez pamata. Decembra beigās tika izspēlēta "Ventbunkera" kārts – sasaukta akcionāru sapulce, vieni atstādināti, otri iestādināti, trešie... Nē, nekādu trešo, pagaidām ir pirmie un otrie. Pirmos pārstāv Oļegs Stepanovs un Olafs Berķis, bet otro ierindnieks ir Aivars Lembergs. 2004. gada 23. decembrī Uzņēmumu reģistra galvenais notārs Jānis Endziņš atcēla valsts notāra 9. un 10. decembrī pieņemto lēmumu par "Ventbunkera" jaunas padomes un valdes reģistrēšanu un juridiskās adreses maiņu. Viss iepriekš reģistrētais tika anulēts un atzīts par spēkā neesošu, jo akcionāru sapulces sasaukšanas kārtībā nav ievērotas likuma prasības un līdz ar to 8. decembra sapulce nebija tiesīga pieņemt lēmumus.

Nu ko, ja strupceļā nonāk juridiskā taka, tad taču var iet arī pa varas gaiteņiem, šajā gadījumā – preses slejām. Cilvēki ne vien Latvijā, bet arī visā pasaulē var tikai pamācīties, kā bez šaubu ēnas tiek celts gaismā un atmaskots, kas un kam pieder vai vismaz varētu piederēt. Un mums, žurnālistiem, kuri reizēm vairāk gan strādājam kā vecākās profesijas pārstāvji, šitādas lietas iet pie dūšas, jo mūsu lasītājam taču to visu patīk lasīt. Kas gan vēl var būt labāks par netīru veļu!

Tādā netīrās veļas noskaņā tika sagaidīts Jaunais gads, bet vecs ticējums vēsta – kā sagaidīsi Jauno gadu, tā arī visu gadu dzīvosi. Šoreiz kā naglai uz galvas, jo pirmie trīs 2005. gada mēneši paiet pie pašvaldību vēlēšanu netīrās veļas baļļas, atliek vien turēt īkšķus, lai baļļas netīrais ūdens no priekšvēlēšanu kampaņas labi dūšīgi šķīstu uz visām pusēm! Un ne tikai Ventspilī, bet arī visur citur Latvijā. Tad nāktu pēcvēlēšanu laiks ar savām veļas dienām, kas arī varētu būt itin *foršas*. Tad... Gan jau radīsies *tad* un gan jau būs arī *pēc tam*. Nekā tāda jau mums nekad nav trūcis!

Vieglāk bija tajos laikos, kad varējām vainot ārzemju imperiālistus vai krievu šovinistus, čekistus vai tēvoča Sema špionus.

Bet kurš pateiks, vai tie laiki tiešām ir pagājuši? Taču neatkarīgi no visa vienīgais, kam nav un nekad nebūs attaisnojuma, ir tas, cik patiesībā nožēlojama var būt cilvēka daba.■

Upes parasti netek pret straum

Mihails Bronšteins ir Igaunijas Zinātņu akadēmijas akadēmiķis, savu profesora disertāciju aizstāvējis jau 1966. gadā. Viņš ir vairāk nekā 300 zinātnisko darbu un 12 monogrāfiju autors, tagad aktīvi darbojas par konsultantu Igaunijas un Krievijas attiecību jautājumos.

Cienījamā vecuma profesors pašlaik ir viens no kompetentākajiem speciālistiem naftas tranzīta jomā, kura lielākā priekšrocība ir tā, ka viņa pētījumi naftas un naftas produktu transportēšanas peripetijās nav aizsākušies tikai pēc Baltijas valstu neatkarības atgūšanas, bet profesora analītiskos ieteikumus savulaik ņēma par pamatu, lai iespējami racionālāk veidotu naftas un naftas produktu eksporta plūsmu no Padomju savienības uz Rietumeiropas valstīm.

Tālredzīgs un mazāk tālredzīgs darbs

Kā saka M. Bronšteins, pēc Padomju savienības sabrukuma Baltijas valstis būtībā ir palikušas vienotā transporta sistēmā ar Krieviju un citām NVS valstīm ne jau tikai tāpēc, ka tām ir vienāds dzelzceļa sliežu platums, bet gan tā iemesla dēļ, ka Baltijas transporta infrastruktūra ir izveidota, pamatojoties uz skrupuloziem zinātniskajiem pētījumiem un projektiem, kuru pamatā ir loģistikas kritēriji, kas ļauj minimizēt finanšu ieguldījumus kāda produkta pārvietošanā. Pateicoties šiem aprēķiniem, attīstījās naftas transports caur Ventspili, bet jo īpaši M. Bronšteins kā Igaunijas zinātnieks allaž piemin Tallinas ostas dinamiku: Krievijas naftas eksports caur šo ostu laikā no 1997. līdz 2002. gadam pieaudzis trīskārt – no 8,095 milj. līdz 23,867 milj. tonnu, lai gan kopējais naftas kravu apjoms caur Baltijas valstīm pēdējo piecu gadu laikā samazinājies divarpus reizes. Kā Tallinas osta varēja sasniegt šādus rezultātus? Lūk, jautājums, kas kņudina patmīlīgā Latvijas patriota pakrūti. M. Bronšteins uzskata, ka Igaunija ir bijusi tālredzīga, kad jau 1992. gadā pirmā noslēdza vienošanos par nodokļu nepiemērošanu Krievijas kravu tranzītam un šo kravu muitas operācijām. "Es tolaik strādāju vēstniecībā un personiski piedalījos šo dokumentu sagatavošanā," atceras M. Bronšteins. "Uzskatu, ka tikai tas mums ļāva veikt tādu izrāvienu. Taču panākt šāda lēmuma pieņemšanu Igaunijā tolaik nemaz nebija tik viegli, jo Finanšu ministrija, lai iekasētu iespējami vairāk naudas, vēlējās ieviest tranzītpārvadājumu nodokli. Ar milzu piepūli, iedarbinot visdažādākos pārliecināšanas mehānismus, mums izdevās savu viedokli aizstāvēt, neļaujot svinēt uzvaru tam, ko es saucu par primitīvu rīcību. Taču alkas pēc aizvien lielākiem un lielākiem ienākumiem mūsējos nav pametušas, tāpēc tagad arvien uzstājīgāk izskan viedoklis, ka vajadzētu palielināt ostu nodevas. Arī tas nav tālredzīgi, tieši tāpat kā tas, ka Igaunijā vairs nav Trans-

porta ministrijas, ko savulaik vadīja ļoti nopietns un kompetents ministrs Raivo Varre. Nu visu transporta, tranzīta un ostu saimniecību pie mums izkārto Ekonomikas un Komunikāciju ministrijas, kas pēc būtības nav labākais šīs nozares vadīšanas mehānisms. Un vēl ar nožēlu jāatzīst, ka Igaunijas pašreizējā politiskā vadība nevēlas strādāt ar Krieviju, neprot sarunāties un vienoties par pašai Igaunijai tik svarīgiem procesiem kā tranzītkravu plūsmas."

Analizējot notiekošos procesus, kas tieši skar pakalpojumu tirgu, pie kura ir pieskaitāma arī tranzītkravu apkalpošana un ostu serviss, un aplūkojot visu Baltijas valstu ostu darbību, M. Bronšteins ir konstatējis, ka vislabākajā situācijā ir Rīgas osta, lai gan pagaidām vēl kravu apgrozījums Tallinā ir lielāks.

"Kas man ļauj izdarīt šādu secinājumu? Visi procesi liecina, ka Rīga daudz aktīvāk risina sarunas ar Krieviju. Teiksim, kur gan Rīgas ostā varētu rasties tik liels akmeņogļu kravu apjoma kāpums? Ja tirgus cena akmeņoglēm ir 50 dolāru, bet par to transportēšanu no Kuzbasa būtu jāmaksā 52 dolāri par tonnu, tad, protams, nebūtu jēgas šo kravu apstrādāt. Bet tas, ka Rīgai ir izdevies vienoties ar Krieviju par 12 vai 13 dolāriem par tonnu, dod iespēju lieliski strādāt ar šo kravu. Un te liela loma ir arī pārvadātājam, šai gadījumā "Latvijas dzelzceļam", kam nenoliedzami ir ļoti tālredzīgs un enerģisks vadītājs, kurš prot sarunāties gan ar Austrumiem, gan Rietumiem un, galvenais, spēj vienoties un aizstāvēt Latvijas intereses. Kad jautāju LDz ģenerāldirektoram Andrim Zorgevicam, kā viņš vērtē Igaunijas dzelzceļa privatizāciju, viņš atbildēja, ka vērtē ļoti atzinīgi, jo līdz ar šo privatizāciju Latvijai kļuvis labāk strādāt. Loģiska ir šāda A. Zorgevica atbilde, jo, privatizējot dzelzceļu, Igaunija ir izdarījusi milzīgu muļķību. Esmu spiests atzīt, ka Latvijā muļķības tiek darītas mazāk. Diemžēl to nevaru attiecināt uz Ventspili, kas ir pārrēķinājusies, neļaujot "Lukoil" iegādāties akciju portfeli jau tad, kad šis Krievijas gigants neprasīja kontrolpaketi un pieticīgi apmierinājās ar kādu trešdaļu akciju. Bet sarunas jau vienmēr var uzsākt, atsākt vai turpināt; kā saka, labāk vēlāk nekā nekad."

Lai gan profesors atzinīgi vērtē Lietuvas manevrus, laikā izšaujot pareizo bultu Krievijas virzienā un ieviešot nulles variantu pilsonības piešķiršanā, viņš, tāpat kā daudzi speciālisti, arī atzīst, ka Lietuvas situācija jau vēsturiski ievērojami atšķiras no Igaunijas un Latvijas realitātes. Pirmkārt, Lietuvā nekad nav bijusi krievvalodīgo problēma, tāpēc nulles variants kaimiņiem bija nesāpīgs risinājums. Otrkārt, Lietuvas *paspārnē* atrodas Krievijas anklāvs – Kaļiņingradas apgabals kopā ar ostu, un tieši šā iemesla dēļ Krievija ar Lietuvu sarunājas citā toņkārtā.

"Taču dienvidu kaimiņiem ir citas problēmas, un tās saistītas ar Mažeiķu naftas pārstrādes rūpnīcu, ko savulaik iegādājās "Jukos". Tagad daudz kas būs atkarīgs no tā, kā tālāk risināsies "Jukos" lieta, taču vēl nesen bizness attīstījās lieliski – ražošanas apjoms pieauga par trīsdesmit procentiem. Bet šķiet, ka pat tad, ja šajā biznesā vairs nebūs iesaistīts "Jukos", būs citi interesenti, kas ienāks biznesā, jo Mažeiķos strādāt būs izdevīgi, ko apliecina tas, ka jau tagad ar Mažeiķiem

sadarbojas ne tikai "Jukos", bet arī Baltkrievija. Tāpēc baltiešiem nevajadzētu ne uz mirkli aizmirst, ka sekmīgai biznesa attīstībai pats izdevīgākais ir stratēģiskā partnerība, kad kopā strādā Rietumu, pašu un Austrumu kapitāls un attiecīgā biznesa attīstībā ir iespējami vairāk ieinteresēto. Vēl, protams, ir ļoti svarīgi, lai projekts tiešām būtu reāls, nevis izdomāts."

Igaunijas Zinātņu akadēmijas akadēmiķis Mihails Bronšteins.

Nereālo vīziju reālie projekti

Runāšana par Krievijas jauno ostu celtniecības ambiciozajiem plāniem, nenoliedzami, ir jau zināmu patiesību kārtējā atkārtošana, kas katra runātāja interpretācijā tomēr sniedz nedaudz citu skatījumu uz jau zināmām lietām.

Būtu visai dīvaini, ja autoritatīvais akadēmiķis M. Bronšteins par Krievijas naftas projektiem nevarētu sniegt savus komentārus, un tie nebūt nav Krievijai glaimojoši. "Krievijā valda pārlieku optimistiskas prognozes par naftas biznesa attīstību nākotnē," saka Bronšteins. Patiesībā šo optimismu lielā mērā nosaka politiskā gaisotne Krievijā. Kad 2001. gada beigās atklāja Baltijas cauruļvadu sistēmu un ekspluatācijā nodeva Primorskas naftas ostas pirmo kārtu, kas notika, apsteidzot plānotos termiņus, pasākumā piedalījās KF prezidents Vladimirs Putins, tā ļaujot visiem nepārprotami nojaust, cik nozīmīgs ir šis projekts, un ne tikai Krievijai vien. Arī viņa teiktais svinīgajā ceremonijā, ka līdz ar jauno Baltijas jūras ostu atklāšanu Krievija atbrīvosies no partneru spiediena un diktāta, lika saprast, ka Krievijai joki nav prātā, vēl jo vairāk tāpēc, ka adresāts teiktajam bija nepārprotams – Baltijas valstis, caur kuru ostām tika transportētas divas trešdaļas naftas un naftas produktu šajā reģionā.

M. Bronšteins: "Krievija neslēpj arī gadsimta projekta mērķi – pārorientēt naftas kravu plūsmu no Baltijas valstu ostām uz Krievijas ostām, tātad no *svešajām* uz *savējām*. Nenoliedzot Krievijas suverenās tiesības šādu un līdzīgu projektu realizācijā, tomēr nevajadzētu piemirst, ka gadījumā, ja, izmantojot starptautiskas tribīnes, projekta izdevīgums tiek pamatots ar ekonomiskiem apsvērumiem, tiem vajadzētu būt reāliem un korektiem. Mūsu Krievijas oponenti nosauc skaitļus, kas parāda milzīgu finanšu ekonomiju, naftas kravu apstrādē atsakoties no *svešajām* ostām. Piemēram, pēc Krievijas Ekonomikas attīstības komitejas sniegtajām ziņām, 2003. gadā naftas kravu apstrāde Primorskā salīdzinājumā ar šo kravu transportēšanu caur Ventspili ļāvusi Krievijai ietaupīt 300 miljonus dolāru. Ietaupījums varētu likties iespaidīgs, taču šis skaitlis patiesībā ir ļoti slidens un mānīgs. Primorskas ostas un Baltijas naftas vada projekts tiek finansēts no speciālā investīciju nodokļa, ko iekasē par katru naftas tonnu, kas tiek sūknēta caur "Transņeftj" sistēmu. Jau 2003. gada beigās Federālā enerģētikas komisija pēc kompānijas "Transņeftj" lūguma deva piekrišanu 2004. gadā 2,2 reizes palielināt Primorskas ostā iekraušanas un izkraušanas darbu tarifus, lai iegūtu līdzekļus Primorskas ostas un Baltijas cauruļvada sistēmas jaudu palielināšanai. Runājot par to, cik ekonomiski izdevīgi Krievijai ir transportēt kravas caur savām ostām, kritiku neiztur arī veids, kā tiek noteikti dzelzceļa tarifi. Piemēram minēšu skaitļus. Ja mazuta eksportētāji no Krievijas centrālo rajonu naftas pārstrādes rūpnīcām par produkta vienas tonnas transportēšanu pa dzelzceļu līdz Sanktpēterburgas ostai maksā aptuveni 8 dolārus, līdz Novorosijskai – aptuveni 14 dolārus, tad līdz Baltijas valstu robežai, ja šī krava tālāk tiek transportēta caur *svešo* ostu, dzelzceļa tarifs attiecīgi ir 23 līdz 24 dolāri. Šī milzīgā atšķirība dzelzceļa tarifos, pēc projekta iniciatoru idejas, kalpos par spēcīgu grūdienu kravu un investīciju pieplūdumam Krievijas ostās. Jāpiekrīt projekta iniciatoriem, ka pamatos tarifi tiešām ir tie, kas ostu virzienā dzen kravas un investīcijas, tāpēc Latvijai un Igaunijai ļoti svarīgi ir vienoties ar Krieviju par dzelzceļa tarifiem, un šajās sarunās noteikti jāiesaista Eiropas Savienība, jo pašreizējie tarifi ir pretrunā ar Krievijas un ES partnerattiecībām un sadarbību. Kopš Baltijas valstu iestāšanās ES mūsu izredzes uz labvēlīgiem lēmumiem varētu būt salīdzinoši lielākas."

Bet Krievijas prese kā milzīgās ideoloģiskās mašinērijas lieliski strādājošs mehānisms arvien virknē skaitļu rindas. Tiek rakstīts, ka Krievija nedrīkst mest zemē naudu, divus līdz trīs miljardus dolāru gadā ieplūdinot Baltijas valstu kabatā par *svešo* ostu izmantošanu kravu transportēšanai. Patiesībā ar reālo dzīvi šiem skaitļiem nav nekā kopīga, un ir arī citi, neatkarīgo ekspertu aprēķini, kas apliecina, ka Krievijas naftas eksportētāji, kravu pārvadājumiem izmantojot jau esošo Baltijas valstu ostu un transporta infrastruktūru, ietaupa 10 miljardus dolāru uz kapitālieguldījumu pamata, kam vēl var pieskaitīt ieguldījumus, kas nepieciešami kārtējiem izdevumiem, modernas ostu tehnikas iegādei un tehnoloģisko procesu

nodrošināšanai, nemaz nerunājot par kravu transportēšanu ziemas navigācijas apstākļos, jo Baltijas valstis nodrošina pakalpojumus neaizsalstošajās ostās.

M. Bronšteins: "Vēlreiz uzsvēršu, ka Krievijai ir suverenas tiesības attīstīt savu ostu un transporta infrastruktūru, ja tā vēlas ievērojami palielināt eksporta iespējas. Taču atkal jautājums: kādos apmēros tiek plānots eksporta pieaugums un par cik ostu un transporta infrastruktūras jaudām vajadzētu pārsniegt šos plānotos apjomus? Starptautiskā prakse liecina, ka esošajai ostu un transporta infrastruktūras jaudai jāpārsniedz reāli apstrādājamais kravu apjoms par 30 līdz 40 procentiem. Pie šādas procentuālās attiecības ieguldījumi ostu un citas nepieciešamās infrastruktūras projektos ir rentabli. Pašlaik Krievijas plāni jaunu ostu celtniecībā un transporta infrastruktūras izveidē balstās uz milzīgo atšķirību, kāda ir starp naftas ieguves tempiem un esošajām transportēšanas jaudām Krievijā. Atkal minēšu dažus skaitļus. 2003. gadā Krievijas naftas eksports palielinājās par 35 miljoniem tonnu, bet Krievijas naftas vadu jauda spēja no šā daudzuma apstrādāt maksimums 15 miljonus tonnu, tāpēc aptuveni 20 miljoni tonnu naftas pa dzelzceļu nonāca Baltijas valstu ostās. Aktuāls kļūst jautājums, vai uzņemtais naftas ieguves temps Krievijā pieaugs, saglabāsies vai jau tuvākajā laikā ies mazumā. Šajos jautājumos arī pašu Krievijas ekspertu viedoklis nav viennozīmīgs. Pēc KF Ekonomikas ministrijas izstrādātās optimistiskās prognozes naftas eksporta apjoms līdz 2010.– 2015. gadam palielināsies no 110 līdz 130 miljoniem tonnu. Ar nosacījumu, ka stabilizēsies valsts iekšējais patēriņš, un tas būs iespējams, ja ievērojami samazināsies ražošanas un patēriņa energoietilpība, kas prasīs lielus kapitālieguldījumus, un aptuveni par tādu pašu daudzumu pieaugs arī naftas un naftas produktu eksports.

Līdzās optimistiskajiem eksporta pieauguma aprēķiniem tiek liktas arī Krievijas naftas ieguves pesimistiskās prognozes, kas brīdina: tā kā ģeoloģiskās izpētes darbiem tiek atvēlēts nepietiekams finansējums, kas veido tikai trešo daļu no nepieciešamajiem līdzekļiem, Krievijas naftas ieguves pieaugums samazināsies, un tas var novest pie situācijas, ka naftas ieguve 2010. gadā nepārsniegs 365 – 370 miljonus tonnu. Ārzemju eksperti uzskata: lai Krievijā saglabātu salīdzinoši augstus naftas ieguves tempus, kas turētos KF Ekonomikas ministrijas izstrādātās naftas ieguves optimistiskās prognozes ietvaros, tuvākajos desmit piecpadsmit gados ģeoloģiskās izpētes finansējumam vajadzētu būt 45 līdz 50 miljardiem dolāru gadā, bet investīcijām naftas ieguvē jāsasniedz 15 līdz 17 miljardi dolāru salīdzinājumā ar 11,5 miljardiem dolāru 2003. gadā. Tātad, lai palielinātu eksporta apjomu par 110 līdz 130 miljoniem tonnu, naftas nozarē vajadzēs ieguldīt 200 līdz 250 miljardus dolāru. Te arī nonākam pie galvenā jautājuma: vai ir nepieciešami tik milzīgi ieguldījumi ostu celtniecībā un ar to saistītās transporta infrastruktūras izveidē, ja šīs jaudas sasniegs 250 miljonus tonnu gadā un būs divas reizes lielākas, nekā pēc visoptimistiskākajiem aprēķiniem spēs eksportēt Krievija?

Jāteic, ka lobiji Krievijā stādā. Arī Boriss Usanovs ir lielisks lobijs, kura "roku darbs" ir Sanktpēterburgas un Primorskas ostu projekti. Projektu caursišanas ziņā es viņu apbrīnoju, žēl tikai, ka šie ekstremālie projekti Krievijai pēc būtības nav izdevīgi.

Nedrīkst aizmirst arī to, ka Somu jūras līča austrumu daļa tiešām ir ļoti jutīga kā klimatisko apstākļu ziņā, tā arī no reljefa viedokļa, tāpēc ekoloģiskie jautājumi ir ārkārtīgi svarīgi. KF akadēmiķis Aleksejs Jakovļevs, kurš īpaši nodarbojas ar Baltijas jūras ekosistēmas pētīšanu, uzskata, ka Baltijas jūrā tieši šī ir pati ekoloģiski jutīgākā vieta, kas var radīt vislielākos draudus un izjaukt ekoloģisko līdzsvaru. Iespējamo avāriju gadījumā vides atveseļošanai būtu vajadzīgi nesalīdzināmi lielāki līdzekļi, nekā tagad tiek ieguldīti jaunu ostu celtniecībā.

Līdz šim, runājot par ekoloģiskajiem jautājumiem, vairāk tiek domāts par tīru Baltijas jūru un tās ekosistēmas saglabāšanu, taču jau tagad iezīmējas arī citas vājās vietas. Piemēram, naftas cisternu drūzma uz dzelzceļa – tā ir lieliska situācija iespējamām diversijām, kas mūsdienu terorisma kontekstā kļūst vēl jo aktuālāka. Tā kā mēs visi – gan Baltijas valstis nu jau ES sastāvā, gan Krievija – esam saistīti vienotā sistēmā, mums kopīgiem spēkiem jācīnās, lai tamlīdzīgas traģēdijas, kāda pirms trim gadiem notika 11. septembrī ASV vai pavisam nesen Čečenijā, kur par teroristu ķīlniekiem un upuriem kļuva bērni, nevarētu notikt un neatkārtotos.

Taču ir vēl kāda drošības pazīme, kas sakņojas ekonomikā. Tā ir sadarbība lielu projektu realizēšanā, iespēja šo projektu īstenošanā dalīt darbus un izmantot vienotu ekonomisko telpu."■

Egons Līvs: "No aizmugures mums tuvojas neliels zvejas kuģis, un pēc paceltās priekšburas mēs zinām, ka tas ir Rietumvācijas piederības. Pienākot tuvāk, uz komandtiltiņa iznāk kapteinis un, mādams mums ar roku, kaut ko sauc. Sākumā mēs nesaprotam, attālums tomēr ir pārāk liels. Beidzot viss noskaidrojas. "Kabelis," vīrs uz tiltiņa sauc. "Tieši jūsu kursā, priekšā!" Kuģa priekšgals pagriežas pa labi, un bīstamā vieta ir apieta. Kad paskatos atpakaļ, "vācieša" klājs ir tukšs, kapteinis iegājis atpakaļ stūres mājā. Tas viss notiek bez liekiem vārdiem, bez patosa, kā varbūt viens otrs to iedomātos. Jūrnieki bija palikuši jūrnieki. Jūra šos cilvēkus vieno – tos pašus cilvēkus, kuri citos apstākļos droši vien būtu izturējušies un domājuši citādi. Paldies, nepazīstamais."

(Ziemeļjūrā uz zvejas kuģa "Rauda" 1961. gada 29. augustā)

Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijā

Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijai mainījusies vadība – 2004. gada martā par LKĪA prezidentu kļuva Andris Kļaviņš. Kā teica bijušais prezidents Antons Ikaunieks, ir noslēdzies grūts un arī sarežģīts darba posms, kas bija saistīts ar Jaunās kuģošanas politikas izstrādi un ieviešanu, ko par savu uzdevumu numur viens no 1997. gada viņš uzskatījis. Šis darbs prasījis daudz nervu un spēka. Savukārt gandarījumu sagādājusi Jūrniecības enciklopēdijas iznākšana, kuras izdevēja bija LKĪA, bet patrons – Antons Ikaunieks. A. Ikaunieks savu kandidatūru LKĪA prezidenta amatam atsaucis pats.

Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija maina kursu

2005. gadā Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija (LKĪA) atzīmēs savas pastāvēšanas desmit gadus. Taču tas jau būs pavisam cits stāsts. Par cilvēkiem, kuri asociāciju dibināja, par mērķiem, kurus viņi vēlējās sasniegt, un ideāliem, kurus uzskatīja par svētiem. Cerams, ka šie stāsti savu vietu atradīs nākamās Gadagrāmatas lappusēs.

Tagad, atskatoties uz 2004. gadu, jāatzīst, ka gads bijis notikumiem bagāts. Kādiem notikumiem? Par to stāsta asociācijas prezidents **Andris Kļaviņš,** kurš 2004. gadā šajā amatā nomainīja iepriekšējo prezidentu Antonu Ikaunieku.

Latvijas kuģu īpašnieki pasaulē

Tiešām, 2004. gadā LKĪA notika pārmaiņas.

Viens no svarīgākajiem notikumiem, protams, bija Latvijas uzņemšana Eiropas Savienībā. Un pēc šā svarīgā notikuma arī LKĪA tika uzaicināta pievienoties Eiropas Savienības Kuģu īpašnieku asociācijai. Diezgan interesants ir fakts, ka šī asociācija patiesībā nav Eiropas Savienības, bet gan Eiropas Kopienas kuģu īpašnieku asociācija (EKSA), kas dibināta pagājušā gadsimta sešdesmitajos gados, jo tieši EK bija pirmsākums ES. Priekšlikumu iestāties asociācijā saņēma visas jaunās ES dalībvalstis, kurām ir flote, tātad kopā ar mums arī Lietuva un Igaunija, Polija, kas ir ļoti liela kuģniecības valsts, arī Malta un Kipra, zem kuru karogiem ir ļoti daudz kuģu. Par Maltas un Kipras kuģu īpašniekiem patiesībā ir pavisam atsevišķs stāsts, jo tās ir visā pasaulē pazīstamas kā pakalpojumu sniedzējas kuģošanas biznesam.

Kad 2004. gada vasarā Roterdamā notika asociācijas biedru ikgadējā tikšanās, arī mēs kļuvām par EKSA pilntiesīgu locekli. Gadā ir vismaz trīs šādas tikšanās, un tagad arī es kā LKĪA prezidents un Antons Ikaunieks kā viceprezidents esam šīs organizācijas direktoru padomē.

Jāteic, ka šī organizācija ir tradīcijām bagāta un ļoti spēcīga, jo katras atsevišķas dalībvalsts kuģu īpašnieki gadu gaitā ir pratuši aizstāvēt savas intereses pašu valsts ietvaros un arī savas valsts intereses starptautiskā līmenī. Pēc ES izveidošanās, jo īpaši pēc paplašināšanās situācija ir ievērojami mainījusies, jo tiek pieņemti daudzi likumi, kas kļūst saistoši visām dalībvalstīm. Tieši tāpat, kā mums katram savā valstī ir jāpieliek pūles, skaidrojot politiķiem un sabiedrībai kuģošanas biznesa problēmas un specifiku un parādot, ar ko šis bizness atšķiras no krasta biznesa, tāpat kuģu īpašniekiem arī ES ietvaros ir jābūt pietiekoši spēcīgiem, lai aizstāvētu kuģošanas biznesa intereses. Tieši tāpēc jau arī tiek veidotas profesionālas asociācijas, lai labā nozīmē strādātu kā lobiji. EKSA birojs atrodas Briselē, kur strādā izpilddirektors un septiņi štata darbinieki. Viņi aktīvi seko visiem notikumiem, likumdošanas aktivitātēm un izmaiņām, kas norisinās ES varas gaiteņos, lai vienmēr būtu lietas kursā par notiekošo. Asociācija cieši sadarbojas ar arodbiedrībām, IMO un visām citām organizācijām, kurām ir kaut vismazākais sakars ar kuģošanas biznesu. Mēs esam mazāki kuģu īpašnieki nekā citās valstīs, kaut vai tādā kuģošanas lielvalstī kā Lielbritānija, bet tas nebūt netraucē mūs aktīvi piedalīties visos procesos. Mēs ik dienas no asociācijas saņemam informāciju un dokumentus, kas ļauj, ja tā var teikt, turēt roku uz pulsa visam, kas likumdošanas jomā notiek ES. Pašlaik norisinās aktīvas un garas diskusijas par jūrnieku darba samaksu. Tie, kas Latvijā ir iesaistīti kuģošanas biznesā, jau zina, ka tiek diskutēts par to, vai Latvijas jūrniekam, kas ir Latvijas pilsonis, tātad arī ES pilsonis, strādājot, piemēram, uz Anglijas karoga kuģa, jāsaņem tāda alga, kā to nosaka ES direktīvas. Vai varbūt algai jābūt ekvivalentai tām algām, kas ir viņa mītnes zemē? Jāsaka, ka tā ir ļoti liela un samilzusi problēma, par kuru vēl

daudz šķēpu tiks lauzts.

ES lielu uzmanību velta apkārtējās vides un ekoloģijas jautājumiem, un kā viena no problēmām tiek aktualizēts jautājums par sēra dioksīda saturu kuģu dzinēju izmešos. Aktuāls kuģu īpašniekiem ir arī jautājums par īpašā statusa noteikšanu Baltijas jūrai. Prasības kļūst arvien stingrākas, tajā pašā laikā bieži vien politiskajam populismam līdzi netiek izskaidrošanas darbs. Pārāk maz sabiedrībai tiek skaidrots, kas tad ir jūras pārvadājumi un cik tie ir droši. Protams, ja notiek avārijas, un tās diemžēl notiek, tad sekas ir diezgan smagas un tām tiek pievērsta pastiprināta un saasināta uzmanība. Taču sabiedrība nav informēta par to, ka līdz saņēmējam ar jūras transportu droši tiek nogādāti aptuveni deviņdesmit deviņi komats deviņi procenti kravu. Un piesārņojums, ko rada kuģi, ir daudz mazāks nekā tas, ko rada, piemēram, autotransports. Palūkojieties kaut vai Rīgas ielās, lai pārliecinātos, kādas automašīnas piedalās satiksmē. Kāda nu ir cilvēku pirktspēja, tādas arī ir mašīnas, taču par to gan neviens īpaši neuztraucas. Par laimi jāatzīst, ka autotransports tomēr kļūst gados jaunāks, tieši tāpat jaunāka kļūst arī pasaules flote. Īpaši vēlos uzsvērt, ka LKĪA ļoti nopietni uztver ekoloģijas jautājumus un aizstāv viedokli, ka apkārtējā vide ir jāaizsargā un regulējošas normas ir jāpieņem, bet visiem uzstādījumiem jābūt objektīviem un visos problemātiskajos jautājumos jābūt kompromisa meklējumiem. Var jau noteikt ļoti stingras normas, bet tas nenozīmē, ka jau rīt pilnībā būs nomainīta visa flote. Jārēķinās ar daudziem objektīviem apstākļiem, kaut vai ar to, kā augušas metāla cenas pasaules tirgū, līdz ar to ievērojami pieaugušas arī kuģu cenas, un kuģošanas bizness ir ļoti dārgs. Mēs neesam malā stāvētāji un vienmēr paužam savu viedokli, tāpēc par ļoti svarīgu uzskatām tieši to darbu, kas saistīts ar izskaidrošanu un sabiedrības izglītošanu, lai cilvēki izprastu mūsu problēmas.

Andris Kļaviņš.

Aktivitātes pašu mājās

Ne mazāk svarīgas ir bijušas arī norises tepat Latvijā. Esam mainījuši LKĪA statūtus, jo 2005. gadā asociācijai jau būs desmit gadi. Laikā, kad tā tika dibināta, bija pavisam cita situācija valstī un pavisam citas aktualitātes. Tolaik aktuāls bija privatizācijas process, tagad tie uzdevumi, kas tiks izvirzīti pirms desmit gadiem, ir izpildīti un daudzas lietas šajos desmit gados ir būtiski mainījušās. Patlaban asociācijā ir trīs juridiskie biedri. Jau tradicionāli lielākais ir "Latvijas kuģniecība", tad vēl "Rīgas Transporta flote" un "Rīgas kuģniecība".

Kā jau teicu, daudz kas ir mainījies, un tagad Latvijā strādā daudz kuģu menedžmenta kompāniju. Lai asociācija varētu sekmīgi attīstīties, pēc samērā lielām diskusijām pašā asociācijā pieņēmām lēmumu paplašināt iespējamo biedru loku, un LKĪA tagad ir atvērta arī kuģu menedžmenta kompānijām. Ja palūkojamies, kādā virzienā strādā kuģu īpašnieki un kuģu menedžments, tad redzam, ka virziens ir viens, atšķirība tikai tā, ka kuģu īpašnieki slēdz līgumu ar kuģu menedžmenta kompānijām par kuģu īpašnieku interešu īstenošanu. Bizness attīstās un ienes savas korekcijas. Protams, var jau rasties arī problēmas, kādas ir, piemēram, Kiprai ar dalību EKSA, jo Kiprā ir izveidotas trīs kuģu īpašnieku asociācijas, un spēcīgākā ir tieši tā, kuras biedri ir arī kuģu menedžmenta kompānijas. Lai mēs aizsargātu kuģu īpašnieku intereses, esam noteikuši ļoti stingrus iestāšanās standartus. Jau tagad varu teikt, ka kuģu menedžmenta kompānijām ir interese par dalību asociācijā.

Visi LKĪA biedri ir vienisprātis, ka Latvijas Jūrniecības savienība ir izdarījusi ļoti lielu darbu. Mēs visi dziļi cienām tos, kuri ir stāvējuši pie LJS šūpuļa, un patiesi novērtējam arī tos, kuri tagad aktīvi tajā darbojas. Taču tai pašā laikā jāatzīst, ka, lai gan Jūrniecības savienība joprojām ir aktīva, tā faktiski šodien vairs nespēj risināt svarīgas nozares problēmas, kas, protams, neliedz tai izteikt savu viedokli un nostāju vienā vai otrā jautājumā, vēl jo vairāk tāpēc, ka liela daļa LJS biedru ir sabiedriski cilvēki. Runājot par LJS, vēl jāteic, ka cilvēki, kas apvienojušies šajā sabiedriskajā organizācijā, pārstāv jūrniecības sabiedrību, jūrniekus, tos, kas tādā vai citādā veidā saistīti ar jūrniecību. LJS ir maz juridisko biedru.

LKĪA ir pavisam cita veida organizācija, tā pārstāv komersantus un viņu intereses. Par šīs asociācijas asociētajiem biedriem aicinām kļūt dažādas organizācijas. Mūsu jaunie statūti paredz, ka par LKĪA biedriem var kļūt ne tikai kuģu īpašnieki, bet arī kuģu aģenti, *šipšandleri*, tie, kas nodarbojas ar kuģu remontu un tamlīdzīgi, tātad visi tie, kas, raugoties no visdažādākajiem aspektiem, ir saistīti ar kuģošanu. Pēdējā laikā sabiedrībā ļoti daudz runā par oficiālu lobismu, tāpēc es personiski uzskatu, ka Kuģu īpašnieku asociācija ar laiku var kļūt par organizāciju, kas profesionāli aizstāv savu biedru intereses. Pašlaik ir visai daudz asociāciju, bet nav viena apvienojoša spēka. Kuģu īpašnieku asociācija jaunajā darbības virzienā ir parādījusi pirmās aktivitātes, un, godīgi sakot, esam jau izjutu-

ši arī interesi no komersantu puses. Vairākus sadarbības piedāvājumus esam saņēmuši arī no arodbiedrībām.

Bez lieliem stratēģiskiem mērķiem un darbiem, kas saistīti ar šo mērķu realizēšanu, asociācijai ir bijuši ikdienišķi pienākumi, par kuriem būtībā neesam pieraduši skaļi runāt, taču tas nekādā gadījumā nenozīmē, ka mazie darbi būtu mazsvarīgi. Tradicionāli atbalstām mūsu Latvijas Jūras akadēmijas studentus, labākajiem piešķirot stipendijas. Tradicionāli trim labākajiem akadēmijas absolventiem dāvinām pulksteņus. Tradicionāli atbalstām Ainažu muzeju, dažādu grāmatu izdošanu. Vēl tagad ar gandarījumu varam pieminēt Latvijas jūrniecības enciklopēdiju, kuras izdošanā kāds nopelns ir arī Kuģu īpašnieku asociācijai. Uzskatām, ka mūsu pienākums ir atbalstīt tos, kas dod ieguldījumu jūrniecības tradīciju kopšanā un saglabāšanā.

Vēl par labu tradīciju ir kļuvusi tikšanās ar Igaunijas Kuģu īpašnieku asociāciju. 2004. gadā Pēterburgā bija interesanta tikšanās ar Krievijas Kuģu īpašnieku asociāciju. Viņiem tā ir ļoti spēcīga un ietekmīga sabiedriskā organizācija. Liels bija mūsu pārsteigums, kad uzzinājām, ka Krievijai, kurai HELCOM pārmet Baltijas jūras piesārņošanu, zem sava karoga ir tikai četri tankkuģi, kam nav dubultais korpuss, visi pārējie ir zem citiem karogiem, tāpēc izteikt pretenzijas Krievijai it kā nav reāla pamata. Arī cīņā par Baltijas jūru cauri spīd visdažādākās intereses, kas ar visdažādākajiem paņēmieniem tiek lobētas. Lielas naftas ostas ir gan Somijā, gan Zviedrijā. Reizēm vides problēmas ir kārtis tikai vienās rokās, tāpēc jāmeklē kompromiss.

Vai arodbiedrības ir mafija?

Ja kāds uzskata, ka arodbiedrības ir mafija, tad tikpat labi arī kuģu īpašniekus var uzskatīt par mafiju, jebko var nosaukt par mafiju. Taču pamatu pamatos vārds mafija apzīmē ģimeni, un, no šīs puses raugoties, tas nav nekas peļams. Ja aplūkojam tās arodbiedrības, kas darbojas Latvijā, tad nākas secināt, ka arī tās ir gan spēcīgākas, gan mazāk ietekmīgas. Vairākas arodbiedrības ir vērsušās Kuģu īpašnieku asociācijā ar priekšlikumu noslēgt sadarbības līgumu, kas paredzētu, ka mūsu asociācijas biedri, piemēram, ņemot darbā jūrniekus, piedāvā viņiem kļūt par šīs arodbiedrības dalībniekiem. Mēs no šādas sadarbības atturamies. Kāpēc tā? Viens no skaidrojumiem varētu būt mūsu asociācijas biedru intereses un katras atsevišķas kompānijas politika. Mūsu asociācijas biedri ir "Latvijas kuģniecība", kas pašlaik un vēl ilgi būs lielākais kuģu īpašnieks Latvijā, "Rīgas Transporta flote" un "Rīgas kuģniecība". Šie trīs uzņēmumi pārstāv trīs dažādus variantus – vienā ir kuģi tikai ar Latvijas karogu, otrā nav neviena kuģa ar Latvijas karogu, trešajā ir kuģi gan ar Latvijas, gan citiem karogiem. Protams, katrs no šiem uzņēmumiem īsteno savu politiku, bet Kuģu īpašnieku asociācijai ir jāpārstāv visu savu biedru intereses, tāpēc arī mēs esam atvērti sadarbībai ar jebkuru arodbiedrību. Aktīva ir ne tikai ITF, bet Eiropas Savienības kontekstā arī ETF, kas ir Eiropas

Savienības transporta darbinieku arodbiedrība. Šīm abām organizācijām ir daudz kopīgu mērķu un interešu, bet dažos jautājumos to viedoklis ir atšķirīgs, jo vienā un otrā pusē ir savas intereses, kas tiek aizstāvētas. Manuprāt, tas, ka Latvijā ir vairākas jūrnieku arodbiedrības, nav slikti, jo arodbiedrība taču pastāv tikai tāpēc, ka tajā stājas jūrnieki. Un Latvijā jūrnieks pats var izvēlēties, par kuras arodbiedrības biedru kļūt. Tas arī parāda, ka arodbiedrību starpā ir konkurence, un, skatoties no jūrnieku viedokļa, tas ir tikai labi, jo katra arodbiedrība centīsies piesaistīt jūrniekus un cīnīties par jūrnieku interesēm, aizstāvēt viņus sarunās ar darba devēju. Ienaidnieka tēlu jau vienmēr var atrast, un vieglāk ir dzīvot, ja ir kāds ienaidnieks, ar ko cīnīties. Mēs atrodamies postpadomju telpā, un paaudze, kas dzīvojusi padomju laikā, ļoti labi zina, kā meklēt un cīnīties ar ienaidniekiem. Taču jāsaprot, ka pienācis laiks sēsties pie sarunu galda, ir jārunā, jo gadījumā, ja katrs paliek savās pozīcijās, jautājumu nevarēs atrisināt. Ir jāprot paspert soli pretī. Visi jautājumi ir atrisināmi.

Jūrniecības izglītība – kurp tā iet?

Latvijas Jūras akadēmija vēl ir diezgan jauna mācību iestāde. Pasaulē ir jūrniecības mācību iestādes, kuru vēsture mērojama simtos gadu. Piecpadsmit gadi – tas nav daudz.

Es esmu viens no Valsts komisijas priekšsēdētājiem, mani uzaicina un es labprāt eju un vērtēju, ko tad akadēmijas beidzēji ir apguvuši. Jāteic, ka zināšanu līmenis aug, un tas arī atspoguļojas tajās pozitīvajās atsauksmēs, ko par mūsu akadēmijas absolventiem dod kuģu īpašnieki. Te gan ir arī kāda problēma, kas skar Latvijas kuģu īpašniekus un kuģu menedžerus – visus labākos kadrus *nosūc* ārzemju darba devēji. Jūras lielvalstīs, kurām ir spēcīgas kuģošanas kompānijas, lieli finanšu resursi, ir pavisam citas iespējas maksāt konkurētspējīgu atalgojumu. Savukārt Latvijas kuģu īpašnieki ir par vājiem, lai šos labos kadrus varētu piesaistīt savām kompānijām, jo savā attīstībā būtībā sper tikai pirmos soļus.

Šī, protams, ir ļoti nopietna problēma, bet daudz sāpīgāka tomēr ir cita, un tas ir ierindas sastāvs. Uz Latvijas karoga kuģa visai apkalpei ir jābūt Latvijas pilsoņiem vai Latvijas iedzīvotājiem, lai varētu strādāt citu valstu pilsoņi, ir jāsaņem darba atļaujas, un tas ir ļoti sarežģīts process. Jūrnieks būs ar mieru saņemt mazāku atalgojumu, lai varētu strādāt uz jaunāka kuģa, jo jauns kuģis garantē labākus darba un sadzīves apstākļus. Gribu atgādināt, ka visi labākie jūrnieki ir aizgājuši uz ārzemju kuģiem, tātad un ārvalstu kuģošanas kompānijas ir *nosmēlušas krējumu*. Šo problēmu sākām izjust jau deviņdesmito gadu beigās. Objektīvu iemeslu dēļ Latvijā nav jaunas flotes, tikai pēdējā laikā "Latvijas kuģniecība" ir pasūtījusi jaunu kuģu būvi.

Laiks rādīs, kā tālāk attīstīsies Jūras akadēmija, bet jau tagad var paredzēt, ka to sagaida nopietnas problēmas. Ne visai labprāt studijas Jūras akadēmijā izvēlas latvieši, kas dzīvo pilsētās, jo ir iespēja iegūt izglītību un strādāt labi atalgotu

darbu krastā. Tā kā tiek prognozēts, ka desmit piecpadsmit gadu laikā dzīves līmenis Latvijas sasniegs Eiropas standartus, varam paredzēt, ka tieši tāpat kā citās Eiropas valstīs arī pie mums jūrnieka specialitāti izvēlēsies tie, kam šī profesija būs dzīvesveids, kas vairāk saistīts ar romantiku. Vai tad vēl vispār būs kāds, kurš vēlēsies mācīties Jūras akadēmijā? Grūti pateikt.

Vēl kāda būtiska problēma, ko saskatu, ir ierindas sastāva sagatavošana. Padomju laikā, lai kļūtu par matrozi, motoristu un pavāru, bija jāpabeidz jūras apmācības skola, kur vajadzēja mācīties vismaz divpadsmit mēnešus. Tie bija cilvēki pēc dienesta armijā, un tas bija viens no galvenajiem noteikumiem, lai vispār varētu šajās skolās iestāties. Tie bija nobrieduši cilvēki, kas apguva teoriju un izgāja praksi.

Kas notiek tagad? Tiek reklamēti kursi, bet neviens nav īsti pārliecināts, kāds ir šo kursu līmenis. Man ir pazīstami cilvēki, kuri ir izgājuši šādus kursus, un jāteic, ka tās zināšanas, ko viņi tur saņēmuši, ir zem katras kritikas. Bet uz darbā iekārtošanas birojiem šie it kā sagatavotie speciālisti atnāk ar sertifikātiem, un formāli viņiem viss ir kārtībā. Taču patiesībā šie cilvēki bieži vien kuģi savām acīm nemaz nav skatījuši. Ir jāatzīst, ka jūrnieks ļoti daudz apgūst tieši uz jūras, taču pamatzināšanu tomēr trūkst. Un, runājot par šā līmeņa speciālistu sagatavošanu, jāatzīst, ka Latvijā vēl ir daudz darāma, lai sistēmu sakārtotu.

Pastāsts. "Latvijas kuģniecībā" savulaik klīda anekdotisks nostāsts. Astoņdesmito gadu beigās vai deviņdesmito sākumā, kad varēja nopirkt jebkuru diplomu, uz kuģa atnāk vecākais mehāniķis un ar iepriekšējā reisa vecāko mehāniķi aiziet uz mašīntelpu. Jaunais vecākais mehāniķis, ieraugot dzinēju, apstulbst un saka: "Padodos! Kaut ko tādu es nebiju gaidījis! Es esmu taksists!"

Kad tiek jautāts, kas un kā, taksists atzīstas, ka, pērkot diplomu, liela starpība nav bijusi, vai pērk trešās vai pirmās klases mehāniķa diplomu. Tikai piecdesmit dolāru, tāpēc uzreiz ņēmis pirmās klases.

Šī ir anekdote ar zināmu rūgtuma piegaršu.

Kuģošanas bizness un valsts

Sadarbība ar valsts iestādēm ir, un pirmām kārtām jau ar Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentu un tās direktoru Aigaru Krastiņu. Ļoti laba ir sadarbība ar Latvijas Jūras administrāciju. 2004. gadā beidzot ir apstiprināta Konsultatīvā padome. Tā ir jauna un pozitīva iezīme, kas veicinās valsts un biznesa dialogu, viesīs lielāku skaidrību dažādu jautājumu risināšanā un, protams, veicinās viedokļu apmaiņu.

Mums vienmēr jāatceras, ka valstij ir savas intereses, biznesam savas, un katrs cenšas savas intereses aizstāvēt. Par veiksmi var uzskatīt situāciju, kad valsts ir gatava uzklausīt komersantu, un varētu teikt, ka mēs tiekam uzklausīti un varam diskutēt. Smagas diskusijas notika par Jūras kodeksu. Kuģu īpašnieku asociācija

ļoti nopietni strādāja kodeksa tapšanas laikā. Protams, nevar teikt, ka visu, ko vēlējāmies, esam panākuši, jo ierēdņiem nav lielas vēlmes kaut ko mainīt sagatavotajā variantā, jo tas nenoliedzami ir papildu darbs. Jābūt objektīviem un jāatzīst, ka ministrijā trūkst speciālistu, jo nav jau noslēpums, ka daudz jauno kadru pēc zināmas pieredzes iegūšanas ministrijā aiziet uz labāk apmaksātu darbu privātās kompānijās.

Lai kuģošanas bizness sekmīgi attīstītos, ir ļoti svarīgi reāli iedzīvināt un iedarbināt Kuģošanas politiku. Uz papīra viss it kā darbojas labi, bet dzīvē vēl ir daudz risināmu problēmu. Tāpēc ir ļoti labi, ka beidzot izveidota Konsultatīvā padome, ar kuras palīdzību, cerams, daudzas lietas izdosies sakārtot.

Šī jūra ir mūsu

Vide ir jāsaudzē, un šai ziņā diskusijas pat varētu būt liekas. To, protams, atzīstam arī mēs, kuģu īpašnieki, lai gan mūsu bizness ir saistīts ar kuģošanu. Kaut arī visi esam vienisprātis, ka šī jūra ir mūsu un tā ir jāsaudzē, tomēr jāatzīst, ka Eiropas Savienība izvirza pārāk smagus noteikumus, tāpēc mēs vairāk sliecamies atbalstīt IMO prasības, jo IMO ir profesionāla organizācija un visi lēmumi, ko tā pieņem, ir izsvērti un pamatoti, izmalti caur kuģošanas speciālistu dzirnavām.

"Prestige" avārija tagad tiek minēta kā piemērs tam, kādu kaitējumu videi var nodarīt tankkuģu avārijas. Profesionāļu vidū valda uzskats, ka tika pieņemts nepareizs lēmums, ko darīt ar avarējušo kuģi. Kuģi nevis ieveda līcī, bet izdzina jūrā, kā rezultātā radās šis piesārņojums un kaitējums videi. Tādu lēmumu pieņēma politiķi, tāpēc Spānijas valdība, kas tolaik bija pie varas, ir vainojama tik smagu seku radīšanā. Ja kuģim būtu dots patvērums, tad piesārņojumu varēja lokalizēt un vēlāk arī vieglāk likvidēt. Politiķi nevēlas runāt par savām kļūdām un nevēlas atzīt savu vainu. Pašlaik vainots tiek grieķu kapteinis, kurš vēl joprojām atrodas mājas arestā, lai gan 2003. gadā viņam tika piešķirta Gada kapteiņa balva, un šādam lēmumam pilnībā pievienojas arī LKĪA.

Mēs esam maza valsts, tāpēc mums jāmeklē sabiedrotie lielo vidū. ES kontekstā tā varētu būt Grieķija, kas ir liela jūras valsts, arī Malta un Kipra, kam ir liela flote un kas tagad ir ES dalībvalstis. Lobisms Eiropas Savienībā ir un būs vajadzīgs.

Tajā pašā laikā ir jāskaidro cilvēkiem, kas ir kuģošana, ko un kāpēc dara kuģošanas bizness, kāds labums no tā ir sabiedrībai. Protams, no negadījumiem un arī no avārijām neviens nav pasargāts.■

2004. gads jūrniecības asociācijās

Latvijas Stividorkompāniju asociācijā

Latvijas Stividorkompāniju asociācija, kas apvieno 17 uzņēmējsabiedrības, kuras veic darbību Rīgas brīvostā, ir vērsusies pie Valsts zemes dienesta ar lūgumu sniegt sīkāku informāciju par gaidāmajām zemes vērtības izmaiņām Rīgas ostā. Kā teica asociācijas izpilddirektors Uldis Papāns, tās biedri ar lielām bažām uztvēruši informāciju, ka atsevišķās vietās zemes vērtība varētu būtiski pieaugt, tādēļ vēlas iegūt sīkāku informāciju, kad notiks izmaiņas, kāpēc, kur tieši un kādu apsvērumu dēļ ir nolemts palielināt kadastrālo vērtību Rīgas brīvostas teritorijā. Valsts zemes dienesta ieceri pārvērtēt brīvostas zemi pārrunāja arī Rīgas brīvostas valde, kas pret to iebilst. To neatbalsta arī Rīgas pašvaldība.

Latvijas Ostu asociācijā

2004. gadā svarīgākais darbs Latvijas Ostu asociācijai bija risināt strupceļā nonākušo jautājumu par sanitārās robežkontroles kārtību, kāda ir saistoša Latvijai no 2004. gada 1. maija. Neizskaidrojamu iemeslu dēļ šis jautājums nebija uzskatīts par mūsu valstij svarīgu, tāpēc bija jāmeklē kompromisa risinājumi, kā atvirzīt jauno normu stāšanos spēkā, lai neapstātos kravu tranzīts cauri Latvijai.

Otrs nopietns jautājums, kas nonāca LOA uzmanības lokā, bija HELCOM astoņu dalībvalstu, tai skaitā arī Latvijas, vārdā parakstītais dokuments par īpaši jutīgas jūras zonas statusa piešķiršanu Baltijas jūrai, šajā dokumentā ieslidinot arī Latvijas puses neatbalstītos eskorta un loču pakalpojumus. Valdība šajā sakarā pieņēma lēmumu, ko nosūtīja Starptautiskajai Jūras organizācijai un Eiropas Komisijai.

Latvijas Nacionālajā kuģu brokeru un aģentu asociācijā

Asociācijas ģenerāldirektors Raimonds Toms pastāstīja, ka 2004. gadā tika turpināts jau iepriekšējā gadā iesāktais darbs pie jūrniecības likumdošanas sakārtošanas, pilnveidoti kuģu aģentu darbības noteikumi, iesniegti labojumi un priekšlikumi par formalitātēm kuģu ienākšanai ostā un iziešanai no tās. Liela vēriba tiek veltīta jautājumiem, kas saistīti ar ISPS kodeksa ieviešanu, pirmajos trijos mēnešos zināšanu pārbaude tika veikta aptuveni 30 kuģu aģentiem. Bet par lielāko problēmu asociācijas vadītājs uzskata nodevu paaugstināšanu pasažieru kuģiem Rīgas ostā.

IFSMA 30. asanmblejā Latviju pārstāvēja kapteiņi Artūrs Brokovksis un Māris Mertens.

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijā

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijai (LKKA) 2004. gads bijis nozīmīgs ar to, ka 2004.g. 18. martā Londonā Starptautiskās Kuģu kapteiņu asociāciju (IFSMA) padomes *(Executive Council)* sanāksmē tika pieņemts lēmums uzņemt Latvijas Kuģu kapteiņu asociāciju šajā starptautiskajā organizācijā, kurā apvienojušās 25 asociācijas un 186 individuālie biedri.

Reizē ar uzņemšanu tika saņemts uzaicinājums piedalīties IFSMA 30. asamblejā, kas notika 6. un 7. maijā Buenosairesā, Argentīnā. LKKA pārstāvēja kapteiņi Māris Mertens un Artūrs Brokovskis. Atbildīgā par saieta norisi bija Argentīnas kapteiņu asociācija. Asamblejas darbā piedalījās delegāti no 15 valstu kapteiņu asociācijām un individuālie biedri, kā arī bija pārstāvēta Eiropas Kuģu kapteiņu asociāciju konfederācija *(Confederation of European Shipmasters' Association)*.

Darba kārtībā bija jautājumi par ISM un ISPS kodeksiem, Ostas valsts kontroles (PSC) aktivitātēm, kā arī par ILO aktivitātēm jūrniecībā.

Tika pieņemtas trīs rezolūcijas:

- Par kapteiņu aizturēšanu, arestēšanu *(Criminalization of Shipmasters);*
- Par kuģa aizsardzības virsniekiem *(Ship Security Officers (ISPS Code));*
- ISPS kodekss un jūrnieku sociālās vajadzības un tiesības *(ISPS Code and Seafarer's Social Needs and Rights)*.

Pieņēma arī Buenosairesas deklarāciju, kas atbalsta Argentīnas valdības centienus atgūt un reģistrēt argentīniešu tirdzniecības flotes kuģus zem Argentīnas karoga.

LKKA tika pasniegts IFSMA asociācijas biedra sertifikāts un izteikts priekšlikums nākošajā tikšanās reizē sniegt plašāku informāciju par LKKA darbību.

International Federation of Shipmasters' Associations

202 Lambeth Road, London, SE1 7JY

UNITY FOR SAFETY AT SEA

IFSMA

These are to Certify that

Latvian Shipmasters' Association

is an Association Member of the

International Federation of Shipmasters' Associations

A Federation established to uphold International Standards of Professional Competence for Seafarers commensurate with the need to ensure Safe Operational Practices, Preservation from Human Injury, Protection of the Marine Environment and Safety of Life and Property at Sea.

Signed this eight day of April in the year 2004.

President

Secretary General

Nākamais gadskārtējais saiets, ļoti iespējams, notiks Baltijas jūras Ālandu salās, tā organizatori tad būs Zviedrija un Somija.

LKKA tika deleģēta pārstāvēt IFSMA Eiropas Jūras radionavigācijas forumā *(European Maritime Radionavigation Forum)* 2004. gada 20. septembrī Rīgā un kapteinis Arnolds Zantmans – piedalīties šajā forumā. Forumā izskatīja Eiropas radionavigācijas plānu, *Galileo* satelītsistēmu un *Loran-C* sistēmas tālāko attīstību.

2004. gada 15. aprīlī LKKA kopsapulcē pieņēma grozījumus LKKA statūtos, saskaņā ar tiem asociācijas padomi tagad veido prezidents, 2 viceprezidenti, 5 asociācijas biedri un izpildsekretārs. Padome no savu locekļu vidus ievēl viceprezidentus un izpildsekretāru. Nākamos divus gadus LKKA padome darbosies šādā sastāvā: prezidents – Kārlis Zakss; viceprezidenti – Ādolfs Zagantis, Jāzeps Spridzāns; padomes locekļi: Aleksandrs Tregubovs, Vladimirs Čumačenko, Vladimirs Šalajevs, Ēriks Umbraško, Arnolds Zantmans. Izpildsekretārs – Artūrs Brokovskis. Revidents – Ēvalds Grāmatnieks.

LKKA padome aicina kuģu kapteiņus aktīvi piedalīties savas asociācijas darbībā. Lūdzam pieteikties pie kapteiņa Ādolfa Zaganta, mob. tel. 9423172, vai pie kapteiņa Artūra Brokovska, mob. tel. 9257675.

LKKA prezidenta K. Zaksa mob. tel. 9279380, viceprezidenta J. Spridzāna mob. tel. 6457031.

Tā kā saskaņā ar Biedrību un nodibinājumu likuma spēkā stāšanās kārtības likumu pašreiz reģistrētās sabiedriskās organizācijas tiek ierakstītas biedrību un nodibinājumu reģistrā, arī mūsu asociācijai ir jāpārreģistrējās kā biedrībai vai nodibinājumam. 2004. gada 18. decembra kopsapulcē tika pieņemts lēmums LKKA pārreģistrēt par biedrību un apstiprināta LKKA statūtu jaunā redakcija. Sāktas nepieciešamās formalitātes, lai LKKA piereģistrētu LR UR biedrību un nodibinājumu reģistrā kā biedrību ar nosaukumu ***Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija.***■

Kapteinis Artūrs Brokovskis

"Latvijas kuģniecībai" optimisma netrūkst

Vēl arvien daudziem neviļus izsprūk – mūsu "Latvijas kuģniecība" (LK), tāpēc tās prezidents Imants Vikmanis uzsver, ka LK no 2002. gada 6. jūlija ir privāta kompānija, publiska akciju sabiedrība ar diezgan daudziem īpašniekiem, no kuriem lielākais ir "Ventspils nafta", nemaz nerunājot par vienas personas akcionāriem, kuru skaits sniedzas sešos tūkstošos. Par to ziņas ir pieejamas Rīgas fondu biržā, un sabiedrība ar tām var iepazīties.

Valde piecu cilvēku sastāvā veido centrālo aparātu, kas veic operatīvo darbību, savukārt pieci LK meitas uzņēmumi, starp kuriem viens no galvenajiem ir "Kuģu menedžments", katrs pilda savus uzdevumus.

Imants Vikmanis.

Frakts likmes ietekmē tirgu

Lauvas tiesu – apmēram astoņdesmit procentus – ienākumu LK tradicionāli dod tankkuģu un gāzvedēju flote, un visi kompānijas panākumi vai neveiksmes ir tieši atkarīgi no šīs flotes frakts likmēm.

Naftas un tās produktu tirgu, līdz ar to arī frakts likmes ietekmē ļoti daudzi apstākļi. Frakts likmes svārstās atkarībā no sezonas, pat ziemas bargums nosaka degvielas patēriņa apjomus. Lielu iespaidu uz enerģētikas tirgu, protams, atstāj politiskie procesi pasaulē. Diemžēl laika apstākļus, procesus dabā un politikā ietekmēt nav iespējams, tāpēc tirgus dalībniekiem nākas vien pieņemt spēles noteikumus un pielāgoties tirgus konjunktūrai.

I. Vikmanis: – 2003.gadā frakts likmes bija augstākās pēdējo divdesmit gadu laikā, var pat teikt, ka tās bija nepieredzēti un neprognozēti augstas, un tas mūsu biznesā ļāva gūt ļoti labus panākumus. Taču 2003. gadu nekādā gadījumā nevajag un arī nedrīkst uzskatīt par mērauklu, pēc kuras mērīt visus citus gadus, vajadzētu saprast un apzināties, ka frakts likmes nav atkarīgas no kravu pārvadātāju vēlmēm vai labās gribas. Tās ir tādas, kādas nu kuru reizi ir, un paredzēt izmaiņas īsti nevar neviens pētniecības institūts, pat ne tāda pasaulslavena kompānija kā "Clarkson". Nešaubos, ja kāds būtu spējīgs prognozēt 2005., 2006. un turpmāko gadu frakts likmes, tas nenoliedzami būtu miljardieris, jo kravu pārvadātāji par šādām ziņām maksātu pieklājīgas summas.

2004. gada rezultāti pilnībā būs apkopoti un auditēti 2005. gada pavasarī, tomēr domājams, ka saimnieciskās darbības finanšu rādītāji nebūs sliktāki kā 2003. gadā. Vēlreiz gribu atgādināt, ka 2003. gadu nevajadzētu uzskatīt par etalonu. Pieredze rāda, ka frakts likmēm ir raksturīgas svārstības, bet to amplitūdu prognozēt nav iespējams.

Jūtamas izmaiņas rīferu tirgū

I. Vikmanis: – Savulaik LK flotē bija līdz divdesmit pieciem *rīferiem*, tagad palikuši pieci. Godīgi sakot, mums laimīgā kārtā izdevās "Kursas" tipa refrižeratorus laikus un izdevīgi pārdot, jo to uzturēšana un ekspluatācija prasīja neracionālus izdevumus. Pasaules kuģošanas biznesā aptuveni divdesmit astoņus procentus no izdevumiem veido degvielas izmaksas, bet mūsu *rīferiem* degvielas patēriņš bija milzīgs, tāpēc tie biznesam kļuva nerentabli. Vienīgi tā sauktajos padomju gados, kad ar degvielas izmaksām nevajadzēja rēķināties, šo kuģu ekspluatācija bija izdevīga. Daudzi, kas LK vadību savulaik nosodīja par *rīferu* pārdošanu, diemžēl nesaprata un nezināja šī starptautiskā kuģošanas biznesa tirgus prasības un likumsakarības. Kompānija nevar atļauties ciest nepamatotus zaudējumus tikai tāpēc, lai varētu lepoties ar lielu floti.

Tagad var teikt, ka arī 2004. gads pēdējo desmit gadu laikā ir bijis flotei sekmīgs.

Bija laiks, kad refrižeratorkravu pārvadājumus no Dienvidamerikas un Centrālās Amerikas pārņēma lielie konteinerkuģi, kuri var uzņemt astoņus tūkstošus konteineru. *Rīferiem* pārvadājumu izmaksu ziņā ar tiem konkurēt bija grūti. Taču pēdējā laikā pārvadājumu tirgus rāda, ka lielie konteinerkuģi ir pietiekami noslogoti un tos vairs īpaši neizmanto, lai pārvadātu ātri bojājošās kravas, galvenokārt augļus, kuru transportēšanai nepieciešamas saldēšanas iekārtas.

Uz pārmaiņām pārvadājumu tirgū norāda arī kuģubūves tirgus – pēdējo septiņu astoņu gadu laikā uzbūvēti tikai pāris refrižeratorkuģi. Tagad lielās refrižeratoru kompānijas ļoti nopietni domā par flotes papildināšanu un atjaunināšanu, un, ja tirgus attīstīsies *rīferiem* labvēlīgi, ļoti iespējams, ka arī LK sāks šo floti atjaunot. Manis teikto nekādā gadījumā nevajadzētu uztvert kā reālu projektu, es tikai izsaku varbūtību. To, kādi projekti būs dzīvotspējīgi, rādīs tirgus nākotnē.

Mēs esam kravu pārvadātāji, nevis tirgus analītiķi, tāpēc nodarboties ar tirgus analīzi pasaules mērogā nemaz nevaram. Taču mēs sekojam pasaules pētniecības institūtu darbam, ieklausāmies to prognozēs, izdarām secinājumus un izmantojam šos pētījumus savā biznesā.

Kompānijas kurss uz flotes atjaunināšanu

2003. gadā LK akcionāri pieņēma kompānijas attīstības koncepciju 2003. – 2010. gadam, kurā nepārprotami pateikts, ka nepieciešama flotes atjaunināšana ar moderniem kuģiem, jo tankkuģu flotes vidējais vecums jau sasniedzis septiņpadsmit astoņpadsmit gadus, piedevām daļai no tiem saskaņā ar Eiropas prasībām tirgus ir slēgts.

I. Vikmanis: – IMO prasība par vienkorpusa tankkuģu izņemšanu no kravu pārvadājumu tirgus visiem kravu pārvadātājiem bija zināma jau vismaz piecus gadus, bet Eiropa steidzas notikumiem pa priekšu, un jāatzīst, ka Eiropas prasības pasaules flotei bija negaidītas. Iespējams, ja nebūtu "Erikas" un "Prestige" avāriju, šīs prasības arī netiktu aktualizētas, taču tagad notikumu gaita ir neatgriezeniska, un kuģošanas kompānijām atliek vien pieņemt spēles noteikumus. Taču izskatās, ka Eiropa arvien vairāk mēģina pievilkt grožus. Kravu pārvadātājiem bija tāds kā neliels strīds ar Eiropu arī par tās prasībām attiecībā uz loču un eskorta pakalpojumiem Baltijas jūrā. Pašlaik notiek diskusijas, taču ir skaidri jūtams, ka dažu ieinteresēto valstu lobiji cenšas izdabūt cauri savas intereses. Tāpēc kravu pārvadātāju cīņiņus ar Eiropas funkcionāriem nekādā gadījumā nevajadzētu uzskatīt par cīņu pret apkārtējo vidi, jo katrs saprotošs cilvēks, tai skaitā arī biznesa pārstāvis, ļoti labi apzinās, cik svarīga ir tīra vide un ekoloģiski droši kravu pārvadājumi.

Kas attiecas uz LK floti, tad astoņus vienkorpusa tankkuģus ar samērā nelieliem finanšu ieguldījumiem esam pārbūvējuši par dubultkorpusa tankkuģiem un tie var turpināt darbu kravu pārvadājumu tirgū.

2004. gada jūnijā iegādājāmies trīs vienu gadu vecus 37 tūkstošu tonnu dedveita "Andromedas" tipa tankkuģus – "Kuldīga", "Kaltene" un "Kolka", kuri ļoti sekmīgi strādā flotē. Ir noslēgts līgums ar Horvātijas kuģubūves rūpnīcu par desmit jaunu tankkuģu būvi. Pirmie dubultkorpusa tankkuģi ar ledus klasi būs uzbūvēti jau 2006. gadā, un to kravnesība būs 51 tūkstotis tonnu. Vēl esam noslēguši līgumu par četru 37 tūkstošu tonnu dedveita dubultkorpusa ledus klases tankkuģu būvi Dienvidkorejas kuģubūves rūpnīcā "Hyndai".

Ko nozīmē Latvijas karogs?

2004. gads bija zīmīgs arī ar to, ka septiņi LK kuģi tika reģistrēti Latvijas Kuģu reģistrā. Bet jautājums – ko nozīmē Latvijas karogs? – nekādā gadījumā nav skatāms viennozīmīgi.

I. Vikmanis: – Tīri fiziski tas nozīmē salīdzinoši maz – tam nav tik lielas nozīmes, kā mēs esam pieraduši domāt. Galvenā nozīme ir tam, kas ir kuģa īpašnieks. Savulaik, kad LK vadīja P. Avotiņš, daudzi skaļi uzstājās un teica, ka viņš ir izpārdevis "Latvijas kuģniecību", bet tas nav tiesa, jo pats biju klāt visiem procesiem un ar pilnu atbildību varu teikt, ka kuģu pārreģistrēšana zem tā sauktajiem lētajiem karogiem nebija kuģniecības bezatbildīga izpārdošana, bet gan starptautiskā kuģošanas biznesa diktēta nepieciešamība. Tāda nodokļu politika, kāda Latvijā bija līdz pat 2003. gadam, kuģošanas biznesam bija neizdevīga un padarīja to konkurēt nespējīgu, savukārt amatpersonām, īpaši deviņdesmitajos gados, nebija pieredzes starptautiskajā kuģošanas biznesā, tāpēc lēmumus, kā tālāk attīstīt uzņēmumu, vajadzēja pieņemt profesionāļiem. Cilvēki, kuri mūs nosodīja tajos pašos Jūrniecības savienības saietos, nezināja daudzas lietas un likumsakarības, tāpēc arī to, ka mani lamāja, uztvēru ļoti mierīgi, jo katram cilvēkam visu izskaidrot nevarēju un arī nesaskatīju vajadzību. Tagad, kad "Latvijas kuģniecības" flote ir pārdzīvojusi grūtos laikus, varam atzīt, ka darbības stratēģija un kompānijas politika ir bijusi pareiza. Īpaši vēl, ja palūkojas uz Lietuvas, Igaunijas un "Baltijas kuģniecības" izputējušajām flotēm.

Tam, ka tagad LK kuģus pārreģistrējam Latvijas Kuģu reģistrā, ir vairāki iemesli. Vispirms jau Latvijas likumdošana kļuvusi labvēlīga kuģošanas biznesam, jo tonnāžas nodoklis, kas jāmaksā, ļauj sekmīgi konkurēt kravas pārvadājumu tirgū. Ka tas ir tā, liecina arī citu valstu kuģu īpašnieku interese par Latvijas Kuģu reģistru.

Otrs būtisks iemesls ir jūrnieku sociālā aizsardzība, jo, strādājot zem lētajiem karogiem, par cilvēku netiek maksāti nodokļi. Iesākumā daudziem var likties, ka sociālajām garantijām ir niecīga nozīme, svarīgāk ir saņemt iespējami lielāku algu, taču, tuvojoties pensijas vecumam, cilvēki saprot, cik svarīgi tomēr ir būt sociāli aizsargātiem.

Šis pirmais gads parādīs, ko "Latvijas kuģniecībai" būs devis darbs zem Latvijas karoga, taču šķiet, ka tas varētu būt vērtējams pozitīvi.■

Latvijas pilsoņa pase kotējas darba tirgū

"Lai arī 2004. gads nav ienesis būtiskas pārmaiņas jūrnieku darba tirgū, tomēr jāatzīst, ka pēc Latvijas iestāšanās Eiropas Savienībā dažas jaunas tendences ir jūtamas. Kā vienu no pirmajām gribētos minēt to, ka pēc 1. maija ievērojami pieaudzis pieprasījums pēc Latvijas jūrniekiem, kuri ir Latvijas pilsoņi, un to mēs esam izjutuši arī savas kompānijas darbā," saka Kruinga kompāniju asociācijas un kompānijas "BGI" prezidents ***Aleksejs Čurkins.***

Jūrnieki ar Latvijas pilsoņa pasi ir ļoti pieprasīti, un tas attiecas ne tikai uz kuģu virsniekiem, bet arī uz ierindas jūrniekiem. 2004. gads apliecināja, ka šie jūrnieki bez darba nepaliks. Tas ir liels stimuls Latvijas nepilsoņiem iziet naturalizācijas procesu un kļūt par mūsu valsts pilsoņiem. Cik man zināms, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība ir noorganizējusi kursus, lai palīdzētu jūrniekiem iegūt pilsonību. Tas, ka jūrnieku vidū šai virzienā sākušās aktivitātes, ir apsveicami, jo uzskatu, ka cilvēkiem, kuri dzīvo Latvijā, ir jābūt pilsoņiem, kas apliecina gan viņa attieksmi pret šo valsti, gan lojalitāti tai, protams, iegūstot arī pilsoņa tiesības.

Iestāšanas ES ir iezīmējusi problēmas, kuru risināšana prasījusi viena otra likumdošanas akta pārskatīšanu saistībā ar jūrnieku nodokļiem, to aprēķināšanas un iekasēšanas kārtību. Ja normatīvos nekas nebūtu mainīts, pēc Latvijas iestāšanās ES jūrnieku darba samaksai, piemēram, uz Norvēģijas karoga kuģiem vajadzētu palielināties līdz pat trīsdesmit procentiem, bet tam neviens kuģu īpašnieks pašlaik nav gatavs, jo runa ir par ievērojamām summām. Savukārt, ja radušos problēmu atstātu darba ņēmēju ziņā, tad tieši nodokļu dēļ jūrnieku ienākumi ievērojami samazinātos, un ar to mierā nebūtu jūrnieki. Tāpēc Kruinga kompāniju asociācija uzsāka procesu, kurā iesaistījās arī Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, lai panāktu starpvalstu vienošanos par nodokļu iekasēšanas kārtību Latvijas jūrniekiem, kuri strādā uz ES valstu reģistra kuģiem. Šāda vienošanās tika panākta un stājās spēkā 2004. gada 25. oktobrī, līdz ar to uz Latvijas jūrniekiem, kuri strādā, piemēram, uz kuģiem ar Norvēģijas karogu, attiecas tie paši noteikumi, kas uz jūrniekiem, kuri strādā uz Latvijas karoga kuģiem, tātad noteikumi ir atvieglot. Pašlaik gan vēl nav skaidrs mehānisms, kā nodokļus reāli iekasēt. Pie procedūras dokumentiem vēl krietni jāstrādā, vispirms jau ņemot vērā jūrnieku darba specifiku, ko Labklājības ministrijas ierēdņi, kas atbild par šo dokumentu izstrādi, diemžēl nepārzina.

Ja runājam par kompāniju "BGI", tad jāatzīst, ka 2004. gads bijis ļoti veiksmīgs. Pamats šādam optimismam ir Latvijas jūrnieki, kas darba tirgū ir pieprasī-

ti, novērtēti, ar viņu darbu arī kuģu īpašnieki ir apmierināti. Īpaši tas attiecas uz augsti kvalificētiem speciālistiem, kuri strādā uz gāzvedējiem, jo labu speciālistu šai jomā tiešām trūkst.

Aleksejs Čurkins.

Lai gan ar pilnu atbildību varu teikt, ka kārtīgs Latvijas jūrnieks bez darba nepaliks, izskatās, ka var pienākt laiks, kad Latvijas jūrnieku vienkārši vairs nebūs. Jau tagad jūtams jūrnieku deficīts, jūras speciālistu kļūst arvien mazāk, un tiešām nevar nosaukt nevienu būtisku argumentu, kas jaunieti motivētu strādāt jūrā un izvēlēties kādu no jūrnieka specialitātēm. Tendence pasaulē ir ļoti izteikta – darbs jūrā vairs netiek uzskatīts par prestižu, īpaši valstīs, kurās ir pietiekami augsts dzīves līmenis. Lai arī Latvija vēl nav sasniegusi Vācijas, Dānijas vai Norvēģijas līmeni, tomēr arī pie mums samazinās jauniešu interese par jūru.

Taču ir vēl kāda negatīva tendence, kas iezīmējusies aizvadītajā gadā, un tie ir daudzie kursi, kas tiek organizēti ierindas jūrnieku sagatavošanai. Ar nožēlu jāatzīst, ka kursu līmenis ir ļoti zems, cilvēki nav apguvuši elementāras lietas, tāpēc darbā iekārtošanas kompānijas ļoti kritiski skatās uz cilvēkiem, kuri, beiguši šādus kursus, vēlas strādāt jūrā. Mēs nedrīkstam riskēt, laižot jūrā neprofesionāļus, jo maldīgi ir domāt, ka matrozis vai motorists ir tikai kāds palīgstrādnieks un viņa profesionālajai sagatavotībai nav nekādas nozīmes. Tā tas nav, jo starptautiskā jūrnieku diplomēšanas konvencija stingri nosaka prasības jūrnieku zināšanām un izglītības līmenim. Tāpēc arī kruinga kompānijas, pirms ņemt darbā kādu jūrnieku, stingi pārbauda viņa profesionālo sagatavotību un zināšanas. Un nevajag uzticēties šaubīgo kursu organizētājiem, kad tie visiem kursu beidzējiem sola labi apmaksātu darbu!

Pagaidām gan nevar sacīt, ka šīs negatīvās tendences sasniegušas kritisko robežu, taču jau tas vien, ka zema līmeņa kursu rīkošanas tendence ir iezīmējusies, dod ieganstu bažām. Lai tās iespējami drīzāk kliedētu, 2005. gadā šim jautājumam vajadzēs veltīt lielāku vērību.

Pateicoties kapteinim Spridzānam, tiek sakārtots Jūrnieku reģistra darbs. Vai tas patīk vai nepatīk, bet prasības ir augstas, kārtība stingra un nekādas atkāpes netiks pieļautas! Kruinga kompānijas cieši sadarbojas ar Jūrnieku reģistru, un mums nav nekādu problēmu iegūt informāciju par jebkuru jūrnieku, lai pārliecinātos, vai viņa dokumenti ir kārtībā. Pietiek tikai ar vienu zvanu uz Jūrnieku reģistru, lai to visu noskaidrotu.■

Jāprot civilizēti pārdot darbaspēku

Dzirdot vārdu "arodbiedrība", nevienam darba devējam nevajadzētu uztraukties, sarkt vai bālēt, jo arodbiedrība ir normāls darba tirgus dalībnieks, kas pārstāv darba ņēmēja intereses. Savukārt darba ņēmējam nevajadzētu stāties arodbiedrībā, ja viņš pats, protams, ar arodbiedrības atbalstu, nav gatavs ieņemt aktīvu dzīves pozīciju un aizstāvēt savas intereses. Tā domā Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības (LTFJA) prezidents ***Igors Pavlovs*** *un vēl piebilst, ka 2004. gads bijis pavisam normāls darba gads, kas apliecinājis, ka LTFJA darba metodes un stils arvien vairāk līdzinās Rietumu arodbiedrībām, kurām gan ir simt gadu sena vēsture un tradīcijas.*

I. Pavlovs: – Cilvēkiem ir jāapzinās, ka arodbiedrība nav nekāds amorfs veidojums, nekāda vara pati par sevi, ka tie ir paši cilvēki, kas savu interešu pārstāvēšanai un aizstāvēšanai ir apvienojušies šajā organizācijā. Pirms pieņemt cilvēku arodbiedrībā, ar katru notiek sarunas, lai cilvēks saprastu, ka viņa pienākums būs ne tikai maksāt gada iemaksas, bet arī nepieciešamības gadījumā aktīvi paust savas intereses akcijās – piketos, demonstrācijās vai pat streikos. Neslēpjam, ka šādos gadījumos cilvēks var izjust spiedienu no darba devēja puses, bet viņam arī uz to ir jābūt gatavam.

Taču nevajadzētu domāt, ka arodbiedrība ir nemitīgu streiku organizētāja un kara kūrēja. Tā nav. Es bieži atkārtoju, ka galvenais mērķis, kāpēc cilvēkiem vajadzētu stāties arodbiedrībā, ir tas, lai organizēti un kolektīvi pārdotu savu darbaspēku. Kolektīvi tāpēc, ka, kā mēdz teikt, viens nav karotājs. Un arī tāpēc, lai apzinātos, ka darbaspēks ir normāla tirgus prece, ko vajag iespējami labāk un izdevīgāk pārdot. Lai labai precei būtu arī laba cena. Saprotams, ka cilvēkam, kam šī prece pieder, vienam ir grūti to pārdot, jo viņš var nezināt daudzas nianses un pat svarīgus spēles noteikumus kopumā. Viņu var iebiedēt un pat šantažēt, sak, ja nevēlies strādāt par šādu samaksu, vari to nedarīt, jo tavā vietā nāks pieci citi, kuri ar prieku to darīs. Varbūt nenāks neviens, bet šāds spiediens iedarbojas psiholoģiski pat tad, ja darba devējs ir nedaudz *blefojis*.

Kad jāpārdod darbaspēks, arodbiedrība pārstāv darbinieka intereses un sarunu rezultātā, reizēm pat ļoti grūtu sarunu rezultātā ar darba devēju nonāk pie kompromisa un slēdz kolektīvo darba līgumu. Uz līgumā paredzēto laiku – gadu vai diviem – iestājas zināma drošība.

Darba samaksa kopumā pieaug

Sekojot darba tirgus attīstībai, var teikt, ka pēdējā laikā vērojama darba algas pieauguma tendence. Īpaši virsnieku sastāvam un *topa* četriniekam – kapteinim,

kapteiņa vecākajam palīgam, vecākajam mehāniķim un otrajam mehāniķim. Algas pieaugums šiem speciālistiem izskaidrojams ar pieprasījuma un piedāvājuma līdzsvara trūkumu darba tirgū, jo pieprasījums pēc virsniekiem ir daudz lielāks nekā piedāvājums. Darbs jūrā tiek uzskatīts par ļoti smagu, tāpēc attīstīto Eiropas valstu iedzīvotāji nevēlas strādāt jūrā, pat par kapteiņiem un vecākajiem mehāniķiem ne, nemaz jau nerunājot par zemākajiem ierindas jūrniekiem – matrožiem un motoristiem. Kas attiecas uz matrožiem un motoristiem, mēs, ņemot vērā, ka šo speciālistu darba tirgus ir ļoti piesātināts, no savas puses necenšamies viņiem pieprasīt darba algas pielikumu, lai kaut kādā veidā noturētu viņu konkurētspēju. Šajā gadījumā vienīgā mūsu prasība ir, lai tiek kompensēts inflācijas procents.

Visi jūrnieki nav vienādi

Ticiet man, kā arodbiedrības vadītājs es ļoti pārdzīvoju, ja kādu jūrnieku no kuģa jānoraksta dzeršanas dēļ, vēl jo vairāk, ja nākas uzzināt, ka šāda problēma radusies uz tiem kuģiem, kur noslēgts kolektīvais darba līgums. Tā kā tiek pirkts un pārdots darbaspēks, tad gadījumos, kad darbinieks izdarījis darba disciplīnas pārkāpumu vai jūrnieks nonācis konfliktā ar likumu kādu kriminālu darbību rezultātā, piemēram, par narkotiku kontrabandu, zināmā mērā jūtos atbildīgs darba devēja priekšā. Kopumā Latvijas jūrnieku reitings ir augsts, jo viņi ir labi sagatavoti. Tas īpaši attiecas uz tiem aktīvajiem jūrniekiem, kuri sešus septiņus mēnešus pavada jūrā un strādā nopietnās kompānijās uz solīdiem kuģiem. Parasti lielākās problēmas rodas uz veciem, vāji aprīkotiem kuģiem, kur ir slikti darba un sadzīves apstākļi. Parasti arī darba samaksa tur ir zema. Tieši te arī meklējamas likumsakarības un kopsakarības darba disciplīnas pārkāpumiem.

Uz kuģiem, kur ar darbiniekiem ir noslēgts kolektīvais darba līgums, parasti darba un sadzīves apstākļi kopumā nav slikti, arī samaksa ir normāla, tāpēc vēl jo vairāk nav patīkami, ja notiek kādi starpgadījumi.

Šādos gadījumos arodbiedrībai ir svarīgi laikus saņemt patiesu informāciju. Ja darba devējs ar kāda jūrnieka darbu nav apmierināts, nav grūti pēdējo norakstīt no kuģa. Taču tam jānotiek civilizēti un motivējot, kāpēc tas tiek darīts. Reizēm kapteiņi man jautā: vai jūs tiešām neticat, ka šis cilvēks ir pārkāpis visu, ko vien var pārkāpt? Es jau varu ticēt vai neticēt, bet spēkā ir nevainības prezumpcija, cilvēka vaina ir jāpierāda.

Strādājot šo darbu, nākas redzēt un caur sirdi izlaist visas jūrnieka problēmas. Gan tās, kas viņam ir jūrā, gan arī tās, kas viņu sagaida krastā, tāpēc gribas teikt – sargājiet sevi un sev tuvos cilvēkus! Savukārt uzņēmējiem novēlu manīt attieksmi pret cilvēku un darbinieku. Darba devējs un darba ņēmējs ir ļoti cieši saistīti, viens bez otra tie nevar iztikt. Tāpēc arī vajag vienam otru cienīt!■

Izglītība un darba pieredze veido speciālistu

Kompānija "Lapa" tirgū strādā gandrīz 14 gadus, un tai ir izveidojušās labas tradīcijas, saka firmas "Lapa" ģenerāldirektors kapteinis ***Aleksandrs Nadežņikovs.*** *Tirgus šodien pieprasa augsta līmeņa speciālistus, savukārt firmas "Lapa" darba kvalitāti apliecina klasifikācijas sabiedrības "Det Norske Veritas" izsniegtais sertifikāts.*

Tā kā jūrnieki strādā pasaules flotē, droši var teikt, ka kompānija starptautiskajā kuģošanas biznesā pārstāv Latviju un dara visu, lai Latvijas vārds izskanētu godam. Mēs esam arī ieinteresēti, lai mūsu valstī būtu institūcija, kas stingri uzrauga jūrniecības procesus, tai skaitā arī jūrnieku darba tirgu un mūsu jūrnieku profesionālo līmeni, tieši tāpēc varam būt apmierināti, ka Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs kapteiņa Jāzepa Spridzāna vadībā ir sakārtojis visas lietas tik labi, ka varam būt pārliecināti – nekompetenti jūrnieki uz kuģiem nenokļūs.

Tirgū, protams, jābūt konkurencei, un daudz ko nosaka izmaksas, taču nedrīkst samazināt izmaksas uz kvalitātes rēķina. No savas puses varu teikt, ka mūsu mācību centram būs grūti konkurēt ar tiem mācību centriem, kas nenodrošina pietiekamu apmācības kvalitāti, jo nav jau noslēpums, ka laba kvalitāte maksā naudu. Tāpēc mēs esam ļoti apmierināti, ka līdz ar J. Spridzāna atnākšanu Jūrnieku reģistrs tiešām sakārto jautājumus, risina problēmas, kā arī ļoti stingri uzrauga kruinga kompāniju un mācību centru darbību.

Pa šiem gadiem jūrnieku darba tirgus un pieprasījums ir būtiski mainījies, patiesībā visas izmaiņas notiek ļoti strauji. Pieprasījums pēc jūrniekiem pasaules tirgū ir ļoti pieaudzis, īpaši pēc jūras virsniekiem. Mūsu jūrnieki ir parādījuši, ka spēj konkurēt šajā tirgū ar ļoti augstu profesionalitāti un ka ir salīdzinoši labi izglītoti. Pašlaik Latvijas kruinga kompāniju starpā valda tāda kā iekšējā konkurence – kura kompānija tad piesaistīs augstāka līmeņa speciālistus, pašus profesionālākos jūrniekus. Pagaidām "Lapa" spēj ar darbaspēku nodrošināt visus savus kuģus, un vēl nav bijis jāpiedzīvo tāds brīdis, kad mums kuģu īpašniekiem vajadzētu teikt, ka nav speciālistu, kas vēlas un var strādāt. Bet tas ir pagaidām, jo situācija var strauji mainīties. To apzinoties, mēs jau tagad domājam, ko darīt, lai šāds mirklis nepienāktu. Sadarbojamies ar Latvijas Jūras akadēmiju, lai būtu pārliecināti, kādi speciālisti pēc gadiem iznāks no šīs mācību iestādes.

Viena no 2004. gada lielākajām problēmām, kas radās pēc 1. maija, tātad pēc Latvijas iestāšanās ES, bija mūsu jūrnieku darbs uz Norvēģijas karoga kuģiem, pareizāk sakot, ne jau pats darbs, bet gan nodokļu iekasēšana. Lai gan Norvēģija nav ES dalībvalsts, tomēr tai jāpilda gandrīz visas prasības, kas attiecas uz ES valstīm, tai skaitā arī sociālās apdrošināšanas nodokļa iekasēšanas nodrošināšana.

Aleksandrs Nadežņikovs.

Viņi griezās pie Latvijas valdības un arī mūsu kruinga kompānijām, lai kopīgiem spēkiem atrisinātu šīs nodokļu lietas, sakārtojot likumdošanu. Ja tas netiktu izdarīts, norvēģi atteiktos no mūsu valsts jūrniekiem, jo šo nodokļu dēļ viņiem darba algas būtu jāpaaugstina apmēram par trīsdesmit procentiem, bet kuģu īpašnieki nav gatavi to darīt. Starp Latviju un Norvēģiju tika parakstīts līgums, ka Latvija uzņemas pilnīgu atbildību par jūrnieku sociālo apdrošināšanu. Kompromisa lēmums gan ir pieņemts, bet jāteic, ka diemžēl vēl joprojām problēma nav zudusi, jo, lai gan jūrnieku sociālās apdrošināšanas mehānisms ir izstrādāts, tas vēl nav iedarbināts. Mūsu kompānija ir ļoti ieinteresēta, lai viss iespējami drīzāk tiktu sakārtots, jo mēs aktīvi sadarbojamies ar Norvēģijas kuģu īpašniekiem, tāpēc šī problēma ir arī mūsu problēma.

Gandrīz puse no mūsu kuģiem ir ar Norvēģijas karogu. No vienas puses, tas ir labi, jo nacionālais karogs jau ir garants, ka šie kuģi, tātad arī jūrnieku darba apstākļi un darba samaksa, ir labi. Bet, no otras puses, mums rodas problēmas, jo tie jūrnieki, kas strādā zem Norvēģijas karoga, ir nolikti nevienādos apstākļos ar citiem jūrniekiem – viņiem obligāti ir jāreģistrējas un jāmaksā nodokļi, kamēr citi jūrnieki to vēl var nedarīt. Esmu pārliecināts, ka valsts loģiski attīstīsies un nodokļi būs jāmaksā visiem, ne tā, kā tas ir tagad, kad daži no nodokļu maksāšanas joprojām var izvairīties.

Pēdēja laikā aktualizējies jautājums, vai Latvijā ir nepieciešama Jūras akadēmija, vai mums ir jāgatavo šie speciālisti, ja mums nav savas flotes. Gribu teikt, ka maldīgs ir uzskats, ka jūrniecība ir identificējama vienīgi ar jūrniekiem. Jūrniecība ir arī kuģu kompānijas, jūrniecības zinātne un krasta dienesti. Tiem jābūt augsta līmeņa jūrniecības speciālistiem, kuri pratīs un varēs virzīt jūrniecības nozares attīstību Latvijā. Jūrnieki var vadīt kuģi, bet, lai vadītu visu nozari, ir vajadzīgas daudz plašākas zināšanas. Pats esmu kapteinis, man ir augstākā izglītība, kas nepieciešama, lai es varētu vadīt kuģi. Bet, kad sāku strādāt krastā un vadīt kompāniju, sapratu, ka man vēl ir jāmācās un jāmācās, tāpēc gandrīz katru mēnesi apmeklēju kādu semināru vai papildinu zināšanas speciālajos kursos, kas palīdz vadīt cilvēku resursus un nodrošināt nepieciešamo kvalitāti. Pat lietišķā etiķete ir nepieciešama, lai visaugstākajā līmenī varētu strādāt savā amatā. Domājot par jūrniekiem, gribu teikt, ka tikai Jūras akadēmija var un nākotnē varēs dot tās zināšanas, kas Latvijas jūras virsniekus pacels pāri citu valstu jūrniekiem.■

EKO HIDROTECHNIKA ģenerāldirektors Aleksandrs Borodins:

– Mūsu firmai un darbam reklāma nav nepieciešama, jo reklamēšanās un slavināšanās mūs neinteresē. Mums ir citas vērtības – patiešām profesionāli padarīts darbs, ko saviem klientiem arī vienmēr piedāvājam. Bet darbs ir visai prozaisks – rakt jaunus un uzturēt jau izraktos dziļumus ostās ne tikai Latvijā, bet arī citviet pasaulē, tur, kurp aicina darba attiecības - no Eiropas ziemeļiem līdz Latīņamerikai. Esam strādājuši Rīgas, Ventspils un Liepājas ostas padziļināšanas darbos, piedalījušies Klaipēdas, Kaļiņingradas un Primorskas ostu padziļināšanā

Mūsu kompāniju dibināja tie speciālisti, kas savulaik strādāja "Baltmorflot". Pēc neatkarības atjaunošanas izveidojām privātu uzņēmumu, kas spējīgs strādāt ikvienā objektā, kur notiek padziļināšanas darbi.

EKO HIDROTECHNIKA
Noliktavas ielas 3 – 1,
Rīga, LV-1010
Tālr. 7322901, 7508219, 7508207
Fakss 7322901
E-mail: eko@eht.lv
www.eht.lv

SIA "Aquaship" ģenerāldirektors Jurijs Romtse:

– Kuģu menedžmenta darba īpatnība ir tā, ka kuģi nav piesaistīti vienai konkrētai ostai, bet gan nogādā kravu tur, kur to gaida pircējs. Savukārt mēs sekojam kuģim visa reisa laikā. Mūsu menedžmentā ir tankkuģi, refrižeratori, grunts padziļināšanas kuģi. Arī kravas ir salīdzinoši atšķirīgas – banāni, gaļa, citas kravas, kas nāk no Brazīlijas, Amerikas, jā arī zivis no to nozvejas vietām. To, kā transportēs kravas, nenosakām mēs, bet gan kravas īpašnieks un tirgus konjunktūra. Mēs kalpojam kā tilts starp kravas nosūtītāju un kravas saņēmēju.

"Aquaship" ir Latvijas Uzņēmumu reģistrā reģistrēta firma, kas ievēro Latvijas likumdošanu un strādā profesionāli, lai nodrošinātu augstu kuģu menedžmenta servisu.

SIA "Aquaship"
Baložu iela 18,
Rīga, LV-1007
Tālr. 7500430
Fakss 7500431

Egons Līvs: "Dānijas un Zviedrijas krasti laistās daudzkrāsainās ugunīs.. ..Tālu priekšā pa labi zemajās debesīs plaiksnī daudzu uguņu atblāzma. Paiet stunda un pa labi visā savā daudzkrāsainībā pamirdz Kopenhāgena. Binoklī var redzēt pa pludmales ceļiem traucamies automašīnas. Pašā krastā, neskaitāmu neona spuldžu apgaismoti, sudrabaini mirgo lidlauku angāri. Pilsēta naktī liekas kā skaista, fantastiska dekorācija."

(Ziemeļjūrā uz zvejas kuģa "Rauda" 1961. gada 14. septembrī)

Kāda ir moderna ostas pilsēta jaunajā Eiropā?

"Baltijas jūras reģions ir ievērojams un unikāls visas Eiropas kontekstā: tas ir viens no daudzsološākajiem un pievilcīgākajiem Eiropas reģioniem ekonomikas attīstībā un investīciju piesaistē, kā arī interesants un bagāts ar savām kultūras vērtībām un nacionālo daudzveidību. Šī ir vieta, kur austrumi sastopas ar rietumiem, un pēc dzelzs priekškara krišanas ir notikusi jūtama Baltijas jūras reģiona integrācija kopējā Eiropas sistēmā. Taču tas uzliek lielus pienākumus kā vecajiem, tā arī jaunajiem Eiropas Savienības dalībniekiem, vispirms jau liek rūpēties par Baltijas jūras ekosistēmas saglabāšanu, vienlaikus domājot ne tikai par tās racionālu izmantošanu zvejniecībā, bet arī kā izdevīga jūras ceļa iezīmēšanu pasaules kartē. Savukārt tas nevarēs sekmīgi risināties, ja netiks domāts par katras atsevišķas ostas pilsētas harmonisku un ilgtspējīgu attīstību. Domājot par mūsdienīgas Eiropas ostas pilsētas nākotni, nākas atbildēt uz būtiskiem jautājumiem: kādi ir tās attīstības virzieni, kādas ir iespējas un kādi varētu rasties draudi?" Tā savā uzrunā starptautiskajā konferencē "Moderna ostas pilsēta jaunajā Eiropā", kas 20. augustā notika Rīgā, teica Baltijas pilsētu savienības prezidents Pērs Bodkers Andersons.

Konference vienkopus bija pulcinājusi dalībniekus, kas pārstāvēja gan vecās Eiropas tradīcijas un varēja dalīties ostu attīstības pieredzē, gan jaunās Eiropas Savienības dalībvalstis, kuras ļoti nopietni domā par savu vietu un lomu jaunajos

tirgus apstākļos, gan Krieviju, kas, realizējot ambiciozus plānus, ir gatava no spēles izslēgt savus konkurentus. Viena konference un konference vispār nevar atrisināt problēmas un sniegt gatavu tālākās stratēģijas un attīstības recepti, taču šādos starptautiskos saietos notiek informācijas aprite, domu apmaiņa, arī strīdi, kas reizēm ļauj uz vienas pilsētas vai konkrēta reģiona problēmu palūkoties no citas pilsētas vai reģiona pieredzes skatu punkta. Bet atbildēt uz jautājumiem – kādi attīstības virzieni, kādas iespējas un kādi draudi – nevarēs, ja netiks rastas atbildes un risinājumi daudzām citām būtiskām lietām.

Valsts un infrastruktūra

Šis maģiskais vārds var būt gan uzvaras karogs, gan vairogs, uz kura tiek liktas tālākās attīstības iespējas. Vispirms jau tā ir valsts ceļu infrastruktūra, kas ir pirmais nosacījums, lai krava vispār varētu nokļūt vēlamajā vietā. Un te nu jāatzīst, ka dažādi reģioni ir atšķirīgā situācijā. Vecā Eiropa lepojas ar lieliskām maģistrālēm, kamēr jaunie spēlētāji visiem spēkiem centušies vispirms uzturēt, sakārtot un renovēt tieši kravu plūsmai stratēģiski svarīgos ceļus un, piesaistot Eiropas finansējumu, iespēju robežās arī kaut ko uzbūvēt. Bez ievērības ilgu laiku bija mazāksvarīgi ceļi Latvijā, kas laika zoba ietekmē degradējās. Vēl skaudrāka situācija ir Krievijā, kur lielie plāni ostu attīstībā iet stipri vien pa priekšu ceļu sistēmas sakārtošanai. Kā atzīst paši Krievijas kravu pārvadātāji, autoceļi šajā valstī nekad nav varējuši lepoties ar sakārtotību, bet tagad daudzviet vārda tiešā nozīmē tie ir kritiskā stāvoklī, kaut nereti ceļu kartē attiecīgais ceļš uzrādīts kā standartam atbilstošs. Labāka situācija ir Krievijas dzelzceļā, bet arī tā nav īsti apmierinoša un atbilstoša pieaugošajām jaudām un drošības prasībām.

Runājot par Latvijas ceļu infrastruktūru, Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Vigo Legzdiņš atzīst, ka joprojām pietrūkst infrastruktūras kvalitātes, bet, lai šo kvalitāti nodrošinātu, savukārt pietrūkst finanšu un drosmīgu politisku lēmumu. Vēl šā gada septembrī, kad pašreizējais satiksmes ministrs Ainārs Šlesers ierosināja atjaunot Autoceļu fondu un procentuāli palielināt finansējumu autoceļu sakārtošanai no akcīzes nodokļa ieņēmumiem, viņa priekšlikums neguva Saeimas atbalstu. Kārtējo reizi varam pārliecināties, ka nojaukt ir vieglāk nekā celt. Jau deviņdesmito gadu vidū toreizējais satiksmes ministrs Vilis Krištopans par vienu no saviem svarīgākajiem uzdevumiem izvirzīja ceļu infrastruktūras sakārtošanu. Un ne jau savu iegribu vai ambīciju dēļ, bet gan pakļaujoties speciālistu un ekspertu viedoklim par kravu plūsmas pieaugumu, Latvijas tranzīta biznesa interesēm, Latvijas iedzīvotāju civilizētas pārvietošanās nepieciešamību un tūrisma attīstību. Tolaik ne bez pūlēm un cīņiņiem Krištopanam izdevās pārliecināt valdību un Saeimu par to, ka 60% no degvielas akcīzes ieņēmumiem ieskaitāmi Autoceļa fondā infrastruktūrai un 40% atdodami valsts budžetam. Turpinot sākto programmu, toreizējais satiksmes ministrs bija plānojis finansējumu Autoceļu fondā palielināt līdz 80%, kas, vēl piesaistot Eiropas fondu līdzekļus, ļautu desmit gadu laikā sakārtot

Vecmīlgrāvja terminmāls Rīgas brīvostā.

Latvijas ceļus, bet daudzviet tos paglābt no sabrukuma. Taču valstij arvien vajadzību ir vairāk un apetīte lielāka. Ar nožēlu jāatzīst, ka sentence par muļķu zemi nes daudz lielāku slodzi, nekā pirmajā brīdī šķiet. Reizēm valsts vadītāji ir izvēlējušies nopirkt zivi, lai cilvēkus pabarotu, nevis iegādāties makšķeri, lai dotu viņiem iespēju šo zivi noķert. Kad satiksmes ministrs bija Anatolijs Gorbunovs, viņam neizdevās nosargāt uzsākto autoceļu finansējuma shēmu, un 10% no autoceļu sakārtošanai domātajiem 60% bija jāatdod valstij. Nojuka daudzi projekti, apgrūtinoši kļuva iepriekš ņemtie kredīti, kuru atdošanai nu nauda bija jāpasmeļ no autoceļiem domātajiem līdzekļiem. Ministru prezidents Einārs Repše nāca ar jauna laika idejām, vāca nost no siles vecos spēkus un likvidēja viņaprāt visas iespējamās korupcijas ligzdas. Tika likvidēti speciālie fondi, arī Autoceļu fonds, līdz ar to pamatos iznīcinot iestrādāto sistēmu. Piedzīvojot kārtējo valdības maiņu, Latvija piedzīvo kārtējo tīrīšanu un pārmaiņas, kas pamatos ārda, plēš un revidē. Šķiet, ka Indulis Emsis bija pirmais Ministru prezidents, kurš par saviem priekšgājējiem nav teicis sliktus vārdus. Vēl tad, kad Emsis bija Saeimas Tautsaimniecības komisijas priekšsēdētājs, intervijā žurnālam "Jūras vēstis" viņš teica, ka daudzas nelaimes Latvijā rodas tādēļ, ka nav vienota nacionālā attīstības plāna, kas savukārt nevar tikt izveidots, jo katrai nākošajai valdībai attīstības tendences un iecere konceptuāli mainās, un neviens šīm nepārtrauktajām maiņām nevar izsekot. Lai gan Induļa Emša valdība septembra vidū pārdzīvoja neuzticības balsojumu, ku-

Joprojām viena no nozīmīgām kravām Rīgas ostā ir kokmateriāli.

rā apvienojās kreisie ar labējiem. Nebijis gadījums, kas tomēr viņiem vēlamo rezultātu nedeva. Toreiz Ministru kabinets turpina strādāt, ja vien par normāliem darba apstākļiem var uzskatīt nemitīgi svārstīgos politiskos manevrus Saeimā. Taču arī Emša rokas bija par īsām, lai pieķertos nacionālās attīstības plānam.

Taču gods kam gods, visi līdzšinējie valdību vadītāji ar lielu uzmanību un dziļu izpratni ir uzklausījuši VAS "Latvijas dzelzceļš" (LDz) un tranzītbiznesa uzņēmumu neapmierinātību ar situāciju dzelzceļa jomā. LDz gan veiksmīgi pratis atrast līdzekļus dažādu projektu realizēšanai, taču jau vairāk nekā desmit gadus norisinās cīņa par to, lai kravu, tai skaitā arī tranzītkravu, pārvadājumi tiktu atbrīvoti no atbildības par pasažieru pārvadājumiem. Šķērssubsīdijas un to novēršana – lūk, jautājums, ko arvien aktualizē dzelzceļnieki un tranzītnieki, bet pasažieri joprojām brauc uz kravu rēķina. A. Šlesers šādu situāciju skaidro vienīgi ar politiskajiem motīviem. Lai gan politiķi apzinās daudzus problemātiskus jautājumus, viņi baidās pieņemt nepopulārus lēmumus, lai nesadusmotu vēlētājus un vēlēšanu balsojumā nepaliktu aiz svītras, tāpēc arī dominē populisms, kura dēļ valsts cieš zaudējumus.

Varētu rasties jautājums, kāds visam iepriekš teiktajam sakars ar tematu par modernu ostas pilsētu jaunajā Eiropā? Vistiešākais. Īpaši Latvijā, kurai nav ne dēļīgo izrakteņu, ne naftas, un kuras lielākā bagātība ir izdevīgais ģeogrāfiskais stāvoklis un ostas. Tātad valsts politika arī ceļu infrastruktūras sakārtošanas, modernizācijas un attīstības jautājumos vistiešākajā veidā ir saistīta ar modernas ostas, pilsētas un valsts kopsakarībām. Jautājums, vai Latviju var uzskatīt par

Austrumu – Rietumu dzelzceļa mezgls "Jūras parks" Ventspils ostā.

valsti, kas šodienas Eiropas skatījumā pietiekami vispusīgi domā par ostu un tranzīta nozares attīstību un modernizāciju, lai paliek speciālistu, ierēdņu un politiķu ziņā. Un, protams, arī uz katra vēlētāja sirdsapziņas.

Kamēr mēs Latvijā šūpojamies politiskajos viļņos, nevarētu teikt, ka arī Lietuvu un Igauniju politika nešūpotu. Taču jāteic, ka, piemēram, Lietuva jau padomju gados uzsāka infrastruktūras sakārtošanu, un kamēr latvieši dziedāja dziesmas par to, ka Latvijā ir labi ceļi, visur ganās brūni teļi, bet Lietuvā ir slikti ceļi, visur ganās raibi teļi, lietuvieši būvēja lielās maģistrāles, kas tagad ir milzīgs atspaids tranzītkravu plūsmas nodrošināšanai. Bet piemēram, Liepājas mērs Uldis Sesks ir spiests no visaugstākajām tribīnēm raidīt SOS signālus, ka gadījumā, ja netiks sakārtots Rīgas – Liepājas ceļš, pēc dažiem gadiem kravas Liepājas ostā vienkārši nevarēs nokļūt un pa Lietuvas maģistrālēm netraucētas nonāks Klaipēdas ostā. Tallina priekšrocības ieguva, kad piekrita 1980. gadā uzņemt vasaras olimpiskās spēles, ko neizskaidrojamu iemeslu dēļ nedarīja Rīga. Tad Igaunijā sakārtoja lielos ceļus, bet Tallinas ostā bija ielikti pamati, kas vēlāk palīdzēja pasažieru pārvadājumu organizēšanā.

Laikā, kad Austrumeiropas valstis domā, kā sakārtot ceļus, lai tos maksimāli izmantotu kravu pārvadājumiem, Rietumeiropa jau ir nogurusi no tranzītkravu un smago automašīnu plūsmas. Tur pieliek visas pūles, lai saglabātu ceļu infrastruktūru nesabojātu, tāpēc ir spēkā visdažādākie aizliegumi un ierobežojumi. Tiek meklēti alternatīvi kravu pārvadājumu ceļi un par pašiem perspektīvākajiem atzīti jūras lielceļi. Bet jūras ceļi sākas un beidzas tieši ostās.

Arī Ventspilī, tieši tāpat kā citviet Eiropā, vecie spīķeri tiek pārbūvēti par modernām celtnēm. AS "Ventspils nafta" biznesa centrs vecajās ostas noliktavās.

Pilseta, osta, infrastruktura un projekti

Ja runājam par šo tematu, vispirms jāatzīst, ka nav divu vienādu ostas pilsētu, nav divu vienādu situāciju, tāpēc nevar būt arī vienotas receptes modernas ostas pilsētas attīstībā, projektu realizācijā vai problēmu risināšanā. Taču kopīgas, nenoliedzami, ir tendences un pieredze, kas gan būtu tā vērtas, lai ieklausītos, zinātu un nepieļautu nevajadzīgas kļūdas. Šai ziņā, protams, ir jāskatās Rietumu virzienā, jo tādas ostas kā Roterdama, Londona, Hamburga, Amsterdama jau pasen ir veikušas to ceļa posmu, kas mums tagad mērojams.

Rīgas ostas jaunais attīstības plāns paredz kravu operācijas iespējami drīz un tālu atvirzīt no pilsētas centra, atstājot centru pasažieru, viesnīcu, biznesa centru un izklaides vietu ziņā, un vecajos spīkeros ierīkot mūsdienu prasībām atbilstošas komunikācijas, tādējādi savienojot vēstures mantojumu ar racionālu, mūsdienu prasībām atbilstošu pielietojumu. Pagaidām gan neviens nav apliecinājis, ka tieši šādai ostas attīstībai tiks dota zaļā gaisma, jo ostas attīstības plāns tiek pētīts, skaņots un pārskaņots, sinhronizēts ar Rīgas pilsētas attīstības ģenerālplāna projektu laika posmam līdz 2018. gadam. Domājot par Rīgas pilsētas attīstību turpmākajos gados, ir svarīgi definēt, kāda loma tiks atvēlēta ostai, kas ir būtiska pilsētas sastāvdaļa, uzskata Rīgas pilsētas Attīstības departamenta direktors Vilnis Štrams un atzīst, ka ostas attālināšana no vēsturiskā centra ir loģiska vairāku apsvērumu dēļ. Kā jau iepriekš minēts, vispirms jau tāpēc, ka Rietumeiropas valstis ir rīkojušās līdzīgi un tagad var apliecināt, ka savulaik pieņemtais lēmums atstāt pilsētas centru bijis pareizs. Kravu operācijas tiek veiktas tuvāk upju grīvām, tā samazinot izdevumus kuģošanas kanālu uzturēšanai, kā arī ievērojami ietaupot kravu apstrādes laiku. Par Rī-

gas ostu domājot, nedrīkst aizmirst, ka no Daugavas grīvas līdz kravu laukumiem mērojams līdz 15 kilometrus garš ceļš, tātad tādā pašā garumā Daugavā pienācīgos dziļumos jāuztur kuģošanas kanāls, lai ostā varētu ienākt pietiekami lieli kuģi. Šāda rīcība būtu loģiska, arī domājot par ekoloģijas problēmām un iespējamo apdraudējumu videi, tātad arī cilvēkam. Ieguvēja būtu arī pilsēta, jo tā varētu paplašināt savas teritorijas centrā.

Paradoksāli, ka situācijā, kad itin visi aptaujātie eksperti, amatpersonas un ierēdņi gan valsts augstākās izpildinstitūcijas un lēmējvaras, gan pilsētas domes un izpildvaras gaiteņos bija vienisprātis par loģisko risinājumu Rīgas ostas tālākajā attīstībā, jau labu laiku vērojama stagnācija un jaunu projektu bremzēšana Rīgas ostā tā vienkāršā iemesla dēļ, ka pašlaik neviens neuzņemas atbildību pateikt, ka jaunais ostas attīstības projekts ir stratēģiski pareizs. Bet varbūt arī tiek likti šķēršļi, lai šo atbildību par katru cenu neļautu uzņemties. "JV" šā gada 1. numurā Rīgas Brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs teica, ka jaunais attīstības plāns var kalpot par pamatu turpmākās stratēģijas veidošanai, bet pašlaik ostai pats svarīgākais ir operatīvi reaģēt uz svarīgu lēmumu pieņemšanu. Kamēr mēs savus projektus muļļāsim, Tallinā jau būs uzcelts jauns ogļu terminmāls, bet Klaipēdā jauns minerālmēslu terminmāls, patiesi nobažījies bija L. Loginovs. Vēl nesenajā intervijā laikrakstam "Diena" pārvaldnieks bija spiests secināt, ka Rīga savas pozīcijas Baltijas ostu konkurencē kaut cik notur, ne jau pateicoties ģeniālām personībām tās vadībā vai ģeniāliem lēmumiem,

2004. gadā AS "Liepājas osta LM" ne tikai sasniedza lielāko kravu apgrozījumu Liepājas ostā, bet arī savas teritorijas sakārtošanā ieguldīja ievērojamus līdzekļus.

bet gan vienīgi sava ģeogrāfiskā stāvokļa un labās reputācijas dēļ. Problēmas ostas attīstībā rada tikai daži pārmēru politizēti jautājumi, kas saistīti ar pilsētas plānošanas principu revīziju.

Citi aptaujātie eksperti ir solidāri ar ostas pārvaldnieku un uzskata, ka osta ir viens no lielākajiem pilsētas ienākumu avotiem, tāpēc tie politiķi, kas cīnās par varu valstī un Rīgā, vēlas iegūt ietekmi Rīgas ostā. Tā kā politiskās varas mainās visai bieži, arī iekārojamais kumoss tiek plosīts no visām pusēm.

Lai politiskās spēlītes vismaz ārēji nebūtu tik atklāti pamanāmas, tiek meklēti un arī atrasti visdažādākie iemesli, pat cēli mērķi, kāpēc ir nobremzēts tas vai cits projekts. Pašlaik ostā ir divi, ja tā varētu teikt, karstie punkti – Bolderāja un Kundziņsala. Ir jau arī citi, bet pašlaik tiem īstais "iznāciena" brīdis vēl nav pienācis. Kā kādā preses konferencē teica Rīgas domes Attīstības komitejas priekšsēdētājs Andris Ameriks, ir pienācis laiks salikt punktus uz "i" un pateikt, ka Kundziņsala nākotnē būs ostas teritorija un tās iedzīvotājiem šī perspektīva ir jārespektē. Tieši tāpat kā osta attīstīsies Bolderājā. Taču pilsētai un ostai, kas savu turpmāko attīstību saista ar šo teritoriju, ir jādod garantija cilvēkiem, ka, pametot Kundziņsalu vai paliekot Bolderājā, viņi nebūs zaudētāji un viņu īpašums tiks kompensēts atbilstoši tirgus prasībām vai sakārtots tā, lai cilvēki varētu dzīvot normālos apstākļos. Pašiem cilvēkiem no cīņas *pret* ir jāpāriet uz cīņu *par*. Par savām tiesībām, par maksimāli lielāku labumu, ko var iegūt no jaunajiem projektiem, par civilizētām kompensācijām. Un jāsaprot, ka, lai kā arī viņi cīnīsies pret, protestēs, nu kaut vai uz sliedēm gulsies, osta ieņems tās teritorijas, kas pagaidām tikai iezīmētas ostas plānā, jo nav jau citas izejas, ostai jādzīvo, jāstrādā un jāattīstās. Un nav svarīgi, vai tie būs konteineri, naftas produkti, graudi vai kāda cita krava, svarīgi pieņemt domu un saprast, ka ne Rīgas pilsēta, ne arī valsts kopumā, ne katrs pilsētas un valsts iedzīvotājs bez šīs ostas attīstības iztikt nevar.

Rīgas pilsētai un ostai, kuru sadarbību tomēr visi atzīst par pozitīvu, politisku batāliju vietā būtu daudz svarīgāki jautājumi risināmi. Piemēram, dzelzceļa, ceļu, apvedceļu un pievedceļu sakārtošana, to sasaiste ar pilsētas infrastruktūru un pilsētas transporta tīklu. Arī komunikācijas veidošana ar pilsētas iedzīvotājiem, lai viņi zinātu un izprastu, ka osta nav naidīgs veidojums vai ļaunuma sakne. Osta dod iespēju daudziem atrast darbu, un ne jau tikai pašā ostā, bet arī apkalpojošajā sfērā, kas bez ostas darbības vienkārši nebūtu iedomājama. Te nu vietā būtu jautājums: ir vai nav Rīga moderna ostas pilsēta? Osta ir moderna, ar lieliskām attīstības iespējām, bet diemžēl ne tāda, kādu mēs to vēlētos redzēt, – ar skaistu pasažieru termināl u, kurā ik gadus tiek apkalpoti ja ne seši miljoni pasažieru, kā tas ir Tallinas ostā, tad vismaz puse no tiem, ar glīti sakoptiem Daugavas krastiem. Un tā varētu vēl turpināt. Lai tas viss reāli būtu, droši vien ir jānotiek daudzām pārmaiņām, un vispirms jau katra cilvēka domāšanā. Kā starptautiskajā konferencē atzina Rietumeiropas ostu un pilsētbūvniecības speciālisti, Rīgai ir visi priekšnosacījumi, lai tā kļūtu par modernu ostas pilsētu. Tai ir osta, lidosta, salīdzinoši laba infrastruktūra un bagāts vēsturiskais mantojums, bet, lai kļūtu par modernu ostas pilsētu, nākotnē visam minētajam jādarbojas vienotā sistēmā, nevis katram atsevišķi, kā tas ir pašlaik.

Patiesībā viss ir daudz ciešāk saistīts, nekā varētu likties.

Par to var pārliecināties Ventspilī, kur atšķirībā no Rīgas, kas ir politiski uzlādēta un sašķelta, šķiet, mājo vienotības gars. Te nu droši var teikt, ka osta un pilsēta ir vienots veselums un pilsētas un ostas vadība, izstrādājot attīstības plānus, spēlē vienos vārtos. No ostas attīstības vistiešākā ieguvēja ir pilsēta, kas pēdējo desmit gadu laikā pārvērtusies līdz nepazīšanai.

Ventspils, kuras platība ir 55,4 km^2, pēc iedzīvotāju skaita ir sestā lielākā pilsēta Latvijā, bet darbaspējīgo iedzīvotāju daļa tur ir 62,4%.

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 lepni 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".

Kā atzīst daudzi aptaujātie ventspilnieki, ir noņemta sociālā spriedze, kas padara cilvēkus aizdomīgus. Ventspilī nav aktuāls jautājums par to, ka ostai vajadzētu pamest pilsētu, jo tās tik cieši saaugušas, ka laikā, kad vienā Ventas krastā tiek krauts kuģis ar kālija sāls kravu, otrā krastā pilsētas promenādē cilvēki svin pilsētas svēt-

Viena no galvenajām Rīgas problēmām ir smagā kravas transporta plūsma caur pilsētas centru, tāpēc jaunajā pilsētas attīstības plānā tiek meklētas iespējas, kā šo transportu virzīt uz ostu, apejot centru.

kus. Krava, kas vēl samērā nesenā pagātnē mudināja cilvēkus pamest Ventspili, tagad viņiem netraucē, nerada stresu. Patiesībā Ventspilī cilvēki ikdienā nemaz nedomā par to, ka viņus no visām pusēm iekļauj bīstamas kravas. Tas tikai liecina, ka cilvēku viedoklis par to, kas ir vai nav bīstams un kaitīgs, var būt visai atšķirīgs.

Liepājas pilsētas un ostas liktenis arī tik cieši savijies, ka ostas attīstības tendences no pilsētas iedzīvotāju puses netiek uztvertas kā ārkārtas notikumi. Liepāja uzņem apgriezienus.

Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja: – Ja runājam par pilsētas un ostas mijiedarbību, tad nekādā gadījumā nedrīkst aizmirst, ka Liepāja ir ostas pilsēta vārda vistiešākajā nozīmē. Osta tika un tiek uzskatīta par vienu no Liepājas industriālajiem vaļiem, tieši tāpat kā "Lauma" vai "Liepājas metalurgs".

Zināmā mērā pilsētas iedzīvotāji to ir sapratuši, tāpēc līdz šim vienīgie 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 dzīvojamo masīvu, kas izsauca protestus no iedzīvotāju puses.

Pagaidām vēl ir problēmas ar dzelzceļu, bet tās tiek risinātas, 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".■

Kas strādās Latvijas ostās?

Lūk, jautājums, kas kļūst aktuāls. Tas tādēļ, ka Eiropas Komisija (EK) 2004. gada 13. decembrī sāka direktīvas projekta "Par ostas pakalpojumu tirgus pieejamību" virzīšanu un iesniedza projektu Eiropas Padomei un Eiropas Parlamentam. EK 10. novembrī prezentēja direktīvas projektu Jūrlietu darba grupā un 24. novembrī dalībvalstu pastāvīgo pārstāvju sanāksmē. Itālija, Lielbritānija, Vācija, Francija, Somija, Dānija, Zviedrija, Lietuva un Polija paudušas skeptisku noskaņojumu direktīvas projekta sakarā. Šim noskaņojumam pievienojas arī Latvija, tālab Satiksmes ministrija ir izstrādājusi nacionālās pozīcijas projektu, kurā skaidri definēta Latvijas negatīvā nostāja pret direktīvas projektu. Par savu svarīgāko uzdevumu Latvijas pārstāvji ir noteikuši panākt direktīvas projekta noraidīšanu. Latvijai jāgatavo argumentēti iebildumi pret direktīvas projektu un priekšlikumi, lai tā pieņemšanas gadījumā būtu iespējami mazāk Latvijas interesēm neatbilstošu normu. Nu jāaktivizējas lielo ostu asociācijām un nozares nevalstiskajām organizācijām, lai kopā ar Satiksmes ministriju varētu izstrādāt tādu nacionālās pozīcijas variantu, kas iespējami argumentēti un pārliecinoši paustu Latvijas nostāju un darītu zināmu mūsu valsts viedokli.

Vai mērķis ir cēls?

Direktīva tiks attiecināta uz TEV A kategorijas ostām, kurās kravu apgrozījums ir virs 1,5 milj. tonnu un/vai 200 000 pasažieru, un tajās sniegtajiem pakalpojumiem: loču pakalpojumi, velkoņu pakalpojumi, tauvošanās pakalpojumi, kravas

Reizēm ES prasības gluži kā akmens no jūras dzelmes nospiež Latvijas lielo ostu plecus.

un pasažieru operācijas. Direktīvas projekts neietekmē ES dalībvalstu sociālo likumdošanu, drošības un vides aizsardzības prasības.

Direktīva nosaka kritērijus atļaujas (jebkāda atļauja, ietverot līgumu, kas ļauj fiziskai vai juridiskai personai sniegt vienas vai vairāku kategoriju ostas pakalpojumus vai nodarboties ar pašapkalpošanos) došanai, kurai jābūt objektīvai, caurspīdīgai, nediskriminējošai, proporcionālai un publiskai. Kritēriji var būt saistīti tikai ar pakalpojumu sniedzēju profesionālo kvalifikāciju, finansiālo stāvokli un pietiekamu apdrošinājumu, atbilstību vides aizsardzības prasībām un ostas attīstības politikai.

Direktīva paredz, ka pēc noteikta laika ostas pakalpojumi tiks sniegti tikai ar direktīvas kritērijiem atbilstošu atļauju.

2001. gadā Eiropas Parlamentā pirmo reizi jau tika pievērsta uzmanība šim pašam jautājumam, un toreiz to noraidīja.

Itālija, Lielbritānija, Vācija, Francija, Somija, Dānija, Zviedrija, Lietuva un Polija par projektu izsakās skeptiski, jo tajā nav pievērsta uzmanība drošības jautājumiem. Šīs valstis arī uzskata, ka jaunā dokumenta sakarā jābūt plašām un konstruktīvām diskusijām, jo notikusi ES paplašināšanās, bet jaunajā ES sastāvā jautājuma apspriešana nav notikusi.

Luksemburgai un Slovākijai nav interes par projektu, tāpēc šīs valstis pieteikušas savu neitrālo nostāju.

Mūsējie iestājas pret

Latvijas Ostu padome izteikusi savu noraidošo attieksmi pret direktīvu.

Arī Ventspils Brīvostas pārvalde kategoriski noraida direktīvu un uzskata, ka

nav nepieciešamas diskusijas par direktīvas punktiem, jo tā noraidāma kopumā. Tā būtu ostu pakalpojumu centralizēta regulācija, kas nekādā gadījumā nav savienojama ar tirgus liberalizāciju, ir pretrunā ar Eiropas Kopienas konsolidētā dibināšanas līguma principiem un atspoguļo tikai atsevišķu ES valstu intereses. Ventspilnieki informē, ka šo direktīvu noraida arī ostu darbinieku arodbiedrības.

Liepājas Speciālās ekonomiskās zonas viedoklis ir līdzīgs – neatbalstīt direktīvas projektu. Latvijas Tranzīta biznesa asociācija savu noraidošo viedokli papildina ar situācijas skaidrojumiem un pauž pilnīgu neizpratni par ietvertajiem nosacījumiem attiecībā uz stividorkompāniju, loču dienesta un velkoņu pakalpojumiem ostā, kā arī par prasību nodrošināt ostas administrācijas naudas plūsmas caurskatāmību, kas var ne tikai negatīvi ietekmēt Latvijas ostu ritmisku darbību un konkurētspēju, bet arī veicināt starptautiskā drošības kodeksa noteikumu pārkāpumus. LTBA uzskata direktīvas projektu par neatbilstošu Latvijas kā ES jaunās dalībvalsts interesēm, jo nav apskatīti drošības, finansiālo seku, konkurences, valsts atbalsta, intermodālo pārvadājumu, kā arī citi būtiski jautājumi, kas var negatīvi ietekmēt Latvijas ostu konkurētspēju un kavēt jūras transporta attīstību.

Satiksmes ministrs Briselē veiksmīgi aizstāv Latvijas pozīciju jautājumā par ostu pakalpojumu tirgu

9. un 10. decembrī Briselē notikušajā Eiropas Transporta ministru padomes sēdē Latvijas delegācija satiksmes ministra Aināra Šlesera vadībā sekmīgi aizstāvēja Latvijas pozīciju jautājumā par ostu pakalpojumu tirgus pieejamību, nepieļaujot attiecīgās direktīvas projekta apstiprināšanu.

A. Šlesers uzsver, ka direktīvas nosacījumi apdraudētu Latvijas ostu konkurētspēju, kavētu investīciju piesaisti un palielinātu birokrātiju, jo direktīvas projekta teksts pieļāva dažādu interpretāciju. Noraidošu attieksmi pret direktīvas projektu pauda vēl sešas valstis.

Eiropas Transporta ministru padome vienojās turpināt diskusiju par minētās direktīvas projektu, lai izstrādātu veiksmīgāku variantu.

Latvijas pozīciju pirms satiksmes ministra došanās uz Briseli izskatīja un apstiprināja valdība un Saeima, to atbalstīja arī Tranzīta biznesa asociācija, Ostu padome, Liepājas SEZ, Ventspils brīvosta un citi.

P.S. Pašlaik nav skaidrs, kuras ir tās valstis, kas Briselē lobē savas intereses, jo ES lielākās jūras valstis noraidoši vērtē jauno direktīvu.

Tāpat neatbildēts paliek jautājums – cik lielā mērā Latvija var ietekmēt lēmumu pieņemšanu Briselē un cik daudz savu interešu tā var iedabūt dokumentos?

Viens gan ir skaidrs, padoties bez cīņas mēs nedrīkstam, tāpēc SM un ostu vadības ne uz mirkli nedrīkst atslābināties, jo, iespējams, tieši to Eiropa no mums gaida!■

Kravu apgrozījums Baltijas valstu ostās 2004. gadā

Baltijas valstu ostās 2004. gadā pārkrauti 115 124,6 tūkst. tonnu kravu.

Latvijas ostas "izbrauc uz oglēm"

Matemātiski rēķinot, Latvijas ostās 2004. gadā apstrādāta puse no visām Baltijas valstu ostu kravām, kopumā pārkrauti 57 400,3 tūkst. tonnu, kas ir par 4,8% vairāk nekā 2003. gadā. Mazāk iepriecinoša šī ziņa ir tad, ja kopējo kravu apjomu sadala uz visām spēles dalībniecēm, kas šo statistiku veido – Rīgas, Ventspils un Liepājas ostām, kā arī tā sauktajām septiņām mazajām ostām, kuras kopējam kravu apjomam devušas 1129,6 tūkst. tonnu.

No Latvijas reģionālajām ostām visdinamiskāk attīstījusies Mērsraga osta, kas apstrādājusi lielāko kravu apjomu ostas vēsturē – 267,2 tūkst. tonnu. Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Vigo Legzdiņš uzskata, ka speciālistus uzmanīgus dara tā kravu struktūra, kurai pateicoties notiek kravu pieaugums Latvijas ostās. 2004. gada statistika lieliski apliecina valsts sekretāra teikto, jo Rīgas (ogles +79,8%) un Ventspils (ogles +125,3%) ostu apgrozījums pieaudzis, pateicoties oglēm, tai pašā laikā samazinājušies citi ostām nozīmīgi kravu veidi, piemēram, visās trijās ostās sarukuši ģenerālkravu apjomi. Kā vienu no iepriecinošākajām ziņām var minēt konteineru kravu pieaugumu Rīgā un Liepājā

Tallinā pieaug visu veidu kravas

Tallinas ostā, salīdzinot ar 2003. gadu, kopējais kravu apjoms pieaudzis par 7,2% un kopumā pārkrauti 37 424,3 tūkst. tonnu.

Pasažieru skaits Tallinas ostā pieaudzis par 14%, Tallinas ostas pakalpojumus izmantoja 6 737,9 tūkst. pasažieru.

Klaipēdā kravu nedaudz mazāk

Klaipēdas ostā kopējais kravu apjoms 2004. gadā samazinājies par 4% – pārkrauti 20 300 tūkst. tonnu salīdzinājumā ar 21 192 tūkst. 2003. gadā.

Savukārt konteinerkravu apjoms Klaipēdas ostā pieaudzis par 147% – 2004. gadā apstrādāts 174 241 TEU.

Pasažieru skaits Klaipēdas ostā pieauga līdz 155 749 cilvēkiem, no kuriem 142 046 Klaipēdā ieradās ar kruīza kuģiem.■

Latvijas ostu kravu apgrozījums 2003./2004. gadā (tūkst. t)

Osta	2003. gada 12 mēnešos			2004. gada 12 mēnešos		
	nosūtīts	saņemts	kopā	nosūtīts	saņemts	kopā
Rīga	**19 384,9**	**2 336,8**	**21 721,7**	**22 157,9**	**1 833,4**	**23 991,3**
Ventspils	**26 546,8**	**769,4**	**27 316,2**	**27 111,8**	**693,5**	**27 805,3**
Liepāja	**4 222,7**	**634,6**	**4 857,4**	**3 792,4**	**681,8**	**4 474,1**
Salacgrīva	141,4	5,3	146,7	209,3	12,2	221,5
Mērsrags	215,3	11,4	226,7	259,8	4,5	264,3
Roja	0,0	9,6	9,6	12,9	10,2	23,2
Pāvilosta	0,0	3,2	3,2	0,0	7,2	7,2
Lielupe	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Engure	0,0	2,0	2,0	0,0	1,4	1,4
Skulte	406,8	64,2	471,0	556,8	55,2	612,0
Mazās ostas kopā	**763,5**	**95,8**	**859,3**	**1 038,8**	**90,8**	**1 129,6**
Kopā visās ostās	**50 917,9**	**3 836,6**	**54 754,6**	**54 100,9**	**3 299,5**	**57 400,3**

Raksturīgo kravu salīdzinājums Rīgas ostā (tūkst. t)

Kravas veids	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2004./ 2003., %
Beramkravas	**2205,9**	**2914,5**	**2619,6**	**3023,2**	**5045,4**	**6689,3**	**9801,1**	**12970,4**	**32,3**
ķīmiskās beramkravas	813,4	1145,1	1111,2	1558,9	1527,5	1750,0	2018,4	1491,3	-26,1
ogles	11,0	0,0	0,0	0,0	1221,6	2497,8	5253,6	9444,4	79,8
Lejamkravas	**2215,1**	**2067,1**	**2360,3**	**3000,6**	**3649,4**	**5357,3**	**5044,5**	**4478,4**	**-11,2**
naftas produkti	2116,5	1996,7	2176,9	2831,4	3456,6	5162,5	4900,1	4347,1	-11,3
Ģenerālkravas	**6792,1**	**8333,7**	**7032,6**	**7327,9**	**6189,1**	**6061,7**	**6876,1**	**6542,5**	**-4,9**
konteineri (tūkst. t)	1363,7	1205,3	863,7	857,8	1036,8	1281,1	1319,9	1451,8	10,0
(skaits TEU)	132559	129580	85911	84928	101077	121784	145655	152166	4,5
Roll on/Roll of (tūkst,t)	119,3	142,9	229,9	111,8	178,9	359,8	681,2	481,8	-29,3
(gabali)	14868	21211	17847	10460	10884	19173	38716	39303	1,5
koksne (tūkst. t)	2754,2	3585,2	3461,8	4152,9	4256,7	4169,2	4533,1	4390,8	-3,1
(tūkst. m^3)	3586,4	4543,6	4426,2	5216,0	5497,0	5254,7	5482,6	5334,5	-2,7
melnie metāli un to izstrādājumi	1596,5	2511,9	1679,8	1761,6	406,0	5,9	15,7	98,2	525,5
Kopā	**11213,1**	**13315,3**	**12012,5**	**13351,7**	**14883,9**	**18108,3**	**21721,7**	**23991,3**	**10,4**

Raksturīgo kravu salīdzinājums Ventspils ostā (tūkst. t)

Kravas veids	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2004./ 2003., %
Beramkravas	**4573,0**	**5192,7**	**6280,4**	**5912,8**	**7398,2**	**7605,5**	**7995,4**	**9210,4**	**15,2**
ķīmiskās beramkravas	4359,3	4515,3	5171,5	4980,9	4874,4	4679,5	4798,1	4476,0	-6,7
ogles	0,0	0,0	26,1	468,1	1554,1	1440,4	1734,3	3906,7	125,3
Lejamkravas	**28578,4**	**27465,5**	**25706,2**	**27275,1**	**29496,4**	**20538,8**	**18441,4**	**17726,4**	**-3,9**
nafta	14574,6	14549,2	13050,7	13625,7	14980,5	7475,4	3283,0	2184,2	-33,5
naftas produkti	12483,8	11659,2	11276,4	12745,4	13692,9	12574,4	14237,2	14689,6	3,2
Ģenerālkravas	**3629,1**	**3388,2**	**2150,8**	**1444,2**	**1042,1**	**559,4**	**879,4**	**868,5**	**-1,2**
konteineri (tūkst. t)	0,0	13,6	3,3	2,1	0,0	1,3	32,6	2,2	-93,3
(skaits TEU)	0	862	195	207	0	1044	2573	292	-88,7
Roll on/Roll of (tūkst. t)	0,0	102,9	0,0	12,3	37,8	44,0	237,2	354,8	49,6
(gabali)	0	4651	0	879	2882	3526	10824	19236	77,7
koksne (tūkst. t)	532,9	638,2	589,0	511,3	414,7	409,1	443,9	395,4	-10,9
(tūkst. m^3)	637,0	775,8	700,0	574,3	487,8	481,4	522,6	471,4	-9,8
melnie metāli un to izstrādājumi	2785,1	2554,1	1475,8	981,6	488,3	11,6	0,0	0,7	100,0
Kopā	**36780,5**	**36046,4**	**34136,5**	**34755,4**	**37936,7**	**28703,7**	**27316,2**	**27805,3**	**1,8**

Raksturīgo kravu salīdzinājums Liepājas ostā (tūkst. t)

Kravas veids	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2004./ 2003., %
Beramkravas	**214,8**	**244,8**	**296,9**	**400,6**	**512,0**	**799,2**	**1063,1**	**1129,6**	**6,3**
ķīmiskās beramkravas	12,6	20,0	0,5	17,6	46,7	2,4	0,0	0,0	0,0
Lejamkravas	**360,2**	**105,9**	**296,5**	**484,1**	**587,1**	**887,6**	**1077,1**	**863,3**	**-19,8**
naftas produkti	334,1	79,2	241,2	390,2	530,0	722,6	703,1	595,7	-15,3
Ģenerālkravas	**1720,8**	**1945,8**	**1730,6**	**2066,6**	**2161,3**	**2631,4**	**2717,2**	**2481,2**	**-8,7**
konteineri (tūkst. t)	40,4	59,4	60,4	50,8	26,6	34,0	33,9	38,9	15,0
(skaits TEU)	3568	5129	4044	3278	2276	2798	2652	2764	4,2
Roll on/Roll of (tūkst. t)	474,4	460,3	330,2	448,0	537,1	654,9	800,8	696,4	-13,0
(gabali)	29462	27184	20444	20856	25173	29263	33627	30231	-10,1
koksne (tūkst. t)	649,6	724,8	634,2	732,7	701,7	774,8	895,1	783,8	-12,4
(tūkst. m^3)	797,3	913,1	1361,8	882,8	855,5	927,3	1083,6	933,7	-13,8
melnie metāli un to izstrādājumi	337,2	534,3	563,9	541,4	575,3	922,4	775,2	769,0	-0,8
Kopā	**2295,8**	**2296,5**	**2324,1**	**2964,7**	**3260,4**	**4318,1**	**4857,4**	**4474,1**	**-7,9**

Raksturīgo kravu salīdzinājums Latvijas ostās (tūkst. t)

Kravas veids	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2004./ 2003., %
Beramkravas	**7 004,1**	**8 368,8**	**9 226,0**	**9 382,2**	**13 008,0**	**15 193,1**	**19 073,0**	**23 592,5**	**23,7**
ķīmiskās beramkravas	5 185,3	5 680,4	6 283,2	6 557,4	6 448,6	6 431,9	6 816,5	5 967,3	-12,5
ogles	11,0	0,0	26,1	468,1	2 775,7	3 938,2	6 987,9	13 387,8	91,6
Lejamkravas	**31 153,7**	**29 638,5**	**28 363,0**	**30 759,8**	**33 732,9**	**26 783,7**	**24 563,0**	**23 068,1**	**-6,1**
jēlnafta	14 574,6	14 549,2	13 050,7	13 630,9	14 985,7	7 565,7	3 578,8	2 396,2	-33,0
naftas produkti	14 934,4	13 735,1	13 694,5	15 967,0	17 679,5	18 459,5	19 356,6	19 251,4	-0,5
Ģenerālkravas	**12 531,9**	**14 284,2**	**11 437,2**	**11 701,4**	**10 173,6**	**10 178,1**	**11 118,6**	**10 739,7**	**-3,4**
konteineri (t,t,)	1 404,1	1 278,3	929,9	910,7	1 063,4	1 316,4	1 386,4	1 492,9	7,7
skaits TEU	136 127	135 571	90 372	88 692	103 353	125 626	150 880	149 761	-0,7
Roll on/Roll of	593,7	706,1	560,1	572,3	753,8	1 058,8	1 719,2	1 533,0	-10,8
skaits	44 330	53 046	38 291	32 195	38 939	51 962	83 167	88 770	6,7
Koksne (t,t,)	4 285,2	5 527,2	5 179,7	6 100,4	6 130,2	6 250,8	6 491,8	6 381,7	-1,7
tūkst, m^3	5 431,7	7 014,5	7 074,9	7 410,8	7 673,8	7 719,0	7 815,9	7 693,7	-1,6
melnie metāli un to izstrādājumi	4 718,8	5 601,1	3 719,5	3 191,6	1 454,5	939,9	790,9	869,9	10,0
Kravas kopā	**50 689,7**	**52 291,5**	**49 026,2**	**51 843,4**	**56 914,5**	**52 154,8**	**54 754,6**	**57 400,3**	**4,8**

Dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu salīdzinājums 1997. – 2004.g. (tūkst.t)

Pārvadājumu iedalījums	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2004./ 2003., %
Kopējais pārvadājumu apjoms, t. sk.	**41018,3**	**37856,6**	**33207,8**	**36412,0**	**37884,1**	**40100,4**	**48355,3**	**51058,0**	**5,6**
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	2522,0	2431,6	1938,5	1752,9	2616,3	2314,5	2329,3	2428,2	4,2
Starptautisko pārvadājumu apjoms, t. sk.	38496,3	35424,8	31269,3	34659,1	35267,9	37785,9	46026,0	48629,8	5,7
Eksporta kravu apjoms	2784,8	2555,0	1663,0	1935,8	714,4	662,4	991,1	1089,4	9,9
Importa kravu apjoms	4633,8	4642,8	3576,4	3999,6	3292,5	3492,0	4114,3	4305,5	4,6
Kopējais tranzīta kravu apjoms, t. sk.	31077,7	28227,2	26029,9	28723,7	31261,0	33631,5	40920,6	43234,9	5,7
Tranzīta apjoms caur ostām	**26394,8**	**25464,8**	**23884,3**	**25924,6**	**28392,5**	**29602,7**	**37237,6**	**38667,2**	**3,8**
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	4682,9	2762,4	2145,6	2799,1	2868,5	4028,8	3683,0	4567,7	24,0

Ar neprofesionāļiem sarunāties ir neiespējami

Jaunais ostas attīstības plāns vēl nav pieņemts, tāpēc spēkā ir vecais. Rīgas ostas vadībai pārmet, ka tā reāli darbojas, stingri neievērojot pagaidām vēl spēkā esošo veco ostas attīstības plānu. Formāli pareizi, bet nav visai korekti bremzēt ostas darbību tāpēc vien, ka attīstības tempi bijuši straujāki, nekā plānots. Par Rīgas brīvostu, problēmām un perspektīvām stāsta Rīgas Brīvostas pārvaldnieks ***Leonīds Loginovs.***

L. Loginovs, runājot par ostas attīstības plānu, ko pieņēma 1995. gadā, atmet ar roku – kāds nu tas ir, pēc tāda arī strādājam un tāds diemžēl jāņem par labu!

Plāns paredzēja Rīgas ostā 14 miljonu tonnu kravu apgrozījumu tikai 2013. gadā, bet dzīve rit daudz straujāk, un šādu kravu apjomu osta sasniedza jau pirms trim gadiem.

Ostas pārvaldnieks arī atzīst, ka tos attīstības tempus, kādi tagad ir Baltijas jūras austrumu piekrastē, neviens neprognozēja, jo deviņdesmito gadu vidū neviens nopietni nenodarbojās ar analītisko darbu, varbūt arī neprata to darīt. Pēc L. Loginova domām, vai nu slinkuma vai ierobežoto prāta spēju dēļ radās nekvalitatīvi produkti. Pat ārzemju konsultantu firmām, kas kopā ar Satiksmes ministriju izstrādāja Rīgas ostas attīstības plānu, sapņos nerādījās straujais ekonomikas progress, kas piemeklējis ne tikai Rīgu, bet arī Sanktpēterburgu, Klaipēdu un Tallinu. Un lai ar kā negribētos, tomēr jāatzīst, ka Rīgā temps nav bijis tik straujš kā Sanktpēterburgā un Tallinā.

„Tebodin" ostas attīstības plāns – par vai pret?

Daudzi par jauno Rīgas brīvostas attīstības plānu mēdz izteikties visai skeptiski un pat nievājoši, paužot viedokli, ka tas nav uzskatāms par nopietnu, jo izstrādātāji ir kalpojuši ostas pārvaldes kaprīzēm un jaunu terminālu attīstību zīmējuši ar brīvu roku. Vēl 2003. gadā arī Saeimas Tautsaimniecības komisijas toreizējais vadītājs Indulis Emsis labus vārdus par šo plānu neteica, atzīmējot, ka „ostas attīstības plāna Rīgai faktiski nav, jo mums iesniegtais „Tebodin" izstrādātais plāns, ja tā varētu teikt, izskatās pēc haltūras darba. Ir atsevišķi punkti, par kuriem var diskutēt, bet kopumā tas ir visai nereāls un nerada pārliecību, ka osta zina, ko īsti vēlas sasniegt". Stividorkompāniju asociācijas priekšsēdētājs Andris Unbedahts, vērtējot jauno plānu, teica, ka tas nav nopietni ņemams, jo „Tebodin" neesot veidojis jaunu plānu, bet gan lielā mērā tajā ierakstījis to, kas tam likts, padarbojies ar zīmuli, sazīmējis piestātnes, iezīmējis dziļumus. Kāpēc un kam no tā kāds labums, par to nav nekādas skaidrības.

Rīgas Brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs.

Rīgas Brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs uzskata, ka viss, kas tagad tā saasinājies, patiesībā aizsācies jau 1998. gadā, kad viņš kļuva par Rīgas ostas pārvaldnieku. Tieši tajā laikā Rīgas osta sāka jaunu pieeju attīstībai, saimniekošanas formai un metodēm, bet tas, ka līdz L. Loginova atnākšanai uz Rīgas ostu neviens īsti nopietni to neņēma, arī jau esot apstiprināts fakts. Taču pārvaldnieks uzskata, ka interešu pārdale starp Rīgu un Ventspili sākās jau 1990. gadā un viss, kas tagad notiek ar un ap Rīgas ostu, lielā mērā saistāms ar apzinātu ostas attīstības bremzēšanu. Vēl ostas pārvaldnieks piebilst, ka, kamēr Latvijā politiķi, ierēdņi un arī neprofesionāļi savā starpā plēšas un skalda matus, kaimiņi igauņi un lietuvieši savus attīstības projektus sekmīgi realizē.

Uz jautājumu, vai L. Loginovs tiešām uzskata, ka „Tebodin" ir izstrādājis labu plānu, kas ļaus sekmīgi strādāt, lai pēc kādiem pieciem vai desmit gadiem nebūtu jāatzīst, ka tomēr pieļautas kļūdas, viņš saka, ka šo plānu vajadzētu uzskatīt par attīstības viziju, kurā ir paredzētas dažādas attīstības iespējas.

L. Loginovs: – Dažu terminālu specifika un izmantojums var mainīties, jo tirgus vienmēr diktē savus noteikumus, uz kuriem ātri un profesionāli jāreaģē. Piemēram, kad Eiropa sāka cīņu par atomenerģijas aizliegšanu un dabīgo izejvielu izmantošanu, 2003. gadā par aktuālu kravu kļuva ogles, un tādam ogļu pieplūdumam gatavs nebija neviens. Šajā situācijā mums bija zināmas priekšrocības, jo Rīgā savus pakalpojumus jau piedāvāja specializētais ogļu terminmāls „Strek" un arī Centrālais termināls pārkrauj šāda veida kravas. Taču arī Rīgas ostai ir problēmas, jo, pirmkārt, ogļu pārkraušana notiek gandrīz vai pilsētas centrā un, otrkārt, dzi-

ļumi nav pietiekami. Pašlaik sešas valstis cīnās par ogļu kravām un dažādiem līdzekļiem cenšas tās pārvilināt uz savu pusi. Pagaidām vēl uzvar Rīga, jo tā ir ekonomiski visizdevīgākajā situācijā.

Daudzi jauno Rīgas ostas attīstības viziju uzskata par nepamatotu vai nepiemērotu. Nenoliedzu, ka katram var būt savs viedoklis, tomēr es personīgi tā nedomāju, jo uzskatu, ka noraidošās attieksmes pamatā ir nezināšana. Tā vietā, lai kopīgi apsēstos pie galda un izstrādātu turpmākās attīstības plānus valstī, mēs karojam savā starpā un izniekojam visdārgāko – laiku, kas aiziet uz neatgriešanos. Meklējam cits citam visnesaudzīgākos apzīmējumus, sūtām cits citu visos iespējamos virzienos un jau no deviņdesmito gadu sākuma neko citu nedarām, kā vienīgi nodarbojamies ar savstarpējiem cīniņiem. Tagad tas skāris arī jauno ostas plānu, par kuru gribu teikt, ka to vajadzētu akceptēt un virzīt apstiprināšanai kaut vai tā vienkāršā iemesla dēļ, ka bez šā plāna pašlaik ir nopietni kavēta ostas attīstība un jaunu projektu realizācija. Laiku, ko zaudējam mēs, intensīvi un pat agresīvi izmanto Klaipēda un Tallina, kas pēc būtības ir Rīgas ostas reālākās konkurentes. Atvainojiet par apzīmējumu, bet Ventspils un Liepāja *pagasti* īsti konkurēt nevar, viņu mīnuss ir aptuveni 200 lieki sauszemes kilometri, kas, skaitļu valodā izteikti, izmaksām piepluso vienu līdz divus dolārus par tonnu.

– Runājot par „Tebodin" plānu, izskan viedoklis, ka ir neloģiski, piemēram, paredzēt naftas termināļu celtniecību Kundziņsalā, samazinot jau esošā konteinerterminmāla attīstības iespējas un kapacitāti. Šie eksperti domā, ka akcents Kundziņsalā jāliek uz konteineriem, rezervējot platības šā termināla paplašināšanai nākotnē.

– Jau kuro reizi man jāsaka – muļķības! Konteinerterminmāls pašlaik strādā ar trīsdesmit procentu jaudu. Tas būtībā ir pustukšs, un tagad turēt neizmantotas teritorijas, domājot, ka nākotnē te būs milzīgs kravu pieplūdums, ir stulbi un netālredzīgi. Gaidot tādus laikus, iespējams, pie ostas vārtiem jau darbosies jauns konteineru terminmāls, kas būs daudz izdevīgāks. Nesaprotu, kāpēc mēs šodien vēlamies runāt par nerealizējamiem sapņiem un nepiepildāmām ilgām tā vietā, lai visiem jautājumiem pieietu racionāli un atzītu, ka, piemēram, sekmīgai konteinerteminmāla darbībai ir nepieciešami pietiekoši lieli dziļumi, tieši tāpēc šādu termināļu ir izdevīgi celt Mangaļsalā, jo tādā gadījumā nevajadzētu veikt padziļināšanas darbus daudzu kilometru garumā. Par konteineriem Mangaļsalā sāk interesēties Krievija un Ķīna, bet jau atskan protesti, jo atrodas vietējie uzņēmēji, kuri nevēlas, lai realizētos normāli projekti.

– Jaunais projekts paredz, ka kravas pametīs pilsētas centru, tur atstājot vien pasažieru termināļu, kura sekmīgai darbībai Daugavas padziļināšana nemaz nav nepieciešama.

– Pasažieru kuģiem jau tagad ostas dziļumi ir pietiekoši. Cita lieta, ka vajadzēs veikt piestātņu rekonstrukciju, lai divu kuģu vietā vienlaicīgi varētu pietauvot

astoņus. Tagad jāatzīst, ka savulaik nepareizi bija izbūvēta trešā piestātne, tāpēc, neko darīt, būs jālabo kļūdas.

Bet patiesībā gandrīz visas nelaimes rodas tāpēc, ka neviens nopietni nav nodarbojies ar tādiem darbiem kā statistikas apkopošana, analīze un prognožu veidošana. Ir daudz labu cilvēku, kuri neko nesaprot, bet tikai runā. Vai tādam skaļajam kliedzējam un visa noliedzējam ir ienācis prātā paskatīties tālāk par savu pīļu dīķi, uz to, kas notiek pasaulē? Ir taču pieejama, piemēram, informācija par kravu dinamiku nevis tikai pēdējo piecu gadu laikā, bet no 1970. gada. Tas ļauj salīdzināt, kā šo gadu laikā mainījies naftas, dzelzs, graudu un citu kravu pārvadājumu tirgus, kas savukārt ļauj analizēt pašreizējo situāciju un tirdzniecības perspektīvas. Diemžēl pie mums vēl joprojām nav pieņemts nodarboties ar analītisko darbu, mums patīk tukšu salmu kulšana.

Tagad ir moderni apgalvot, ka nākotne pieder konteinerpārvadājumiem. Kāds to kaut kur ir pateicis, un visi tagad kladzina. Taču tā mums nav pati svarīgākā informācija. Daudz būtiskāk ir apzināties, kāda būs Latvijas un Rīgas ostas vieta, kad Austrumeiropā līdzšinējam miljonam konteineru klāt nāks vēl viens miljons. Vai kāds var atbildēt uz jautājumu, kas šo miljonu spēs paņemt pretī, vai ir nepieciešamās ostu jaudas un ko, piemēram, var piedāvāt Rīgas osta? Jaunais ostas attīstības plāns zināmā mērā dod atbildi uz šo jautājumu. Bet visas atbildes, ko dod plāns, pamatojas uz analītisko darbu. Izpētot, teiksim, kuģubūves tendences, var izdarīt secinājumus par to, kādi kuģi jau tagad un arī nākotnē būs jāapkalpo ostām. Statistika liecina, ka neviena jaunbūvējamā kuģa iegrime nav lielāka par 14 metriem. Kāpēc? Tāpēc, ka Panamas kanāls ir 14 metrus dziļš. Taču der zināt arī to, ka jauno kuģu garums gan ir solīds, tas sasniedz 300 metrus, un ka šie kuģi var uzņemt 6600 konteineru.

Mūsu attīstības projektā ir analizēta visa šī informācija, un ostas attīstība pamatojas tieši uz tirgus, kravu pārvadājumu specifiku un attīstību nākotnē, kā arī uz finanšu analīzi. Ļoti gribētos zināt, vai kāds šo plānu vispār ir izlasījis, analizējis un no visa tā arī kaut ko sapratis? Esmu pārliecināts, ka gudrie kritiķi aplūko vien pielikumā esošo karti un tik klaigā. Atvainojiet, bet diletanti spriež par to, ko nezina, jo nav lasījuši, bet izlasījuši diezin vai būs spējīgi saprast. Es vēlreiz gribu uzsvērt, ka šo plānu vajadzētu uztvert kā smalku un ļoti precīzu dokumentu.

– Un kas, Jūsuprāt, notiks ar šo smalko darbu?

– Nezinu, kas notiks. Uzskatu, ka plāns var kalpot par turpmākās stratēģijas veidotāju, bet šobrīd ostai jāspēj ļoti operatīvi reaģēt un svarīgu lēmumu pieņemšanai nevar tērēt gadus. Kamēr mēs savus projektus *muļļāsim*, tukšu runādami, Tallinā jau būs uzcelts jauns ogļu terminmāls, Klaipēdā minerālmēslu terminmāls, jauni naftas un ogļu termināli tiek būvēti arī Krievijā. Redzam, ka citas ostas strādā elastīgi un piemērojas pieprasījumam, meklē kravu īpašniekus un ieinteresē viņus izmantot tieši vienu vai otru ostu.

Ostas jaunais attīstības plāns paredz, ka nākotnē Rīgas ostas darbība tiks virzīta prom no pilsētas centra.

Bet mēs pašlaik turamies pie cita scenārija. Atbrauc investors un saka, ka vēlas šeit izveidot savu terminālu. Mēs viņam atbildam, ka saskaņosim, izvērtēsim, apspriedīsim, ka visam vajadzīgs laiks. Investors atmet ar roku un aiziet. Bezgalīgais birokrātisms un saskaņošanas barjeras pamatā attiecas uz projektiem, kas varētu ienākt Rīgas ostā, jo līdz šim vēl neesmu pieredzējis, ka būtu bijusi vajadzīga kāda īpaša saskaņošana, piemēram, konteinerterminăla celtniecībai Ventspils ostā vai citiem projektiem, kas attiecas uz Ventspili. Atceraties, kā lietuvieši uzbūvēja Būtiņģi? Elementāri! Latvieši toreiz protestēja, kārās, ķēdējās un tāpat neko nepanāca!

– Rīgā gan droši vien kāds ļoti sekmīgi ir pieķēdējies, jo Rīgas ostā naftas termināli attīstīties kā nevar, tā nevar.

– Tā ir vietējās nozīmes pašdarbība, pie tam ļoti slikta.

– Valda uzskats, ka varbūt šo pašdarbību vada ventspilnieki?

– Nevis varbūt, bet tā arī ir! Personīgi esmu runājis ar Aivaru Lembergu un aģitējis viņu iesaistīties Rīgas ostas attīstībā. Lai arī daudzos jautājumos Lembergs man piekrita, tomēr viņš nav gatavs stādāt Rīgas virzienā, jo uzskata, ka gadījumā, ja nafta būs Rīgā, tās nebūs Ventspilī. Nekā tamlīdzīga! Ventspilī šīs kravas nebūs ne jau Rīgas dēļ, bet tāpēc, ka tā aizies uz Tallinu, Klaipēdu un Sanktpēterburgu. Savukārt Rīga reāli varētu paņemt tās kravas, kas iet caur Rīgu uz Tallinu. Pagaidām Rīga to izdarīt nevar vien tāpēc, ka šeit nav, kur kravas uzglabāt. Bet nav tāpēc, ka lieliski strādā latviešu *unikālā* īpašība – nenovīdība. Labāk noplēsīsim viens otram kreklu, nevis kopīgi padomāsim, kā visi varētu tikt pie vēl viena jauna krekla.

Paskatīsimies uz Tallinu, tā savus jaunos terminālus sabūvējusi ūdenī. Ja mēs tikai ieminētos par tamlīdzīgām lietām, *zaļie* vai citādi iekrāsotie, neiedziļinoties ne projektā, ne arī argumentos, ko tas varētu dot sabiedrībai, tūlīt kādā zarā pakārtos.

– Bet tā taču ir sabiedriskā doma!

– Sabiedriska šī doma ir tikai nosacīti. Piemēram, pret "Baltic Oil Terminal" celtniecību protestē aptuveni desmit *zaļo* un vēl desmit, kas sevi uzskata par aktīvistiem. Viņi cīnās par izdomātu taisnību. Bet Latvijā ir divarpus miljoni iedzīvotāju, un katru dienu viņu dzīvi ietekmē tie vilcienu sastāvi, kas grabēdami traucas caur Latviju ar bīstamajām benzīna un amonjaka kravām. Kāpēc tad neviens *zaļais* neprotestē un nekliedz, ka var notikt avārija, ka vagoni var iegāzties Daugavā? Lai Dievs nedod, ka kaut kas tāds tiešām notiktu, bet kāpēc pēkšņi sabiedriskā doma kopā ar aktīvistiem uzrodas, ja nepieciešams kādu projektu nogremdēt? Bolderājas aktīvisti ar bijušo kultūras ministri priekšgalā tik ilgi kliedza par Komētforta unikalitāti, kamēr beidzot pasludināja to par arhitektūras pieminekli. Pasludināja, un kas būs tālāk? „Baltic Oil Terminal" projekts, kas pilsētai varētu dot ienākumu un jaunas darba vietas, ir apturēts, savukārt līdzekļu, lai arhitektūras pieminekli kaut vai iekonservētu, valstij nav! Kur loģika un kas uzņemsies atbildību?

Pagaidām par vējā palaistu naudu un nerealizētiem projektiem neviens atbildību neuzņemas un sodu nesaņem.

– Jūs esat teicis, ka, piemēram, Rīgas ostas valdes atsaukšana, paralizējot darbu, ir iecirtusi pamatīgu robu.

– 2003. gada vasarā notika milzīgs stulbums, ko pamatā inspirēja nekompetenti padomnieki, kuri saradās Ministru kabinetā un ministrijās. Absurds – premjers par padomnieku paņem zēnu, kurš tikko beidzis augstskolu un kuram nav nekādas pieredzes ne jūrniecības, ne ostu lietās. Šādi gudrinieki tad arī salaiž visas lietas grīstē, jo kaut ko nojaukt ir viegli, bet, lai uzceltu vietā, nepieciešamas zināšanas. Tas, ka Ministru prezidents atlaida Rīgas ostas valdi, bija tikai pusbēda, trakākais bija tas, ka toreizējais premjers Einars Repše Rīgas ostu publiski pasludināja par bandītu, zagļu un korumpētu darboņu mājvietu. To dzirdēja ārvalstu vēstnieki, par to rakstīja vietējā un ārzemju presē. Vai premjers bez jebkādiem pierādījumiem un konkrētiem argumentiem tā drīkstēja rīkoties? Tieši šī viņa rīcība ir atstājusi visgraujošāko iespaidu. Mums vēl ilgu laiku visiem vajadzēs taisnoties un pierādīt, ka neesam kamieļi.

– Vai varat runāt par konkrētiem zaudējumiem?

– Jaunu projektu vienkārši nav, jo ir informācija, ka Rīgas osta ir kriminmāla. Varu teikt, ka konkrēti zaudējām aptuveni desmit projektu, kaut gan grūti pierādīt, ka tas notika tieši premjera rīcības dēļ. Bet publiski pateiktais vārds turpina darboties. Kad 2003. gada rudenī Rīgas ostā notika ESPO ģenerālā asambleja, kurā piedalījās Eiropas Komisijas locekļi, Eiropas ostu pārvaldnieki, visi kā viens man,

2004. gadā ogļu kravu apjoms Rīgas ostā pieauga par 79,8 procentiem.

Rīgas Brīvostas pārvaldniekam, jautāja: kas tev te notiek? vai tiešām premjers neuzticas ostas vadībai? Viņi neiedziļinās lietas būtībā, bet uztver virspusējo informāciju, un tā, gribi vai negribi, iedarbojas. Ja valsts augstākās amatpersonās rīkojas tik neprofesionāli un runā tik neapdomīgi, tad nav jābrīnās, ka pasaulē Latvija ir pazīstama un pat slavena kā korumpēta valsts.

– Publiski tika paziņots, ka Rīgas ostas pārvaldes darbu pārbaudīs Valsts kontrole, bet par pārbaudes rezultātiem publiski runāts netika. Ko tad pārbaudītāji pie jums atrada?

– Nezinu, ko meklēja, bet domāju, ka nevar atrast to, kā nav. Mūsu darbu pārbaudīja Korupcijas novēršanas un apkarošanas birojs, Prokuratūra, Valsts kontrole, Valsts ieņēmumu dienests, rūpīgi pārbaudot ostas pārvaldes dokumentāciju, sākot no 1998. gada. Visu šo institūciju veikums mums ir nācis tikai par labu, jo visi varēja pārliecināties, ka ostas pārvaldes darbs ir sakārtots atbilstoši likumdošanai un gadījumā, ja arī kāds gribētu veikt pretlikumiskas darbības, viņš tādas nemaz nevarētu veikt, jo to nepieļauj sistēma. No otras puses, šādi pārbaudes procesi ir jāuztver mierīgi, jo katram cilvēkam ir jāapzinās, ka viņš un viņa darbs ir kontrolējams, un tas ir tikai normāli. Pārbaudes apliecināja, ka mums ir labi un pareizi organizēts darbs.

– Diemžēl tā gan nedomā vairākas asociācijas, kuru domas Jūs kā ostas pārvaldnieks, viņuprāt, neuzklausāt un ar kurām sadarbību neveidojat.

– Arī es varu teikt „diemžēl", bet ar dažām asociācijām strādāt ir ne tikai grūti, bet pat neiespējami, jo to vadībā ir neprognozējami cilvēki. Dīvaini, ka profe-

sionālas asociācijas, kas vistiešākā veidā būtu ieinteresētas ostas sekmīgā darbībā, nepārtraukti inspirē dažādas pretdarbības ne tikai pret mani kā ostas pārvaldnieku, bet arī pret ostas attīstību kopumā. Vai kāds kaut kur ir dzirdējis mani runājam vai lasījis kādā publikācijā manis teiktus nicinošus vārdus, piemēram, par Raimondu Tomu, Andri Unbedahtu vai viņu vadītajām asociācijām? Godīgi sakot, es šīs personas labāk neredzu un nedzirdu! Bet tas jau nenozīmē, ka ostas pārvaldei ir sliktas attiecības ar aģentu kompānijām vai ostas stividoriem. Esmu pieradis vajadzības gadījumā ar viņiem sazināties bez starpnieku palīdzības. Gribu teikt vēl vairāk, ja asociāciju priekšnieki to pagaidām nezina: ostas pārvaldei ir ļoti labas un pat draudzīgas attiecības ar kuģu īpašniekiem un viņu pārstāvjiem. Tāpēc mēs zinām arī to, kā aģentēšanas kompānijas vienu otru reizi šos kuģu īpašniekus *šmauc*, piemēram, ar ostas nodevu atlaižu piemērošanu vai nepiemērošanu.

Ja runājam par stividoriem, tad gribu teikt, ka Rīgas ostas padomē ir apvienojušies stividori, kuri Rīgas ostā pārkrauj aptuveni deviņdesmit procentus kravu. Uzņēmēji tiek pārstāvēti īpašnieku līmenī, tātad ir lemtspējīgi, tāpēc varam visi kopā sēdēt pie galda un apspriest svarīgas lietas. Nu kaut vai problēmu, kas radusies no mums neatkarīgu iemeslu dēļ: kāds ir izdomājis, ka Rīgas ostā vajag mainīt zemes kadastrālo vērtību, bet tas ļoti būtiski ietekmēs ostas uzņēmēju darbību un biznesu. Tāpēc jau savlaicīgi domājam, kā atrisināt šo problēmu, lai tā kā auksta duša mūs neķer nesagatavotus. Lūk, tā arī darbojamies, ostas pārvalde kopā ar uzņēmējiem, bet ko dara cienījamo asociāciju vadītāji, kādas ir viņu funkcijas, man līdz šim nav skaidrs.

– Kad Jūs stāstāt par ostas vadības darbu, viss liekas ļoti sakarīgi un loģiski, bet kur tad rodas tā informācija, kas bieži lasāma dienas presē – Rīgas ostas vadība strādā slikti, Rīgas osta ir nedroša, Rīga pazaudēs kravas un kuģus?

– Par to, ka kravas aizies un kuģi nenāks, Toms stāsta jau piecus gadus! Bet pa šo laiku Rīgas ostā ir trīsdesmit procentu kravu pieaugums. Presē jau netiek saukti konkrēti skaitļi, tiek runāts vispārīgās un tukšās frāzēs. Ko te vēl piebilst? Tikai to, ka suņi rej, bet karavāna iet tālāk! Rīgas osta strādā labi, ar tās darbu, tai skaitā arī ar aģentu darbu, ja atskaita dažas konfliktsituācijas, kravu un kuģu īpašnieki ir apmierināti.

– Jūs uzskatāt, ka tā informācijas aprite, kas šobrīd ir starp ostas pārvaldi un ostas uzņēmējiem, ir normāla, bet esmu dzirdējusi, ka uzņēmēji reizēm ir nesaprašanā, kā ostā tiek lemti jautājumi, apstiprināti projekti un arī – vai tiešām visus jautājumus Leonīds Loginovs lemj vienpersoniski?

– Vispirms visiem vajadzētu saprast, ka jebkuru darbību ostā reglamentē likums, kas stingri noteicis ostas pārvaldnieka kompetenci un jautājumus, kurus izlemt ir tiesīga tikai valde. To derētu zināt visiem, kuri strādā Rīgas ostā. Punkts! Savukārt projektu izskatīšanas kārtība ir pavisam vienkārša – tas notiek, pamato-

joties uz iesniegtajiem dokumentiem. Kādus dokumentus un cik profesionāli sagatavotus paši ir iesnieguši, tādus arī valde izskata un lemj – atbalstīt vai noraidīt.

Ja kāds domā, ka, sapulcinot visus Rīgas ostas stividorus, izdosies atrisināt kaut vienu jautājumu, viņš ir naivs un ļoti maldās, jo stividoru ir daudz, viņi ir atšķirīgi, un vēl atšķirīgākas ir viņu intereses, tāpēc vienotu viedokli formulēt ir neiespējami. Piedevām jāatceras, ka viņi ir arī konkurenti, tāpēc informāciju būs gatavi sniegt tikai vispārīgos vilcienos. Pietiekoši liels tirgus reizēm rodas, kad kopā sanāk tikai Rīgas ostas padome, jo "Magnāta" Osipkovs domā, ka padziļināšanas darbi jāveic viņa termināla virzienā, tam nepiekrīt Meļņiks un velk deķi uz savu pusi, bet "Salas" Vītols deklarē, ka padziļināt vajag Mangaļsalu.

Tādās reizēs jāsaka – stop! Neko nevajag padziļināt! Cilvēks var vēlēties daudz, bet reāli darīt vajag tikai tur, kur to darīt ir ekonomiski pamatoti. Tieši tāpēc jau ostas pārvaldē darbojas departamenti, lai speciālisti veiktu pētījumus, analīzi un izstrādātu vienotu stratēģiju. Līdzšinējais darbs parāda, ka pagaidām kļūdījušies neesam, un to, ka mūsu attīstības redzējums ir bijis pareizs, apliecina arī divdesmit viens miljons tonnu. Ja mēs būtu rakuši un veikuši padziļināšanas darbus nepareizās vietās, tad nelietderīgi iztērētas būtu milzīgas naudas summas, bet kravu ostā nebūtu. Kā redzams, esam likuši pareizos akcentus, piemēram, uz Sarkandaugavu, kur bijis kravu pieaugums, uz "B.L.B.", uz "Alphu", uz oglēm "Strekā".

Bet par ostas pārvaldes un uzņēmēju komunikāciju liecina kaut vai saņemto vēstuļu skaits, kas 2003. gadā bija 5040, uz kurām nosūtītas 2387 atbildes.

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs iepazīstina Krievijas vēstnieku Latvijā Viktoru Kaļužniju ar ostas iespējam.

– Droši vien kādā no šīm vēstulēm bija arī jautājums, kāpēc Rīgas ostas pārvalde pasažieru kuģiem un līnijkuģiem negrib piešķirt ostas atlaides?

– Ja kāds to vēl nezina, tad varu skaidri un gaiši pateikt – ostu atlaidēs aģentiem gadā tiek uzdāvināts viens miljons dolāru. Ja kāds grib zināt, par ko, varu pateikt – ne par ko! Ja kāds gaužas, ka nevarēs strādāt, ja nesaņems atlaides, tad lai nestrādā, jo nesaprotu, kāpēc kaut vienam kuģim ostā vajadzētu nākt par velti?

– Vai tad ostas pārvalde nav ieinteresēta, lai attīstītos līnijkuģu serviss un ostā ienāktu lielie pasažieru kuģi, lai ostā strādātu ārzemju partneri?

– Ostas pārvalde ir ieinteresēta, lai šurp nāktu iespējami vairāk kuģu, bet osta vispirms ir ieinteresēta nopelnīt, tāpēc tai nevajag nevienu kuģi, kas nemaksā. Ja viens saņem īpašas atlaides, tad tādas var sagribēties visiem četriem tūkstošiem kuģu, kas gadā ienāk Rīgas ostā.

Ir vēl viens skatu punkts, no kura var aplūkot ostas maksu. 1995. gadā politiski tika noteikts Rīgas ostas maksas lielums, kas ir viens dolārs par tonnu. Drīz būs pagājuši desmit gadi, bet ostā nekas nav mainījies, lai gan visur citur maksa par pakalpojumiem ir pieaugusi. Piemēram, Krievijas dzelzceļā četras reizes, Latvijas dzelzceļā trīs reizes, kuģotāju pakalpojumi ir kļuvuši pat piecas reizes dārgāki, nemaz nerunājot par naftas cenām. Ostas pakalpojumu cena summējas pamatā no trim saskaitāmajiem, kurus veido ostas maksa, kas ir viens dolārs par tonnu, maksa par aģentu pakalpojumiem – aptuveni 0,3 dolāri un stividoru pa-

Ķīnas delegācija Rīgas brīvostā.

kalpojumiem – no 2 līdz 8 dolāriem par tonnu. Pārējais ostas serviss veido nenozīmīgu procentu. Un lai man kāds tagad pasaka, kāpēc tieši ostai vajadzētu samazināt savu ienākumu daļu un man kā ostas pārvaldniekam būtu jālobē miljonāru intereses, lai viņi, piemēram, uz Rīgas ostas rēķina varētu celt savu labklājību?

Jaunā ostas attīstības plāna izstrādes laikā veiktie aprēķini liecina, ka Rīgas ostas pakalpojumi, salīdzinot ar kaimiņu ostām, ir aptuveni par trim dolāriem lētāki, bet, neskatoties uz to, daudzas kravas tomēr aiziet, piemēram, uz Tallinu, jo tur termināli pieder kravu īpašniekiem. Mēs baidāmies no labiem projektiem, kas dotu kravu pieaugumu ostā, baidāmies no laba attīstības plāna, kas ļautu pieņemt ostai būtiskus lēmumus. Bet cik tālu tā baidoties tiksim?■

Inspekcija stiprina Komētforta drupas

Gadagrāmata jau 2003. gadā sāka sekot visiem procesiem, kas saistīti ar Komētforta statusu Rīgas ostā, un to turpināja darīt arī 2004. gadā.
2004. gada septembrī Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas īpaši izveidotā darba grupa nolēma, ka nav pamata atcelt valsts nozīmes kultūras pieminekļa statusu Komētfortam.

Kā apgalvo darba grupas vadītāja vietnieks arhitekts G. Asaris, komisija par statusa saglabāšanu lēmusi vienbalsīgi, jo fortifikācijas būves pēc visiem kritērijiem atbilstot valsts nozīmes pieminekļa statusam. Speciālisti arī uzskata, ka teritorija, kam piešķirts šis statuss, netiks samazināta, jo Komētforts ir nozīmīgs Latvijas industriālais un militārais mantojums.

G. Asaris arī uzsvēra, ka speciālistus nodarbinājis jautājums, kā tad vislabāk un vispiemērotāk izmantot Komētfortu, un viņi secinājuši, ka svētīgi tur būtu ierīkot tūrisma un atpūtas zonu, protams, ar nosacījumu, ka to kārtīgi sakopj, attīra no lūžņiem, gruvešiem un kokiem. Viens vienīgs jautājums paliek neatbildēts: kas būs tas, kurš to izdarīs, jo šādam pasākumam nepieciešama krietna naudiņa. Spriedēji uzskata, ka varētu nākt kāds ieinteresēts investors. Tikai kur to ņemt? No otras puses, skaidrs arī tas, ka šī tomēr ir ostas teritorija, tāpēc kādas ar ostas darbību saistītas aktivitātes arī šeit varētu notikt.

Kad 2004. gada jūlija beigās notika izbraukuma sanāksme un satiksmes ministrs Ainārs Šlesers, citi ministri, Rīgas domes un Rīgas brīvostas valdes locekļi sprieda par Rīgas brīvostas tālākās attīstības iespējām un apmeklēja Komētfortu Rīgas ostā, tika izteikta diezgan asa kritika par fortifikācijas būvju iekļaušanu valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā, kas apgrūtina šīs ostas teritorijas tālāko plānošanu. Līdz ar to tiek kavēta visas Rīgas brīvostas attīstība, kā arī ostas tālākā plānošana, kas paredz tās darbību virzīt prom no centra.

Viedokļi un komentāri

Rīgas Brīvostas pārvaldnieka padomnieks investīciju piesaistes jautājumos Vladimirs Makarovs:

– Tik ilgi, kamēr mēs nedomāsim par ilgtspējīgu attīstību, bet pārspīlēsim viena vai otra dabas vai kultūras pieminekļa nozīmīgumu, tik ilgi mūsu attīstība tiks bremzēta.

Ko nozīmē meklēt arvien jaunus objektus un pasludināt tos par aizsargājamiem, ja jau tagad viens tiešām unikāls kultūras piemineklis, kāds ir Daugavgrīvas cietoksnis, stāv pamests likteņa varā un netiek ne tikai restaurēts, bet pat ap-

Vladimirs Makarovs (pirmais no labās) pie Rīgas ostas maketa.

saimniekots? Kāpēc par Daugavgrīvas cietoksni visi klusē? Varbūt tāpēc, ka te neparādās ostas intereses, jo Daugavgrīvas cietoksnis neietilpst Rīgas brīvostas teritorijā un Rīgas brīvosta uz to nemaz nepretendē? Uzdrīkstēšos teikt, ka daļa sabiedrības atļaujas parazitēt uz ostas turpmākās attīstības projektiem, piesedzot savas intereses ar cēliem ideāliem, kultūru un ekoloģiju, izdomājot vienu šķērsli pēc otra, lai tikai bremzētu ostas darbību. Tāpēc aktuāls un patiešām vietā ir jautājums, vai mēs nākošajām paaudzēm vēlamies saglabāt graustus un drupas?

Ja Komētforts ir unikāla vēstures liecība, tad tā unikalitātes aizstāvjiem skaidri vajadzētu parādīt to ceļu un pateikt, kas un kā būtu darāms, lai šī vēstures piemineķļa virzienā plūstu naudas un pēc tam arī tūristu straumes. Saglabāt tikai tāpēc vien, ka kādam tā ļoti gribas, bet no tā sabiedrība negūst nekādu labumu, vai tas būtu garīgs vai mantisks labums, nav jēgas. Ļoti iespējams, ka daudz gudrāk, piešķirot pieminekļa statusu, šo teritoriju tomēr atdot arī saimnieciskajai darbībai pie noteiktiem nosacījumiem. Es nebūt neesmu naftas termināla būves piekritējs Rīgas jūras līcī, bet jebkuram potenciālajam investoram vajadzētu skaidri zināt spēles noteikumus.

Pašlaik notiek vairākas spekulācijas. Vispirms ap spēlēs noteikumiem. Kas tiks vai netiks pieļauts, kādi šķēršļi vēl radīsies, ko aizsargās vai nesargās, kurš uzņemsies atbildību izteikt viedokli? Komētforta gadījumā pie skaidri definētiem nosacījumiem Rīgas Brīvostas pārvalde ir gatava sakārtot Komētforta teritorijas daļu kā tūrisma objektu, iekārtojot arī apskates objektus, labiekārtot daļu plud-

Komētforta drupas Rīgas ostā.

males, lai tā nav bezpajumtnieku, pļēguru un klaidoņu paradīze, bet lai tur cilvēkiem būtu patīkami atpūsties. Taču ostas pārvalde to ir gatava darīt vienīgi tad, ja tiks dotas garantijas šīs ostas teritorijas ilgtspējīgai attīstībai.

Vēl notiek spekulācijas ap dabas objektiem un kultūras pieminekļiem. Nenoliedzu, ka tas ir ļoti būtiski, taču svaru kausos pretī tiek liktas Rīgas iedzīvotāju tiesības uz tīru gaisu, pazemināt troksņu līmeni un tiesības nezaudēt savu dārgo laiku bezjēdzīgos sastrēgumos. Ja sabiedrība sapratīs, ka, ostu atvirzot prom no centra, izdosies mazināt visus šos riskus, politiķiem nemaz nebūs vajadzīga liela drosme, lai pateiktu, kā tad ostai jāattīstās.

Rīgas pilsēta bez uzņēmējdarbības, vienīgi kā izklaides un tūrisma vieta vien, nebūs dzīvotspējīga, to taču spēj saprast arī ikviens dabas draugs.

Vēsturiska replika

1766. gadā sākot Komētforta hidrotehnisko būvju celtniecību, G. E. Veismana galvenais uzdevums bija savaldīt Daugavas straumi, lai nodrošinātu kuģošanai nepieciešamos dziļumus pie ieejas ostā. Jau toreiz Rīgas osta ieņēma pirmo vietu pasaulē hidrotehnisko būvju kopgaruma ziņā, kas 19. gadsimta otrajā pusē pārsniedza 50 kilometru, ja atceramies, ka attālums no ostas vārtiem līdz pilsētai ir bijis 15 līdz 18 kilometrus garš.

Tā kā Daugavgrīvas rajons visos laikos ir bijis pakļauts militāri stratēģiskiem mērķiem, mazinoties Daugavgrīvas cietokšņa lomai, Komētforts papildināja krasta nocietinājuma būves, lai aizsargātu un veicinātu, nevis paralizētu ostas darbību. Vēstures avotos nav viennozīmīga skaidrojuma par to, kā G. E. Veismana pro-

jekts izskatītos, ja tas būtu pilnībā pabeigts, taču jādomā, ka cienījamais inženieris lieliski saprata, cik izmaksā uzturēt kaut vai tikai krasta nostiprinājumus. Savulaik Komētforta projektu mēģināja pielāgot cariskās Krievijas kara resora vajadzībām, kas paredzēja forta savienošanu pa dambi ar Daugavgrīvas cietoksni. Lai samazinātu izmaksas, būvdarbos iesaistīja piespiedu darbā notiesātās militārpersonas un gūstekņus. Būvniecības laikā atsevišķas projekta daļas tika koriģētas, jo daudz ko izpostīja ledus iešana Daugavā un pavasara plūdi. Pēc vairākkārtējām neveiksmēm tika pat apšaubītas autora profesionālās zināšanas, un G. Veismanu no turpmākajiem darbiem atstādināja. Nav nejaušība, ka drīz pēc tam unikālu projektu Rīgas rātei iesniedz holandiešu izcelsmes hidrobūvju speciālists Jakobs de Vite. Projekts paredzēja ostas galveno darbību pārcelt līcī, novirzot Rietumu mola pagarinājumu aptuveni par 30 grādiem uz ZR un ar grunts uzbērumiem veidojot doku sekcijas, kā tas vēlāk tika realizēts Roterdamā un citur Eiropā. Diemžēl visos laikos pie varas esošās valdības ir žēlojušas līdzekļus ostas modernizācijai, tādēļ nav nekāds brīnums, ka J. de Vitem Rīgas rāte uzticēja veikt tikai nelielus darbus.■

Karstie punkti – Kundziņsala, Mangaļsala

Pagaidām neviena līmeņa amatpersona nav uzņēmusies atbildību pateikt, kā tad Rīgas osta dzīvos, kādi projekti šeit tiks, bet kādi nekādā gadījumā netiks realizēti, vai osta tiešām atstās pilsētas centru, vai Kundziņsala un Mangaļsala attīstīsies kā ostas rajoni. Vai kādreiz to vispār kāds uzdrošināsies pateikt?

V. Makarovs: – Tās ir vietas, kas tiešām izraisa asu polemiku. Kā tālāk dzīvot? Pašiem Kundziņsalas iedzīvotājiem vajadzētu padomāt, kādas tad ir viņu intereses? Palikt dzīvot, samierinoties, ka viņiem līdzās attīstīsies osta, un pieprasīt, lai maksimāli kvalitatīvi tiek nodrošināti viņu dzīves apstākļi, vai arī definēt savas intereses par kompensāciju līmeni. Pašlaik šeit īpašumos nekas netiek ieguldīts, tāpēc to vērtība ar katru gadu pazeminās, un vēlāk visi būs sašutuši, ka kompensācijas nesasniedz viņu iedomāto prasību līmeni. Arī Kundziņsalā strādājošo uzņēmumu pārstāvjiem vajadzētu iet un runāt ar cilvēkiem. Kā izskaidrot to, ka tagad visus it kā apmierina uz sliedēm stāvoši dzelzceļa vagoni, kas rada apdraudējumu apkārtējai videi, un ir iebildumi pret ekoloģiski drošiem, pēc augstvērtīgākajām tehnoloģijām būvētiem naftas produktu rezervuāriem? Osta attīstīsies arī Kundziņsalā, un jo vēlāk tas notiks, jo ātrākos tempos būs jāīsteno projekti. Eiropa prognozē kravu apjomu pieaugumu par sešdesmit procentiem, tāpēc būs vien jāattīstās arī jūras pārvadājumiem.

Kad 2001. gadā biju vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs, atceros savu cīņu ar brīvostas pārvaldi par Mangaļsalu. Toreiz nekādā gadījumā nevarēju piekrist brīvo teritoriju iekļaušanai ostā, jo toreiz pārvaldei nebija skaidru plānu, ko tad darīt Mangaļsalā, un vienīgais arguments bija – mums vajag šo teritoriju. Pagājuši divi gadi, un osta savu mājas darbu ir izpildījusi – tai ir skaidrs, kā realizēs savas ambīcijas Mangaļsalā. Tagad savādāk ir definētas arī Rīgas pilsētas intereses, pilsēta nepārprotami ir pateikusi, ka nevēlas ostas tālāko attīstību centrā, ja nu vienīgi pasažieru pārvadājumu nodrošināšanu. Tātad *jā* pasažieru kustībai, *nē* kravām. Domāju, ka visi beidzot sapratīs arī to, ka, kaut ko iegūstot, kaut kas ir arī jāzaudē, un cilvēkiem beidzot jāiemācās domāt ekonomiskās kategorijās, nebalstot visu tikai uz emocijām.■

Konteinertirgus ir attīstības procesā

Ik gadus konteinerkravu apjoms visās Baltijas jūras valstu ostās palielinās, tas ir normāls process, kas liecina, ka pieaug tirdzniecība un attīstās ražošana, līdz ar to arī palielinās kravu kopējais apjoms.
Rīgas brīvostas kompānijas "Baltic Container Terminal" (BCT) izpilddirektors ***Aldis Zieds*** *saka, ka BCT aktīvi seko tirgus tendencēm un kravu plūsmas dinamikai un viņam būtu grūti nosaukt ostu Baltijas jūrā, kur konteineru apgrozījums samazinātos; ostām ir tikai viena būtiska atšķirība – temps, kādā katra no tām attīstās.*

Par BCT runājot, A. Zieds atzīst, ka terminālam ir diezgan lielas kravu apstrādes rezerves, lai bez ievērojamiem papildu kapitālieguldījumiem ņemtu pretī jaunus, salīdzinoši lielus apjomus, protams, ja vien pārvadātāji izrādītu interesi par kravu transportēšanu tieši caur BCT terminālu. Par to, ka aizvadītie darba gadi nav bijuši velti, liecina klientu uzticība. Viņiem šķiet pievilcīgas tās iespējas, ko piedāvā BCT – tā ir kravu drošība, kravu apstrādes ātrums un kvalitāte.

BCT izpilddirektors Aldis Zieds.

A. Zieds: – Kopumā Baltijas jūrā ir ierobežots konteineru pārvadātāju skaits, pamatā strādā lielie pārvadātāji, kas, ja tā var teikt, regulāri *piestaigā* ar saviem kuģiem, ir vēl daži pārvadātāji, kas izmanto regulārus fīderkuģu pakalpojumus. Patīkamākais šobrīd ir tas, ka pēdējā laikā terminālā arvien vairāk parādās jauni pārvadātāju vārdi, tādi kā "Evergreen", "Chine

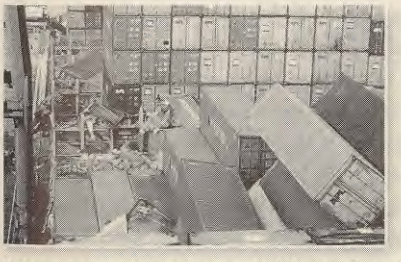
Shipping", un arī citas kompānijas pārvadājumiem sāk izmantot Rīgas ostu. Ir parādījusies tendence, ko gan vēl nevarētu saukt par procesu, bet tendence tomēr ir, ka vairāki lieli un nopietni klienti iepazīstas ar Baltijas valstu ostām, tai skaitā viņi ir apmeklējuši arī BCT, lai pārliecinātos par šo ostu un terminālu iespējām apstrādāt tās kravas, kuras līdz šim ir gājušas caur Somiju. Nav noslēpums, ka viņiem ļoti pievilcīgas šķiet izmaksas, kas šeit tomēr ir zemākas nekā Somijā.

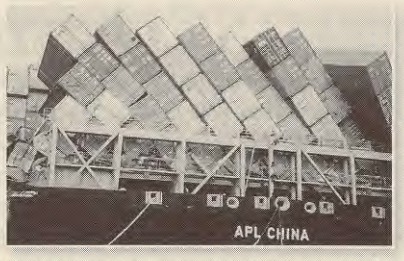
Pagaidām viņi vēro, pēta un analizē, jo pieņemt lēmumu nav nemaz tik vienkārši, ja darbojas gadiem slīpētas loģistikas ķēdes. Uzsākt kaut ko jaunu zināmā mērā, protams, ir risks, lai arī cik pievilcīgas liktos piedāvātās izmaksas jaunajā vietā, klienti nevēlas un arī nedrīkst atļauties zaudēt, tāpēc grib gūt pārliecību, ka būs ieguvēji.

Ja tā var sacīt, uz BCT ir atlidojušas pirmās bezdelīgas – tās ir ļoti nopietnu klientu kravas, kuru apstrāde varētu būt stingrs pārbaudījums mūsu iespējām. Pagaidām vēl tie ir nelieli kravu apjomi, bet, ja process attīstīsies normāli un mūsu pakalpojumi izturēs testu, perspektīvā varētu sagaidīt diezgan ievērojamu kravu pieaugumu.

Blakus apstākļi ietekmē

A. Zieds: – No vienas puses, ir prieks atzīt, ka plāni beidzot ir nonākuši līdz darbiem – ir uzsākta jauna atsevišķa pievedceļa izbūve uz BCT, apejot Kundziņsalas ciematu, kas noteikti ļaus uzlabot servisu krastā. Taču, ja runājam par jau





Raksturīgs konteinerkravas bojājums. Speciālisti brīdina, ka var rasties lieli zaudējumi, ja netiek pareizi nostiprināta krava. Attēlā var uzskatāmi redzēt, kā tas reāli izskatās.

pieminētajiem kravu apjomiem, kas tuvākajā laikā eventuāli varētu nākt uz Rīgas ostu, tad gan jāatzīst, ka pagaidām vēl nav īstas pārliecības par dažādu valsts un ostu dienestu gatavību nopietnam kravu apjoma pieaugumam. Lielā mērā tieši no dažādu dienestu darba kvalitātes, ātruma un efektivitātes būs atkarīgs tas, vai pārvadātāji izvēlēsies Rīgas ostu vai aizies tur, kur apstākļi būs labvēlīgāki. To, ka Rīgas ostā laikus netika uzcelts sanitārās robežkontroles punkts, esam pilnībā izjutuši, ja tā var teikt, uz savas ādas. Nav jāmeklē nekādi lielie skaidrojumi, kāpēc kravas aiziet uz Klaipēdu vai citām ostām. Ja kādreiz pie refrižeratoru konteineru pieslēguma vietām BCT atradās ap simt konteineru, tad tagad vairs ir tikai pieci seši. Nav nekādu garantiju, ka tad, kad Rīgas ostā sanitārā kontrole būs sakārtota pieklājīgā līmenī, kravas atgriezīsies tādā pašā tempā, kādā tās no ostas aizgāja. Domāju, ka tas nebūt nav tik droši!

Ir divdesmit pirmais gadsimts, tāpēc, lai kontrolētu un apstrādātu kravas, jācenšas iespējami ātrāk ieviest modernās tehnoloģijas. Vairākās pasaules ostās jau darbojas, citur tiek veidoti tā sauktie *bezpapīra* termināli, kur visus nepieciešamos dokumentus noformē datorizētā veidā. Pie mums darbs pagaidām vēl ir iestrādes stadijā, un tas, ka Tallinā un Klaipēdā arī vēl nav ieviesta šāda sistēma, mums varētu būt vājš mierinājums. Nevajadzētu priecāties par to, kā citiem nav, bet gan par to, kas mums ir, un vienmēr vajag censties būt pirmajiem! Labs stimuls un paraugs varētu būt Sanktpēterburgas osta, kur Krievijas Federācijas muita izveidojusi labu sadarbību ar dažiem lielākajiem konteineru pārvadātājiem par terminālu dokumentācijas elektronisko apstrādi.

Kādi apstākļi ir, tādos jāstrādā

Kravu apjomi Krievijas ostās ir ievērojami palielinājušies, un tas nozīmē, ka mūsu konkurenti ir diezgan labi sakārtojuši to ķēdi, kas nodrošina kravu pieaugumu. Diemžēl metodes, ar kādām šī sakārtošana tiek panākta, ne vienmēr mūsu izpratnē šķiet pieņemamas. Vēl arvien zināmu neizpratni rada Krievijas muitas darba principi. Kā tas iespējams, ka vienā muitas punktā kravu atmuitošana maksā

vienu summu, bet otrā pavisam citu, pat ļoti atšķirīgu. Tas tiešām šķiet dīvaini, bet kādi nu ir spēles noteikumi, pēc tādiem arī jāstrādā.

Vēl jārēķinās ar to, ka postsociālisma telpā konteineru kravu pārvadājumu apjoms ir salīdzinoši zems. Skaisti un moderni konteineru termināli paši par sevi jau neko nenozīmē, lai strādātu ar konteineriem, ir jābūt lieliem eksportētājiem un importētājiem, kas to spējīgi darīt, savukārt, lai attīstītu šo pārvadājumu veidu, ir nepieciešamas lielas investīcijas, un daudzi šādām investīcijām pagaidām vēl nav gatavi. Tāpēc joprojām pa dzelzceļu nāk kravas, kuras mēs savā terminālā kraujam konteineros, lai nosūtītu tālāk, un otrādi. Mums tas ir labi, jo kravu kraušana ir mūsu darbs. Kravas īpašniekam savukārt daudz izdevīgāk būtu strādāt, veicot tikai vienu pārkraušanas operāciju, bet, lai to nodrošinātu, nepieciešami ieguldījumi. Šodien jau katrs savu naudiņu skaita un neviens nevar atļauties visu, ko vēlas. Pašlaik no kopējā BCT pārkrauto konteineru daudzuma pa dzelzceļu tiek vesti tikai seši septiņi procenti konteineru, bet iespējams, ka nākotnē situācija varētu mainīties, un labi ir apzināties, ka BCT tādām pārmaiņām ir gatavs jau tagad.

Salīdzinoši nelielo konteinerkravu apjomu ietekmē arī tas, ka Latvijā diemžēl nav lielu ražotņu, kas nodrošinātu regulārus konteinerpārvadājumus. Vietējās kravas veido tikai aptuveni divdesmit procentus no kopējā apjoma, pārējās ir tranzītkravas, par kurām mēs cīnāmies un konkurējam ar kaimiņu ostām. Lietuvā, piemēram, šī situācija ir pavisam cita, jo gandrīz piecdesmit procenti no konteinerkravām, kas tiek apstrādātas Klaipēdas ostā, ir Lietuvas vietējās izcelsmes vai vietējā patēriņa kravas.

Kopumā pasaules konteinerizācija ir process, kas nemitīgi attīstās, un nekad nevarēs pateikt: jā, tagad tas ir sasniedzis pilnību. Ja pirms gadiem runājām un arī tagad sakām, ka konteineru pārvadājumiem ir nākotne, tad ar to saprotam, ka šis tirgus dinamiski mainās un tendence ir kravu apjomiem pieaugt. Domāju, ka pārāk daudz tiek spriests par to, kas, cik un kam atņems kravas. Vairāk vajadzētu domāt par to, kā uzlabot servisu, ieviest modernas tehnoloģijas un padarīt pievilcīgākus tieši Latvijas ostu pakalpojumus. Nauda jau nav tikai tā, kas fiziski atrodas maciņā. Naudā ir mērojami iespējamie zaudējumi un ieguvumi, tempi un kavējumi, viss, kas ir ceļā no nosūtītāja līdz saņēmējam, tāpēc jādara viss, lai klients mūsu atbildības zonā justos apmierināts ar saņemtajiem pakalpojumiem. Tāpēc gribu novēlēt, lai mums visiem kopā veicas!■

Ventspilī cels graudu termināl u

24. martā lika pamatakmeni Ventspils graudu terminālam, ko kopīgi būvēs Latvijas un Kazahstānas uzņēmums "Ventspils Grain Terminal". Tas būs lielākais Baltijas valstīs un tiks uzbūvēts gada laikā.

Metāla kapsulu ar vēstījumu nākamajām paaudzēm un kviešu graudiem no Latvijas un Kazahstānas termināla pamatos iemūrēja Ventspils mērs Aivars Lembergs un Kazahstānas vicepremjers Ahmetšans Jesimovs, bet aktieris Imants Skrastiņš teica apsveikuma runu kazahu valodā.

Kopuzņēmums "Ventspils Grain Terminal" un Ventspils Brīvostas pārvalde parakstīja līgumu par sadarbību un kopīgām investīcijām projekta realizācijā.

Kā saka Ventspils Brīvostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs, "sadarbības iespējas ar Kazahstānu intensīvi meklējām jau vairākus gadus, lielāko uzmanību līdz šim gan pievēršot naftas tranzītam. Dzīve vienmēr izdara savas korekcijas, un tagad naftas tranzīta vietā plūdīs graudi." A. Lembergs arī atzina, ka ir gandarīts par to, ka Ventspils brīvostā sākts liels projekts, un ar nepacietību gaidīšot brīdi, kad terminālā apkalpos pirmo kuģi.

Kazahstānas Republikas vicepremjers Ahmetšans Jesimovs uzsvēra, ka starp Latviju un Kazahstānu jau ir labas tirdzniecības attiecības un no Baltijas valstīm tieši ar Latviju tirdzniecība ir visintensīvākā. Kazahstāna eksportē naftu un graudus lielākoties uz Eiropas Savienību. 2003. gadā tā eksportēja vairāk nekā sešus miljonus tonnu graudu, no tiem vienu miljonu tonnu uz Rietumvalstīm. Kazahstānas vicepremjers arī izteica pārliecību, ka graudu eksports caur Ventspils ostu vēl pieaugs.

"Ventspils Grain Terminal" pamatkapitāls ir 3,28 miljoni latu, ko pārstāv AS "Kālija parks" un Kazahstānas graudu iepircēji un eksportētāji "Kazahstānas labības savienība", kas apvieno 24 kompānijas un pārstāv 80% Kazahstānas graudu eksporta. Kā informēja "Ventspils Grain Terminal" valdes priekšsēdētājs Vladislavs Šafranskis, katrai pusei pieder 50 procenti akciju. Kopējās celtniecības izmaksas būs aptuveni 14 miljoni latu. Termināla celtniecībā izmantos jaunākās tehnoloģijas, kā arī Eiropā uzkrāto pieredzi graudu pārkraušanā un uzglabāšanā. Tajā varēs apstrādāt aptuveni 2,5 miljonus tonnu graudu gadā, bet noliktavu ietilpība būs 130 tūkstoši tonnu. Uz Ventspils ostu graudus vedīs pa dzelzceļu specializētos vagonos, un A. Jesimovs uzskata, ka Kazahstānai nebūs problēmu ar graudu tranzītu uz Ventspils ostu caur Krieviju, jo kā NVS dalībvalstij tai netiks likti šķēršļi un noteikti apgrūtinoši tarifi dzelzceļa pārvadājumiem. Ar šo projek-

Ventspils mērs Aivars Lembergs un Kazahstānas vicepremjers Ahmetšans Jesimovs dod starta signālu graudu termināla celtniecībai.

tu Kazahstānas uzņēmēji vēlas palielināt savu konkurētspēju Eiropas tirgū, kā arī apgūt jaunu tirgu, pateicoties neaizsalstošajai Ventspils dziļūdens ostai. Tas būs pirmais Kazahstānas kravu terminmāls ES teritorijā, kas plāno sniegt pakalpojumus starptautiskās tirdzniecības un graudu kravu eksporta jomā.

Terminālu projektēja "Ventspils tirdzniecības osta-G", bet tehnoloģiskās iekārtas piegādās ASV uzņēmums "Agrico Sales Inc.", kas uzvarēja konkursā. Termināla celtniecības laikā būs 100 jaunu darba vietu.

Interešu loks paplašinās

Tā kā tiek sākts nopietns, finansiāli ietilpīgs un tālejošs divu valstu kopīgs projekts, rodas cerība, ka vēsās biznesa attiecības tomēr nedaudz sasils. Ventspils mērs Aivars Lembergs sev raksturīgā manierē prata nedaudz pairo-

nizēt un izteica cerību, ka Ventspils projekts ļaus aizmirst Kazahstānas uzņēmējiem tās neveiksmes, "kas viņus piemeklēja Rīgas ostā, un turpmāk viņiem stabils investīciju klimats Latvijā saistīsies ar Ventspils vārdu". Patiesi, notikumi, kas piemeklēja kazahus Rīgas ostā "Rīnūži", nemaz tik seni nav, lai būtu pagaisuši no atmiņas. Toreiz "Rīnūžu" privatizācijai un rekonstrukcijai domātie miljoni pazuda Ukrainas bankās un tā arī neatradās. Strādāja īpaši uz Latviju atsūtīta komisija un, kaut gan tika atzīts, ka Latvijas puse finanšu afērā nav iesaistīta, pāri nodarījuma sajūta Kazahstānas pusi nepameta. Bet vēl pirms liktenīgajiem notikumiem, 1999. gada rudenī, intervijā žurnālam toreizējais AS "Rīnūži" prezidents Arkādijs Cojs visai izvairīgi runāja par nākotnes plāniem Rīgā, vien vispārīgās frāzēs atzīmējot, ka vajadzētu iziet uz lielajiem tranzīta ceļiem un mazajiem "Rīnūžu" akcionāriem kļūt par globālās tranzīta sistēmas sastāvdaļu. Patiesību sakot, kompānijas "Naval Invest" prezidents A. Cojs un valdes priekšsēdētājs Valērijs Tarasenko ar presi runāja nelabprāt, tāpēc toreizējo interviju varēja uzskatīt par ekskluzīvu, kaut arī neko būtisku šīs amatpersonas toreiz nepateica, vien to, ka Kazahstānas valdība ir ļoti ieinteresēta viņu darbībā, tātad atrasties un strādāt Latvijā. Bet jau pēc tam, kad 2001. gadā Kazahstānas prezidents devās vizītē uz Baltijas valstīm, viņa lidmašīna Rīgas lidostā nenolaidās.

Taču nevar teikt, ka arī Ventspilij ir bijis viegli nonākt līdz šīsdienas projektam, jo sarunas ar kazahiem notika jau gadus astoņus vai vēl ilgāk un iesākumā, protams, centrējās ap Kazahstānas naftas un naftas produktu tranzītu caur Ventspils ostu. 1999. gadā noslēdza pat tādu kā nodomu protokolu, taču tam svītru pārvilka Krievijas noteiktie dzelzceļa tarifi naftai un naftas produktiem, ko tranzītā ved cauri Krievijai. Par naftas vada izmantošanu doma arī bija jāatmet, vēl jo vairāk pēc "Transņeftj" īstenotās politikas attiecībā pret Ventspili.

Kazahstānā ir milzīgas dabas bagātības, bet vienas un ļoti būtiskas tomēr nav, un tā ir jūra. Šķiet, ka tagad Kazahstānas valdība turpmāko sadarbību ar Latviju ir paredzējusi ievērojami paplašināt un neaprobežoties vienīgi ar graudu tranzītu. Kā sacīja Kazahstānas goda konsuls Latvijā Alfrēds Čepānis, tad Astana labprāt iegādātos no "Latvijas kuģniecības" dažus tankkuģus, lai varētu transportēt naftu pa Kaspijas jūru uz Irānu. Pašlaik šī transportēšana notiek pa cauruļvadu un dzelzceļu, bet kravu apjoma pieauguma dēļ valsts amatpersonas domā par jauniem tranzīta maršrutiem. Par konkrētiem projektiem runāt gan vēl pāragri, jo, kā teica A. Čepānis, tad viss vēl ir tikai sākuma stadijā.

Pirms došanās mājup Kazahstānas vicepremjers A. Jesimovs Rīgas pilī tikās ar mūsu valsts prezidenti Vairu Vīķi-Freibergu, notika saruna par abu valstu turpmāko sadarbību. Prezidente norādīja, ka Kazahstāna ir ar dabas resursiem bagāta valsts, tāpēc tai ir arī liels eksporta potenciāls, un tieši tāpēc Rīgai un Astanai vajadzētu domāt, kā paplašināt Kazahstānas tranzīta kravu plūsmu caur Latviju. A. Jesimovs bija ļoti gandarīts par vizītes rezultātiem un gaidīs valsts prezidentes vadīto oficiālo delegāciju, kas plāno Kazahstānu apmeklēt 2004. gada oktobrī.■

Parakstīta vienošanās par Ventspils un Tjaņdziņas ostas sadarbību

16. un 17. septembrī Ventspilī viesojās Ķīnas delegācija no Tjaņdziņas ostas. Vizītes mērķis bija iepazīties ar Ventspils pilsētu un ostu. Kā pamats ilgtermiņa attiecībām, kā arī Ventspils brīvostas un Tjaņdziņas ostas tālākās sadarbības attīstīšanai tika noslēgts sadarbības līgums, ko Ventspils Brīvostas pārvaldē parakstīja Ventspils Brīvostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs un Tjaņdziņas ostas prezidents Vangs Ende.

Ķīnas delegācijas sastāvā bija Tjaņdziņas ostas prezidents Vangs Ende, ostas personālvadības, transporta un ekonomikas departamentu direktori. Starp Ventspils un Tjaņdziņas ostu paredzēts veidot ilgtermiņa attiecības ostu plānošanā, vadībā, loģistikā un citās jomās.

Tjaņdziņas ostas prezidents izteica pateicību par laipno uzņemšanu un atzina, ka Ventspilī redzētais viņu vēlreiz pārliecinājis, ka abu ostu starpā iespējama produktīva sadarbība. Pēc viņa teiktā, pieprasījums un piedāvājums ir tie pamatargumenti, kas mudina meklēt sadarbību un palīdz arī atrast pareizākos un īsākos

Ventspils brīvostas un Tjaņdziņas ostas pārstāvji ir pārliecināti par turpmāko sadarbību. Pirmie no labās – Vangs Ende un Aivars Lembergs; no kreisās – "Noord Natie Ventspils terminmāls" padomes priekšsēdētājs Aivars Tauriņš un Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis.

ceļus šīs sadarbības attīstīšanai. Viņš arī uzsvēra, ka Tjaņdziņa ir viena no lielākajām ostām Ķīnas ziemeļos, savukārt Ventspils tāda ir Baltijas reģionā, tāpēc loģiski ir abu ostu sadarbības meklējumi, un ir arī kopīgas jomas, kurās šī sadarbība būtu iespējama.

Ventspils Brīvostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs un Tjaņdziņas ostas prezidents Vangs Ende paraksta vienošanos par sadarbību.

Pēc līguma parakstīšanas klātesošos uzrunāja Ventspils Brīvostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs. Viņš uzsvēra, ka ir patiess gods uzņemt lielās Ķīnas delegāciju un izteikt cieņas apliecinājumu Ķīnas tautai. Viņš arī izteica cerību, ka parakstītā vienošanās būs tā mazā tērcīte, kas sadarbību pārvērtīs lielā upē.

Ventspils Brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis.

Par abu ostu sadarbības aizsākumu gandarīts ir Ventspils Brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis, kurš to uzskata par cerīgu.

I. Sarmulis: – Ir reizes, kad soli priekšā ir bizness, bet reizēm vispirms veidojas administratīvie kontakti. Ņemot vērā visus reālos apstākļus, iespējams, ir tikai loģiski, ka šoreiz tieši administratīvajiem kontaktiem jābūt pirmajiem. Bet nešaubos, ka arī bizness atnāks, īpaši domājot par to Ventspils terminālu attīstību, kuri pašlaik nav pilnībā noslogoti. Lielus soļus reizēm nevajag gaidīt, varbūt labāk spert mazus, bet drošus.■

Vai ilgi birs ogles Baltijas ostās?

2003. gadā Baltijas valstu ostās apstrādāti 9 miljoni tonnu Krievijas eksporta ogļu, bet šā gada pirmajā pusgadā ogļu transports caur Baltijas valstu ostām ievērojami pieaudzis. Tas satrauc un neapmierina Krievijas jūras ostu asociāciju (KJOA), jo, piemēram, Kandalakšas un Arhangeļskas ostu jaudas tiek noslogotas tikai 30% apmērā. Tāpēc KJOA vērsusies KF Transporta ministrijā, Federālajā tarifu dienestā un AS "Krievijas dzelzceļi", lai panāktu tarifu paaugstināšanu oglēm, kas tiek transportētas caur Baltijas valstu ostām.

Krievijas ostinieki prasa pazemināt dzelzceļa tarifus par 25 – 30% un ieviest 0,75 koeficentu ogļu kravām, kas tiek transportētas caur Arhangeļskas un Kandalakšas ostām, bet par 3% palielināt pārvadājumu tarifus uz Baltijas valstu ostām. Krievijas dzelzceļa pārstāvji gan uzskata, ka šāda tarifu politika, lai glābtu ostas no bezdarba, nedos gaidīto rezultātu, jo jau tagad dzelzceļa tarifi uz minētajām ostām ir par 22– 35% zemāki nekā uz Baltijas valstu ostām, bet tas nepalīdz piesaistīt kravas.

Speciālisti ir pārliecināti, ka vaina nav meklējama tarifos, bet gan Krievijas ziemeļu ostu nespējā konkurēt gan neizdevīgā ģeogrāfiskā stāvokļa, gan arī vājās infrastruktūras un neapmierinošā ostu servisa dēļ, un ka uz Baltijas valstu os-

tām kravas iet tāpēc, ka tās atbilst Eiropas standartiem un atrodas izdevīgā ģeogrāfiskā stāvoklī, kas ievērojami samazina kuģu fraktēšanas izmaksas. Savukārt pēc daudzu Krievijas amatpersonas domām tieši tāpēc, ka pašmāju ostas atrodas neizdevīgā ekonomiskā situācijā, valstij jāveido politika, kas palīdzētu tām kravu piesaistē. Lai to panāktu, visi ieroči ir labi.

Šī jau nav pirmā reize, kad jautājums par tarifiem Krievijā tiek saasināts valdības līmenī. Krievijas biznesa pārstāvji gan brīdina valdību nepieņemt nepārdomātus lēmumus, kas apgrūtinās Krievijas kravām iziet ārvalstu tirgos un nodarīs milzīgu ļaunumu biznesam un valsts ekonomikai. Viņi atgādina, ka tieši eksports pašlaik nodrošina stabilitāti ogļu nozarei. Krievijas uzņēmēji piekrīt, ka varētu pazemināt tarifus uz Krievijas ziemeļu ostām, taču nepieļauj domu, ka tarifi tiktu paaugstināti Baltijas valstu virzienā. Tādējādi, vārdos izsakot atbalstu savām ostām, Krievijas uzņēmēji nepārprotami liek saprast, ka viņi savu interesi redz tieši Baltijas virzienā.

Bet kamēr nav pieņemti radikāli lēmumi, lai kravas plūstu tikai uz Krievijas ostām, ar oglēm piekrauti vilcieni, riteņiem klaudzot, ripo Baltijas virzienā.■

Melnās kravas baltā statistika

Pēdējo divu gadu laikā īpaši aktivizējies akmeņogļu tirgus, tajā pieprasītas ir Krievijas akmeņogles, kuru eksportam tiek izmantotas Latvijas ostas, arī Ventspils. Kā teica AS "Ventspils Tirdzniecības osta" (VTO) ģenerāldirektors ***Valērijs Pašuta,*** *VTO atkal, bet nu jau intensīvi, strādā ar oglēm, jo iepriekšējie apjomi, kas tika apstrādāti deviņdesmito gadu vidū, bija salīdzinoši nelieli.*

Zema cena, bet labs brends

Lai gan ogļu kravas nebija tās, kas tolaik dominēja AS "Ventspils Tirdzniecības osta", jo deviņdesmito gadu vidus bija raksturīgs ar salīdzinoši solīdiem metāla kravu apjomiem, kam tolaik tirgus bija labvēlīgs, tomēr jau tad ventspilnieki kļuva populāri arī ar oglēm. Pie ogļu pārkraušaas VTO atgriezās 2000. gada vidū. Līdz tam Krievijas ogles tirgū tika pārdotas tādas, kādas tās ieguva šahtās – dažādas frakcijas un ar piemaisījumiem, kas, protams, lielā mērā ietekmēja cenu. VTO pirmā Baltijā klientiem piedāvāja jaunu pieeju šādu kravu apstrādē – smalcināšanu, šķirošanu un attīrīšanu, radot tādu kā tirgus brendu – Baltijas ogles, kuras bija apstrādātas un varēja pārdot par salīdzinoši labāku cenu. Tagad ogļu apstrāde ostās nav nekāds jaunums vai izņēmums, to īpaši neviens vairs neakcentē, jo visi, kas strādā ar ogļu kravām, veic šos pakalpojumus.

Valērijs Pašuta: – Mēs sākām strādāt ar oglēm, kad to cena pasaules tirgū bija minimāla. 2001. – 2002. gadā ogļu cena pēc CIF ARA (Antverpenes, Roterdamas, Amsterdamas ostās) noslīdēja līdz 26 dolāriem par tonnu. Taču jau tolaik Rietumu patērētāju interese par Krievijas oglēm bija salīdzinoši liela, kam izskaidrojums bija pavisam vienkāršs – laba kvalitāte ar augstu kaloriju līmeni un zemu sēra sastāvu, kas īpaši tiek pieprasīts tirgū, piedevām par salīdzinoši zemu cenu. Taču Krievijas ogļu ražotājiem pasaules tirgū arvien nākas konkurēt ar Eiropas, Venecuēlas, Dienvidāfrikas un Jaunzēlandes ogļu eksportētājiem, savukārt VTO, kuras pakalpojumi atrodas starp pārdevēju un pircēju, bija ļoti izdevīgi celt tieši Krievijas ogļu imidžu. To palīdzēja izdarīt arī tolaik jaunais Baltijas ogļu brends. Tieši tāpēc, ka ostas pakalpojumus ietekmē pieprasījuma un piedāvājuma tirgus, bezatbildīgi būtu kāda pakalpojuma paplašināšanā un tālākā attīstībā ieguldīt finansējumu, ja no tā netiks gūta nepieciešamā atdeve.

Tirgus izpēte un ostu iespējas

V. Pašuta: – Kad sākām strādāt ar oglēm, mēģinājām ļoti nopietni izpētīt, kas tad ar tām notiek globālākos mērogos. Lai varētu veidot savu biznesa stratēģiju un attīstības programmu, bija vajadzīgas prognozes, kas notiks ar Krievijas oglēm nākošo desmit gadu laikā. Šai nolūkā pasūtījām pētījumus, kurus veica vairāki eksperti, tai skaitā arī ārzemju speciālisti. Jo vairāk iedziļinājāmies tirgus attīs-

tības prognozēs, jo vairāk pārliecinājāmies, ka Krievijas oglēm tiešām ir labas izredzes pasaules tirgū.

Lai pieņemtu nopietnus lēmumus, ar šīm prognozēm vien nepietika. Var taču izrādīties, ka ogles pie sava pircēja nonāk, apejot Baltijas valstis, tātad arī Ventspils ostu. Kā sarunā teica V. Pašuta, nākamais jautājums bija – kādos virzienos tiks pārvietotas šīs ogles. Vai tas būs Tālo Austrumu, dienvidu vai Ventspili interesējošais ziemeļrietumu virziens. Argumenti par ogļu patēriņa pieaugumu Rietumos ventspilniekus pārliecināja, taču bija vēl kāds ļoti intriģējošs jautājums – kādus kravu apjomus spēj apstrādāt esošās ostas.

V. Pašuta: – Katrai ostai ir sava attīstības stratēģija un savas iespējas, kas nav neizmērojamas. Mūs interesēja, cik lielus apjomus var paņemt jau esošie, kā arī vēl tikai projektētie ogļu termināli. Nolikām atskaites punktu – visi termināli tiek uzcelti un strādā ar pilnu jaudu. Informācija, kuru ieguvām no dažādiem avotiem, liecināja, ka ostu jaudas attiecībā uz ogļu kravām ir piepildītas. Šīs informācijas patiesīgumu apliecina arī 2004. gads, kas parāda, ka pašlaik ostu caurlaides spēja praktiski ir sasniegusi galējo robežu. Varētu pārdot arī vairāk, bet ostas vairāk nespēj apstrādāt. Esam visnotaļ pārliecinājušies, ka mūsu stratēģiskais plāns par ogļu termināla celtniecību Ventspilī ir pareizs. Ja tirgū un pasaulē nenotiks kāds *force majeure*, kas radikāli mainītu situāciju, tad mūsu projekts būs trāpījis desmitniekā!

Krievija, Eiropa, tarifi un pārliecība

VTO vadītājs visai mierīgi izturas pret iespēju, ka politiskie lēmumi Krievijā varētu būt vērsti par labu ogļu transportēšanai caur tādām ostām kā Kandalakša, Ustjluga, Murmanska, Arhangeļska vai Viborga, nosakot īpašus dzelzceļa tarifu atvieglojumus virzienā uz šīm ostām. Pašlaik

tiešām dažas pieminētās ostas nav pilnībā noslogotas, un tam ir dažādi iemesli, arī neizdevīgais ģeogrāfiskais stāvoklis. Patlaban ogļu tirgū visiem dalībniekiem ir vairāk vai mazāk vienādi spēles noteikumi, ko var uzskatīt tikai par normālu biznesa situāciju. Taču, protams, Krievijā notiek šo nenoslogoto ostu projektu piedāvājumi, tajā skaitā arī to politiskā lobēšana. Un kāpēc to nedarīt, ja tādā veidā var uzlabot savu ostu rādītājus? Taču V. Pašuta uzskata, ka arī tāda nozares dotēšana nevarētu īpaši satricināt kravu pārvadājumu tirgu, jo katra brīvā niša tūlīt tiks aizpildīta ar tiem apjomiem, ko tagad jaudu dēļ nevar pārdot.

V. Pašuta: – Tarifu paaugstināšana ir gaidāma "Latvijas dzelzceļā", tā tiek plānota no 2005. gada. To pašu varam sagaidīt arī "Krievijas dzelzceļos". Taču, ja noteikumi būs vienādi visiem, tad tirgus tos vienkārši pieņems un nekas slikts šajā tirgū nenotiks. Varam pieļaut, ka tagad, kad Latvija, Lietuva un Igaunija ir Eiropas Savienības dalībvalstis, diskriminējošu noteikumu piemērošana kādai atsevišķai Baltijas valstij ir maz ticama. Ja tiks paaugstināti, teiksim, dzelzceļa tarifi, tad tas attieksies arī uz Lietuvu un Igauniju, lai to izdarītu tikai attiecībā uz Latviju, būtu nepieciešami tiešām ļoti nopietni argumenti.

Perspektīvas un stratēģija

V. Pašuta: – Ja runājam par perspektīvām un stratēģiju, tad jāatzīst, ka perspektīvas ir labas un stratēģija pārdomāta. Ja pieņemam, ka ogļu cenas tirgū var kristies, tādā gadījumā visiem tirgus dalībniekiem vajadzēs ņemt vērā visus faktorus un izmantot visas iespējas, lai optimizētu loģistikas shēmas, kas pašlaik bieži vien nemaz netiek ņemts vērā. Ļoti nozīmīgs būs vagonu un kuģu kravu apstrādes ātrums un kravu apstrāde lielās partijās, ogļu pārstrādes kvalitāte, kā arī iespējas strādāt visu gadu bez pārtraukuma. Tieši šos jautājumus atrisinās jaunais ogļu terminmāls, kam būs pavisam cita iekraušanas un izkraušanas darbu efektivitāte. Jaunā termināla plānotā jauda ir 5 miljoni tonnu gadā, kravu apstrādes intensitāte 30 tūkst. t diennaktī, apstrādājot līdz 120 tūkst. t kuģus.

Saprotot, ka biznesā brīnumi nenotiek, nopietni strādājam, lai piesaistītu stratēģiskos partnerus. Šai gadījumā mēs nedomājam par investoru, bet gan par kravu īpašnieku. Dibinot ilglaicīgas stratēģiskās attiecības ar šādu partneri, mēs varēsim īstenot sava uzņēmuma politiku, savukārt klients jutīsies drošs, ka viņam ir pieejama un garantēta izeja uz tirgu un arī loģistikas shēmas nodrošinājums.

Runājot par iespējamiem riskiem, jāatzīst, ka vienīgais pastāvošais ir politiskais risks, jo tās ir starpvalstu attiecības, tāpēc gribētos, lai politiskais klimats būtu maigāks un patīkamāks. Viss pārējais ir biznesa riski, kurus vienmēr var novērst. Gan cenas, gan tarifus – visu var noregulēt sarunās.

Bez augstiem standartiem neiztikt

Stāstot par VTO darbību, plāniem un mērķiem, Valērijs Pašuta, no vienas puses, ir apmierināts, ka tiek uzturēts VTO kā multifunkcionālas ostas imidžs, taču

Ventspils Tirdzniecības osta.

arī atzīst, ka reāli tas var būt ne tikai ieguvums, bet arī trūkums, jo mūsdienu saspringtajā ostu biznesā nākas ņemt vērā citu daudzfunkcionālo ostu konkurenci. Allaž ir ātri jāreaģē uz izmaiņām tirgū un jāmeklē tās nišas, kurās tieši šīs ostas pakalpojumi var izrādīties pievilcīgi. Viens no tādiem VTO trumpjiem ir noliktavas, kur var uzglabāt, piemēram, jēlcukuru. Tieši noliktavas reizēm ir noteicošais, kāpēc kuģis mēro ceļu uz Ventspils ostu.

Ne tikai laba reakcija ir nepieciešama, lai efektīvi strādātu. Ir noteikumi, kas jāievēro, lai vispār varētu strādāt. Kā jau zināms, starptautiskie drošības standarti ir augsti un prasība tos ievērot – stingra. Ne tikai Latvijas, bet arī daudzu citu valstu ostām ne visai viegli gāja ar ISPS drošības kodeksa ieviešanu. Daudziem šis darbs nebūt vēl nav galā. Izrādās, ka bieži vien liela nozīme ir pareizam piegājienam problēmas risināšanai.

V. Pašuta: – Mēs gājām, ja tā var teikt, notikumiem pa priekšu. Tā kā nebijām apmierināti, kā strādā drošības dienests, kas darbojās kā mūsu uzņēmuma struktūrvienība, kā arī aprēķinājuši, ka būs nepieciešami krietni ieguldījumi drošības sistēmas sakārtošanā, izsludinājām tenderi. Tajā uzvarēja tāda pazīstama apsardzes firma kā "Falks", ar kuru noslēdzām ilgtermiņa sadarbības līgumu. Ieguldot prāvus līdzekļus novērošanas sistēmas ierīkošanā, šī firma tagad atbild par drošību ostā. Sakārtotā sistēma mums palīdzēja vieniem no pirmajiem Latvijā iegūt ISPS kodu.

Līdz ar iestāšanos Eiropas Savienībā spēkā ir stājušās daudzas prasības un normas, kuru ieviešana un izpilde arī no mums ir prasījusi gan īpašus pasākumus, gan arī finanšu ieguldījumus, taču, izvērtējot prasības pēc būtības, jāatzīst, ka tās

nav nedz pārdabiskas, nedz šokējošas. Neskatoties uz to, protams, katra jauna prasība dzīvi sarežģī.

Tā kā VTO pamatos strādā ar oglēm, ko par tīru kravu pie labākas gribas nosaukt nevar, tad loģiski, ka, lai mazinātu atmosfēras un ūdens tilpņu piesārņošanu, kā arī pilsētas iedzīvotāju neapmierinātību, ir jābūt programmai, kuras īstenošana ļautu cīnīties ar izmešiem, kas rodas kravas apstrādes laikā. Nākotnē, kad darbosies jaunais ogļu terminmāls, kura plānotā jauda būs līdz pieciem miljoniem tonnu gadā, piesārņojuma līmenis salīdzinājumā ar pašreizējo, kad tiek apstrādāti līdz 3,5 miljoniem tonnu gadā, samazināsies vairākas reizes. To panāks ar jauna un moderna tehnoloģiskā procesa palīdzību un slēgta tipa noliktavām. Par šīs tehnoloģijas labajām īpašībām ir saņemts speciālistu slēdziens, kas apstiprina, ka ekoloģiskie standarti tiks nodrošināti visaugstākajā līmenī. Bet pagaidām vecā tehnoloģija liek sevi manīt. Ar to īsti apmierināts nav neviens, taču arī tagad tiek meklēti risinājumi, lai, kā saka, vilks būtu paēdis un kaza dzīva. Par to, ka šādus risinājumus izdodas rast, liecina kaut vai tas, ka ogļu kravu apstrāde ostā notiek.

V. Pašuta: – Ja runājam par esošo ogļu pārkraušanas tehnoloģiju, tad darām visu, lai izmešu līmeni ievērojami pazeminātu. Pēdējos gados ir ieviesta putekļu savākšanas metode, un, ja salīdzina, kāds izmešu līmenis bija vēl pirms pāris gadiem un kāds tas ir tagad, tad visi ir vienisprātis – piesārņojums ir ievērojami samazinājies.■

Piesardzīgais optimisms

"Esmu piesardzīgs optimists. Pilnīgs optimists nevaru būt, jo nozarē, kurā strādāju, reizēm ietekmē pilnīgi nekontrolējamas darbības. Daudzas lietas joprojām nav prognozējamas, arī biznesā. Tāpēc arī piesardzība nepieciešama. Un vēl kā patiesība jāpieņem fakts, ka Austrumi ar lielākām vai mazākām pūlēm bez mums var iztikt, bet mēs bez viņiem ne. Tas viss liek uz dzīvi skatīties reāli!" Tā AS "Ventbunkers" (VB) prezidents ***Miks Ekbaums*** *raksturo šīsdienas realitāti.*

– Arī kravu apgrozījuma reālie rādītāji spēj daudz pateikt par ekonomiskajām un politiskajām tendencēm pasaules tirgū. Kā tas ietekmējis Jūsu vadītās kompānijas darbību?

– Kravu ziņā "Ventbunkeram" šis gads ir labāks nekā iepriekšējais, gan mazuta, gan dīzeļdegvielas pārkraušana ir augusi, varbūt tikai ne tik strauji un ne tā, kā mēs vēlētos. Bet termināla attīstība turpinās, tiek palielināta rezervuāru jauda, esam nodevuši ekspluatācijā jauno dzelzceļa estakādi, kas ļaus kāpināt naftas produktu apstrādi.

Arī drošības standarti atbilstoši ISPS kodeksa prasībām terminālā ir ieviesti un šiem standartiem atbilstošas prasības tiek nodrošinātas. Mēs neesam pasīvi vērotāji, bet ieņemam aktīva spēlētāja lomu.

– Jūs teicāt, ka rezervuāru jaudas tiek palielinātas. Vai Jums ir drošas garantijas, ka šos rezervuārus būs ar ko piepildīt, ka kravas neapsīks, bet pieaugs, un ka jūsu ieguldītais finansējums būs bijis tālredzīgs?

– Garantiju nav un nevar būt! Naftas produktu tirgus ir dzīvs un mainīgs. Nevar noliegt arī to, ka naftas produktu eksports no Austrumiem, vēl jo vairāk, ja tas attiecas uz Latviju, ir politizēts, un būtiska nozīme šeit ir Latvijas un Krievijas ārpolitiskajām attiecībām. Taču mēs esam noskaņoti pozitīvi, protams, ar zināmu realitātes pieskaņu. Notiek tirgus izmaiņu plānošana, transportēšanas plūsmu izmaiņu plānošana. Vienu brīdi tirgū var būt kritums, bet iespējams arī tikpat straujš kāpums, un terminālam ir jāspēj pielāgoties šīm tirgus pārmaiņām.

– Vai tirgu un VB darbību stipri skārusi ES regula, kas aizliedz vienkorpusa tankkuģiem iebraukt ES ostās? Aizvadītā gada beigās izskanēja viedoklis, ka no Latvijas ostu termināliem šī ES prasība visvairāk skars tieši VB.

– Aizliegums mūsu darbību tiešām ietekmēja, kad 2003. gadā tas stājās spēkā. Pagājušā gada nogalē pārvadājumu tirgū bija jūtams kuģu deficīts, bet tā kā mēs sadarbojamies ar lieliem uzņēmumiem, kas pārvadājumu tirgū izmanto lielus, visām prasībām atbilstošus kuģus, tad mēs ne tagad, ne arī turpmāk, domāju, neizjutīsim nekādus apgrūtinājumus attiecīgā aizlieguma sakarā. Šādi ierobežojumi vairāk skar un skars mazas tonnāžas floti, bet mēs, kā jau teicu, strādājam ar lieliem spēlētājiem naftas pārvadājumu tirgū un pārkraujam produktus lielās partijās. No otras pu-

AS "Ventbunkers" prezidents Miks Ekbaums.

ses raugoties, mūsu bizness ir stividorpakalpojumu sniegšana, kā un ar ko pārvadāt kravu, par to jādomā kravu īpašniekiem un transportētājiem. Protams, ja mūsu klientiem un partneriem rodas grūtības, tās izjūt arī terminmāls. Mēs no savas puses esam gatavi sniegt kvalitatīvu pakalpojumu. Pašreizējās termināla jaudas apmierina pašreizējos apjomus, tās spēs apmierināt arī optimistiski plānotos kravu apjomus. Redzat, šai ziņā problēmu nav!

– Un kā ar ekoloģiskās drošības garantēšanu?

– Atklāti sakot, šo jautājumu terminālā risināt ir salīdzinoši viegli tā vienkāršā iemesla dēļ, ka pastāv starptautiskas prasības, kuru normas mums ir saistošas un jāpilda. Ja terminmāls strādā, tas nozīmē, ka tam ir izsniegts sertifikāts, kas šo darbību atļauj. Faktiski tas ir apliecinājums, ka ekoloģiskās prasības tiek ievērotas un nepieciešamie standarti nodrošināti. Pretējā gadījumā mūsu darbību vienkārši apturētu. Kas attiecas uz pašām prasībām, tad tās ir skaidras un nepārprotamas. Mums tās nav radījušas ne liekus jautājumus, ne protestus, pat ne nesapratni. Un pierādījums tīrai videi ir zaļā zāle, kas iekļauj naftas produktu rezervuārus. Es neredzu, kur mūsu terminālā varētu rasties ekoloģiskas problēmas.

– Kad viss ir tik drošs un sakārtots, var zaudēt asumu.

– Lai to nezaudētu, notiek mācības. Ir izstrādāti arī dažādi tehniskie risinājumi, kā rīkoties avārijas gadījumā. Mācībās tiek iesaistītas arī pilsētas struktūras, kuru kompetencē ir dalība iespējamās avārijas seku likvidēšanā, un to laikā mēs saskaņojam savas darbības.

– Prieks dzirdēt, ka ir izstrādāta sistēma, kas labi funkcionē. Taču reizēm ir ārējie apstākļi, kas traucē sistēmas darbībai. Daudzi uzņēmēji domā, ka ES prasības, kas tagad Latvijai ir saistošas, reizēm ir ļoti apgrūtinošas.

– Jebkuras jaunas prasības iesākumā ir apgrūtinošas, jebkura kontroles pastiprināšana iesākumā nav patīkama. Taču jebkuras izmaiņas termināla darbā, lai no-

drošinātu prasību izpildi, ar lielākiem vai mazākiem finanšu ieguldījumiem ir izpildāmas. Varu droši teikt, ka mēs prasības pieņemam un par tām lieki nediskutējam, jo agrāk vai vēlāk tām vienalga būs jāpakļaujas. Mūsu uzņēmums ir pietiekami stabils, lai prasību ieviešana nespētu ietekmēt mūsu konkurētspēju. Ja prasības izanalizē pēc būtības, tad jāatzīst, ka tās ir loģiski pamatotas.

– Bet ko tad dod darbs asociācijās, kaut vai VB dalība Latvijas Tranzīta biznesa asociācijā (LTBA)? Varbūt zudīs nepieciešamība pēc šādu profesionālu asociāciju darbības?

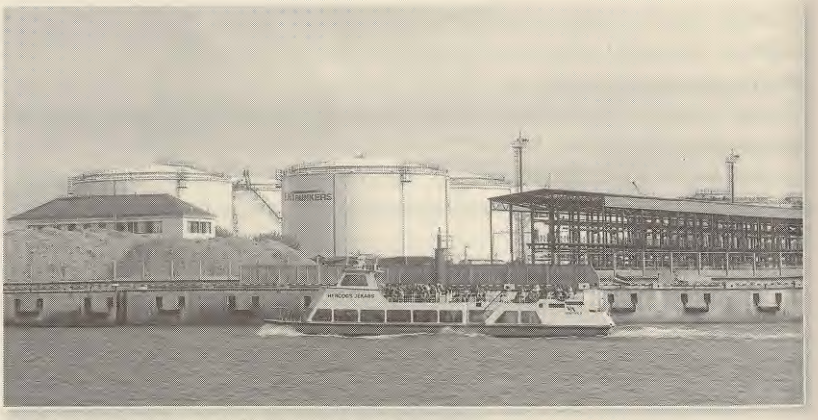
– Domāju, ka nevar zust asociāciju nepieciešamība, jo regulāri notiek pārmaiņas, un ne jau tās visas ir neapstrīdamas. Profesionālajās asociācijās, sanākot kopā uzņēmējiem, notiek problēmu apzināšana, diskusijas, kurās izkristalizējas patiesība. LTBA galvenā pievienotā vērtība meklējama apstāklī, ka šīs sabiedriskās organizācijas profesionālais līmenis ir ļoti augsts. Asociācija nenoņemas tikai ar cīniņiem ap pašreizējām problēmām. Protams, arī šodienas problēmas ietilpst asociācijas redzeslokā, bet galvenais tomēr ir tas, ka asociācija spēj uztaustīt vietas, kur problēmas varētu rasties. Jautājumu loks, ko apskata LTBA, ir plašs. Nevar noliegt, ka daudzi jautājumi valstī tiek risināti politisku lēmumu iespaidā, ko motivē ar budžeta pildīšanas nepieciešamību. Bieži vien politiskie lēmumi neatbilst tirgus situācijai un tiek pieņemti, lai īslaicīgi atrisinātu kādu problēmu, bet patiesībā nodara kaitējumu turpmākajai attīstībai.

– Latvijas uzņēmējam jātur acis vaļā gan pašu mājās, gan skatoties uz mūsu Austrumu kaimiņu. Jau gadiem Latvijas uzņēmējiem galvassāpes rada Krievijas realizētā dzelzceļa tarifu politika.

– Par Krievijas dzelzceļa tarifu politiku runājot, mēs raugāmies no to valstu un uzņēmumu puses, kas ir cietuši un turpina ciest diskriminējošo tarifu dēļ. Protams, loģiski būtu, ja visiem tirgus dalībniekiem būtu vienādi spēles noteikumi. Bet esmu daudz runājis arī ar Krievijas puses pārstāvjiem, kuri šādu savas valsts politiku uzskata par apsveicamu un tiešām domā, ka centrālās varas pienākums ir atbalstīt savus uzņēmumus, lobēt Krievijas intereses, pazeminot tarifus uz Krievijas ostām. Arī viņu viedoklis ir saprotams un loģisks. Mums tas nav izdevīgi, tāpēc mēs par to uztraucamies un pret to iestājamies. Viņiem, gluži pretēji, tas ir izdevīgi, un viņi to aizstāv. Ja runājam par brīvo tirgu, tad, protams, šāda veida lobisms nav attaisnojams. Bet Krievija ir Krievija, nedomāju, ka šis tirgus kādreiz būs pietiekami liberalizēts. Tāda nu ir šīs valsts specifika, un mums ar to jārēķinās. Katru gadu no jauna ceram, ka tūlīt, tūlīt tarifi normalizēsies, taču tas nenotiek un nenotiek.

– Vai Jūsu pieminēto Krievijas politikas lobēšanu atbalsta arī biznesa struktūras? Vai esat jutis arī viņu pilnīgu apmierinātību ar esošo kārtību?

– Absolūti ne! Taču jāatceras, ka ir dažāda līmeņa, dažādu komercstruktūru un tirgus dalībnieku intereses. Esmu runājis ar Sanktpēterburgas ostas naftas produktu termināla vadību, kas visnotaļ apsveic šādu valsts politiku. Bet esmu runā-



AS "Ventbunkers" terminmāls Ventspils ostā.

jis arī ar pārvadātājiem, kurus pat ļoti neapmierina tāda kārtība, jo nodrošināt pārvadājumus caur Sanktpēterburgas ostu nozīmē pakļaut sevi dažādām soda sankcijām, piemēram, tāpēc, ka klientiem netiek laikā piegādāta kravas. Pārvadātāji ir neapskaužamā stāvokli, viņiem ir dramatiska situācija, bet lai vai kā, noteiktajiem tarifiem tomēr ir izšķiroša nozīme.

– Iedomāsimies situāciju, ka dzelzceļa tarifi tiek vienādoti. Vai tādā gadījumā VB ir gatavs milzīgam kravu pieplūdumam?

– Jebkuram traukam ir mala, bet pašlaik mums ir rezerves un vēl brīva kapacitāte. Tāpēc arī domājam par kravu piesaisti, un tā notiek normāli, bez sāpīgiem satricinājumiem. Ja kāds uzskata, ka termināli Igaunijā un Lietuvā strādā ar lielākiem panākumiem, lai uzskata. Domāju, ka nekādu būtisku atrāvienu nevienam no kaimiņiem nav izdevies veikt. Igaunija attīstās straujāk ne jau tāpēc, ka viņi labāk par mums strādātu, bet gan tāpēc, ka mūsu ziemeļu kaimiņi pratuši vairāk piesaistīt Krievijas puses intereses.

– Vai ir kas tāds, kas mums neļauj piesaistīt Krievijas intereses?

– Te varētu izvērst polemiku par Latvijas ārpolitikas interesēm, jo nereti, par prioritāru izvirzot vienu politisko virzienu, cieš citi ārpolitiskie virzieni. Tā lielā mērā ir noticis ar Latvijas virzīšanos un nu jau iestāšanos ES, kad nedaudz novārtā palicis Austrumu virziens. Pat vēl vairāk, bieži vien tiek pasliktinātas attiecības ar mūsu Austrumu kaimiņiem, no sadarbības ar kuriem ir atkarīga arī mūsu ekonomika. Esam izcēlušies ar nepārdomātiem izteicieniem par demokrātijas izpratni. Ja tās Eiropas valstis, kuru demokrātijas ir veidojušās, attīstījušas un stiprinājušās gadu simtos, varbūt ir tiesīgas paust savu viedokli, piemēram, par demokrātijas procesiem Krievijā, tad tādas jaunās valstis kā Latvija nav tiesīgas un nevar atļauties mācīt citus, kā dzīvot. Mums jābūt diplomātiskiem un jāatceras arī mūsu kaimiņu īpašība visus, arī ekonomiskos jautājumus skatīt caur politisko

prizmu. Citādi lielā mērā cietīs arī Latvijas tranzīta bizness, kas tiek uzskatīts par mūsu valsts prioritāti.

– It kā tiek uzskatīts...

– Piekrītu, it kā tiek uzskatīts. Taču nekas netiek darīts, lai mūsu iespējas spēcinātu. Varbūt visam, kas notiek, piemēram, Baltkrievijā, nevar piekrist, bet reizēm labāk ir noklusēt, nekā paust savu viedokli, kas tūlīt rod negatīvu rezonansi. To nevajadzētu darīt kaut vai tāpēc, ka Baltkrievija ir ļoti nopietns kravu pārvadājumu tirgus dalībnieks. Nafta un kālija sāls nāk no Baltkrievijas. Pirms noteikt prioritāros virzienus, vajadzētu ielūkoties statistikas datos – kādi ir pārvadājumu rādītāji tām kravām, kas iet no Austrumiem uz Rietumiem un no Rietumiem uz Austrumiem. Nenovērtēt attiecību uzlabošanu ar Austrumiem nav tālredzīgi.

– Bet vai Ventspilī jūs jūtaties komfortabli?

– Jā. Ventspils ir tīra, sakopta un patīkama pilsēta.

– Un tas nekas, ka te koncentrējas tik daudz bīstamo kravu?

– Es par to tā nedomāju. Zināt, ventspilnieki par to domātu tad, ja šo kravu dēļ justu diskomfortu. Kā tas bija pirms gadiem. Tagad mēs staigājam pa ostas promenādi, bet otrā krastā pārkrauj kālija sāli. Cilvēkiem ir pārliecība, ka ir izdarīts iespējamais, lai kravas nebūtu bīstamas. Ja vēl šīs kravas dod cilvēkiem un pilsētai reālu labumu, tad izdevīgums ir acīmredzams.■

Liepāja aizstāvēs savus projektus

Par Liepāju kā ostas pilsētu stāsta Liepājas pilsētas mērs, Liepājas SEZ valdes priekšsēdētājs ***Uldis Sesks,*** *Liepājas ostas pārvaldnieks* ***Aivars Boja,*** *LSEZ pārvaldnieka palīgs* ***Guntis Beļskis*** *un LSEZ speciālists* ***Kaspars Poņemeckis.***

– Pavisam drīz sāksies nopietna Eiropas strukturālo fondu naudas sadale projektiem. Kas ir tie projekti, kurus Liepāja gatavojas pieteikt, lai pretendētu uz Eiropas finansējumu?

U. Sesks: – Ne tikai domājot par Eiropas naudas apgūšanu, Liepāja ir nopietni strādājusi pie pilsētas attīstības plāna. Vispirms jau pilsētas nākotnes interesēs izstrādāts pilsētas attīstības plāns līdz 2010. gadam, kurā fiksēti tie projekti, kurus realizēsim tuvākajos gados, kā arī viss stingri sadalīts pa nozarēm. Bet būtu nepareizi, ja es teiktu, ka nemaz neesam domājuši par laiku, kad Latvijai būs pieejama Eiropas nauda. Strādājot pie pilsētas attīstības stratēģijas, Liepājas domes Attīstības pārvaldes un tās divpadsmit speciālistu pamatuzdevums bija veidot projektus, kas būtu atbilstoši Eiropas standartiem. Tā kā Liepāja bijusi militāra pilsēta, tā pilnībā atbilst ES finansējuma kritērijiem, īpaši vēl, ja tas attiecas uz infrastruktūru, kas daudzus gadus bija pakļauta militārā resora vajadzībām un ko tagad nepieciešams sakārtot, pārbūvējot ostas pievedceļus, dzelzceļu un autoceļus, veicot Karostas kanāla attīrīšanu no militārā mantojuma, pārbūvējot viļņlaužus, uzlabojot ostas piestātnes, kā arī sakārtojot citus infrastruktūras objektus. Liela daļa no Ei-

Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja.

ropas finansējuma ir paredzēta tieši infrastruktūras sakārtošanai, tāpēc ir pamats domāt, ka nevarētu rasties būtiski iebildumi pret projektu atbalstīšanu. Zināmā mērā, domājot tieši par ES naudas apgūšanu, pilsētas budžets un finanšu politika ir bijusi veidota tā, lai neuzņemtos pārāk lielas kredītsaistības un neapgrūtinātu kredītu portfeli, tāpēc jau tagad esam gatavi līdzfinansēt ES struktūrfondu apmaksātus projektus tajā sadaļā, kas jāfinansē Latvijas pusei. Tā kā astoņdesmit procenti projektam nāk kā Eiropas Savienības dāvinājums, tad loģiski būtu, ja atlikušos divdesmit procentus solidāri sadalītu valsts un pašvaldība. Pozitīvi, ka valsts līmenī tiešām arī iezīmējas tendences, kas liecina, ka varētu būt realizēts šāds finansēšanas mehānisms. Un, kā jau teicu, Liepāja ir gatava ar sava budžeta līdzekļiem piedalīties projektu līdzfinansēšanā. Tā kā ir paredzēts, ka Latvija var pretendēt un, nopietni strādājot, arī saņemt vienu miljardu eiro no Eiropas strukturālajiem fondiem, tad jau pieminētos desmit procentus Liepāja ir gatava apgūt, gan sagatavojot projektus, gan aizstāvot un pierādot savu projektu nepieciešamību, gan tos līdzfinansējot.

Liepājas pilsētas mērs un Liepājas SEZ valdes priekšsēdētājs Uldis Sesks.

– Jūs teicāt par projektiem, kas varētu būt, bet vai jau tagad ir kāds projekts starta pozīcijās?

– Kā jau minēju, mums ir apstiprināta investīciju programma, kurā fiksēti visi projekti, un, varat ticēt, tas ir apjomīgs dokuments. Pirmais un apjomīgākais projekts ir transporta pievads Liepājas pilsētai un ostai, kas aptver visu veidu ceļu infrastruktūru – gan dzelzceļu, gan autoceļu. Šim lielākajam seko citi, kas attiecas uz ostu, pilsētas infrastruktūru un sociālo sfēru. Daudzi no projektiem ir sagatavoti tehniskās dokumentācijas līmenī, citi – biznesa plāna līmenī vai projekta pieteikuma stadijā. Tātad jau tagad daudzi projekti atrodas aktīvā darba procesā.

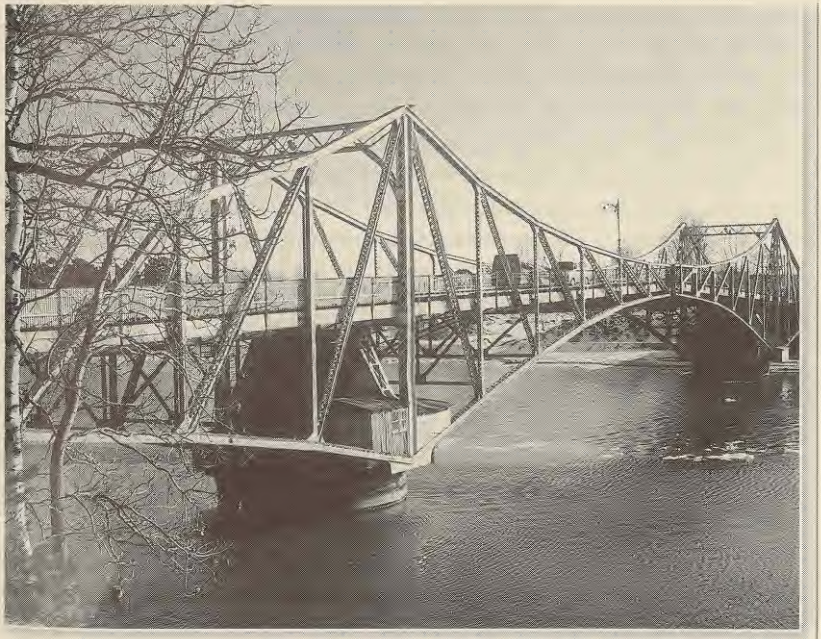
Cariskās Krievijas laikos būvētā Jūras virsnieku saieta ēka Liepājā ir valsts nozīmes arhitektūras piemineklis, kura atjaunošanai nepieciešami ievērojami līdzekļi.

– Par vienu no Liepājas infrastruktūras "šaurajām" vietām esat nosaukuši dzelzceļa caurlaidības mazspēju. Cik šīs infrastruktūras attīstībā Liepājas pilsēta strādā kopā ar "Latvijas dzelzceļu"?

– "Latvijas dzelzceļš" ir paziņojis, ka savus līdzekļus iegulda tās dzelzceļa infrastruktūras sakārtošanā, kas nodrošina kravu plūsmu līdz pilsētai. Bet mūsu galvenā problēma rodas tieši ar kravu plūsmas nodrošināšanu uz Liepājas ostu, jo atduras vienā šaurā punktā. Pašlaik tiek izstrādāta projekta dokumentācija, lai sakārtotu šo dzelzceļa apvedceļu, jo šīs infrastruktūras sakārtošana pēc būtības tomēr ir "Latvijas dzelzceļa", Liepājas pilsētas un ostas uzņēmumu kopīga rūpe.

– Prieks, ka Liepājas pilsēta skaidri saredz ceļu, kas ejams, lai apgūtu Eiropas struktūrfondu līdzekļus, bet vai valsts institūcijas nav salikušas šķēršļus šajā ceļā?

– Ar valsti ir sarežģītāk. Liepājas ostas dzelzceļa infrastruktūras attīstības projekts ir bijis izstrādāts un pretendējis uz Valsts investīciju programmu jau 2003. gadā, tad arī 2004. gadā. Un vienmēr ir minēts kāds *bet*, kāpēc projektam finansējums tomēr nav piešķirts. Gan iepriekšējie valdības vadītāji, gan ekonomikas un satiksmes ministri ir atbalstījuši projekta nepieciešamību un pat atzinuši to par stratēģisku prioritāti, taču beigās izrādījies, ka citi projekti ir svarīgāki un vispirms atbalstāmi. Tagad pieminētais projekts tiek gatavots Kohēzijas fonda finansējumam un, ja viss sekmīgi virzīsies, 2005. gada otrajā pusē jau varētu sākt tā realizāciju.



Vecais izgriežamais Kara ostas tilts arī gaida investīcijas.

– Infrastruktūras projekti ir tie, kurus atbalsta visi, jo, piemēram, labs ceļš patīk visiem. Bet ostas attīstībai nepieciešami arī citi, kurus parasti iedzīvotāji nevēlas atbalstīt vai ir kategoriski *pret*. Kā notiek šādu projektu apspriešana un cik cilvēki ir gatavi akceptēt, ka viņi dzīvo ostas pilsētā, tāpēc lielā mērā no ostas sekmīga darba ir atkarīga pilsētas un katra tās iedzīvotāja labklājība?

– Ja paskatāmies vēsturē, redzam, ka Latvijas ostas, izņemot Ventspili, bija orientētas uz citām vajadzībām, tāpēc tagad to pārstrukturizēšana nenoliedzami rada sarežģījumus, un Liepāja nav izņēmums. Arī Liepājā ir problēmas tiem termināliem, kuri celti gados, kad standarti bija pavisam citādi nekā tagad. Un vismazāk jau cilvēkiem kāds jautāja, ko viņi par visu to domā. Tāpēc daudziem termināliem, ja tie vēlējās strādāt ar ķīmiskajām kravām, bija nepieciešams ieguldīt lielus līdzekļus drošības sistēmu sakārtošanā. Mums jāsaprot, ka uzņēmēji visus jautājumus nevar atrisināt vienā dienā, tam nepieciešams laiks un līdzekļi. Taču var un vajag saprast arī cilvēkus, kuru dzīves apstākļi lielā mērā bija pakārtoti termināla darbam, un nereti tas tiešām pasliktināja viņus sadzīves apstākļus. Tieši cilvēku neapmierinātība un pat protesti ievērojami paātrināja terminālu sakārtošanu un darba uzlabošanu. Nedomājiet, ka tikai Rīgā izraisās asas diskusijas, kad tiek pieteikti, piemēram, jauni naftas terminālu projekti un sākas to apspriešana. Un šāda publiskā apspriešana ir ļoti laba augsne, lai tajā uzdīgtu politisko kaislī-

bu asni, tāpēc loģiski, ka tādās reizēs parādās lielas politiķu aktivitātes – viņi ar skaļiem saukļiem vēlas uzkrāt sev politisko kapitālu. Diemžēl ne jau vienmēr jautājumi tiek apspriesti konstruktīvi, katrā reizē noteikti ir kāda destruktīvisma piedeva. Bet tā jau mēdz būt arī citur pasaulē, kur notiek pārstrukturēšanās vai pilsētas plānošana. Tā kā Liepājā ostas aktīvākā daļa ir saistīta ar ģenerālkravām un beramkravām, tas palīdz aiztaupīt dažas labas problēmas aktualizēšanos. Bet tur, kur notiek šķidro kravu apstrāde, reizēm var būt arī nepatīkamas smakas, kas tūlīt izraisa cilvēku saasinātu uzmanību un neapmierinātību. Protams, projektu publiskās apspriešanas process nav viegls, un bieži vien subjektīvie apsvērumi ņem virsroku pār objektīvajiem, bet nereti cilvēki nemaz nevēlas ieklausīties un meklēt kompromisu, taču daudzu projektu sekmīgas realizācijas pamatā ir lielā kompromisu māksla gan no ostas kompāniju puses, gan no pilsētas iedzīvotāju puses. Savukārt pilsēta no savas puses atbild par stratēģiju, un pašlaik top vides programma, kur darbā tiek iesaistīta arī sabiedrība, lai procesi būtu publiski un vēlāk *neuzpeldētu* pārsteidzošas lietas, kas varētu izraisīt nevajadzīgas protesta akcijas. Domāju, ka labus rezultātus nekad nedod ar varu uzspiestas lietas un ar varu realizēti projekti, jo tad vienmēr neizbēgama ir pretdarbība.

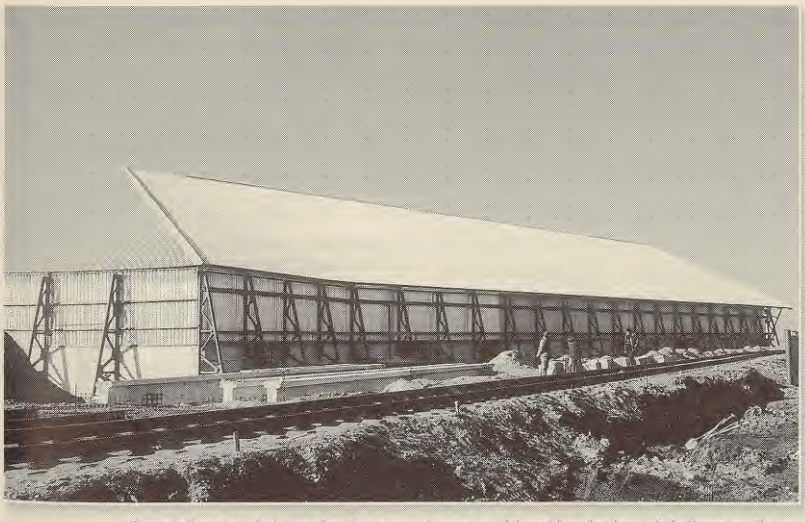
A. Boja: – Ja runājam par pilsētas un ostas mijiedarbību, tad nekādā gadījumā nedrīkst aizmirst, ka Liepāja ir ostas pilsēta vārda vistiešākajā nozīmē. Osta tika un tiek uzskatīta par vienu no Liepājas industriālajiem vaļiem, tieši tāpat kā «Lauma» vai «Liepājas metalurgs».

Zināmā mērā pilsētas iedzīvotāji to ir sapratuši, tāpēc līdz šim vienīgie 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 dzīvojamo masīvu, pret ko savulaik protestēja iedzīvotāji.

Pagaidām vēl ir problēmas ar dzelzceļu, bet tās tiek risinātas, varbūt 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 kādu laiku samierināties arī ar neērtībām. Liepāja ir industriāla pilsēta un nekad nebūs kūrorts tādā variantā kā Palanga, bet tas nenozīmē, ka pilsēta nedomā arī par savu pludmali un tūristu piesaistīšanu. Redzat, uz Liepāju patlaban brauc tūristi, kuri vēlas izbaudīt pat Karostas cietuma «pakalpojumus».

– Starptautiskās konferencēs, kas veltītas ekoloģiskajiem jautājumiem, arvien aktīvāk tiek runāts tieši par reģionu atbildību tīras vides nodrošināšanā. Liepājas lielais trumpis ir attīrīšanas iekārtas.

U. Sesks: – Jau deviņdesmito gadu vidū pilsētā sākām vides projektu, lai sakārtotu kanalizācijas saimniecību, jo nepiedodami daudzus gadus Liepāja ieplūdināja jūrā kanalizāciju un notekūdeņus. Šis projekts bija viens no pirmajiem un lielākajiem Latvijā. Nākošais projekts, ko ar Eiropas atbalstu esam sākuši īstenot,



Osta tika un tiek uzskatīta par vienu no Liepājas industriālajiem vaļiem.

ir Liepājas ostas piesārņoto ūdeņu pieņemšanas un attīrīšanas iekārtu celtniecība. Tas tiek veikts ar Dānijas vides fonda finansējumu 4,4 miljonu Dānijas kronu apjomā tehniskās palīdzības projekta ietvaros un atbilst visām ES normatīvajām prasībām, jo nemaz nav tik daudz ostu Eiropā, kurās darbotos šādas iekārtas.

A. Boja: – 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 aizliegta, tagad tās vietā krauj tīru naftu, kas nesmird. Taču laiku pa laikam ir saklausāmi 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 pārlieku 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!

– Kādā stadijā atrodas Karostas kanāla attīrīšana?

– Karostas kanāls, protams, joprojām ir mūsu problēma – viens otrs liepājnieks pat ironizē, ka šajā kanālā atrodama visa Mendeļejeva tabula. Arī kanāla attīrīšanas projekts ir viens no tiem, kas var pretendēt uz Eiropas fondu līdzekļiem.

G. Beļskis: – Ar Nīderlandes valdības atbalstu ir sākts projekts, kas paredz Karostas piesārņojuma likvidāciju, un tagad tiek gatavots projekta pieteikums un dokumentācija, lai varētu piesaistīt Kohēzijas fonda naudu. Pagaidām ir grūti pateikt, cik liels būs šis palīdzības finansējums, bet projekta summa ir vairāk nekā

desmit miljoni eiro un projekta dokumentācijai ir jābūt pilnībā sagatavotai līdz 2005. gada 1. janvārim. Pašlaik ir realizēts projekta pirmais posms un uzbūvēta rievsiena. Tieši uzsāktie darbi ir milzīgs arguments, kas runā par labu mūsu iespējām, jo darbs netiek sākts no nulles.

U. Sesks: – Tā kā projekta izmaksas ir ļoti augstas, tad loģiski, ka ne osta, ne pašvaldība par saviem līdzekļiem šādu projektu pacelt un finansēt nav spējīga, to nevar izdarīt, pat piesaistot valsts līdzekļus, tieši tāpēc tiek darīts viss, lai iegūtu Eiropas atbalstu. Taču, runājot par šo jautājumu, jāteic, ka Karostas attīrīšana nekad nav svītrota no darba kārtības.

– Arī industriālo parku celtniecība ir izkustējusies no projektu stadijas.

– Mums ir vairāki industriālo parku projekti. Piemēram, bijusī hidrocilindru rūpnīca sabruka kopā PSRS, bet Liepājas ostas uzņēmēji saprata, ko vajadzētu darīt, lai tur attīstītu uzņēmējdarbību, un pārveidoja bijušo rūpnīcu, pielāgojot to dažādu kravu, pamatā minerālmēslu, apstrādei, radot pievienoto vērtību. Tagad šo ražotni varam uzskatīt par industriālo parku, kurā atkal notiek pārstrukturizēšana, jo ostā ir uzbūvēti speciāli termināli, un kravas aiziet uz tiem, tādējādi samazinot ražošanas izdevumus. Savukārt rūpnīcas teritorijā sāk strādāt kokapstrādes un minerālmēslu fasēšanas uzņēmumi. Viens no modeļiem ir tā sauktais Pulvera ielas industriālais parks, kur ar pašvaldības, LSEZ, Rietumu elektrotīklu un citu institūciju līdzdalību ir sagatavota infrastruktūra tā, lai uzņēmēji tur varētu sākt biznesu. Par lielu veiksmi varam uzskatīt Dānijas uzņēmējdarbību Liepājā, kas aizsākās, kad uz bijušo gaļas kombinātu riskēja atnākt un biznesu sākt pirmais Dānijas uzņēmējs. Tagad viņš, ja tā var teikt, darbojas kā sūklis citu šīs valsts biznesmeņu piesaistei, un tie ļoti sekmīgi strādā Liepājā. Vēl citām teritorijām ir izstrādāts detaļplānojums, kas nākotnē ļaus tur attīstīt biznesa darbību.

Diemžēl neesam izdarījuši visu, ko būtu varējuši. Pateicoties, protams, pēdiņās, Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrijas neizdarībai, Latvija dažādiem projektiem ir zaudējusi 3,8 miljonus, kas aizgājuši garām un vairs nav pieejami, jo ministrija nokavēja projekta iesniegšanas termiņus, kā arī nebija motivēta procedūra naudas saņemšanai. Par šo naudu varam aizmirst, jo tās vienkārši nav.

– Sākot no 2004. gada 1. maija, Latvijā būs saistošas ES prasības, tai skaitā par sanitāro robežinspekciju.

– Mums nav tik lielu problēmu kā, piemēram, Rīgai, jo Liepājas osta neapstrādā kravas, kurām būtu nepieciešama šāda pārbaude. Lai gan Liepājas osta ir multifunkcionāla osta, tomēr sanitārai apskatei pakļauto kravu apstrādē tā nespecializējas. Pamatā ostā ir ģenerālās, ro-ro kravas un beramkravas.

G. Beļskis: – Galvenais, ko vēlētos teikt, ir tas, ka tiek veidoti projekti un stratēģija, saskaņojot viedokļus ar ostas uzņēmējiem, jo tieši viņi vislabāk zina, kādu darbības veidu attīstīs, kādas kravas piesaistīs, un, kā ziņo ostas uzņēmēji, tu-

2004. gadā Liepājas ostā par 15,3 procentiem samazinājās naftas produktu pārkraušana, kas lielā mērā bija saistīta ar "Glen Oil" termināla rekonstrukciju.

vākajā laikā viņi nav plānojuši strādāt, piemēram, ar pārtikas kravām, jo tas papildus prasa krietnus ieguldījumus jaunu infrastruktūras objektu celtniecībā.

– 2004. jūlijs un Drošības kodekss. Cik Liepājas osta tam ir gatava?

K. Poņemeckis: – Var teikt, ka deviņdesmit procenti terminālu būs sakārtoti atbilstoši kodeksa prasībām, pārējos šo normu ieviešana varētu nedaudz kavēties. Termināli ļoti labi saprot prasību būtību, no katra termināla ir norīkots ostas iekārtu aizsardzības virsnieks un ir izveidota Liepājas ostas aizsardzības komiteja, kurā ir gan ostas, gan muitas, robežsardzes, Jūras spēku, valsts, pašvaldības, drošības struktūru un ostas policijas pārstāvji. Lai iespējami operatīvāk un profesionālāk risinātu visus ar Drošības kodeksa ieviešanu saistītos jautājumus, aptuveni reizi nedēļā komiteja sanāk kopā un visa informācija tiek koordinēta ar Latvijas Jūras administrāciju. Piemēram, tādi termināli kā "Terrabalt" un astoņi citi, kuriem ir vienota teritorija, jau ir gandrīz pilnībā sakārtojuši aizsardzības plānu. Liepājas osta būs droša un pilnībā atbildīs visām kodeksa prasībām.

– Vai jūs dodat kādas īpašas priekšrocības ārzemju investoriem vai pašmāju biznesa pārstāvjiem?

U. Sesks: – Mēs tā nedalām projektus, pamatā Liepāja ir bijusi un ir rūpnieciska pilsēta, kur uz vienu iedzīvotāju tiek saražots divas reizes vairāk nekā vidēji Latvijā. Liepājā tradicionāli spēcīgas nozares ir metālapstrāde un tekstilrūpniecī-

Dzintara pulkstenis rāda pareizu laiku Liepājas ostmalā.

ba. Pateicoties tam, ka šīs nozares nav pārtraukušas darboties, tajās netrūkst cilvēkresursu. Liepājā darbojas ne tikai "Liepājas metalurgs", ir arī citi metālapstrādes uzņēmumi, kā arī citi ražotāji, kas meklē jaunus preču noieta tirgus. Tos, kas savu biznesu saista ar Liepāju, mēs patiešām nešķirojam, vai tie būtu Dānijas vai Krievijas uzņēmēji. Mūsu mērķis ir radīt pievienoto vērtību.

– Vai varētu pieļaut domu, ka Liepājā, Latvijai esot NATO loceklei, varētu izvietot NATO karabāzi?

– Nedomāju, ka tas varētu būt tādā izpratnē, kā to ir piedzīvojuši Liepājas iedzīvotāji un atceras Latvijā. Tas, ka mēs jau tagad lieliski sadzīvojam ar Latvijas Jūras spēkiem, ir fakts. Kas attiecas uz NATO, tad es pagaidām vēl neesmu jutis tādu interesi. Ja atceramies, savulaik padomju militāristiem attiecībā uz karabāzi bija pavisam citas ambīcijas. Te varētu notikt kopīgas NATO mācības, kā kopīgu projektu var minēt piestātnes sakārtošanu Karostas kanālā.

A. Boja: – 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 terminmāls. Gan politiski, gan ekonomiski tas drīzāk būtu labi nekā slikti.

K. Poņemeckis: – Armijas klātbūtne mūsdienu apstākļos ļauj pozitīvi risināt tādus jautājumus kā drošības garantēšana ostā cīņai ar organizēto terorismu. Ļoti labi koordinējot darbu un informāciju ar Jūras spēkiem, ir veikti nepieciešamie pasākumi, lai aizsargātu ostu no jūras puses.■

Mazās ostas nebūt nav mazas!

Pēc būtības nav mazas un lielas ostas, ostas ir definējamas pēc to piederības. Ja varam teikt, ka Rīga, Ventspils un Liepāja ir tranzītostas NVS valstu kravām, ka tas ir ceļš no Austrumiem uz Rietumiem, tad mazās ostas vajadzētu saukt par reģionālajām ostām, kas vairāk orientētas uz vietējo kravu eksportu un kravu piegādi vietējam tirgum, bet tas gan nenozīmē, ka arī tranzītkravas šajās ostās nevarētu apstrādāt. Pārējās būtu zvejas ostas kā zvejnieku patvēruma ostas un jahtu ostas. Šāds ostu iedalījums ir loģisks.

2004. gada nogale sakrita ar laiku, kad pirms desmit gadiem sāka veidoties ostu, tai skaitā arī mazo ostu, pārvaldes, un tas notika pēc tam, kad pieņēma Likumu par ostām. "Skaidrs, ka desmit gadi ir iezīmīga robežšķirtne, kas liek izvērtēt, ko tad esam paveikuši un sasnieguši," saka Mazo ostu asociācijas priekšsēdētājs ***Jānis Megnis.*** *Viņš tad arī izvērtēs, kādi bijuši aizvadītie gadi tā sauktajām mazajām ostām.*

Gluži vai tradicionāli esam pieraduši teikt, ka valsts mazās ostas neatbalsta un ne nieka nav izdevies paveikt. Patiesībā tā nemaz nav, jo trīs ostas no septiņām pa šiem desmit gadiem sevi pieteikušas kā Baltijas jūras pārvadājumu ostas. Patiesībā nevienam tā īsti gausties nav tiesību.

Valsts programma

Ostu iespējas tagad būtiski atšķiras no tām, kas bija pirms desmit gadiem, taču tieši tāpat, kā Rīga nekad nebūs gatava, arī neviena osta nebūs gatava, un allaž varēs vēlēties, lai būtu labāk. Ja kāds ostas pārvaldnieks pēkšņi paziņos, ka ostā viss ir sakārtots, tad tieši tajā brīdī viņam ar steigu jāraksta atlūgums un jādodas cita darba meklējumos.

Esam likumsakarīgi piedzīvojuši laiku, kad arvien aktuālāks kļūst jautājums par mazo ostu piederību. Pēc Latvijas Ostu attīstības fonda likvidēšanas mazo ostu uzturēšana kļuva problemātiska. Jau 2004. gadā no valsts budžeta līdzekļiem

netika piešķirts finansējums šo ostu infrastruktūras uzturēšanai, un arī 2005. gadā finansējuma nebūs, tāpēc ostu pārvaldes, Mazo ostu asociācija un pašvaldības kopīgi ar Satiksmes ministriju meklē iespēju, kā šīs ostas nodot pašvaldību ziņā. Par maz ir paziņot, ka ostas tiek nodotas citā jurisdikcijā, jo, ja reiz darbs ir iesākts, tad lietas jānodara līdz galam. Nevar problēmas vien novelt uz pašvaldības pleciem, līdzi atbildībai ir jādod arī finansējums.

Ļoti smags ir zvejniecības jautājums. Lai gan Eiropas strukturālo fondu līdzekļi domāti zvejas ostu projektu īstenošanai, zvejniecības nozare šā likuma ietvaros nevar nodrošināt pietiekamu līdzfinansējumu, un mūsu zvejniecības nozare nevar konkurēt ar ES zvejniecības nozari, jo mūsu valsts politika neparedz šīs nozares dotēšanu, kā tas ir daudzviet pasaulē.

Jāatzīst arī, ka valsts palikusi parādā juridiskā statusa atrisināšanu Pāvilostai un Engures ostai. Arī asociācija līdz šim vairāk laika un vērības ir veltījusi transporta ostu attīstībai un šo ostu projektu virzīšanai. Par attaisnojumu gan varētu sacīt, ka asociācija ir tikai sabiedriska organizācija bez algota darbinieka, tomēr man kā asociācijas vadītājam jāuzņemas zināma atbildība par to, ka zvejas ostu jautājumi nav aktualizēti un tiem nav uzlikti vajadzīgie uzsvari. Tā kā tagad pats esmu Engures ostas pārvaldnieks, vēl jo vairāk tīri personiski izjūtu visas iekšējās problēmas, taču esmu pārliecināts, ka arī Engures ostu var attīstīt, tikai tam nepieciešamas drosmīgas reformas. Pašlaik nevēlos runāt par konkrētiem projektiem, tādi, protams, ir, bet diemžēl šos projektus nevar *pacelt* tikai ostas pārvalde vai tikai pašvaldība. Tas ir kopīgs darbs, tieši tāds, kāds bija pirms gadiem, kad sākām transporta ostu attīstību, kad netrūka domstarpību, pārmetumu un skaļu diskusiju, bet rezultāts ir – Skulte, Mērsrags un Salacgrīva *de facto* ir Baltijas jūras pārvadājumu ostas, kas iekļautas nacionālajā programmā.

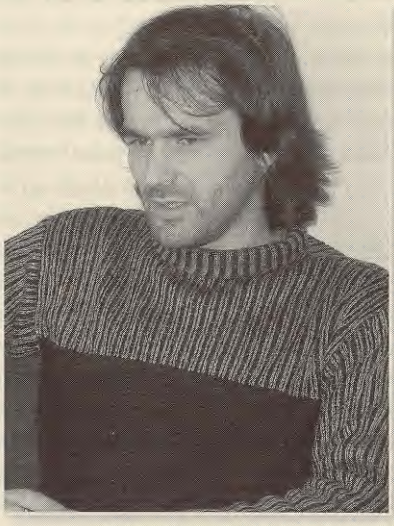
Varētu teikt, ka šīs trīs *short shipp traffic* ostas savu darbības virzienu ir atradušas, definējušas un darīs visu, lai noturētos savā tirgus nišā. Piemēram, Salacgrīvas ostai pēc Latvijas iestāšanās ES paveras jaunas iespējas, jo daudzas Igaunijas kompānijas izrāda aktīvu interesi par kokmateriālu transportēšanu, un īpaši pievilcīga Salacgrīvas osta šķiet Dienvidigaunijas *kociniekiem*. Savukārt, pieaugot degvielas cenām, arvien vairāk kokmateriālu eksportētāju izvēlēsies ģeogrāfiski tuvākās ostas. Ja kādreiz nebija vajadzīgie dziļumi Skultes, Mērsraga un Salacgrīvas ostās, tad tagad tādi ir nodrošināti jūras klases kuģiem. Pēc manā rīcībā esošās informācijas divas trīs Skandināvijas kompānijas, kas strādā koksnes biznesā, jau apstrādā informāciju par šo ostu dziļumiem un patur to prātā, tāpēc ir pamats domāt, ka iezīmējas jauna tendence, kas nākotnē var tālāk veidoties un attīstīties. Latvijas lielās ostas Skultei, Mērsragam un Salacgrīvai nevar pārmest arī dempingu, jo ostu maksas praktiski ir izlīdzināju šās.

Domāju, ka pēc gadiem pieciem būs atrisinātas arī Pāvilostas un Engures problēmas un visas lietas arī tur būs sakārtotas.

Diemžēl jāatzīst, ka Rojas osta ar saviem projektiem ir aizkavējusies, un varētu teikt, ka Rojai trūkst definīcijas – kad, kas un kā tiks darīts. Taču vēl bēdīgāk ir ar Lielupes ostu, kas pēdējo desmit gadu laikā faktiski ir beigusi darboties. Varbūt tieši to, ka pašlaik no Latvijas ostu kartes kā funkcionējoša osta ir pazudusi Lielupe, vajadzētu vērtēt kā lielāko zaudējumu – senāk tik bagātais un spēcīgais "Jūras līcis" aizejot paņēma līdzi arī ostu. Bet, no otras puses, Lielupē ir pietiekami atraktīva vide, lai privātais bizness tur varētu veidot ilgtermiņa projektus. Esmu pārliecināts, ka pie šāda risinājuma nonāks un pēc desmit gadiem šajā vietā, ļoti iespējams, būs ziemeļu Rivjēra.

Bezcerībai nav pamata: ostas, kas vēl nesen tika apzīmētas ar vārdu *mazās*, no kura vēdīja tāda kā nolemtība un vakardienas skatījums uz lietām, ir radikāli mainījušās. Dažas gluži likumsakarīgi jau ir atradušas biznesa nišu un sniedz pakalpojumus kravu pārvadājumu tirgū, bet dažas vēl gaida valdības politiskos lēmumus un dažas – privātā biznesa iniciatīvas.

SALACGRĪVA



Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais.

No vienas puses, var teikt, ka Salacgrīva ir sākusi jaunu dzīvi, un šī jaunā dzīve aizsākās pēc 2001. gada pašvaldību vēlēšanām, kad pie varas nāca jauni spēki. Ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais atceras, ka pēc pagājušajām pašvaldību vēlēšanām beidzot izveidojās ostas valde, kurai tiešām rūp un interesē ostas attīstība. Tika izvirzīts mērķis radīt konkurenci ostā, lai nav monopola, kas pēc sava prāta izkārto visas lietas, kā tas bija līdz 2001. gadam. Saimniekošanas veids, kad vietējie centās sadalīt un pārdalīt varu un iegūt ietekmi ostā, Salacgrīvas ostu ātri vien nolika nopietnu problēmu priekšā. Tie, kas sēdēja ostas valdē un lēma par ostas attīstību, paši bija stividori un paši bija arī pilsētas tēvi, paši radīja lēmumus, paši ar sevi slēdza līgumus. Ja ar svešajiem, tad slēdza līgumus ar tiem, ar ko vēlējās, bet tie, kas nebija pa prātam, varēja doties trīs mājas tālāk. Vēl tagad nereti no klientiem esot jādzird, ka savulaik sadarbība atteikta. Paldies Dievam, beidzot varot teikt, ka Salacgrīvā kolhoza laiki ir beigušies! Jaunākā paaudze uzskata, ka tam vajadzēja notikt jau sen, savukārt kolhoza ziedu laikus piedzīvojušie salacgrīvieši ar patiesu nostalģiju skumst pēc "Brīvā viļņa" va-

renības. Vieni ir pārliecināti, ka tad, ja bijušie kolhozi deviņdesmito gadu vidū savu saimniecību būtu nodalījuši no ostas saimniecības, Salacgrīvas osta tagad jau plaukstu un zeltu, citi nožēlo, ka bijušajam kolhozam vēlāk tomēr ir bijis pārlieku maz varas. Taču nu ostas pilsēta ir tur, kur tā ir. Kā vienmēr, visu problēmu risināšana nonāk pie naudas lietām, bet, kā zināms, ostām brīvo līdzekļu ir maz, tāpēc nekas cits neatliek, kā vien ņemt kredītus. Salacgrīvas ostas pārvaldnieks ir pārliecināts, ka to vajadzēja darīt daudz agrāk. Diemžēl kredītiem nebija labvēlīgs laiks, jo notika plēšanās par ostas robežām, arī "Ave Lat grupas" un A. Šķēles ietekme bija stipri jūtama. Tā nu toreiz ar kredītu nekas nesanāca. Arī vēlāk, kad ostas pārvalde ņēma kredītu, daudzi teica, ka tas ir neprāts, jo visas pazīmes liecināja, ka osta iet uz grunti, pareizāk sakot, tā būtu aizgājusi uz grunti, ja nekas netiktu radikāli uzsākts. Eventuālie klienti, kuriem ir iespēja izvēlēties vienas vai otras ostas pakalpojumus, arī negaidīs mūžīgi un neiztiks ar solījumiem, ka teju teju Salacgrīva savu saimniecību sakārtos. Tā arī ostas pārvaldniekam esot skaidri pateikuši – ja tu vēl šogad neko nepasāksi, tad nākošajā gadā mēs savu darbību ar jūsu ostu vairs nesaistīsim. Bet pa to laiku kaimiņi un konkurenti Skultē un Pērnavā investēja un attīstījās, par Rīgu nemaz nerunājot. Salacgrīva neko nedarīt vairs vienkārši nedrīkstēja.

Salacgrīvas ostinieki ar zināmu skaudību skatās uz Skulti, kur ir izveidots ļoti labs modelis, kad privātais bizness ostā investē krietni vairāk nekā valsts un pašvaldība, jo privātās investīcijas stimulē darbību, kas ļautu iespējami drīzāk atpelnīt ieguldījumus. Salacgrīvā lielie uzņēmumi investēt nevēlējās un visu pienākuma smagumu pārvēla uz ostas pārvaldes pleciem – būvējiet, attīstiet, investējiet, bet mēs pēc tam izmantosim.

Neatrisināts joprojām ir jautājums, vajag vai nevajag, ir vai nav pareizi ostas pārvaldei veikt saimniecisko darbību? No vienas puses, likums paredz, ka

ostas pārvaldes saimniecisko darbību neveic, bet Ivo Īstenais tad jautā, kā viņam nodalīt ostas pārvaldes funkcijas no saimnieciskās darbības, ja pēc būtības pārvalde, kuras īpašumā ir piestātne, finanšu līdzekļus iegūst ne tikai no kanāla pakalpojumiem, bet arī no piestātnes darbības? Būtībā viņš kā ostas pārvaldnieks jau ir kļuvis par komersantu, kurš nereti nonāk divdomīgā situācijā, īpaši tajos gadījumos, kad kāds jautā, caur kuru piestātni lai sūta kravu. "Ko lai es viņam atbildu?" jautā Īstenais un piebilst, ka ostas piestātnē taču ieguldīta ostas pārvaldes nauda, tāpēc, iesakot klientam izmantot otru piestātni, viņš faktiski zāģēs zaru, uz kura pats sēž. Nevar ostas pārvalde atrasties ārpus saimnieciskās darbības, uzskata pārvaldnieks un ir pārliecināts, ka jāizdara grozījumi likumā. Viņš domā, ka nākotnē ostas pārvalde kļūs un strādās kā akciju sabiedrība, kurā būs gan stividori, ja viņi būs gatavi sēsties pie viena galda, gan pašvaldība, kurai varētu piederēt tā sauktā zelta akcija. Tas, protams, nebūtu piecdesmit viens procents, kas varētu būt bīstami tieši politisku apsvērumu dēļ, bet šī akcija tomēr neļautu bez pašvaldības akcepta pārdot akcionāram savas akcijas. Taču pašlaik jāredz, kas notiks pēc 2005. gada pašvaldību vēlēšanām.

Taču to, ka Salacgrīva tiek uzskatīta par reģiona centru, liecina kaut vai tas, ka šeit ir četru banku filiāles, lai gan pašlaik nekādi spožie finanšu rādītāji pilsētai nav. Salacgrīva ir dinamiska pilsēta, bet nekad nedrīkst aizmirst, ka šo dinamiku, tieši tāpat kā iespēju attīstīties visam reģionam, nodrošina osta.

Bijušās varenības ēnā

Stāstot par ostas pilsētu Salacgrīvu, tās pagātni un šodienu, nevar iztikt bez vārdiem "Brīvais vilnis", kuriem senāk priekšā rakstīja *zvejnieku kolhozs*, bet tagad – *akciju sabiedrība*. Taču lieliski var iztikt, sakot vienkārši "Brīvais vilnis", visiem tāpat uzreiz viss ir skaidrs.

2004. gada vasarā "Brīvais vilnis" pārdzīvoja krīzi, un pietiktu tikai ar vienu parakstu, lai tas aizietu uz maksātnespēju. Par laimi, šo parakstu neuzlika, un akciju sabiedrība turpina strādāt. Vasarā "Brīvajā vilnī" nomainīja vadību, par ko paši salacgrīvieši gan vīpsnā, ka ticis izspēlēts nomaiņas teātris, bet jaunais vadītājs Arnis Babris tomēr uz daudzām lietām spēj paskatīties savādāk un citādi arī risināt samilzušās problēmas, veidojot dialogu arī ar ostas pārvaldi.

Taču daudzi viņa padomnieki un vispār "Brīvā viļņa" cilvēki vēl atceras varenības laikus, kad visu, kas notika pilsētā un arī ostā, patiesībā noteica un vadīja "Brīvais vilnis". Tagad, kad šāda vispārēja kontrole zudusi, valda uzskats, ka viņiem vēl sliktu un ka viss, kas Salacgrīvā tiek darīts pa jaunam vai savādāk nekā senāk, ir vērsts vienīgi pret "Brīvo vilni". Tā bija arī tad, piemēram, kad jaunā pilsētas vadība izstrādāja pilsētas siltumapgādes projektu, jo bija taču pats par sevi saprotams, ka pilsētu ar siltumu apgādā "Brīvais vilnis" un arī nosaka, kam šo siltumu dos, kam nedos.

Vēl tagad ne viens vien apgalvojot, ka ostas pārvalde strādā pret "Brīvo vilni". Ostas pārvaldnieks to kā pilnīgu absurdu noliedz un saka, ka nav taču jādzīvo ar ienaidnieka tēlu sirdī, nav vienmēr jāmeklē vainīgais! Reizēm ir jāuzdod jautājums, ko tad mēs paši neesam izdarījuši vai esam izdarījuši nepareizi? Pārvaldnieks, liekot roku uz sirds, saka, ka ir ļoti priecīgs, ka "Brīvais vilnis" turpina strādāt, ja "BV" nebūtu un tur strādājošie zaudētu darbu, neviens nevarētu atbildēt, kā risināt sociālo krīzi pilsētā.

Reizēm bijusī kolhoza varenība salacgrīviešiem, kas lielā mērā ir arī *brīvvilnieši*, neļauj skatīties uz priekšu, bet vēl arvien velk pagātnē un kavē attīstības procesus.

Kā Fēnikss no pelniem

Tā varētu teikt par Salacgrīvas ostu, uz kuras izdzīvošanu lielas cerības vairs netika liktas. Salacgrīvas ostai 2004. gads ir bijis ļoti labs, saka ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais un piebilst, ka pilsētai, kas pārdzīvoja sociālo krīzi, tas ir bijis smags. Bet osta no tā necieta, kravu apgrozījums auga, salīdzinājumā ar 2003. gadu pat par 50 procentiem. Ir atnākušas jaunas kravas un palielinājies arī to sortiments. Protams, kravu apjoms vēl ne tuvu nav tāds, kādu to plāno ostas vadība, taču jau sasniegto noliegt nevar un pesimismam vairs nav pamata. Ostas pārvaldnieks uzskata, ka biznesa aizmetņi ostā ir labi, un domā, ka process virzīsies tikai uz priekšu, gan piebilstot, ka drošs šai dzīvē nav nekas, taču ļoti gribētos cerēt, ka procesi ir neatgriezeniski.

I. Īstenais: – Vēl joprojām starp reģionālajām ostām esam trešie, taču kuģu apgrozības ziņā noteikti esam apsteiguši Mērsragu. Ostu finansēm pamatu dod kuģi, un nav no svara, cik un kādas kravas tie ved. Piemēram, kuģi, kas ved šķeldu vai kokmateriālus, aizved dažādu tonnāžu, bet ostu nodevās gan vieni, gan otri vedēji atstāj vienu un to pašu naudu. Ar citu ostu kolēģiem esam runājuši, ka apstrādāto kravu apjoms ir nosacīts lielums. Protams, ja domā par statistiku, tad tas ir būtisks rādītājs, bet ostai daudz būtiskākas ir finanses, kas iegūtas no šo kravu apstrādes.

Ostas pārvaldnieks arī atceras, ka savulaik tika lauzti šķēpi par to, vai ostas pārvaldei īpašumā vajadzētu būt piestātnei, kuras celtniecībā ieguldīti prāvi līdzekļi. Laiks ir parādījis, ka šīs investīcijas atmaksājas un iznomātā piestātne ostai dod papildu līdzekļus, jo par katru pārkrauto tonnu ostas pārvalde no piestātnes nomnieka saņem līgumā paredzēto naudu.

Un arī nomnieks ir spēcīgs, lai gan tā piesaistīšana Salacgrīvas ostai gājusi caur ērkšķiem. Bet, ja atceramies veco patiesību, tad ceļš uz zvaigznēm iet tieši caur ērkšķiem.

I. Īstenais: – Gandrīz trīs gadus ostas viens krasts, ja tā var teikt, buksēja un stāvēja praktiski tukšs, jo nevarējām atrast nopietnu stividoru. Vienu brīdi jau šķita, ka būsim atraduši, bet cerības tomēr izrādījās veltas. Tad sākām meklēt citus variantus. Lai cik nepatriotiski tas varētu izskatīties, apmēram pusgadu cītīgi pārliecinā-

Vētras postījumi Salacgrīvas ostā.

jām igauņus, lai viņi savam biznesam un kravu pārvadājumiem izvēlas Salacgrīvas ostu. Neizmantot izdevību, ka Igaunija ir mums kaimiņos, būtu muļķīgi, un varu teikt, ka pats personīgi atradu to kompāniju, kas tagad veic stividorpakalpojumus ostā. Igauņi nodibināja Latvijā SIA "Salacgrīvas terminmāls", kura īpašnieki pilnībā ir igauņi un arī direktors ir igaunis. Kompānija un tās vadība ir ļoti aktīva, tāpēc būtiskas pārmaiņas ostā bija jūtamas pavisam drīz. Iespējams, ka otram stividoram, kas ir "Brīvais vilnis", tas īpaši nepatika. Bet kam tad patīk, ja rodas konkurence? Iesākumā bija diezgan liela plēšanās un no "Brīvā viļņa" puses visādas pretdarbības, kas pat ietekmēja ostas attīstību. Jaunie stividori pirmo pusgadu iešūpojās, un jau 2004. gada darbība parādīja, ka tad, ja ir patiesa vēlēšanās strādāt un uzņēmuma vadība zina, ko vēlas sasniegt, viss notiek. 2004. gadā astoņdesmit trīs procentus kravu Salacgrīvas ostā apstrādāja SIA "Salacgrīvas terminmāls", un patiesībā šie procenti paši par sevi pasaka visu. Vēl vairāk, "Salacgrīvas termināla" kravas nav iekšējā tirgus pārdale, jo tika piesaistīta kūdra, kā imports nāca keramzīts, kas par simt procentiem ir Igaunijas krava un nāk no pierobežas keramzīta rūpnīcas. Varam droši teikt, ka esam atņēmuši kravas Pērnavas ostai, kas līdz šim ir bijusi kā monopolosta Igaunijas dienvidos. Vēl kā pozitīvu iemeslu kravu pārnākšanai pie mums var minēt ostu maksas, kas Salacgrīvā pašlaik ir aptuveni par piecdesmit procentiem zemākas nekā Pērnavas ostā. Esam, protams, paredzējuši paaugstināt cenas, bet arī tad būsim par kādiem trīsdesmit procentiem lētāki, un klientiem tas ir ļoti pieņemami. Tieši 2004. gada 1. maijs atvēra ceļu kravām, jo pēc iestāšanās Eiropas Savienībā robeža kopā ar muitu pazuda, un burtiski tūlīt klāt bija Igaunijas kravas. Ar mums uz vienu roku, tēlaini runājot, ir arī laika apstākļi, jo ledus situācija ziemas navigācijā mums ir daudz labvēlīgāka. Es nedomāju, ka Salacgrīvas osta ir konkurente Tallinai, Ventspilij vai Mērsragam, bet kā ostas pārvaldnieks es ļoti nopietni sekoju tam, kas notiek Rīgā, Skultē un Pērnavā.

Tā kā osta vēl nav noslogota, tad nevar teikt, ka esmu pilnībā apmierināts ar sasniegto. Esošā ostas infrastruktūra jau tagad ļauj vismaz dubultot kravu apgrozījumu, tāpēc būtu ļoti labi, ja arī "Brīvais vilnis" rādītu lielāku aktivitāti, kaut gan taisnības labad jāatzīst, ka arī šis stividors ir sarosījies un, cik zināms, piesaistot Igaunijas kravu īpašnieku, sāk apstrādāt šķeldu. Trešā stividora ostā vairs nav, jo ar "Salacgrīvu 95" līgumi ir lauzti un šī kompānija stividorpakalpojumus vairs neveic. Patiesībā šī piestātnē ir sliktā stāvoklī, to var izmantot vien kā kravu laukumu. Savulaik no piestātnes tika izspiests viss, cik vien bija iespējams, un tagad tā vairs neatbilst nekādām tehniskajām un drošības prasībām, arī dziļums pie piestātnes ir nepietiekams. Normālos apstākļos naudu, ko stividors nopelna, viņš ieliek infrastruktūras attīstībā. Salacgrīvā šī tendence bija pavisam cita, jo gan "Brīvā viļņa", gan "Salacgrīvas 95" pamatnodarbošanās bija zivrūpniecība, tāpēc visa nauda, kas apgrozījās ostā, tika ieguldīta tieši šīs nozares attīstībā, īpaši nedomājot par infrastruktūras attīstīšanu.

Jau desmit gadus Ivo Īstenais strādā Salacgrīvas ostas pārvaldē, bet no 1997. gada ir ostas pārvaldnieks. Kā pats saka, par pārvaldnieku kļuva nepieklājīgi jaunos gados, izaicinājums bija liels, bet netrūka arī jaunības maksimālisma. Ivo atceras, ka pirmo mēnesi jaunajā amatā staigājis kā pa naglām, visu pirmo gadu patiesībā bijusi tāda kā taustīšanās, taču ar lielu enerģijas un azarta piedevu. Tagad, pēc astoņiem šajā amatā nostrādātiem gadiem, Īstenais atzīst, ka tas azarts, kas licis uz galvas mesties ledainā ūdenī, ir noplacis, jo dzīves realitāte parādījusi, ka daudzas lietas vajadzīgas vienīgi ķeksīša dēļ. Sākumā viss licies savādāk.

Ivo Īstenais sevi uzskata par praktiķi un nedomā, ka ostas attīstības vīzija desmit gadiem var būt reāla, jo dzīve ienes savas korekcijas un parasti plānotais īstenojas par procentiem astoņdesmit. Par daudzām lietām tiek spriests – kā būtu, ja būtu. Ja būtu dzelzceļš, attīstība ietu vienā virzienā, ja nav – attīstības ceļš būs pavisam cits.

I. Īstenais: – Ir reāla situācija, un ar to jārēķinās. Arī ar to, ka nauda jānopelna pašiem. Godīgi sakot, esmu priecīgs, ka vairs nav Ostu attīstības fonda, kas pats par sevi tolaik tā dēvētajām mazajām ostām deva daudz, taču attiecībā pret šo ostu pārvaldniekiem, tai skaitā arī pret mani, bija klaja ņirgāšanās, ko pieciest varēja vien tāpēc, ka personiskajiem aizvainojumiem pāri tika liktas ostas intereses. Tā bija izteikta pazemošana. Lielās ostas naudu negribēja dot, un pareizi vien bija, ka negribēja, jo kāpēc jābaro un jāuztur konkurenti? Toreiz valstij droši vien vajadzēja izvēlēties citu atbalsta formu mazajām ostām.

Tagad Salacgrīvas osta nonākusi līdz domai par ostas statusa maiņu. Reģionālajām ostām ir jākļūst privātām. Varbūt labi, ka deviņdesmitajos gados neļāva ietekmīgiem ļaudīm šīs ostas *prihvatizēt* un sabāzt *ķešās*. Tagad ir pienācis īstais brīdis ostas privatizēt, lai šeit attīstītos bizness. Un es ticu, ka viss notiks. Tieši tāpat, kā Salacgrīvas ostas lielās depresijas laikā cieši ticēju, ka osta izkļūs no šīs situācijas. Varbūt biju vienīgais, kas tam ticēja. Bet viss notika.

MĒRSRAGS

1999. gada novembrī Mērsragā tika pabeigta ostas modernizācijas pirmā kārta. Tad ostas pārvaldnieks bija Arvis Laterers. 2000. gadā ostu sāka vadīt nu jau aizsaulē aizgājušais Jānis Budreika seniors, un togad kravu apgrozījums ostā pieauga 2,4 reizes. Tad kādu laiku ostai nebija īsta saimnieka, vien pienākumu izpildītāji, līdz 2002. gada jūlijā par Mērsraga ostas pārvaldnieku kļuva Jānis Budreika juniors.

Tolaik Latvijas ostas bija pārdzīvojušas 2001. gada rudens vētru, kas arī Mērsraga ostai nodarīja prāvus zaudējumus un radīja pamatīgas galvassāpes.

J. Budreika: – Vētra tiešām bija iecirtusi pamatīgu robu ostas saimniecībā. Ostas 7. piestātne bija pa pusei sabrukusi, rampa arī, bet no iedomājamās 6. piestātnes bija izskalota rievsiena. Nevar teikt, ka ostas saimniecību saņēmu labākajā kondīcijā, iesākumā pat nobijos un nebiju pārliecināts, vai izvēle kļūt par Mērsraga ostas pārvaldnieku tiešām ir pareiza.

Mērsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika.

Arī ostas kanālā vētra bija sanesusi smiltis, un kuģi cits pēc cita sēdās uz sēkļa. Lielākais eksportētājs "Silva" bija ļoti neapmierināts ar ostu un grasījās jau to pamest. Tas tiešām būtu liels zaudējums, tāpēc lūdzu, lai saimniecības sakārtošanai man dod kādu pusgadu. Pie nosauktajām bēdām klāt nāca vēl kāda sliktā ziņa – 2002. gads bija pēdējais, kad no Ostu attīstības fonda tika piešķirti līdzekļi mazajām ostām.

Vēlāk sarunā Mērsraga ostas pārvaldnieks gan atzīst, ka, iespējams, viņam bija vieglāk nekā citu mazo ostu pārvaldniekiem, jo Ostu attīstības fonda līdzekļu dalīšanu viņš nebija pieredzējis, tāpēc apzinājās, ka tā vai citādi, bet pašam vien būs jāprot piesaistīt ostai naudu. Vēl arī piebilst, ka no saviem kolēģiem ir dzirdējis stāstus par nepatīkamajiem brīžiem un pazemojumiem, ko tiem nācies piedzīvot, lai pie fonda naudas vispār tiktu.

Pirmais, pie kā ķēries jaunais ostas pārvaldnieks, bijusi kuģošanas drošība ostā. Par šādu prioritāti gan nebūtu daudz ko brīnīties, jo savulaik viņš strādājis Latvijas Jūras administrācijā, kur, ja tā var teikt, viņa darbaudzinātājs bijis neviens cits kā Gunārs Šteinerts. Varbūt kuģošanas drošības lietas viņam bijušas jau

asinīs, jo arī tēvs bija saistīts ar šiem jautājumiem, strādājot gan Hidrogrāfijas dienestā, gan ostā. Radās ostas padziļināšanas plāns, tika veikta ostas matemātiskā modelēšana, aprēķināts, no kurienes un kur visvairāk veidojas sanesumi, izveidotas tā sauktās kabatas. Tika salabotas piestātnes, izstrādāts 6. piestātnes izbūves projekts, jo viena plikā rievsiena, kas tika uzbūvēta 1999. gadā, jau bija sākusi rūsēt. Speciālisti ieteica steidzami rīkoties, jo, neko nedarot, viss aizies bojā. Tā piestātnes celtniecībai tika atrasts privātais investors un bez lieliem pārdzīvojumiem veikti daži ne sevišķi populāri darbiņi. Piemēram, nojaukta daļa no vecā zivju kombināta, kuram pārlieku tuvu bija uzbūvēta jau pieminētā rievsiena. Budreika sēž iepretim krēslā, stāsta un viltīgi smaida. Ne jau vienmēr visu var un vajag panākt ar varu, reizēm labāk noder mazas viltībiņas.

J. Budreika: – Reāli jaunā piestātne sāka darboties 2004. gada sākumā. Kanāla dziļumi bija sakārtoti, darbojās divas dziļūdens piestātnes, tāpēc kravu apgrozījumam 2004. gadā vajadzēja pieaugt, un tas arī reāli pieauga. Vai tad varēja būt citādi?

Arī vēlāk, klausoties Mērsraga ostas pārvaldnieka stāstījumu par iecerēm un šķietami tālas nākotnes projektiem, pieķeru sevi pie domas, ka no prāta neiziet jautājuma formā izteiktais Budreikas apstiprinājums: "Vai tad var būt citādi?" Droši vien nevar, jo, ja pats neticēsi, ka reiz Mērsraga ostā būs tas un tas, vai kāds cits tam spēs noticēt? Lai jau domā, ka daudzas idejas ir papagaiļa sapņi, saka Jānis, vēl jo labāk, būs mazāk pretdarbības! Budreika atkal smaida un piebilst, ka vēl daudzas lietas lielajiem nāks kā pārsteigums.

Mērsraga osta piesaista ES līdzekļus

Mērsraga ostas pārvalde sekmīgi piesaista ostai PHARE programmas fondu finansējumu. 2004. gada septembrī ostas pārvalde iesniedza Finanšu ministrijā pieteikumu projektam „Economic diversification programme for Small ports of Latvia on example of Mersrags port", finansējuma apjoms paredzams 47 047,80 eiro, kas ir aptuveni 80% no kopējām izmaksām.

Šis projekts ir kā turpinājums jau pabeigtajam projektam ar ES līdzfinansējumu. Ir izremontēta Mērsraga ostas caurlaides ēka, izveidojot tur biznesa centru, iegādāts tehniskais aprīkojums un labiekārtotas telpas, izveidota ostas mājas lapa un ostas industriālā parka attīstības makets, izdoti bukleti.

Biznesa centrs darbosies kā biznesa aktivitāšu inkubators, lai palīdzētu vietējiem un arī reģiona uzņēmējiem, kas savukārt dos labumu arī ostas attīstībai.

Jaunais projekts paredz turpināt iesāktos darbus, izremontējot caurlaides ēkas fasādi, kā arī veikt topogrāfiskos un ģeoloģiskos pētījumus industriālā parka teritorijā, izveidot tehnisko projektu perspektīvā plānotajiem ostas ceļiem un izstrādāt jaunu ostas attīstības plānu. Projektu Mērsraga ostas pārvalde plāno realizēt līdz 2006. gada februārim.

Jauns velkonis „Malta"

Mērsraga ostas pārvaldei līdz šim bija divi velkoņi – „Henriks" un „Ezis", abi 40 gadus veci, ļoti nolietoti, īpaši jau „Ezis", kura korpuss ir kritiskā stāvoklī, neatbilst tehniskās inspekcijas prasībām un pat apdraud cilvēku dzīvību. Patiesībā jau no 1998. gada tas tika ekspluatēts nelegāli, tāpēc tika pieņemts lēmums būvēt jaunu velkoni un izveidota darba grupa – Jānis Budreika, Oskars Veinbergs, Gunārs Rožkalns un Aigars Šteinbergs, kas aktīvi piedalījās jaunā velkoņa tapšanas procesa uzraudzībā. Pateicoties darba grupas entuziasmam un aktivitātēm, tika uzbūvēts velkonis „Malta" – 14 m garš, 4 m plats, ar dzinēja jaudu 400 ZS un iegrimi 1,5 m. Mērsraga ostas pārvaldnieks saka lielu paldies saviem darbiniekiem, kuri bija iekļauti projekta darba grupā, jo kuģa cena, ja to būvētu Tosmares vai Rīgas kuģu būvētavā, vairākkārt pārsniegtu pašreizējo. Tas ir ļoti sarežģīts un unikāls projekts.

Viens nav karotājs

Par to pārliecinājies, Mērsraga ostas pārvaldnieks parāda iniciatīvu, kuras rezultātā tiek nodibināta Mērsraga reģiona uzņēmēju asociācija. Tās dibinātāji ir Jānis Budreika, ceļinieku uzņēmums SIA "Talce" un SIA "Meždaris". Šie uzņēmumi darbojas Mērsraga ostā, tātad visiem kopīgas intereses, un tieši kopīgās intereses bijis pamats asociācijas dibināšanai. Asociācija ir atvērta visiem, kam pieņemami šīs organizācijas izvirzītie mērķi. Ir jau saņemts iesniegums no zivju apstrādes rūpnīcas "Saive 1".

J. Budreika: – Pildīdams savus tiešos ostas pārvaldnieka pienākumus, saskāros ar ļoti daudzām problēmām. Piemēram, ar infrastruktūras sakārtošanas problēmām. No Stendes uz Mērsragu taisnākais ir zemesceļš, tāpēc daudzas kravas, kas varētu nākt uz Mērsraga ostu, aiziet uz Rīgu. Ja šeit būtu normāla satiksme, tad mums būtu sakari ar tādiem lieliem ražotājiem kā "Veekelud", "SB Latvija". Bet pašlaik granulas iet uz Liepāju, dēļi uz Rīgu tāpēc vien, ka nav normālas satiksmes. Lai situāciju mainītu, atkal lietā jāliek neliela viltība. Ostas pārvalde bija tas iniciators, kas kopā pulcināja Mērsraga, Ķūģu un Plaucienas pašvaldības, pa kuru teritoriju iet nelaimīgais ceļš, lai lemtu, kā mainīt situāciju. Diemžēl mūsu pūliņi palika bez panākumiem, jo pašlaik Kurzemes reģiona prioritāte ir Kolkas – Ventspils ceļa asfaltēšana, lai šajā reģionā attīstītu tūrismu. Mums nav neviena lobija, kas palīdzētu virzīt tieši mums svarīgus jautājumus, tāpēc, lai kaut nedaudz tomēr attīstītu šo reģionu, radās nepieciešamība veidot domubiedru grupu, apvienoties asociācijā, lai cīnītos par savām interesēm, radītu jaunas darba vietas, kā arī nodarbotos ar labdarību, koordinētu industriālā parka projektu Mērsraga ostas teritorijā.

Šā reģiona gandrīz vienīgā attīstības iespēja ir industriālais parks. Mērsraga niša nav un tuvākā nākotnē nebūs tranzīta kravas, saka Budreika, bet industriālais parks šķiros, pakos un ražos, tas dos darba vietas cilvēkiem. Un ne tikai vietējiem vien. Tā kā Mērsrags atrodas 40 kilometru attālumā no Tukuma un Talsiem, tad osta būtu lielisks darba vietu ģenerators un drošs pamats reģiona attīstībai. Ir pienācis pēdējais laiks reāli novērtēt reģionu attīstību un tieši tai pievērst vislielāko uzmanību, sniegt atbalstu, jo nebūtu prāta darbs turpināt Rīgas monopolizēšanos.

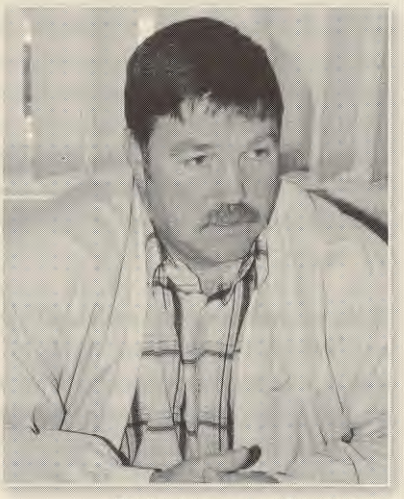
Jau tagad Mērsraga ostas teritorijā strādā aptuveni 800 cilvēku, pārsvarā gan sievietes. Vīrieši bieži vien audzina bērnus, tāda nu ir vietējā specifika. Bet ja nu vienā dienā ostas vairs nebūtu, ko darītu šie cilvēki? Pat domāt par to negribas!

Ekonomiskā situācija reģionos, tai skaitā arī reģionu ostās, ir slikta, un to saka gan Salacgrīvā, gan Pāvilostā, gan arī Mērsraga ostas pārvaldnieks. Viņš arī ir pārliecināts: ja šīs ostas nav *aizklapētas*, tad galvenokārt pateicoties ostu pārvaldnieku pašaizliedzīgajam darbam. Reizēm Budreika ar savām divām augstākajām izglītībām ir nesaprasts, arī tad, kad iestājās par ISPS kodeksa prasību savlaicīgu ieviešanu. Izrādās, viņš tomēr spējis būt tālredzīgāks. Un arī tas, ka ostas politika nosaka palielināt kravu dažādību, ir tālredzīgs lēmums.

"Esmu kļuvis darbaholiķis," atzīstas Jānis Budreika. "Bet viss, ko daru, ir tikai un vienīgi, lai attīstītu ostu un no depresija izvilktu reģionu. Un vai tad var būt citādi?

PĀVILOSTA

22. maijā Pāvilosta svinēja dzimšanas dienu. Pagājuši 125 gadi no tā laika, kad Upesmuižas barons Oto Fridrihs fon Lilienfelds Sakas upes grīvā dibināja ostu un šo vietu nosauca sava brāļa Kurzemes gubernatora Paula vārdā.



Pāvilostas ostas pārvaldnieks Zigmunds Smirnovs.

Kā stāsta vēstures liecības un vietējo iedzīvotāju mutvārdu folklora, senlaikos te bijušas tikai "Āķu" mājas, baltas smiltis un akmeņi. Ļaudis vēl atceras veco pilsētas nosaukumu un nereti joprojām to sauc par Āķagalu.

Kā saka Pāvilostas ostas pārvaldnieks Zigmunds Smirnovs, pati vecākā šeit, protams, ir Sakas upe, kur pirms 125 gadiem sāka būvēt molu un piestātnes. Liesā Pāvilostas zeme parādīja cilvēkiem, ka viņu pamatnodarbošanās būs zvejniecība un zivju apstrāde, tā arī dzima osta, auga un veidojās. Pirmās šeit celtās mājas tagad iznākušas gluži vai jūras krastā. Vietējie jau sen ir sapratuši, ka jūra ir varena un nesaprotama, nekad nevar zināt, ko nākošajā brīdī izspēlēs, jo reizēm šķiet, ka tā nāk virsū krastam, reizēm it kā padodas un atkāpjas. Taču arī cilvēki tik viegli nevēlas pakļauties jūras kaprīzēm, tāpēc mēģina dabu pielabot un jūru savaldīt, nostiprinot kāpas.

Kas Pāvilostā palicis nemainīgs?

Uz šo jautājumu visi aptaujātie, gan pašvaldības vadītājs un ostas pārvaldnieks, gan bibliotēkas vadītāja un muzeja direktore, gan uz ielas satiktie cilvēki atbildēja, gluži kā iepriekš būtu sarunājuši, – tā ir pilsētas dvēsele vai aura, kā jums labpatīk to nosaukt, un, protams, zvejnieki un zvejniecība. Pašvaldības vadītājs Uldis Kristapsons ir pārliecināts: ja šeit nebūtu zvejniecības, arī pašas Pāvilostas nebūtu un klāt citiem depresīvajiem rajoniem nāktu vēl viens.

Jautāti par pirmās brīvvalsts laikiem, vietējie atzīst, ka diži daudz nekas pāri nav palicis un saglabājies, ja nu muitas māja, kur tagad iekārtojies muzejs, moli un tradicionālās ražotnes. Spēcīgākas un, lai cik dīvaini tas liktos, jāteic, arī siltākas atmiņas pāvilostniekiem ir par padomju laikiem, kad šeit saimniekoja zvejnieku kolhozs "Dzintarjūra", vēlāk kolhoza "Boļševiks" fili-

āle. Lai gan "Dzintarjūra" nebija no tiem slavenākajiem zvejnieku kolhoziem un allaž atradās dažādu tabulu lejasdaļā, tomēr kolhozā bija nodarbināti ļoti daudz cilvēku. Tieši tolaik Pāvilosta auga un attīstījās, būvēja dzīvojamās mājas, uzcēla skolu un bērnudārzu. Ostas pārvaldnieks, viņš ir arī pašvaldības deputāts, tāpēc labi pazīst savas pilsētas ļaudis, saka, ka, atskatoties uz tiem gadiem, cilvēki tagad nesaka neko sliktu, drīzāk gan uzskata tos par tādiem kā ziedu laikiem. Cilvēki brīnās, kā tas var būt, ka tagad nav nedz darba, nedz naudas. Tie, kas kolhoza laikos bija spēka gados, bet tagad bauda pelnīto atpūtu, cik nu par baudīšanu šo procesu var saukt, stāsta, ka tolaik ne tikai bijis darbs, bet arī kultūra situsi augstu vilni – sporta sacensības, dziesmu un deju svētki, mednieku un makšķernieku balles. Pāvilostā dzirdētais kārtējo reizi liek pārdomāt bieži dzirdēto, ka, cīnoties par daudzām jaunām lietām un vajadzībām, ir pazaudētas vecas un labas tradīcijas. Nauda. Maz naudas. Lūk, tas klupšanas akmens, kas aizšķērsojis ceļu ne vienam vien labam centienam.

Cik naudas pietrūkst?

Z. Smirnovs saka – daudz. Un ne jau, lai varētu paveikt visu to, ko gribētos, bet gan tikai neatliekamos darbus. Ostas pārvaldes gada budžets ir 16 tūkstoši latu, un par šo naudu jāuztur visa ostas saimniecība, piedevām vēl lielākā daļa no šīs summas aiziet nodokļos.

Z. Smirnovs: – Nedomājiet, ka šie sešpadsmit tūkstoši ir budžeta nauda, tā mums pašiem jānopelna, bet kaut kā jau knapināmies un eksistējam. Ostas pārvaldes štatā ir divi cilvēki, pats pārvaldnieka amatu apvienoju ar ostas kapteiņa pienākumiem un vajadzības gadījumā esmu arī santehniķis.

Kanāla dziļuma uzturēšanai gadā ir nepieciešami aptuveni divdesmit tūkstoši latu. Tā kā ūdensceļi ir valsts īpašums, būtu tikai loģiski, ja valsts par tiem arī rūpētos. Tas taču nav normāli, ka valsts rūpēties par savu īpašumu uzdod ostas pārvaldei, bet šī īpašuma uzturēšanai līdzi netiek dota un pat paredzēta nauda. Padziļināšanas darbu veikšana ostā ir valsts uzdevums, jo ūdensceļi, tāpat kā autoceļi, pieder valstij. Līdz šim, lai arī ar lielām mokām un pat pazemojumiem, esam saņēmuši finansējumu, bet šogad vēl nav piešķirts nekas, tāpēc ar lielu nepacietību gaidām izmaiņas budžetā un ceram, ka kaut ko arī izdosies dabūt. Savulaik, kad vēl bija Ostu attīstības fonds, vismaz bija garantēta iespēja kādu summu infrastruktūras uzturēšanai saņemt. Tolaik no diviem miljoniem latu četri simti tūkstoši tika sadalīti mazo ostu starpā.

Katastrofālā stāvoklī atrodas arī moli, kas patiesībā jau ir sabrukšanas stadijā un kļuvuši bīstami arī kuģošanai, jo nedzēš viļņus. Zvejnieki, kas bāzējas pie mums, zina, kā jānāk ostā, bet svešinieki var piedzīvot nepatīkamus mirkļus. Esam aprēķinājuši, ka molu rekonstrukcijai nepieciešams aptuveni pusotra miljona latu, un būtu pareizi, ja šo naudu sarūpētu valsts.

Taču arī paši nesnaužam, rakstām pieteikumus Eiropas naudas piesaistīšanai, jo tieši infrastruktūras sakārtošanas projekti ir tie, kam ES strukturālie fondi ir domāti. Vien jāmeklē iespējas, kā atrast līdzfinanasējumu, un to mēs cenšamies risināt kopīgi ar Satiksmes ministrijas Investīciju departamentu, kur tagad ir atjaunota darba grupa ES finanšu piesaistīšanai. Iespējams, ka Pāvilostai un Engurei kā zvejas ostām ir lielākas izredzes saņemt pozitīvu atbildi. Patiesībā mūs nevar salīdzināt, piemēram, ar Mērsraga vai Skultes ostu, kur apstrādā tranzīta un eksporta kravas, līdz ar to šīm ostām ir lielākas iespējas piesaistīt finansējumu piestātņu rekonstrukcijai un celtniecībai.

Bet esmu arī pārliecināts, ka Pāvilosta jāsaglabā un tālāk jāattīsta tieši kā zvejas un jahtu osta un citas saimnieciskās darbības šeit nemaz nevajadzētu aktivizēt. Pavisam tuvu ir Liepājas osta, kas savas kravu apstrādes iespējas vēl nav izsmēlusi. Arī Ventspils ostas rezerves ir lielas, tāpēc nedomāju, ka Pāvilostai būtu jācenšas darīt to, kas nekad šeit nav darīts un arī nav loģisks.

Varbūt pie mums varētu attīstīt laivu un jahtu būvi, godīgi sakot, to gan šeit labprāt gribētos redzēt, un domāju, ka tas arī īstenosies, jo viens zviedru uzņēmējs jau nomā zemi ostas tuvumā un piestātnes, kā arī izteicis vēlēšanos attīstīt laivu restaurāciju.

Pašlaik lielākais un reālākais projekts, kas ienāks mūsu ostā, būs jauna jahtu piestātne un jahtu ziemošanas pakalpojumi. Ģeogrāfiski esam ļoti izdevīgā vietā, jo tuvu ir jūras ceļi, kā arī cenu ziņā noteikti varam konkurēt ar citām Baltijas jūras ostām, jo jahtu ziemošanas pakalpojumi jūras otrā krastā ir ļoti dārgi. Šajā ziņā Pāvilosta varētu būt ideāla vietā.

Vārtus pavēra "SuPortNet"

Kā atceras Z. Smirnovs, "SuPort-Net" projekta iniciators un koordinators jau no pirmās dienas bija arhitekts un pats arī aizrautīgs burātājs Egons Bērziņš. Taču pirmais iesniegtais projekta pieteikums izrādījies neveiksmīgs, kas vēl jo vairāk devis stimulu nenokārt degunu un turpināt darbu. Sapratām, ka šis projekts jāpadara par starptautisku, saka ostas pārvaldnieks, un, kad par sadarbības partneriem izdevies piesaistīt poļu kolēģus, projekts uzņēmis apgriezienus. Lai arī tas bijis tāds kā savienotais projekts, tomēr katram bijis savs budžets, jo kopējā summa tika sadalīta diviem projektiem. Tagad ir skaidrs, ka projekts arī turpmāk sekmīgi attīstīsies, par ko liecina arī burātāju arvien lielāka interese par Pāvilostu.

Kā liecina pieredze, tie, kuri nodarbojas ar burāšanu, parasti izvēlas vienas dienas pārgājienu, tad – osta, atpūta, lai atkal varētu doties tālāk. Ceļošanā ar jahtām ir iesaistīts viss Baltijas jūras reģions, taču Latvijas krastos vēl arvien pietrūkst jahtu ostu un nepieciešamā servisa. To apliecina arī Z. Smirnovs, bet viņš ir pārliecināts, ka lietas tomēr iet uz labo pusi. Ceļotāji, kas iegriežas Pāvilostā, ir visdažādākie. Vieni, ceļojot pa Baltijas jūru, iebrauc it visās ostās un ostiņās.

Bet ir arī tādi, kuru ceļa mērķis ir tieši Pāvilosta, jo viņi te jau ir bijuši, atraduši tieši to, ko meklējuši, un tāpēc atgriežas atkal un atkal. Cik dažādi ir cilvēki, tik dažādas ir viņu vēlmes, tieši tāpēc vieni meklē trokšņaino Liepāju, citi kluso un intīmo Pāvilostu. Bet paši aktīvākie ceļotāji ir vācieši, kuri to labprāt dara gan pa jūru, gan sauszemi.

Centrs ielas galā

Visas klusās un smilšainās Pāvilostas ieliņas kājas iemērc jūrā. Izņēmums nav arī galvenā – Dzintaru iela. Taču, kā jau pilsētas centrālā artērija, tā dod dzīvības dvesmu visai pilsētai, jo te ir skola, pilsētas dome, bibliotēka, bet pašā ielas galā pilsētas sirds – osta ar tās pārvaldi, muzejs un nu arī jaunais viesu nams, kas ir uzcelts privātā biznesa un pašvaldības kopdarbības rezultātā, kur pašvaldība ieguldīja veco ēku, bet privātais ņēma kredītus, lai projektu realizētu. Lai gan neesot gājis necik viegli, tomēr rezultāts ir redzams. Nu jaunajā viesu namā atpūtu rod jahtu tūristi, kā arī visi, kas vien to vēlas. Piedevām šī ir vienīgā vieta Pāvilostā, kur cilvēki var paēst, tāpēc īpaši vasarā slodze šim iestādījumam ir liela, bet arī ziemā viesu netrūkst. Ritenis esot veiksmīgi iegriezts, cilvēkiem patīk, atliek vien sekmīgi darboties tālāk.

Z. Smirnovs: – Lai vēl jo vairāk padarītu pievilcīgu mūsu pilsētu, tūristiem piedāvājam izbraukumus ar kuģīti jūrā. Kuģītis var uzņemt līdz divdesmit cilvēku un nepilnu stundiņu izvizina visus gribētājus.

Otrs kuģītis Pāvilostu savieno ar Gotlandes salu, un par tā noslodzi sūdzēties nevar, īpaši nedēļas nogalēs. Daudzi zvana un jautā: vai jūsu prāmju līnija jau darbojas? Skaisti skan – prāmju līnija, patiesībā jau kuģītis ir, līnija ir, tikai par prāmi to nosaukt tā pagrūti, jo tas ir neliels, bet savu uzdevumu pilda un astoņās stundās nogādā braucējus no Pāvilostas uz Gotlandi. Vienam cilvēkam šāds brauciens izmaksā piecdesmit septiņus latus, un par to pašu naudu viņš līdzi var paķert arī velosipēdu.

Zvejnieku darbs

Lai gan ostas vadība nenoliedz, ka ar zvejniecību vien osta izdzīvot nevar, tā tikpat noteikti iestājas par šīs nozares saglabāšanu un attīstību un, pretēji Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta (JD) vadībai, uzskata, ka arī mazajām zvejas ostām ir ļoti liels svars visas valsts līmenī, jo katra darba vieta ir pienācīgi jānovērtē, un tikpat nozīmīgi, kā sekmēt lielo pilsētu attīstību, ir arī neaizmirst par mazo pilsētu un reģionu izdzīvošanu. Z. Smirnovs domā, ka JD izmisīgi meklē iespēju, kā likumīgi un civilizēti atkratīties no mazajām ostām. No vienas puses jau būtu loģiski, ja mazās ostas pārietu pašvaldību jurisdikcijā, taču, no pašvaldības puses raugoties, tā nevarēs uzturēt infrastruktūru, ja tās rīcībā netiks nodoti līdzekļi, jo, piemēram, 20 tūkstoši latu kanāla uzturēšanai pašvaldībai ir ļoti liela un nepaceļama summa. Ostas pārvaldnieks ir pārliecināts, ka lielākas os-

tas maksas no zvejniekiem arī nedrīkst plēst, jo tad viņu jau tā apgrūtinātais bizness izbeigsies, pazudīs darba vietas, kā rezultātā nāks klāt slodze sociālajam dienestam. Labāk lai strādā.

Pāvilostas zvejas floti veido desmit mazāki zvejas uzņēmumi un viens lielais zvejas un zivju pārstrādes uzņēmums – SIA "Ensters", kas ir lielākais darba devējs un ar to nodrošina aptuveni simt cilvēku. Pilsētas vadītājs vēl piebilst, ka ik dienas uz Pāvilostu no Liepājas autobuss ved cilvēkus, kuri darbu atraduši tieši šeit. Uldis Kristapsons ir pārliecināts, ka Pāvilostai un tās cilvēkiem aiz muguras ir tie grūtākie laiki, kad deviņdesmito gadu vidū šeit valdīja gandrīz vai bezcerīga depresija. Tagad viss iet uz augšu, pilsētā un ostā ienāk veiksmīgi projekti un tālredzīgi biznesmeņi. Kā piemēru viņš min arī SIA "Vētrasputns" īpašnieku Ivo Bergmani, kurš iznomājis zemi, lai, piesaistot ES finansējumu, celtu zivju pārstrādes uzņēmumu, kur paredzētas darba vietas vēl 150 cilvēkiem. Pilsētas mērs nosmej, ka, kamēr vien jūrā būs ūdens, Pāvilostā būs zvejnieki un plauks viņu bizness. Taču līdz šim un arī vēl tagad zvejnieku biznesam neko viegli nav klājies, jo tikai no 2004. gada viņiem ir tiesības par degvielu nemaksāt akcīzes nodokli, bet līdz šim par to bija jāmaksā tieši tāpat kā tam transportam, kas izmanto autoceļus. Ostas pārvaldnieks ir mazāk optimistiski noskaņots nekā pilsētas galva, jo domā, ka zvejniekiem maizes garoza būs biezāka nekā mīkstums. Kontrole pastiprināsies, bet flote būs spiesta samazināties. Ar iestāšanos ES zvejnieku dzīve vieglāka nekļūs, jo arvien klāt nāks dažādi aizliegumi un regulas. Viena lieta gan ir skaidra: Pāvilostas zvejnieki savu biznesa, tātad kvotu, daļu kādam citam neatdos, jo uz sagriešanu par ES līdzekļiem neviens kuģis nav pieteikts.

Drūmās krāsas izkliedē arī pilsētas galvas dziļā pārliecība, ka pilsēta un tās iedzīvotāji, no kuriem 86 procenti balsojuši par iestāšanos Eiropas Savienībā, sagaidīs no tās daudzas labas lietas. Vispirms jau dažādu projektu finansējuma veidā, vien pašiem jābūt pietiekoši tālredzīgiem, aktīviem un neatlaidīgiem līdzfinansējuma iegūšanā, bet daudzas lietas izkustas no vietas, ja galvas kopā liek pašvaldības un privātais bizness, izvirzot kopīgus mērķus un kopīgi strādājot, lai mērķi sasniegtu. Uldis arī atceras, ka tad, kad satiksmes ministrs bija Roberts Zīle, pašvaldībai un ministrijai izveidojās ļoti veiksmīga sadarbība. Kad zemkopības ministram Mārtiņam Rozem izstāstīts, ka ostas kanāls tā aizaudzis, ka zvejas kuģi, striķī iesietu, ostā velk velkonis, mainījusies ministriju attieksme un daudzas lietas izdevies sakārtot.

Zvejnieku svētki

Lai gan Latvijā jūlijā otrajā svētdienā oficiāli tiek svinēti Jūras svētki, Pāvilostā tie joprojām tradicionāli ir Zvejnieku svētki. Princips un pārliecība ir viena – svētkiem jābūt! Tradīcijas ir saglabātas vecās, ar meijām izpušķojot zvejas kuģus, suminot zvejniekus, izspēlējot dažādas spēles un sacensības un metoties trakulīgās dejās līdz pat rītam. Z. Smirnovs stāsta, ka Pāvilostā ir izveidojies tāds kā ticējums – ja svētku rītā līst, tad vakarā noteikti būs labs laiks.

Z. Smirnovs: – Visam jābūt dabiskam un nesamākslotam, jo, lai kā arī gribētos, šie svētki laužas no pilsētas mūriem un akmeņiem laukā, vajadzīga zaļa zāle un, protams, jūra. Droši varu teikt, ka mūsu svētki šajā Kurzemes pusē ir tāda kā odziņa, kuras patīkamo garšu nespēj mazināt ne Liepājas skaļums, ne Ventspils viltības. Daudzi, piemēram, noklausījušies jūras dziesmas Ventspilī, ballēties brauc uz Pāvilostu. Tā kā esam pusceļā no Liepājas uz Ventspili, mūs iemīļojuši abu šo pilsētu ļaudis, un ne tikai viņi.

Ar lozungu par tīru vidi

Daudzus svētkus un arī ikdienas darbu sabojā vietējie kaitnieki, kuri sevi uzskata par sabiedrisku organizāciju un sauc par zaļajiem. Ar rūgtumu ostas un pilsētas vadība stāsta, kā šie aktīvisti liek šķēršļus, met sprunguļus un kavē attīstību.

Z. Smirnovs: – Domāju, ka pirmajā vietā ir cilvēks un viņa intereses, nenoliedzot, ka daba ir jāsaudzē un jāsargā. Ar tīru sirdsapziņu varu teikt, ka Pāvilostā dabai netiek darīts pāri, vien sakārtota vide un labiekārtota apkārtne. To darot, visiem spēkiem cenšamies saglabāt arī unikālos biotopus, bet nevajag taču pārspīlēt. Kā vienu no neveiksmīgiem dabas aizsargāšanas projektiem varu minēt Grīņu rezervātu, kur, rūpējoties par sārtenes aizsargāšanu, postā ir aizlaista liela teritorija un bezdarbības rezultātā mežs ir aizaudzis, koki sakrituši krustu šķērsu, bet pati sārtene vairs pat ar uguni nav sameklējama. Savukārt, ja uguns iemetas mežā, tad to nodzēst neviens nav spējīgs tā vienkāršā iemesla dēļ, ka ugunsdzē-

sēji nevar piebraukt, jo nav ceļu. Vai tas ir normāli un tā var dzīvot civilizētā valstī? Vajadzētu taču saprast, ka daba ne tikai ir jāsaudzē, bet tai arī ir jāpalīdz.

Ar milzīgu birokrātismu izceļas arī Vides veselības centrs, kas ar saviem aizliegumiem un draudēšanu ar sodiem zināmā mērā iznīcinājis tādas zvejnieku pilsētiņas īpašo smaržu un garšu. Zvejnieku svētkos gribējām sarīkot zivju kūpināšanu, lai visi redzētu, kā šis process no senlaikiem ir noticis. Kad šo pasākumu centāmies saskaņot ar Vides veselības centru, saņēmām kategorisku aizliegumu un nesapratni, kā mēs kaut ko tādu esam varējuši pat iedomāties. Zvejnieku svētkos zvejnieki pat zivi nedrīkst pārdot. Tiekam biedēti ar ES standartiem un neizbēgamiem sodiem. Bet mēs diezgan daudz esam bijuši vecajās ES valstīs un savām acīm redzējuši, ka tur brīvi notiek lietas, par kurām mums tagad jāaizmirst. Arī Palangā kūpina uz visiem stūriem, Kuršu jomā arī. Jautājam lietuviešu kolēģiem, kā var saņemt atļaujas, viņi atbild – mums ir vienreizējs pasākums.

Piemiņēšanas vērts

Pāvilostā piemin tos septiņus lietuviešu policistus, kuri palīdzēja latviešiem, bēgot no okupācijas varas, ar laivām doties jūrā. Daudzi bēgļi tā arī otru krastu nesasniedza un tagad atdusas Baltijas jūras dzelmē, bet septiņiem lietuviešiem izpildīja nāves sodu, un viņi ir apraksti Zaļkalnu mežā. Pāvilostas pašvaldība kopā ar akadēmisko vienību "Austrums" vēlas šeit uzlikt piemiņas akmeni. Pilsētas svētku ietvaros notika piemiņas vietas sakopšanas talka, kuras iniciatori bija austrumieši.

Savā dzimšanas dienā pilsēta tika pie sava karoga un daudziem jo daudziem laba vēlējumiem, ko viesi un draugi izteica no tīras sirds. Savukārt cieši sirdī Pāvilosta ir iekritusi daudziem turīgiem Rīgas ļaudīm, kuri savas vasaras saistījuši ar šo vietu. Daudzi pat oficiāli kļuvuši par pāvilostniekiem, un tagad viņu nodokļi tiek ieskaitīti Pāvilostas kasē, tā pildinot ne sevišķi biezo pilsētas maciņu. Pārsvarā ienācēji esot cilvēki, kuriem rūp apkārtējās vides sakārtošana, tāpēc viņi visiem spēkiem cenšas pilsētai palīdzēt.

Pilsētas maciņu pēdējos gados papildina arī tūristi, kuri iecienījušo šo vietu pie jūras. Bet kā jau ikvienam kūrortam, arī Pāvilostai vasarā jānopelna līdzekļi, lai varētu pārlaist ziemu, bet mūsu klimatiskajā joslā sezona ir ļoti īsa. Kā atzīst pilsētas vadība, ir jāiegulda krietni līdzekļi, lai tūristi arvien vairāk šeit iegrieztos un atgrieztos. Diemžēl jauniešiem Pāvilosta ir par mazu un šauru, viņiem te nav, kur savu enerģiju un zināšanas likt, tāpēc pēc skolas beigšanas viņi izklīst, kur kurais. Šopavasar ostas pārvaldnieks ir priecīgs, jo beidzot Pāvilostā "Lattelekom" ir ierīkojis ciparu pieslēgumu, un nu arī Pāvilosta var iekļauties globālajā tīmeklī.

Taču kas ir globālais tīmeklis salīdzinājumā ar cilvēku izturību un neatlaidību. Uz atvadām Uldis visām pašvaldībām, kas atrodas pie jūras un kuru galvenais iztikas avots ir zvejniecība, novēlēja būt tikpat spītīgām kā Pāvilosta, turēties pretī visiem vējiem un likt visiem savus spēkus kopā, lai panāktu, ka valsts pagriežas ar skatu pret šiem reģioniem un piekrastes pašvaldībām. Lai šodien valsts būtu tālredzīga, ieguldītu līdzekļus molu un citas infrastruktūras sakārtošanā, tad ar laiku šīs pašvaldības vairs nebūs naudas lūdzējas, bet gan ar uzņēmuma ienākuma nodokli naudas devējas valsts budžetā.

SKULTE

*Skultes ostas pārvaldnieks **Ervīns Grāvītis** vārdos ir skops – ko tur daudz runās, viss, kas padarīts, redzams ostā, tā strādā, attīstās un pilnveido darbību. Taču ostas pārvaldnieks tūlīt arī piebilst, ka, kaut neizdevās sasniegt 2002. gada apjomus, 2004. gads kravu apgrozījuma un kuģa apmeklējuma ziņā tomēr vērtējams kā labs.*

Kāpēc tāds salīdzinājums ar 2002. gadu? Gluži vienkārši tāpēc, ka līdz šim kravu apjoma ziņā 2002. gads bijis labākais ostas pastāvēšanas vēsturē.

Aizvadītajā gadā bijis mazāk ienākošo kravu, bet, lai gan aptuveni septiņdesmit piecus procentus joprojām veido papīrmalkas eksports, iepriecina, ka ar katru gadu pieaug arī citu veidu kravas, tādas kā šķelda un kūdra.

Domājot par Skultes ostas iespējām piesaistīt jaunas kravas, ostas vadība atzīt, ka ar nepacietību tiek gaidīts, kad reāli sāksies starptautiskās automaģistrā-

les "VIA Baltica" apvedceļa celtniecība, jo tad, ļoti cerams, uz ostu nāks šķembas no Skandināvijas, kas jau būs eksporta prece.

Taču caur Skultes ostu pie pircēja iet ne tikai Latvijas mežs, 2004. gadā salīdzinoši daudz bija baļķu no Krievijas.

Skultes ostinieki atzīst, ka pēc 1. maija, tātad pēc Latvijas iestāšanās ES, būtiskas pārmaiņas Skultē nav notikušas, tās vairāk esot izjūtamas Salacgrīvā, kurai kaimiņos ir Igaunija ar savām kravām, un tas Salacgrīvai tiešām ir ļoti izdevīgi.

Lai gan Skulte ES klātbūtni neizjūt tiešā veidā, ir dažas lietas, kas tā vai citādi ostas darbību tomēr ietekmē. Kaut vai atvieglotā muitas dokumentu noformēšana, kas ļauj saīsināt kravas transportēšanai nepieciešamo laiku.

Skultes ostas pārvaldnieks Ervīns Grāvītis.

Skultes ostas pārvaldnieka vietnieks Igors Akulovs.

Par konkurenci domājot, vienmēr jābūt nomodā un jāzina, kas notiek kaimiņos. Bet E. Grāvītis atzīst, ka katram jāapzinās, kur viņš atrodas un kādi ir viņam piedāvātie spēles noteikumi. Ne mazums tiek runāts par Skultes iespējamo konkurenci ar Rīgu. Viens otrs Rīgas stividors uz Skulti, protams, visai labu prātu netur, jo daža krava arī paliek Skultē, līdz Rīgai nenonākot, tomēr ostas pārvaldnieks reāli izvērtē savas ostas iespējas un saka, ka jāapzinās – Rīga ir osta, bet Skulte patiesībā tikai terminmāls, lai gan moderns un konkurētspējīgs.

Ostas attīstības labā strādā arī Eiropas nauda.

E. Grāvītis: – 2005. gadā sāksim Dienvida mola rekonstrukciju. Patiesībā tā būs jauna mola celtniecība, ko finansēsim par saviem līdzekļiem, kas ir kredīts ar valsts galvojumu, un par Eiropas Reģionālās attīstības fonda piešķirto finansēju-

mu. Ir parakstīts līgums un finanses jau ir reāli pieejamas, ir izstrādāts tehniskais projekts un priekšā vēl tikai konkursa procedūra celtniecības darbiem. Nedaudz process aizkavējās tāpēc, ka tika veikts ietekmes novērtējums uz vidi, kas prasīja ne tikai daudz laika, bet arī lielus līdzekļus. Ja saskaita kopā šīs procedūras izmaksas, tad esam iztērējuši aptuveni piecpadsmit tūkstošus latu. No vienas puses, protams, ir sāpīgi izdot šādu naudu, bet, no otras puses, tas tomēr bija vērtīgi tai ziņā, ka Eiropas līdzfinansējums paredz ļoti stingru ekoloģisko prasību ievērošanu. Šai gadījumā mēs esam bijuši tālredzīgi, jo tagad neviens vairs nevarēs pārmest, ka attiecībā pret vidi mēs kaut ko neesam ievērojuši, ka būvniecība varētu neatbilst Eiropas standartiem un ekoloģiskajām prasībām.

Arī ostas ikdienas darbā tiek izvirzītas prasības un ievēroti standarti, lai nenodarītu kaitējumu apkārtējai videi. Ar beramkravām mūsu ostā strādā SIA "Skultes kokosta", un tas, ka ISO sertifikāts piešķirts gan uzņēmuma vadībai, gan kravas operācijām, ir apliecinājums tam, ka ostā notiek videi draudzīga kravu apstrāde.

Kā jau visas reģionālās ostas, arī Skulte dod cilvēkiem darba vietas, tātad mazina sociālo spriedzi. Ostā darbojas kartonāžas cehs un kokapstrādes cehs, tur strādā krasta zvejas brigāde, atrodas atpūtas bāze un vēl daudzi citi objekti, kas veicina rosību un dod darbu aptuveni pusotra simta cilvēkiem.

Nākotnes ieceres

"Skultes ostas mērķis ir atbilstoši kravu resursiem plānveidīgi uzturēt un attīstīt ostas tehniskās iespējas, nodrošinot lielākas kravnesības kuģu pieņemšanu un pārkrauto eksporta kravu pakāpenisku pieaugumu.

Stratēģiskie risinājumi:

- nodrošināt sniegto pakalpojumu kvalitātei atbilstošas, konkurētspējīgas ostas maksu likmes un zemes nomas maksas;
- integrēt Skultes ostas pārvaldes attīstības projektus ar Saulkrastu pilsētas infrastruktūras un ostas zemes lietotāju attīstības projektiem;
- radīt labvēlīgus apstākļus kuģošanas kompāniju, transporta firmu un eksportētāju un šajā procesā iesaistīto valsts un pašvaldību institūciju optimālai sadarbībai."

Tā rakstīts Skultes ostas mājas lapā.

Saskaņā ar Skultes ostas attīstības stratēģiskajiem virzieniem ir plānots veikt kompleksu ostas rekonstrukciju, un šajā procesā ir iesaistīta gan ostas pārvalde, gan ostas zemes un nekustamā īpašuma nomnieki, kas nāk ar saviem investīciju projektiem. Tā, integrējot valsts, Skultes ostas pārvaldes un ostā strādājošo uzņēmējsabiedrību privātās investīcijas, jau ir veikti un vēl tiks veikti darbi, lai palielinātu ostas tehniskās iespējas. Tas ir ļoti būtiskāki, lai ostā palielinātos kravu daudzveidība, bet eksporta kravas pieaugtu vismaz reizes četras.

Skultes ostas pārvaldes kompetencē ir kuģošanas kanāla un kopējo hidrotehnisko būvju uzturēšana, savukārt ostas zemju un nekustamā īpašuma nomnieki

jau tagad realizē un turpinās realizēt projektus, kas ļaus palielinās kravu uzglabāšanas jaudas, paplašinot jau esošos kravas laukumus Dienvidu un Ziemeļu piestātnei piegulošajās teritorijās, kā arī veicot Ziemeļu piestātnes rekonstrukciju.

E. Grāvītis: – Mēs esam tur, kur mēs esam. Un strādājam, ievērojot tos noteikumus un likumus, kas pašlaik darbojas mūsu valstī. Kaut gan, jāteic, Likums par ostām jau sen kļuvis kropls un būtu maināms, jo nereti viens likuma pants nonāk pretrunā ar citu. Ministru Kabinetā ir ļoti pareizs uzraksts: "Viens likums un viena taisnība visiem." Diemžēl dzīvē tā nenotiek, jo spēkā esošais Likums par ostām nosaka, ka ir ostas un ir mazās ostas, bet tas ir visai dīvains apzīmējums, raugoties uz ostu šīsdienas darbu.

Jāpiekrīt pārvaldnieka teiktajam, vēl jo vairāk tāpēc, ka ostas uzņēmumi plāno kravu apjoma pieaugumu un tā dēvētās pievienotās vērtības radīšanu un uzskata, ka miljons tonnu gadā Skultes ostai ir reāls apjoms.

Egons Līvs: "Spilgti apgaismotiem klājiem no viena krasta uz otru kursē pasažieru kuģi, pa šaurumu mums pretim nāk prečinieki. Kustība ļoti dzīva. Daudzkrāsainās acis mirkšķina, blinķē, kā saka jūrnieki, neskaitāmas bojas, kas iezīmē šauro kuģu ceļu."

(Baltijas jūrā uz zvejas kuģa "Rauda" 1961. gada 14. septembrī)

ISPS kodekss un tā ieviešanas gaita

Kā zināms, terorisma draudi pasaulē pastiprinās, jo īpaši transporta sektorā. Protams, cilvēku skaita ziņā apdraudējums jūras industrijā salīdzinoši nav tik ievērojams kā aviācijā, uz dzelzceļa un autotransportā, bet iespējas veikt liela mēroga kaitējumus tautsaimniecībai ir neapšaubāmas. Starptautiskā kuģu un ostas iekārtu aizsardzības (turpmāk – ISPS) kodeksa stāšanās spēkā datums ir 2004. gada 1. jūlijs. Starptautiskā Jūras organizācija (IMO) pēc 2002. gada IMO dalībvalstu diplomātiskās konferences ir vairākkārt vērsusies pie dalībvalstu valdībām ar aicinājumiem nekavēties ar kodeksa prasību ieviešanu, nodrošinot tā savlaicīgu stāšanos spēkā un nelabvēlīgas ietekmes novēršanu uz starptautiskajiem kravu pārvadājumiem pa jūru.

Ņemot vērā kodeksa nozīmi starptautiskajā kuģošanā, kas savukārt var iespaidot Latvijas tautsaimniecību, sevišķi ostu darbību tranzītbiznesa jomā, ir veiktas izmaiņas arī Latvijas Republikas likumos, tādos kā Jūras drošības un jūrlietu pārvaldes likums, kas deleģē Latvijas Jūras administrācijai Atbildīgās institūcijas funkcijas kodeksa ieviešanai valstī, un Likums par ostām, kas paredz, ka ostu pārvaldes kā publisko tiesību subjekts nosaka ISPS kodeksa prasību izpildi ostā un kontrolē ostas teritorijā izvietoto organizāciju darbību atbilstoši ostu iekārtu aizsardzības plāniem.

Pamatojoties uz šiem dokumentiem, Latvijas Jūras administrācijā ir izveidota Kuģu un ostu aizsardzības nodaļa un ostu pārvaldes ir norīkojušas atbildīgās personas kodeksa ieviešanas pasākumu nodrošināšanai. Pašreiz notiek aktīva sadarbība ar ostām, kuģošanas kompānijām jeb kuģu īpašniekiem vai to pilnvarotajām organizācijām un ar valsts drošības institūcijām jautājumā par kodeksa ieviešanas pasākumu izpildi līdz 2004. gada 1. jūnijam un tā darbības nodrošināšanu no 1. jūlija.

Izmantojot EK PHARE projekta "Kuģošanas drošība Latvijā" iespējas, kuģu klasifikācijas sabiedrību un dažādu konsultatīvo organizāciju piedāvājumus, ir notikuši trīs semināri un apmācības atbildīgajiem darbiniekiem kodeksa ieviešanai un turpmākās darbības nodrošināšanai. Šādus seminārus ir sekmīgi beiguši un atbilstošus sertifikātus saņēmuši 126 speciālisti. ISPS kodekss ir pārtulkots latviešu valodā un izsūtīts atbildīgajām organizācijām. Ir atzītas četras organizācijas – "Group 4 Falck Maritime Safety & Security" (Dānija), „BLG Consult GmbH" (Vācija), „Armstrong Group" (Latvija), „Cap Gemini Ernst & Young" (Zviedrija), ar kurām arī noslēgta vienošanās par Atzīto aizsardzības organizāciju funkciju veikšanu atbilstoši ISPS kodeksā noteiktajam, tas ir, par Latvijas ostu iekārtu aizsardzības plānu sagatavošanu un iesniegšanu Latvijas Jūras administrācijai apstiprināšanai. Ostu pārvaldes un ostu terminālu vadība var izvēlēties, vai piesaistīt šīs organizācijas plānu izstrādāšanai, vai veikt to pašu spēkiem. Kuģu aizsardzības plānu izstrādāšanai savukārt ir sagatavotas vienošanās ar divām kuģu klasifikācijas sabiedrībām par Atzīto aizsardzības organizāciju funkciju veikšanu uz Latvijas karoga kuģiem. Kuģošanas kompānijas var izvēlēties slēgt līgumus ar šīm organizācijām par noteiktu darbību veikšanu vai izstrādāt šos plānus pašas.

IMO tomēr apmierina ISPS kodeksa ieviešana

No informācijas, ko 2004. gada beigās bija apkopojusi Starptautiskā Jūras organizācija (IMO), izriet, ka vairāk nekā 90% no pasaulē reģistrētajiem 9000 ostu termināliem ir ieviests ISPS kodekss un tie atbilst visiem drošības standartiem. Prasība par ISPS kodeksa ieviešanu kļuva aktuāla pēc 11. septembra terora akta ASV.

Arī 90% kuģu bija piešķirti drošības sertifikāti.

IMO šādu ostu un kuģu atbilstību drošības standartiem vērtē ļoti pozitīvi, jo 2004. gada 1. jūlijā, kad ISPS kodeksa prasības stājās spēkā, tām atbilda tikai 69% ostu terminālu un 86% kuģu. Ziņojumā arī teikts, ka visgausāk jaunajām prasībām pakļaujas Āfrikas, Austrumeiropas un bijušās PSRS teritorijā esošās ostas.■

Latvijas Jūras administrācijas desmit gadu

2004. gada rudenī apritēja desmit gadu, kopš izveidota Latvijas Jūras administrācija. JA direktors ***Ansis Zeltiņš,*** *kurš šo amatu pilda kopš 2000. gada, atzīst, ka, raugoties no kādas struktūras izveidošanas un reālu funkciju nodrošināšanas viedokļa, tas nemaz tik daudz nav. Vēl vairāk, ja šo Latvijas jūrniecības attīstības posmu salīdzina ar vecajām Eiropas valstīm, tad jāatzīst, ka 10 gadu ir tikai ceļa sākums, jo Eiropā jūrniecības politika, kuģošanas drošība, struktūras izveide un tās reāla darbība ir veidota gadu desmitiem.*

– Vai, veidojot jauno sistēmu, varēja pārņemt un pilnveidot tos drošības standartus, kas tika ievēroti tā sauktajos padomju gados, vai arī sistēmu nācās būvēt pilnīgi no jauna?

– Pamatos viss tomēr bija jāveido no jauna. Piemēram, padomju gados jūrnieku diplomus izdeva ostas kapteinis, bet lielāko daļu hidrogrāfijas funkciju pildīja militārais resors. Šai ziņā jaunajai sistēmai no vecās nebija ko paņemt. Sistēmas izveides darbs aizsākās jau deviņdesmito gadu sākumā, bet jāatzīst, ka pēdējos desmit gados kardināli un pēc būtības ir mainījies arī starptautiskais regulējums. Gribētos pat teikt, ka jaunās prasības, salīdzinot ar vecajām, ir kā diena pret nakti. Visus tos jautājumus, kas saistīti ar kuģošanas drošību, varētu salīdzināt ar progresu datoru tehnoloģijās. Pēdējo desmit gadu laikā ir radīts ļoti daudz dokumentu, kas būtiski ietekmē jūrniecības industriju visā pasaulē. Protams, šie gadi pasaules jūrniecības likumdošanas un saistošo dokumentu izveidē ir uztverami kā iepriekšējā darba likumsakarīgs turpinājums, tikai ļoti intensīvā režīmā, ko prasīja nozares straujā attīstība.

Runājot par pašu JA, varu teikt, ka arī tās izveide, restrukturizācija un speciālistu profesionālā izaugsme pēdējo desmit gadu laikā ir bijusi dinamiska. Pašā restrukturizācijas procesā, lai arī tas nebūt nebija viegli, ir mainījusies cilvēku domāšana, attieksme pret procesiem un arī pret veicamajiem pienākumiem. Ir mainījies arī smaguma punkts, ja tā varētu teikt, jo tie darbi, kas agrāk šķita ļoti nozīmīgi, kaut vai boju krāsošana un citas tamlīdzīgas lietas, tagad ir aizvirzījušies otrajā plānā un akcenti ir pavisam citi. Taču gribu arī teikt, ka tā laika akcenti bija atbilstoši tā laika situācijai, informācijas līmenim un izvirzītajām prioritātēm. Reizēm mūsu darbu ievērojami atvieglo citu valstu pieredze, kurās daudzas sistēmas jau ir sakārtotas. Mums, piemēram, nav no jauna jāizdomā, kā risināt saimnieciskas dabas jautājumus, jo ir no kā mācīties.

Taču ir jautājumi, par kuriem joprojām notiek aktīvas diskusijas. Piemēram, cik lielā mērā ostu pārvaldēm jābūt iesaistītām kuģošanas drošības jautājumu risinā-

JA administratīvais korpuss.

šanā? Te valstu pieredze un sistēmas atšķiras, arī Latvijas pašreizējā sistēma ir izveidota un piemērota konkrētajiem apstākļiem. Lai arī nav lielu problēmu, tomēr dažos gadījumos rodas domstarpības ar ostu pārvaldēm par kuģošanas drošības standartiem. Tas ir likumsakarīgi, ka ostu pārvaldes lielāku vērību velta biznesa attīstībai un kuģošanas drošības jautājumi it kā atvirzās otrajā plānā, jo kuģošanas drošības prasības jau pašas par sevi ir vairāk represīvas vai ierobežojošas. Neskatoties uz to, ka reizēm rodas domstarpības, kopumā tomēr jāatzīst, ka mūsu izveidotā sistēma darbojas, gan ar piebildi – kamēr mūsu valstī pastāv šāda ostu pārvalžu administrēšanas sistēma.

Jau minēju, ka cilvēkiem ievērojami mainījies domāšanas veids, un tas iepriecina, jo pamatu pamatos tieši kvalificēti un augsti izglītoti speciālisti ir jebkuras reformas priekšnosacījums. Mainoties ierēdņu attieksmei pret darbu, norisēm nozarē un valstī kopumā, būs iespējams sakārtot administratīvo sistēmu ne tikai vienā nozarē, bet valstī kopumā.

Mums ir arī negatīvs piemērs, no kura varam mācīties, lai nepieļautu nevajadzīgas kļūdas. Daudzās Eiropas valstīs valda pārlieku liela birokrātija, un diez vai šādu birokrātijas ceļu vajadzētu iet arī Latvijas ierēdniecībai. Lai sistēma darbotos daudz elastīgāk un efektīvāk, domāšanai jāmainās visās institūcijās. Aplami ir domāt: ja vienreiz kāds lēmums ir pieņemts, tad gadījumā, ja reālā dzīve apliecina sistēmas dzīvotnespēju, tajā nekas nav maināms. Visas lietas ir sakārtojamas un uzlabojamas

– Esam jaunās Eiropas Savienības sistēmas sastāvdaļa, arī JA. Vai varam sagaidīt kādus būtiskus pārsteigumus sakarā ar šo statusu?

– Aizvadītajā laika posmā svarīgs bija Latvijas ceļš uz ES, tai skaitā arī visi tie darbi, kas skāra JA kompetenci. Daudz esam darījuši, lai sakārtotu Latvijas likum-

Latvijas Jūras administrācijas 10 gadu jubilejas svinību oficiālajā daļā Rīgas Latviešu biedrības namā JA direktors Ansis Zeltiņš pateicās bijušajiem un esošajiem darbiniekiem. Svinību oficiālo daļu vadīja cienījamais kinorežisors Jānis Streičs.

došanu un saskaņotu to ar starptautiskajām konvencijām, kas regulē kuģošanas drošības normas ne tikai Latvijā, bet arī visā pasaulē. Kas attiecas uz situāciju, ka tagad esam viena no ES dalībvalstīm, tad jāatzīst, ka darbā ES un EK speram tikai pirmos soļus, paies vēl pieci vai pat desmit gadi, lai šis darbs varētu risināties pilnvērtīgi. Ir visai grūti ielēkt ejošā vilcienā.

– Vai JA, pārstāvot Latviju starptautiskās organizācijās un apzinoties arī savu pamatuzdevumu – kuģošanas drošības uzraudzība, dažādās diskusijās pirmajā vietā ir likusi un paturējusi Latvijas intereses?

– Domājot par iestāšanās procesu ES, tā vien šķiet, ka nereti Latvija ir izrādījusi pārlieku lielu centību un patiesībā Eiropai kalpojusi par izmēģinājumu trusīti. Tieši jaunajās ES valstīs, bet iestāšanās procesā tās bija tikai kandidātvalstis, tika izmēģināts, kā reāli darbojas viens vai otrs lēmums, prasība vai regula. Arī jūrniecības nozarē netrūka regulējošu normu, ko mums izvirzīja kā obligātu nosacījumu, kaut gan pašas vecās ES dalībvalstis šādas normas nav ieviesušas un pat negrasās to darīt.

Loģiski, ka tas, kas der Itālijai, ne vienmēr derēs Latvijai, tāpēc mums jāmācās būt stipriem savās pozīcijās un aizstāvēt savu viedokli. Tieši starptautiskajā jomā Latvijai nav reālas darba pieredzes, bet tagad vairs nepietiks vienīgi ar to, ka mēs savās mājās runāsim, mums būs jāprot diskutēt un argumentēt savu viedokli arī Briselē.

– Vai, domājot par šo reālo darbu, LA izveidojusi savu pārstāvniecību Briselē? Kā jau ziņots, JA tagad tur strādās savs cilvēks.

Svinībās kopā bija pulcējušies JA darbinieki, viesi un oficiālās amatpersonas. No kreisās: AM valsts sekretārs Vigo Legzdiņš, satiksmes ministrs Ainārs Šlesers, JA direktors Ansis Zeltiņš, Zeltiņa kundze un JA direktora vietnieks Artūrs Brokovskis.

– Briselē stingri tiek nodalīts, kas ir valsts intereses, kas ir biznesa intereses un kas ir kāda atsevišķa biznesmeņa intereses. Taču jāatzīst, ka Briselē dažādu nozaru lobiju netrūkst. Savu pārstāvi uz Briseli esam nosūtījuši, lai būtu klāt visos nozīmīgos procesos un ikdienas darbā. äis cilvēks būs ļoti liels atbalsts administrācijai darba procesā, jo tieši piedalīties, kad tiek diskutēti mūsu valstij un nozarei svarīgi jautājumi, šodien ir ļoti būtiski. Informācijas nepietiekamība vai neefektīva tās aprite var izdarīt milzīgu kaitējumu nozares attīstībai kopumā. Mūsu speciālists, strādājot Briselē, diskusijās varēs pārstāvēt Latvijas viedokli. Ir skaidri definēti uzdevumi, kas izvirzīti kā prioritātes. Tā kā iestāšanās process, kas bija vērsts uz likumdošanas sakārtošanu, laimīgi ir galā, tagad, iespējams, gadā būs jāaizstāv tikai pāris nozīmīgu jautājumu, kas skar jūrniecības industriju.

– Viens droši vien jau ir skaidrs – Baltijas jūra kā īpaši jutīga jūras zona. Domājams, ka šis jautājums no starptautisko organizāciju darba kārtības vairs nepazudīs. Ir speciālisti, kas uzskata, ka šāda statusa piešķiršana Baltijas jūrai padarīs šo reģionu konkurētnespējīgu.

– Par konkurētspēju es kā JA direktors nevaru sniegt komentārus, jo neesmu iesaistīts biznesa procesos. Taču jau tagad ir diezgan skaidra ES nostāja, kas tiešām vērsta uz to, lai Baltijas jūra vairāk vai mazāk tiktu uzskatīta par ES iekšējiem ūdeņiem. Taču diezin vai šī situācija kaut kādā veidā varētu mazināt Baltijas jū-

ras reģiona valstu konkurētspēju, jo kāda vajadzība ES būtu radīt problēmas pašai savas valstu savienības ietvaros...

– Diezgan daudz tiek spriests par to, ka ir jautājumi, kurus sekmīgi varēs atrisināt vien tad, ja dažādos līmeņos tiks pārstāvēts, teiksim, Baltijas valstu kopīgs un vienots viedoklis. Vai Baltijas valstu Jūras administrāciju starpā ir izveidojusies laba sadarbība un sapratne, kas nākotnē ļaus veidot vienotu viedokli?

– Vēsturiski ir iegājies, ka trīs Baltijas valstis daudzējādā ziņā konkurē savā starpā. Tas attiecas gan uz ostu darbību, gan robežu jautājumiem, gan bezgala daudziem citiem jautājumiem. Pat tad, kad visas trīs valstis reizē gāja uz ES un NATO, varēja just šo konkurences, nevis solidaritātes, garu. Ja skatāmies uz Jūras administrāciju kā struktūru sadarbību, var teikt, ka tā ir laba, bet... Bet ir lietas, ko varētu darīt ja ne labāk, tad savādāk gan noteikti.

Viens no jautājumiem, ko varēja risināt citādi, ir hidrogrāfija. Latvijas Hidrogrāfijas dienests ir sasniedzis labus rezultātus, gan no speciālistu kvalifikācijas viedokļa raugoties, gan arī pašas sistēmas sakārtošanas ziņā. Mūsu speciālistus respektē un mēs kā līdztiesīgi partneri piedalāmies kopīgos hidrogrāfijas procesos Baltijas jūras reģionā. Diemžēl Baltijas valstu hidrogrāfijas dienesti pilnīgu saskaņu un kooperāciju nav panākuši. Igaunijas kolēģiem piedāvājām drukāt papīra kartes, jo viņi ar to nenodarbojas, taču igauņi šo karšu sagatavošanu un drukāšanu tomēr labāk pasūta Zviedrijā un maksā par pakalpojumiem nesalīdzināmi dārgāk, nekā būtu jāmaksā, ja pasūtītu pie mums. Pagaidām mūsu izdevīgais piedāvājums igauņiem nav šķitis interesants. Savukārt lietuviešu kolēģi hidrogrāfijas mērījumiem ir iegādājušies tieši tādu pašu kuģi kā mūsu "Kristiāns Dāls". Ja Lietuvas krasta līnija ir tikai deviņdesmit kilometru gara, vai viņiem bija racionāli izdot salīdzinoši lielu naudu par kuģa būvi un tā uzturēšanu, vai varbūt izdevīgāk tomēr bija sadarboties ar mums? Šādus un līdzīgus piemērus varētu minēt vēl un vēl.

Augusta beigās Hījumā salā Igaunijā notika Baltijas valstu Jūras administrāciju ikgadējā tikšanās. Darba kārtībā bija jautājumi par sadarbību un profesionāli jautājumi, kas saistīti ar administrācijas darbību. Viens no jautājumiem, ko es aktualizēju, bija par Baltijas valstu administrāciju sadarbību Briselē profesionālos jūrniecības nozares jautājumos, kuri ietilpst mūsu kompetencē.

Secinājums ir viens – nebūs viegli veidot šādu vienotu pārstāvniecību un izteikt vienotu viedokli Briselē, jo pašas jūras administrāciju struktūras mūsu valstīs ir atšķirīgas. Piemēram, lietuviešu viedokli nevar paust JA amatpersona, bet gan tikai valdības pārstāvis, jo Lietuvā ir stingri nodalīta šī atbildība un katra institūcija saprot, kāds attiecīgajā jautājumā ir tās atbildības līmenis un kompetence. Iespējams, tas, ka lietuviešu viedokli pārstāv valdība, reizēm ceļ līmeni, bet, no otras puses, zūd iespēja vajadzības gadījumā operatīvi rīkoties. Īpaši tas izjūtams, strādājot darba grupā, jo tāda sistēma ir ļoti neelastīga.

Savukārt Igaunijā visus jautājumus risina departaments un tikai atsevišķos gadījumos piedalās Jūras administrācijas pārstāvji. Taču visi kopā nonācām pie

Viens otru sveic JA bijušais direktors Bruno Zeiliņš un pašreizējais direktors Ansis Zeltiņš.

vienota slēdziena, ka kopīgu pozīciju veidot ir nepieciešams un to kopīgi aizstāvēt, protams, ir vieglāk.

– Kādos jautājumos Baltijas valstīm varētu būs atšķirīgs viedoklis?

– Kaut vai par to pašu īpaši jutīgas zonas statusa noteikšanu Baltijas jūrai. Iespējams, ka lietuvieši jautājumā par loču un eskorta pakalpojumu ieviešanu Baltijas jūrā aizstāvēs mūsu viedokli, bet igauņi, šķiet, to īpaši dedzīgi neatbalstīs, viņiem ir nedaudz atšķirīgs uzskats šai jautājumā, jo viņu intereses ļoti lielā mērā ir saistītas ar Krievijas tranzītu, ar tām kravām, kas nāk no Primorskas. Ir informācija, ka jau tagad igauņiem, somiem un krieviem ir izveidota kopīga novērošanas un ziņošanas sistēma. Tas tikai apliecina, kādā virzienā lūkojas mūsu kaimiņi.

Teorētiski jau arī mēs varētu ieviest loču pakalpojumus Irbes jūras šaurumā, bet vai no tā būs kāda jēga, kādu labumu tas mums dos?

– Jūras administrācija ir piedzīvojusi vairākas restrukturizācijas, daži dienesti, kas agrāk atradās JA struktūrā, tagad ir nodoti citu resoru pārziņā...

– Savulaik loču dienestu un kapteiņdienestu nodeva ostu pārvalžu pārziņā, kopā ar tiem arī daļu nodevu. Lai gan tagad šiem dienestiem ir cita pakļautība, attieksmē pret veicamajiem pienākumiem būtībā nekas nav mainījies. Varētu pat teikt, ka loču dienests tagad darbojas labāk un operatīvāk. Arī tām bažām, ka, kapteiņdienestam nonākot ostas pārvaldes pakļautībā, cietīs kuģošanas drošības jautājumi, nav pamata, ostās nav pieļauti nekādi drošības normu pārkāpumi. Ostu pārvaldēs strādā profesionāli speciālisti, bet daudzas normas tiek starptautis-

Kā vienmēr JA svinībās, torte ir īpaša. Par to pārsteigts arī pats JA direktors.

ki regulētas, kas izslēdz interpretācijas iespējas. Arī Latvijas likumdošana pilnveidojas. Protams, pagaidām ir lietas, kas vēl jāsakārto, taču jau tagad redzams, ka pamatu pamatos viss nostājas loģiskā secībā.

Vērojot, kā attīstās Meklēšanas un glābšanas dienesta darbība, pagaidām nākas atzīt, ka tā vēl nedod cerēto efektu. Un aktuāls nav jautājums, kā pakļautībā atrodas šis dienests, aktuāli ir tas, kā notiek darba organizācija un kāds ir šā dienesta finansējums. Pie tā finansējuma un ekipējuma, kāds bija JA rīcībā, diez vai mēs būtu varējuši "uzaudzēt" nepieciešamo floti. Savulaik mūsu rīcībā meklēšanas un glābšanas darbiem bija divi kuģi – "Astra" un "Māra", bet tas patiesībā nebija nekas. Ja vēlas, lai dienests efektīvi un reāli darbotos, flotei ir jābūt lielākai un, nenoliedzami, arī jaudīgākai. Līdz šim smagākā problēma nav bijusi paša koordinācijas centra izveidošana, bet gan tieši tā finansēšana. Arī Latvijas Jūras spēkos, kuru pakļautībā tagad atrodas meklēšanas un glābšanas darbu organizēšana un veikšana, galvenais akcents, arī finansiālais, protams, ir likts uz NATO un militārās sistēmas pilnveidošanu, koordinācijas centra darbība un finansējums tur ir otršķirīgs jautājums.

Nevar jau teikt, ka situācija ir gājusi regresa ceļu, jo tiek uzlabota gan meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra praktiskā darbība, gan tehniskais nodrošinājums, bet vienmēr var vēlēties, lai būtu labāk.

Veidojot jauno sistēmu, par pamatu tika ņemta Amerikas pieredze – ka krasta apsardze, kurai ir labi ekipēti kuģi, ar laiku kļūst par meklēšanas un glābšanas darbu organizētāju. Sistēma ir ļoti pareiza, bet mūsu Jūras spēkos diemžēl funkcijas joprojām ir sadrumstalotas. Ir robežapsardze ar saviem kuģiem, ir krasta apsardze ar saviem kuģiem, tad vēl gaisa spēki, un nav skaidrs, kā tad nākotnē viss tiks koordinēts. Bet tas jau ir valsts jautājums, kā sistēma tiek sakārtota. Ja runājam par glābšanas operācijām, tad, piemēram, zvejas kuģa "Astrīda" avārija meklēšanas un glābšanas aspektā šim dienestam profesionālā ziņā problēmas neradīja. Bet, ja runājam par eventuālām glābšanas operācijām, ja nelaime būtu notikusi, piemēram, ar kādu pasažieru prāmi, tad pagaidām es īpaši skaidri neredzu to mehānismu, kas sekmīgi darbotos šādā gadījumā. Problēmas nerodas, ja negadījums ir lokāls un glābšanas operācijai pietiek ar vienu kuģi vai vienu helikopteru. Bet, ja operācijā būtu jāiesaista papildu spēki un jākoordinē darbība, tad, ļoti iespējams, parādītos vājās vietas. Pagaidām, par laimi, šādas glābšanas operācijas nav bijis jāīsteno, bet nav īstas pārliecības, ka vajadzības gadījumā tas izdotos.■

Jutīgais Baltijas jūras jutīguma jautājums

Kāds būs Baltijas jūras liktenis nākotnē? Lūk, jautājums, kas ik gadus kļūst arvien aktuālāks. Pēdējā gada laikā aizvien uzstājīgāk tiek runāts par Baltijas jūras jutīgumu un šajā sakarā īpaša statusa piešķiršanu tai. Latvijas valdība, ostu un tranzīta uzņēmumu mudināta, ir nolēmusi, ka īpaša jutīguma statusa piešķiršana Baltijas jūrai ir atbalstāma, taču nekādā gadījumā nav pieļaujama nepamatota papildu finansiālu apgrūtinājumu uzlikšana kuģiem, pakļaujot tos loču un eskorta pakalpojumiem.

Satiksmes ministrija un lielo ostu pārvaldes kategoriski iebilst pret tādu jaunu drošības pasākumu kā kuģu eskortēšana un loču pakalpojumu obligāta izmantošana ieviešanu Baltijas jūrā. Pieteikuma izstrādāšanas laikā Zviedrijai tika iesniegti Latvijas ekspertu iebildumi attiecībā uz jaunu drošības pasākumu ieviešanu Baltijas jūrā, kuri paredzēja svītrot no sadaļas "Iespējamie jaunie saistītie aizsardzības pasākumi" 5.10. paragrāfa tekstu "(3) eskortu un eskortēšanas velkoņiem, (4) loču izmantošanu", kā arī svītrot 5.13. paragrāfu "Eskortēšana un eskortēšanas velkoņi" un 5.14. paragrāfu "Loču izmantošana". Latvijas viedoklis netika ņemts vērā. Darba grupas sanāksmē 2003. gada 6. un 7. oktobrī Zviedrija uzsvēra, ka sadaļā ietvertajiem pasākumiem ir informatīvs raksturs un ka šajā stadijā netiek ieteikti nekādi jauni saistošie aizsardzības pasākumi. Līdz ar to pieteikuma pieņemšanas gadījumā dokuments neparedzēs, ka sadaļā uzskaitītie pasākumi obligāti tiek ieviesti. Prasība svītrot minēto tekstu tika pausta atkārtoti, bet diemžēl netika ņemta vērtā.

Ja Baltijas jūras teritorijai tika piešķirts īpaši jutīga jūras rajona statuss, Latvija neatbalstīs kuģu eskortēšanas un obligātu loču pakalpojumu ieviešanu, jo nav argumentēta šādu dārgu pasākumu pozitīva ietekme uz reģiona ekonomiku un vidi, kā arī uz kuģošanas drošību Baltijas jūrā.

"Latvija atbalsta pieteikumu Starptautiskajai jūras organizācijai "Baltijas jūras teritorijas noteikšana par īpaši jutīgu jūras rajonu", taču reizē izvirza striktu nosacījumu, ka netiek noteikti tādi jauni aizsardzības pasākumi kā pieteikuma sadaļas "Iespējamie jaunie saistītie aizsardzības pasākumi" 5.10 paragrāfā minētie (3) eskorts un eskortēšanas velkoņi un (4) loču izmantošana.

Latvija neatbalsta tādu aizsardzības pasākumu ieviešanu Baltijas jūrā un šaurumos, kas uzliek papildu finansiālus apgrūtinājumus kuģiem vai var radīt nevienlīdzīgas konkurences iespējas, tādus kā loču obligāta izmantošana Baltijas jūras šaurumos, kuru statuss ir noteikts 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas III

daļas ("Starptautiskajai kuģošanai izmantojamie jūras šaurumi") 1., 2. un 3. nodaļā."

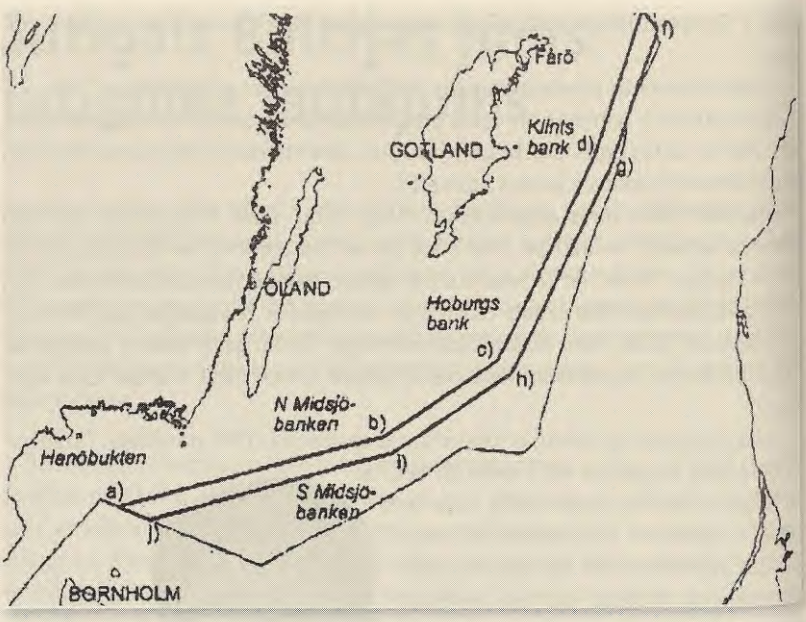
Šādu dokumentu pieņēma un savu nostāju izteica Latvijas valdība.

Taču ritenis ir iegriezts un darbs pie Baltijas jūras statusa noteikšanas turpinās. Par to, kā tas noris, stāsta Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors Gunārs Šteinerts.

Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) Jūras vides aizsardzības komitejā pieņēma lēmumu, ka Baltijas jūrai principā var tikt piešķirts sevišķi jutīgas jūras zonas statuss. Tomēr, lai to nolemtu līdz galam, Navigācijas apakškomitejai (kas notiks nākošvasar) tika uzdots izskatīt un iesniegt pēc Navigācijas apakškomitejas nākošajai Jūras vides aizsardzības komitejai (2005. gada rudenī) apstiprināšanai pasākumu kompleksu, kuru nepieciešams ieviest šāda statusa jūras rajonam.

Galīgo lēmumu par Baltijas jūras statusu apstiprinās IMO asambleja. Tātad garu garā IMO procedūra vēl ir priekšā, bet, lai to iesāktu, Baltijas jūras valstu uzdevums tagad ir sagatavot un nākošajai IMO Navigācijas apakškomitejai iesniegt to papildu pasākumu sarakstu, kas būtu ieviešami sakarā ar sevišķi jutīgas jūras zonas statusa piešķiršanu Baltijas jūrai.

Šo jautājumu risināšanai 7. septembrī tika sasaukta sanāksme, kuras iniciatore bija Zviedrijas Jūras administrācija, un tajā piedalījās visas Baltijas jūras valstis, tai skaitā arī Krievija. Kuģošanas drošības garantēšanai ir svarīgi, lai kuģi, īpaši jau lielie tankkuģi un citi kuģi ar lielu iegrimi, ietu pa iezīmētiem jūras ceļiem, kas ir pārbaudīti un atbilst visām prasībām. Tāpēc galvenais uzsvars papildu drošības pasākumu kompleksa izstrādāša-



nā tika likts uz lielas iegrimes kuģu ceļu (DW) hidrogrāfiskajiem mērījumiem un šo ceļu noteikšanu, kā arī uz to, lai kuģu satiksmei Baltijas jūrā tiku noteiktas jaunas satiksmes sadales zonas. Tie ir galvenie pasākumi, kas veicami, lai kuģošana Baltijas jūrā būtu droša un netiktu nodarīts kaitējums apkārtējai videi.

Tas, ka Baltijas jūra ir ekoloģiski aizsargājama, Latvijai ir jāatbalsta, neskatoties uz ekonomiskām vai politiskām interesēm. Mūsu uzdevums ir piedalīties tādu pasākumu izstrādē, kas garantētu ekoloģisko drošību. Pašlaik ir skaidrs, ka to paredzēts panākt ar drošiem kuģu ceļiem. Darba grupā Stokholmā izskanēja vairāki priekšlikumi, kā organizēt satiksmi īpaši bīstamās vietās. Viens no tiem attiecas uz satiksmi pie Dānijai piederošās Bornholmas salas un Zviedrijas dienvidos, kur notiek intensīva kuģu kustība, kurā piedalās arī lielie tankkuģi. Zviedri kopā ar dāņiem iesaka iezīmēt jaunu kuģu satiksmes sadales zonu (attēlā). Ir arī citas satiksmes sadales zonas – vairāk uz dienvidiem un dienvidrietumiem, kur savus priekšlikumus to modifikācijai piedāvā Vācija, un ziemeļos pie Gotlandes, kur, izrādās, līdz šim kuģošanai tiek izmantoti ceļi salīdzinoši seklās vietās, kuri var būt bīstami arī mazākiem kuģiem.

Tikšanās reizē Stokholmā liela vērība tika veltīta arī citiem kuģošanas drošības jautājumiem. Piemēram, kuģu ceļu hidrogrāfisko mērījumu izpildes gaitai, pildot Kopenhāgenas deklarāciju. Tāpat izskatīja jaunu prasību iespējamo ieviešanu citos rajonos, sprieda par kuģiem obligāto ziņošanas kārtību, līdzīgu tai, kāda jau tagad darbojas Somu jūras līcī, un ziņošanas kārtības uzlabošanu, pieejot pie Dā-

JA Kuģošanas drošības departaments. Pirmajā rindā no kreisās: Z. Lagzdiņa, A. Oša, G. Šteinerts, Ģ. Aniņa. Otrajā rindā no kreisās: K. Gailišs, A. Žukovs, J. Zlidnis, I. Nartišs, A. U. Andersons, A. Evertovskis, J. Šuba, M. Mihejevs, G. Mūrnieks, I. Lapšins, A. Spūlis, A. Tīrmanis, O. Sakss, E. Andersons, L. K. Kalviškis, V. Dreimanis un Ģ. Sarja.

nijas šaurumiem Par labu instrumentu kuģošanas drošībai tika atzītas esošās un topošās automātiskās identifikācijas sistēmas (AIS), kas varētu palīdzēt Baltijas jūrā novērot visu kuģu satiksmi. Tas ir būtiski arī tāpēc, ka no 2005. gada 1. janvāra spēkā būs prasība AIS aparatūru uzstādīt ne tikai uz pasažieru kuģiem un tankkuģiem, kā tas ir tagad, bet uz visiem kravas kuģiem. Tā ir aparatūra uz kuģiem, kas krasta stacijai pārraida visu svarīgāko informāciju par attiecīgo kuģi, un no sauszemes iespējams sekot kuģu satiksmei. Tas varbūt notiek pasīvā veidā, bet uzraudzība tomēr tiek nodrošināta. Šāda sistēma jau tagad darbojas Somu jūras līcī, Zviedrijas un Dānijas ūdeņos, un tās izmantošana tiks paplašināta, aptverot visu Baltijas jūru.

Šo drošības pasākumu sakarā mēs nevaram runāt par kuģu īpašnieku tiešiem izdevumiem, jo AIS ieviešana jau noteikta kuģu īpašniekiem saistošajos dokumentos un tām jābūt plānotajām izmaksām. Prasības par loču un eskorta pakalpojumiem Stokholmas sanāksmē netika izskatītas, lai gan Dānija par tām ieminējās. Tās netiks arī piedāvātas izskatīšanai IMO Jūras vides aizsardzības komitejas sēdē. Kā realizējamie drošības pasākumi Baltijas jūrai saistībā ar sevišķi jutīga jūras rajona statusa piešķiršanu tiks piedāvāti kuģu ceļu norādīšana, hidrogrāfisko mērījumu veikšana un AIS ieviešana.

Tiktāl viss būtu mierīgi. Bet ir arī informācija, un to sniedz mūsu pārstāvji, kas piedalījās Eiropas Komisijas kārtējā konsultatīvajā sanāksmē pirms IMO Jūras vides aizsardzības komiteja sēdes Londonā, ka jautājums par obligātajiem loču pakalpojumiem atkal un atkal tiek celts augšā, par to atgādina kā par iespējamo pa-

sākumu, un nav pat īsti skaidrs, kas ir īstenie jautājuma aktualizētāji, iniciatīva it kā nākot no Baltijas jūras valstu grupas. Kāpēc šī ideja vienmēr tiek uzturēta dzīva? Viens no iemesliem ir tas, ka šī prasība tiek pamatota ar starptautiskās Jūras tiesību konvencijas normu, kas paredz minētos pakalpojumus un pieļauj arī to obligātas ieviešanas iespēju. Savukārt cita konvencijas norma nosaka, ka nekādā veidā nedrīkst apgrūtināt satiksmi starptautiskajos šaurumos. Abas pieminētās normas gan ir savstarpēji nesaderīgas, tomēr tās pastāv un ir piemērojamas. Jautājums nodots izskatīšanai IMO Juridiskajai komitejai.

Loču pakalpojumi ir ar senu vēsturi un tradicionāli, tas nav nekas jauns šai pasaulē. No savas pieredzes varu teikt, ka reizēm mani nav apmierinājis loču darbs, bet tas jau nenozīmē, ka tā būtu norma, jo gandrīz vienmēr tie ir augstā līmenī. Kopumā jāatzīst, ka loču pakalpojumi ir ļoti noderīgi, īpaši ieejot un izejot no ostas. Cits jautājums, kā šī loču pakalpojumu sistēma varētu darboties starptautiskajos šaurumos, jo loča uzņemšana ir saistīta ar zināmiem apgrūtinājumiem, veicot kuģa manevrus. Nav arī skaidras definīcijas, kuriem kuģiem loča pakalpojumi varētu būt obligāti un kas ir kuģi ar bīstamo kravu, lai gan ir attiecīgas IMO rezolūcijas, kuras iesaka izmantot šos pakalpojumus.

Jārēķinās arī ar to, ka var būt neprofesionāls kuģa vadītājs un vāja apkalpe, kas nevar nodrošināt kvalitatīvu kuģošanu šaurumos, un tādā gadījumā, protams, locis ir tas, kas uzņemas kuģa vadīšanu bīstamajā rajonā un kas zinās, kā organizēt tālākos pasākumus, ja kas atgadīsies. Viņš pārzina straumes un bīstamos pagriezienus. No savas stūrmaņa prakses atceros, ka, izbraucot Dānijas šaurumus, mugura ir slapja, jo tur tiešām ir sarežģīta navigācija, kas prasa ļoti precīzu rīcību. Ja kuģa vadītājam nav attiecīgu iemaņu un zināšanu, ja viņš ir kuģojis tikai lielajos okeāna ceļos, kur nav nekā sarežģīta, tad izbraukt jau pieminētos šaurumus nav nemaz tik vienkārši. "Latvijas Kuģniecības" speciālisti ir stāstījuši, ka viņi loču pakalpojumus Dānijas šaurumos izmanto vienīgi tad, ja attiecīgā kuģa vadītājam nav nepieciešamo iemaņu kuģošanai šai rajonā, bet pieredzējušie kapteiņi šo ceļu veic patstāvīgi un bez problēmām.

Kas attiecas tieši uz Baltijas valstu vienotību Baltijas jūras statusa noteikšanā, tad jāteic, ka mūsu dienvidu un ziemeļu kaimiņi pagaidām neizrāda nekādu iniciatīvu. IMO sanāksmēs viņi klusē, kas, iespējams, ir diplomātiski pareizs manevrs, bet neliecina par triju Baltijas valstu vienotību šajā jautājumā.

Novembra sākumā Stokholmā darba grupas izstrādātais priekšlikums tiks precizēts sanāksmē Kopenhāgenā. Tiks precizēti kuģu ceļi, lai izstrādātu vienotu Baltijas jūras valstu viedokli, ko darīt zināmu IMO Navigācijas apakškomitejai tālākai virzīšanai Jūras vides aizsardzības komitejā. Latvija ir secinājusi, ka potenciāli iezīmējamais rajons varētu būt arī Irbes jūras šaurums, bet šis jautājums būtu izskatāms tikai tad, ja kuģu kustības intensitāte tur palielinātos vairākkārt. Latvijai, tāpat kā citām Baltijas jūras valstīm, jāievieš AIS krasta sistēma, kā arī jāturpina plānotie hidrogrāfiskie mērījumi savā atbildības zonā.■

Latvijas kuģiem laba 2004. gada statistika

Skaitļus mēdz dēvēt par sauso statistiku, ko reizēm sauc par nepielūdzamu, bet nereti par to arī var priecāties. Šoreiz varam priecāties par statistiku, kas, publicēta tabulās, parāda, ka 2004. gadā Parīzes memoranda valstu ostās Latvijas karoga kuģi nav izpelnījušies nevienu aizrādījumu un tiem nav bijis neviena aizturēšanas gadījuma. Neskatoties uz pozitīvajiem rādītājiem, JA Kuģošanas drošības departamenta direktoram ***Gunāram Šteinertam*** *ir daži komentāri, kas papildina tabulās redzamos ciparus.*

Varam būt gandarīti, jo skaitļi raksturo Latvijas karoga kuģu kvalitāti, kas 2004. gadā ir atzīta par labu. Bet svarīgi tomēr ir apzināties, ka viss nebūt nav tik skaisti, kā izskatās, jo pozitīvā statistika attiecas tikai uz Parīzes memoranda valstu ostu kontrolēm, bet kopējo ainu tomēr neparāda, un divi Latvijas karoga kuģi 2004. gadā tomēr bija izpelnījušies aizrādījumus. Tas bija motorkuģis "Baltic Courier", ko 2004. gada 25. martā aizturēja Turcijas ostā *Limas-Izmit*, un mūsu nelaimīgais motorkuģis "Kera", kas tika aizturēts ASV, kad tas stāvēja uz enkura pie *Nine Mile Anchorage* ostas, kur to pārbaudīja. "Keru" tiešām var uzskatīt par neveiksminieci, jo nelaimes to vajāja visa gada garumā. "Baltic Courier" ir normāls kuģis, un šo aizturēšanas gadījumu es kvalificētu vairāk kā pārspīlētu vainas meklēšanu kuģim, bet, ja labi meklē, tad vainu vienmēr var atrast. Šoreiz vājā vieta izrādījās kuģa apkalpes dokumentu noformēšana.

No vienas puses, varam priecāties gan par statistiku, gan arī par to, ka ne ASV, ne Turcija nav Parīzes memoranda valstis, un, lai gan arī viņu dati visiem ir zināmi, tie netiek ievadīti Parīzes memoranda statistikā.

Kad kuģis var zaudēt Latvijas karogu?

Likumdošana paredz, ka Jūras administrācijai ir tiesības izslēgt kuģi no Latvijas Kuģu reģistra, ja kuģis ir atkārtoti pārkāpis kuģošanas drošības standartus, aizturēts, ja tā tehniskais stāvoklis un uzturēšana var apdraudēt cilvēku dzīvību. Tad mūsu Kuģošanas drošības inspekcija var pieprasīt kuģa izslēgšanu no Latvijas Kuģu reģistra. Ir šis vārdiņš "var", taču vēl jānosaka tā robeža, kad tiešām tiek apdraudēta cilvēku dzīvība. Patiesībā šis ir ļoti smags paragrāfs, taču mēs varam tikai nedot savu atļauju kuģošanai, bet atņemt īpašuma tiesības vai neļaut kuģi reģistrēt citā kuģu reģistrā vairs nav mūsu kompetencē. Tomēr kuģu īpašniekiem vienmēr vajadzētu paturēt prātā, ka informācija par kuģa izslēgšanu no kāda reģistra nav noklusējams fakts un tādā gadījumā reputācija ir sabojāta.

OSTAS VALSTS KONTROLE. AIZTURĒTIE ĀRZEMJU KUĢI LATVIJAS OSTĀS 2004. GADĀ

AIZTURĒŠANAS DATUMS UN VIETA	KUĢA NOSAUKUMS/ TIPS	BRUTO TILPĪBA	IMO NUMURS/ BŪVES GADS	KAROGS	ĪPAŠNIEKS/ OPERATORS	KLASIFIKĀCIJAS SABIEDRĪBA	AIZTURĒŠANAS IEMESLS	ATBRĪVOŠANAS DATUMS
13/01/2004 Rīga	Cikat beramkravu	5869	8206272 / 1982	Horvātija	Losinjska Plovidba – Brodarstvo	Horvātijas Kuģniecības reģistrs	Nestrādā avārijas apgaismojums pie glābšanas laivām. Naftas atlikumu tanka tilpums neatbilst paredzētajam reisam. Uz kuģa trūkst nepieciešamās kartes un navigācijas publikācijas	16/01/2004
15/01/2004 Rīga	Midjur beramkravu	13834	9015656 / 1991	Malta	Navigation Maritime Bulgare	Germanisher Lloyd	Nestrādā naftu saturošo ūdeņu filtrācijas aprīkojums	16/01/2004
25/03/2004 Rīga	Nijord ģenerālkravu	2696	8007157 / 1980	Malta	Aquarius SMC LLC	Bureau Veritas	Nepietiekama lūku aizveru ūdensnecaurlaidība	14/04/2004
18/09/2004 Rīga	BBC Mexico ģenerālkravu	3895	9197557 / 1998	Antigva un Barbuda	W.Bockstiegel Reederei Gmbh	Germanisher Lloyd	Nestrādā ugunsgrēka atklāšanas sistēma	18/09/2004
20/09/2004 Ventspils	Grachtborg ģenerālkravu	2028	9155884 / 1997	Nīderlandes Antiļas	Esmeralda Shiffarts – Vewaltungs Gesellschaft Gmbh	Bureau Veritas	Nederīgas kuģa drošības apliecības. Nav diploma karoga valsts apstiprinājums 2. stūrmanim	23/09/2004
25/10/2004 Ventspils	Bled beramkravu	20624	8112952 / 1983	Antigva un Barbuda	Splosna Plovba Obala	Lloyds Register	Bojāts avārijas apgaismojums. Trūkst rezerves baterijas UĪV avārijas divvirzienu sakaru aprīkojumam	28/10/2004

Ostas valsts inspektoru darbs Latvijā

Ja to, kā esam strādājuši 2004. gadā, salīdzinām ar citiem gadiem, tad varam teikt, ka skaitļi, kas raksturo mūsu darbību, ir pozitīvi vērtējami, jo pārbaužu skaits pieaudzis, taču aizturēto kuģu skaits procentuāli ir neliels. Bet kāpēc kuģi vajadzētu aizturēt, ja tas ir kārtībā?

2004. gadā Latvijas ostās ienāca septiņi tūkstoši deviņi simti astoņdesmit trīs kuģi, un varam teikt, ka šis rādītājs ik gadus ir salīdzinoši stabils, tomēr pēdējā gada statistika liecina, ka ir tendence kuģu skaitam pieaugt. Šis pieaugums izskaidrojams ar to, ka daudz nelielu kuģu ir iesaistījušies kokmateriālu pārvadājumu tirgū. Viena nosaukuma kuģu skaits Latvijas ostās ir krities, tas raksturo situāciju, ja kuģis iet no Rīgas uz Liepāju, tad Rīgā to pārbauda, bet Liepājā vairs ne, jo kārtējā pārbaude kuģim ir ne ātrāk kā pēc sešiem mēnešiem.

Aktualitāte nezudīs

No kuģošanas drošības viedokļa raugoties, 2004. gadā ļoti spēcīgi sāka darboties Briseles līnija, rodas arvien jauni normatīvie dokumenti, un viens no tādiem, ko jau esam ieviesuši, ir prasība par dubultkorpusa tankkuģiem. Problēmas rodas dubultā standarta dēļ, jo klasifikācijas sabiedrības kuģim izsniedz dokumentus atbilstoši IMO MARPOL standartiem, kuriem pagaidām vēl atbilst daļa veco vienkorpusa tankkuģu, savukārt Eiropas Savienības ostās darbojas ES direktīvas, kas neļauj ES ostās ienākt vienkorpusa tankkuģiem. Šāds gadījums bija nesen, kad Panamā reģistrēts tankkuģis nāca uz Ventspili pēc benzīna, formāli mums ir jāpilda ES direktīvu prasības, un mēs šādu kuģi ostā ielaist nedrīkstam, ja tas ir lielāks par 30 tūkstošiem tonnu kravnesības. Problēmas rodas no dubultiem standartiem.

2004. gadā jau tika pievērsta uzmanība pasažieru prāmju drošības standartiem, iesāktais darbs tiks turpināts arī 2005. gadā, jo pasažieru pārvadājumos jā-

Ostas valsts kontroles pārbaudes ārvalstu kuģiem Latvijas ostās

Gads	Latvijas ostās ienākušo kuģu skaits	Viena kuģa ienākšanas skaits Latvijas ostās	OVK veiktās pārbaudes	Veikto pārbaužu skaits %	VOK aizturēto kuģu skaits	Aizturēto kuģu skaits %
1998	7436	2018	400	19,5	2	0,4
1999	6556	1942	396	20,4	6	1,5
2000	5585	2236	411	18,4	10	2,4
2001	6861	2654	497	18,7	9	1,8
2002	7127	2481	578	23,3	3	0,5
2003	7315	2479	587	23.7	10	1.7
2004	7983	1834	580	31.6	6	1.0
t. sk.						
Ventspils	1599		210			
Rīga	4506		264			
Liepāja	1879		106			

ievēro tā sauktā Stokholmas vienošanās, kas paredz kravas klāja norobežošanu ar starpsienām, kas avārijas gadījumā neļauj ūdenim skaloties pa visu klāju. Varu teikt, ka mūsu prāmji šiem standartiem atbilst.

Ostas valsts kontroles pārbaudes Latvijas karoga kuģiem Parīzes memoranda dalībvalstu ostās 2004. gadā

Gads	Pārbaužu skaits	Aizturēti kuģi	%
1998	19	4	21.1
1999	41	6	14.6
2000	26	2	7.7
2001	20	1	5.0
2002	16	1	6.2
2003	12	1	8.3
2004	28	0*	0

* Nav uzskaitīti ārpus Parīzes memoranda aizturētie Latvijas kuģi: 1) motorkuģis *Kera* 26.09.2004. aizturēts *Nine Mile Anchorage*, ASV; 2) motorkuģis *Baltic Courier* 25.03.2004. aizturēts *Limas-Izmit*, Turcija

Rezumējot 2004. gadu kopumā, priecē tendence, ka Latvijas Kuģu reģistrā parādās jauni kuģi. Tas uzliks mums arī jaunus pienākumus. Varētu cerēt, ka pozitīvā tendence turpināsies un zem Latvijas karoga būs arvien vairāk kuģu. Ļoti izšķirošs būs 2005. gada marts un aprīlis, kas tad arī īsti parādīs, vai pozitīvās pārmaiņas turpināsies.■

Kuģi nāk atpakaļ zem Latvijas karoga

Jūrniecības likumdošanas sakārtošana ir likumsakarīgs un nepieciešams process, lai šī nozīmīgā tautsaimniecības nozare mūsu valstī varētu sekmīgi attīstīties un dot arvien lielāku ieguldījumu valsts ekonomiskajā attīstībā. Taču izrādās, ar likumdošanas aktu pieņemšanu vien ir par maz, lai nozare varētu produktīvi strādāt. Parādās nepilnības likumu pantos, ir nepieciešami skaidrojumi un papildinājumi, bet viss varētu būt savādāk, ja likuma izstrādē klāt būtu vairāk to nozares speciālistu, kuru domas un ieteikumus funk-cionāri uzklausītu. Par likumdošanas problēmām un Kuģu reģistra darbu stāsta tā vadītājs ***Staņislavs Šmulāns.***

Jaunais Jūras kodekss – plusi un mīnusi

Kodekss stājās spēkā 2003. gada 1. augustā, un jau tad bija skaidrs, ka jaunajā likumdošanas aktā ir nepilnības. Pirmā nepilnība – nebija iestrādātas definīcijas, jo kodeksa izstrādes gaitā daudzi speciālisti pretojās definīciju izmantošanai. No vienas puses, protams, varētu domāt, kurš tad nezina, kas ir kuģis vai kuģoša-

nas līdzeklis, operators, fraktētājs, tomēr dzīve apliecināja, ka, lai nerastos nevajadzīgi jautājumi un pārpratumi, definīcijas ir nepieciešamas. Līdz ar to ir izstrādāti labojumi kodeksā, tie jau izskatīti Satiksmes ministrijā un Valsts kancelejā.

Lielas jukas radās arī tāpēc, ka no kodeksa kā operatori bija izņemti ārvalstu kuģu īpašnieki, jo valdīja uzskats, ka, piereģistrējot ārzemniekus, Latvija uzņemsies juridisku atbildību, ko nevarēs realizēt, jo ārzemju kuģu īpašnieki tik un tā strādās ārpus Latvijas un neviens tos nevarēs izkontrolēt un pat pēdas sadzīt. Bažas vēl jo vairāk pastiprināja prasība pēc jauniem drošības standartiem. Lai nerastos pārpratumi, jaunajos kodeksa grozījumos viss ir nepārprotami un skaidri formulēts. Kuģu īpašnieku loks ir paplašināts, un jaunie grozījumi paredz, ka mēs varam reģistrēt arī ārzemju kuģu īpašniekus. Tagad ir paredzēts – ja kuģa īpašnieks ir ārvalstnieks, viņš, nododot savu kuģi Latvijā reģistrētai un sertificētais menedžmenta kompānijai, var reģistrēt savu kuģi Latvijas Kuģu reģistrā. Visas darbības, kas saistītas ar šo procedūru, ir aprakstītas jaunajos labojumos. Kuģu reģistrācija *bareboat out* un *bareboat in* ir paredzēta jau spēkā esošajā Jūras kodeksā.

Arī Jūras kodekss ir lielisks piemērs tam, ka likumdošanas aktu izstrādes, apspriešanas un pieņemšanas gaitā vēl arvien pietrūkst sadarbības starp tiem, kas likumu raksta, un tiem, kam jaunais likums ikdienā būs jālieto. Lai gan, strādājot pie Jūras kodeksa, tika pieaicināti konsultanti, tai skaitā arī Jūras administrācijas speciālisti, kuri kodeksa tapšanā ieguldīja ne mazums pūļu, kamēr jaunais dokuments izgāja cauri visam birokrātiskajam aparātam, sākot no administrācijas, Jūrniecības departamenta, ministrijas un beidzot ar Ministru kabinetu, gala rezultātā tas bija pārvērties līdz nepazīšanai. Kā nelielu kuriozu var minēt to, ka, saņemot jauno dokumentu, izrādījās pazudis viens ļoti svarīgs teikums – nebija pateikts, ko tad mēs vispār reģistrējam.

Lielas problēmas rada arī tas, ka valstī kopumā un tai skaitā starp ministrijām nav saskaņotas darbības un profesionālas informācijas apmaiņas. Piemēram, Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums ir skatīts Ministru kabinetā, un viena no ministrijām tajā ir izdarījusi savus labojumus. Mūsu JA Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns jau ilgāku laiku cīnās, lai šo likumu atvērtu un izdarītu tajā nepieciešamos labojumus, bet tagad izrādās, ka kaut kādi labojumi ir veikti, bet Jūrnieku reģistra būtiskās iebildes palikušas ārpusē. Diemžēl jāatzīst, ka katrs raksta savus likumus un katrs cenšas panāk sev nepieciešamos labojumus, bet Saeimas Juridiskais birojs nespēj aptvert to lielo izmaiņu un grozījumu skaitu, kā arī izanalizēt, kā tad viena vai otra izmaiņa likumā atsauksies uz tā darbības mehānismu kopumā. Šodienas realitāte ir tāda, ka iniciatīva labojumiem un grozījumiem nāk no apakšas un katrs cenšas *izbīdīt cauri* savas intereses.

Dānijā, piemēram, ir izstrādāta noteikta kārtība: ja kāds vēlas izdarīt grozījumus kādā no likumiem, viņš ar savu dokumentu paketi dodas uz Tieslietu ministriju, un šī ministrija, apkopojot un analizējot saņemtos materiālus, spriež par to,

vai grozījumi vispār ir nepieciešami un vai tie nav pretrunā kādam citam likumam. Loģiski, ka ir institūcija, kas koordinē visu darbību, lai izvairītos no likumu pretrunām.

Staņislavs Šmulāns.

Nesaskaņotas darbības piemērs ir MK noteikumi Nr. 105 "Noteikumi par transportlīdzekļu, gaisa kuģu, kuģu, mazo kuģu un jahtu reģistrācijas valsts nodevu (transportlīdzekļu reģistra nodevu)". 2003. gada augustā mēs vienojāmies ar CSDD, ka sakarā ar to, ka CSDD sāks reģistrēt ūdens transporta līdzekļus, mēs kopīgi ar viņiem izstrādāsim un iesniegsim MK grozījumus esošajos noteikumos. KR sagatavoja savu dokumentu daļu un aizsūtīja to uz CSDD, lai saskaņotu nepieciešamās izmaiņas un izveidotu maksimāli profesionālu dokumentu, ko MK varētu pieņemt kā vienotus labojumus. Tomēr CSDD gāja savu ceļu un virzīja tālāk tos grozījumus, kas attiecas tikai uz viņiem. Arguments bija tāds, ka vieni viņi šo procedūru paveiks ātrāk. Tagad iznāk, ka CSDD grozījumi ir pieņemti, bet mūsu vēl joprojām ir tikai procesā. Un tas būtiski ietekmē mūsu darbu.

Pagaidām kuģu reģistrācija ir dārga

Daudzi kuģu īpašnieki ir izteikuši vēlēšanos savus kuģus reģistrēt Latvijas Kuģu reģistrā, bet nereti viņus no šīs darbības attur reģistrācijas valsts nodevas augstās izmaksas. Iesniegtajos grozījumos, kas no 2003. gada atrodas apspriešanas procesā, esam paredzējuši konkrētu summu – 100 latu par kuģa reģistrēšanu. Valsts nodevas summa ir atkarīga no kuģa tilpības, pats aprēķināšanas mehānisms ir sarežģīts, bet cena pārlieku augsta. Kā piemēru varētu minēt, ka lidmašīnas reģistrēšana maksā tikai 15 latus.

Liels gandarījums mums visiem kopā ir par to, ka "Latvijas kuģniecības" (LK) kuģi atgriežas zem Latvijas karoga. Bet kamēr nav izdarīti grozījumi likumā, tā vietā, lai par viena kuģa reģistrēšanu LK maksātu simt latu, tā par tankkuģa "Latgale" reģistrēšanu bija spiesta samaksāt ievērojami lielāku summu. LK jau ir devusi nepārprotamu mājienu, ka, ja šādas cenas paliks arī turpmāk, viņi būs spiesti pārtraukt savu kuģu reģistrēšanu mūsu Kuģu reģistrā. Turoties pie līdzšinējās politikas paņemt maksimālu cenu, varam smagi zaudēt un nākotnē nesaņemt vispār neko.

Lai gan ārzemju kuģu īpašnieki jau aizvadītajā gadā ir pauduši interesi par savu kuģu reģistrēšanu Latvijas KR, ar interesi vien ir par maz, jo arī viņi rēķina savus izdevumus un, protams, meklē izdevīgākos variantus.

Birokrātija kā šķērslis

Naudas summa, kas, pamatojoties uz mūsu likumdošanu, jāmaksā kuģu īpašniekam, ja viņš savu kuģi reģistrē Latvijas KR, salīdzinājumā ar citu valstu kuģu reģistriem ir konkurētspējīga, tāpēc nav patiesais šķērslis tam, ka citu valstu kuģu īpašnieki neizvēlas mūsu reģistru. Patiesais šķērslis ir mūsu valsts milzīgais birokrātiskais mehānisms, kas iznīcina jebkuru vēlēšanos. Vēl pavisam nesen divas vācu firmas ar saviem kuģiem vēlējās pārnākt pie mums. Firmas bija drošas, arī kuģi tām bija labi un jauni, pat 2002. gadā būvēti tirdzniecības kuģi. Saistošās izmaksas arī viņus apmierināja, bet, kad tie sastapās ar prasībām attiecībā uz formalitāšu kārtošanu, deklarēšanos un reģistrēšanos, tad mūsu birokrātija viņiem bija pārāk apgrūtinoša, lai viņi lieki tērētu savu laiku šo formalitāšu kārtošanai. Ja salīdzinām sistēmu, kāda ir Libērijā vai Maltā, tad redzam, ka tur kuģa īpašniekam pietiek piereģistrēt kuģi reģistrā, un tur viņam, pamatojoties uz kalkulācijām, pasaka, ka gadā būs jāmaksā tāda un tāda summa, izraksta rēķinu, kurā norādīts konts, un kuģa īpašniekam nav jāiet ne uz ieņēmumu dienestu, ne citām valsts struktūrām. Vācieši mums atklāti pateica – mēs netiekam galā ar jūsu birokrātisko nodokļu maksāšanas sistēmu.

Daudzas neskaidrības ir radušās arī pēc Latvijas iestāšanas Eiropas Savienībā, jo pat atbildīgi valsts ierēdņi nespēj atbildēt uz daudziem jautājumiem, tai skaitā par pievienotās vērtības nodokļa maksāšanu. Nav skaidrojuma, piemēram, tam, kas ir starptautiskais reiss. Vai brauciens uz Zviedriju tagad ir uzskatāms par starptautisko reisu? Izrādās, ka cilvēkam tas jo projām ir starptautiskais reiss, bet kravai vairs nav, jo ES ir kopīga muitas teritorija.

Ko nozīmē termins – ievedot kuģi? Viena lieta būtu, ja tos kā automašīnas saliktu uz treilera un ievestu, bet pavisam cita, ja cilvēks nopērk kuģi Korejā, tas strādās Tālajos Austrumos un nenāks uz Latviju, bet tiks reģistrēts Latvijas KR. Arī šim jautājumam skaidrojuma nav. Mūsu Finanšu ministrijas speciālistiem ir šaura specializācija, tāpēc viņiem rodas grūtības, ja vajag atbildēt uz specifis-

kiem jautājumiem. Tas arī varētu izskaidrot tās situācijas, kad vienas prasības ir pretrunā ar citām, īpaši jautājumos, kas skar starptautisko biznesu, pie kā pieskaitāms kuģošanas bizness.

LK kuģi atgriežas, zvejas kuģi aiziet

Ir gandarījums par LK kuģiem, kas atgriežas mājās. Kā ģenerālmēģinājums pirmais no LK kuģiem Latvijas KR tika piereģistrēts "Zoja-2", lai pārliecinātos, vai esošā nodokļu sistēma ir spējīga reāli darboties un, nepalielinot izmaksas, ļauj konkurēt starptautiskajā kravu pārvadājumu tirgū. Kā atzīst LK vadība, šīs izmaksas ir izdevīgas, visādā ziņā tās nav augstākas kā citu valstu reģistros, tāpēc arī LK kuģu reģistrēšana KR turpinās. Nākošais bija "Telo" (iepriekšējais vārds "Jurijs Avots"), tad tankkuģis "Rīga" un gāzvedēji "Vidzeme" un "Kurzeme", tad otrs *panamax* tipa tankkuģis "Latgale", cerams, ka arī "Zemgale" atnāks. Ir informācija, ka tie kuģi, kurus šogad iegādāsies LK, un tie, kurus vēl tikai būvēs, arī tiks reģistrēti Latvijas reģistrā. Tas liecina, ka LKR tiek atzīts par drošu. Pirms LK tankkuģi tika reģistrēti Latvijā, LKR bija jāsniedz atbildes bankām uz daudziem jautājumiem, tai skaitā, kā tiek nodrošinātas kuģu hipotēkas un banku intereses, kā arī cita informācija par LKR. Tas, ka kuģi ir atnākuši uz Latviju, liecina, ka LKR ir atzīts starptautiskā līmenī un tiek uzskatīts par drošu.

Ilgus gadus LK tika pelta, ka tā aizved kuģus no Latvijas. LK pārmeta patriotisma trūkumu, bet jāsaprot, ka konkurences cīņā ar pliku patriotismu vien ir par maz. Skaļie kliedzēji piemirsa, ka valsts no LK gribēja pārlieku daudz, jo deviņdesmitajos gados LK bija lielākā nodokļu maksātāja valsts budžetā. Tagad skaidri jāpasaka, ka tad, ja LK nebūtu savus kuģus reģistrējusi zem lētajiem karogiem, tā būtu izputējusi. Pēc privatizācijas LK jaunie īpašnieki, protams, pirmām kārtām skatās uz biznesa izdevīgumu, nevis uz patriotismu. Un tomēr LK kuģi atgriežas.

Nevienam jau negribas būt pesimistam, bet, runājot par Latvijas zvejas floti, jāteic, ka tā nonākusi tādā kā bēdu ielejā. Kuģi ir novecojuši un lielākā daļa no tiem savu darba mūžu jau nokalpojusi. Ļoti spēcīgi mūsu zvejniecības nozari ietekmēja tas, ka lielais Krievijas tirgus vairs nav brīvi pieejams. Arī mūsu vecie un mazjaudīgie zvejas kuģi nevar pilnvērtīgi konkurēt ar citu valstu zvejas floti, tāpēc jāatzīst, ka nav līdzvērtīgi konkurences apstākļi.

Zvejas kuģu īpašnieki finanšu trūkuma dēļ nevar atļauties pirkt jaunus kuģus, un veidojas tāds kā apburtais loks.

Sagriešanai pieteikti 30 kuģi, un šo programmu realizēs trijos gados.

KR sistēma pilnveidojas

Izveidota KR datu bāzes interneta versija, kas būs pieejama tām struktūrām, kam šāda informācija var būt nepieciešama, piemēram, tiesām, prokuratūrai, KNAB, ekonomiskajai un drošības policijai. Otra grupa, kam varētu būt pieejama šī informācija, varētu būt notāri un advokāti, kas nodarbojas ar kuģu pirkšanas,

pārdošanas, ieķīlāšanas vai citiem līdzīgiem jautājumiem. Trešie varētu būt vienkārši interesenti. Par šīs informācijas izmantošanu tiks slēgti līgumi.

Par KR informāciju var iegūt mājas lapā. Lai popularizētu LKR un ieinteresētu ārvalstu kuģu īpašniekus, esam izdevuši informatīvu bukletu "Latvia. Ship Registration Guide".

No ostu kapteiņdienestiem pārņēmām zvejas laivu reģistrāciju un jau esam reģistrējuši 732 jūras laivas, kas nodarbojas ar komerczveju. Šī informācija arī ir iekļauta vienotā datu bāzē, kur tā vienmēr tiek atjaunota. Atbilstoši ES direktīvām vajadzēja dibināt atsevišķu zvejas kuģu reģistru, bet izdevās pierādīt, ka Latvijai aptuveni 220 zvejas kuģiem veidot atsevišķu reģistru nebūtu prāta darbs.

Jaunbūvējamie kuģi arī atrodas KR, un pagājušajā gadā tika uzbūvēti divi kuģi. Latvijā salīdzinoši aktīvi noris darbs pie kuģu korpusu būves, un atbilstoši noteikumiem, sākot būvniecības darbus, jaunbūvējamie kuģi ir jāreģistrē KR. Šāda reģistrācija nepieciešama divu iemeslu dēļ: pirmkārt, tāda ir pieņemtā prakse un jaunbūvējamā kuģa īpašnieks vēlas nodrošināties pret visa veida ierobežojumiem, kas būtu radušies kuģu būves laikā, otrkārt, jaunbūvējamā kuģa īpašnieks vēlas nodrošināties pret ļaunprātīgām darbībām.

Var rasties problēmas

Stājoties spēkā Jūras kodeksam, tika mainīta reģistrācijas institūcija mazmēra kuģiem, pārsvarā iekšējo ūdeņu motorjahtām, un 274 šādus peldlīdzekļus KR nodeva CSDD. Jau tagad iezīmējas kāda būtiska problēma, un tā skars cilvēkus, kas, reģistrējuši savas jahtas CSDD, vēlēsies aizkuģot uz Sāremu, Roņu vai kādu Zviedrijas salu. Lai izietu jūrā, ir jābūt visam aprīkojumam, ko nosaka spēkā esošās prasības, bet pagaidām nav skaidrības, kas pārbaudīs šos mazmēra kuģus un pateiks, kad un kādos apstākļos tiem ir tiesības iziet jūrā. Reāli varētu rasties situācija, ka, kaut gan motorjahta būs reģistrēta CSDD, iziešanai jūrā nepieciešamā kuģošanas spējas apliecība tai būs jāsaņem pie JA kuģošanas drošības inspektoriem. Domājot par kuģošanas drošības jautājumiem, visiem vajadzētu atcerēties, ka vienas prasības ir kuģojot pa ezeriem vai upēm, bet pavisam cita atbildība un prasības jāievēro tad, kad jebkurš peldlīdzeklis iziet jūrā. Vēl kāda problēma, kas attiecas uz CSDD reģistrētajiem mazmēra kuģiem, ir tā, ka tie drīkst kuģot tikai iekšējos ūdeņos, kas patiesībā nozīmē, ka tālāk par muliņu galiem šie kuģi iet nedrīkst. Tāpat atklāts pagaidām paliek jautājums par mazmēra kuģu vadītāju diplomēšanu. Ja agrāk satiksmes ministrs ar savu rīkojumu diplomēšanas pienākumus bija nodevis tādai sabiedriskajai organizācijai kā Zēģelētāju savienība, tad tagad vajadzētu noteikt kārtību, ka visus diplomēšanas pienākumus veic valsts institūcija, šai gadījumā tas varētu būt Jūrnieku reģistrs, apmācības procesu, protams, atstājot privātajā tirgū. Šis jautājums gaida risinājumu.■

Latvijas Kuģu reģistrs 2004. gadā

Latvijas Kuģu reģistrā reģistrēts kuģis iegūst tiesības saukties par Latvijas kuģi. Latvijas kuģa karogs ir Latvijas valsts karogs. Latvijas kuģus pieraksta Rīgas, Liepājas vai Ventspils ostā, savukārt jahtas un piekrastes kuģošanā izmantojamās jūras zvejas laivas – arī Latvijas "mazajās" ostās.

Latvijas Kuģu reģistrā reģistrē arī kuģa hipotēkas, kuģiem uzliktos liegumus un citus ierobežojumus.

Latvijas kuģu tehnisko uzraudzību veic Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta Kuģošanas drošības inspekcija (KDI) vai attiecīgi pilnvarota klasifikācijas sabiedrība. Pašlaik pilnvarojuma līgumi ir noslēgti ar Krievijas Jūras kuģniecības reģistru (RS), "Lloyd's Reģister" (LR), "Germanischer Lloyd" (GR), "Det Norske Veritas" (NV), "Bureau Veritas" (BV), "American Bureau of Shipping" (AB).

Sabiedrības nosaukums	BV	GL	LR	NV	RS	KDI	KOPĀ
Kuģu skaits	6	6	8	8	63	380	**471**
Bruto tilpība	18 528	12 784	122 394	97 827	100 850	51 454	**403 837**
Kuģu skaits %	1,27	1,27	1,7	1,7	13,38	80,68	**100**
Bruto tilpība %	4,59	3,17	30,31	24,22	24,97	12,74	**100**

2005. gada 1. janvārī **KUĢU REĢISTRĀ REĢISTRĒTIE KUĢI**

KUĢA TIPS	Kuģu skaits	Bruto tilpība	Neto tilpība	Kravnesība, t
Kravas	30	213321	97191	328363
Ledlauži	1	4121	1236	4968
Palīgflote	169	96972	11975	75515
Pasažieru	14	41265	13309	12179
Velkoņi	55	7041	1760	2057
Zvejas	195	41117	12477	16766
Dienesta	7			127
K O P Ā	**471**	**403837**	**137948**	**439975**

Katra gada sākumā Latvijas Kuģu reģistrs izdod grāmatu "Reģistrētie kuģi un jahtas", kurā ir iekļauti visi reģistrētie kuģi un jahtas, to galvenie tehniskie raksturojumi, kā arī šo kuģu un jahtu īpašnieku saraksts. Šā izdevuma izmaiņas (korektūru) var saņemt Latvijas Kuģu reģistrā.■

JAHTU REĢISTRĀ REĢISTRĒTAS:

	Skaits
Buru jahtas	275
Motorjahtas	17
K O P Ā	**292**
Jūras laivas	755

KUĢU REĢISTRĀ REĢISTRĒTIE KUĢI AR BRUTO TILPUMU 100 UN VAIRĀK TONNU

KUĢA TIPS	Kuģu skaits	Bruto tilpība	Neto tilpība	Kravnesība, t
Kravas	30	213321	97191	328363
Ledlauži	1	4121	1236	4968
Palīgflote	69	94839	11535	68191
Pasažieru	8	41075	13254	12116
Velkoņi	25	5929	1643	1857
Zvejas	91	35136	10689	14536
K O P Ā	**224**	**394421**	**135548**	**430031**
t.sk. kuģi (SOLAS konv.)	24	248466	107787	332188

SVARĪGĀKIE NOTIKUMI LATVIJAS KUĢU REĢISTRA DARBĪBĀ 2004. GADĀ

2004. gada 1. janvārī spēkā stājas Noteikumi par kuģu reģistrāciju Latvijas Kuģu reģistrā.

7. un 8. janvārī LR satiksmes ministrs apstiprina Kuģu reģistrācijai nepieciešamo dokumentu un veidlapu paraugus, kuģu reģistrācijas tarifus un Latvijas Kuģu reģistrā reģistrēto kuģu pieraksta ostu sarakstu.

27. janvārī saskaņā ar Ministru kabineta 2003. gada 23. decembra noteikumu Nr.766 "Mazizmēra kuģošanas līdzekļu reģistrācijas noteikumi" prasībām Latvijas Kuģu reģistrā reģistrētos 274 mazizmēra kuģošanas līdzekļus Latvijas Kuģu reģistrs nodod Ceļu satiksmes drošības direkcijai.

Janvārī sagatavo un izdod grāmatu "Reģistrētie kuģi un jahtas 2004".

27. februārī Noteikumi par kuģu reģistrāciju Latvijas Kuģu reģistrā ir pārtulkoti angļu valodā.

Aprīlī pabeidz jahtklubos reģistrēto jahtu pārreģistrāciju Kuģu reģistrā (79 jahtas).

1. maijā Kuģu reģistrs sadarbībā ar ZM Valsts zivsaimniecības pārvaldi atbilstoši ES prasībām pabeidz sakārtot zvejas kuģu un jūras zvejas laivu datu bāzi informācijas apmaiņai ar ES attiecīgām struktūrām.

7. maijā angļu valodā izdod bukletu "Latvia. Ship Registration Guide".

31. maijā izveido integrēto Latvijas kuģu interneta datu bāzi.

Pirmajā pusgadā pabeidz Latvijas ostās reģistrēto jūras zvejas laivu pārreģistrāciju Latvijas Kuģu reģistrā (754 laivas).

Sakarā ar ievērojamajiem grozījumiem nozares likumdošanā Kuģu reģistrs veic nepieciešamās izmaiņas EN ISO 1901-2000 Procedūru rokasgrāmatā. Procedūru rokasgrāmata elektroniskā formā ir pieejama mājas lapā.

1. jūlijā sāk Kuģa vēstures *(Continuous Synopsis Record)* izdošanu ISPS kodeksa prasībām pakļautajiem kuģiem (24 kuģi).

1. jūlijā LRQA veic auditu Kuģu reģistrā atbilstoši EN ISO 1901-2000 standartam (atzīšanas sertifikāts pagarināts līdz 2006. gada 1. augustam).

29. jūlijā izveido Kuģu reģistra elektroniskās grāmatas.

Latvijas Kuģu reģistrs. Pirmajā rindā no kreisās: S. Šmulāns un A. Mežulis. Otrajā rindā no kreisās: A. Kundziņš, S. Šalaja un R. Vingris.

3. augustā klajā nāk MK 2000. gada 21. marta noteikumu Nr.105 "Noteikumi par transportlīdzekļu, gaisa kuģu, mazo kuģu un jahtu reģistrācijas valsts nodevu (transportlīdzekļu reģistra nodevu)" grozījumi.

12. novembrī LR Saeimā pieņem "Jūras pārvaldes un jūras drošības likuma" grozījumus.■

Kapteinis vienmēr domā par apkalpi

Latvijas Jūrnieku reģistra vadītājs kopš 2002. gada **Jāzeps Spridzāns:**

– Kad no darba jūrā atnācu strādāt Jūrnieku reģistrā, visas lietas man šķita daudz savādākas, nekā tās izrādījās pēc tam. Domāju, ka šī būs laba vieta, kur īpaši daudz darba nebūs, jo robežas jau ir iezīmētas un lauciņu mierīgi vajadzēs piekārtot. Taču, jo vairāk iedziļinājos visās lietās, jo vairāk pārliecinājos, ka padarīts jau ir daudz, bet arī darāmā vēl ne mazums.

1993. gadā tika ieviestas jūrnieku grāmatiņas. Pats mehānisms, kā tas tika darīts, tiem laikiem bija ļoti labs. Sertificēšanas sistēma tomēr nebija līdz galam pārdomāta, senāk izvirzītās prasības tagad vairs nav pietiekamas, tāpēc rodas problēmas ar iepriekš izdotajiem diplomiem. Nu arvien vairāk un stingrāk tiek prasīta starptautisko standartu ievērošana, tāpēc pirms 2002. gada izdotie sertifikāti problēmas radīs līdz pat 2007. gadam, jo dokumentu nomaiņas laiks ir pieci gadi.

Nākas saskarties arī ar valsts neizpratni jūrnieku problēmu risināšanā, vienalga, vai tas attiecas uz izglītību, nodokļiem vai ko citu. Ierēdņi diezin kāpēc aizmirst, ka no jūrniekiem valsts budžetā ienāk liela nauda, bet valsts pakalpojumus šie cilvēki izmanto salīdzinoši maz. Domāju, ka daudzas lietas tā sauktajos padomju laikos netika nemaz tik slikti risinātas un mēs vēl joprojām nenovērtējam,

Latvijas Jūrnieku reģistrs. No kreisās sēž: L. Fleišmane, I. Šmite, Z. Valters, J. Spridzāns, A. Raņķevics, S. Ševcova, I. Zeiliņa, G. Ostapenko. Otrajā rindā stāv no kreisās: A. Andersons, K. Kiziks, L. Jubkāne, E. Gotfrīda, L. Bleiva, I. Skudra, M. Kuzmičs.

cik izdevīgās pozīcijās esam tieši tās savas pieredzes dēļ, kuras nav Rietumu cilvēkiem.

Vēl pavisam nesen, kad šeit strādāja mani priekšgājēji, Jūrnieku reģistra darbinieki noņēmās tikai ar tiem jautājumiem, kas attiecas uz sertifikātu un jūrnieku grāmatiņu izsniegšanu, vēl nedaudz arī ar mācību sistēmas pārraudzīšanu un vēl šo to.

Pēc Jūrnieku reģistra reorganizācijas tā darbība sadalīta divos virzienos – tagad pastāv Sertifikācijas un Konvenciālā daļa. Es nepiekrītu teorijai, ka mums ir svarīgi aizpildīt darba vietu, pieņemot cilvēku, kurš ir gatavs strādāt par minimālu atalgojumu. Man tāds cilvēciņš nav vajadzīgs. Šeit ir vajadzīgs visaugstākās klases speciālists, bet viņam arī jāmaksā atbilstošs atalgojums. Es skaidri pasaku tiem, kas nāk uz Jūrnieku reģistru meklēt darbu: ja tu vēlies tiešām nopietni veltīt sevi darbam, tad, lūdzu, tev darbs šeit atradīsies, bet, ja tu gribi vienkārši naudu saņemt, meklē vietu citur. Ir, kas pieņem manus noteikumus, bet ir, kas aiziet citur. Tā komanda, kas tagad nokomplektēta Jūrnieku reģistrā, ir darba spējīga, un par mūsu speciālistiem nav jākaunas arī no ārzemju kolēģiem. Pēc viesošanās Jūrnieku reģistrā pat vācieši, kuri šurp brauca, lai mums palīdzētu, tagad programmu izstrādē lūdz palīdzību mums.

Negribu teikt, ka mūsu darbā nav problēmu, tās ir, un ir bezgala daudz. Mēs par tām ļoti labi zinām, vienkārši savas noslogotības dēļ netiekam visam klāt. Ir eksāmenu programma, kas nopirkta par lielu naudu, bet tagad, izrādās, ir jāpārskata, jāuzlabo vājās vietas, bet tas ir milzīgs darbs. Saņemam pamatotas pretenzijas no jūrniekiem, ka eksāmenā ir jautājumi, uz kuriem dotas neviennozīmīgas at-

Jūrnieku kompetences pārbaude Jūrnieku reģistrā.

bildes. Bet būtībā tas nevar būt iemesls, kāpēc viens vai otrs jūrnieks nenokārto šo eksāmenu, jo datoreksāmenā prasām pareizas atbildes tikai pusei no jautājumiem.

Angļu valodā atlaides nevienam netiek un arī netiks dotas, jo jūrnieku darbā starptautiskajās kuģošanas kompānijās angļu valoda ir ne tikai sazināšanās, bet arī kuģošanas drošības jautājums numur viens. Tagad reizēm gadās, ka ar jūrskolas absolventu es varu sarunāties tikai krievu valodā. Diemžēl. Mācībām valsts valodā jānotiek valsts mācību iestādēs, bet kuģošanas biznesa valoda ir angļu valoda, un tādas ir arī konvenciālās prasības.

Jau tradicionāls ir viltoto diplomu jautājums, un tradicionāla ir policijas nespēja vai nevēlēšanās tikt galā ar dokumentu viltotājiem. Bet dokuments taču no gaisa nenokrīt, ir jābūt tipogrāfijai, kur to visu nodrukāt, jābūt arī izplatīšanas tīklam. No Jūrnieku reģistra puses skatoties, varu teikt, ka mums ir tāds uzstādījums: ja tiešām gribam cīnīties ar viltotiem dokumentiem, mums pašiem jābūt godīgiem. Iesākumā te daudzi jūrnieki nāca un domāja, ka tas, kas viņiem somā, palīdzēs mīkstināt mūsu sirdis. Tagad neviens vairs neko mums nenes, jo zina, ka Jūrnieku reģistrā šādas lietas neiet cauri.

Tie Jūrnieku reģistra vadītāji, kas strādāja pirms manis, ir ieguldījuši lielu darbu, patiesībā paveikuši to visgrūtāko, iedarbinājuši sistēmu. Taču jāatzīst, ka laiki mainās, mainās prasības un attieksme. Reizēm ir pieļautas arī kļūdas, kuras tagad nākas labot. Jūrnieku reģistrs ir attīstības procesā.

Mani visvairāk tracina tas, ka ir lietas, kuras uz kuģa es nokārtotu un atrisinātu bez ilgas domāšanas un vilcināšanās, bet te, krastā, tu redzi, kas ir jādara, taču nevari to izdarīt, jo birokrātijas dzirnavas maļ savu.

No jūras atnācu vesels cilvēks, tagad gada laikā veselība *čupā*. Ja tā padomā, kas gan te varētu būt par stresiem, kuģis negrimst, nekādu citu ekstrēmu situāciju nav, bet te tevi beidz nost mūžīgi neatrisināmās problēmas. No spriedzes nevar tikt vaļā, tāpēc Zeltiņam jau reiz teicu – vai nu jāiet kapā, vai prom no darba.

Es nemīlu jūru no krasta. Jūra skaista mēdz būt ļoti reti. Skaisti ir tad, kad ir vētra, kad viss iet pa gaisu, kad tu jūti, kāds tas ir spēks, un tu pret to esi pilnīgi bezspēcīgs. Vari izdarīt visu pareizi un labi, bet tavs liktenis tik un tā būs atkarīgs no kaut kā augstāka. Skaista jūra ir arī tad, kad tā ir klusa, taču parasti jūra nav ne klusa, ne traka, parasti tā nepārtraukti tevi šūpo un īsti neļauj dzīvot. Patiesībā man patīk ezeri, kuriem var redzēt otru krastu, kaut gan visu mūžu esmu bijis saistīts ar milzīgiem ūdens plašumiem. Taču ūdeni tu īsti par ūdeni vairs neuztver, gluži tāpat kā, staigājot pa zemi, cilvēks nedomā par zemi.

Vienīgi to, ka esi kapteinis, tu neaizmirsti nekad, tāpēc vienmēr domā par apkalpi. Arī krastā.■

Varu teikt – jūtos kā savējais

Jānis Krastiņš: – Domājot par Hidrogrāfijas dienestu, gandrīz nežēlīgas varētu likties tās kadru maiņas, pareizāk sakot, skaitliskā samazināšana, ko piedzīvojis šis dienests. Tagad mēs esam palikuši divdesmit septiņi, bet deviņdesmito gadu sākumā darbinieku skaits tuvojās trijiem simtiem. Te gan jāņem vērā, ka hidrogrāfijas pirmsākumos Latvijā bija trīs hidrogrāfijas rajoni – Rīgas, Ventspils, Liepājas un administratīvā pārvalde. Daudzi speciālisti hidrogrāfijā strādāja jau no padomju laikiem un daži no viņiem darbu turpina vēl tagad. Tas ir navigācijas iekārtu speciālists Leonīds Gitals, kurš visu vislabāk zina par bākām, tas ir pieredzējušais galvenais hidrogrāfs, arī kuģa "Kristiāns Dāls" kapteinis Jurijs Rižovs, kas pie mērījumiem strādāja jau padomju laikos. Tie ir cilvēki ar pamatīgu pieredzi un zināšanām. Loģiski, ka tagad viss ir gājis uz priekšu un pa gadiem arī augstas klases speciālisti ir nākuši klāt.

Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Jānis Krastiņš.

Kad pats sāku darboties Hidrogrāfijas dienestā, tas jau bija iekļauts administrācijas struktūrā, bet 2001. gadā, kad kļuvu par tā vadītāju, man nācās atdot ostām visu, kas vēl bija palicis pāri. Jau 1999. gadā ostu pārziņā bija nodoti navigācijas līdzekļi, 2001. gadā atdevām arī bākas un Irbes šauruma bojas, paturot savā kompetencē vien uzraudzības funkcijas. Ja tagad jānovērtē, kā ostas uztur bākas, tad jāatzīst, ka tas nav vienozīmīgi vērtējams process. Piemēram, Liepājas bāka ir katastrofālā stāvoklī, mati ceļas stāvus! Tur ar pirkstu sienā caurumu var izdurt, gatavais murgs! Tā nu tas ir! Nevar jau teikt, ka ostas neko nedara. Ir atjaunota

Hidrogrāfijas dienests. Pirmajā rindā no kreisās: I. Drīksna, M. Mamaja, V. Aleksandrova un R. Klūga. Otrajā rindā no kreisās: J. Dortāns, J. Šarlovskis, L. Gitals, A. Gailis, J. Krastiņš, J. Rižovs, M. Spudasa, D. Pakalne, A. Murāns, K. Sedovs, J. Sveržickis un D. Sanders.

Papes bāka, tiek uzturēta aparatūra. Lai vienmēr uzturētu asumu un nenoņemtu roku no pulsa, mēs rakstām vēstules un atgādinām par viņu uzdevumiem, jo mūsu pienākums ir kontrolēt, kā tiek apsaimniekotas bākas un vai tas tiek darīts atbilstoši starptautiskajiem standartiem. 1995. gadā sāka navigācijas līdzekļu modernizāciju un monitoringa sistēmas ieviešanu, kas tagad jau reāli darbojas, un šajā sistēmā ir apvienota Rīgas osta un Liepājas osta, kā arī bākas. Taču, godīgi sakot, situācija ir diezgan traka: bākas un aparatūra atrodas ostu pārziņā, mēs to visu it kā uzraugām un reizē arī atbildam par to, lai viss darbotos nevainojami. Savulaik no ostām izjutām spiedienu, izskanēja apgalvojumi, ka ostas pašas var uzturēt bākas un, paturot bāku nodevu, pratīs visu izdarīt daudz lētāk, nekā to dara Jūras administrācija. Ostas mūžīgi pauda aizdomas par naudas šķērdēšanu. Tagad, runājot par naudu un tās taupīšanu, domāju, ka joprojām tas ir diskutējams jautājums, cik racionāli tiek izlietoti līdzekļi. Viedokļi šajā jautājumā dalās. Bākas ir sadalītas starp lielajām ostām, un neviens nevar atrast loģisku izskaidrojumu, kāds, piemēram, sakars Rīgas ostai ar Ainažu bāku vai Miķeļtorni? Rīgai teorētiski vēl varētu piesaistīt Irbes bāku vai Kolkas bāku. Bet kā nu ir sadalīts, tā ir, ko paši gribēja, to dabūja!

Lai arī daudzās lietās ir vērojamas pozitīvas tendences, ir lietas, kas stabili nemainās. Kaut vai informācijas apmaiņa starp ostām un mums. Jau gadiem karojam, bet kur bijām, tur esam, un nekādi nespēju saprast, kāpēc tas tā. Sapulcinām ostu darbiniekus, kas atbildīgi par navigācijas līdzekļiem. Cilvēki atbrauc, mēs stāstām, viņi saprotoši māj ar galvu. Šķiet, nu gan viss būs labākajā kārtībā,

bet kas to deva! Kā bijis, tā arī turpinās un no ostām mums sūta visādas muļķības. Piemēram, Rojas osta bez saskaņošanas izslēdz vadlīniju, uzstāda jaunu un saka: brauciet un pieslēdziet. Tādas nenormālības, ka nesaproti, kā reaģēt! Bet par šīm muļķībām nevienam nav nekādas atbildības. Esam ierosinājuši izdarīt grozījumus Administratīvo pārkāpumu kodeksā, jo laikam jau kaut kas mainīsies tikai tad, kad varēs uzlikt reālu sodu. Ja par informācijas nesniegšanu kādai mazajai ostai būtu jāmaksā pieci simti latu, tad, iespējams, reakcija būtu citāda.

Hidrogrāfiskie motīvi

Pats hidrogrāfijā nonācu jau studiju laikā. Mācījos stūrmaņos, kad paziņoja, ka septiņām hidrogrāfu vietām ir valsts pasūtījums. Tajā laikā nevienam nebija nekādas nojēgas, kas tā hidrogrāfija tāda ir un ar ko nodarbojas. Biju jau ieguvis stūrmaņa koledžas diplomu, ko tolaik gan vēl nesauca par pirmā līmeņa augstākās izglītības dokumentu, jo toreiz mēs bijām viens no pirmajiem eksperimentiem. Kad pēc vidusskolas iestājāmies augstskolā, domājām, ka tāpat kā pabeidzot citas augstskolas iegūsim augstāko izglītību, bet nekā! Mums paziņo, ka pēc diviem gadiem iegūsim vidējo speciālo izglītību. Tas likās diezgan stulbi, tāpēc viena daļa studentu atbira. Bet es nolēmu mesties hidrogrāfijā. Zināmā mērā stimuls bija arī tas, ka bija paredzēts vienu gadu mācīties Anglijā. Mācīties ārzemēs gribējās ļoti, jo sapratu, ka tas varētu būt itin noderīgi. Pēc tam mūs sadalīja potenciālie darba devēji jeb, pareizāk sakot, sponsori, kuri maksāja par mūsu mācībām ārzemēs.

Tā kā jau tagad atbilstoši savai izglītībai ieņemu augstu amatu, diez ko augstāk te, Latvijā, pakāpties vairs nav iespējams, atliek iziet starptautiskos ūdeņos. Mēs ļoti aktīvi strādājam un jau aptuveni pusotru gadu cenšamies kļūt par Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas biedriem. Tagad esam tik tālu, ka no četrdesmit sešām balsīm, kas nepieciešamas mūsu uzņemšanai IHO, jau iegūtas četrdesmit trīs, tātad uzvara ir tuvu! Strādājam arī dažādās darba grupās un reģionālās komisijās, bet nākamā gada vasarā Rīgā notiks Baltijas jūras Hidrogrāfijas komisijas 11. konference, un tad es kā Latvijas Hidrogrāfijas dienesta vadītājs pārņemšu komisijas vadītāja pilnvaras, un nākamos divus gadus komisija strādās Latvijas vadībā. Protams, starptautiskajā hidrogrāfijas lauciņā karjeras iespējas ir, tāpēc daudz kas atkarīgs no pašu aktivitātes, gribēšanas un spējām darboties. Daudziem, pat salīdzinoši jauniem cilvēkiem, vēl joprojām ir problēmas ar angļu valodu.

Vīri ar bārdām un uzvalkos

Kad sāku strādāt Hidrogrāfijas dienestā, sistēma bija izveidota un darbojās salīdzinoši labi, bet tā vairāk koncentrējās uz iekšējām aktivitātēm. Dalība starptautiskajos pasākumos nebija tik aktīva, vairāk tikai paskatīšanās līmenī, kam viens no iemesliem varbūt bija tā pati valodas problēma.

Taču jāatzīst, ka pašu mājās Hidrogrāfijas dienests strādā salīdzinoši patstāvīgi, kas ir patīkami un ļoti labi. Tā kā praktiski visi Latvijas hidrogrāfijas speciālisti strādā mūsu dienestā, bet citiem par šīs nozares speciālistu darba specifiku priekšstats ir visai miglains, netiek uzdoti nevajadzīgi jautājumi un regulēts speciālistu darbs. No malas šajā tematā *iebraukt* nemaz nav iespējams.

Ļoti labi atceros, cik sarežģīti pat man, hidrogrāfam, bija orientēties dažādos tematos, kad sāku piedalīties starptautiskajos pasākumos. Sākumā nesapratu, par ko tad viņi tur runā. Atsaucas uz kaut kādiem bijušajiem notikumiem, sak, atceraties, kā bija tad un tad. Es tādas lietas nemaz nevarēju atcerēties, jo tolaik manis klāt nebija. Iesaistīšanās procesā notika pamazām, bet tagad jau varu teikt, ka jūtos kā savējais. Pirmajās reizēs, kad piedalījos starptautiskajos saietos, jutu, ka visi skatās uz mani – kas tas tāds ir atnācis?! Pats jau arī apzinājos, ka pēc gadiem neatbilstu šai solīdajai hidrogrāfu sabiedrībai. Austrālijā, kur notika starptautiskā Bāku asociācijas konference, tas īpaši bija izjūtams. Veči ar bārdām bija gatavi visu diennakti staigāt uzvalkos un formas tērpos; pat tad, kad ielūgumā bija lūgts pasākumā ierasties brīvi ģērbtam, viņi bija klāt šlipsē un gandrīz vai smokingā. Beigu beigās pasākuma rīkotāji jokoja, ka visiem, kas atnāks kaklasaitēs, griezīs tās nost. Cilvēki nespēj atbrīvoties, un daudziem tā ir liela problēma. Viens no izskaidrojumiem ir tāds, ka daudzi šīs nozares speciālisti ir militāristi, un tas noteikti uzliek savu zīmogu

Mazākas problēmas bija pašu mājās, jo te es jau biju savējais – gan tad, kad mācījos, gan tad, kad strādāju praksē. Hidrogrāfijas speciālists Imants Zemļakovs mums Jūras akadēmijā lasīja lekcijas. Informācija par Hidrogrāfijas dienestu un tā darbu man bija, arī cilvēkus pazinu, tomēr ienākt kolektīvā, kas kopā strādājis jau ilgāku laiku, nemaz nebija tik viegli.■

Lai speciālisti strādā un pārējie tiem netraucē!

Imants Zemļakovs *HD nostrādājis vienpadsmit gadus un lieliski var salīdzināt visu dienesta vadītāju darba metodes un stilu. Kā pats atzīst, katram bijis savs "piegājiens". Arī pašam divas reizes nācies ņemt grožus savās rokās, taču tas nu gan neesot viņam sagādājis gandarījumu, un arī viņa ambīcijām vadītāja amats nav nepieciešams.*

Kad tika dibināts HD, I. Zemļakovs strādāja Kartogrāfijas departamentā, kuru iznīcināja, bet uz tā bāzes radīja Zemes dienestu. Tā nu bez īpašiem sirdsapziņas pārmetumiem ļāvis sevi saaģitēt darbam hidrogrāfos. Te atnākot sarunas bijušas tiešas, bez aplinkiem. Dienestu tolaik vadījis Imants Burvis, kurš teicis, lai iesniegumā raksta – pieņemt darbā par priekšnieka vietnieku. Un – uz priekšu!

– Toreiz, kad atnācāt strādāt, hidrogrāfija faktiski vēl bija Krievijas armijas rokās.

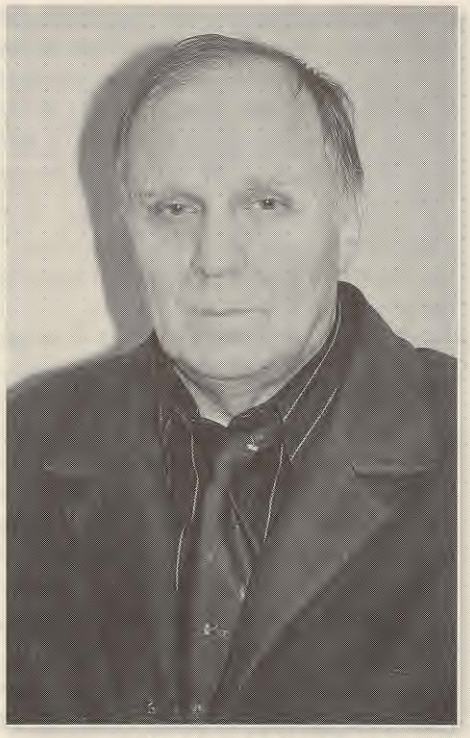
– Visu pārņēmām nākamā gada vasarā, un varu teikt, ka situācija mums bija visai labvēlīga. Ar tehnoloģijām bijām iepazinušies, zinājām arī, kas un kā darāms, būtu tik bijusi nauda. Godīgi sakot, par finansējumu īpaši nevarējām sūdzēties, jo HD vēl nemaz nebija izveidots, kad kaut kāda darbība tomēr jau notika un ministra vietnieks G. Šteinerts palīdzēja arī atrast finansējumu. Tolaik bija aptuveni viens miljons latu, lai sagādātu nepieciešamo aparatūru. Iznāca tā, ka man tolaik gandrīz vai vienīgajam bija skaidrība par to, kas tālāk darāms. Uz papīra uzmetām rīcības plānu, kā tagad saka – koncepciju, un vispirms iepirkām instrumentus. Par speciālistiem varu teikt: tie, kas tolaik sāka strādāt, tiešām bija īsti speciālisti, daudzi no viņiem arī tagad turpina strādāt Hidrogrāfijas dienestā.

– Tas nozīmē, ka priekšnieki mainījās biežāk nekā viņu padotie speciālisti?

– Kas attiecas uz hidrogrāfisko mērījumu darbiem, tur tiešām nekādas kadru maiņas un arī nekāda jūtama kadru sagatavošana pa šiem gadiem nav notikusi. Savukārt elektronisko karšu speciālistu Latvijā tai laikā vispār nebija, tāpēc mums nācās tos sagatavot. Iesākās laba sadarbība ar Sanktpēterburgas Makarova augstskolu, jo viņiem vajadzēja naudu, bet mums vajadzēja programmatūru, tehnoloģijas un pie viena arī sagatavotus kartogrāfus. Toreiz vēl nevaldīja pārlieku liela birokrātija un cilvēkos iekšā bija tas, ko mēs saucam par entuziasmu. Īsti gan vairs nevaru atcerēties, kā to dabūja gatavu, bet gandrīz visi tolaik strādāja godīgi.

Par priekšniekiem runājot, varu teikt, ka ar Burvi strādāt bija ļoti viegli. Viņš skaidri un gaiši pateica, ka no hidrogrāfijas neko sevišķi nezina, un reizēm pat atvainojās, ka nesaprot, ko mēs darām. Bet bija viens liels pluss – viņš netraucēja

strādāt. Reiz viņš man saka: mums ir trīs simti tūkstoši latu, un vajag padomāt, kā tos iztērēt. Es teicu, ka šajā ziņā nebūs nekādu problēmu. Toreiz arī nopirkām visus tos instrumentus, ar kuriem strādājam vēl tagad. Pats Imants tolaik vairāk nodarbojās ar īpašumu pārņemšanu no Krievijas armijas, kas viņam ļoti labi arī izdevās, es savukārt turpināju *bīdīt* pašu hidrogrāfijas nozari.



I. Zemļakovs Hidrogrāfijas dienestā strādājis kopš tā dibināšanas brīža.

Juris Jurisons bija ļoti labs puika, kad viņš vadīja HD, visas profesionālās lietas zināmā mērā jau bija iegājušas sliedēs. Pirms Jurisona atnākšanas vadītāja vieta it kā bija domāta man, bet es no tās attiecos, jo, godīgi sakot, vairāk esmu praktiķis, no manis lielāks labums ir tieši kā no profesionāla hidrogrāfa. Tāpat kā Burvis, arī Jurisons vairāk nodarbojās ar saimnieciskajiem jautājumiem un darba organizāciju.

Tagad mans priekšnieks ir mans students, un par jauno vadītāju varu teikt tikai to labāko. Es vispār domāju, ka jaunā paaudze ir daudz gudrāka par mums, par ko īpaši varu pārliecināties, kad lasu lekcijas studentiem. Viņu informētība ir ļoti augstā līmenī un uz daudzām lietām viņiem ir pilnīgi cits skatījums, nekā tas savulaik bija mums.

– Tomēr var secināt, ka bijāt gana tālredzīgs un sapratāt, kas nākotnē šai nozarei būs vajadzīgs. Varbūt tieši pateicoties Jums Latvijas hidrogrāfijas nozare ir priekšā mūsu Baltijas kaimiņiem.

– Varbūt arī biju mazliet tālredzīgāks, jo hidrogrāfijas lietas sapratu un uzsāku projektus īstajā laikā. Ja šis laiks būtu palaists garām, tad par visu nāktos maksāt daudz dārgāk, kā tas notika igauņiem. Lai arī viņi ātri uztvēra mūsu darbošanos, mācījās un pārņēma no mums to progresīvāko, kas ļāva arī viņu hidrogrāfijai attīstīties salīdzinoši dinamiski, tomēr igauņi jau visam tērēja daudzkārt lielāku naudu. Nevarētu teikt, ka mums gāja viegli, jo tad, kad iesākām darbu ar kartēm un darba turpināšanai bija nepieciešama nauda, daudzi mūsu centienus

vienkārši nesaprata, pat uzskatīja, ka darbošanās šajā virzienā nav vajadzīga. Labi, ka ne tikai gribējām, bet arī varējām savu viedokli aizstāvēt, tāpēc mēs jau sen esam izgatavojuši pilnu karšu kolekciju un paguvuši vairākas reizes tās atjaunot, kamēr, piemēram, lietuvieši tikai tagad drukā pirmās kartes. Pirmo uz plotera uztaisījām Mērsraga karti, tad nāca Liepājas iekšostas karte, bet poligrāfiski nodrukāta pirmā bija Rīgas līča karte, kuras iespiešanu paātrināja tā laika sarunas ar mūsu kaimiņiem robežu jautājumā. Kopā ar Zemes dienestu izstrādājām tehnoloģisko procesu tā, lai kartes varētu drukāt tepat Latvijā, kas nemaz nebija tik vienkārši izdarāms, jo karšu drukāšana ir ļoti specifiska lieta, kas prasa lielu precizitāti.

– Valda uzskats, ka HD, lai gan ir Jūras administrācijas pakļautībā, tomēr saglabā tādu kā suverenitāti.

– Hidrogrāfija ir specifiska nozare. No vienas puses, tās ir jūras lietas, bet uz tām tomēr jāskatās pavisam atšķirīgi – tie ir precīzi mērījumi, tā ir ģeodēzija, tā ir hidrogrāfija. Un patiesībā es nemaz nevaru izvērtēt, kā mūsu nozare iederas kopējā Jūras administrācijas *katlā*. Domāju, ka tai tomēr vajadzēja būt neatkarīgai juridiskai vienībai, tad strādāt būtu daudz vienkāršāk. Tas jau nenozīmē, ka mums ir kādas problēmas ar Jūras administrāciju vai tās vadību, bet reizēm katra sīkuma saskaņošana aizņem tik ļoti daudz laika, arī skaidrojot, kāpēc tas tieši tā ir darāms, piedevām vēl, ja cilvēkiem par šīs nozares specifiku nav īpašas skaidrības. Savulaik mums no ministrijas bija piestiprināts kurators, kurš pat nespēja saprast, ka hidrogrāfa darbs nav nosēdēt astoņas stundas pie rakstāmgalda, bet tā ir praktiska darbība. Tieši tāpat – visi redz kartes un domā, kas nu tur liels, bet kā šīs kartes rodas, par to nav nojēgas. Un nākas skaidrot dažādus mums šķietamus sīkumus, kas arī pēc skaidrošanas citiem nav izprotami.

Hidrogrāfiem darba nepietrūks. Arī Baltijas jūrā daudz vēl darāms. Nav izpētīti vraki, jāmeklē mīnas, liela daļa kuģu ceļu ir aizmirsti, tos tagad vajadzētu atjaunot, īpaši jau Irbes šaurumā. Baltijas jūra tā nopietni nav mērīta no aizpagājušā gadsimta, bet tas ir plašs darba lauks, kas saistīts ar lieliem izpētes darbiem un krietniem izdevumiem. Lai šādu darbu varētu veikt, ir nepieciešams piesaistīt finanšu resursus no visām ieinteresētajām pusēm. Jūras administrācija atbild par kuģu ceļiem un ostām, kur mums jau tagad viss ir pārmērīts un sakārtots, bet Rīgas līcis un Baltijas jūra tomēr ir daudz plašāks darba lauks.

Tāpēc saviem kolēģiem novēlu neapstāties un iet tālāk. Man šķiet, ka pēdējos gadus mēs dzīvojam uz tā rēķina, ko esam sasnieguši, bet daudz kas vēl ir darāms, tāpēc tik uz priekšu!■

Egons Līvs: "Pāri mums aizlido kaijas, tagad jau tās ir mūsu – Baltijas – kaijas. Un liekas, ka viņu lidojums ir cēlāks, spārni graciozāki un galva skaistāka par visvairāk apbrīnoto albatrosu Ziemeļjūrā. Mājas, dzimtā osta! Kādu skaņu tie iegūst pēc mēnešiem uz svešiem ūdeņiem pavadīta laika. Es gribu mājup un nekaunos par to. Visu acīs es redzu to pašu vēlēšanos – kaut pāri dienu dzimtajā pusē, bet pēc tam – pēc tam var doties atkal jaunā ceļā. Skaista ir atgriešanās, un skaista ir arī klusas smeldzes apdvesta šķiršanās. Tagad es saprotu, kādēļ jūrnieki dažkārt jūru mīl neizskaidrojami vairāk nekā tuvus cilvēkus."

(Baltijas jūrā uz zvejas kuģa "Rauda" 1961. gada 14. septembrī)

Jūra apdraud krastu

Kā liecina Eiropas Komisijas pētījums, piekto daļu no Eiropas kopējās krasta līnijas apdraud jūra. Erozijas un aizvien biežāko vētru dēļ krasta līnija atkāpjas par pusmetru līdz diviem metriem gadā, bet dažviet par līdz 15 metriem.

Cīņa ar eroziju izmaksā arvien dārgāk. Kā liecina statistika, 2001. gadā ES valstīs, ieskaitot jaunās dalībvalstis, valdības šim nolūkam atvēlējušas 3,2 miljardus eiro. Piemēram, Polijā erozijai pakļauta vairāk nekā puse no piekrastes, Beļģijā, kur divas trešdaļas piekrastes veido smilšu pludmales, jūra apēd aptuveni ceturto daļu krasta līnijas. Šajā ziņā samērā droši jūtas Somija, jo ar tās klinšainajiem krastiem jūra nespēj tik viegli tikt galā.

Dabā vienmēr ir pastāvējis līdzsvars, un viļņu aizskaloto smilšu vietā jūrā smiltis atkal ir sanestas no upēm. Tagad cilvēku saimnieciskā darbība šo līdzsvaru ir izjaukusi un vairāk nekā 100 miljoni tonnu smilts un grants, kas ik gadus būtu vajadzīgi līdzsvara uzturēšanai, vairs nenonāk dabīgajā apritē, jo tiek izmantoti celtniecībā, paliek aiz upju aizsprostiem vai citām būvēm. EK gatavojas izstrādāt stratēģiju, kā cīnīties pret krasta eroziju.

Pēdējo 50 gadu laikā Latvijā vietām noskalota pat 200 metrus plata krasta josla un erozija apdraud vairāk nekā 60% no Latvijas krasta kopgaruma. Arī ANO Pasaules ūdens padomes pētījumi liecina, ka klimata izmaiņu ietekmē Latvijas jūras krasta josla arvien vairāk būs pakļauta noskalošanai.

Kā saka Meklēšanas un glābšanas centra inspektors Vitauts Virbitskis, Latvijas jūras krasta josla ir arī ļoti jutīga pret piesārņojumu, tāpēc tā iekļauta īpaši aizsargājamā zonā. Rietumu pusē, piemēram, Zviedrijā, kur jau gadu desmitiem tiek realizētas programmas un arī izveidojusies noteikta attieksme pret vides, tai skaitā arī jūras vides, aizsardzību, ir labas tradīcijas šai jomā. Savukārt mēs tajā esam tikai iesācēji.

Liela vērība jāpievērš tām vietām, kur notiek naftas apstrādes un pārkraušanas operācijas. Baltijas jūrā īpaši jutīgs un bīstams ir Būtiņģes terminmāls. Lielas problēmas ar vides aizsardzību ir arī Polijai, savukārt mēs varam būt cietēji, jo piesārņojums robežas nepazīt. Tieši tāpēc tik ļoti nozīmīga ir starptautiskā sadarbība.■

Baltijas jūra kā bišu spiets

Kad vasarā, ejot pa jūras krastu, skatiens kavējas jūras plašumos, tikai retu reizi varam tālu pie horizonta saskatīt kāda kuģa mastu. Tādās reizēs prātā nenāk doma, ka tas varētu būt vienkorpusa tankkuģis, kura vecums sniedzas krietni pāri divdesmit gadiem, ka tas varētu avarēt, kā rezultātā jūra izplūstu tūkstošiem tonnu naftas vai naftas produktu, kuri tad piedraņķētu jūru un liedagu. Gluži pretēji, kuģis jūrā modina gandrīz romantiskas ilgas pēc kaut kā cēla un nezināma.

Taču patiesībā mums tik tālā romantika ir skarba un nebūt ne tik romantiska ikdiena. Ja krastā mums šķiet, ka kuģis pie horizonta ir vientuļš, tad par vientulību kāds var sūdzēties tepat krastā, bet jūrā... Baltijas jūra ir kā bišu spiets, kur katru dienu atrodas vairāk nekā 2000 kravas kuģu, no tiem aptuveni 200 tankkuģu ar kravu līdz 150 tūkstošiem tonnu, daudzi no šiem kuģiem ir *vienkorpusnieki*, kuru vecums tuvojas 20 gadiem. Tikpat, cik kravas kuģu, jūrā ir arī zvejas laivu, kas zvejo lielo kuģu ceļu tiešā tuvumā. Ārpus tiem paliek pasažieru prāmji, izpriecu kuģi un jahtas, kā arī mazmēra zvejas laivas. Novērojumi liecina, ka intensīva atpūtas kuģu satiksme notiek starp vairāk nekā 500 ostām un arhipelāgu rajoniem Baltijas jūrā.

Savukārt intensīvākās kravas kuģu satiksmes vietas ir Dānijas šaurumi, kas kuģotājiem pazīstami kā Kadeta grāvis. Šo vietu gadā apmeklē aptuveni 65 tūkst. kuģu, tai skaitā 32,8 tūkst. tankkuģu, bet katru dienu šajā grāvī, kura dziļums ir 17 m, uzturas vidēji 178 kuģi. Lielu risku šajā reģionā rada saspringtā pasažieru prāmju satiksme, pārvadājot vairāk nekā vienu miljonu pasažieru gadā.

Diezgan lielas rekordistes ir Somu jūras līča ostas: skaitļi liecina, ka 2002. gadā tur kuģi iegriezušies 42 tūkst. reižu, un tiek lēsts, ka līdz 2010. gadam kuģu skaits palielināsies līdz 53 tūkstošiem. 2000. gadā caur Somu līci transportēja 40 milj. tonnu naftas un naftas produktu, un ir paredzams, ka 2005. gadā šis skait-

lis pieaugs līdz 85, bet 2010. gadā – līdz 100–120 milj. tonnu. Arī par pasažieru pārvietošanās intensitāti šis rajons sūdzēties nevar, jo tikai starp Tallinu un Helsinkiem katru gadu ceļo vidēji 6 milj. cilvēku. Kravas kuģi Somu jūras līcī ir 72%, tankkuģi – 11%, pasažieru kuģi – 17%.

Nafta tomēr nav kokakola

Pēdējo sešu gadu laikā Baltijas jūrā naftas un naftas produktu transports pieaudzis divkārt. Neskatoties uz to, ka jau tagad ieviests plašs aizsardzības režīms, joprojām tiek konstatēta nelegāla kaitīgo vielu ieplūdināšana. Novērojumi rāda, ka gadā Baltijas jūrā atklāj aptuveni 400 naftas produktu izplūdes, bet faktiski šis skaits pārsniedz 700 nelegālās noplūdes.

No 2000. līdz 2002. gadam Baltijas jūrā pavisam notika 119 kuģu negadījumi, un tie galvenokārt notika pie ostu teritorijām un jūras šaurumos, īpaši pie ieejas Baltijas jūrā un Somu jūras līcī. Kadeta kuģu ceļā laikā no 1991. līdz 2001.gadam 16 kuģi ar iegrimi vairāk par 10,5 metriem uzsēdās uz sēkļa, no tiem 14 vienā un tai pašā vietā.

Naftas tīša noplūdināšana un avārijas piesārņo Baltijas jūru, un tā kā ūdens apmaiņa notiek lēni, ir ļoti svarīgi rīkoties un novērst cēloņus, lai nebūtu jācīnās ar sekām.■

Vai Baltijas jūra ir īpaši jutīga?

Baltijas jūras noteikšana par īpašu reģionu ir politisks jautājums, un Latvija jau sen ir deklarējusi, ka tā atbalsta šāda statusa piešķiršanu Baltijas jūrai, to apliecinot ar pievienošanos Kopenhāgenas un Brēmenes deklarācijām, kā arī dalību dažāda līmeņa sanāksmes un konferencēs, kur tika diskutēts par šiem jautājumiem.

Bet, ja runājam par Zviedrijas sagatavoto un astoņu valstu vārdā IMO iesniegto dokumentu par jutīga reģiona statusa noteikšanu Baltijas jūrai, tad pagaidām varam pateikt vien to, ka IMO Jūras vides aizsardzības komitejas sesijā, kas no 29. marta līdz 2. aprīlim notika Londonā, dokumentu izskatīja un pieņēma principā, un tālāk tas tiks nodots IMO Navigācijas apakškomitejai, kur darba grupās runās par projekta detaļām, darbības principiem un ieviešanas mehānismu. Tieši šajās darba grupās tad arī notiks reālais darbs un diskusijas par to, kādi varētu būt tie noteikumi, kas nākotnē būs saistoši kuģošanai Baltijas jūrā. Bet tas nebūt nenozīmē, ka kaut kas tiks tūlīt ieviests, īpaši tas attiecas uz nu jau par strīdīgiem uzskatītajiem loču un eskorta pakalpojumiem. Piemēram, lai ieviestu loču pakalpojumus starptautiskajos ūdeņos, nepieciešami grozījumi SOLAS konvencijās, tāpēc jau tagad var prognozēt, ka priekšā vēl lielas cīņas un tas būs garš process.

IMO pieņemtais lēmums par Baltijas jūru kā īpaši jutīgu jūras reģionu noteiks principus, un pirmām kārtām liela uzmanība un darbs tiks veltīts, lai izslēgtu iespēju kuģiem balasta ūdeni atstāt jūrā.

Taču pašas asākās diskusijas tomēr bijušas par loču un eskorta pakalpojumiem, un, lai arī šī prasība ir vairāk deklaratīva, tomēr gala ziņojumā ir iekļauta, kaut gan Latvija šiem diviem punktiem nav pievienojusies, par ko jau laikus bija ziņots. Ja paziņojumā nebūtu šo divu punktu, nebūtu lieku un nevajadzīgu diskusiju.

Taču, godīgi sakot, pat tad, ja Latvija ziņojumam nebūtu pievienojusies, nekas nemainītos. Tieši tāpat arī Krievijai, kas nostājusies opozīcijā un nav pat iesniegusi savus priekšlikumus, tādējādi protestējot pret šāda statusa noteikšanu, būs jāievēro pieņemtie noteikumi. Līdzīga situācija bija, kad Krievija neatbalstīja Eiropas direktīvas par vienkorpusa tankkuģu ātrāku izņemšanu no kuģošanas biznesa, bet no šo direktīvu ievērošanas Krievija atbrīvota netiks. Mums vajadzētu saprast un apzināties, ko ar savu rīcību varam vai nevaram ietekmēt, jo politiski var manipulēt ar daudzām lietām, bet tam nebūs nekādas praktiskas nozīmes.

Intereses Baltijas jūras valstīm ir dažādas, un dažādos līmeņos tās tiek lobētas, tāpēc naivi ir domāt, ka visi pamatjautājumi koncentrējas Dānijas šaurumos. Varētu teikt, ka Krievija ir nedaudz īpašā statusā, jo nav jau noslēpums, ka visu diskusiju pamatā ir nafta, kas pa Baltijas jūru pārsvarā tiek vesta no Krievijas, un nav svarīgi, vai šie pārvadājumi notiek caur Ventspils, Tallinas, Rīgas vai Primorskas ostu, tāpēc Krievija tikai vēlas aizstāvēt savas intereses.

Pašlaik politiskais klimats Eiropā ir visai uzkarsis, un lielā mērā to palīdzējusi izdarīt arī Latvija. Tā kā paziņojums par īpašā statusa noteikšanu Baltijas jūrai IMO tika iesniegts kā kopīgais HELCOM viedoklis, bet Latvija nosūtījusi IMO Jūras vides aizsardzības departamentam dokumentu, kurā pausts, ka Latvijas Ministru kabinets pieņēmis lēmumu pievienoties HELCOM iesniegtajam dokumentam, izņemot divus punktus – par loču un eskorta pakalpojumiem, kuriem Latvija nepievienojas, tad tagad tiek pausta neizpratne, kāpēc HELCOM valstis iekšējās diskusijās nav vienojušās par kopīgu viedokli.

Pašlaik neviens nevar paredzēt, kā šī Latvijas rīcība uz mums atsauksies, iespējams, ka varētu būt dažādas nianses, pieņemot politiskus lēmumus. To parādīs laiks, taču pagaidām neko lielu neesam sasnieguši.■

Ministru kabineta rīkojums Nr. 178
2004. gada 27. martā

Par Latvijas pozīciju par pieteikumu Starptautiskajai Jūras organizācijai "Baltijas jūras teritorijas noteikšana par īpaši jutīgu jūras teritoriju"

1. Pamatojoties uz 2003. gada 25. jūnijā pieņemtās Helsinku komisijas Brēmenes deklarācijas II sadaļas saistībām, atbalstīt Latvijas pozīciju par pieteikumu Starptautiskajai Jūras organizācijai "Baltijas jūras teritorijas noteikšana par īpaši jutīgu jūras teritoriju"

2. Satiksmes ministrijai un Vides ministrijai nodrošināt šī rīkojuma 1. punktā minētās pozīcijas izpildi, piedaloties Starptautiskās Jūras organizācijas, Helsinku komisijas un Eiropas Komisijas darba grupās un komitejās.

Ministru prezidenta vietā – Ministru prezidenta biedrs A. Šlesers
Vides ministrs R. Vējonis

Par Latvijas pozīciju par pieteikumu Starptautiskajai Jūras organizācijai "Baltijas jūras teritorijas noteikšana par īpaši jutīgu jūras teritoriju"

Baltijas jūra ir globālā mērogā unikāla un jutīga ziemeļu iesāļa ūdens ekosistēma, kam nepieciešami plaši dabas saglabāšanas un aizsardzības pasākumi. Baltijas jūras valstis ir atkarīgas no droša, nodrošināta un ilgtspējīga jūras transporta. Viens no veidiem kā pasargāt Baltijas jūru no ietekmes, ko var radīt starptautiskā kuģošana, ir tās noteikšana par īpaši jutīgu teritoriju. Šāda statusa piešķiršana jūras teritorijām, kas ir ārpus nacionāliem ūdeņiem, ir iespējama tikai ar Starptautiskās Jūras organizācijas (SJO) palīdzību. Baltijas jūras valstis (Dānija, Igaunija, Somija, Vācija, Latvija, Lietuva, Polija un Zviedrija) ir izteikušas priekšlikumu noteikt Baltijas jūras teritoriju, izņemot Krievijas ūdeņus, par īpaši jutīgu jūras teritoriju (PSSA).

Satiksmes ministrija un lielo ostu pārvaldes kategoriski iebilst pret tādu jaunu drošības pasākumu kā kuģu eskortēšana un loču pakalpojumu obligāta izmantošana ieviešanu Baltijas jūrā. Pieteikuma izstrādāšanas laikā Zviedrijai tika iesniegti Latvijas ekspertu iebildumi attiecībā uz jaunu drošības pasākumu ieviešanu Baltijas jūrā, kas paredzēja svītrot no sadaļas "Iespējamie jaunie saistītie aizsardzības pasākumi" 5.10. paragrāfa tekstu "(3) eskortu un eskortēšanas velkoņiem, (4) loču izmantošanu", kā arī svītrot šim 5.13. paragrāfu "Eskortēšana un eskortēšanas velkoņi" un 5.14. paragrāfu "Loču izmantošana". Latvijas viedoklis netika ņemts vērā. Darba grupas sanāksmē 2003. gada 6. un 7. oktobrī Zviedrija uzsvēra, ka sadaļā uzskaitītajiem pasākumiem ir informatīvs raksturs un ka šajā stadijā netiek ieteikti nekādi jauni saistošie aizsardzības pasākumi. Līdz ar to pieteikuma pieņemšanas gadījumā dokuments neparedzēs, ka sadaļā

uzskaitītie pasākumi obligāti tiek ieviesti. Nostāja par minētā teksta svītrošanu tika pausta atkārtoti, bet diemžēl netika ņemta vērtā.

Ja Baltijas jūras teritorijai tiks piešķirts īpaši jutīgas jūras teritorijas statuss, Latvija neatbalstīs kuģu eskortēšanas pasākumu un obligātu loču pakalpojumu ieviešanu Baltijas jūrā, jo nav argumentēta šādu dārgu pasākumu pozitīva ietekme uz reģiona ekonomiku un vidi, kā arī uz kuģošanas drošību Baltijas jūrā.

Latvija atbalsta pieteikumu Starptautiskajai Jūras organizācijai "Baltijas jūras teritorijas noteikšana par īpaši jutīgu jūras teritoriju". Vienlaikus Latvija izvirza striktu nosacījumu, ka netiek noteikti tādi jauni aizsardzības pasākumi kā pieteikuma sadaļas "Iespējamie jaunie saistītie aizsardzības pasākumi" 5.10. paragrāfā minētie (3) eskorts un eskortēšanas velkoņi un (4) loču izmantošana.

Latvija neatbalsta tādu aizsardzības pasākumu ieviešanu Baltijas jūrā un Baltijas jūras šaurumos, kas uzliek papildu finansiālus apgrūtinājumus kuģiem vai var radīt nevienlīdzīgas konkurences iespējas, tādus kā obligāta loču izmantošana Baltijas jūras šaurumos, kuru statuss ir noteikts 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas III daļas ("Starptautiskajai kuģošanai izmantojamie jūras šaurumi") 1., 2. un 3. nodaļā.■

Baltijas jūras īpašais statuss

No 22. līdz 24. martam Rīgā notika HELCOM starptautiskā konference "Starptautiskā sadarbība Baltijas jūras vides aizsardzībai: pagātne, tagadne, nākotne", kuras ietvaros atzīmēja arī Helsinku konvencijas 30. gadadienu. Helsinku konvencijas galvenais mērķis ir samazināt Baltijas jūras vides piesārņojumu no visa veida piesārņojuma avotiem.
Latvija savu prezidentūru Helsinku komisijā sāka 2001. gada 1. augustā, bet šā gada 30. jūnijā pilnvaras nodos Lietuvai.

Atskatoties pagātnē

Ir pagājuši trīsdesmit gadi, kas Baltijas jūras vēsturē ir pavisam mazs laika posms, viens mirklis pret mūžību. Bet liels ir kas cits, un tā ir cilvēka vēlme aizsargāt jūras vidi un saglabāt to, lai Baltijas jūra būtu dzīva un mums visiem sniegtu veldzi.

Sakarā ar rūpniecības un lauksaimniecības intensīvu attīstību sešdesmito gadu beigās un septiņdesmito sākumā Baltijas jūra sāka izjust milzu slodzi no tiem simtiem tonnu kaitīgo ķīmisko savienojumu, augu barības vielu, kas neattīrītā veidā ieplūda jūrā. Attīstījās zvejniecība un kuģošanas bizness, kas arī deva savu ieguldījumu jūras piesārņošanā. Tā kā Baltijas jūrā ir ierobežota ūdens apmaiņa un salīdzinoši neliels sāļums, tas tikai pastiprināja kaitīgo iedarbību, bet rezultātā palielinājās sērūdeņražu koncentrācija un radās katastrofāls skābekļa trūkums. Masveidā gāja bojā zivis, īpaši mencas, roņi un arī putni. Vainīgs bija cilvēks, tāpēc viņam pašam savas kļūdas bija arī jālabo.

Neskatoties uz to, ka 1974. gadā politiskā situācija bija ļoti sarežģīta, Baltijas valstis bija PSRS sastāvā, Polija un Vācija ietilpa Varšavas valstu blokā, bet Dānija, Somija un Zviedrija piederēja pavisam citai politiskajai orientācijai, Baltijas jūras krastos esošajām valstīm tomēr izdevās apvienoties Baltijas jūras ekoloģiskā līdzsvara atjaunošanai.

Karstie punkti

1992. gadā apstiprinātā Baltijas jūras kopējā visaptverošā vides rīcības programma izstrādāta 20 gadiem, tās mērķis ir veicināt gan piesārņojuma novēršanas, gan arī profilakses pasākumus visā Baltijas jūras sateces baseinā un, samazinot piesārņojuma slodzes, panākt jūras ekoloģiskā līdzsvara atjaunošanos. Viens no centrālajiem uzdevumiem šajā programmā ir bijis panākt uzlabojumu vides karstajos punktos un to svītrošanu no saraksta. HELCOM karsto punktu sarakstā bija iekļauti 132 objekti, un pēc 12 gadu darba no šī saraksta jau izsvītroti 50. Latvijā bija deviņi karstie punkti, no kuriem svītroti trīs, un lielākais progress sasniegts Rīgas jūras līcī. Pamatojoties uz Latvijas Universitātes Hidroloģijas insti-

HELCOM starptautiskajā konferencē "Starptautiskā sadarbība Baltijas jūras vides aizsardzībai: pagātne, tagadne, nākotne".

tūta un Igaunijas ekspertu kopīgi veiktajiem pētījumiem, no karsto punktu saraksta izsvītrots punkts Nr. 37, ko mēdz dēvēt par jūras lielās ekosistēmas karsto punktu, 2001. gadā svītrots punkts Nr. 43, kas bija rūpnīca VEF, kuras negatīvā ietekme uz Baltijas jūru izbeidzās līdz ar rūpnīcas slēgšanu, tātad par kaut ko šīs ražotnes iznīcinātāji tomēr paldies ir pelnījuši. Tāds pats paldies arī lauksaimniekiem, kuri no 1990. līdz 2001. gadam par 70% samazināja mājlopu skaitu, un sakarā ar to, ka aptuveni par 80% sarukusi minerālmēslu lietošana, samazinājusies arī fosfora radītā piesārņojuma slodze. Tāpēc 2002. gadā svītrots vēl viens karstais punkts – Nr. 40, un šī svītrošana pamatota arī ar ES direktīvu prasībām par lauksaimniecības radītā piesārņojuma tālāku samazināšanu.

Taču nevajadzētu domāt, ka kaut kas notiek tikai tāpēc, ka kaut kas nenotiek, kā tas ir kaut vai mūsu VEF gadījumā. Parasti procesos tiek ieguldīti milzīgi līdzekļi, lai iegūtu iespējami labākus rezultātus. Helsinku programmas realizācijā ieguldīti starptautiskie finanšu līdzekļi – vairāk nekā 1,1 miljards eiro. 2003. gada oktobrī sākts Baltijas jūras vides reģionālais projekts, kura finansējums ir 12 miljoni ASV dolāru, bet galvenais mērķis ir Baltijas jūras ekosistēmas saglabāšana un atjaunošana reģionā, kas aptver Baltijas jūras piekrastes teritorijas un atklātās jūras daļas Igaunijā, Latvijā, Lietuvā, Polijā un Krievijas Federācijā. Projekta finansējums paredzēts, lai pastiprinātu reģionālo un vietējo pašvaldību lomu, kas dotu iespēju vietējām pašvaldībām apsaimniekot sauszemes un piekrastes resursus tā, lai saudzīgi un racionāli izmantotu zivju resursus, atbalstītu lauksaimnieciskās un saimnieciskās aktivitātes, kas ļauj samazināt visa veida piesār-

Latvijas prezidentūras laikā HELCOM vadītāja Inese Vaidere (pirmā no kreisās) un vides ministrs Raimonds Vējonis sarunā ar Krievijas Federācijas vēstnieku Latvijā.

ņojumu, tai skaitā notekūdeņu dabisko attīrīšanas iekārtu būvniecību lauku saimniecībās. No Latvijas puses šajā projektā piedalās Latvijas Lauksaimniecības konsultāciju centrs, Latvijas Lauksaimniecības universitāte, LU Hidroekoloģijas institūts un Latvijas Zivsaimniecības pētniecības institūts.

Klusums pirms vētras

Ne šodien un ne vakar aktuāla kļuva īpaši jutīgas jūras teritorijas statusa noteikšana Baltijas jūrai. Nākušas ar šādu iniciatīvu, HELCOM dalībvalstis jautājumu apsprieda un diskutēja, līdz šā gada februāra sākumā HELCOM Jūrlietu grupa paziņoja, ka 2004. gada janvārī Stokholmā pieņemta jauna rekomendācija par piesārņošanas novēršanu un kuģošanas drošību, bet martā HELCOM 25. sanāksmē, kas notika Helsinkos, rekomendāciju apstiprināja. Jūrlietu grupa nolēma turpmāk vairāk uzsvērt kuģošanas ietekmi uz vidi, un nu pavisam droši varēja lasīt, kādu tad Baltijas jūru dalībvalstis vēlas redzēt. Rekomendācijas divi priekšlikumi attiecināti uz piesārņošanu no kuģiem, bet divas rekomendācijas uz kuģošanas drošību ziemas apstākļos un eskortēšanu. Tika uzsvērts, ka izteiktie priekšlikumi atspoguļo Kopenhāgenas deklarācijas principus, kurus 2001. gadā apstiprināja Baltijas jūras valstu satiksmes un vides ministri pēc tam, kad bija notikusi tankkuģa "Baltic Carrier" avārija un jūrā izplūda 2700 tonnu naftas. Pēc Kopenhāgenas sanāksmes HELCOM Jūrlietu grupas priekšsēdētāja Ingelore Heringa izteica gandarījumu, ka HELCOM valstis var vienoties, rast kompromisu un pieņemt lēmumu.

Taču tālāk viss tik skaisti nerisinājās, jo dalībvalstis tomēr vienotu lēmumu pieņemt nespēja, tāpēc Zviedrija, uzņēmusies koordinatora lomu, sagatavoja do-

Diskusija par Latvijas attieksmi pret kuģošanas drošības jautājumiem Baltijas jūrā. No kreisās: Ventspils Brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis, Lielo ostu asociācijas prezidents Kārlis Leiškalns, JA speciāliste Ģertrūde Aniņa un SM Jūrniecības departamenta direktors Aigars Krastiņš.

kumentu, ko parakstīja astoņas no deviņām HELCOM dalībvalstīm – Dānija, Igaunija, Somija, Vācija, Latvija, Lietuva, Polija un Zviedrija, lai iesniegtu Starptautiskajā Jūras organizācijā (IMO). Krievija rekomendāciju neparakstīja.

HELCOM rekomendāciju par īpaši jutīgas jūras teritorijas statusa noteikšanu Baltijas jūrai Starptautiskās Jūras organizācijas 51. sesijā, kas no 29. marta līdz 3. aprīlim notika Londonā, pieņēma principā, neskarot jautājumu par iespējamiem drošības pasākumiem.

Vētras cēloņi

Tie ir vairāki. Arī tīras jūras un drošas kuģošanas jautājums nav tik viennozīmīgi aplūkojams, jo kā vides aizsargātāju, tā arī kuģošanas biznesa interešu aizstāvju pusē plusu ir tikpat daudz kā mīnusu.

Neviens cilvēks, kurš rūpējas par savu bērnu nākotni, pat nepieļauj domu, ka varētu rīkoties noziedzīgi pret apkārtējo vidi, protams, arī pret mūsu lielo bagātību – jūru, taču tā vien šķiet, ka patiesībā dzīvojam divās planētās, no kurām viena ir *zaļo* zeme, bet otra – biznesa pasaule, un abām nav nekā kopīga. Taču risinājums ir meklējams kompromisā.

Kā HELCOM 30. gadadienas konferencē teica Zviedrijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības direktors, Johans Fransons, tagad daudzi it kā joko, ka pasau-

HELCOM dalībvalstu vidū nav pilnīgas vienprātības un viennozīmīga viedokļa par Baltijas jūras jutīgumu.

lē jutīgās jūras zonas arī politiski ir ļoti jutīgas. To vispirms apliecināja "Prestige" avārija, kas tik nepievilcīgus iezīmēja daudzu politiķu vaibstus, ka, tēlaini runājot, steidzami vajadzēja meklēt plastisko ķirurgu, lai veiktu radikālas pārmaiņas. Un par šo ķirurgu pieteicās Eiropas Komisija, kas ar regulas skalpeli pārgrieza vienkorpusa tankkuģu dzīvības artēriju – Eiropas Savienības valstu ostās vienkorpusa tankkuģi ienākt nedrīkstēs, neskatoties, ka arī IMO, pētot un iedziļinoties vienkorpusa tankkuģu problēmās, jau bija pieņēmusi lēmumu par šo kuģu izņemšanu no biznesa no 2015. gada. Speciālisti uzskata, ka dubultkorpusa tankkuģi, protams, ir daudz drošāki, taču arī ar tiem ir problēmas, un jāatceras arī cilvēka faktors – pret cilvēku kļūdām nodrošināties ir grūti, jo kļūdīties taču ir cilvēciski. Eiropas Savienības parlamentārā sekretāre Silvija Bretšneidere konferencē norādīja, ka īpaša vērība jāpievērš piesārņojumam kuģu ceļos un maršrutos, sliktas degvielas izmantošanai un cilvēka faktoram. Avārijas ir ārkārtas notikums, tāpēc šādos gadījumos jāveic ārkārtas pasākumi. Taču ir ļoti svarīgi ikdienā sekot tam, lai kuģi jūrā neatstātu balsta ūdeņus, tāpēc arī ostām no savas puses jāveic viss nepieciešamais, lai kuģi šo balasta ūdeni atstātu ostās. Gadā 700 nelegālu balasta ūdens izliešanas gadījumu jūrā – tas patiesībā ir krimināli, bet lielu sakaru ar loču un eskorta pakalpojumu ieviešanu atrast ir pagrūti. Tātad jācīnās nevis pret kaut ko, bet gan par. Par kuģošanas biznesu, kas nenodara kaitējumu tik ievainojamai un jutīgai ekosistēmai, kāda ir Baltijas jūra, tātad bargi sodi par pārkāpumiem, nemitīga jūrnieku kvalifikācijas paaugstināšana. Patiesībā jau taisnība bija HELCOM konferences laikā Rīgā izskanējušajai atziņai, ka, Baltijas jūrai

SM Jūrniecības departamenta direktors Aigars Krastiņš (no kreisās) asi diskutē ar Jūras vides pārvaldes vadītāju Gunti Drunku.

piešķirot īpašo statusu, tiek raidīts politisks signāls starptautiskajam kuģošanas biznesam, lai tas ārkārtīgi uzmanīgi pārdomā savu attieksmi pret drošības pasākumiem, kā arī pret vides aizsardzību, jo šie jautājumi no darba kārtības izņemti vairs netiks. Tajā pašā laikā speciālisti arī atzina, ka starptautiskais kuģošanas bizness nebūt nenodara lielāko kaitējumu Baltijas jūrai. Un arī to, ka "Prestige" avārijai līdzīgas Baltijas jūrā praktiski nav iespējamas, tāpēc atsaukties uz līdzīgiem negadījumiem, kas notikuši citviet pasaulē, nav īsti korekti.

Latvijai sava pozīcija

Lai gan Latvijas paraksts bija uz HELCOM dokumenta, kas astoņu valstu vārdā tika iesniegts IMO, Latvija, daudziem par lielu pārsteigumu, iesniedza papildu dokumentu IMO un Briselē, kurā pauda savu attieksmi pret īpaši jutīgas jūras teritorijas statusa noteikšanu Baltijas jūrai, nepievienojoties dokumentā iekļautajām prasībām par loču un eskorta pakalpojumiem. Šāds Latvijas solis izraisīja neizpratni Eiropā – kā Latvija uzdrošinās tā rīkoties? Ne mazāku izbrīnu tas izsauca IMO – vai tad pirms dokumenta iesniegšanas astoņas HELCOM valstis šo jautājumu nebija pietiekoši nopietni izdiskutējušas?

Neizpratni dokuments izraisīja arī Latvijā. Latvijas Ostu padome, Latvijas Tranzīta biznesa asociācija, Latvijas Ostu asociācija, Ventspils Brīvostas pārvalde un citas organizācijas bija sašutušas, jo jautājums bija savlaicīgi apspriests visos līmeņos un pieņemts nepārprotams lēmums atbalstīt īpaši jutīgas jūras teritorijas statusa noteikšanu Baltijas jūrai, taču kategoriski neatbalstīt kuģu eskortēšanas

Krievijai tiek pārmests, ka tā pārlieku maz vērības velta Baltijas jūras ekoloģijas jautājumiem. Šos pārmetumus uzklausa Krievijas vēstnieks Latvijā.

pasākumu un obligātu loču pakalpojumu ieviešanu Baltijas jūrā, jo šādi pasākumi ir ļoti dārgi un var būtiski ietekmēt jūras pārvadājumu izmaksas, kā arī nav izvērtēts, vai šie pasākumi būtiski uzlabos kuģošanas drošību Baltijas jūrā. Šis viedoklis Latvijas Republikas Vides ministrijas Jūras vides pārvaldei bijā oficiāli jādara zināms dokumenta veidotājiem. Taču, par lielu pārsteigumu, sagatavotajā dokumentā Latvijas viedoklis nebija ņemts vērā. Jautājums, kāpēc tas atstāts bez ievērības? Vieni apgalvo, ka mūsu priekšlikumus vienkārši neuzklausa, bet citi zina teikt, ka mēs paši laikus neesam tos iesnieguši. Pareizāk sakot, iesniedzām nevis tad, kad aptuveni trīs mēnešus notika dokumenta apspriešana, bet gan tad, kad izdarīt labojumus vairs nebija iespējams. Taču aizdomas, ka Latvijas viedokli nebija politiski izdevīgi ņemt vērā, tomēr paliek. Un par to liecina kaut vai tonis, kādā vienu otru reizi Latvijai tiek norādīts, kā pareizāk rīkoties, kā vajadzētu balsot un neaizmirst savu vietu.

Kā sacīja Latvijas Jūras administrācijas speciāliste Ģertrūde Aniņa, Helsinku komisija ir tā, kas radīja Helsinku deklarāciju un Brēmenes deklarāciju, un tieši šīs abas deklarācijas ir jaunā dokumenta pamatā. Taču jauno dokumentu nevar uzskatīt par HELCOM *produktu*, jo nepiedalījās visas valstis. Latvija tika lūgta ieturēt vienotu pozīciju ar vēl septiņām valstīm, ar kurām kopā parakstīja šo dokumentu, tāpēc HELCOM un Eiropas Komisijas sanāksmē, kas marta sākumā notika Briselē, šoku izraisīja Ģ. Aniņas paziņojums, ka Latvijas oficiālais viedoklis vēl nav pieņemts un apstiprināts LR Ministru kabinetā. Jau toreiz bija skaidrs, ka Lat-

vija atbalstīs šo dokumentu kopumā, bet nepievienosies to prasību iekļaušanai, kuras paredz loču un eskorta pakalpojumus Baltijas jūrā. "Katrā ziņā manis teiktais izraisīja šoku," sacīja Ģ. Aniņa. "Vēl jo vairāk, zinot to procedūru, kādā IMO izskata jautājumus. Ir asamblejas rezolūcija, kurā punkts pa punktam ir noteikts, kādām prasībām jāatbilst iesniegtajam dokumentam un kā notiek šo īpaši jutīgo zonu noteikšana. Tā ir stingra procedūra, tāpēc tajā posmā, kad jautājumu apskatīja principā, vispārējās nostādnēs bija svarīgi būt vienotiem. Savukārt tālākajā apspriešanas procesā tikpat svarīgi būs sekot visam, kas notiks ap šo jautājumu."

IMO lēmumu pieņem principā

Londonā IMO Jūras vides aizsardzības komitejas 51. sesijā piedalījās delegācijas no 87 dalībvalstīm, novērotāji no 32 nevalstiskām organizācijām, ANO un specializēto aģentūru pārstāvji. Īpaši jutīgu jūras teritorijas statusu (PSSA) bez īpašām debatēm noteica Galapagu arhipelāgam (prasības iesniedzēja – Ekvadora), Kanāriju salām (to prasīja Spānija), kā arī pēc asām diskusijām Baltijas jūrai, par ko pieteikumu bija iesniegušas HELCOM astoņas dalībvalstis. Latviju šajā IMO sesijā pārstāvēja Latvijas Jūras administrācijas speciāliste Ģertrūde Aniņa, kuras uzdevums bija sanāksmes dalībniekiem atkārtoti darīt zināmu Latvijas nostāju par loču un eskorta obligāto prasību ieviešanu, ko viņa arī visos iespējamos gadījumos pauda.

Kā teica Ģertrūde Aniņa, diskusijas par Baltijas jūru tiešām bijušas karstas, ko apliecina kaut vai IMO Jūras vides aizsardzības komitejas plenārsēdē pieņemtais lēmums par neformālas tehniskās grupas izveidošanu, kura izvērtētu visus iesniegtos dokumentus par PSSA statusa noteikšanu un tā atbilstību jau spēkā esošajām rezolūcijām.

Ģ. Aniņa: – Kā plenārsēdē, tā arī neformālās darba grupas (NDG) apspriedē netika skarts jautājums par iespējamiem drošības pasākumiem, bet gan par PSSA statusa noteikšanu iesniegumos minētajiem rajoniem principā. Par šāda statusa noteikšanu Baltijas jūrai principā Krievija pieprasīja balsojumu, kas IMO praksē gadās reti, jo šī organizācija ir ļoti koleģiāla un demokrātiska, parasti plenārsēžu vadītājs labi pārzina situāciju un jau pēc diskusijām ir skaidrs, kādas valstis kādu viedokli pauž.

Kā jau plaši ir ziņots, Krievija nepievienojās dokumentā paustajai nostājai, ka Baltijas jūra jāuztver kā vienota ekosistēma, jo uzskata, ka jārunā par atsevišķiem rajoniem, nevis visu jūru kopumā. Lai gan oficiālais balsojuma rezultāts netika apkopots, vizuāli varēja redzēt, ka no 87 valstīm dokumentu neatbalstīja septiņas, balsojumā atturējās aptuveni astoņas, bet pārējās bija par. Tāpēc Baltijas jūrai apstiprināja īpaši jutīgas teritorijas statusu principā, izņemot Krievijas ūdeņus.

PSSA apspriešanā sesijas un koordinācijas sanāksmes laikā es paudu Latvijas oficiālo viedokli saskaņā ar Ministru kabineta 2004. gada 25. marta rīkojumu "Par Latvijas pozīciju par pieteikumu Starptautiskajai Jūras organizācijai par

Latvijas Jūras administrācija ir tieši iesaistīta kuģošanas drošības un ekoloģijas jautājumu risināšanā. No kreisās: JA speciāliste Ģ. Aniņa un JA direktors A. Zeltiņš.

Baltijas jūras noteikšanu par īpaši jutīgu jūras teritoriju". Kā noteikums, ko izvirzījusi IMO Jūras vides aizsardzības komiteja, ir HELCOM astoņām valstīm, kuras parakstījušas dokumentu, panākt vienotu viedokli.

Pašlaik Jūras vides aizsardzības komiteja par pieņemto lēmumu informēs Navigācijas apakškomiteju, bet šī komiteja jautājumu par Baltijas jūru skatīs tikai tad, kad dokumenta iesniedzējvalstis būs tai iesniegušas priekšlikumus par saistītajiem aizsardzības pasākumiem, ko izskatīs arī Kuģošanas drošības komitejā. Tikai tad, kad Navigācijas apakškomiteja un Kuģošanas drošības komiteja tos apstiprinās, Jūras vides aizsardzības komiteja varēs lemt jautājumu par īpaši jutīgas teritorijas statusa piešķiršanu Baltijas jūrai. Pēc pašreizējām prognozēm, šis jautājums varētu būt darba kārtībā ne agrāk par 2005. gada jūliju.

Jau tagad Zviedrija ir izteikusi gatavību turpināt koordinēt nākošo dokumentu sagatavošanu iesniegšanai Navigācijas apakškomitejā.

Vieni speciālisti domā, ka pašreizējai cīņai nav bijis nozīmes, jo jautājumu skatīja tikai principā, nevis pēc būtības, citi domā, ka mums sava nostāja jāpauž vienmēr un visur, lai neviens nedomātu, ka Latvija ir statists, kas balsos tā, kā tai norādīs. Taču skaidrs ir viens – turpmākos divus gadus būs jāstrādā ļoti nopietni, tāpēc Latvijai ir būtiski paust savu oficiālo pozīciju, un cilvēkam, kurš pārstāvēs Latviju šai darbā, vajadzēs stingri un nelokāmi to ievērot.

Kā telefona intervijā teica Lietuvas jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktora vietnieks Robertins Tarasevičs, par minēto statusu Balti-

jas jūrai diskutē jau sen, Lietuva to vērtē diezgan skeptiski un uzskata par politisku soli, bet politiski lēmumi dod iespēju veikt piespiedu pasākumus pret kuģu īpašniekiem. Tā kā Baltijas jūra lielā mērā uzskatāma par tranzīta jūru, tad jārespektē arī kuģošanas brīvība. Tikpat svarīgi kā saglabāt Baltijas jūras ekosistēmu ir saglabāt unikālās ekosistēmas arī citās pasaules jūrās un okeānos. Lietuva pagaidām lēmumu atbalsta tikai politiskā līmenī un nekādā gadījumā nav gatava runāt par konkrētiem soļiem, jo loču un eskorta pakalpojumu ieviešana ietekmēs kuģošanu un frakts likmes. Bet, vērtējot Latvijas nostāju un viedokļa publisko paušanu, Lietuvas puse uzskata, ka Latvijas spērusi nokavētu soli un tā varbūt arī nebija īstā vieta un laiks, kad savu viedokli paust. Baltijas valstis kā pilntiesīgas Eiropas dalībnieces no 1. maija piedalīsies dokumentu izstrādē, tāpēc, ja vien parādīsies kaut mazākās indikācijas, ka var pieņemt lēmumus, kuriem varētu būt ekonomiskas sekas, tos visiem spēkiem jācenšas apturēt. Visumā Lietuva šajā jautājumā ir solidāra ar Latviju.

Arī Igaunijas vides ministra padomnieks Olevs Luhteins telefoniski atzina, ka Latvija, deklarējot savu nostāju, izdarīja labu, taču novēlotu darbu. Briselei tas šķita dīvains solis, un Eiropas Komisija uzdeva jautājumu, kāpēc varēja rasties situācija, ka dokuments tiek parakstīts, bet vēlāk parādās vēl citas versijas. Igaunija ir pieņēmusi lēmumu dokumentam pievienoties, jo uzskata, ka tam ir zināms pamats, domājot par vides aizsardzības problēmām. Taču O. Luhteins arī atzīst, ka tas ir nākotnes jautājums, par ko HELCOM valstis diskutēs nākošo divu gadu laikā. Tā kā Latvija ļoti nopietni ir saasinājusi Baltijas jūras problemātiku, tad tai iesāktais jāturpina, jo HELCOM savus lēmumus pieņem, tikai par tiem kopīgi vienojoties.

Nu Latvijai vajadzēs starptautiskā līmenī apliecināt spēju pamatot savus lēmumus, kā arī neatslābināties un paust savu nostāju.

To, vai kādu politisku lēmumu Dānijas, Somijas vai Zviedrijas lobijiem izdosies ieslidināt dokumentos un panākt tā pieņemšanu IMO rezolūciju veidā, rādīs laiks, tieši tāpat kā to, cik profesionāli strādās Latvijas amatpersonas, lai neko un nekur ieslidināt neizdotos.■

Diskusija par Baltijas jūru turpinās

Jautājumi, kas skar Baltijas jūras drošību visplašākajā nozīmē, neaprobežojas tikai ar ekoloģiskajām, kuģošanas drošības, valsts vai privātā biznesa interešu lobēšanas problēmām. Meklējot atbildes uz jautājumiem, cik tad esam informēti par to, kas patiesībā notiek jūrā, ostās, amatpersonu kabinetos, kuluāros, nācās pētīt Baltijas jūras reģiona preses izdevumus, sarunāties ar amatpersonām, ekspertiem, speciālistiem, lai izdarītu pirmajā brīdī šķietami pilnīgi stulbu secinājumu – visi visu zina un saprot, bet patiesībā neko nezina un nemaz nevēlas saprast. Katra saprašana un intereses vairāk vai mazāk sākas un beidzas pie vārtiem, katram pie saviem biznesa vārtiem.

Īpaši lielu satraukumu un pat neizpratni radījušas Eiropas Savienības pārspīlētās aktivitātes, kas jo sparīgi izpaudās pēc tankkuģa "Prestige" avārijas. Paātrināta izrēķināšanās ar vienkorpusa tankkuģiem, īpaši jutīgas jūras zonas noteikšana Baltijas jūrai, kas varētu būt papildināta ar loču un eskortēšanas pakalpojumiem. Ieklausoties speciālistu viedokļos, šoreiz mēģināsim rast atbildes uz jautājumiem, kādu risku videi, cilvēkam un jūrai var radīt un rada naftas bizness, kā arī cilvēka faktors.

Baltijas jūra – salīdzinoši tīra

Jūras Vides pārvaldes vadītājs Guntis Druńka, jautāts par kuģošanas drošības jautājumiem Baltijas jūrā kopumā, atzina, ka Baltijas jūrā nebūt nav tas sliktākais stāvoklis un šeit varot pat runāt par zināmām kuģošanas drošības garantijām, kuru izskaidrojums meklējams salīdzinoši nelielajā kuģošanas intensitātē, kas pagaidām nav uzskatāma par briesmu signālu. Aptuveni 2000 kuģu, kas ik dienas iesaistīti kravu pārvadājumos Baltijas jūrā, holandiešu, beļģu un angļu kolēģos izraisot tikai smaidu, jo Lamanšā vien šī intensitāte ir divas un pat trīs reizes lielāka.

G. Drunka: – Esam apkopojuši statistiku par avārijām, kas Baltijas jūrā notikušas kopš 1989. gada, un pētījuši arī ekoloģisko situāciju jūrā. Šie pētījumi mums ļauj secināt, ka Latvijas ūdeņi Baltijas jūrā ir ļoti tīri, kas vispirms izskaidrojams ar to, ka nav šīs lielās kuģu intensitātes, kā arī nav navigācijai bīstamu apstākļu.

Ir patīkamas aizdomas, ka Baltijas jūru ekoloģiskās tīrības ziņā un Baltijas jūras valstis to pasākumu ziņā, kas veikti, lai uzlabotu tīrību un novērstu piesārņojuma radītās problēmas, pasaules līmenī varētu salīdzinoši augstu novērtēt. Vēl nedaudz baidos to skaļi apgalvot, taču statistika liecina, ka, piemēram, piesārņojuma līmenis no kuģiem pēdējo divu gadu laikā ievērojami samazinājies. Ja līdz

tam gadā tika atklāti vidēji seši līdz septiņi simti šādu piesārņojumu, tad informācijas analīze liecina, ka pēdējo divu gadu laikā šis skaits sarucis aptuveni līdz trīssimt piecdesmit gadījumiem.

Savos secinājumos nedaudz piesardzīgs esmu tāpēc, ka divi gadi ir pārāk īss laiks, lai izdarītu pilnīgi drošus secinājumus, bet tendences jau ir iezīmējušās, un, ja tās saglabāsies vēl divus trīs gadus, tad varēs runāt par panākumiem. Taču tā kā piesārņojuma gadījumi pilnībā nav izskausti, jāatzīst, ka problēma joprojām pastāv.

G. Drunka ir pārliecināts, ka lielu ieguldījumu ekoloģijas jautājumu risināšanā devusi *Baltijas stratēģija*, kas izstrādāta un pieņemta, lai sakārtotu atkritumu apsaimniekošanu Baltijas jūrā, jo programma pēc savas būtības izvirzījusi daudz stingrākas prasības, nekā tās ir Eiropā, un paredz atkritumu obligātu nodošanu no kuģiem pirms to iziešanas jūrā. Diemžēl ārpus šīs sistēmas paliek tāds nopietns piesārņojuma radītājs kā balasta ūdeņi un mazgājamie ūdeņi.

Nesen pie Kolkas esot bijis piesārņojuma gadījums ar mazgājamiem līdzekļiem, un Valsts vides pārvaldes veiktās analīzes uzrādījušas identisku produktu tam, ko izdevās atklāt kādā kuģī, kas bija Rīgas kuģu remonta rūpnīcā. Par šo gadījumu ierosināta tiesvedība. No vienas puses, varētu nosodīt kuģa kapteini par viņa rīcību, bet, no otras puses, mazgājamo ūdeņu kubikmetra nodošana Rīgas ostā, piemēram, maksā aptuveni 12 dolārus, un, ja jānodod tūkstoš kubikmetru, tad naudas izteiksmē tas veido prāvu summu, tāpēc tieši te meklējams ekonomiskais izskaidrojums, kas liek kapteinim pieņemt videi kaitīgus lēmumus. Vienā konkrētā gadījumā kuģim nepaveicās, apkalpe tika pieķerta, bet, kā atzīst G. Drunka, izkontrolēt visu, kas notiek jūrā un uz kuģa, pat teorētiski nav iespējams. Daudziem paveicas, un tieši tie veido piesārņojuma statistiku.

G. Drunka: – Ļoti iespējams – ja sarunā, tarifi var būt zemāki, jo arī uz šiem pakalpojumiem ostā ir konkurence, tomēr zināmu problēmu šie gadījumi uzrāda. Taču atkal jāatzīst, ka Latvijas ostas atkritumu savākšanas ziņā uz ES fona izskatās pat ļoti labi, jo visās lielajās ostās pilnībā ir ieviesta *Baltijas stratēģija*. Mazajām ostām finansiālās problēmas kavē šo jautājumu sakārtošanu, jo bieži vien mazajām tik tikko pietiek, lai izdzīvotu. Tomēr teicamniece mazo ostu vidū ir Skultes osta, un, raugoties no Vides pārvaldes viedokļa, stratēģija arī šeit darbojas labi.

Kas novērtēs ieguvumus un maksās par zaudējumiem?

Lai arī ziņas par sekmīgiem pasākumiem un labi padarītu darbu ir visai iepriecinošas un pat glaimojošas Baltijas jūras reģiona valstīm, lai arī šī reģiona valstis savās prasībās par vides problēmu risināšanu ir bijušas kategoriskākas pat par ES un tas rezumējas HELCOM dokumentos, tomēr vienā jautājumā ES ir pieņēmusi lēmumu, par kura saprātīgumu diskutē speciālisti, izdara secinājumus un pamatā kritizē tā lietderību. Runa, protams, ir par vienkorpusa tankkuģu izņemšanu no ku-

ģošanas biznesa. Neiedziļinoties pretrunās, kas šajā jautājumā ir starp ES un IMO, neapskatot, cik populistiska ir bijusi šāda lēmuma pieņemšana, vien pieskarsimies jautājumam, kas ļauj secināt, cik tad droši būs pasaules okeāni un cik aizsargāta Baltijas jūra, ja jūras lielceļus vagos tikai drošie dubultkorpusnieki.

Jūras vides pārvaldes vadītājs Guntis Drunka.

Kādā prestižā konferencē cienījams, erudīts un nu jau godājamu vecumu sasniedzis kuģu būves speciālists esot teicis, ka viņš, iespējams, vairs to nepiedzīvos, bet savus jaunākos kolēģus brīdinājis, ka viņi ļoti noteikti un neizbēgami saskarsies ar divkorpusu tankkuģu problēmām.

Kuģubūves speciālisti arī norāda uz to, ka tankkuģis "Prestige" taču pārlūza tieši tajā vietā, kur tam bija divi korpusi. Tas liecina, ka tieši šajās vietās kuģis pakļauts pastiprinātai rūsēšanai, tāpēc ļoti nopietni jāstrādā, lai novērstu vājās vietas dubultkorpusa tankkuģu konstrukcijā.

Arī raugoties no ekoloģijas viedokļa, šādiem kuģiem piemīt dažas ļoti sliktas īpašības.

G. Drunka: – Divkorpusu tankkuģu korpusi nav tik biezi, bet rūsēšanai tie pakļauti daudz intensīvāk. Baltijas jūrā šīs kuģu īpašības nebūs pati nopietnākā problēma, jo Baltijā nav tādu viļņu kā okeānā, kur kuģis pakļauts papildu slodzei, bet te būs citas problēmas. Lai gan pēdējos divos gados situācija ir uzlabojusies, tomēr ir daudz piemēru, kad kopā ar izolēto balastu tika izsūknēta arī nafta, un tā patiešām ir nopietna problēma un reāls drauds ekoloģijai.

Man ļoti bail, ka, nonākuši eiforijā par divkorpusu tankkuģu lielo drošību, varam nonākt milzīgu problēmu gūstā.

Kam būs labums no ločiem un eskorta?

Latvijas valdība, ostu un tranzīta uzņēmumu mudināta, pieņēma lēmumu, ka Baltijas jūrai piešķiramais īpaša jutīguma statuss ir atbalstāms, taču nekādā gadījumā nav pieļaujama nepamatota papildu finansiālu apgrūtinājumu uzlikšana kuģiem, pakļaujot tos loču un eskorta pakalpojumiem.

G. Drunka: – Latvijai ārpus valsts robežām jāiet ar vienotu viedokli, tāpēc lielās cīņas un kaujas jāizcīna pašu mājās, meklējot pareizāko un ekonomiski izdevīgāko risinājumu, vienojoties un rodot kompromisu. Mums kā vides aizstāvjiem vienmēr būs nedaudz ekstrēmāks viedoklis nekā kolēģiem Satiksmes ministrijā un tranzīta biznesā iesaistītajiem, jo rūpes par vidi un ekoloģiju ir mūsu darbs, sūtība un pienākums. Jau esam pārliecinājušies, ka diskusiju rezultātā spējam pieņemt visiem pieņemamus lēmumus, kam apliecinājums bija kaut vai valdības lēmums par nepievienošanos loču un eskorta pakalpojumu ieviešanai Baltijas jūrā.

Tā kā esmu ierēdnis, mans pienākums ir valdības pieņemto lēmumu paust un aizstāvēt HELCOM un EK.

Tā kā pats esmu bijis jūrnieks, arī man ir savs viedoklis, ko tādi pakalpojumi kā locēšana vai eskortēšana labu vai sliktu var dot un kā var ietekmēt kuģošanas drošības uzlabošanu.

Ja runājam par loču pakalpojumiem, es atbalstu šādu pakalpojumu nepieciešamību tiem kuģiem, kas tikai retumis kuģo Baltijas jūrā un nepārzina šo kuģošanas rajonu, bet nekādi nevaru saskatīt pozitīvo efektu kuģiem, kas kursē līnijā. No savas pieredzes varu teikt, ka pat tad, kad jau vairākus gadus biju aizgājis no darba jūrā, no galvas zināju kursu, kā iziet cauri Zundam, atcerējos bāku nosaukumus, jo ir lietas, kas dziļi un pamatīgi paliek atmiņā. Vēl arī der atcerēties, ka locis ir tikai padomdevējs, bet atbildība par visu gulstas uz kapteini, tāpēc lēmumu, izmantot vai neizmantot loča pakalpojumus, vajadzētu atstāt kapteiņa ziņā. Ja viņš jūt, ka var ceļu veikt bez loča palīdzības, tad tāds kapteiņa lēmums arī ir viņa atbildība.

Ja domas par locēšanu gaisā virmoja jau salīdzinoši ilgu laiku, tad aktivitātes ap eskortēšanu parādījās pavisam nesen. Šādus pakalpojumus ļoti plaši lieto ASV un atsevišķās Somu jūras līča ostās. Ņemot par pamatu Baltijas jūras rajona analīzi, jautājums, kas ar šādiem pakalpojumiem tiks panākts, paliek atklāts. Tikpat atklāts ir jautājums, ko mazais velkonītis reāli var palīdzēt lielajam kuģim?

Taču šaubas par pasākuma lietderību un pat tā drošību vēl pastiprināja saruna ar kāda velkoņa kapteini, kurš karsti aizstāvēja viedokli, ka viņam nepieciešams darbs *pro activ*. Kad jautāju, ko tas nozīmē, kapteinis paskaidroja, ka viņš uzskata, ka velkoņa kapteinim patstāvīgi jānovērtē situācija un, ja viņš redz, ka no lielā kuģa puses kaut kas tiek darīts, viņaprāt, nepareizi, bez komandas un saskaņošanas jāsāk aktīvi rīkoties.

Iespējams, ka tā domā tikai viens velkoņa kapteinis, bet tikpat iespējams, ka

tāda ir vispārējā pieeja šo darbu veikšanā, tāpēc esmu pārliecināts, ka šo sistēmu bez nopietnas analīzes ieviest un lietot nedrīkst. Manuprāt, tieši lielā kuģa kapteinis vislabāk jūt un pārzina savu kuģi un tā manevrēšanas spējas, tāpēc arī pieņem lēmumu par viena vai otra manevra veikšanu, bet pēkšņi sajūt, ka kuģis neklausa. Nezinot, ka neatkarīgi darbojas velkonis, kapteinis automātiski izspēlē variantus, kāpēc tas tā, un pieņem lēmumu. Šādā situācijā ļoti iespējams, ka var notikt negadījums.

Pat tad, ja eskorta pakalpojumi būtu bez maksas, neesmu pārliecināts, vai tie ir nepieciešami, un domāju, ka par šo lietu nopietni jārunā valstīs, kur ir bīstami navigācijas apstākļi. Piemēram, Somijā un atsevišķās vietās Zviedrijā. Ieinteresēti šo pakalpjumu sniegšanā un, loģiski, peļņas gūšanā varētu būt tie, kas kontrolēs šīs kuģošanai bīstamās vietas, tāpēc reizēm cauri spīd populisms un informācija tiek sagatavota un pasniegta tendenciozi, lai projekts izskatītos vēl nepieciešamāks un lietderīgāks. Tā nu nereti iznāk, ka ceļš uz elli ir bruģēts ar labiem nodomiem.■

Noslēgusies Latvijas prezidentūra Helsinku Komisijā

30. jūnijā noslēdzās Latvijas divu gadu prezidentūra Baltijas jūras vides aizsardzības komisijā (Helsinku komisijā, HELCOM). Prezidentūras uzsākšana tā brīža politiskajā kontekstā Eiropā bija liels izaicinājums un arī iespēja Latvijai veicināt kopējo vides aizsardzības problēmu risināšanu Baltijas jūras reģionā.
Helsinku komisijas prezidējošās valsts pienākumi saskaņā ar Baltijas jūras vides aizsardzības konvenciju tiek uzticēti pēc kārtas katrai dalībvalstij. No 1. jūlija prezidējošā valsts ir Lietuva.

Latvijas prezidentūra HELCOM sakrita ar vēsturisko Eiropas Savienības paplašināšanos. Tas bija laiks, kad dalībvalstis uzdeva sev jautājumu par komisijas lomu nākotnē, tas bija laiks, kad vajadzēja atrast jaunu pieeju un stratēģiju Helsinku konvencijas mērķu īstenošanai visā Baltijas jūras sateces baseinā.

Eiropas mērogā galvenais atskaites punkts jūras vides aizsardzības politikā ir bijusi HELCOM un OSPAR (Ziemeļaustrumu Atlantijas jūras vides aizsardzības komisija) pirmā kopīgā ministru sanāksme, kas notika 2003.gada jūnijā Brēmenē, iezīmējot šo komisiju lomu jaunajā, paplašinātajā Eiropas Savienībā un topošajā Eiropas Jūru vides saglabāšanas un aizsardzības stratēģijā.

Helsinku komisijas vides ministru sanāksmē Brēmenē tika pieņemta deklarācija – stratēģisks dokuments, kas nosaka komisijas turpmāko lomu, prioritātes un uzdevumus. Ministri HELCOM īpašajās prioritātēs iekļāva vienotu monitoringu un novērtējumu, eitrofikācijas apkarošanu un bīstamās vielas, kuģošanas drošību un gatavību avāriju seku likvidācijai, kā arī bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu.

Helsinku komisijas turpmākais darbs būs koncentrēts galvenokārt uz jomām, kur tiek radīta pievienotā vērtība. Specializācija nepieciešama, lai nenotiktu dublēšanās ar citu starptautisko organizāciju darbu.

HELCOM sevi nākotnē redz kā vides politikas veidotāju Baltijas jūras reģionā, kā organizāciju, kas strādā, lai panāktu vienotu vides standartu piemērošanu visā Baltijas jūras reģionā, arī Krievijā.

Ņemot vērā starptautisko banku ieinteresētību turpināt labi iesākto sadarbību ar HELCOM, kā arī lai veicinātu vides projektu finansēšanu Baltijas reģionā, delegāciju vadītāji ir nolēmuši uzaicināt banku pārstāvjus, kā arī sateces baseina valstu pārstāvjus, kuru teritorijās atrodas vides karstie punkti, uz ikgadējām konsultatīvajām sesijām. Ievērojamu iespaidu uz Baltijas jūras vidi rada pārrobežu piesārņojums no HELCOM robežvalstu Baltkrievijas, Ukrainas, Čehijas teritorijas, tā-

HELCOM konferences prezidijā toreizējais Ministru prezidents Indulis Emsis, vides ministrs Raimonds Vējonis un Inese Vaidere.

dēļ ir svarīgi veikt šī piesārņojuma slodzes novērtējumu.

Arvien aktuālāka kļūst zvejniecības negatīvā ietekme uz jūras bioloģisko daudzveidību, tāpēc HELCOM aktīvi piedalīsies ES Reģionālajā konsultatīvajā padomē, lai aizstāvētu Baltijas jūras vides intereses.

Latvijas prezidentūras laikā daudz izdarīts, lai sasniegtu konkrētus rezultātus. Īstenojot 2001.gada HELCOM Kopenhāgenas deklarācijā ietverto priekšlikumu, astoņu HELCOM dalībvalstu vārdā tika sagatavots un iesniegts pieteikums Starptautiskajai Jūras organizācijai (IMO) piešķirt īpaši jutīga jūras reģiona statusu visai Baltijas jūrai, izņemot Krievijas ūdeņus, jo tā neatbalstīja šo iniciatīvu. Jāatzīmē, ka attiecībā uz kuģošanas drošību HELCOM izstrādātie standarti Baltijas reģionam daudzās jomās var būt paraugs ES šo standartu tālākai ieviešanai plašākā Eiropas kontekstā. Latvija savas prezidentūras laikā pastiprinātu uzmanību veltīja arī kuģu balasta ūdeņu radīto problēmu risināšanai, stratēģijas kuģu radīto atkritumu savākšanai ostās ieviešanai un sadarbības stiprināšanai ar citām starptautiskajām organizācijām.

Pēc vairāku gadu ilgas sagatavošanas pagājušā gada oktobrī uzsākts Globālā vides fonda (GEF)/ Pasaules Bankas Baltijas jūras vides projekts. Projekta galvenais koordinators ir HELCOM ciešā sadarbībā ar citām starptautiskajām organizācijām un bankām. Cerams, ka šis projekts, kura pamatā ir jūras ekosistēmas koncepcija, būs nozīmīgs papildinājums darbam, ko jau pašreiz veic Helsinku komisija.■

Egons Līvs: "Tumsa atnāk ar lielu un kaucošu vēju. Tagad vairs nepateiksi, kur beidzas debess un sākas ūdens. Viss savijies necaurredzamā, šalcošā tumsā, kurā baltās viļņu galotnes spokaini balo kā izsvaidīti, draudoši ledus gabali.
Stūres vīrs redz tikai apgaismoto kompasa adatu, bet daudzi acu pāri urbjas caur viļņu šļakatu norasojušo stūres mājas logu naktī. Noslēpumainā un biedējošā tumsa kutina nervus. Ik mirkli kaut kur priekšā var parādīties uguns. Vai mēs to pamanīsim laikā? Kā jau parasti tādās reizēs, lokators saniķojies un mums jāpaļaujas tikai pašiem uz sevi. Un tad – ugunis priekšā mēs pamanām visi reizē. Sākumā tās ir tikai divas, bet ik mirkli to kļūst arvien vairāk, un pēc brīža, daudzajām iluminatoru gaišajām acīm zibinādams, mums paiet garām liels, izšķērdīgi apgaismots pasažierieks."

(Baltijas jūrā uz zvejas kuģa "Rauda" 1961. gada 13. septembrī)

"Astrīdas" negadījuma izmeklēšanu Jūras administrācija ir pabeigusi

"JA savu darbu, kas bija veicams zvejas kuģa "Astrīda" negadījuma izmeklēšanā, ir pabeigusi. Mūsu secinājumi ir skaidri – negadījumā ir iesaistīts kuģis "Vladimir" un vainojami cilvēki, kuri negadījuma laikā bija atbildīgi par kuģošanas drošību.

Par prokuratūras darbībām nevaru atbildēt. Kas attiecas uz JA, tad viennozīmīgi varu pateikt, ka šis traģiskais negadījums mūsu speciālistiem bija milzīga skola un treniņš vienlaikus. JA speciālisti strādāja profesionāli, par ko liecina tas, ka ļoti nopietns un apjomīgs darbs tika paveikts īsā laikā. Reāli saskārāmies arī ar to, ka šāda izmeklēšana ir finansiāli dārga. Tie nav tikai komandējumi, kad jānokļūst izmeklēšanas darbu veikšanai vajadzīgajā vietā." Tā notikušo un paveikto raksturo JA direktors A. Zeltiņš.

Nu JA ir savu darbu paveikusi, atliek cerēt, ka tikpat profesionāli strādās arī prokuratūra, kuras kompetencē ir lietas tālāka virzīšana un apsūdzības uzrādīšana. Īstu pārliecību par sekmēm neviens gan patiesībā virs nelolo, jo Liepājas prokuratūra lietu mēģina *piespēlēt* prokuratūrai Rīga, tā atkal *bumbo* atpakaļ. Taču jāpiebilst, ka JA speciālisti nav apmierināti, kā valsts struktūras organizēja dar-

No jūras dzelmes izcelti avarējušā zvejas kuģa "Astrīda" dokumenti.

bu, pareizāk sakot, kāds pašā izmeklēšanas gaitā tika piešķirts svarīgums veicamajām darbībām. Kad JA izmeklēšanas grupa gatavojās doties uz ASV Baltimoras ostu, lai tur veiktu kuģa "Vladimir" apskati un iegūtu pierādījumus izmeklēšanai, Iekšlietu ministrijai tika izteikts lūgums uz Baltimoru komandēt arī prokuratūras darbiniekus, lai izmeklēšanai piedotu lielāku juridisko segumu. Tā vietā JA izmeklētājiem līdzi iedeva Iekšlietu ministrijas pavadvēstuli ar lūgumu nodrošināt Latvijas speciāliem visu nepieciešamo sadarbību. Kā atzina JA direktora vietnieks Artūrs Brokovskis, sadarbība ar Baltimoras struktūrām tiešām bija nevainojama, komisija netraucēta varēja veikt visas nepieciešamās darbības, bet tikai savas kompetences robežās.

Tagad kuģis "Vladimir" kuģo Amerikas ūdeņos, bet apkalpe, kas avārijas laikā strādāja uz kuģa, izklīdusi uz visām debess pusēm. Kas un pret ko cels apsūdzību, tas pagaidām nav zināms.

Ziņojumu publicējam saīsinātā variantā. Pilns ziņojuma teksts ir uz 16 lappusēm.

Ziņojums par jūras negadījumu

Zvejas kuģa "Astrīda" un sešu tā apkalpes locekļu bojāeja pēc sadursmes ar *ro ro* tipa kravas kuģi "Vladimir" Baltijas jūrā 2004. gada 10. maijā

Jūras negadījuma izmeklēšana veikta, pamatojoties uz 1997. g. IMO Rezolūciju A 849(20) "Jūras negadījumu izmeklēšanas kodekss" un LR SM 2004. gada 21.

aprīļa noteikumiem Nr.8 "Jūras negadījumu izmeklēšanas kārtība".

Izmeklēšanu veica Latvijas JA AIN inspektori sadarbībā ar pieaicinātajiem jūrniecības ekspertiem un LR SM izveidoto komisiju.

Īss negadījuma apraksts

2004. gada 10. maijā Latvijas karoga zvejas kuģis "Astrīda" (turpmāk – z/k "Astrīda") stāvēja uz enkura pie izmestajiem zvejas tīkliem Baltijas jūrā, = 55 52,24 N, = 017 17,85 E koordinātās, kad ap plkst. 01:47 (UTC+3h) garām ejošais Ro Ro tipa Kipras karoga kravas kuģis "Vladimir" sadūrās ar z/k "Astrīda". Sadursmes rezultātā z/k "Astrīda" nogrima notikuma vietā un seši tā apkalpes locekļi gāja bojā.

Kuģu sadursmes sekas

Z/k "Astrīda" no kuģu sadursmes rezultātā gūtajiem korpusa bojājumiem nogrima, seši z/k "Astrīda" apkalpes locekļi gāja bojā, četru zvejnieku mirstīgās atliekas 2004. gada 12. un 14. maijā no z/k "Astrīda" vraka izcēla Zviedrijas KA ūdenslīdēji, viena zvejnieka mirstīgās atliekas 2004. gada 27.maijā, ko vēlāk identificēja kā z/k "Astrīda" kapteini, = 55 22,35 N, = 018 51,50 E koordinātās atrada Polijas KA kuģis WSG – 39, z/k "Astrīda" kuģa mehāniķis netika atrasts, tāpēc tiek uzskatīts par bezvēsts pazudušu.

"Vladimir" kuģu sadursmes rezultātā guva nenozīmīgus kuģa korpusa bojājumus, kuri neiespaidoja tā jūrasspēju.

Slēdziens

Par "Vladimir" sadursmi ar z/k "Astrīda" liecina z/k "Astrīda" vraka un "Vladimir" korpusa apsekošanas rezultātā noskaidrotie fakti:

1. No z/k "Astrīda" vraka tika izcelti trīs pulksteņi. Šo pulksteņu apstāšanās laiks atbilst Latvijas vasaras laikam (UTC+3h) un sakrīt ar to pašu laiku, kad ap plkst. 01:47 (UTC+3h) šo vietu (kur z/k "Astrīda" stāvēja uz enkura) šķērsoja "Vladimir":

1.1. kuģa pulkstenis no salona (ēdamtelpas) – apstājies plkst. 01:47;

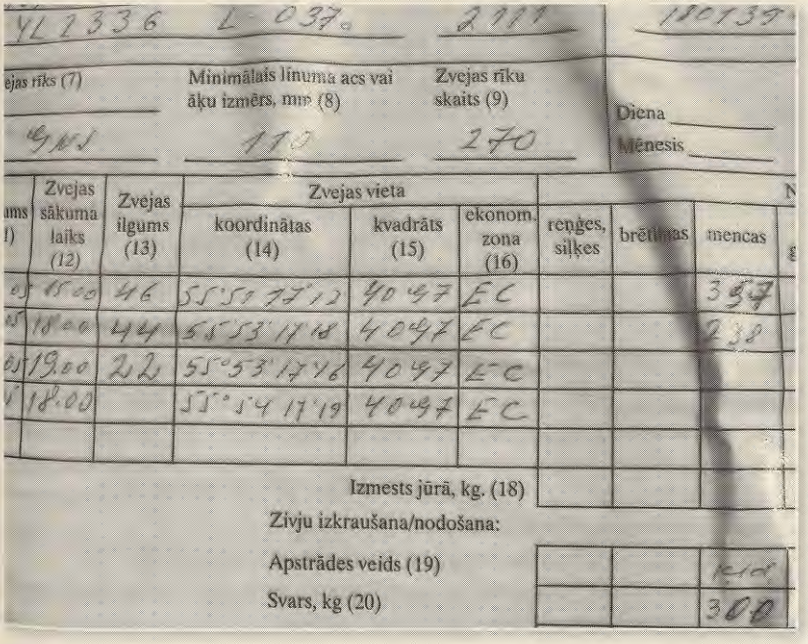
1.2. rokas pulkstenis no kapteiņa kajītes – apstājies plkst. 01:49;

1.3. kuģa pulkstenis no kapteiņa kajītes – apstājies plkst. 01:50.

2. Zviedrijas MKS nofiksēja "Vladimir" IMO Nr. 8811352, kurš 2004. gada 10. maijā plkst. 00:48 (UTC+2h), bija šķērsojis negadījuma vietu = 55 52 N, = 017 17 E koordinātās.

3. Z/k "Astrīda" bojāejas vietā atrasts sveša kuģa korpusa protektors, kas pēc izskata, formas, izmēriem un protektorā iepresētā uzraksta NIKA vizuāli ir identisks ar esošajiem uz "Vladimir" korpusa protektoriem, kuri tika apskatīti kuģa apsekošanas laikā Baltimoras ostā 2004. gada 7. jūnijā.

4. Z/k "Astrīda" bojāejas vietā atrastā svešā kuģa korpusa protektora iekšpusē



YL 2336 L-037. 2111 180139

...ejas rīks (7)	Minimālais linuma acs vai āķu izmērs, mm (8)	Zvejas rīku skaits (9)	
GNS	110	270	Diena ____ Mēnesis ____

...ums (1)	Zvejas sākuma laiks (12)	Zvejas ilgums (13)	Zvejas vieta: koordinātas (14)	kvadrāts (15)	ekonom. zona (16)	reņģes, siļķes	brētimas	mencas	N...
05	15.00	46	55°51'17"12	40 47	EC			357	
05	18.00	44	55°53'17"18	40 47	EC			238	
05	19.00	22	55°53'17"16	40 47	EC				
5	18.00		55°54'17"19	40 47	EC				
					Izmests jūrā, kg. (18)				
					Zivju izkraušana/nodošana:				
					Apstrādes veids (19)			kid	
					Svars, kg (20)			300	

redzamās sarkanās krāsas paliekas vizuāli ir identiskas ar "Vladimir" korpusa zemūdens daļas krāsu.

5. Z/k "Astrīda" korpusa sagrautās vidusdaļas deformējuma vietas forma un izmēri atbilst tam, ka šāds korpusa bojājums varēja rasties no "Vladimir" kuģa korpusa priekšvadņa (bulba) trieciena pret z/k "Astrīda" kreisā borta vidusdaļu.

6. Z/k "Astrīda" salonā (ēdamtelpā) atrasto četru zvejnieku mirstīgās atliekas liecina par to, ka pēc trieciena saņemšanas z/k "Astrīda" nogrima ļoti īsā laika sprīdī, jo neviens no četriem zvejniekiem, kuri sadursmes brīdī bija atradušies salonā (ēdamtelpā), nebija paspējis to atstāt. Tiesu medicīniskā ekspertīze apstiprināja, ka zvejnieku nāves cēlonis ir mehāniska asfiksija – noslīkšana ūdenī;

6.1. ieliekums (deformējums) uz "Vladimir" bulba priekšējās daļas pie 6,2 m iegrimes atzīmes, kurš varēja rasties kuģa priekšvadņa (bulba) trieciena rezultātā pret metāla svešķermeni;

6.2. "Vladimir" kuģa korpusa labajā bortā ir norauti četri kuģa korpusa protektori starp 175 – 197 brangām; vairāki šajā rajonā esošie kuģa korpusa protektori ir saliekti, saskrāpēti un bojāti. Kuģa korpusa kreisajā bortā no bulba līdz 180. brangai vairāki korpusa protektori ir noliekti uz leju vai noskrāpēti, un šādi kuģa korpusa protektoru bojājumi liecina par kuģa korpusa saskari ar metāla svešķermeni. Uz diviem kuģa korpusa protektoriem ir redzamas sarkanas krāsas švīkas, ko

varēja atstāt svešķermenis, un šīs sarkanās švīkas vizuāli izskatās tādā pašā krāsā kā z/k "Astrīda" korpuss;

6.3. priekšgalā uz "Vladimir" korpusa un tā krāsojuma virsūdens un zemūdens daļām uz labā un kreisā borta, kā arī zem kuģa ķīļa ir redzami daudzi skrāpējumi, nobrāzumi un skrambas. Uz kuģa korpusa labā borta krāsojuma ir redzamas krāsota svešķermeņa atstātas baltas krāsas švīkas. Šādas švīkas varēja rasties no "Vladimir" korpusa saskares ar z/k "Astrīda" virsbūvi (z/k "Astrīda" virsbūve bija baltā krāsā).

7. Sakarā ar jūras negadījumu, uz z/k "Astrīda" bija konstatēti šādi pārkāpumi:

7.1. pārkāpts COLREG-72 noteikums Nr.2 „Atbildība";

7.2. pārkāpts SOLAS III nodaļas 13. noteikuma 4.2. punkts par piepūšamā glābšanas plosta stiprinājumu tam paredzētajā vietā.

8. Sakarā ar jūras negadījumu, uz "Vladimir" konstatēti šādi pārkāpumi:

8.1 . COLREG-72;

8.2. noteikums Nr.2 „Atbildība";

8.3. noteikums Nr.5 „Novērošana";

8.4. noteikums Nr.6 „Drošs ātrums", (b) sadaļas ii un iv punkti;

8.5. STCW-78 /1995. g. grozījumi, Dokuments Nr.2, „A" sadaļa, VIII nodaļa „Prasības par navigācijas sardzes pildīšanu";

8.6. 3. daļas 9. punkts;

8.7. 3.1. daļas 12. punkts, 13. punkts, 28. punkts; 38. punkts; 39. punkts;

8.8. SOLAS V nodaļas 2. noteikums „Ziņojumi par briesmām";

8.9. SOLAS V nodaļas 28. noteikums „Par navigācijas darbību pierakstu".

Ieteikumi

Latvijas JA KDI izanalizēt negadījumu un, turpmāk veicot zvejas kuģu pārbaudi, īpašu uzmanību pievērst:

1. Zvejas kuģu navigācijas un tehniskajam aprīkojumam, kā arī piepūšamo glābšanas plostu stiprinājumam;

2. Kuģu žurnālu pierakstiem;

3. Vajadzības gadījumā ierosināt papildināt likumdošanas aktus, kas pastiprinātu zvejas kuģu drošību jūrā;

4. Zvejas kuģu īpašniekiem izanalizēt negadījumu un:

5. izstrādāt drošības pasākumu plānu, zvejas kuģiem atrodoties jūrā;

6. sakārtot sakarus ar zvejas kuģiem;

7. kontrolēt reisā izejošo zvejnieku kvalifikācijas atbilstību kuģa apkalpes sarakstā deklarētajiem amatiem.■

Izmeklēšanu veica
Latvijas JA Jūras avāriju vecākais izmeklētājs kapteinis S. Čakšs

"Astrīda" neatgriežas

SIA "Bute" rīkotājdirektors, kuģa "Astrīda" īpašnieks Uldis Bružis informēja, ka kuģim Liepājā vajadzēja atgriezties 12. maijā rīta pusē. Pēdējais signāls no kuģa saņemts 10. maija naktī 0.14, kad kuģis bija noenkurojies Baltijas jūrā aptuveni 150 jūdzes no Liepājas un 40 jūdzes no Gotlandes. "Astrīda" noenkurojās rekomendētajā kuģu kustības ceļā, kur nav aizliegts nodarboties ar zveju, tāpēc drīkst atrasties un enkuroties arī zvejas kuģi.

"Astrīdas" vraks nogrimis Baltijas jūrā aptuveni 30 m dziļumā. Kuģa korpusa bojājumi ļauj secināt, ka kuģis nogrimis pēc sadursmes. Kuģis "Astrīda" būvēts 1966. gadā, 2002. gadā kuģim atjaunota klase un veikti dažādi uzlabojumi. Tehniskas problēmas kuģim pirms došanās jūrā konstetētas nebija. "Astrīda" no Liepājas ostas izgāja 2. maijā plkst. 17.05.

Kā teica Latvijas Universitātes Starptautisko un Eiropas tiesību katedras lektors Māris Lejnieks, saskaņā ar starptautiskajiem tiesību aktiem traģēdijas vaininieki netiks tiesāti Latvijā, jo konvencija "Par atklāto jūru" nosaka, ka kuģu sadursmē vainojamās personas pie krimināltiesībām var saukt tikai viņu dzimtenē vai kuģa karoga valstī. Tas nozīmē, ka Latvija var veikt nepieciešamās izmeklēšanas darbības un tālāk izmantot sadarbības iespējas starptautiskajā krimināltiesā, nodot krimināltiesu trešajai valstij – Kiprai vai Ukrainai. Uz "Astrīdas" nebija avārijas satelītbojas, kas avārijas gadījumā automātiski nosūta signālu. Latvijas kuģiem šāda aparatūra būs obligāta no 2005. gada 1. janvāra. Saskaņā ar starptautisko konvenciju "Par kuģu sadursmju novēršanu jūrā" kuģim, stāvot uz enkura, ir jābūt enkura zīmei un ugunīm. To var nepamanīt vienīgi tad, ja otra kuģa navigācijas iekārtas uz kādu laiku palikušas bez uzraudzības un nav atbilstošas novērošanas *(lockout)* sardzes. Kuģu kustība intensīvas kuģošanas rajonos tiek fiksēta ar Automātiskās identifikā-

cijas sistēmas palīdzību vai citiem novērošanas sakaru līdzekļiem, datus iespējams arhivēt. Zvejnieki Zviedrijas piekrasti sauc par Bermudu trijstūri. Kipras karoga kuģis "Vladimir" vietā, kur avarēja "Astrīda", atradies 10. maijā naktī plkst. 1.47. Zviedrijas Jūras glābšanas koordinācijas centra pārstāvis Matiass Hansons: "Mēs uzņēmāmies atbildību par avārijas izmeklēšanu un meklēšanu sākām, tiklīdz par to uzzinājām. To, kāpēc par kuģa pazušanu tika ziņots tik vēlu, jautājiet Latvijas varas iestādēm."

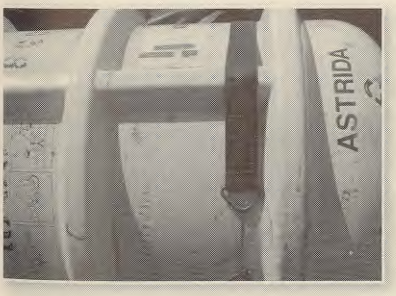
27. maijā Latvijas speciālistu ekspedīcija devās uz vietu, kur Baltijas jūrā Zviedrijas ekonomiskajos ūdeņos nogrima Liepājas zvejas kuģis "Astrīda". Ekspedīcijā piedalījās Jūras spēku štāba un apgādes kuģis "Virsaitis", Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfijas kuģis "Kristiāns Dāls", avārijas izmeklēšanas komisijas locekļi – JA un JS pārstāvji, Liepājas policija, JS ūdenslīdēji un firmas SIA "Opron Shipping" ūdenslīdēji.

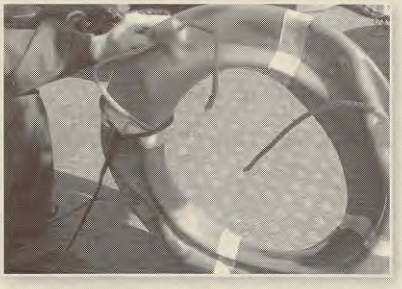
Ekspedīcijas laikā Latvijas eksperti atrada:

- trīs kuģa pulksteņus – divus kapteiņa pulksteņus, kas bija apstājušies plkst. 1.50 un 1.49, un salona pulksteni, kas bija apstājies plkst. 1,47. Pulksteņi norāda uz "Astrīdas" nogrimšanas laiku;
- kuģa zvejas žurnālu, kurā kapteiņa ieraksts liecina, ka "Astrīda" pēdējā zvejā devusies 8. maijā plkst. 18 un izmetusi tīklus netālu no nogrimšanas vietas;
- zvejnieku personīgās lietas, apģērbu, glābšanas plostu, "Astrīdas" karogu, globālās pozicionēšanas sistēmu (GPS) un citus priekšmetus;
- apmēram metru garu alumīnija un cinka sakausējumu – kuģa korpusa protektoru, galveno pierādījumu.

Kuģa apkalpe: kapteinis Jānis Zakalovskis, mehāniķis Viktors Boilovičs, traļmeistars Ingus Puķītis (1967), galvenais matrozis Arnis Poriņš (1963), matrozis Igors Nazarovs (1963) un maiņas mehāniķis Vladimirs Lisenko (1962).

12. maijā 16.30 Zviedrijas glābēji atrada četru apkalpes locekļu mirstīgās atliekas.





Tas ir viss, kas palicis pāri no "Astrīdas".

Naktī uz 16. maiju Liepājā tika nogādātas četru jūrnieku mirstīgās atliekas un 18. maijā Liepāja sāka atvadīties no avārijā noslīkušajiem un no jūras dzelmes izceltajiem jūrniekiem. Divi apkalpes locekļi joprojām ir bez vēsts pazuduši.

Kuģa "Astrīda" apkalpes locekļi, līdzīgi kā citi zvejnieki Latvijā, nebija apdrošināti.

Poļu robežsargi Krievijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā 50 jūdžu attālumā no vietas, kur nogrima "Astrīda", no jūras izcēla kāda vīrieša mirstīgās atliekas, kurš bija sapinies tīklos ar "Astrīdas" marķējumu. Vairāk nekā pēc trim nedēļām kapteiņa Jāņa Zakalovska dēli devās uz Poliju, atpazina sava tēva līķi un kremētu to nogādāja Liepājā.

Kuģis "Astrīda" ar kārtas numuru viens bija pieteikts sagriešanai metallūžņos par ES struktūrfondu līdzekļiem.

Zvejas kuģis "Astrīda" nogrimis aptuveni vienas minūtes laikā.■

Saspēle ar nāvi

Zvejas kuģis "Astrīda" kopā ar apkalpes sešiem vīriem nogrima Baltijas jūrā. Godīgi sakot, uzrakstot šos nežēlīgi skaudros vārdus, sapratu, ka tie pasaka visu un reizē nepasaka neko.
Un arī tad, kad izmeklēšana būs galā, slēdzieni par notikušo izdarīti, vainīgie, iespējams, saukti pie atbildības un bojā gājušo zvejnieku tuvinieku vaļējās sāpju brūces pārklās plāna samierināšanās ar domu par zaudējumu krevelīte, mēms un neatbildēts paliks jautājums – kāpēc tā varēja notikt?
Skaidru atbildi nepateiks neviens, joprojām būs versijas un minējumi, jo tie, kuri varētu pateikt patiesību, ir apklusuši uz mūžu. Bet man prātā nāk nu jau pirms vairāk nekā pieciem gadiem mana brālēna zvejas kuģa kapteiņa (arī viņu pirms pāris gadiem paņēma jūra), kurš kolhozu laikos strādājis tāljūrā, bet vēlāk zvejojis tepat Baltijā, teiktais: "Mēs arī reizēm ir labie, bet lielie jūrā mūs ne par ko netur! Taisās tik no ceļa nost, ka tiek, kamēr āda vesela!"

Par toleranci nerunāsim!

Šo pašu domu apliecina arī Zvejnieku asociācijas prezidents Inārijs Voits, kurš pats ir piedzīvojis tādu kā nāves ēnu, kad virsū zvejas kuģim nāk lielais transportnieks.

I. Voits: – Pats esmu strādājis uz zvejas kuģa Āfrikas piekrastē, Baltijā un Ziemeļjūrā un esmu mucis no lielajiem kuģiem, tai skaitā arī no kruīza kuģa. Divos naktī virsū nāk izgaismota pilsēta, mums, zvejojot ar trali, ir priekšroka, bet es saprotu, ka sadursme būs neizbēgama, ja nemukšu malā. Ir bijis pat jākliedz, ka šaušu virsū raķetes, ja nemainīs kursu. Arī tad lielais neatbild, bet tomēr pagriež savu kuģi sānis. Sešpadsmitajā kanālā bieži skan saucieni: ko tu man nāc virsū?! Attopies, kur tu ej, tūlīt būsi iekšā man tīklos! Ir bijis jādzird, ka no zvejas kuģa nebalsī visās zināmajās valodās kliedz, lai neskrien virsū. Taču neviens lielais nekad līkumu nemet, kur nu par zvejnieku tīkliem vēl uztrauksies, jo tirdzniecības flotei zvejnieki neeksistē.

Uz jautājumu, vai varētu domāt, ka jūrā līdzās pastāv divas gluži vai naidīgas šķiras – tirdzniecības flotes jūrnieki un zvejas flotes jūrnieki, I. Voits teikto nenoliedz, taču piebilst, ka, lai arī kā mazais gribētu lielo saprast, viņam to izdarīt ir grūti. Arī tāpēc, ka pēc ES regulas noteikumiem zvejas kuģim jāatrodas tīkla, kura garums ir aptuveni 24 km, vienā vai otrā galā. Ja zvejnieks atiet nost no saviem tīkliem, klāt ir inspekcija un soda par to, ka zvejas rīki atstāti bez uzraudzības. Ja tīkls ir 24 km garš, tad stoderes saliktas aptuveni ik pēc kilometra, un lielajam kuģim ekrānā tās parādās kā mirgojoši punktiņi, tāpēc, iespējams, arī zvejas kuģi lielais klasificē kā stoderi, bet tas gan ir skaidrs, ka šie mirgojošie punkti ekrānā ir labi redzami un tiem tomēr būtu jāpievērš uzmanība.Par to, ka zvejas kuģa kapteini, kura titulos tiek rak-

Par avārijas iemeslu izzināšanu atbildīga bija Latvijas Jūras administrācija. Attēlā (no kreisās): JA direktors Ansis Zeltiņš, JA direktora vietnieks Artūrs Brokovskis un Jūras avāriju izmeklēšanas vecākais inspektors Staņislavs Čakšs.

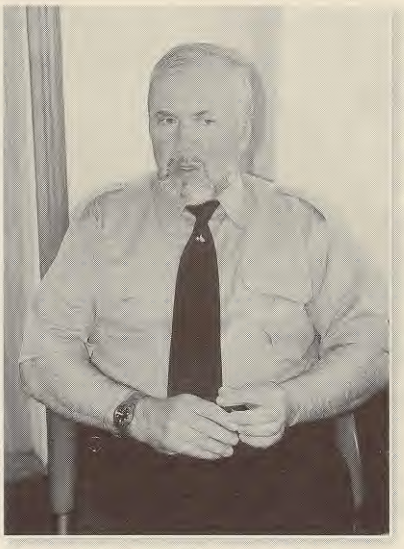
stīts tālbraucējs kapteinis, tirdzniecības flotes tālbraucējs kap teinis neuzskata par līdzvērtīgu, arī ir nācies dzirdēt nu jau daudzajos gados, kopš tiek veidoti materiāli par jūras tēmu. Protams, svaru kategorijas ir citas, bizness ir cits, atbildība un gūstamā peļņa arī nav salīdzināmas, taču šoreiz runa nav par ambīcijām, bet toleranci, prasmi sadzīvot un saprast otru. Ja vēlaties, par cilvēka faktoru, ko piesauc vietā un nevietā un no kura būtībā ir atkarīga kuģošanas drošība, cilvēka dzīvība un jūras tīrība.

Arī JA direktors Ansis Zeltiņš atzina, ka, kamēr jūrā strādās cilvēki, vienmēr būs un paliks aktuāls cilvēka faktors, un tas nebūs atkarīgs no tā, cik moderna aparatūra ir uz kuģa, cik monitoringa sistēmu darbojas un cik pavadoņu riņķo gaisā. Cilvēkam ir raksturīgi kļūdīties, tikai jautājums – kā un kur to drīkst atļauties? Ja gribam būt atklāti un skatāmies globāli, par kuģošanas drošību Baltijas jūrā runājot, jāatzīst, ka neviena drošības sistēma nevar izslēgt šādus gadījumus.

Ko varēja un nevarēja izslēgt?

Pirmās diskusijas, kas izraisījās pēc zvejas kuģa "Astrīda" bojāejas, bija par to, kas ir vainojams, ka laikā netika saņemta informācija par kuģa pazušanu. Un pirmie akmeņi krita Jūras vides pārvaldes lauciņā tāpēc vien, ka viņiem ir zvejas monitoringa sistēma un viņi veic zvejas kuģu uzraudzību.

Jūras vides pārvaldes priekšnieks Guntis Drunka saka, ka ir smagi runāt par "Astrīdas" avāriju, jo bojā ir gājuši cilvēki, un viņš arī nevēlas noņemt vainu no saviem darbiniekiem par to, ka, iespējams, viņi nav pietiekoši ātri nosūtījuši informāciju, bet G. Drunka kategoriski norobežojas no atbildības par šo konkrēto avārijas gadījumu.



Jūras avāriju izmeklēšanas vecākais inspektors Staņislavs Čakšs.

G. Drunka: – Mēs veicam zvejas kontroli un varam runāt tikai par to pārkāpumu, kas skar zvejas kontroles darbu un konkrētajā situācijā varbūt nav bijis veikts pašā labākajā līmenī, bet to nekādā gadījumā nevar saistīt ar kuģa bojāeju. Mēs neesam avārijas dienests, neesam bijuši un, ceru, arī turpmāk nebūsim. Lai cilvēki strādātu šajā jomā, viņiem vispirms ir jāzina, ka tāds ir viņu darba uzdevums un jābūt tam attiecīgi sagatavotiem. Glābšanas funkcijas ir pārāk nopietna lieta, tāpēc kaut ko mēģināt piesaistīt un mūsu tehnisko aprīkojumu pielāgot tādām kā avārijas dienesta vajadzībām ir nekorekti. Tas būtu apmēram tā, ka civilpersona ar savu vieglo automašīnu brauc dzēst ugunsgrēku tikai tāpēc vien, ka arī viņa autiņam ir četri riteņi. Glābšanas sistēma ir pilnīgi atšķirīga, jo paredz konkrētas darbības un uzdevumus. Cilvēks darba vietā dara savu darbu, pamatojoties gan uz darba pienākumu aprakstu, gan tiem mērķiem, kas viņam ar savu darbu jāsasniedz. Mūsu darba mērķis ir sekot tam, lai zvejnieki zvejotu savā noteiktajā zvejas rajonā. Regulā ir teikts: ja kuģis divpadsmit stundas neparādās ekrānā, tad iespējami ātrāk jāinformē viena no trim personām – kuģa kapteinis, kuģa īpašnieks vai pārstāvis. Ko nozīmē – pēc iespējas ātrāk? Katrs dienests šo apzīmējumu izprot savādāk. Piemēram, Meklēšanas un glābšanas dienestam tā ir nekavējoša reaģēšana, bet zvejas kontrolei, kāda ir Jūras Vides pārvalde, puse dienas ir pietiekama, jo nav steidzamības momenta, nav domas, ka no tā ir atkarīga cilvēku dzīvība. Ja cilvēks, iesākot darba dienu, apzinās, ka informācijai, kas parādās datorā, katra minūte ir dārga, tad tieši tādas arī būs viņa darbības prioritātes.

Ja valstī avārijas sistēma nav izveidota, tad tagad novelt atbildību uz dienestu, kuram šīs funkcijas nekad nav bijis jāpilda, nedrīkstētu.

No 2004. gada janvāra ir bijuši 554 gadījumi, kad kuģi pazuduši no ekrāna, un iemesli tam bijuši visdažādākie – kuģa tehniskās problēmas, kļūmes aparatūras uzstādīšanā, kā arī tas, ka zvejnieki mēģina slēpt savu atrašanās vietu. Par to, ka zvejas kuģi neiznāk uz sakariem, ir sastādīts ne mazums protokolu, tāpēc par zvejas vietas slēpšanu jau var runāt kā par problēmu. Ja cilvēkiem nebūtu vēlme nodarboties ar nelikumīgu zveju, tad nevajadzētu arī kontroles dienestus.

Diemžēl šoreiz zvejas rajona slēpšana nebija "Astrīdas" klusēšanas iemesls.

Pieslēdzas Meklēšanas un glābšanas dienests

"Astrīdas" meklēšanā iesaistījās JS Meklēšanas un glābšanas dienests, operācijas koordinēja dienesta vadītājs Hermanis Černovs.

11. maijā JS Meklēšanas un glābšanas dienests (MGD) no kuģa īpašnieka saņēma ziņu, ka "Astrīda" jau vairāk nekā diennakti nedod signālus, kas paredzēti saskaņā ar Zvejas monitoringa sistēmu. Arī MGD vadītājs Hermanis Černovs uzsvēra, ka Zvejas monitoringa sistēma nav avārijas ziņošanas, bet gan tikai zvejas uzraudzības sistēma.

H. Černovs: – Pēc informācijas saņemšanas MGD nekavējoties sāka meklēt kuģi, to saukt un mēģināt nodibināt sakarus. Šajā gadījumā varētu likties, ka tā bija nevajadzīga darbība, bet mūsu pieredze liecina, ka zvejas kuģiem nereti atgadās problēmas, piemēram, pirms neilga laika bija gadījums, kad kāds zvejas kuģis padeva avārijas signālu un pēc tam apklusa, jo, kā vēlāk noskaidrojās, bija nosēdušās baterijas un apstājies dzinējs. Toreiz kopā ar Lietuvas kolēģiem izskaitļojām zvejas kuģa atrašanās vietu un zvejniekus izglābām. Tā kā arī šajā gadījumā varēja pieļaut līdzīgu situāciju, mēs pieprasījām informāciju no Jūras Vides pārvaldes par pēdējām reģistrētajām kuģa koordinātām un, pārliecinājušies, ka tās bija Zviedrijas ekonomiskajā zonā, tālākajās darbībās iesaistījām Zviedrijas kolēģus, kuri nekavējoties uz rajonu aizsūtīja divas lidmašīnas un helikopterus, bet mēs savukārt uz norādīto rajonu aizsūtījām savu dežurējošo kuģi "Lode" un helikopteru. Mēs rīkojāmies tieši tā, kā mums jārīkojas saskaņā ar spēkā esošajām procedūrām.

Kad "Lode" sasniedza norādīto rajonu, zviedri jau bija pabeiguši apskati no gaisa un ziņoja, ka, izņemot zivju kastes un eļļas pleķus, nekā cita jūrā nav.

Zviedrijas puse deva atļauju Latvijas Gaisa spēku lidmašīnai L410 pārmeklēt rajonu. No rīta "Lodei" pievienojās Zviedrijas Krasta apsardzes kuģis. Gēteborgas Meklēšanas un glābšanas dienests visas pilnvaras nodeva Zviedrijas Krasta apsardzei, jo bija izdarīts secinājums – Latvijas zvejas kuģis ir nogrimis. Un zviedru prognozes diemžēl apstiprinājās.

Zviedru ūdenslīdēji bija pirmie, kas apskatīja kuģa vraku un likvidēja piesārņojumu, jo no nogrimušā kuģa sūcās degviela. Par veikto apskati viņi iesniedza ziņojumu un pievienoja videomateriālu. Jau vēlāk, kad mūsu ūdenslīdēji apskatīja

nogrimušo kuģi, viņi secināja, ka zviedri ļoti profesionāli un pamatīgi veikuši apskati, par ko liecināja tas, ka visas durvis bija atvērtas un nostiprinātas. Tāpēc informācija, ka zviedru ūdenslīdēji virspusēji veikuši kuģa apskati, ir pilnīgi nepamatota. Mēs uzskatām, ka viņi izdarīja visu, kas tiem bija jādara. Zviedru uzdevums nebija meklēt kādus konkrētus pierādījumus, bet bojā gājušos cilvēkus viņi atrada un izcēla no ūdens, par to zviedriem paldies. Meklēšanas un glābšanas operāciju varēja uzskatīt par pabeigtu.

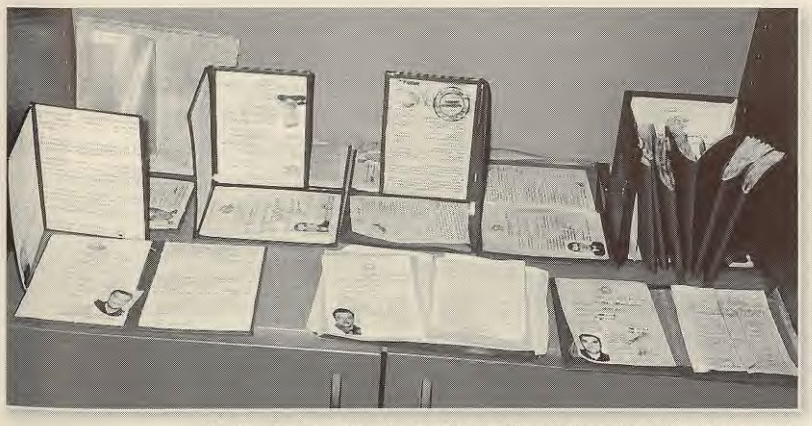
Tūlīt sākās nākošais posms, kad MGD kopā ar Latvijas Jūras administrāciju sāka izmeklēšanu un vispirms pieprasīja no Zviedrijas informāciju par kuģiem, kas avārijas laikā varēja atrasties noteiktajā rajonā.

UĪV sešpadsmitā kanāla ieraksti nekādas jaunas vai noderīgas ziņas, kas varētu palīdzēt ieviest skaidrību notikušajā, nesniedza. Latviešu valodā vai no Latvijas zvejas kuģa tur neskanēja neviens vārds vai palīgā sauciens.

JA lūdza Jūras spēkus kopīgi noorganizēt ekspedīciju uz avārijas vietu, lai paši mēģinātu iegūt iespējami vairāk pierādījumu, jo no Zviedrijas iesniegtajiem materiāliem bija iespējams secināt, ka "Astrīdas" korpuss ir pamatīgi bojāts, kā arī to, ka četri apkalpes locekļi ir atrasti, bet divi – ne. Tāpēc varēja pieļaut, ka arī šo divu cilvēku līķi ir nogrimušajā kuģī. Ļoti svarīgi bija iegūt pierādījumus, kas kaut ko varētu liecināt par avārijas izraisītāju. Lai noorganizētu šādu operāciju, bija vajadzīgs laiks, jo arī mūsu praksē tā bija pirmā reize, ceru, ka vismaz man tas otrreiz nebūs jāpiedzīvo, jo tas nav nekas patīkams, kad MGD jāpiedalās šādā realitātē. Esmu piedalījies ļoti daudzās mācībās, bet, kad cilvēki zaudē dzīvību, tā ir ļoti skaudra realitāte, kam ar izdomātām situācijām nav nekā kopīga. Tāpēc vēl un vēlreiz gribu teikt, ka labāk veikt SAR profilaktiskās mācību operācijas, veikt izglītošanas darbu jūrnieku vidū, nekā pēc tam viņus labākajā gadījumā glābt, bet sliktākajā gadījumā vairs nespēt palīdzēt un skaidrot bojā gājušo ģimenēm, kāpēc notikusi nelaime. To morāli ir ļoti grūti pārvarēt.

Bet, atgriežoties pie sagatavošanās operācijai, jāteic, tā kā mēs esam militāra struktūra, atbilstoši spēkā esošajai kārtībai vispirms bija nepieciešams saņemt pavēles un nokārtot formalitātes. Pēc tam vajadzēja sagatavot kuģi un sagatavoties pašiem, lai zinātu, ko meklēt, ar ko meklēt un uz ko būt gataviem. Tā kā zvejas kuģis bija nogrimis diezgan lielā dziļumā, ūdenslīdēji vienā iegremdēšanās reizē varēja strādāt tikai divdesmit minūtes, pēc tam pārtraukums astoņas stundas. Operācijā piedalījās seši ūdenslīdēji, divi mediķi, Liepājā dežūrēja helikopteri, Liepājas ūdenslīdēju skolā gatavībā bija barokamera, lai nepieciešamības gadījumā ūdenslīdējiem varētu sniegt palīdzību. Arī ūdenslīdējiem bija jāiepazīst kuģa uzbūve, lai zinātu, kā rīkoties, un varētu racionālāk izmantot laiku zemūdens darbiem. Tāda, lūk, bija sagatavošanās, nevis bezdarbība, kā citi to kvalificēja.

Mēs paļāvāmies uz laika prognozēm, un tās mūs nepievīla. Strādājām trīs dienas, pirms pēdējās ieniršanas reizes lūdzu Jurijam Timofejevam pacensties sameklēt kaut ko. Un viņam izdevās atrast to, ko mēs pat necerējām – kuģa protektoru.



Bojā gājušo zvejas kuģa "Astrīda" apkalpes locekļu dokumenti.

Taču H. Černovs arī uzsver, ka pierādījumu meklēšana nenotika par katru cenu, uz spēles liekot ūdenslīdēju dzīvības. MGD priekšnieks vairākas reizes uzsver, ka operācija notika, stingri ievērojot drošības noteikumus, un tieši drošības noteikumi bijuši pirmajā vietā. Ja rastos bīstama situācija, viņš neļautu operāciju turpināt un riskēt ar cilvēku dzīvībām.

Ne velti saka, ka cilvēkam nekad nav labi. Kad pierādījumi vēl nebija iegūti, operācijas dalībniekus vainoja par bezdarbību, kad pierādījumus atrada un par tiem paziņoja, atkal nebija labi, jo pārāk liela publicitāte, kas varot nodarīt kaitējumu izmeklēšanai. Bet H. Černovs domā, ka, tā kā operācijai bija pievērsta maksimāla uzmanība, pareizi vien bija, ka par paveikto informējuši, tāpat jau iepriekš vajadzējis dzirdēt un internetā lasīt, ka latvieši neko nemeklēs un vispār neko nav spējīgi atrast.

Un vēl H. Černovs pastāsta, ka pēc senām jūras tradīcijām bojā gājušajiem zvejniekiem jūrā nolaida vainagu. Pusmastā plīvojot karogam un skanot signāliem, tika atdots pēdējais gods un cieņa jūrniekiem.

Aizdomas apstiprinās

Kad pirmo reizi tikāmies ar JA Jūras avāriju vecāko izmeklētāju Staņislavs Čakšu, viņš tikko bija atgriezies no ekspedīcijas Baltijas jūrā, bet Jūras administrācijas speciālisti jau veica visus nepieciešamos sagatavošanās darbus, lai dotos pēc lietiskajiem pierādījumiem uz ASV Mērilendas štata Baltimoras ostu, kurā ienāca aizdomās turamais kuģis "Vladimir". Tajā dienā vecākā izmeklētāja darba kabinetā izlikti uz galdiem un grīdas žuva no dzelmes izceltie kuģa dokumenti, Kuģa žurnāls un bojā gājušo jūrnieku dokumenti.

Jau pēc atgriešanās no komandējuma S. Čakšs atzina, ka iegūtie pierādījumi pilnībā apstiprinājuši aizdomas par Kipras karoga *ro-ro* kuģa "Vladimir" vainu

avārijas izraisīšanā, taču par to, vainīgs vai nevainīgs būs bijis "Vladimir", kompetenta lemt ir tikai tiesa.

Taču, lai tiktu pie "Vladimir", vispirms vajadzēja tikt pie pierādījumiem.

No Zviedrijas krasta apsardzes tika iegūta informācija, ka notikuma vietu ir šķērsojuši divi kuģi, no kuriem viens devies uz Tallinu, bet ar otru bijušas problēmas, jo izrādījās, ka kuģis mainījis vārdu, tāpēc ostas meklēto kuģi ar veco vārdu "Salavador" nevarēja atpazīt. Viena informācija liecināja, ka kuģis dodas uz Mūgas ostu, bet galu galā tam izdevās sadzīt pēdas Sanktpēterburgā.

S. Čakšs: – Kā ļoti labu piemēru varu minēt sadarbību ar Igaunijas Jūras administrāciju. No igauņu kolēģu puses bija maksimāla pretimnākšana un operatīva rīcība pat pirms oficiāla pieprasījuma saņemšanas, tāpēc ātri vien aizdomas, ka vainīgs varētu būt kuģis, kas iebrauca Tallinas ostā, tika atmestas, jo nekas neliecināja, ka tas ir iesaistīts avārijas izraisīšanā. Domāju, ka gadījumā, ja "Vladimir" nebūtu mainījis maršrutu, bet kā plānots devies uz Mūgu, mēs ietaupītu laiku, līdzekļus un daudz vieglāk veiktu izmeklēšanas darbības. Bet sadarbība ar Sanktpēterburgas ostas Jūras administrāciju īpaši laba neveidojās, un arī viņu darba operativitāte nebija tā labākā. Kad izteicām vēlēšanos piedalīties kuģa apskatē, saņēmām atteikumu. Atbilde bija: "Mēs kuģi neaizturēsim un tas izies jūrā."

Sanktpēterburgas Jūras administrācija veica kuģa apskati un fotografēšanu, kā arī intervēja sardzes virsnieku otro stūrmani un kapteini un pierakstīja viņu liecības. Ziņojumā teikts, ka kuģis izjutis īslaicīgu vibrāciju, bet otrā stūrmaņa liecībā bija precizējums, ka bijusi sajūta, ka kuģis skar grunti. Zemūdens apskatē nekas nebija konstatēts.

Kāpēc no Sanktpēterburgas Jūras administrācijas bijusi tik noraidoša un vēsa attieksme pret Latvijas puses pieprasījumiem, skaidri pateikt neņemas neviens. Un tas arī loģiski, jo viss teiktais būtu tikai minējumi, bet amatpersonām nepiedienas liet ūdeni caurā mucā. Taču minējumi gaisā virmo, un viens no tiem, ka vainojamas Latvijas un Krievijas vēsās attiecības, tāpēc Latvijai principā netiek izrādīta pretimnākšana, vēl arī tas, ka kuģa īpašnieks un apkalpe ir no Ukrainas, un simpātijas ir to pusē, kuri vairāk savējie, bet iespējama arī kāda cita saistība. Tomēr tie ir tikai minējumi, un katrs tādus var izdomāt vēl dučiem.

Taču izdomāt nevar tos lietiskos pierādījumus, kas nepārprotami norāda uz "Vladimir" vainu.

S. Čakšs: – Par pierādījumiem runājot, viennozīmīgi jāatzīst, ka to iegūšana ir liela veiksme, ko varētu pat uzskatīt par tādu kā labas filmas sižetu. Tas notika ūdenslīdēju operācijas pašās beigās, kad visi laika limiti jau bija beigušies un meklējumus bija paredzēts pārtraukt. Bija palicis minimālais laiks, lai ūdenslīdēji varētu pacelties augšā. Jurijs Timofejevs, jau pacēlies kādu gabalu, uzmeta pēdējo skatienu nogrimušajam kuģim un pamanīja priekšmetu, par ko mēs visi varējām tikai sapņot. Dodoties uz operācijas vietu, teorētiski spriedām, ka lielajam

Latvijas zvejas kuģa un apkalpes locekļu bojāejā tiek vainots kuģis "Vladimir". JA izmeklēšanas slēdziens to apliecina, diemžēl prokuratūra līdz 2004. gada beigām oficiālu apsūdzību izvirzīt nebija spējīga.

kuģim varētu būt norauts protektors, un ja nu to izdotos atrast. Taču tam, ka tā varētu notikt īstenībā, neviens neticēja.

Vēlāk, veicot "Vladimir" apskati Baltimoras ostā, kuģim konstatēti ne tikai svaigi korpusa bojājumi, ko Sanktpēterburgā uzskatīja par veciem nobrāzumiem, bet ASV Krasta apsardzes ūdenslīdēji kuģim neatrada arī četrus labā borta protektorus, no kuriem vienu pie "Astrīdas" vraka izdevās pamanīt un iznest no dzelmes Jurijam Timofejevam. Uz "Vladimir" kuģa protektoriem var lasīt uzrakstu "Nika". Tieši tāds pats uzraksts lasāms arī uz viena no galvenajiem pierādījuma priekšmetiem – protektora, kas tika atrasts pie "Astrīdas" vraka.

Nelaime liek domāt

Baltijas jūra pagaidām vēl nav nedz Tālie Austrumi, nedz Ķīnas vai Indonēzijas rajons, kur, kā teica JA direktors, zvejas kuģu, laivu un laiviņu ir tik daudz, ka radars vairs tos visus nevar identificēt, tāpēc tajā neparādās atsevišķi punkti, bet gan nepārtraukta svītra. To, ka šajos reģionos ik dienas notiek sadursmes, grimst zvejas kuģi un bojā iet cilvēki, liecina arī ziņu aģentūru ikdienas operatīvā informācija. Lasot ziņas, allaž prātā nāk doma, kā tas var būt, ka neviens šajā haosā nevar ieviest kārtību! Kad skaudrā realitāte parāda, ka salīdzinoši mierīgos ūdeņos, kāda ir Baltijas jūra, arī notiek nelaimes, laikam gan ir pienācis laiks saasināt uzmanību uz problēmām un aktualizēt tos jautājumus, uz kuriem jau vakar bija meklējamas atbildes.

Pagaidām visi, ar kuriem nācies runāt par notikušo traģēdiju un iespējamiem drošības pasākumiem, ir vienisprātis, ka kādreiz (domājot par padomijas gadiem) ir bijusi daudz stingrāka kārtība, kad nevienam kuģa kapteinim pat prātā nevarēja ienāk noteiktos laikos nepadot balsi. No vienas puses tas, protams, skaidrojams ar padomju sistēmas īpatnībām, bet, no otras puses, bija nodrošināta regulāra informācijas aprite. JA jūras avāriju vecākais izmeklētājs S. Čakšs domā, ka būtu uzlabojami daži kuģošanas drošības elementi un kuģu īpašniekiem lielāka uzmanība jāpievērš sakaru sistēmām, kas kuģošanas drošībai ir ļoti būtiskas, bet pašlaik uz zvejas kuģiem ir neapmierinošā stāvoklī. Taču izrādās – ja sakaru sistēma uz kuģa arī ir, aparatūrai var uzlikt spaini vai uzmest slapju lupatu un nepamanītam ceļot pa jūras plašumiem. Vienīgais bieds ir Jūras Vides pārvalde, kas var uzlikt sodus, sastādīt protokolus vai pat ierosināt tiesvedību, un arī tikai gadījumos, kad pietiek nelikumīgas zvejas pierādījumu. MGD priekšnieks uzsver, ka zvejas kuģis ir privātīpašums, tāpēc cilvēki domā, ka nevienam par to nekas nav jāzina, taču viņa vadītajam dienestam informācija ir vajadzīga un pat ļoti nepieciešama, lai zvejniekiem varētu palīdzēt un vajadzības gadījumā viņus arī glābt. Pēc H. Černovs domām, "Astrīdas" avārija parādīja, ka MGD kopīgi ar JA būs nopietni jāstrādā, organizējot izglītojošus pasākumus un preventīvas operācijas, lai, tiekoties ar zvejniekiem, informētu par MGD, tā darbu un iespējām. Ejot jūrā, zvejnieki pamatā domā par nozveju, jo no tās ir atkarīga viņu peļņa, un visbiežāk pašu drošība paliek ntajā vietā. H. Černovs uzsver, ka, nesaņēmuši informāciju, viņi nevar zināt, kas jāglābj, bet, ja viss nav kārtībā arī ar glābšanas inventāru uz paša kuģa, tad laiks, kad iespējams sniegt palīdzību, ir ļoti ierobežots.

Un te nu runa ir par glābšanas plostiem, kurus, lai nenozagtu vai neieskalotu jūrā, zvejnieki papildus esošajam stiprinājumam piesien. Kā saka S. Čakšs, zvejniekiem piemīt šī slimība, un tas arī ir jautājums, kas būtu aktualizējams, jo inspektori kuģus pārbauda reizi gadā, un tad ar glābšanas plostiem, protams, viss ir kārtībā. S. Čakšs arī izsaka minējumu, ka, iespējams, varētu veidoties sadarbība ar Jūras spēkiem un tie piedalītos zvejas kuģu inspicēšanā jūrā. Taču katram zvejniekam sargu klāt nepieliksi, vēl jo vairāk tāpēc, ka ikviens no viņiem lieliski zina, ka plosts ir vienīgais reālais glābšanas rīks nelaimes gadījumā, tāpēc pagaidām jāatzīst, ka traģiskais negadījums ir rūgta, varbūt pat pārāk rūgta mācību stunda citiem zvejniekiem.

Vēl speciālisti spriež un analizē, bija vai nebija kāds no kuģa vīriem uz "Astrīdas" tiltiņa. Pagaidām ir vairāk apliecinājumu tam, ka tomēr nebija, bet visi apjautātie ir pārliecināti, ka sardzei jābūt pat tad, ja kuģis stāv uz enkura.

"Vladimir" vainu neatzīst. Vai tā ir vieglāk?

Lai gan Latvijas Jūras administrācijas speciālisti ir pārliecināti, ka kuģim "Vladimir" ir visciešākā saistība ar Latvijas zvejas kuģa "Astrīda" nogrimšanu, ko apliecina ekspedīcijas laikā jūras dzelmē guloša kuģa vrakā iegūtie pierādījumi, kuģa apkalpes liecībās teiktais un Baltimoras ostā kuģa apsekošanas rezultātā iegū-

tie materiāli, JA nav un nevar būt tā institūcija, kas paziņo spriedumu – "Vladimir" vainīgs. Kuģis nevar būt vainīgs, vainīgi ir cilvēki, bet viņu vaina jāpierāda tiesā, un tikai tiesa var paziņot spriedumu.

Arī JA veic izmeklēšanu, taču nevis lai kādu notiesātu, bet gan lai iespējamai pilnīgāk noskaidrotu avārijas apstākļus un izdarītu secinājumus, kādas bijušas kļūdas un kā rīkoties, lai tādas neatkārtotos.

Bet, kas attiecas un "Vladimir" apkalpi, tad tā neatzīst, ka būtu vainojama kuģa un cilvēku bojāejā. Jā, jutuši tādu kā berzi vai kontaktu, bet kuģi redzējuši nav. Taču ieraksts Kuģa žurnālā liecina, ka aptuveni iepretim Ventspilij kuģis ir apstājies un tam veikta korpusa apskate. Ja jau kapteinis ir devis rīkojumu pārbaudīt, vai kuģī nenāk iekšā ūdens, tad droši vien kādas nelāgas aizdomas viņam varēja būt radušās. Kā saka S. Čakšs, kuģiem bija ļoti liela masas starpība, tāpēc lielais kuģis sadursmi varēja izjust kā nenozīmīgu grūdienu. Nevienam jau nav pieredzes, kādām jābūt sajūtām, kad viens kuģis saduras ar otru, un arī kuģa kapteinim šī situācija nevarēja būt pazīstama.

Eksperti domā, ka avārijas iemesls ir cilvēku nevērība un rutīna, kas iemidzina uzmanību. Vai šādai jūrnieku rīcībai var rast attaisnojumu? Pirmā atbilde ir kategoriska – nevar! Nevar attaisnot cilvēkus, kuri aiz nolaidības izdzēš citu cilvēku dzīvības, nevar attaisnot speciālistus, kuru darbības vai, pareizāk sakot, bezdarbības rezultātā tiek nogremdēts kuģis. Un ja pieminēto iemeslu dēļ saduras divi tankkuģi? Speciālisti gan saka, ka tankkuģi tā sadurties nevar, taču teorētiski risks pastāv.

Kad pirmais kategoriskums noplacis, prātā nāk vecā patiesība, ka taisnību vispareizāk meklēt pa vidu. Reālie tirgus apstākļi ir nežēlīgi, tāpēc jebkurš kuģis, zvejas vai tirdzniecības, ir pakļauts ekonomiskajam spiedienam, jo īpašnieks ir ieinteresēts gūt maksimālu peļņu un maksimāli noslogot kuģi, kravas īpašnieks vēlas iespējami ātrāk kravu nogādāt, operators – sniegt kvalitatīvu pakalpojumu par iespējami zemāku cenu. Bet apkalpes alga veido vienu no lielākajiem izdevumu posteņiem, tāpēc jūrniekiem alga tiek samazināta. Bet par zemu atalgojumu var nolīgt lēto darbaspēku, kāds jūrnieku darba tirgū skaitās arī darbaspēks no Ukrainas. Lai gan starptautiski ir definētas prasības par minimālajām apkalpēm, ekonomiskais spiediens izdara savas korekcijas, un ne jau uz darba kvalitātes celšanas pusi.

S. Čakšs saka, ka negadījums tiek kvalificēts kā ļoti smags, ja bojā iet cilvēki vai nogrimst kuģis, bet šajā gadījumā ir noticis gan viens, gan otrs. "Astrīdas" nav un tās pazīšanas signāls YI2336 vairs neizskanēs, seši zvejnieki nu jau citās jūrās mēģina izvilkt savu laimīgo lomu.

Bet "Vladimir" ar savu apkalpi turpina darbu. Pagaidām. Kā būs tālāk – dzīvosim, redzēsim. Bet to, vai viegli dzīvot ar apziņu, ka tavas vainas dēļ bojā aizgājuši cilvēki, vislabāk zina tas vladimirietis, kurš 10. maija naktī pulksten 1.50 viņam vien zināmu iemeslu dēļ savā ceļā nepamanīja "Astrīdu".■

Vairāk jādomā par drošību!

Mūs visus ir satraukusi zvejas kuģa "Astrīda" avārija, kas sev līdzi aiznesa sešu cilvēku dzīvības. Negadījums viennozīmīgi vērtējams kā traģēdija. Taču būtu bēdīgi, ja no šīs nelaimes itin neviens neizdarītu nekādus secinājumus. Kā tad rīkoties, lai šādas traģēdijas nepiemeklētu citus jūrniekus – lūk, jautājums, uz kuru centīsimies meklēt atbildes.
Latvijas Jūras administrācija ir tā valsts institūcija, kas Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta ietvaros nodrošina jūras negadījumu, pārkāpumu un avāriju izmeklēšanu. JA viedokli par notikušo pauž tās direktors ***Ansis Zeltiņš.***

No cilvēciskā viedokļa raugoties, tas, kas noticis ar zvejas kuģi "Astrīda", ir traģēdija, no jūras negadījumu viedokļa tas ir tikai negadījums, kas šādā vai citādā formā jūrā nav retums. Jūras administrācija saskaņā ar likumdošanu ir tā institūcija, kas veic jūras negadījumu izmeklēšanu, negadījumu izmeklēšana būtībā ir mūsu inspektoru ikdienas darbs. Taču šis mūsu praksē ir ārkārtas gadījums, tāpēc esam tam pievērsušies ar maksimālu uzmanību, lai izzinātu cēloņus un apstākļus, kā tas varēja gadīties, kādu darbību vai bezdarbības rezultātā varēja notikt šāds negadījums. Saņemot ziņu par notikušo, mēs nekavējoties sākām apzināt un apstrādāt informāciju, kādi kuģi šķērsojuši nelaimes vietu un kuri no tiem varētu būt iesaistīti avārijā. Tas ir operatīvais darbs, taču, ja runājam par izmeklēšanu, tad pamatuzdevums nav tikai vainīgā atrašana, viens no galvenajiem izmeklēšanas uzdevumiem ir noskaidrot lietas apstākļus un izdarīt secinājumus, kāpēc varēja notikt avārija un ko darīt, lai turpmāk šādu negadījumu būtu iespējami mazāk vai vispār no tiem varētu izvairīties.

Pirmais jautājums, uz kuru ir jāatrod atbilde, – kā tas varēja notikt, ka tikai pēc pusotras dienas parādījās interese par to, kas noticis ar kuģi. Tas nav īsti normāli, jo pat tirdzniecības flotē, kur kuģis vairākas nedēļas atrodas ceļā no vietas ostas uz otru, tam ir ikdienas komunikācija ar krasta dienestiem, aģentiem, kuģa operatoriem, kravas īpašniekiem. Parasti šādi ārkārtas gadījumi saasina uzmanību uz vājām vietām, un tagad varam pārliecināties, ka pamatotas ir drošības prasības uz zvejas kuģiem, kur par šiem jautājumiem mums ir bijis diezgan liels cīniņš gan ar Zivsaimniecības asociāciju, gan pašiem zvejniekiem. Par GMDSS sistēmas uzstādīšanu arī ir bijušas plašas diskusijas, pašlaik tikai uz divdesmit sešiem zvejas kuģiem darbojas šī sistēma. Protams, aparatūra maksā aptuveni 500 latu, tā ir jāreģistrē, jāievada atbilstoša informācija, taču avārijas gadījumā GMDSS sistēma noraida informāciju pat tad, kad pats kuģis ir jau nogrimis. Diemžēl Zivsaimniecības asociā-cija aktīvi protestēja pret prasību ieviest GMDSS, kā argumentu minot to, ka uz zvejas kuģiem jau ir uzstādīts *Inmarsat C*, tātad zvejas kuģi ir iekļauti monitoringa sistēmā, un ar to esot pilnīgi pietiekami. Tika rakstītas arī protesta vēstules satiksmes ministram un rezultātā panākts kompromiss, ka GMDSS aparatūra būs obligāta no 2005. gada februāra.

Ir gadījumi, kad aparatūra nespētu palīdzēt

Ja runājam par "Astrīdas" avāriju, jāatzīst, šādu sakaru sistēmu esamība neko neatrisinātu, ja nu vienīgi meklēšana būtu sākta operatīvi, nevis ar aptuveni divu dienu novēlošanos. Diemžēl cilvēkus konkrētajā situācijā izglābt nevarētu, bet gadījumā, ja cilvēki būtu izpeldējuši, glābt tos vienkārši neizdotos, jo operatīvi netika saņemta informācija. Cilvēku glābšana ir tā motivācija, kas pierāda sakaru sistēmas nepieciešamību un administrējošo iestāžu prasību pamatotību.

Kas attiecas uz SOS signālu, tad diemžēl jāatzīst, ka pat lielie tirdzniecības kuģi var nogrimt desmit piecpadsmit minūšu laikā, tāpēc ne vienmēr pietiek laika pa radio noraidīt palīdzības saucienu un precīzas nelaimē nonākušā kuģa koordinātas.

Jaunrade nevietā

Viss, ko cilvēks izdomā un dara, pārkāpjot noteikumu prasības un pamatojot savas darbības ar dažādām nepilnībām kuģa konstrukcijā, patiesībā ir tukši vārdi. Piemēram, aizbildinoties ar to, ka plostus ostā zog, bet jūrā tos noskalo no kuģa, glābšanas plosti tiek papildus pieķēdēti, bet tas neiztur nekādu kritiku, jo glābšanas līdzekļu standarti un tehniskās normas precīzi visu reglamentē. Ja plostu stiprinājums neatbilstu normām, tad konstrukcijā jau sen būtu veikti uzlabojumi.

Protams, var būt gadījumi, kad stiprākas vētras laikā no nelieliem zvejas kuģiem daudz ko var noskalot un daudz ko uz šiem kuģiem var salauzt. Iespējams, ka reizēm tā arī notiek, man gan nav informācijas, ka šādi gadījumi notiktu bieži. "Astrīdas" avārija mums parādīja, ka glābšanas plosts neuzpeldēja, bet noskaidrot, kāpēc tas neuzpeldēja, ir izmeklēšanas uzdevums. Provizoriskā informācija liecina, ka plosts ir bijis piesiets. Domāju, ka tas ir ļoti nopietns un nepiedodams pārkāpums. Glābšanas plosts taču domāts, lai avārijas gadījumā kuģa apkalpei būtu iespēja izglābties, taču, ja plosts nogrimst kopā ar kuģi, tad pēc būtības nelaimē nonākušajiem cilvēkiem tiek atņemta pēdējā iespēja izglābties. Jau kuro reizi jāteic, ka "Astrīdas" gadījumā arī plosts nebūtu līdzējis, taču šis gadījums ļoti spilgti norāda uz tām lietām, kurām turpmāk būs jāpievērš papildu uzmanība. Ja palūkojamies uz notikušo, tad pusotru dienu plosts mierīgi var nopeldēt jūrā, bet cilvēkam, īpaši Baltijas jūrā, to izdarīt ir nereāli.

Protams, arī turpmāk nevarēsim nodrošināt operatīvās pārbaudes katram jūrā esošajam kuģim, bet mūsu inspektoriem dots uzdevums izvērtēt gadījumus, kādos iespējami drošības normu pārkāpumi. Tomēr atbildība par to, kas notiek uz kuģa, kā arī tas, lai tehniskais aprīkojums un drošības līdzekļi būtu darba kārtībā, ir kuģu īpašnieku un kapteiņu kompetencē un atbildībā.

Kad liekas aktivitātes traucē

Šādiem gadījumiem, protams, seko masu mediji, pasniedzot informāciju un nereti to savā izpratnē arī interpretējot. Pirmajā presē publicētajā informācijā par ziņu savlaicīgu nesniegšanu tika vainoti Jūras vides pārvaldes speciālisti. Bet šīs pārvaldes speciālistu kompetencē atbilstoši ES prasībām ietilpst monitoringa nodrošināša-

na, lai sekotu zvejas noteikumu un normu ievērošanai. Sistēma nav nedz paredzēta, nedz piemērota avārijas gadījumu noteikšanai un cilvēku glābšanai. Vainot Jūras vides pārvaldi ir nekorekti.

Savukārt Latvijas Jūras spēku Meklēšanas un glābšanas dienests, kas arī tika vainots bezdarbībā, nemaz nevarēja sākt kādus glābšanas pasākumus, jo nebija saņemta informācija par pašu notikumu. Atkal jāatzīst, ka konkrētajā gadījumā par glābšanu nevarēja būt ne runas, bet to, ka pašā ziņošanas mehānismā ir nepilnības, "Astrīdas" bojāeja tomēr parādīja. Glābšanas darbs ir saistīts ar operatīvu informācijas saņemšanu un tikpat operatīvu rīcību no glābēju puses. Šādos gadījumos katra minūte var būt liktenīga, bet par kādu operativitāti var runāt pēc pusotrām dienām?

Pati JA un Meklēšanas un glābšanas dienesta sadarbība ir vērtējama kā laba, jo dienests palīdzēja no saviem Zviedrijas kolēģiem saņemt informāciju. Atbildības zonas, kas saistītas ar meklēšanu un glābšanu, arī ir sadalītas, un šajā gadījumā kā krasta valsts par veicamajiem pasākumiem atbildīga bija Zviedrija.

Kā jau tas visiem zināms, JA kopīgi ar JS devās ekspedīcijā uz notikuma vietu, lai apsekotu nogrimušo kuģi, iegūtu pierādījumus un mēģinātu atrast pazudušos zvejniekus. Lai izplānotu šo ekspedīciju, bija nepieciešams laiks, bet daudzi aktīvisti domāja, ka to var noorganizēt, vienīgi skaļi klaigājot. Aktivitātes jau var izrādīt, bet tikai tā, lai tās netraucētu reālai darbībai. Visiem vajadzētu atcerēties, ka, veicot izmeklēšanu, mēs paši nedrīkstam pārkāpt likuma normas. Piemēram, kad mūsu aizdomās turamais kuģis iegāja Sanktpēterburgas ostā, sazinājāmies ar ostas kapteini, kurš arī ir atbildīgs par ostas valsts kontroles nodrošināšanu, lai lūgtu veikt konkrētas pārbaudes, ko viņš arī veica. Lai gan mēs par savu versiju, ka "Astrīda" nogrima sadursmes rezultātā ar kādu citu kuģi, bijām pārliecināti par deviņdesmit deviņiem procentiem, mums tomēr bija jāapzinās, ka notikuma vietā pie rokas neviens netika pieķerts. Atrast kuģi ir daudz vienkāršāk, nekā pierādīt, ka tieši šis kuģis ir vainojams avārijas izraisīšanā un mūsu zvejas kuģa bojāejā. Viegli ir minējumus kā spriedumu paziņot, teiksim, kādā avīzes rakstā, ja tas nav saistīts ar atbildību likuma priekšā, daudz grūtāk ir pamatot savus minējumus, tam nepieciešams milzīgs darbs un dzelžaini pierādījumi.

Secinājumi vēl tiks izdarīti

Notikušā sakarā rodas vesela virkne jautājumu. Vispirms jau, protams, kā varēja notikt, ka lielais kuģis izraisījis avāriju, nogremdējis zvejas kuģi un, neko nepamanījis, turpinājis ceļu.

Bet netrūkst arī jautājumu, kas skar nogrimušo zvejas kuģi – bija vai nebija uz kuģa sardze, vai navigācijas ugunis bija ieslēgtas atbilstoši prasībām, vai zvejnieki drīkst būt nolaidīgi un nevērīgi pret savu drošību?

Kamēr izmeklēšanas process turpinās, droši var izteikt vienu secinājumu – jādara viss iespējamais, lai lielāku vērību pievērstu zvejnieku drošības jautājumiem.■

Vienmēr svarīgs ir cilvēka faktors

"Kam ir viegli, ja zaudē tuvu cilvēku? Dzīve tādos gadījumos pagriežas par simt astoņdesmit grādiem. Jāteic, ka bojāgājušo tuvinieki un arī es ceru, ka no "Vladimir" īpašnieka saņemsim kompensāciju. Apdrošināšanas kompānija BTA ir piedāvājusi savu palīdzību, jo viņiem ir zināma pieredze, kā rīkoties šādos gadījumos." Tā sarunas laikā teica bojā gājušā kuģa "Astrīda" īpašnieks SIA "Bute" direktors ***Uldis Bružis,*** *kuru uz sarunu žurnālā aicināju, kad pēc avārijas bija jau pagājuši četri mēneši.*

– Pagājis jau salīdzinoši ilgs laiks, bet izskatās, ka izmeklēšanā nekas nenotiek. Pēdējā laikā ar mani neviens no izmeklētājiem vairs nav kontaktējies. Sākumā gan – tad sarakstīja protokolus, un šķita, ka viss notiks. Toties Jūras administrācijas izmeklētāji mani ir meklējuši, kad vien viņiem ir bijusi kāda vajadzība, un vienmēr arī informējuši par to, kas paveikts. Visu cieņu administrācijai, jo tā tiešām strādāja operatīvi, ieinteresēti un profesionāli. Iespējams, ka arī prokuratūras savu darbu veic un visas lietas iet likumsakarīgi uz priekšu, diemžēl mēs viņu padarīto nejūtam.

– Kāda ir Jūsu versija par notikušo?

– Mana versija? Tāda tā arī ir, ka uz "Vladimir" tiltiņa neviena, kam tur vajadzēja atrasties, nav bijis.

– Kā domājat, ko tajā laikā darīja jūsu puiši?

– Grūti jau pateikt. Bet tā kā, spriežot pēc pēdējām ziņām, viņi tomēr ir bijuši salonā, tad gulējuši nav. Es pats esmu gājis jūrā, un man šai gadījumā ir daudz ko grūti saprast, jo tur, manuprāt, ir vairākas tumšas lietas. Biju pārliecināts, ka kapteinis būs kajītē, ka mehāniķis varbūt būs *mašīnā*, jo gadās, ka mehāniķis paliek *mašīnā*, lai uzpildītu degvielu vai ko citu paveiktu, vai mazums mehāniķim lietu darāms. Manas versijas neapstiprinājās. Un vēl tas, ka pat komanda ir bijusi salonā nakts vidū, izraisa jautājumu – kāpēc viņi visi tur bija? Varbūt tika brīdināti? Bet tad es nekādi nevaru saprast, kāpēc puiši tālāk neko nedarīja? Ja kāds nāk virsū, tad taču ir jāglābjas, tam domāti glābšanas riņķi un vestes. Redzamība bija laba, laiks bija mierīgs... Kāpēc? Man nav atbildes.

– Ja Jūs būtu bijis uz kuģa, ko Jūs darītu šādā situācijā?

– Ja būtu pamanījis virsū nākošu kuģi? Pats pēdējais – ja nepaspēj pacelt enkuru, tad var braukt ar visu ķēdi, vēl ir glābšanas vestes, plosts. Tā nemēdz būt, ka neko nevar pasākt! Un ir taču pieredze, jo lielie kuģi pastāvīgi mēdz nākt virsū. Nāk kuģis, ir palikusi jūdze, tu skaties, kas notiks tālāk, uz katru jūdzi jau enkuru necels ārā. Kad paliek pusjūdze, situācija kļūst kutelīga, kad paliek trīs ka-

beļi, tu redzi, lielais pagriežas. Tā tas notiek sistemātiski. Varbūt tonakt vīri gaidīja līdz pēdējam, ka lielais pagriezīsies. Bet ja ir šāda situācija, tad viennozīmīgi, ka komanda ir augšā. Vajadzēja paskatīties, vajadzēja reaģēt un rīkoties!

– Viens no jautājumiem, kas pašlaik ir neatbildēts, kāpēc tik ilgu laiku kuģis nav stājies sakaros?

– Puiši uz kuģa mani jebkurā brīdī var dabūt rokā, ja tas ir vajadzīgs. Zvanot uz mobilo, sūtot ziņu pa faksu vai vajadzības gadījumā ziņu noraidot ar INMARSAT starpniecību. Tātad ir visādas iespējas sazināties. Ja signālu nesaņemu, tas nozīmē, ka viss ir kārtībā un no manis nekas nav vajadzīgs. Šai konkrētajā gadījumā Jūras vides pārvalde varēja kļūt aizdomīga, kāpēc ar kuģi nav sakaru, jo, kad pārvalde ziņoja, pareizāk sakot, kad es sāku interesēties, kāpēc nav sakaru, bija pagājušas trīsdesmit sešas stundas. Kad visādi izmēģinājos, bet sakarus nevarēju dabūt, nodomāju, ka uz kuģa atkal tā *vella* antena sabojājusies. Par antenām runājot, tepat Liepājā vien kādas divdesmit trīsdesmit ir nojukušas, un tas zināmā mērā arī iemidzina modrību, jo nekad jau nepieļauj to sliktāko, ka var būt notikusi kāda nelaime. Sakaru nav, tātad atkal antena. Taču, no otras puses, ir citas iespējas, kā sazināties ar krastu, kaut vai ar kaimiņu kuģa palīdzību, jo nav jau tā, ka viens vienīgs kuģis ir jūrā.

– Cilvēki ir aizgājuši bojā, un tas ir zaudējums, ko neviens un nekad nespēj atlīdzināt. Bet ko finansiāli esat zaudējis?

– Grāmatvede parēķināja, ka neiegūtie ienākumi ir aptuveni simt trīsdesmit seši tūkstoši latu, kas bija pamatoti ar līgumiem. Tas ir viens. Un tā kā es šo kuģi biju pieteicis sagriešanai, tad kompensācija par to būtu bijusi divi simti divi tūkstoši latu. "Astrīda" pēc gadiem bija viens no vecākajiem kuģiem, lai gan labi uzturēts, tomēr vecs, bet varbūt Dieviņam nepatika, ka es šo kuģi gribēju atdod sagriešanai. Tā kā visi papīri bija iesniegti pirmajā dienā, tad tagad (intervija notika septembra vidū – red.) kuģis jau būtu sagriezts.

– Vai šajā gadījumā var runāt par kompensāciju, ko saņemsiet no apdrošinātājiem?

– Kuģis nebija apdrošināts, es tam neredzēju nekādu jēgu, jo, ja kuģis tiek apdrošināts pēc pilnas programmas, tad es to finansiāli nevaru pavilkt. Maksājot tādu apdrošināšanu, man gandrīz vai jādomā, ka kuģis tiks nogremdēts, bet to jau neviens normāls cilvēks nevarētu vēlēties. Loģiska būtu kapteiņa vai stūrmaņa civiltiesiskās atbildības apdrošināšana, jo gadījumā, ja kāds no manējiem nogremdē kādu *malkas jānīti*, tad man bez biksēm jāpaliek. Taču tas viss ir naudas jautājums, un es kā kuģa īpašnieks tomēr nevaru to atļauties. Vienīgi saviem darbiniekiem veselības apdrošināšanas polises esmu nopircis.

– Nu jums palikuši divi kuģi, vai kādu no tiem arī domājat sagriezt?

– Sagriešanai iesniedzu pieteikumu uz 2006. gadu. Nezinu, vai man tiek dotas kādas zīmes, bet, Rīgā nokārtojis darīšanās, braucu uz Saldu iesniegt dokumentus otra kuģa sagriešanai, un ceļā gadījās pilnīgi neiedomājami šķēršļi. Aizbraucu

līdz Kalnciema tiltam, bet tur nogāzies kāds ekskavators un tilts ciet. Nolēmu, braukšu caur Jelgavu, aizbraucu līdz Dobelei, tur zīme – ceļš ciet. Beigu beigās līdz Saldum tiku, arī dokumentus iesniedzu, bet tā jocīgi bija...

– Ja runājam par zvejniekiem, vai var teikt, ka viņi daudz grēko ar alkoholu?

– Domāju, ka tagad tas notiek arvien retāk. Padomju laikos bija kuģi, kas izgāja jūrā, nolikās uz enkura un *laida vaļā*. Arī tagad es nevaru galvot par visiem, bet pamatā daudz kas ir atkarīgs no kapteiņa. Savukārt kuģa īpašnieks neturēs kapteini, zinot, ka uz kuģa notiek *plostošana*. Ja kapteinis pats *met*, tad arī viņa cilvēki dara to pašu. Negribu teikt, ka visos gadījumos viss ir vislabākajā kārtībā, taču tagad cilvēki tomēr cieši turas pie sava darba, tāpēc ievēro noteikumus, ko tiem diktē darba devējs. Kolhozu laikos jūrā zvejnieku gandrīz ar dzīšanu dzina. Kad mēs no kolhoza paņēmām kuģi nomā, tad uz laika apstākļiem neskatījāmies un gājām jūrā, ja vien varēja strādāt.

– "Astrīdas" bojāejas sakarā jūs esat piedzīvojis gan morālus, gan materiālus zaudējumus. Jūs esat izgājis cauri tam, ko nevienam nevarētu novēlēt. Vai visas šīs traģēdijas sakarā ir kādas atziņas, ar kurām vēlaties dalīties, ko vēlaties pateikt citiem?

– Neko īpašu vai tādu, ko es nebūtu vienmēr teicis saviem kapteiņiem. Tā ir tā pati vecā labā jūras prakse – jāievēro sardzes. Ņemot vērā visus faktus, pieļauju, ka tonakt uz "Astrīdas" viss bija tā, kā tam vajadzēja būt. Cilvēkiem bija jāizglābjas. Tātad vai nu novēloti kaut kas ir pamanīts, vai tiešām tur bija kāda mistiska ķēde, kas radīja kādus īpašus apstākļus... Kuģu ir daudz un kļūst arvien vairāk. Tūlīt pēc "Astrīdas" avārijas dzirdēju informāciju, ka Dienvidķīnas jūrā lielais tankkuģis saskrējies ar sauskravnieku. Ja tā padomā, kā gan tas iespējams, ja šie kuģi ir bāztin piebāzti ar elektroniku. Laikam jau svarīgs ir cilvēka faktors. Mēs savā starpā daudz esam pārrunājuši notikušo, apspriedušī versijas un arī to, ko vajadzētu vai nevajadzētu darīt. Neko jaunu neviens izdomāt un pateikt nevar, vien tās vecās patiesības, kas zināmas un ievērojamas. Nekā tāda, ko kāds kapteinis, stūrmanis vai cits kuģa vīrs tāpat jau nezinātu.

– Vai ir vēl kādas atziņas?

– Varu tikai piebilst, ka mūsu Jūras spēki, kas piedalījās "Astrīdas" meklēšanas operācijā, ir pelnījuši vislabākos vārdus – viņi tiešām rīkojās operatīvi un profesionāli.■

Jūrnieks krastā nepaliek

2004. gada 1. janvāra rītā nekas neliecināja, ka kuģa "Panam Serena" apkalpei, un ne tikai tai, šī diena uz visu mūžu paliks atmiņā kā melnā vārda vistiešākajā nozīmē, bet diviem kuģa vīriem tas būs pēdējais rīts viņu mūžā. Taču nu jau tas ir noticis fakts. Stāsta "BGI" prezidents ***Aleksejs Čurkins.***

Pirmais, par ko mēs kā kompānija, kas komplektēja apkalpi darbam uz šā kuģa, domājām, protams, bija bojā gājušo ģimenes, kuras palika bez apgādnieka un zaudēja tuvus cilvēkus.

Jūrā darbs ir smags un pat nežēlīgs, bet vēl daudz smagāk un nežēlīgāk ir krastā sagaidīt jūrnieku zārkus. Kaut arī starptautiskajās jūrniecības organizācijās arvien vairāk domā par to, kā kuģošanu padarīt maksimāli drošu, kā samazināt riska faktoru, diemžēl negadījumi, avārijas un traģēdijas tomēr notiek – gan tehnisku iemeslu dēļ, gan jūrnieku neprofesionālas rīcības rezultātā. Lai maksimāli samazinātu tādus negadījumus, kuros būtu vainojams cilvēks, jūrniekiem regulāri jāiziet dažādi apmācības kursi un jāpapildina zināšanas. Arī uz kuģiem regulāri tiek izspēlētas mācību trauksmes, jo cilvēkiem ir jābūt gataviem dažādiem pavērsieniem un situācijām. Taču šajā gadījumā nelaimes cēlonis nebija jūrnieku darbs, tas tika novērtēts ļoti augstu, bet pat šāds novērtējums ir vājš mierinājums bojā gājušo ģimenēm.

Pēc tik traģiskām avārijām, kāda notika ar "Panam Serena", tiek veikta ļoti pamatīga izpēte un notikušā analīze, lai atrastu cēloņus, kas izraisījuši eksploziju, un izdarītu secinājumus, kā turpmāk šādas nelaimes nepieļaut. Eksperti strādā un pēta notikušo, un mums nav nekāda pamata domāt, ka viņi savu darbu neveiks pietiekoši profesionāli, jo ir paši labākie un atzītākie eksperti pasaulē. Kuģis bija jauns un dārgs, krava bija dārga, avārijas rezultātā ostā tika bojāta piestātne, avārijas dēļ bija paralizēta ostas darbība. Tie visi ir milzīgi materiālie zaudējumi, tāpēc jābūt skaidrībai, kas šos zaudējumus radījis un kāds galu galā bija iemesls tam, ka tika izdzēstas cilvēku dzīvības? Ļoti svarīgi noskaidrot, vai ir bijušas nepilnības un kļūdas pašā kuģa konstrukcijā, vēl jo vairāk tāpēc, ka pašlaik ir uzbūvēts viens un tiek būvēti vēl seši šā tipa kuģi. Pieredze liecina, ka parasti iemesli tiek atrasti, kaut gan ne vienmēr tie ir pietiekoši viennozīmīgi un pārliecinoši. Pašlaik pilnīga skaidrība ir tikai vienā ziņā – apkalpe ir ievērojusi visstingrāko piesardzību un drošības pasākumus, kā arī izpildījusi visus noteikumus.

Tā kā pats kuģa īpašnieks nav tieši saistīts ar kuģošanas biznesu, visas saistības, arī pret kuģa apkalpi, attiecas uz kuģa menedžmenta kompāniju "B. A. Ship managament", kuras pārstāvji jau 1. janvāra vakarā ieradās notikuma vietā. Pirmais, ko viņi izdarīja, paziņoja, ka pret kuģa apkalpi nav ne vismazāko pretenziju. No viņiem saņēmām vēstuli, kurā rakstīts: "Mēs vēlamies izteikt pateicību ku-

ģa apkalpei par profesionālo rīcību traģiskā negadījuma laikā. Jūs esat parādījuši augstu profesionalitāti gan kā jūrnieki, gan kā "B. A. Ship managament" darbinieki, par ko esam īpaši lepni. Kapteinim, oficieriem un apkalpei paziņojam, ka būsim ļoti priecīgi, ja pieņemsiet mūsu darba piedāvājumu un arī turpmāk strādāsiet uz kāda no mūsu kompānijas kuģiem. Izmantojot izdevību, arī paziņojam, ka vienu jaunu kuģi saņemsim jau janvāra beigās un vēl sešus tuvākajā laikā, un arī uz šiem kuģiem jūs varēsiet atrast sev darbu."

Protams, traģēdija atstās iespaidu uz jūrnieku emocionālo stāvokli, tomēr jūrnieks ir un paliek jūrnieks, tāpēc, lai arī cik bīstama ir ikdienas dzīve un darbs jūrā, viņš turpinās darbu savā profesijā. Piemēram, avarējušā kuģa elektromehāniķis, jauns puisis, aizgāja reisā jau janvāra beigās. Uz nelaimīgā tankkuģa viņš bija nostrādājis aptuveni desmit dienas ceļā no Roterdamas līdz Itālijas ostai, bet līdz tam bija strādājis uz sauskravas kuģiem. Saprotams, ka viņam bija šoks par notikušo, bet, puisi mierinot, teicām, ka tā nav tankkuģu ikdiena, tas ir ārkārtas negadījums, tāpēc viņš var mierīgi strādāt uz tankkuģiem. Ja jau vienreiz mūžā kaut kas tāds ir piedzīvots, diez vai vēl kādreiz tas varētu atkārtoties.

Tā kā juridiski jūrnieku un darba devēju attiecības noteica kolektīvais darba līgums, ko Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība bija noslēgusi ar menedžmenta kompāniju, neradās pārpratumi un problēmas, jo kompensācijas tiek maksātas, kā arī ievērotas citas saistības.

Taču bija kāda cita nepatīkama lieta, kas pastiprināja emocionālo spriedzi gan kapteinim, gan viņa apkalpes locekļiem. Un tas bija žurnālistu nekorektais informācijas iegūšanas un pasniegšanas veids. Var saprast žurnālistu interesi par notikušo, taču, ja rakstītājs kaut ko nesaprot, viņam šī lieta ir jānoskaidro. Bet, ja cilvēks apzināti raksta nepārbaudītus faktus, kas piedevām ir pilnīgi murgi, tad es pat nezinu, kā šādu rīcību klasificēt. Piemēram, manā klātbūtnē atskanēja zvans no Rīgas un pie telefona tika lūgts kuģa mehāniķis. Uzzinājis, ka žurnālists vēlas no viņa interviju, cilvēks atvainojās un no sarunas atteicās. Neskatoties uz to, avīzē otrā dienā parādās ziņa: "...Kā intervijā mums teica kuģa mehāniķis..." Un seko žurnālista brīva interpretācija par tēmu. Piemēram, ka kuģis bijis sliktā tehniskā stāvoklī. Bet tās taču ir muļķības, jo kurš kravas īpašnieks gan uzticēs tik dārgu kravu, ja kuģis nav kārtībā?

Uz kuģa bija Latvijas apkalpe, un tās darbs bija profesionāls. Ne šī konkrētā gadījuma sakarā, bet tomēr pavīd doma, ka Latvijas jūrnieki nav profesionāli. Esmu pat dzirdējis, ka daži kuģu īpašnieki paziņo, ka tieši šā iemelsa dēļ neņem darbā Latvijas jūrniekus. Es tam nepiekrītu, jo problēma ir pavisam cita. Tieši tāpēc, ka Latvijas jūrnieki ir profesionāļi un ļoti labi zina sava darba cenu, viņi nestrādā kompānijās, kas nespēj nodrošināt atbilstošu atalgojumu. Tāpēc tādās kompānijās arī tiek algoti Krievijas un Ukrainas jūrnieki, kuriem joprojām var atļauties maksāt nesamērīgi zemas algas.■

Kapteinis uz kuģa paliek pēdējais

Tankkuģa "Panam Serena" kapteinis Sergejs Pahomovs 2004. gada 2. martā bija aizgājis jūrā. Kā teica viņa sieva, vīrs ir īsts jūrnieks, kas krastā palikt nevar. Droši vien nav nemaz tik viegli pēc tādas traģēdijas saņemties un atkal uzkāpt uz kapteiņa tiltiņa.

Darba devēji visus "Serenas" jūrniekus aicināja atpakaļ darbā, nu jau, protams, uz citiem kuģiem. Kapteinim tika piedāvāts jauns tās pašas klases, tipa un kuģubūvētavas tankkuģis. "Es neteikšu, ka baidos," mūsu sarunas laikā, kas notika februāra vidū, teica Sergejs, "bet tā kā nezinu avārijas iemeslus, neesmu pārliecināts, ka psiholoģiski esmu gatavs strādāt uz šī tipa kuģiem. Ja nezināšu, kāpēc notika avārija uz mana kuģa, nevarēšu būt pārliecināts par drošību un to garantēt arī savai apkalpei. Uz kuģa daudz kas ir atkarīgs tieši no kapteiņa, tāpēc man kā kapteinim ir jābūt noteiktam, drošam un pārliecinātam, bet es nevarēšu tāds būt, ja baidīšos, ka var atkārtoties tas ārprāts, kāds risinājās uz "Serenas" 1. janvārī. Pats būšu saraustīts, raustīšu apkalpi, visi dzīvosim spriedzē, bet tā uz kuģa nedrīkst notikt! Īpaši uz kuģa, kas pārvadā bīstamās kravas." (Sergejs Pahomovs darbu turpina uz AS "Latvijas kuģniecība" tankkuģa. - aut.)

Eksperti strādā, pēta un meklē avārijas cēloni. To izdarīt nav viegli, jo pēc tik graujošiem sprādzieniem grūti atrast īsto vietu. Iespējams, ka vaina meklējama kuģa konstrukcijā, iespējams, ka kuģa uzpildīšanas tehnoloģijā. Iespējams. Bet viens gan ir pavisam droši – kuģa apkalpes vainas notikušajā nav. To skaidri zina kapteinis, par to ir pārliecināti arī darba devēji.

Kad notiek traģēdijas un bojā iet cilvēki, pavisam cita vērtība un nozīme ir laikam, dzīvei un katrai jaunai uzausušai dienai.

Uzaususī jaunā gada pirmā diena, protams, neliecināja par tuvojošos traģēdiju. Lai arī tie bija svētki, uz kuģa norisinājās ierastais ikdienas darbs, katrs no piecpadsmit apkalpes locekļiem zināja savu vietu un precīzi pildīja savus pienākumus. Pulkstenis tuvojās divpadsmitiem pusdienā, sardzes maiņas laikam. Trīsdesmit deviņus gadus vecais Sergejs Čubajevskis savu maiņu faktiski jau bija nostāvējis un gaidīja, kad viņu nomainīs. Divdesmit četrus gadus vecais Jaroslavs Petruhins nāca no pusdienām, ar kolēģi vēl izsmēķēja vienu cigareti, protams, smēķēšanai atļautā vietā, jo, kā teica kapteinis, noteikumi un kārtība uz tankkuģa attiecībā uz smēķēšanu un drošības noteikumiem ir dzelžaina, un pēdējo reizi uzkāpa uz klāja. Nu abi sardzes vīri kuģo pavisam citos ūdeņos, gribas ticēt, ka kuģo, jo īsts jūrnieks jau bez tā iztikt nemaz nevar. Tas nekas, ka vienam pēdējā

"Panam Serena" pēc avārijas.

osta ir Ukrainā un otram Rīgā, viņu kolēģiem un arī kapteinim ir vieglāk domāt un ticēt, ka abi ir aizgājuši jūrā.

Runājot par laika nozīmi, to tagad līdz stindzinošām tirpām pakausī izjūt otrs, kurš vēl palika smēķētavā, lai ievilktu vienu dūmu, nospiestu izsmēķēto cigareti un, nepaguvis uzkāpt uz klāja, paliktu dzīvs. Kapteinis teica, ka tās varēja būt kādas desmit sekundes, kas izglāba jūrnieka dzīvību. Tieši viņš tūlīt pēc avārijas, nākošajās dienās, droši vien arī vēl tagad, esot visvairāk pārdzīvojis un pat vainojis sevi, ka palicis dzīvs. Kā tas varot būt, viņi taču kopā uzsmēķējuši, kopā gājuši, kopā, bet nu tā otra vairs nav. Kapteinis saka, tas ir liktenis un jāprot tam pateikt paldies. Arī kapteinim ir par ko paldies pateikt savam liktenim, jo tas pasargājis viņu no drošas bojāejas. Kad viņš devis pavēli visiem apkalpes locekļiem atstāt kuģi, sprādzienu sērija turpinājusies, pa gaisu lidojušas kuģa atlūzas, šķembas, visapkārt uguns un jauni uzliesmojumi un draudošā iespēja, ka kuģis, kas jau par kādiem trīsdesmit grādiem bija sasvēries, var sākt grimt. Taču kapteiņa pienākums bija pārliecināties, vai uz kuģa tiešām neviens no apkalpes locekļiem nav palicis, un vēl paņemt jūrnieku dokumentus.

Jautāts, ko tad reāli bīstamos apstākļos nozīmē ikdienā, par tīri sadzīviskām lietām runājot, lietotais teiciens, ka kapteinis uz kuģa paliek pēdējais, Sergejs, mazliet padomājis, atzīst, ka patiesībā īsti nemaz šo domu līdz galam nav formulējis. Tā bija jārīkojas, tas bija mans pienākums, un neviens cits to manā vietā nebija tiesīgs un spējīgs darīt, viņš saka. Kad devies pēc dokumentiem, galvā visu laiku virknējis variantus, ko darīs, ja kuģis sāks grimt. Patiesībā tās nebija bailes

tādā izpratnē, kādā par bailēm ir pierasts domāt, tas bija ārprāta mirklis, kas liek cilvēkam koncentrēties un pieņemt lēmumu.

Par to, cik situācija kuģī un ap to bija riskanta, liecina kaut vai fakts, ka ostas glābšanas dienesta kuteris nav uzdrošinājies tuvoties degošajam kuģim, lai no tā noceltu kapteini. Cilvēki no kutera teikuši, ka tuvoties esot pārāk bīstami. Paša zēni, protams, nepameta, atgriezās ar savu glābšanas laivu, lai paņemtu kapteini.

Lai arī krasts un cietzeme deva drošības sajūtu, uztraukums, šoks, viss jaucās kopā vienā mudžeklī. Bet vienam vajadzēja būt stiprākam, cietākam un izturīgākam par citiem, atkal un atkal pieņemt lēmumus. Vispirms kapteinis uzstājīgi pieprasījis, lai visiem apkalpes vīriem tiktu izdarīts alkohola tests, lai pēc tam nerastos divdomīga situācija, sak, vakar droši vien svinējuši Jauno gadu, tā pavairāk ierāvuši un rezultātā – avārija. Kapteinis zinājis, ka tests parādīs negatīvu reakciju, bet to pieprasījis, jo apzinājies, ka viņa vārdi vajadzības gadījumā nebūs dokumentārs pierādījums. Tests tiešām bija negatīvs.

"Maniem puišiem nebija viegli, tik smaga avārija, sprādzieni, ugunsgrēks, viņi bija šokā, un piedevām vēl es tiku izolēts no pārējās apkalpes, ko droši vien darīja, lai mūsu starpā nenotiktu viedokļu saskaņošana, varbūt pat tāda kā apkalpes sazvērestība. Arī ar tulku puišiem neveicās, viņus nesaprata un viņi nesaprata. Bet bija taču ļoti svarīgi precīzi atbildēt uz uzdotajiem jautājumiem, lai vēlāk vienu vai otru atbildi kāds neiztulkotu savādāk, nekā bija teikts, tāpēc vajadzēja panākt, lai strādātu tulks, kas viņus saprastu. Kad devu pavēli atstāt kuģi, neviens neko no savām mantām nevarēja paņemt, tāpēc vīrus vajadzēja arī apģērbt un apaut. Pirmo palīdzību šai ziņā sniedza vietējie iedzīvotāji, tad arī mūsu darba devēji, par ko viņiem visiem pateicība. Un tad vēl pats briesmīgākais – mūsu vidū nebija divu vīru. Es lūdzu glābšanas un meklēšanas dienestam vēl un vēlreiz apskatīt kuģa apkārtni, lai pārliecinātos, varbūt vēl ir kādas cerības," tā kapteinis. Bet to, cik kapteinim pašam bijis smagi, var noprast no sarunas laikā sastaptā acu skatiena, jo, uzdodot jautājumus, vēlreiz lieku pārdzīvot un izdzīvot notikušo. Kad sarunas beigās par to atvainošos Sergejam, viņš, jau mani mierinot, teiks, ka esmu pastrādājusi kā psihologs un tāda vēlreiz izstāstīšana bijusi noderīga.

Bet tur, tajos smagajos apstākļos Portotorresas ostā Sardīnijas salas ziemeļos, arī kapteinim ļoti bija vajadzīga palīdzība, un viņš to saņēma. "Es saņēmu atbalstu, bija pleca izjūta," to kapteinis saka par kruinga kompānijas "Lat BGI" prezidentu Alekseju Čurkinu un Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības priekšsēdētāju Igoru Pavlovu, kuri, neskatoties uz svētkiem, jau 3. janvārī ieradās notikuma vietā.

Tieši no tā brīža kapteinis sajuties drošs, jo blakus bijuši savējie, un viņš beidzot varējis mazliet atslābināties – bijis taču vēl kāds, kas seko notikumiem un kārto lietas. Sergejs saka, ja godīgi, tad visas naudas kompensācijas kopā neva-

rot atsvērt to, ko viņam psiholoģiski un emocionāli nozīmējusi šo divu cilvēku ierašanās. Kad šos kapteiņa vārdus vēlāk stāstu Jūrniecības savienības valdes sēdē, kāds jūrniecības darbinieks atmet, ka Pavlovs savai arodbiedrībai taisa lētu reklāmu. Godīgi sakot, es izdzīvoju līdzi stāstītajam, tāpēc nedomāju, ka kapteinis, to teikdams, vēlējās Pavlova arodbiedrībai veidot reklāmas kampaņu. Bet pēc traģiskā notikuma uz arodbiedrību Sergejam Pahomovam ir pavisam cits skatījums. Viņš atzinās, ka ikdienā nekad īpaši neesot piedomājis, ko dod vai nedod arodbiedrība, samaksā biedra naudu, un viss. Tāpat lielu vērību nekad nav pievērsis arī kolektīvajam darba līgumam – ir līgums, un viss. Bet tagad viņš ir stingri pārliecināts, ka jūrniekam noteikti jābūt arodbiedrības biedram un arī par līgumiem jābūt skaidrībā, jo bieži vien jūrnieks līgumā izlasa vienīgi to rindkopu, kur runāts par viņa atalgojumu, bet par citiem līguma punktiem neinteresējas, to pat līdz galam neizlasot, taču tā ir vistīrākā bezatbildība pret sevi. Labi, ja darbā palīdz iekārtoties uzticama kruinga kompānija, kāda ir "Lat BGI", lieliski, ja palaimējas nokļūt pie uzticama operatora, un te kapteinis ar labu vārdu piemin "B. A. Ship Managament", kas pēc traģiskā notikuma pret jūrniekiem un bojā gājušo tuviniekiem bijusi godprātīga, un ir labi strādāt uz normāla kuģa. Ja tā visa nav, tad gan vajadzīgs arodbiedrības atbalsts. Sergejs atzīst, ka vispār jau šāds arodbiedrības atbalsts nepieciešams jebkurā gadījumā. Kapteinis to it kā sev saka, bet par visu jūrnieku brālību domādams.

Arī ikdienas darbs, caur ārkārtas notikuma lupu skatoties, šķiet pavisam citāds. Sergejs Pahomovs saka, ka nevienam īpaši nepatīk mācību trauksmes, kad tiek izspēlētas dažādas iespējamās situācijas un jūrnieku rīcība un darbība tajās. Parasti puiši ņurd, ka tā ir tikai tāda blēņošanās, kam tas viss vajadzīgs, ko tas reāli dod. Bet arī šis gadījums pierādīja, ka mācībās apgūtais lieti noder: cilvēks, nemaz nedomājot, iet tieši tur, kur jāiet, ņem to, kas jāņem, un dara tā, kā jādara. Avārijas laikā apkalpes rīcība bijusi saskaņota, profesionāla un ātra. Kapteinis uzsver, ka saskaņota, jo šādās reizēs ārkārtīgi svarīgi citam citu saprast bez vārdiem un nepievilt. "Instrukcijas nosaka rīkot mācību trauksmes, un es vienmēr ļoti nopietni un stingri esmu tās uztvēris. Negadījums parādīja, ka man bijusi taisnība, jo, nebijis šādu mācību, bojā gājušo varētu būt vairāk. Vienu zinu skaidri, ka uz kuģa, kur būšu kapteinis, manai apkalpei jārēķinās, ka mācībās atlaižu nebūs!"

Un vēl kapteinis nācis pie atziņas, ka ikdienā ļoti paviršu un virspusēji iepazīstam savus līdzcilvēkus. Garām skrienot pajautājam, vai viss kārtībā, saņemam atbildi, ka viss labi, un ar to būtībā arī komunicēšanās un interese par otru beidzas. "Jāatzīst, ka es, kapteinis, nemaz īsti nezināju, kas maniem puišiem sēž sirdī un dvēselē. Apkalpe psiholoģiski saderīga, nekādas batālijas nenotiek, ar to arī pietiek. Bet tagad domāju, vai tā ir pareizi?" Pareizi vai nepareizi, dzīve ir dzīve, un nevajag sev pārmest, ka kaut kas ir paslīdējis garām, ja vien tas nav noticis, nodarot morālu ļaunumu otram.

Kapteinis atzīst, ka grūtajā brīdī apkalpei vajadzēja psiholoģisku uzmundrinājumu, un par to parūpējās no Rīgas Čurkina un Pavlova līdzi paņemtā psiholoģe Aija. Sergejs atceras, kā pēc vairākiem seansiem vīru skatieni kļuvuši gaišāki, pat kāds smaids pavīdējis drūmajā vaigā, un, lai arī vēl ilgi būs jādziedē neredzamās brūces, ko atstājuši tādi psiholoģiskie satricinājumi, tomēr pirmā palīdzība bija ļoti svētīga.

Dažus nepatīkamus mirkļus cietušajiem jūrniekiem sagādāja žurnālisti, kuri alka pēc sensācijas. Viņu jautājumiem cauri spīdēja vēlēšanās iegūt maksimāli šausminošu informāciju, lai to iespējami drūmās un sakāpinātās krāsās pasniegtu lasītājiem. Kad jūrnieki atteicās ar žurnālistiem runāt, tika publicētas nepatiesas un nepārbaudītas ziņas. Tāpēc tad, kad zvanīju, lai lūgtu kapteini par notikušo pastāstīt mūsu žurnāla lasītajiem, kapteinis tūlīt pateica, ka viņam ir vairāki noteikumi. Viņš nevēlējās, lai tiktu publicēta viņa fotogrāfija, un vēlējas pirms publicēšanas izlasīt uzrakstīto. Bet īpaši uzsvēra, ka ar žurnāla starpniecību grib pateikt lielu paldies visiem, kas sniedza viņa kuģa apkalpes vīriem psiholoģisku un materiālu palīdzību. Tie bija pilsētiņas iedzīvotāji un palīdzības misijas, kas pirmie jūrniekus pabaroja un apģērba. Sergejs atceras to lielo mīlestību, ko viņi saņēmuši no pilnīgi svešiem cilvēkiem, kuri nesavtīgi snieguši palīdzīgu roku nelaimē nonākušajiem jūrniekiem. Lielu paldies kapteinis savā un apkalpes vārdā saka kompānijai "B. A. Ship Managament", kas bija kopā ar viņiem tūlīt pēc notikušā, ne brīdi nešaubījās, ka apkalpe nav vainojama avārijā, un visiem piedāvāja turpināt darbu uz citiem šīs kompānijas kuģiem. Viņi arī ir pildījuši visas savas saistības pret apkalpi, ko paredz kolektīvais darba līgums. Sergejs Pahomovs ir pateicīgs Aleksejam Čurkinam un Igoram Pavlovam, kuri bija kopā ar kapteini un apkalpi tieši tad, kad viņu klātbūtne, atbalsts un plecs visvairāk bija vajadzīgs.

Kapteinis saka paldies visiem labajiem cilvēkiem un priecājas, ka pasaulē šādu cilvēku ir tik daudz.■

Arodbiedrība palīdz jūrniekiem

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības priekšsēdētājs **Igors Pavlovs:**

– Traģiski sākās jaunais gads tankkuģim "Panam Serena" un tā apkalpei, jo kuģa avārija, kas izdzēsa divu jūrnieku dzīvības, patiesībā ir bēdīgākais, kas vispār var notikt. Kopā ar kruinga kompānijas „BGI" prezidentu Alekseju Čurkinu jau 3. janvārī devāmies pie jūrniekiem, lai viņiem palīdzētu. Bija ļoti daudz jautājumu, kurus operatīvi vajadzēja risināt apkalpes vārdā un interesēs, jo jūrnieki pēc traģiskā negadījuma bija depresijā un īsti pat nevēlējās kontaktēties ar cilvēkiem.

Ar nožēlu jāatzīst, ka jūrnieki savas tiesības zina ļoti slikti un bieži vien pat nav izlasījuši, kas ierakstīts viņu darba līgumā.

Katrs traģiskais notikums vēl un vēlreiz liek atzīt, ka darbs flotē nekādā ziņā nav viegls un jūrnieku nāves gadījumi diemžēl nav uzskatāmi par ārkārtas notikumu. Nelaimes notiek, vienā gadījumā to izraisījusi pārtrūkusi trose, citā – saindēšanās ar gāzi, vēl citā ir kāds cits iemesls. Salīdzinoši augsts ir traumatisms, kura rezultātā jūrnieks zaudē darba spējas, un arī paaugstināts stresa līmenis jūrniekiem nav svešs.

Konkrētajā gadījumā stresu nedaudz mazināja tas, ka apkalpei netika izvirzītas nekādas pretenzijas, tās darbu un rīcību ārkārtas apstākļos novērtēja kā augsti profesionālu. Domāju, ka kapteinis rīkojās ļoti pareizi, kad pieprasīja veikt testu apkalpei, kas apliecinātu, ka viņa komandas locekļi nav lietojuši alkoholu. Kapteinis nodrošinājās, lai vēlāk nerastos lieki pārpratumi.

Kuģa avārijas cēloņus izmeklē, kāds būs slēdziens un vai eksperti vispār nonāks pie vienota viedokļa, pagaidām pateikt nevar neviens. Piemēram, 1986. gadā līdzīga avārija notika uz tankkuģa „Svoboda". Arī tad, protams, strādāja eksperti, taču par avārijas cēloņiem vienotu viedokli panākt viņiem neizdevās un tāda nav vēl tagad. Bet, neskatoties ne uz ko, darbs jūrā turpinās.

Kad rit parasts ikdienas darbs, cilvēks, protams, nepievērš uzmanību daudziem jautājumiem, bet ārkārtas situācijas parāda, cik liela nozīme, piemēram, ir kolektīvajam darba līgumam. Arodbiedrība vienmēr atgādina par tā nepieciešamību un brīdina jūrniekus, cik neaizsargāti viņi var kļūt, ja šāda līguma nav. Vienīgais, ko nevar kompensēt neviens līguma punkts, ir cilvēka dzīvība, jo tuvinieku bojāejas gadījumā jebkurš mierinājums ir pārāk vājš.

Kas attiecas uz materiālo pusi un kompensāciju jautājumiem, tad kolektīvā līguma gadījumā tie ir noteikti un sakārtoti. Arī jau pieminētajā gadījumā viss rit likumisko ceļu un nav savstarpēju pretrunu un pretenziju. Bet cilvēkiem, slēdzot individuālus darba kontraktus, jābūt ļoti uzmanīgiem, jo sena un pārbaudīta pa-

LTFJA priekšsēdētājs Igors Pavlovs.

tiesība apliecina, ka kompensācijas, ko izmaksā dažādu ārkārtas situāciju gadījumā, ir tikai to jūrnieku privilēģija, kuri strādā civilizētās kuģošanas kompānijās. Nereti pat gadās, ka bojā aizgājis jūrnieks, bet viņa ģimenes locekļiem neviens pat nedomā neko atlīdzināt.

Un vēl biežāk nākas bezspēkā nopūsties, ja kompānija reģistrēta ārzonā, bet kuģis lētā karoga valstī, jo tad nav pat ko saukt pie atbildības.

Statistika liecina, ka puse no visas pasaules kuģu tonnāžas strādā ar tā sauktajiem arodbiedrību līgumiem, otra puse – bez. Pārbaudīti dati liecina, ka aptuveni pusei no šīs otrās puses ir ļoti bēdīga slava un slikta reputācija. Jūrnieks jau var parakstīt jebkuru darba līgumu, bet, ja kuģis reģistrēts ārzonā, tad nav pie kā vērsties ar šo līgumu. Iedomājieties situāciju: jūrnieks paraksta kontraktu ar kompāniju X un strādā uz kuģa zem Libērijas karoga. Pēc pieciem darba mēnešiem viņu kādā tālā Āfrikas valstī, nesamaksājot algu, izliek krastā. Jūrnieks kaut kā tomēr atgriežas Latvijā un, protams, iet uz kruinga kompāniju, kas viņu iekārtoja darbā, un saka, ka nav saņēmis algu. Kruinga kompānija palīdzēt nevar, jo ir tikai starpnieks starp kuģa īpašnieku un jūrnieku. Atbilde ir aptuveni šāda: palīdzēt nevaram, jo neesam darba devējs, tikai rīkojamies viņa vārdā. Kurp tālāk? Uz Latvijas tiesu, kas savukārt atbild, ka var pieņemt pretenzijas vienīgi pret Latvijā reģistrētu darba devēju.

Par laimi tomēr ir viens, faktiski pēdējais līdzeklis, kā jūrnieki šādos gadījumos var cīnīties par savām tiesībām. Starptautiskajā jūrniecības likumdošanā, kas attiecas arī uz Latviju, ir noteikts, ka gadījumā, ja jūrniekam nav izmaksāta darba alga, viņš var vērst prasību pret kuģi, tieši pret kuģi kā dzelzs gabalu. Šajā gadījumā jūrnieku pilnīgi neinteresē, kas viņu nosūtījis darbā un kas ir kuģa īpašnieks. Tieši šāds gadījums skāra "Latvijas kuģniecību". Kaut arī LK nebija vaino-

jama, ka tankkuģa „Taganroga" Krievijas jūrniekiem kāda Krievijas kompānija nebija izmaksājusi algu, šie krievu jūrnieki griezās tiesā, un tiesa arestēja kuģi. Ber tās ir divas atšķirīgas lietas – kad „Taganrogu" arestēja par neizmaksātajām algām un kad vasarā uz „Taganrogas" notika pilnīgi citu jūrnieku streiks.

Bieži gadās, ka kuģa īpašnieks ir iznomājis savu kuģi un nemaz nezina, tiek vai netiek apkalpei maksāta alga, jo patiesībā tas uz viņu nemaz neattiecas. Vienīgais, kas viņu interesē – no kuģa fraktētāja saņemt noteikto nomas maksu. Bet tad pēkšņi kuģa īpašnieks uzzina, ka viņa kuģis ir arestēts un to jau grasās pārdot, par ko ir sašutis – kas un kāpēc tā tiesīgs rīkoties! Jā, starptautiskā jūrniecības likumdošana šādas tiesības paredz, ja jūrnieki nav saņēmuši to, kas viņiem pienākas. Šādos gadījumos neizmaksātā darba alga kļūst par kuģa īpašnieka rūpju nastu, un viņš, ja nevēlas zaudēt savu kuģi, norēķinās ar jūrniekiem. Šādos gadījumos arodbiedrība ir tikai starpnieks, kas seko, lai jūrnieks saņemtu viņam pienākošos darba samaksu.

Reiz piedzīvojām interesantu gadījumu. Kāda kuģa jūrniekiem nebija izmaksāta alga, un kuģis tika arestēts. Atnāk kāds cilvēks un saka, ka viņš ir kuģa īpašnieks. Laipni lūdzam, tā un tā, cilvēkiem alga ir jāsamaksā, bet viņš šādai rīcībai nebija gatavs. Otrā dienā atnāk cits un atkal saka, ka ir kuģa īpašnieks. Nav problēmu, samaksājiet cilvēkiem naudu, un kuģis turpinās darbu, bet arī šis īpašnieks nebija gatavs maksāt. Un tikai ceturtajā dienā atnāca ceturtais kuģa īpašnieks un samaksāja jūrniekiem algu.

Jau 1957. gadā pieņēma konvenciju par kuģu arestu darba algas neizmaksāšanas gadījumā. Ja šādas konvencijas nebūtu, tad likteņa varā pamesto jūrnieku skaits būtu ievērojami lielāks.

Bet, atgriežoties pie 1. janvāra traģiskā notikuma, jāatzīst, ka pašlaik viss notiek likumīgi, kā paredzēts, tiek maksātas kompensācijas, un mums atliek vien sekot, lai visas saistības attiecībā pret jūrniekiem un bojā gājušo ģimenes locekļiem būtu izpildītas.■

Jūrniekus nonāvē koka spirts

Katru dienu dzimst un mirst cilvēki. Šajā dzīvē visi atnākam pa vienu ceļu, bet tālāk katram citāds ejams. Arī tas, pa kuru cilvēks aiziet no dzīves, katram ir pašam savs. Traģisks un bezjēdzīgs tas bija diviem Latvijas karoga motorkuģa "Kera" jūrniekiem – Mārim Ūlupam un Dmitrijam Balajevam, kuri 2004. gada 26. jūlijā nomira, pirmajā brīdī, šķiet, visai nesaprotamā veidā. Kā autopsijas pagaidu slēdzienā bija rakstīts – no intoksikācijas. Gala slēdzienā bija precizēts, ka intoksikācija bijusi ar metanolu, citiem vārdiem sakot, metilspirtu, tautas valodā runājot, koka spirtu.

No nelaimes gadījuma apstākļu apraksta

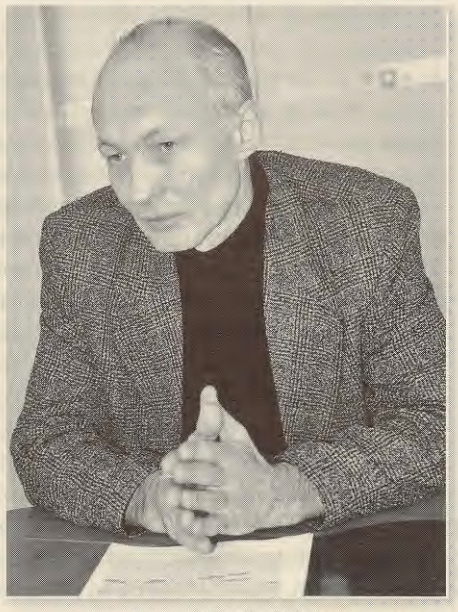
Kuģa "Kera" kapteiņa, kapteiņa vecākā palīga un komandas locekļu ziņojumi un paskaidrojumi liecina, ka 18. jūlijā kuģis ar sojas eļļas kravu iegājis Dakāras ostā, kur tā izkrauta, un 23. jūlijā kuģis devies uz Sāfi ostu Marokā pēc fosforskābes kravas. Pa ceļam kuģim tika veikta tilpņu mazgāšana un citi apkopes darbi, kuros piedalījās apkalpes locekļi. Ievērojot tehnoloģijas prasības, kuģa tilpnes vispirms tika mazgātas ar aukstu ūdeni, pēc tam ar uzkarsētu okeāna ūdeni, neizmatojot ķimikālijas. Tilpņu tīrīšana notika no galvenā klāja, nolaižot tilpnēs speciālas šim nolūkam domātas mašīnas. Tīrīšanas darbi uz kuģa sākušies 26. jūlijā astoņos no rīta. Aptuveni pēc desmit minūtēm M. Ūlups pametis darbu un aizgājis uz kajīti, bet pēc pusotras stundas darbu pametis arī D. Balajevs. Bocmanim, kurš vadīja darbus, abi nu jau mirušie jūrnieki par sliktajām sajūtām neko nebija teikuši, bet vēlāk noskaidrojies, ka viņi jau pirms darba vairākiem apkalpes locekļiem bija sūdzējušies par sliktu dūšu, vājumu un traucētu redzi. Pusdivpadsmitos dienā, kad motorists iegāja M. Ūlupa kajītē, lai apjautātos par viņa veselību, viņš to atrada jau mirušu, par ko nekavējoties, protams, ziņoja kuģa vadībai. Noskaidrojās, ka arī D. Balajevam ir slikti, tāpēc, konsultējoties ar Latvijas Jūras medicīnas centra speciālistiem, viņam tika sniegta iespējamā palīdzība, un kuģis, mainījis kursu, pilnā gaitā devās uz tuvāko ostu Laspalmasu. Tur gaidīja neatliekamā palīdzība, bet tā viņam vairs nebija vajadzīga, jo 14.20 D. Balajevs jau bija miris. Laspalmasas ostā jūrnieku līķi tika nodoti Spānijas varas iestādēm, mirušajiem veica sekciju un noņēma nepieciešamos audu paraugus tālāko analīžu veikšanai. Pēc tam abu mirstīgās atliekas tika iezārkotas un pārsūtītas uz Latviju. D. Balajeva līķim pirms apglabāšanas Latvijas Valsts tiesu medicīnas ekspertīzes centrā tika veikta atkārtota ekspertīze, bet M. Ūlupu pēc piederīgo lūguma Specializētā vairāku nozaru prokuratūra atļāva apglabāt bez atkārtotas ekspertīzes.

Spānijas Karalistes Tieslietu ministrijas Tiesu medicīnas zinātņu institūta Kanāriju salu filiāles 07.09.2004. sastādītajā dokumentā Nr. 1335/2004 (VDI sa-

ņemts 03.12.2004. ar LR vēstniecības Spānijas Karalistē starpniecību) norādīts: "D. Balajeva asinīs konstatētā metanola koncentrācija ir 1,88 g/l, un iegūtie rezultāti ir saistāmi ar akūtu metanola intoksikāciju kā nāves cēloni. Citas vielas ar toksikoloģijas interesi D. Balajeva asinīs nav atrastas."

Otras puses viedoklis

Stāsta "Baltic Shipmanagement" izpilddirektors ***Juris Šoriņš.***



"Baltic Shipmanagement" izpilddirektors Juris Šoriņš.

– Ir izskanējusi informācija par slikti aprīkoto kuģi "Kera", par vājo nodrošinājumu un traģiskajiem sadzīves apstākļiem. Ko Jūs varat teikt par šo kuģi?

– Tas ir inspekciju pārbaudīts un par kuģošanai derīgu atzīts kuģis. Protams, kuģis jau sasniedzis *cienījamu* vecumu, tāpēc tehniskā uzraudzība tiek veikta pastiprināti. Šāda vecuma kuģiem allaž rodas problēmas, kas jānovērš, bet tas jau nav tikai mums, tā strādā praktiski visi, kas piedalās kuģošanas biznesā. Kuģim Valsts ostas kontrole tika veikta Amerikā, un tehniskā ziņā aizrādījumu nebija. Tas arī ir fiksēts visos pārbaudes dokumentos. Pēc starptautiskajiem kuģošanas drošības noteikumiem šādas kuģu pārbaudes notiek stingri pēc grafika. Ir noteikts, kad, kas un kā kuģiem tiek pārbaudīts, tāpēc visiem, kas šaubās par kuģa tehnisko stāvokli, varu teikt: ja tas nebūtu atbilstošs standartiem, kuģis no ostas izlaists netiktu. Vēl jo vairāk, kuģim ir Latvijas karogs, tāpēc mēs esam atbildīgi pret Jūras administrācijas Kuģu reģistru, un arī JA kuģi pastiprināti uzrauga un seko mūsu darbībai.

– Taču tajā pašā ASV ostā pret "Keru" tomēr pretenzijas bija.

– Jaunorleānas ostā, kad Krasta apsardze pārbaudīja kuģi, tika atklāts, ka kuģa apkalpe ir nepietiekoši sagatavota cīņai ar ugunsgrēku. Tā bija organizatoriska rakstura problēma, ko kuģa apkalpei izdevās novērst. Pēc divām dienām atkārtotā pārbaudē atzina, ka pretenziju vairs nav.

– Vai tas nozīmē, ka apkalpe nav pietiekami apmācīta un sagatavota?

– Tas nozīmē, ka nebija pietiekošā līmenī atstrādātas darbības avārijas gadījumā.

– Vai Jums ir informācija, cik bieži tiek rīkotas mācības uz kuģa?

– Trauksmes notiek saskaņā ar starptautiskajām prasībām. Apkalpes prasmi un rīcību novērtē kapteinis, un acīmredzot pret šīm trauksmēm uz kuģa ir bijusi tīri formāla attieksme. Man grūti paskaidrot, kāpēc "Keras" apkalpe ASV Krasta apsardzei nevarēja sevi parādīt no labās puses, varu vien piebilst, ka šī pārbaude bija ļoti nopietna un ilga visu dienu.

– Tātad šoreiz vājais punkts, jūsuprāt, bija apkalpe. Bet kā "Baltic Shipmanagement" atlasa cilvēkus darbam uz saviem kuģiem?

– Šo darbu veic kompānijas kruinga menedžeris, tad darba ņēmējiem ir pārrunas ar jūras un tehniskajiem superintendantiem. Kā varējām pārliecināties, šajā darbā vēl ir daudz mīnusu. Mūsu jūrnieku vājā vieta ir attieksme pret alkoholu. Arī "Keras" nelaimes iemesls bija tieši alkohols. Patiesībā jau tūlīt pēc nelaimes gadījuma bija skaidrs, ka abu jūrnieku nāve iestājusies alkohola lietošanas rezultātā. Mēs kā menedžmenta kompānija jau nākamajā dienā pēc traģiskā notikuma informējām kuģa apkalpi par prasību ieviest stingru alkohola politiku un uzlabot disciplīnu. Daudziem nepatīk, ka uz kuģa tiek pieprasīta disciplīna, diemžēl, ja apkalpe pati nespēj uzturēt kārtību, citas izejas nav un šādas prasības jāizvirza, jo citādi sekas var būt ļoti traģiskas. Arī ASV Krasta apsardzes ziņojumā ir teikts, ka viens no iemesliem, kāpēc apkalpe neizturēja pārbaudi, ir zemā disciplīna uz kuģa. No otras puses, neviens īsti nevar pateikt, kā tad cīnīties ar alkoholu un jūrnieku vēlēšanos iedzert. Ļoti iespējams, ka šāds cilvēks vispār nedrīkstētu iet jūrā, bet cilvēki jau ir tikai cilvēki.

– Darba tirgū jau ir brīvs darbaspēks. Vai tad kompānijai nav izvēles iespēju?

– Ir. Taču nekas nav tikai balts vai melns. Pats esmu jūrnieks, tāpēc zinu, cik šis darbs ir grūts un cik bieži jūrniekiem no stresa palīdz atslēgties tieši alkohols. Tomēr kārtība, disciplīna un drošība ir pirmajā vietā, tāpēc mēs turpināsim stingri pieprasīt disciplīnu.

– Diviem jūrniekiem šoreiz alkohols bija liktenīgs, bet vai par dzeršanu jūrnieki tiek no kuģa norakstīti?

– Ja jūrnieki neievēro to kārtību, ko nosaka mūsu kompānijas politika, viņi tiek no kuģa norakstīti. No "Keras", piemēram, ir norakstīts pavārs, jo viņš vispār attiecās pildīt savus tiešos darba uzdevumus, sarīkoja uz kuģa skandālu, sāka kuģi demolēt, apdraudēja savu kolēģu drošību. Patiesībā mums nemaz nebija tik viegli no viņa atbrīvoties, bet tagad šis cilvēks, izrādās, ir varonis, kurš cīnās par taisnību.

– Žurnāla "Nedēļa" publikācijā Jūsu kompānijai tiek pārmests, ka uz kuģa bijuši necilvēciski darba un sadzīves apstākļi, nav bijis dzeramā ūdens un vispār jūrnieki bijuši badā.

– Teikt, ka tie ir vienkārši meli, būtu par maz. To, kā tiek apgādāts kuģis, var uzzināt katrs, kas to vēlas, pēc pieprasījuma šīs ziņas tiek sniegtas, jo tur

nav nekā slēpjama. Varu teikt, ka uz kuģa bija gan pārtika, gan dzeramais ūdens, gan medikamenti.

– Cik bieži jūrniekiem vispār ir nepieciešama medicīniskā palīdzība?

– To, ka jūrniekam ir nepieciešama šāda palīdzība, nevarētu uzskatīt par izņēmumu, dažādi kāzusi atgadās salīdzinoši bieži. Jūrnieki ir cilvēki, un cilvēki mēdz slimot; strādājot ekstremālos apstākļos, sāk izpausties slēptas kaites, gadās arī traumas, lielākas vai mazākas, bet visos gadījumos nepieciešama ārsta konsultācija vai pat nogādāšana krastā.

– Traumas ir viens, bet darba drošība otrs jautājums. Viena bojā gājušā māte netic, ka viņas dēls saindējies ar alkoholu, viņa apgalvo, ka tā ir bijusi noindēšanās no kāda ķīmiska savienojuma, kas izdalījies tilpņu tīrīšanas laikā.

– Tas ir pilnīgi izslēgts. Pirmkārt, tā gan tiek saukta par tilpņu tīrīšanu, bet visi darbi notiek no galvenā klāja. Šajā gadījumā vesta tika sojas eļļa, kas ir pilnīgi nekaitīga veselībai. Visi patiesie apstākļi tika skaidroti visiem, kuri par šo jautājumu interesējās, diemžēl fakti tiek sagrozīti. Šajā gadījumā es varu tikai minēt, un tās ir tikai mūsu domas, bet fakti tomēr parāda, ka bojā gājušā jūrnieka māte nav saņēmusi pieprasīto naudas summu, tāpēc uzsākusi cīņu. Taču vēlos vēlreiz visiem jūrniekiem likt pie sirds: neviens nevarēs saņemt apdrošināšanas atlīdzību, ja negadījuma, nelaimes vai traģēdijas cēlonis būs alkohols, kā tas bija šajā gadījumā. Un vēl – katram jūrniekam pašam vajadzētu izvērtēt savu attieksmi pret alkoholu un attiecības ar to. Lūdzu, domājiet!

No JA Avāriju izmeklēšanas nodaļas (AIN) neatkarīgās ekspertīzes slēdziena "Pēc rūpīgas materiālu un liecību analīzes par notikumu uz t/k "Kera" JA AIN sniedz atzinumu, ka uz tankkuģa "Kera" nevarēja notikt avārija saistībā ar bīstamo kravu pārvadājumiem vai saistībā ar kuģa iekraušanas vai izkraušanas operācijām. Abu bojā gājušo jūrnieku nāves cēlonis nevarēja būt saindēšanās, tiem piedaloties avārijas darbos saistībā ar bīstamas kravas avārijas seku likvidēšanu, jo nav pierādījumu tam, ka uz kuģa šāda avārija būtu bijusi; pēdējā krava uz kuģa bija sojas eļļa, kas nerada draudus cilvēka veselībai un apkārtējai videi. Pēc Laspalmasas (Spānija) Tiesu administrācijas ekspertīzes slēdziena D. Balajeva un M. Ūlupa nāves cēlonis ir intoksikācija ar metanolu."

Ko nozīmē slikts kuģis?

Komentāru par kuģi "Kera" sniedz JA Kuģošanas drošības departamenta direktors ***Gunārs Šteinerts.***

Komentārs par kuģa pārbaudēm ASV

"Keras" aizturēšana bija pamatota, jo kuģa apkalpes locekļi nespēja parādīt, ka prot rīkoties ugunsgrēka trauksmes gadījumā. Apkalpe nebija sagatavota, bija lē-

na, nevarīga, kas, iespējams, kaitināja inspektorus. Ja reiz uz kuģa uzkāpj ASV Krasta apsardzes (Valsts ostas kontroles) amatpersona uniformā, tad, lai apliecinātu, ka ar kuģi un tā apkalpi viss ir kārtībā, visiem apkalpes locekļiem vajadzēja skriet kā dulliem. Tā vietā apkalpe izrādīja savu vienaldzīgo, pat ignorējošo attieksmi pret pārbaudi un pārbaudītājiem. Lai gan es pats šajā pārbaudē klāt nebiju, ziņojums par veikto pārbaudi tieši to apliecina, un man nav pamata neticēt ASV Valsts ostas kontroles amatpersonu slēdzienam.

Par to, ka kuģa menedžmenta kompānija "Baltic Shipmanagement" strādā ar apkalpi, liecina tas, ka nākošajā pārbaudē, kas tika veikta tajā pašā ostā, pret kuģi un kuģa apkalpi vairs neizvirzīja nevienu pretenziju. Bet šim kuģim kādā nākamajā ostā tomēr izteikts aizrādījums arī par tā tehnisko stāvokli. Ja vispārīgi gribam raksturot šo kuģi, tad varētu teikt, ka tas nav flotē sauktais *sarūsējušais spainis*, jo tehniski tas ir normālā stāvoklī, bet apkalpe nebija uzdevumu augstumos, sevišķi reisa sākumā.

Komentārs publikācijām presē

To, ka "Nedēļas" žurnāliste tik sabiezinātās un drūmās krāsās aprakstījusi nelaimes gadījumu, notikumus un pašu kuģi, varu izskaidrot vienīgi ar vēlmi no apdrošinātājiem saņemt atlīdzību bojā gājušo piederīgajiem. Arī mums radās šaubas, vai tikai uz "Keras" tiešām nav aprakstītās šausmas, tāpēc Jūras administrācija pārbaudīja kuģi un pārliecinājās, ka rakstītais neatbilst patiesībai. Kuģis ir labā stāvoklī, protams, vienmēr jau var vēlēties, lai būtu vēl labāk. 2004. gada maijā "Rīgas Kuģubūvētavā" kuģim bija veikts remonts, un mūsu inspektori, vairākkārt pārbaudot kuģi, panāca, lai tas atbilstu visiem kuģošanas drošības standartiem. Godīgi gan jāteic, ka remonta laikā vairāk vērības tika veltīts kuģa konstrukcijai un tehniski daži sīkumi tika *piedzīti* jau reisa laikā, bet tā ir nevēlama prakse. Vēl arī jāatzīst, ka remonts vienmēr izmaksās prāvas summas.

Tas, ka rakstā bija apgalvots, ka uz kuģa nebija dzeramā ūdens vai normālas pārtikas, ir pilnīgas muļķības. Tika apgalvots, ka uz kuģa nevarēja gulēt, jo nebija kondicioniera. Tie, kas ir paši braukuši jūrā, ļoti labi zina, ka tā reizēm gadās, ka kondicionieri iziet no ierindas. Jā, piekrītu, ka grūti gulēt un tas ir nepatīkams pārbaudījums jūrniekiem, pats esmu to piedzīvojis, bet šie sadzīviskie trūkumi parasti tiek novērsti. Liecības presē, maigi sakot, bija pārspīlētas un paustas, pārkāpjot ētikas likumus.

Taču šo kuģi mūsu inspektori paturēs savā redzeslokā, ņemot vērā, ka kuģis ir bijis aizturēts, mēs tam sekosim ļoti nopietni.■

Egons Līvs: "Es aicināju, mudināju, bet vēlāk, visu pārdomājot, izbijos – kādas man tiesības? Kādēļ es gribu virzīt jauna, vēl nenobrieduša cilvēka dzīvi manis izteiktā mērķa virzienā? Un tomēr drīkstu! Mani var uzklausīt vai arī neuzklausīt, bet mana pārliecība paliek: latviešiem jācenšas pēc jūrniecības izglītības! Ne tikai tādēļ, ka šodien tāljūras darbiem vajadzīgas gan prasmīgas rokas, gan gudras galvas, bet jāredz pasaule – jāsalīdzina, jāmācās plašāk domāt."

(No dienasgrāmatas. 1984. gada 15. aprīlis)

Jūrniecības izglītība Latvijā

Latvijas jūrnieki

Pašreiz Latvijā ir aptuveni 24 000 aktīvo jūrnieku, no tiem 22 000 – tirdzniecības flotes jūrnieki, tai skaitā 8000 kapteiņi un kuģu virsnieki, 14 000 ierindas jūrnieki.

Latvijas jūrnieks ar labu izglītību, teicamām angļu valodas zināšanām un profesionālo kvalifikāciju šobrīd ir labi pieprasīts pasaules darba tirgū. Sevišķi pieprasīti ir kuģu virsnieki – kuģu vadītāji un mehāniķi. Pretēja situācija ar darbu ir kuģu ierindniekiem – šis darba sektors jau ir pārpildīts ar esošajiem kadriem, bet mācību centri kursos turpina sagatavot arvien jaunus. Pašreiz Latvijā ir vairāk nekā 2000 ierindas jūrnieku pārprodukcija.

Izglītības iestādes un speciālās apmācības centri

Latvijā darbojas divas galvenās jūrniecības mācību iestādes, kas sagatavo kuģu virsniekus atbilstoši STCW konvencijas prasībām. Tās ir Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas jūrniecības koledža, kurās uzņem audzēkņus ar vidusskolas vai jūrskolas izglītību. Rīgas jūrskola ar filiālēm Engurē un Salacgrīvā, kā arī Liepājas jūrniecības koledžas jūrskola uzņem audzēkņus ar deviņu klašu izglītību un sagatavo stūrmaņus kuģiem līdz 500 BT un mehāniķus kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 750 kW.

Bez tam vēl ir valsts 46. arodvidusskola, kurā sagatavo kuģu pavārus, matrožus un motoristus.

Papildus Latvijā darbojas 10 jūrniecības mācību centri, kas īsteno dažādas jūrniecības apmācības programmas, tai skaitā sagatavo matrožus un kuģu motoristus.

Darba tirgus attīstība

Pēdējos gados ir vērojama augoša pieprasījuma tendence pēc augstas kvalitātes Latvijas jūras virsniekiem prestižās Eiropas attīstīto valstu, tādu kā Norvēģija, Nīderlande, Dānija, Lielbritānija, flotēs. Latvija praktiski ir izsmēlusi savas virsnieku rezerves, un kruinga kompānijas arvien vairāk piesaista kuģu virsniekus no Krievijas, Baltkrievijas un Ukrainas.

Pieprasījums pēc Latvijas ierindas jūrniekiem aug lēni vai neaug nemaz, jo ir milzīga konkurence no Dienvidāzijas valstīm, kur ir pietiekami ierindas jūrnieku resursi ar daudz zemākām izmaksām.

Pēc iestāšanās Eiropas Savienībā situācija var negatīvi mainīties, ja Latvijā netiks atrisināts jūrnieku sociālo garantiju jautājums. Neieviešot Latvijā gan valstij, gan jūrniekiem pieņemamu nodokļu sistēmu, mēs nevaram nodrošināt jūrnieku sociālo aizsardzību. Tas savukārt nedod iespēju tagad slēgt speciālos līgumus ar ES darba devēju valstīm. Ja tas netiek izdarīts, mūsu jūrnieki Eiropas darba devējiem ievērojami sadārdzinās sociālo maksājumu dēļ un kļūst konkurēt nespējīgi salīdzinājumā ar trešo valstu jūrniekiem. Sevišķi tas var iespaidot ierindas jūrnieku konkurētspēju. Patlaban strādā Satiksmes ministrijas, Labklājības ministrijas un Finanšu ministrijas darba grupa, kas mēģina atrisināt šo nopietno nodokļu jautājumu. Cerēsim, ka tas tiks atrisināts, pirms mūsu jūrnieki sāks zaudēt savas pozīcijas.

Jebkurā gadījumā tikai labi sagatavoti, augstas klases jūrnieki var cerēt uz ilgstošu, labi apmaksātu pieprasījumu, bet šai nolūkā jūrniecības izglītības sistēma Latvijā ir jāsakārto atbilstoši mūsdienu prasībām.

Aktuālie jautājumi izglītības sistēmā

Lai sakārtotu jūrniecības izglītības sistēmu Latvijā, ir jāveic nopietnas un kompleksas izmaiņas. Galvenie pasākumi:

- jaunas izglītības koncepcijas izstrādāšana un ieviešana;
- LR izglītības normatīvo aktu bāzes sakārtošana;
- jaunu mācībspēku piesaiste izglītības iestādēs.

Jūrniecības izglītības koncepcijas izstrāde ir viens no svarīgākajiem uzdevumiem. Pašreizējā koncepcija neatbilst mūsdienu prasībām, ir pretrunā ar STCW konvenciju, Boloņas protokolu un vairākiem LR normatīvajiem aktiem. No 2005. gada Latvijai būs saistoša Boloņas deklarācija, kuras mērķis ir izveidot Eiropā izglītības sistēmu pēc vienādiem kritērijiem, lai iegūtie grādi un diplo-

mi būtu saprotami un atzīti gan Eiropas darba tirgū, gan izglītības turpināšanai Eiropā.

Pie jūrniecības izglītības koncepcijas strādā darba grupa, kurā piedalās Izglītības un zinātnes ministrijas, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas jūrniecības koledžas eksperti. Jauno jūrniecības izglītības koncepciju vajadzētu izstrādāt un sākt ieviest no 2005. mācību gada. Tas ir ļoti liels un nopietns darbs. Šobrīd vēl nav izdevies atrast risinājumu, kurš būtu pieņemams visām pusēm.

Latvijas Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns.

Latvijā ir pieņemti augstākās profesionālās izglītības standarti, kas nosaka prasības, kādi studiju bloki ir jāapgūst un kāds ir studiju ilgums katras pakāpes sasniegšanai. Jūrniecībā minimālo mācību stundu daudzumu profesionālai izglītībai nosaka IMO moduļkursu prasības. Klāt nāk vispārējā izglītība, kur stundu skaits noteikts standartā. Plus jūras prakse. Nevienā citā nozarē nav tik garas prakses kā jūrniecībā. Kopā šie trīs bloki veido jūrnieku izglītību. Pagaidām ir problēma saskaņot ļoti specifisko jūrniecības izglītību ar Latvijas izglītības normatīvajiem aktiem. Bet sakarā ar Boloņas protokola parakstīšanu tiks veiktas tālākas izmaiņas Latvijas likumdošanā, kas novērsīs šīs pretrunas.

Boloņas protokola būtība ir izveidot vienotu Eiropas augstākās izglītības telpu, kur nacionālās valstīs iegūtie diplomi un grādi būtu saprotami un atzīti gan Eiropas darba tirgū, gan dotu iespēju turpināt izglītību citās valstīs. Ir jāievieš tāda izglītības sistēma, lai mācības varētu turpināt visu mūžu, pilnveidojot jau sasniegto līmeni. Dažādi mācību programmu bloki ir jāveido moduļu formā. Mācī-

bu ilgumam ir jābūt uzskaitāmam, Latvijā par tādu mērvienību ir pieņemts kredītpunkts = 40 akadēmiskās stundas.

Pieņemta grādu sistēma – bakalaurs, maģistrs, doktors, kas būs vienota un saprotama Eiropā. Latvijā līdz Augstskolu likuma 2000. gada grozījumiem grādu varēja piešķirt tikai pēc akadēmisko programmu apgūšanas, bet tagad arī pēc augstāko profesionālo programmu apgūšanas var piešķirti bakalaura vai maģistra grādu. Un tas ir jādara. Ir jāievieš Eiropas standarta diploma pielikums.

Ļoti sāpīgs jautājums ir jūrniecības mācībspēki. Nevienam nav noslēpums, ka valsts jūrniecības izglītības iestādēs ir nopietnas grūtības ar pasniedzējiem, no kuriem vairākums jau ir pensijas vecumā un strādā galvenokārt sava entuziasma vadīti. Taču cilvēka mūžs nav bezgalīgs, un ir pēdējais laiks padomāt par jaunu, mūsdienīgi izglītotu cilvēku piesaistīšanu jūrniecības izglītībai. Labs pasniedzējs jūrniecības priekšmetos var būt tikai profesionālis, kurš pats ir strādājis jūrā uz kuģiem un pārzina reālo situāciju konkrētajā profesijā. Lai piesaistītu profesionāļus ar pieredzi darbā jūrā, nepieciešams adekvāts atalgojums un sociālais nodrošinājums, jo pašreiz atalgojuma atšķirība pasniedzējam izglītības iestādē un profesionālim jūrā ir milzīga. Bez tam, strādājot jūrā, ir nepārtrauktas profesionālās izaugsmes un atalgojuma izaugsmes iespējas. Ja gribam piesaistīt perspektīvus profesionāļus, ir nepieciešama nopietna motivācija, jārod iespēja attiecīgi maksāt. Tas laiks, kad nāca strādāt patriotisma un cēlu ideju vārdā, ir pagājis, ir pienācis laiks domāt reāli. Jo, ja situāciju neuzlabos valsts līmenī, Latvijas jūrniecība var pazust pilnībā tā vienkāršā iemesla dēļ, ka nebūs, kas gatavo jaunus jūras virsniekus. Un tad nelīdzēs pat vislabākās koncepcijas. Jūrniecības izglītības problēmu veiksmīga atrisināšana ir mūsu visu goda lieta un arī mūsu pienākums pret nākamajām Latvijas jūrnieku paaudzēm.

Jūrnieku reģistram ar LR normatīvajiem aktiem ir noteiktas koordinatora funkcijas jūrniecības izglītības jomā. Mums ir savs redzējums par to, kas būtu jādara, lai kompleksi atrisinātu ar jūrniecības izglītību saistītās problēmas.

Problēmu risinājums

Izglītības koncepcija. Jūrniecības izglītībai Latvijā ir jābūt vienotā sistēmā, kas paredz jebkura līmeņa beidzējiem iespēju turpināt izglītību augstākā līmenī. Latvijā ir divas galvenās jūrniecības mācību iestādes, kur tiek realizētas augstākā līmeņa profesionālās izglītības programmas – Latvijas Jūras akadēmija (I un II līmenis) un Liepājas jūrniecības koledža (no 2003.g. I līmenis). Vajag pārstrukturizēt augstākā līmeņa profesionālās izglītības programmas, lai tās atbilstu Boloņas protokolam, STCW konvencijai un Latvijas izglītības attīstības koncepcijai. Mēs redzam trīs risinājumu variantus (lai vienkāršotu skaidrojumu, aplūkosim stūrmaņu sagatavošanu):

LJA	Liepāja
3 gadi – programma II/1 (120 kredītpunkti)	3 gadi – programma II/1;

(izaugsmes iespējas līdz 2. stūrmanim)

1 gads – programma II/2 + bakalaurs (26 + 20 kredītpunkti)

(izaugsmes iespējas līdz kapteinim)

1 gads – maģistra programma.

Problēma – grūti administrējama sistēma.

LJA	Liepāja
3,5 gadi – II/1 + II/2 (140 kredītpunkti)	3,5 gadi – II/1 + II/2

(izaugsmes iespējas līdz kapteinim, bet bez bakalaura)

Problēma savienot Liepāju un Rīgu.

0,5 gadi – bakalaurs (20 kredītpunkti)

1 gads – maģistrs

LJA	Liepāja (kā LJA filiāle)
4 gadi – II/1 + II/2 + bakalaurs (160 kr. p.)	4 gadi – II/1 + II/2 + bakalaurs

1 gads – maģistrs [vai 3 + 1 gads (1 gads filiāle)]

LJK – problēma mācībspēki.

Katram no šiem risinājumiem ir savi plusi un mīnusi.

Vidējās jūrskolas (uzņem pēc 9. klases) – programmas stūrmaņiem līdz 500 BT un mehāniķiem līdz 750 kW. Vajadzību un šo jūrskolu daudzumu noteiks tirgus pieprasījums. *Problēma*: tā kā tas ir III kvalifikācijas līmenis, ir problēmas ar kredītpunktu ieskaitīšanu tālākizglītībā. Jāmaina normatīvie akti, lai 40–80 kredītpunkti tiktu ieskaitīti tālākai izglītībai IV un V kvalifikācijas līmenī.

46. arodvidusskola – ideālā variantā varētu gatavot plaša spektra ierindas jūrniekus (apvienotā specialitāte – matrozis/ motorists/ metinātājs), pēc kuriem būtu lielāks pieprasījums. Šo ceļu ir izvēlējušās Vācija, Dānija.

Privātie matrožu, motoristu kursi – tagad ir pieci tādi kursi, bet pilnīgi pietiktu ar diviem, jo jau tā ir ievērojama šo speciālistu pārprodukcija. Jūrniecības departamentam ir jāpieņem politisks lēmums un jānosaka ierobežojums, jo tirgus pats par sevi cilvēku neinformētības dēļ nespēj regulēt situāciju.

Mācību spēku atjaunināšanas programma. Tagad izveidojusies situācija, kad ir pēdējais laiks pārnest uzsvaru no studenta uz pasniedzēju un materiāli tehniskās bāzes pilnveidošanu. Ja nebūs pasniedzēju, nebūs vajadzīgi arī studenti – kas viņus mācīs? Ja nebūs mūsdienīga tehniskā aprīkojuma, nebūs iespēju gatavot kvalitatīvus speciālistus, bet tikai profesionāli labi sagatavoti speciālisti būs pieprasīti. Tam visam ir vajadzīga nauda. Gaidīt, ka beidzot budžets izglītībai būs pienācīgs, ir bezcerīgi. Tāpēc domāju, ka ir jāizšķiras par pāreju uz daļēju maksas

izglītību jūrniecībā. Bet valstij ir jārada priekšnosacījumi, lai students varētu saņemt valsts galvotu kredītu. Jūrniecības studentam salīdzinājumā, teiksim, ar pedagoģijas studentu pēc mācību iestādes beigšanas nebūtu problemātiski pāris gadu laikā atmaksāt kredītu. Tas, protams, nav populārs risinājums, bet agri vai vēlu mums uz to būs jāiet. Tas arī paaugstinātu studentu motivāciju – katru pusgadu labākos pārceļot uz budžeta grupu.

Maksas izglītības ieviešana kopā ar budžeta līdzekļiem dotu iespēju nodrošināt atbilstošas algas pasniedzējiem, atjaunot tehnisko aprīkojumu, plānot attīstību.

Normatīvās bāzes sakārtošana. Droši vien būtu grūti atrast citu sfēru jūrniecībā, kur ir tik *saputrota* normatīvo dokumentu bāze kā izglītībā. Pats par sevi jau ir grūti jūrniecības izglītību, kvalifikāciju līmeņus, profesijas, specialitātes, kvalifikācijas dokumentus pieskaņot vienotai valsts izglītības, klasifikācijas sistēmai. Bet vissliktākais ir tas, ka juridiskais birokrātiskais aparāts, kurš ir akceptējis visas šīs muļķības un varbūt pats tās veidojis, neizprotot to jēgu, tagad traucē šos normatīvos aktus sakārtot. Ar likumdošanas palīdzību arī ir jāatrisina jautājums par jūrskolu beidzējiem, lai daļa kredītpunktu tiktu pārnesta uz augstāko līmeni.

Pēc koncepcijas pieņemšanas vēl priekšā būs milzīgs darbs, lai sakārtotu profesiju standartus, attiecīgās programmas moduļu veidā.

Lai atrisinātu jūrniecības izglītības problēmas, vajag izveidot kompetentu speciālistu darba grupu, kas izstrādātu vispieņemamāko variantu.■

Kapteinis J. Spridzāns

Latvijas Jūras akadēmijas jaunais kurss

Iesākoties jaunajam mācību gadam, 2004. gada septembrī uz Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) kapteiņa tiltiņa kāpa jauns vadītājs, patiesībā pieredzējis inženieris elektromehāniķis, jūrniecības un jūrniecības izglītības darbinieks Jānis Brūnavs, nomainot bijušo LJA rektoru Jāni Bērziņu, kurš šo amatu ieņēma no 1993. gada.

2004. gadā LJA svinēja 15. dzimšanas dienu. Tādās reizēs parasti atceras tos, kuri bija pirmie, kuri bija iniciatori un iedvesmotāji. Lūk, tikai daži vārdi, kas jūrniecības sabiedrībai nav sveši: Ģertrūde Aniņa, Nikolajs Jegorovs, Velta Krūze, Juris Leimanis, Gunārs Ozoliņš, Ivars Ross, Gints Šīmanis, Gunārs Šteinerts, Bruno Zeiliņš, Ilze Bernsone un Imants Vikmanis, Gunārs Zakss un Arvis Pope. Ne viens vien jūrniecības atdzimšanas atbalstītājs jau aizgājis no dzīves, bet atbalstītāju sarakstu varētu turpināt vēl un vēl. Pirms piecpadsmit gadiem pirmajiem netrūka patriotisma un pietika uzdrīkstēšanās. Gadiem ejot, daudzas lietas mainījušās, daudzas prioritātes pazudušas un to vietā nākušas citas. Laiks iet uz priekšu, un arī cilvēks nedrīkst apstāties, jo stāvēt nozīmē iet atpakaļ. Varbūt tagad dažam labam neatkarīgas jūrniecības un arī jūrniecības izglītības atdzimšanas celmlauzim šķiet, ka pagātnei tiek veltīts pārāk maz uzmanības, ka nereti tiek nodoti ideāli. Diezin vai tā būs tiesa! Cieņu pagātnei, bet dzīve sauc uz priekšu!

Uz 2004. gadu LJA atskatās **Jānis Brūnavs:** – LJA gads ir pagājis, ja tā var teikt, zem pārmaiņu zīmes, jo ir saprotams, ka, mainoties rektoram, mainās arī prioritātes. Katram ir savs darba stils, kā arī nedaudz atšķirīgs skatījums uz darba metodēm un izvirzāmajiem mērķiem.

Vispirms esam mēģinājuši nostiprināt LJA materiālo bāzi. Akadēmijai ir trīs finanšu avoti – valsts budžets, maksas studijas un dažādi īstermiņa kursi, kam, kopā ņemot, vajadzētu segt tās izdevumus. Par peļņu mēs runāt nevaram, jo visas iegūtās finanses, protams, jāiegulda augstskolas attīstībā un mācību procesa kvalitātes uzlabošanā. Īstermiņa kursi gan varētu dot peļņu, bet arī šie līdzekļi jāiegulda mācību bāzes nostiprināšanā.

Esam sākuši iekšēju diskusiju par mācību programmām un sistēmām, tātad par to, kā uzlabot un pilnveidot jūrniecības izglītību. Tiek izstrādāta mācību kursu modeļu sistēma, kas ļaus studentiem mainīt viņu izvēlēto studiju galamērķi un, nepalielinot grupu skaitu, ļaus apgūt akadēmijā vairāk specialitāšu. Piemēram, ja tagad students tiek uzņemts ostu vadītājos, tad viņš studijas arī beidz kā ostu vadītājs, savukārt jaunā sistēma ļauj uzņemt studentus grupās, kur zināmu laiku viņiem būs kopīgas programmas un tikai pēdējā mācību posmā notiks specializāci-

ja, kas ļaus vieniem iegūt ostu vadītāja, citiem kuģu vadītāja, vēl citiem pavisam citas specialitātes diplomu.

Pašlaik ir zināmas pretrunas starp augstāko izglītību bakalaura programmā un STCW konvencijas prasībām atbilstošu izglītību. Šīs konvencijas prasības izglītībai ir minimālas un daudzi tās uzskata par prasībām filipīniešiem. Te gan jāatzīst, ka arī starp filipīniešiem ir labi jūrnieki, taču tajā pašā laikā uzskatām, ka augstskola, sagatavojot speciālistus, nedrīkst orientēties uz zemākajām prasībām, tāpēc mūsu programmas paredz gatavot augstas kvalifikācijas speciālistus. Esam pārliecināti, ka tieši šādi speciālisti būs konkurētspējīgi darba tirgū un viņu karjera būs straujāka, viņi neapstāsies kā mūžīgs otrais vai trešais, šie cilvēki tiešām kļūs par kapteiņiem un vecākajiem mehāniķiem pietiekami ātri un viņiem būs reālas iespējas dabūt labi apmaksātas darba vietas.

Ja par akadēmijas problēmām, tad pagaidām tās ir vecās – pasniedzēju vecums un pasniedzēju kontingents. Jaunie pasniedzēji, kuri nāk klāt, pamatā ir akadēmijas absolventi. Taču esam spējuši piesaistīt arī ārzemju lektorus, un tieši tas ir viens no virzieniem, kurā turpināsim strādāt. Saprotams, ka šajā gadījumā runa ir par nodarbībām angļu valodā, kas studentiem ir brīvi jāuztver. Arī mūsu pasniedzēji apmaiņas kārtā varētu doties lasīt lekcijas uz ārzemēm, bet tad mūsu pasniedzējiem jāprot prezentēt attiecīgo kursu angļu valodā.

Svarīgākais saimnieciskais uzdevums ir paveikt visus darbus, lai vasarā varētu pārcelties uz Daugavgrīvu, jo darbība divās vietās neracionāli noēd līdzekļus, kā arī neļauj vienā vietā koncentrēt mācību un administratīvo darbu.

Varam palepoties, ka mums ir izdevies iegūt finansējumu no Eiropas fonda līdzekļiem, kas ļauj pabeigt bibliotēkas celtniecības darbus, jo tieši bibliotēka bija viens no tiem kavēkļiem, kas neļāva akadēmijai pārcelties uz Daugavgrīvu.

Protams, vēl ir daudz neatrisinātu jautājumu un risināmu problēmu, tai skaitā par mums piederošās piestātnes izmantošanu Rīgas brīvostā, taču esmu pārliecināts, ka viss tiks atrisināts un sakārtots, tāpēc jauno gadu akadēmija sāk ar gaišām domām. Un gribētos novēlēt, lai visi jūrniecībā iesaistītie strādātu un apzinātos, ka bez jūrniecības prestiža celšanas mūsu sabiedrības acīs nebūs iespējama sekmīga nozares attīstība, nebūs jaunu studentu Jūras akadēmijā, bez tā nevarēs attīstīsies kuģošanas bizness. Ir vajadzīgs sabiedrības atbalsts un pašu stāja. Jūrniekiem ir jābūt redzamiem Rīgas ielās, lai sabiedrībā nostiprinātos pārliecība, ka Rīga ir ostas un jūras pilsēta.

Jūras akadēmija no savas puses jau ir devusi pirmo ieguldījumu, jo mūsu puiši no šā mācību gada valkā formas tērpus.■

Veidot jūrniecības izglītību kā biznesu

"Ikviens cilvēks izdzīvo dažādus dzīves posmus, un pienāk zināms vecums, negribu teikt, ka tas notiek sirmā vecumā, kad rodas vēlēšanās dalīties savās zināšanās un nodot savas zināšanas kā mantojumu nākamajām paaudzēm. Tas bija viens iemesls, kāpēc izšķīros spert šo soli. Otrs – redzot, kas notiek mūsu jūrniecībā un mūsu jūrniecības izglītības sfērā, daudziem maniem kolēģiem un draugiem ir radusies iekšēja neapmierinātība un sajūta, ka beidzot kaut kas ir jādara. Tāds noskaņojums jūrniecības sabiedrībā, nozares speciālistu vidū valda, un par to pārliecinos ik reizi, kad diskutējam par vienu vai otru jautājumu. Tādās reizēs visi saka, ka būtu pēdējais laiks kaut ko darīt, bet parasti viss arī paliek sarunu līmenī. Piemēram, uz Jūras akadēmiju arī neviens no nozares speciālistiem nevēlas nākt, jo tā ir nepievilcīga finansiālā ziņā. Šķērslis ir arī tas, ka Latvijā retajam jūrniecības nozares speciālistam ir zinātniskais grāds, tātad nepieciešamā akadēmiskā kvalifikācija. Latvijā mēs, atbilstošas kvalifikācijas speciālisti, cits citu ļoti labi pazīstam, un, ja būtu jāizvēlas, tad jāatzīst, ka pretendentu Latvijas Jūras akadēmijas rektora amatam būtu grūti atrast. Tas bija otrs iemesls, kas man deva stimulu spert šo soli. Izšķīros piedalīties konkursā un aiziet no biznesa, kas, protams, dod labus ienākumus un, kā jau bizness, pats par sevi ir ļoti interesants, īpaši vēl jūrniecības bizness, jo tajā vienmēr iekšā ir *ekšens*. Tagad, lai nerastos interešu konflikts, esmu pilnībā aizgājis no biznesa, no amatiem menedžmenta kompānijā. Taču vēlos arī pateikt, ka darbs akadēmijā nav maizes, bet sirds darbs.

Jūras biznesā sekretāre saņem vairāk, nekā šeit saņem rektors, samaksa ir simboliska. Jāteic gan, ka no septembra algas mācībspēkiem ir palielinātas. Es lieku lielas cerības uz algas palielinājumu, jo varbūt ar šo samaksu izdosies ieinteresēt pasniedzējus un arī kvalificētus speciālistus no jūras industrijas. Viena no lielākajām akadēmijas problēmām ir pasniedzēju cienījamais vecums un dažos priekšmetos arī viņu akadēmiskums." Tā saka Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) rektors **Jānis Brūnavs.**

– Ja jau samaksa, kas parasti cilvēkam ir izšķirošais stimuls izvēlēties vienu vai otru darbu, uz Jums neattiecas, tad varētu prognozēt, ka Jums ir kāda ļoti nopietna programma, kuru vēlaties tieši šeit, Latvijas Jūras akadēmijā, realizēt.

– Galvenais stimuls bija vēlēšanās mainīt līdzšinējo sistēmu. Un, protams, programma bija tas svarīgākais, ko, pretendējot uz šo amatu, aizstāvēju, to arī ļoti nopietni vērtēja gan akadēmijas kolēģija, gan Izglītības ministrijas amatpersonas. Mana rīcības programmas koncepcija guva atbalstu, un patiesībā jau tik daudz nebalsoja par mani, bet gan par manu programmu.

Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Brūnavs.

– Kas tad ir šīs programmas pamatā?

– Pirmais ir izglītības tuvināšana jūras industrijas vajadzībām. Otrais – rast ekonomisku pamatu un pelnīt līdzekļus akadēmijas darbībai, apzinoties, ka budžetā lielāki līdzekļi diezin vai tiks paredzēti. Tāpēc jāsakārto tās jomas, kas varētu būt finanses nesošas. Vēlos veidot jūrniecības izglītību kā biznesu – apstākļos, kad izglītības sistēmā, arī jūrniecības izglītībā, valda nabadzība un mēs nevaram samaksāt profesoram, nevaram piesaistīt mācību spēkus, jo nav naudas, bet naudas nav arī tāpēc, ka ar vājiem mācību spēkiem mēs nevaram sagatavot studentu, lai tas būtu kārdinošs tiem kuģu īpašniekiem, kam ir nauda.

– Vai Jūs domājat, ka pašlaik LJA studenti un absolventi nav pietiekami kārdinoši?

– Vienmēr var būt vēl kārdinošāki un vēl labāki. Mūsu studenti arī tagad atbilst nepieciešamajam starptautiskajam līmenim un viņu sagatavošana ir konvenciju prasību līmenī, par ko liecina Latvijas atrašanās tā sauktajā baltajā sarakstā. Lielu paldies par ieguldīto darbu visās nozīmēs te jāsaka bijušajam Latvijas Jūras akadēmijas rektoram Jānim Bērziņam, jo darbs patiešām ir ieguldīts milzīgs. LJA absolventi nebūt nav zemāka līmeņa speciālisti par tiem, kurus sagatavo Makarova jūras augstskola Sanktpēterburgā vai Jūras akadēmija Tallinā, līmenis ir atbilstošs, bet, lai saspringtajā darba tirgū izdzīvotu, mums jābūt labākajiem, lai tieši mēs iegūtu labākos klientus; lai mēs iegūtu finansējumu, mums jābūt ļoti atraktīviem tieši Rietumvalstu kuģu īpašnieku skatījumā.

– Vai tas nozīmē, ka būs kādas izmaiņas mācību programmās, lai tās kļūtu maksimāli koncentrētas?

– Soli pa solim ejam uz priekšu arī šai ziņā. Kā jau visi labi zina, ir sākusies diskusija par jūrniecības izglītības sistēmas reformu. Diskusija aizsākās tieši par Rīgas jūrskolas lomu, un, kā redzams pēc šā gada uzņemšanas noteikumiem, mēs esam būtiski pazeminājuši speciālās kvalifikācijas līmeni, ko pēc skolas beigša-

nas iegūs absolvents. Jāsaprot, ka jūrskola ir vidusskola ar profesionālo ievirzi, tāpēc diploms, ko saņems jūrskolas beidzējs, ļaus viņam strādāt par vadītāju uz kuģiem līdz 500 bruto reģistra tonnām un mehāniķi uz kuģiem līdz 750 kW. Mūsdienās, lai kļūtu par jūrniecības pīlāru, ar jūrskolas izglītību ir par maz, nepieciešamas akadēmijas zināšanas. Tālāk diskusija norisinās par to, kā attīstīties pašai akadēmijai. Te gan jāatzīst, ka akadēmijas sistēma ir sakārtota, jo ir loģiski, ka pēc trim gadiem koledžā students saņem tā saukto operēšanas diplomu un vēl pēc diviem mācību gadiem akadēmijā tiek iegūts augstākā līmeņa diploms. Otra lieta ir prakses un mācību procesa sakārtošana. Zināma patiesība ir prakses nepieciešamība, bet pašreizējā sistēma nenodrošina saikni starp jauno speciālistu un viņa nākamo darba devēju. Darba devējs vēlas saņemt, ja tā var izteikties, pusgatavu vai jau gatavu produktu, viņš nevēlas iesaistīties pašā sagatavošanas procesā, tāpēc jāveido shēmas, arī finansiālās, kas šo sistēmu spētu mainīt. Runājot par mācību procesu, varu teikt, ka notiks programmu pārbīde un veiksim programmu saturiskas izmaiņas pieļaujamo divdesmit procentu apjomā, kas nav saistīts ne ar sertifikācijas, ne licences maiņām. Vēlamies sākt arī mācības jaunās specialitātēs un plānojam līdztekus kuģu vadītājiem, kuģu mehāniķiem un ostu speciālistiem sagatavot kuģu menedžmenta speciālistus, arī elektromehāniķus, piedāvājot programmu, kurā viņi iegūtu arī sardzes mehāniķa licenci. Tiek domāts arī par kuģu remonta speciālistu sagatavošanu, lai paplašinātu specialitāšu spektru, tātad arī palielinātu studējošo skaitu. Tas būtu arī atraktīvāk, raugoties no darba devēja pozīcijām.

– Sarunās ar akadēmijas absolventiem esmu dzirdējusi viedokli, ka tieši akadēmijas divi gadi, kas studentam dod iespēju saņemt augstākā līmeņa diplomu, mācību programmu dēļ ir visai nosacīti lietderīgi profesionālā ziņā.

– Ir zināms šis absolventu un arī studentu viedoklis, taču jāņem vērā, ka mums jāatbilst visiem akadēmijas standartiem, ja vēlamies, lai šī tiešām būtu augstākā, ne tikai profesionālā izglītība. Mācību priekšmeti, kuri studiju procesā šķiet akadēmiski un nav tieši saistīti ar kuģošanu, būtībā ceļ cilvēka inteliģences līmeni. Varētu, protams, piedāvāt īsāku mācību kursu, kā tas ir daudzviet ārzemēs, bet tad mēs nedotu akadēmisko līmeni. Grūti teikt, vai tas būtu pievilcīgāk. Piemēram, Liepājas Jūras koledža iet tādu ceļu, ka dod tikai speciālo izglītību, ne vidējo. Mēs pagaidām šādu ceļu neejam un vēlamies sagatavot inteliģentu un zinošu speciālistu, kas savā tālākajā karjerā var strādāt arī citu darbu.

– Kas ir tie speciālisti vai organizācijas, kas iesaistās diskusijās par jūrniecības izglītības reformu?

– Kamēr notiek diskusija, grūti pateikt, kuri no tās dalībniekiem ir sabiedrotie un kuri nav. Es negribētu teikt, ka man pašam izglītības reformas jautājumā ir neelastīgs viedoklis, es ļoti labprāt uzklausu citu speciālistu domas, kurās ir daudz racionāla un kur var smelties jaunas atziņas. Bet vēlos teikt, ka tikai tad, kad diskusiju rezultātā būs noformēts viedoklis par izglītības reformas būtību un gaitu,

mēs redzēsim sabiedrotos. Akadēmijai jau tagad ir liels potenciāls, taču mēs gribētu, lai velkoņu parks būtu daudz lielāks, tāpēc ceru, ka algu pielikums ļaus normalizēt situāciju.

– Tā kā nākat no biznesa vides, Jūs uzskatāt, ka arī jūrniecības izglītību var veidot kā biznesu un ka akadēmijai ir iespējas pelnīt naudu. Kur Jūs redzat tādas iespējas?

– Vispirms jau tie ir kursi. Ja palūkojamies uz firmām, kuras piedāvā jūrniekiem kvalifikācijas celšanas kursus, redzam, ka ar šo nodarbi var pelnīt nopietnu naudu, ne jau baltu naudu, bet nopietnu noteikti. Ļoti labi zinu, kā strādā un kādu peļņu gūst "Latvijas Kuģniecības" mācību centrs. Tiek būvēti jauni mācību centri, kuru mērķis ir pelnīt naudu ar jūras izglītības pakalpjumu sniegšanu. Jūras akadēmijā diemžēl šis jautājums nebija nostādīts pietiekami augstā līmenī, nebija pietiekami sakārtots, akadēmijai reāla labuma un ienākumu no kursiem nebija, ja nu vienīgi pasniedzējiem bija dota iespēja gūt papildu ienākumus, tādējādi noturot viņus akadēmijā. Tagad vajag organizēt šos kursus labā biznesa līmenī. Otrs pelnīšanas veids būtu akadēmijas izglītība par maksu. Jau tagad pieaug to studentu skaits, kuri studē par saviem līdzekļiem vai ņem kredītu bankā. Bet mēs vēlamies veidot arī sadarbības programmas, līdzīgas tai, kāda bija izveidota ar Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociāciju. Te gan jāsaka, ka mūsu valsts netika galā ar līguma saskaņošanu un parakstīšanu ar Norvēģiju par jūrnieku sociālo nodrošināšanu, tāpēc šogad norvēģi mums atteica sadarbību un mēs esam zaudējuši piecus tūkstošus latu. Ja līgumu izdosies parakstīt, tad mēs sadarbību varēsim atjaunot nākamajā gadā. Līdzīgi kā ar norvēģiem plānojam strādāt arī ar citiem kuģu īpašniekiem un kuģošanas kompānijām.

– Vai esat pārliecināts, ka būs pietiekami lieli studentu resursi?

– Tas lielā mērā būs atkarīgs no mārketinga, no tā, kā mēs prezentējam jūras profesiju un kāds ir šīs profesijas prestižs. Ir jāiegulda liels darbs, lai pārliecinātu jaunos cilvēkus un sniegtu skolu absolventiem visu nepieciešamo informāciju, kas varētu viņus motivēt izvēlēties kādu no LJA piedāvātajām programmām. Domāju, ka šī karjera ir pievilcīga.

– Daudzi LJA absolventi tomēr mēģina iekārtoties krasta dienestos un nevēlas saistīt savu dzīvi ar jūru tiešā nozīmē. Vai tas liecina, ka mēs jau kļūstam par Eiropas valsti tādā nozīmē, ka cilvēkiem zūd vēlēšanās strādāt uz kuģiem?

– Šo cilvēku vēlmi strādāt krasta dienestos es ļoti labi esamu iepazinis, bet pirms tam vismaz četri vai pieci gadi tomēr būtu jānostrādā jūrā, taču arī ne vairāk par piecpadsmit, jo tad jau ir par daudz. Lai strādātu krasta dienestos, ir jābūt pietiekami jaunam un atvērtam tālākai apmācībai. Arī pieaugušo tālākās apmācības sistēma, dažādu kvalifikācijas kursu rīkošana ir ļoti svarīga lieta, kurai jāpievērš uzmanību. Amerikā un Rietumeiropas valstīs ļoti populāra ir šāda sistēma, un cilvēks apzinās, ka viņam ik pa laikam ir jāceļ savu zināšanu līmenis, lai vienmēr būtu profesionālā kondīcijā. Ja atceramies, tad arī bijušajā padomju sis-

tēmā jūrniekiem regulāri ik pēc četriem gadiem bija jāceļ kvalifikācija, izejot trīs mēnešu apmācības kursus. Šādas apmācības sistēmas organizēšana varētu būt ļoti interesanta arī Jūras akadēmijai.

– Vai šogad esat apmierināti ar studējošo skaitu un kontingentu akadēmijā?

– Interese par Jūras akadēmiju tomēr nav bijusi pietiekami augsta, jo konkurss bija mazs. Pozitīvs varbūt bija tas, ka tie, kuri atnāca, arī guva iespēju mācīties akadēmijā. Kāpēc to vajadzētu vērtēt pozitīvi? Kaut vai tāpēc, ka tie, kas nāca uz akadēmiju, to bija stingri pārdomājuši, nenāca pārpratuma, bet gan pārliecības pēc.

– Kur redzat pasniedzēju rezerves?

– Ir divi avoti, kur šīs rezerves varētu atrast. Pirmais – uzaicināt cilvēkus no jūrniecības industrijas Latvijā, un te ļoti svarīgas būtu latviešu valodas zināšanas. Bet tas ir saistīts ar finansiālo nodrošinājumu, jo uz entuziasmu paļauties nebūtu visai gudri. Otrais ir vieslektori, bet tie nu gan maksā baltu naudu. Taču ir arī citas iespējas, kā piesaistīt vieslektorus, piemēram, paredzot to kontraktā ar kuģu īpašniekiem. Pieļaujam atsevišķu priekšmetu mācīšanu angļu valodā, kas, mūsuprāt, ir pat ļoti nepieciešami, lai sagatavotu kvalificētus jūrniekus. Tas nebūtu attiecināms uz akadēmiskajiem priekšmetiem, bet atsevišķus speciālos priekšmetus lasīt angļu valodā varētu noteikti, jo uz kuģiem visa dokumentācija ir angļu valodā, arī komunikācijas visdažādākos līmeņos notiek tikai angļu valodā. Ja cilvēkam nav iespēju ne tikai brīvi sarunāties, bet arī risināt profesionālus jautājumus angļu valodā, tad viņam zūd karjeras, bet reizēm arī darba iespējas. Latviešu valoda uz Latvijas karoga kuģiem ir nedaudz politisks jautājums, es gan vienmēr, arī savulaik strādājot "Latvijas Kuģniecībā", esamu bijis par to, lai veidotu latviešu apkalpes. Ja uz kuģa strādā astoņdesmit procenti krievu valodā runājošo, tad kuģa valoda, loģiski, būs krievu. Ir anekdotisks gadījums, kas noticis jau mūsu brīvvalsts laikos: kapteinis uz tiltiņa ir latvietis, trešais palīgs uz pūpes latvietis, otrais palīgs, kas pakaļgalā tauvojas, arī latvietis, bet sazināšanās viņu starpā notiek krievu valodā. Tā ir inerce, ieradums un varbūt arī terminoloģijas trūkums.

– Vai esat paredzējis veikt arī ātru akadēmijas dislokācijas maiņu?

– Viena no programmas daļām ir iespējami ātrāka pāriešana uz Daugavgrīvas mācību kompleksu. Atrasties vienlaikus trijās mājās ir izšķērdība, kas noplicina jau tā nabadzīgos resursus. Pagaidām pāriešanu bremzē bibliotēka, jo tā ir viens no mācību pamatiem. Mācību literatūra ir dārga, mācību procesā nepieciešamās grāmatas maksā trīs simtus un vairāk dolāru, un studenti nevar atļauties par grāmatām maksāt tādu naudu, tāpēc vienīgā iespēja ir bibliotēka, kur students var mācīties. Bibliotēkas celtniecība Daugavgrīvā ir iekonservēta pirms diviem gadiem. Savulaik Jūras akadēmijas pārvietošanai un Daugavgrīvas mācību kompleksa sakārtošanai valsts bija piešķīrusi piecus miljonus latu, bet, kad projekta realizēšanā bija iztērēta puse no līdzekļiem, krāns tika aizgriezts un paziņots, ka vai-

rāk līdzekļu nav un nebūs. Līdz ar to bibliotēka palika neuzcelta un arī daudz kas cits pusdarīts. Tomēr nopietnākais šķērslis ir bibliotēka, kāpēc mēs nevaram pāriet uz Daugavgrīvu. Ir parādījusies iespēja projektam piesaistīt Eiropas Savienības finansējumu, bet kamēr šīs naudas vēl nav, nevar teikt *hop*! Ja viss attīstīsies normāli, tad pavasarī līdz ar zaļajām lapām mēs varēsim svinēt jurģus. Ēkas Kronvalda bulvārī tiešām ir kritiskā stāvoklī, tādā, ka šogad pat tradicionālā fotografēšanās nenotika pie akadēmijas uz kāpnēm, bet gan Latviešu biedrības namā.

– Vai ieviesīsiet prasību pēc formas tērpiem?

– Pirms stājos šajā amatā, Senāts jau bija pieņēmis lēmumu, ka akadēmijā pirmajā un pēdējā kursā tiek ieviesta forma. Ir patīkami redzēt, ka daudzi studenti jau ir formas tērpos, un cerams, ka līdz 18. novembrim tie būs visiem. Forma attiecas arī uz mani kā rektoru un uz speciālo priekšmetu pasniedzējiem. Tas visus disciplinē un padara pamanāmu un pievilcīgu jūrnieka profesiju. Reizē tas ir saistīts ar jūrnieka profesijas prestižu, jo, ja mēs paši kautrējamies iziet uz ielas formā, tas nozīmē, ka mēs nelepojamies ar savu profesiju. Jūrnieka profesija īsti būs atdzimusi tad, kad mēs uz ielas vizuāli redzēsim jūrniekus. Latvijas Jūras akadēmijā mācās vairāk nekā tūkstoš divi simti studentu, un, ja viņi būtu formas tērpos, tad būtu skaidrs – Rīga ir jūras pilsēta.

– Ar ko tagad, kad rektors ir Jānis Brūnavs, visiem Latvijas Jūras akadēmijas studentiem jārēķinās?

– Jārēķinās ar to, ka akadēmijā būs pārmaiņas, ka arī programmās būs pārmaiņas, lai tuvinātu speciālistu sagatavošanu reālajām flotes vajadzībām. Pateicoties iepriekšējā darba pieredzei gan "Latvijas Kuģniecībā", gan pēdējos gadus privātā menedžmenta kompānijā, flotes reālās vajadzības man ir ļoti labi zināmas, un esmu pārliecināts, ka jāsagatavo tādi speciālisti, kas visvairāk atbilst kuģu īpašnieku interesēm. Vēl gribu piebilst, ka mana nostādne ir tāda, ka mums jācīnās par katru studentu, it sevišķi par to, kurš nāk mācīties par savu naudu. Tas nenozīmē, ka šajā gadījumā pieļaujamas atlaides pašā mācību programmā, bet tas nozīmē, ka mēs varam šim studentam dot arī ilgāku laiku mācībām, protams, nepārkāpjot vispārējās noteiktās normas. Ja cilvēks vēlas mācīties par savu naudu, tad mums šāda iespēja ir jānodrošina. Jau tagad, slēdzot studiju līgumu, tiek noteikts, ko students saņems un ko akadēmija nodrošinās. Mēs būtībā esam tāda kā servisa kompānija, kas sniedz vislabāko iespējamo pakalpojumu, lai rezultātā ieguvēji būtu visi. Bet ikvienam ir jāzina arī tas, ka akadēmijas līmeni mēs nepazemināsim, ja mēs to darītu, tad mērķis vairs nebūs pievilcīgs.■

Izlaidums Latvijas Jūras akadēmijā

2004. gada 19. jūnijā II līmeņa augstākās profesionālās izglītības diplomus izsniedza Kuģu vadīšanas studiju programmā. Rīgas Latviešu biedrības nama Lielajā zālē notika LJA 11. kuģa virsnieku izlaidums 21 absolventam, Kuģu mehānikas studiju programmā – 22 absolventiem. Labākie absolventi katrā studiju programmā saņēma Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas dāvinātos rokas pulksteņus. Kuģu vadīšanas studiju programmā pulksteni saņēma Vladimirs Livšics, Kuģu mehānikas studiju programmā – Māris Bebris. Pulksteņus pasniedza asociācijas prezidents kapteinis Andris Kļaviņš.

21. jūnijā Rīgas Latviešu biedrības nama Lielajā zālē notika I līmeņa augstākās profesionālās izglītības (koledžas) kuģa virsnieku izlaidums. Diplomus saņēma 101 absolvents, tai skaitā 62 kuģu vadītāji un 41 kuģu mehāniķis.

LJA Jūrskolā sakarā ar vidējās izglītības centralizētajiem eksāmeniem izlaidums notiks jūlija beigās.

Arī šogad Latvijas Jūras akadēmijas izlaidumā tika saglabātas un ievērotas tās tradīcijas, kas bija iedibinātas jau pirms 11 gadiem, kad akadēmiju absolvēja pirmie jūras virsnieki. LJA rektors, pasniedzēji un absolventi devās uz Krišjāņa Valdemāra un Egona Līva atdusas vietām, lai ar klusuma brīdi godinātu viņu piemiņu. Tad gūla ziedi pie Brīvības pieminekļa, un visbeidzot svinīgais diplomu pasniegšanas mirklis Rīgas Latviešu biedrības namā.

LJA izlaidums vienmēr ir satraucošs daudziem jūrniecības ļaudīm, tāpēc allaž šajos brīžos klāt ir gan Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas, gan Latvijas Jūras administrācijas, gan citu ar jūrniecības nozari saistītu asociāciju un organizāciju pārstāvji, kuri vēl jaunajiem speciālistiem labus panākumus dzīvē un darbā, kā arī godam nest Latvijas vārdu pasaulē, apliecinot savu profesionalitāti izvēlētajā specialitātē.

Kā svinīgā pasākuma atklāšanas brīdī teica LJA rektors Jānis Bērziņš, līdz šim reklamācijas no darba devēju puses par akadēmijas absolventu darbu nav saņemtas. Tas jo īpaši iepriecina tāpēc, ka jūrnieku darba mūžs nav saistīts tikai ar Latviju un viņu profesionalitāte tiek novērtēta starptautiskajā darba tirgū.

Šis bija pēdējais izlaidums, kad jaunos speciālistus darba dzīvē izvadīja LJA rektors Jānis Bērziņš, jo viņš savā amatā jau pavadījis visu likumā paredzēto laiku. Jaunajā mācību gadā LJA vadīs Jānis Brūnavs.

J. Bērziņš atzīst, ka ar aizvadītajiem darba gadiem un sasniegto ir apmierināts, neskatoties uz visām problēmām, kas bijušas jārisina, īpaši jau runājot par mūžīgajām naudas grūtībām.

Tradicionālais LJA absolventu gājiens pie Brīvības pieminekļa.

J. Bērziņš: – Par to, ko esam padarījuši, jākaunas nav. Ir lepnums par bijušajiem absolventiem, kuri ar darbu apliecinājuši savu profesionalitāti un darījuši godu arī akadēmijai. Vienmēr ir patīkami, kad bijušie studenti, atgriezušies no jūras, atnāk pie saviem pasniedzējiem, lai pastāstītu, kā viņiem gājis, un uzzinātu, kā klājas akadēmijai. Allaž patīkams satraukums ir izlaidumu rītos, kad studenti ir uzvilkuši jūrnieku formas tērpus un mēs kopā dodamies pie K. Valdemāra un E. Līva. Lūkojoties jaunajos jūrniekos, viņu stājā un pašapziņā, arī pašu pārņem patīkams saviļņojums un padarīta darba sajūta.

LJA absolventiem atmiņai tika dāvināta enciklopēdija "Latvijas jūrniecības vēsture 1950 – 2000", un tās galvenā redaktore Ilze Bernsone visiem novēlēja iekļūt nākošajā enciklopēdijā, līdzīgi kā šajā iekļuvuši daudzi jo daudzi klātesošie jūrniecības nozares darbinieki.

LJA gaida pārmaiņas. Un ne tikai tāpēc, ka to vadīs jauns rektors, bet arī tāpēc, ka pati dzīve parāda, kas saglabājams, bet ko nepieciešams mainīt. Jau tagad notiek darbs pie jaunās jūrniecības izglītības koncepcijas.Protams, ir svarīgi, lai labās tradīcijas, kas LJA uzturētas jau piecpadsmit gadus, arī turpmāk tiktu saglabātas.

LJA absolventi, pateicoties akadēmijai par sniegtajām zināšanām, solīja godam nest Latvijas vārdu pasaules jūras un okeānos. Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Jānis Krastiņš, kurš arī ir LJA absolvents, tagad arī akadēmijas pasniedzējs, novēlot veiksmi, atgādināja, ka ar diploma saņemšanu nekas nebeidzas, bet viss tikai sākas, savukārt Jūras administrācijas direktors Ansis Zeltiņš, arī LJA absolvents, priecīgi atgādināja, ka, pabeidzot akadēmiju, visi jūrnieki iekļūst Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā.

Arī Gadagrāmatas veidotāji pievienojas visiem laba vēlējumiem un no savas puses novēl ikvienam neaizmirst, ka ir lietas, kas stāv pāri ikdienišķām rūpēm un vajadzībām, un tās jāprot novērtēt, kopt un saglabāt.■

Egons Līvs: "Uz klāja uzceļ un izgāž speciāli ierīkotos apcirkņos apm. 6 tonnas zivju. Vīri ar groziem sakāpj sudrabainajā masā un sāk pa vienai lasīt siļķes. Kad siļķu vairs nav, lasa makreles, skumbrijas, mencas. Visa šī procedūra velkas apm. 2 stundas. Cilvēki nav paspējuši iesviest atpakaļ jūrā brētliņu tūkstošus un noskalot darba vietu, kad tiek pacelts jau nākošais loms. Klājs nepārtraukti šūpojas, vēsas un sāļas ūdens šļāces triecas vīru noliektajās galvās, krūtīs, mugurās. Smags un nogurdinošs darbs. Nekad es nebeigšu cienīt šo cilvēku darbu."

(Ziemeļjūrā uz zvejas kuģa "Rauda" 1961. gada 25. augustā)

Zvejniekam jāapzinās risks

Kā saka Valsts zivsaimniecības pārvaldes priekšnieks ***Normunds Riekstiņš****, 2004. gads bijis īpašs zivsaimniecības nozarei. 1. maijs bija svētku rīts, kad beidzot pamodāmies Eiropā. Vai zvejnieku, zivju apstrādātāju un zivju audzētāju dzīve no tā kļūs labāka un zivīm bagātāka? Laikam jau ne īpaši, jo svētkiem seko darbadiena un tikai no mums pašiem būs atkarīgs, cik labi un bagāti dzīvosim.*

– 2004. gada nogalē zvejnieki bija patiesi noraizējušies par to, kas viņus sagaida 2005. gadā. Arī Eiropas Savienība vēl ir neiepazīta.

– Līdz ar iestāšanos ES visai mūsu zvejniecības nozarei bija jāpielāgojas jaunām pārmaiņām. Svarīgākais, ar ko tagad jārēķinās, ir tas, ka visi ar zvejniecību saistītie jautājumi tiek regulēti centralizēti. Gan zivju krājumu izmantošana, gan visi nosacījumi zvejniekiem nāk no ES regulām. Citās nozarēs tās ir direktīvas, ko valsts pielāgo un ievieš atbilstoši situācijai, bet zvejniecībā darbojas tiešā regulācija. Tas ne vienmēr ir patīkami un ne vienmēr pilnībā atbilst Latvijas vajadzībām un prasībām.

Attiecībā uz zvejniekiem ir divas zīmīgas lietas. Pozitīvais ir tas, ka zvejnieki var piekļūt ES fondu naudai, un tieši tas bija noteicošais iemesls, kāpēc zvejnieki balsoja par Latvijas iestāšanos ES. Ieguvēji no ES fondu piesaistes nav tikai zvejnieki, bet arī zivju pārstrādātāji, ostu infrastruktūra, kas domāta zvejniecības attīstībai, arī citas nozares, kas netieši gūst labumu no zvejniecības attīstības. Taču reizē jāatzīst, ka Eiropa nes sev līdzi arī ļoti daudz birokrātisku prasību, kas pat Latvijas birokrātiem šķiet pārlieku smaga nasta. Tik mazam sektoram, kāda, salīdzinot ar lie-

lajām ES valstīm, Latvijā ir zivsaimniecība, tādas prasības ir apgrūtinošas un nevajadzīgas, taču mēs nevaram šo procesu ietekmēt, tāpēc atliek vien pakļauties. No Eiropas Komisijas ierodas kontrolētāji, kas pārbauda, kādā līmenī prasības tiek ievērotas. Regulāri uz Briseli jāsūta informācija par nozveju, mūsu kvota ir ielikta stingros rāmjos. Tās ir lietas, kas nenoliedzami zvejniekus nomāc, viss ir ierobežots – to nedrīkst un tas nav atļauts. Taču neatkarīgi no ES pastāv zivju krājumi, kas ir kritiski noplicināti ne tikai Baltijas jūrā, bet visā pasaulē. Pagājušā gadsimta astoņdesmitajos gados un līdz pat deviņdesmito gadu vidum tika audzēta zvejas flotes kapacitāte, un nekādā gadījumā nevar teikt, ka Latvijas zvejas flote šai ziņā ir īpaša grēciniece. Latvijas zvejas flote ir veca, no padomju laikiem mantota. Eiropas Savienībā līdz pat 2000. gadam tika piešķirti līdzekļi, lai būvētu jaunus zvejas kuģus un palielinātu jaudu. Tagad nākas atzīt, ka flote ir pārmērīgi liela un zivju resursi vairs šai jaudai netiek līdzi. Tā ir gan Ziemeļjūrā, gan visā Atlantijas okeāna ziemeļdaļā, kur, flotei attīstoties, zivju krājumi ir nonākuši depresīvā stāvoklī, tāpēc arī tiek noteikti ierobežojumi kvotu veidā.

Valsts zivsaimniecības pārvaldes priekšnieks Normunds Riekstiņš.

Ja mūsu zvejnieki saka, ka viņi nevar plānot savu attīstību, jo nezina, kas sagaidāms rīt, tad diemžēl kaut ko nomierinošu viņiem pateikt ir grūti. Jo nevaram paredzēt, kādas, piemēram, būs mencu kvotas 2006. gadā. Skaidri varam teikt, ka 2005. gadam mencu kvotas samazinātas par aptuveni septiņpadsmit procentiem uz visu kopējo Latvijai domāto apjomu, tāpēc kaut nedaudz, tomēr situāciju glābj sagrieztie kuģi, jo pārējie var sadalīt esošās kvotas. Briselē procesi neapstājas, tiek meklēti pareizākie risinājumi, kā uzlabot zivju krājumus. Ja prakse pierādīs, ka kvotu samazināšana dod vēlamo efektu, tad var sagaidīt, ka arī turpmāk tās tiks samazinātas.

Kvotas nav vienīgie ierobežojumi, kas attiecas uz zvejniekiem. Ir vēl daudzi citi noteikumi, ar kuriem turpmāk mūsu zvejniekiem būs jārēķinās. Zivis jāizkrauj tikai šim nolūkam paredzētās ostās, divas stundas iepriekš jāziņo par ienākšanu ostā, zivis drīkst izkraut tikai zivju inspektora klātbūtnē – tie ir tikai daži ierobežojumi. Pamatproblēma, kas iezīmējusies mencu zvejas sakarā, ir liels nelikumīgās zvejas procents, tas, ka zvejnieki pārsniedz noteiktās normas. Un tie nav tikai ļaunie Latvijas,

Lietuvas vai Polijas zvejnieki, tie ir arī attīstīto Eiropas valstu zvejnieki. Ja mēs būtu vienīgie likuma neievērotāji, tad nodarītu salīdzinoši nelielu kaitējumu, jo mūsu nozvejas apjoms nepārsniedz astoņu procentu robežu. Eiropā tiek runāts par trīsdesmit līdz četrdesmit procentu lielu nelikumīgās nozvejas apjomu, kad nereģistrētas un nelegālas zivis nonāk tirgū. Nelegālo zveju neviens oficiāli nav reģistrējis, tāpēc arī nešaubīgi pateikt, kuri tad ir tie lielākie grēcinieki, kas nodara kaitējumu zivju resursiem, nemaz nav iespējams. Kas lai zina, vai zvejnieks, kurš saka, ka viņš nelegāli nozvejo līdz pat septiņdesmit procentiem, runā taisnību vai vienkārši *blefo*.

– Vai Briselē, runājot par zivju resursiem, pārkāpumiem un nepieciešamo rīcību, tiek norādīts, ka tieši jaunās Eiropas valstis ir vainojamas pie resursu izšķērdēšanas?

– Protams, kad mēs cīnāmies, lai aizstāvētu savu zvejnieku intereses, mums nereti saka: bet kādi tad ir tie jūsu zvejnieki! Viedoklis par mūsu zvejniekiem veidojas arī no tās informācijas, kas izskan ārzemju ziņu kanālos. Piemēram, jūtamas atskaņas no tās kampaņas, kas ne tik senā pagātnē tika izvērsta Zviedrijā. Neviens jau netic, ka mēdz būt dūmi bez uguns, tāpēc mums ļoti daudz jāstrādā, lai apkarotu mūsu zvejnieku nelikumīgo darbošanos, jāpanāk, lai visa zvejniecība būtu caurskatāma. No otras puses, mūsu zvejnieki atzīst, ka mencu krājumi nav ideālā stāvoklī, tāpēc piekrīt kvotu samazināšanai līdz piecpadsmit procentiem. ES sākotnējais variants bija kvotu samazināšana Latvijai līdz pat piecdesmit procentiem, un tikai sarunu procesā nonācām līdz kompromisam. Gribu teikt, ka lēmumu pieņemšana Briselē ir ļoti sarežģīts process. EK parasti ir savs viedoklis, un viņi jautājumus cenšas veidot iespējami komplicētākus, lai visām valstīm būtu interese. Bet tad, ja ir tik liels *biezoknis*, ir arī lielākas iespējas manipulēt un radīt tādu dokumentu, kādu viņi uzskata par pareizu. Ja Spānija vai Portugāle ir iesaistīta jautājumu izskatīšanā, tad Latvijai savu viedokli pierādīt ir gandrīz neiespējami, jo balsis sadalās pa valstīm, un Latvijai balsojumā ir pavisam neliels balsu skaits. Ja balsošanā piedalās arī tās valstis, kurām nav tiešas intereses un saskares ar Baltijas jūru, tās automātiski savas balsis atdod par EK variantu, paturot prātā, ka pienāks laiks, kad šī komisija lems viņiem svarīgas lietas, un tad kāds var atcerēties vienu vai otru balsojumu. Tā ir stratēģija un politika.

– Tad jau Latvijai jāmeklē sabiedrotie, lai kaut nedaudz aizstāvētu savas intereses.

– Tas arī tiek darīts. Jāteic, ka sabiedrotie ir ne tikai Baltijas valstis, sadarbība veidojas arī ar lielajām dienvidu reģiona valstīm, kuras saskata precedentus, kas kādā brīdī varētu tikt attiecināti arī uz viņiem, viņu jūrām un viņu zvejniekiem. Šādu situāciju iedomājoties, viņi saprot, ka nedrīkst voluntāri pieņemt lēmumus, neieklausoties katras valsts viedoklī un argumentos. Izskan doma, ka Komisija ir pārlieku strikta un neelastīga jautājumu izskatīšanā un lēmumu pieņemšanā. Piemēram, Spānija aicina valstis apvienoties, lai paustu viedokli par ES strukturālo fondu lī-

dzekļu sadali un izlietošanu, jo tikai tad, ja pietiekami spēcīgi tiks izteikts viedoklis, to sadzirdēs un uzklausīs – pat tad, ja EK īsti nepatiks paustais viedoklis.

– Bet kur tad šis EK viedoklis rodas – priekštelpā vai koridorā?

– Šī vieta ir kabinets, kur sēž speciālists, kuram ir uzdots izstrādāt attiecīgu regulu, konsultējoties, protams, ar speciālistiem. Taču jebkurā gadījumā tas, kas tiek uzrakstīts, pamatā atspoguļo konkrēta cilvēka subjektīvo attiecīgā jautājuma redzējumu, ko šis speciālists, nenoliedzami, profesionāli un argumentēti spēj aizstāvēt, tāpēc kaut ko mainīt jau sagatavotajā dokumentā ir visai problemātiski. Ja EK virza dokumentu saskaņošanai, tas nozīmē, ka tā šo dokumentu atbalsta, tāpēc lielām izmaiņām tajā nevajadzētu būt. Zivju resursu dalīšana ir ekonomisks jautājums, tāpēc reizēm par izmaiņām sagatavotajā dokumentā notiek pat nežēlīgas cīņas.

– Vai jaunais EK komisārs ir zinošs specifiskos jautājumos un būs Latvijai ērts?

– Pagaidām grūti teikt. Pirmās sēdes, kas viņam bija jāvada, virzot visai komplicēto regulu, parādīja, ka viņam ir neliela pieredze. Divpusējās sarunās ar Latviju izskatījās, ka viņš ir iestudējis sarunas tēmu un nemitīgi atkārto izstrādāto viedokli. Pārliecinājāmies, ka viņš nespēj reaģēt uz jauniem piedāvājumiem un īpaši labi neorientējas jautājumos. Bet to var arī saprast, jo teritorija, kas viņam jāpārzina, ir visai plaša. Visos jautājumos viņš sāks orientēties pakāpeniski.

– Taču mūsu zvejnieks ir gana ambiciozs un stūrgalvīgs. Kā Jūs domājat, vai viņš tiks ar visām problēmām galā?

– Lai izdzīvotu, zvejniekam tādam arī jābūt. Taču tagad zvejniekam arī jāsaprot, ka viņam ir jābūt gatavam riskēt, jo plānot, ka ar šīm mencām es atdošu vienu kredītu, ar brētliņām – otru, viņš nemaz nevar: nozveja ir neprognozējama, un nevie-

na zivsaimniecības pārvalde nevar iedod mencu kvotas vairākiem gadiem uz priekšu. Baltijas jūra ir salīdzinoši nabadzīga, tāpēc mūsu zvejniekiem ir pamatā jāiztiek ar četrām sugām – brētliņām, reņģēm, mencām un lašiem, kuri pēdējos gados zvejnieku vidū kļuvuši visai nepopulāri. Savu uzvaras gājienu turpina norvēģu lasis. Zvejniekiem jārēķinās, ka pašlaik situācija mainījusies un aktuāla kļuvusi zivju, nevis zvejnieku aizsardzības politika, kā tas Eiropā bija līdz šim, un domāju, ka atpakaļceļa nav. Eiropa kopumā nav tik nabaga, lai nevarētu samaksāt par to, ka zivis tiek saudzētas, tā atradīs iespēju maksāt zvejniekiem kompensāciju, lai tie nezvejo vai vispār aiziet no šā biznesa. Protams, tādā gadījumā aktuāls kļūst jautājums par zvejniecības tradīcijām, kas arī Latvijā ir senas. Vēl arī tas, ka zivju krājumi atjaunojas, un kas notiks, ja zvejniecība būs jāatjauno, bet zvejas rīki būs iznīcināti? Zināms signāls te ir brētliņas, kuru ieguves iespējas pieaug līdz pat trīsdesmit procentiem, tāpēc jau kļūst grūti intensīvi realizēt zvejas limitus. Pagaidām gan zvejnieki vēl apgalvo, ka ar limitiem galā tiks, bet kā tas reāli notiks, to rādīs laiks. Zinātnieki uzskata, ka viens ļoti labs mencu nārsts var ievērojami uzlabot mencu resursus, jo tās ir ļoti produktīvas zivis, un galvenā problēma ir tā, ka mencas nevar normāli iznārstot. Bet tā nav tikai zvejnieku vaina, kaut gan zvejnieks, zvejojot mazās mencas, zāģē zaru, uz kura pats sēž, savu rīcību aizbildinot ar vienu vienīgu argumentu, proti, vai tad es esmu stulbāks par kaimiņu, kurš šādas zivis zvejo un pelna naudu. Tā ir vienas dienas domāšana. Taču gribu teikt, ka mūsu zvejnieki nav tie lielākie grēcinieki, vēl jo vairāk, ja salīdzina ar Austrumu kaimiņiem, bet grēcinieki viņi tomēr ir – ja vajadzētu iet pie bikts, viņiem noteikti būtu, ko nožēlot. Tieši tāpat kā Eiropas vecajām valstīm, kas, neskatoties uz Eiropas noteikumiem, pieņem lēmumus par atkāpēm zvejniecības noteikumos. Un arī ES, kas, zinot par šādiem izņēmumiem, tikai aizrāda, bet reāla rīcība izpaliek. Eiropas likumdošanas akti nereti tiek interpretēti, modificēti un pielāgoti, kas pēc būtības nav pareizi. Bieži vien zvejnieki domā, ka ierēdņi neko nedara, lai aizsargātu un aizstāvētu viņu intereses, tāpēc būtu ļoti labi, ja viņi vispirms ticētu, ka mēs no savas puses darām visu iespējamo, lai Latvijas zvejnieki nebūtu zaudētāji, un arī apzinātos, kā darbojas ES mašinērija un cik maz iespēju Latvijas ierēdņiem ir ietekmēt lēmumu pieņemšanu. Latvija balsoja pret 2004. gada kvotu regulu, bet tas neko nenozīmē, likumu pieņēma, un tas, ka Latvijas pārstāvji EK balsoja pret, neko nedeva. Likums, patīk tas mums vai nepatīk, ir jāievieš un jāievēro.

Centīsimies informēt zvejniekus par visiem jautājumiem, kas viņiem ir saistoši. Lai zvejnieki 2005. gadā dūšīgi zvejo brētliņas un to mencu limitu, kas piešķirts, prot izmantot iespējami racionālāk, vispareizākajā laikā, kad var saņemt vislabāko cenu. Lai saglabā to nozveju, par ko var dabūt vislielāko samaksu. Un lai zvejnieks neaizmirst arī par lašiem, jo krājumi un zvejas iespējas ir, mēs tikai apsveiksim šādu darbību.■

Reizēm zaudējums var būt ieguvums

Zivsaimniecības asociācijas priekšsēdētājs **Inārijs Voits:** – 2004. gada 1. maijā zvejniekiem tika atvērta robeža, un tagad mēs varam zvejot visā Baltijas jūrā. Tas ir ļoti pozitīvs ieguvums. Vairs nav jāpārdod zivis par zvejas tiesībām Zviedrijas vai Dānijas ekonomiskajā zonā. Visa Baltijas jūra mums tagad ir vaļā, izņemot, protams, Krievijas Federācijas ekonomisko zonu, Botnijas līci un Somu līci.

Otrs ļoti nozīmīgs un, jāteic, arī iepriecinošs fakts, lai cik dīvaini tas liktos, ir veco zvejas kuģu sagriešana par Eiropas fondu naudu. Pateicoties šai programmai, ar vienu šāvienu esam nošāvuši vismaz pāris zaķu. Tā kā 2005. gadā būtiski samazināsies mums piešķirtās mencu nozvejas kvotas, bet mencu zveja Latvijas zvejniecībai deva aptuveni pusi no ienākumiem, var prognozēt, ka ievērojami samazināsies zvejnieku ienākumi un tajā pašā laikā palielināsies iekšējā konkurence par kvotām.

Šai gadījumā zināms glābiņš ir veco kuģu sagriešana. 2004. gadā metāllūžņos sagriezti 19 kuģi, no tiem desmit mencu zvejas un deviņi reņģu zvejas. Par šo kuģu sagriešanu Latvijas zvejas kuģu īpašnieku rokās nonāk desmit miljoni eiro, un par viena sagriezta kuģa kompensācijas naudu kuģu īpašnieks var uzlabot tehnisko aprīkojumu citiem kuģiem. Otrs pluss – līdz ar kuģu izņemšanu no aprites samazinās spiediens uz resursiem, jo paliek mazāk konkurentu, kas savā starpā sadala kvotas. Ja šādas programmas nebūtu, jau 2004. gada beigās zvejas kuģu vidējais vecums sasniegtu divdesmit astoņus gadus, daudzi no tiem kā vraki stāvētu ostās, ar tiem būtu problēmas pašiem īpašniekiem un ar tiem mocītos Latvijas Jūras administrācija un ostu kapteiņi.

Tas, ka firmu skaits samazinās, ir vērtējams pozitīvi, jo tirgū samazinās spriedze un tiem, kas paliks, vieglāk būs strādāt un izdzīvot. Samazinoties kuģu skaitam, atbrīvojas darbaspēks, par ko īpaši priecīgi ir kuģu īpašnieki, jo nu viņi varēs izvēlēties labākos speciālistus, īstus profesionāļus. Iespējams, ka citās domās ir paši zvejnieki, jo konkurence viņu starpā neapšaubāmi palielināsies, taču, analizējot situāciju, var secināt, ka rezultātā ieguvēji būs visi – kuģu īpašnieki algos labākos speciālistus, kuru attieksme pret darbu būs daudz nopietnāka, nekā tas ir bijis līdz šim, līdz ar to uzlabosies darba kvalitāte un, protams, arī kuģošanas drošība.

Vēl tikai jāpiebilst, ka brīvie jūrnieki atpakaļ darba tirgū nonāks pēc gada, jo tie, kas zaudējuši darbu, tāpēc ka viņu kuģis sagriezts lūžņos, no Eiropas fonda finansēm caur Lauku atbalsta dienestu saņem kompensāciju 6650 latu apmērā. Noteikumi paredz, ka vienu gadu viņi nedrīkst strādāt jūrā, ja šie noteikumi tiek pārkāpti, tad jūrniekam ir jāatmaksā kompensācijā saņemtā nauda. Taču darbs kras-

Zivsaimniecības asociācijas priekšsēdētājs Ināris Voits.

tā, ja tas nav saistīts ar zvejniecību, cilvēkam nav aizliegts.

Jūrnieks – zvejnieks – alkohols

I. Voits: – Atklāti sakot, zvejas flotē ir diezgan daudz darbinieku, kuru attieksme pret darbu, saudzīgi vērtējot, ir negatīva. Daudziem šī attieksme ir no algas līdz algai, un jo biežāk darba devējs izmaksā algu, jo biežāk šī "attieksme" arī izpaužas. Alkohola lietošana zvejas flotē tiešām ir milzīga problēma. Pēc ekspertu atzinuma, praktiski visi noslīkušie zvejnieki bija lietojuši alkoholu. Pašlaik tā vien šķiet, ka uz zvejas kuģiem tā ir neizskaužama parādība. Es personiski tai nevaru atrast izskaidrojumu, jo viedoklis, ka zvejnieki dzer tāpēc, ka saņem niecīgu algu, neiztur kritiku. Daudzas firmas saviem cilvēkiem maksā ļoti labu algu, bet tas nenozīmē, ka šiem darba devējiem nav jākaro pret savu darbinieku plēgurošanu.

Tā kā kuģu īpašnieki savus kuģus apgādā ar pārtiku un dod saviem cilvēkiem darba apģērbu, tad nopelnītā alga šiem mērķiem faktiski nav jātērē. Statistika liecina, ka zvejnieki savu algu pārsvarā noslīcina pudelē vai notriec azartspēlēs. Esmu pat dzirdējis, ka daudzi ir mēģinājuši kodēties pret atkarību no šīm bīstamajām rotaļām. Nedomājiet, tie nav zaļi puikas, kas nesaprot, ko dara, tie pārsvarā ir vīri spēka gados, pat ļoti labi darbinieki, kas netiek galā ar saviem netikumiem.

Iereibis vai piedzēries zvejnieks ne tikai sev nodara ļaunumu, nereti tāds darbinieks rada zaudējumus arī darba devējam. Ir gadījumi, kad lieta nonāk pat līdz tiesai. Es personiski esmu tiesājies ar savu darbinieku, kurš, būdams *štīmē*, uz kuģa sarīkoja pamatīgu grautiņu un kautiņu. Rezultātā – izsisti iluminatori, sasisti pulksteņi, telefoni, televizors un saplēstas drēbes.

Skumjākais ir tas, ka arī jaunie iet to pašu ceļu. No kuģa nākas norakstīt jaunus un talantīgus zvejniekus tikai tāpēc, ka nevaram tikt galā ar viņu atkarību no

alkohola. Reiz kāds Salacgrīvas jūrskolu beidzis puisis ļoti ātri virzījās pa karjeras kāpnēm un kļuva par kapteini, profesionālā ziņā bija tiešām labs speciālists, taču nācās viņu atbrīvot no darba dzeršanas dēļ. Jāteic, ka alkohols iznīcināja šo speciālistu, iznīcina un iznīcinās vēl ne vienu vien.

Lai Eiropa nekrata pirkstu!

Viena no jaunāko laiku iezīmēm, ar kuru sastopas Latvijas speciālisti, kas darba jautājumos dodas uz Briseli, ir vecās Eiropas tieksme vainot jaunpienācējus. Tas attiecoties arī uz zivsaimniecību un zvejniecību.

Vecā Eiropa ar pirkstu rāda uz jaunajām dalībvalstīm un vaino tās Baltijas jūras zivju resursu iznīcināšanā.

Mūsējie saka – stop! Rīgas jūras līcī, kur atļauts zvejot tikai Latvijas un Igaunijas zvejniekiem, zivju resursi ir ļoti labā stāvoklī, tāpēc pārējās Baltijas jūras valstis var pamācīties no Latvijas un Igaunijas, kā jāsaglabā zivju resursi, kādai ir jābūt kontroles sistēmai un resursu menedžmentam.

Zivju resursu samazināšanos ietekmē ne tikai pārzveja, tai ir arī citi cēloņi – globālā sasilšana, tilts pār Zundu, intensīvā kuģošanas satiksme, balasta ūdeņi, invazīvās sugas un daudzi citi.

Mūsējie ir sašutuši un saka: lai dāņi nerāda ar savu trekno pirkstu un netēlo pareizos! Paši smeļ to jūru sausu!

I. Voits Baltijas jūru salīdzina ar boksa ringu un saka: mēs esam kā boksa ringā iemesti, kur izkāmējis latvietis cīkstas ar dūšīgu dāni. Taču mums šī konkurence ir jāiztur! Tie, kas paliks neuzveikti, tie arī dzīvos labi!■

Zvejniekiem par nākotni neskaidrība

Zvejnieku noskaņojumu, sākoties 2005. gadam, nevar nosaukt par optimistisku. Neziņa, neskaidrība, nedrošība jaušama viņu teiktajā, runājot par darbu un iespējām turpmāk.

SIA "Bute" īpašnieks Uldis Bružis teic, ka viņš, tāpat arī citi zivsaimniecības nozares pārstāvji, nevar plānot sava uzņēmuma attīstību un nevar ieguldīt lielus līdzekļus savos kuģos, jo nezina, kas notiks rīt, kādi jauni lēmumi tiks pieņemti un ko darīs Eiropa. "Tā arī dzīvojam," saka U. Bružis, "nav nekādas perspektīvas, tās vietā ir tāda kā nolemtība. Mēs jau nezin kā varam izplānot savu darbību, bet vienā brīdī visam svītru pārvelk kvotas, kas Latvijai tiek nogrieztas. Nav saredzama jēga arī kuģu atjaunošanai. Teiksim, vecie kuģi ir izremontēti salīdzinoši labā līmenī, bet, piemēram, nomainīt dzinēju nav nozīmes, jo nevar zināt, cik ilgi kuģis strādās – gadu vai desmit."

Zvejnieki pagaidām vēl īsti nav apzinājušies un nevar pateikt, vai Eiropā ir labāk vai sliktāk. Vieni domā, ka kaut vai veco kuģu sagriešanas iespējas vien jau vērtējamas kā ieguvums, citi šim viedoklim nepiekrīt, jo uzskata, ka tagad Eiropa pārāk daudz regulēs darbību, ietekmēs procesus un visās dzīves situācijās pamācoši kratīs ar pirkstu.

Taču ne jau visas vainas un nelaimes meklējamas Eiropā vien. Protams, ir labāk, ja kāds no malas vainojams nelaimēs, bet jāatzīst, ka arī pašu mājās zvejniekiem problēmu netrūkst. Jaunie nemaz nevēlas strādāt uz zvejas kuģiem un, kamēr ģimene vēl nav nodibināta, cenšas dabūt darbu tirdzniecības flotē, nevis kulties tepat pa Baltiju. Lai gan darbinieku līmenis ir atkarīgs no katra cilvēka un vienu vienīgu vērtējumu nemaz nevar dot, kopumā nākas atzīt, ka zvejas flotes nelaime ir zvejnieku pārlieku lielā aizraušanās ar alkoholu. To atzīst gan zvejas kuģu īpašnieki, gan arī tie, kas veic zvejas kuģu kontroli.

Bet zvejnieki tikai atmet ar roku un saka – pie mūsu neapskaužamā stāvokļa vainojama valdība, kas par zvejnieku nedomā un tam nepalīdz. Nekas labs nav sagaidāms, bet ko darīsi, jādzīvo vien nost! Tādus vārdus ne reizi vien sarunās ar zvejniekiem ir bijis jādzird. Tādos brīžos žurnālists gandrīz vai jūtas vainīgs, jo arī prese uzskatāma par vienu no varas ieročiem, ar kuru diemžēl līdz šim neko daudz nav izdevies izcīnīt. Ja nu vienīgi pievērst amatpersonu uzmanību kādam sasāpējušam jautājumam. Bet varbūt arī tas nemaz nav tik maz, tāpēc arī 2005. gadā turpināsim iesākto.■

Egons Līvs: "Saktoties neizmērojamā ūdens un debess plašumā, cilvēks it kā skaidrāk apzinās un izprot to īso laiku, kas viņam dots, lai savu dzīvi nodzīvotu labi un lai, aizejot nebūtībā, par viņu varētu domāt arī labu, un lai viņš neizgaistu ar pēdējo smilšu lāpstu."

(Ziemeļjūrā uz zvejas kuģa "Rauda" 1961. gada 25. augustā)

Nacionālās intereses pirmajā vietā

Arī tagad, kad pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas jau pagājuši 14 gadi, finansiālā situācija Latvijas Jūras spēkos nav spoža, un tas jo īpaši izpaužas tehniskā aprīkojuma jomā. Joprojām flotes sastāvā ir solīdu vecumu sasniegusi karakuģu un krasta apsardzes kuģu flotile, joprojām pietrūkst finansējuma 1999. gadā veiktās JS struktūras reformas sekmīgai pabeigšanai, pareizāk sakot, jaunās struktūras pilnvērtīgai funkcionēšanai. Bet ir lietas, kas aizvadīto gadu laikā tomēr ir mainījušās, pie tam visai ievērojami, un par to būs mūsu saruna ar Latvijas Jūras spēku komandieri ***Ilmāru Lešinski.*** *Sagaidot Latvijas Kara flotes astoņdesmit piekto gadadienu, Ilmārs Lešinskis bez mazākās šaubīšanās atzīst, ka 85. gadadiena ir nozīmīgs datums ne tikai Latvijas Jūras spēkiem, bet arī visai mūsu valstij. Kas ļauj komandierim par to būt tik pārliecinātam? Arī to uzzināsim sarunas gaitā.*

– Katra jubilejas reize ļauj it kā nedaudz apstāties, nedaudz piebremzēt ikdienas tempu, atskatīties uz aizvadīto laika posmu un izvērtēt paveikto. Kādas tad ir tās svarīgākās atziņas, pie kurām esat nonācis svētku reizē?

– Kara flote jeb Jūras spēki ir viens no jūras valsts atribūtiem, un Latvija nenoliedzami ir jūras valsts. Jubilejai, kuru Jūras spēki sāka atzīmēt jau 6. augustā,

Ilmārs Lešinskis.

mēs gatavojāmies visai nopietni. Esam gandarīti, ka pie mums viesos bija ieradušies kara kuģi no Itālijas, Dānijas, Polijas, protams, no Lietuvas un Igaunijas. Varēja būt vēl vairāk viesu, taču objektīvu iemeslu dēļ vairāku valstu kara kuģi ierasties nevarēja. Pasākuma kulminācija, protams, bija kara kuģu parāde Baltijas jūrā, bet šo kulmināciju mēs varējām piedzīvot vien tāpēc, ka gan astoņdesmit piecos gados, gan pēdējo divpadsmit gadu laikā ir ieguldīts milzīgs darbs, lai Jūras spēki ieņemtu stabilu un nozīmīgu vietu mūsu valsts dzīvē.

Tomēr es personiski par nozīmīgāko notikumu, kas risinājās, ja tā varētu teikt, zem svētku karoga, uzskatu mūsu Jūras spēku flagmaņa mīnu kuģa "Virsaitis" vizītes vairākās Rietumeiropas valstīs, kad pirmā un pēdējā kursa kadeti kopā ar saviem pieredzējušajiem kolēģiem apmeklēja Dānijas un Norvēģijas ostas, Angliju, Franciju, Beļģiju un Nīderlandi. Mums ļoti nozīmīgi bija šajās valstīs rādīt Latvijas Kara flotes un Latvijas Valsts karogu un atgādināt Eiropai, ka mēs tādi esam un atzīmējam savas pastāvēšanas nozīmīgu gadadienu.

Atgriežoties mēs pārliecinājāmies, ka esam gaidīti un mīlēti arī mājās, par to liecināja cilvēku interese, kad pie Brīvības pieminekļa nolikām ziedus, kad cilvēkiem bija iespēja uzkāpt uz kara kuģiem Rīgas ostā. Jutām, ka cilvēkiem ir patīkami redzēt jūrniekus pilsētas ielās, tas piedeva tādu kā romantikas noskaņu un jūras pilsētas elpu.

– Ja Jums jādod vērtējums vēl neuzrakstītajai vēsturei – pēdējiem divpadsmit gadiem, kas šajos gados būtisks notiks vai mainījies?

– Manuprāt, lielākais sasniegums ir tas, ka valsts uzticas Jūras spēkiem un Jūras spēki pratuši iekarot zināmu autoritāti. Neteikšu, ka mēs atrodamies pastāvīgā stresā, bet lieliski apzināmies, ka mums vienmēr tiek izvirzīti arvien jauni mērķi, uz kuriem virzīties, un tikai paveicot vienu uzdevumu pēc otra, mēs apliecinām, ka esam pelnījuši šo uzticību. 2003. gadā mums deleģēja ļoti nopietnu uzdevumu – tika noteikta Jūras spēku atbildību par visiem naftas piesārņojumiem

mūsu atbildības zonā Baltijas jūrā. Tagad spriež, ka tuvākajā laikā mūsu uzdevums būs arī ķīmisko piesārņojumu identificēšana un likvidācija. Tas kara jūrniekiem automātiski liek apgūt jaunas zināšanas un iegūt nepieciešamās iemaņas šādu darbu veikšanai. Lai pildītu šos pienākumus, bija nedaudz jāpārkārto flote, izveidojot Meklēšanas un glābšanas centru, kas paguvis jau sevi apliecināt reālajā darbā un ir starptautiski atzīts. Arī 2004. gads nāca ar jauniem uzdevumiem, pirmkārt jau tas iezīmīgs ar ISPS kodeksa ieviešanu, kur mums visiem kopā vēl ļoti daudz darāmā.

Tomēr par vienu no galvenajiem sasniegumiem varētu uzskatīt to, ka kopš 1992. gada, kad mūsu Jūras spēki tika izveidoti, esam pratuši darboties ļoti ekonomiski un ar minimāliem līdzekļiem pildīt uzdevumus, kas bija saistīti ar iestāšanos NATO, kā arī uzdevumus, kas saistīti ar mūsu nacionālajām interesēm. Un nekādos apstākļos nedrīkstam ne uz mirkli aizmirst, ka mūsu pats svarīgākais uzdevums ir rūpes par valsts drošību mūsu atbildības zonā.

– Pirms diviem gadiem, kad Jūras spēki svinēja atjaunotnes desmito gadadienu, svarīgākais uzdevums un mērķis bija iestāšanās NATO. Vai tagad, kad šis mērķis sasniegts, ir skaidri formulēti jauni uzdevumi un izvirzītas jaunas prasības un vai ir skaidra Latvijas Jūras spēku vieta jaunajā sistēmā?

– Atklāti sakot, pēc iestāšanās NATO neesam piedzīvojuši nekādus pārsteigumus vai satricinājumus, jo tieši tur, kur iestāšanās procesā redzējām Latvijas Jūras spēku vietu, tagad esam nonākuši. Mūsu galvenā koncentrēšanās ir uz mīnu meklēšanas un atmīnēšanas darbiem, tā ir mūsu niša NATO ietvaros, un tieši šajā virzienā arī turpināsim strādāt. Jāatzīst, ka NATO ļoti labi saprot, ka mazām valstīm ar nelieliem finanšu resursiem nav iespējams izveidot floti, kas būtu orientēta uz visām armijas operācijām, tāpēc ir ļoti svarīgi, lai būtu skaidri definēta mūsu vieta NATO sastāvā un lai arī NATO skaidri zinātu mūsu iespējas, zinātu, ko no mums var gaidīt un prasīt. Pagaidām sekmīgi veidojas šāda saskaņota darbība, kas ļauj un arī turpmāk ļaus sekmīgi pildīt uzdevumus.

Taču teiktais nebūt nenozīmē, ka ar iestāšanos NATO esam svarīgāko uzdevumu veikuši un tagad varam mierīgi atpūsties. Gluži pretēji, tas nozīmē, ka mums tiek un tiks izvirzītas arvien augstākas prasības. Pirmā "šaurā" vieta, ko jau esam apzinājuši un izjutuši, ir prasības attiecībā uz personālsastāva apmācību, un tie ir ļoti augsti standarti, ko sabiedrotie gaida no mūsu virsniekiem. Runājot par augstajiem standartiem, jāteic, ka pirms iestāšanās NATO daudzas prasības mums vienkārši nebija zināmas, jo atradās noteiktā slepenības zonā.

Tēlaini izsakoties, tagad mums ir pavērušies arī plašāki apvāršņi un iespējas, jo savus cilvēkus varam sūtīt mācīties tur, kur vēl nesenā pagātnē tas nebija iespējams. Ja agrāk mēs mācījāmies piedalīties starptautiskās miera uzturēšanas operācijās, tad tagad varam mācīties, kā vajag karot. Ja tā varētu teikt, lielākais izaicinājums pēc iestāšanās NATO ir tas, ka NATO pieprasa diezgan lielu skaitu virsnieku un instruktoru dienestam dažādos NATO štābos.

– Vai tas nozīmē, ka Latvijas virsniekiem un instruktoriem ir iespēja savu karjeru veidot jau augstākajās NATO struktūrās?

– Teiksim tā: armijas cilvēks savu karjeru veido tikai savā valstī, bet tajā pašā laikā viņam ir ļoti lielas iespējas, pat lielākas nekā esam spējuši tās izmantot, dienēt un gūt pieredzi citās valstīs, un papildu iemaņas mums visiem ir ļoti svarīgas. Jūras spēki sekmīgi var attīstīties tikai tad, ja ir pietiekams finansējums, pietiekami liela pieredze un ja citās valstīs iegūto pieredzi varam izmantot savā praksē. Būtu nožēlojami, ja JS kļūtu par izolētu sistēmu, kas darbojas vienīgi savas valsts robežās, jo tad nebūtu nozīmes izcīnītajai neatkarībai, kas pavēra iespējas gūt zināšanas, iemaņas un pieredzi, ko sniedz civilizētā pasaule. Un tas attiecas ne tikai uz kara floti, bet arī zināšanām tehnikas un tehnoloģiju jomā.

– Lai sistēma nevainojami darbotos un pilnveidotos, ir vajadzīgs cilvēks. Kāds ir tas mūsdienu cilvēks, kurš savu dzīvi saista ar dienestu Jūras spēkos?

– Valdība ir pieņēmusi lēmumu 2006. gada beigās pāriet uz brīvprātīgo dienestu, bet es kā JS komandieris jau tagad varu teikt, ka man nav problēmu nokomplektēt sastāvu ar pilnīgi profesionāliem jūrniekiem. Puiši, kuri nāk obligātajā militārajā dienestā Jūras spēkos, patiesībā nāk brīvprātīgi ar mērķi palikt virsdienestā. Ar zemāko sastāvu problēmu nav vispār, jo Latvijas sniegtā izglītība ir ļoti laba un cilvēku motivācija dienēt JS – milzīga, tāpēc diemžēl biežāk esmu spiests teikt nē, nekā jā. Ne visi, kuri vēlas palikt dienestā, to var īstenot, jo līdzekļu mums ir tikai tik daudz, cik to ir. Ja runājam par inspektoriem vai vidējo komandējošo sastāvu, tad te galvenokārt uzsvaru liekam uz to, lai cilvēkam būtu ne tikai vēlēšanās, bet arī ļoti augsts izglītības līmenis, jo jau iegūtā pieredze darbā ar NATO valstīm ir parādījusi arī mūsu vājās vietas, pamatā tās ir vājās svešvalodu zināšanas. Esam vēl un vēlreiz pārliecinājušies, ka tieši vidējais komandējošais sastāvs ir JS mugurkauls, uz kura turas visa struktūra, jo tieši viņiem pašiem perfekti jāpārzina sava specialitāte un jābūt augsta līmeņa profesionāļiem, lai apmācītu un sagatavotu jaunos speciālistus. Pagaidām vēl pāragri apgalvot, ka visi mūsu instruktori jau sasnieguši šādu līmeni. Ja līdz šim lielu vērību esam veltījuši virsnieku sagatavošanai, tad no 2003. gada vairāk uzmanības veltām tam, lai uzlabotu tieši instruktoru sagatavošanu un uzlabotu viņu svešvalodu zināšanas. Latvijai ir lieliskas iespējas sagatavot profesionālus jūrniekus, bet iespējas sagatavot profesionālus kara jūrniekus ir salīdzinoši mazākas, tāpēc ir jāizmanto katra iespēja papildināt zināšanas ārzemēs.

Savukārt virsnieki ir salīdzinoši labi izglītoti, tāpēc arī turpmāk izmantosim jau izveidoto jaukto apmācības sistēmu, kad daļa virsnieku zināšanas apgūst Latvijā, bet daļa tiek sūtīta mācīties uz ārzemēm. Šādu sistēmu izmantojam ne jau tāpēc, ka nevarētu visus sūtīt mācīties uz ārzemēm. Problēma ir pavisam cita. Ārzemēs sagatavo speciālistu dienestam savas valsts flotē, bet mūsu flote ir ļoti specifiska, mēs esam nevis kara flote, bet gan Jūras spēki, kas sastāv no kara flo-

Jūras spēkiem – 85. Kara kuģi Rīgas ostā 2004. gada augustā.

tes un krasta apsardzes. Līdzīgi kā citu nelielo valstu flotes, arī mēs ejam tieši šai virzienā, jo mūsu resursi nav tik lieli kā ASV un citām lielvalstīm.

Latvijā virsniekus sagatavo Jūras akadēmijā un Tehniskajā universitātē, taču gribu uzsvērt, ka izglītība ir nepārtraukts process, tāpēc neviens nekad nevar teikt, ka ieguvis pietiekami daudz zināšanu. Pasaulē notiek ļoti straujas pārmaiņas tehnoloģiju jomā, tāpēc jāapzinās, ka pamatizglītība ir viena lieta un tai nemitīgi klāt nāk visdažādākās speciālās zināšanas, kuras mūsu virsnieki pamatā apgūst ārzemēs.

– Taču ir sfēra, kurā tieši Latvija, ja tā var teikt, ir līderpozīcijā. Tas ir Baltijas valstu Ūdenslīdēju mācību centrs, kas atrodas Liepājā un, pēc speciālistu domām, ir modernākais šāda veida mācību centrs Eiropā.

– Varu piekrist, ka šis mācību centrs ir mūsu lepnums un kopumā attīstās labi, taču, jāteic, ka arī ne bez problēmām. Tikai šogad esam atrisinājuši jautājumu par ūdenslīdēju sastāva komplektēšanu. Šķiet, kādas gan te varētu būt problēmas? Tāpēc visiem, kuri lasa šo rakstu, gribu pateikt, ka Liepājas Ūdenslīdēju skola nesagatavo akvalangistus. Akvalangistus var sagatavot divās nedēļās un vēl ātrāk, un viņiem māca nirt līdz aptuveni trīsdesmit metru dziļumam. Mēs sagatavojam ūdenslīdējus atmīnētājus, un tas ir ļoti ilgstošs process, kur arī kadru atlase ir ļoti nežēlīga. Piemēram, no trīsdesmit kuģu ūdenslīdējiem varējām atlasīt divus trīs cilvēkus, kuriem ir nepieciešamā motivācija, kuri var iziet psiholoģisko testu, lai turpmāk sekmīgi spētu veikt sarežģīto ūdenslīdēja atmīnētāja darbu. Tieši tāpēc, ka ir šāda milzīga atlase, iepriekšējos gados bija ierobežots ūdenslīdēju skaits un nevarējām pat nokomplektēt ūdenslīdēju komandu, kurā nepieciešami desmit speciālisti. Šogad testējām visus 270 cilvēkus, kuri atnāca dienēt Jūras spēkos,

un mums izdevās atlasīt sešus, tādējādi beidzot varējām nokomplektēt komandu. Sagatavojot ūdenslīdējus, jāņem vērā, ka viņiem vajadzēs piedalīties arī tādās operācijās, kas nav tieši saistītas ar militāro jomu, kā, piemēram, tas bija zvejas kuģa "Astrīda" bojāejas gadījumā.

– Kāda izskatās Latvijas atbildības zona Baltijas jūrā, vai ūdenslīdējiem šeit vēl ilgi būs ar ko noņemties?

– Atmīnēšana turpināsies vēl ilgi, pagaidām, godīgi sakot, šim darbam neredzam galu. Esam apzinājuši visas bīstamākās vietas, taču ir divas problēmas, kas mūsu darbu ievērojami sarežģī. Pirmā ir tāda, ka atkarībā no straumēm mīnas reizēm ir uznākušas virspusē, reizēm atrodas zem smiltīm. Mēs vairs neesam pārsteigti, ka gadu strādājam kādā vietā, atrodam mīnas un visu iztīrām, bet, veicot kontrolpārbaudi, redzam, ka attiecīgajā zonā atkal parādījušies jauni objekti. Analizējot situāciju, pārliecināmies, ka vainīgs nav mūsu darbs, bet gan straumes. Otrs apstāklis, ka rada problēmas un ietekmē mīnu migrāciju, ir saistīts ar mūsu zvejniekiem. Viņi nereti savos tīklos *noķer* mīnu, bet pēc divām trim jūdzēm iemet to atpakaļ jūrā. Tātad, lai arī esam apzinājuši mīnu atrašanās vietas, jau pieminēto apstākļu dēļ šie rajoni ir ievērojami paplašinājušies. Taču ir arī tādas lietas, kas jāizdara vistuvākajā laikā, un viena no tām ir kādas pie Liepājas Dienvidu mola nogrimušas ar lādiņiem piekrautas baržas atmīnēšana. Jau tagad skaidrs, ka barža atrodas pārāk tuvu molam, tāpēc to spridzināt nevarēs. Bet risināt šādus jautājumus jau ir mūsu uzdevums.

– Jau zvejas kuģa "Astrīda" bojāejas sakarā izraisījās asas diskusijas par to, kam tad īsti būtu jāatbild par tādas sistēmas izveidi, kas pārzinātu situāciju Latvijas ūdeņos un nepieciešamības gadījumā ļautu operatīvi reaģēt.

– Ar katru gadu kuģu kustība Baltijas jūrā pieaug, līdz ar to pieaug arī to kuģu skaits, kuri atrodas mūsu ūdeņos, tāpēc ir tikai loģiski, ka prasības attiecībā uz kuģu drošību pieaug un ar katru gadu vēl jo vairāk augs. Mēs uzskatām, ka ir ļoti svarīgi, lai 2005. gadā reāli sāktu darboties AIS sistēma. Esam paredzējuši izsludināt konkursu par jūras novērošanas sistēmas modernizāciju, un esam pārliecināti, ka sistēma sekmīgi darbosies vien tad, ja tā tiks pareizi administrēta. Zvejas kuģa bojāejas gadījums parādīja, ka skaidri jādefinē un jāsadala atbildība. Iespējams, pašlaik lielākā problēma ir tā, ka vairākas institūcijas, kas iesaistītas jūras drošības jautājumu risināšanā, uz šo funkciju nodrošināšanu raugās katra no sava skatpunkta. Lai darbs ritētu sekmīgāk, jābūt vienam koordinatoram. Domāju, ka šīs funkcijas varētu deleģēt tikai divām institūcijām – vai nu Jūras administrācijai, vai JS Glābšanas un meklēšanas koordinācijas centram.

– Ja šo darbu veiktu JS, vai nerastos pretrunas starp civilajām un militārajām struktūrām, jo militārajām struktūrām taču ir paredzēta zināma slepenības pakāpe?

– Šogad esam pabeiguši JS reorganizāciju, un šīs reorganizācijas laikā speciāli strādājām, lai nākotnē nerastos konfliktsituācijas starp šīm divām sistēmām. Lai gan mūsu Meklēšanas un glābšanas koordinācijas centru vada militārperso-

nas, tas tomēr lielākoties veic civilās funkcijas. Rīgas Glābšanas un meklēšanas koordinācijas centrs ir pakļauts Krasta apsardzes dienestam, tas savukārt veidots tā, lai varētu veikt civilos uzdevumus, bet iespējamā kara gadījumā to varētu pārformēt par militāro vienību. Bet šobrīd tie ir civilie uzdevumi, kas saistīti ar glābšanas un meklēšanas darbiem, ekoloģisko uzraudzību, ISPS kodeksa prasību izpildes kontrolēšanu. Nākotnē šiem darbiem klāt vēl varētu nākt citi uzdevumi, kas saistīti ar drošību jūrā, bet tiem nebūs tīri militāras ievirzes. Mūsu izveidotajai sistēmai nav nekādu pretrunu ar NATO, un tas, ka Krasta apsardzes dienests darbojas Jūras spēku ietvaros, bet tam ir tiesības un arī pienākumi pildīt tos uzdevumus, kas nāk no Satiksmes ministrijas vai Jūras administrācijas, ir akceptēts. Šai sakarā lielu pieredzi esam ieguvuši Holandē – tur jau lieliski darbojas sistēma, kurā apvienotas vairākas institūcijas, kas pilda koordinācijas pasākumus jūrā. Sakārtojot sistēmu, arī mēs nonāksim pie tā, ka tiks izveidota institūcija, kas pildīs koordinatora lomu un spēs garantēt drošību jūrā, izmantojot šim nolūkam jebkurus pieejamos līdzekļus, vai tie būtu Jūras administrācijas, robežsargu, kara flotes vai krasta apsardzes līdzekļi. Mūsu valstī vajag prast taupīt un racionāli izmantot līdzekļus, kā arī likt lietā visu iesaistīto institūciju iespējas, lai maksimāli labi pildītu savus uzdevumus. Ir nepieciešams spēks, kas nevis pēc ministrijas nosaukuma, bet gan pēc būtības ir orientēts uz pildāmo uzdevumu.

– Viena no tādām institūcijām, kur pie viena galda sēžas vairāku ministriju un organizāciju pārstāvji, lai risinātu aktuālas problēmas, ir Latvijas Ostu padome, kur citu starpā pie galda vieta ir arī Jūras spēkiem. Kas ir tie jautājumi, kurus vēlaties aktualizēt šai līmenī?

– Jau vēsturiski ir izveidojies tā, ka Ostu padome risina ļoti nozīmīgus ekonomiskus jautājumus, jo katrs ostā ieguldītais lats nes daudzus latus citām nozarēm. Jau pieminēju, ka pašlaik viens no svarīgākajiem ir ISPS kodeksa ieviešanas jautājums, taču ne mazāk nozīmīgs ir to jautājumu loks, kuri saistīti ar izmaiņām Krasta apsardzes struktūrā un Jūras spēkos kopumā, kā arī problēmas, kas saistītas ar JS un citu dienestu kopīgo darbu koordinēšanu. Ostu padome ir lieliska vieta, kur šos jautājumus aktualizēt, izdiskutējot un pieņemot saprātīgus un profesionālus lēmumus. Godīgi sakot, ne jau vienmēr Jūras spēku priekšlikumi Ostu padomē ar prieku ir sagaidīti, bet jebkurā gadījumā tieši tur ir tas kvorums un tie cilvēki, kam ir pieredze jūrniecības jomā un kuri var pieņemt lēmumus.

– Jau daudzus gadus vērojot Ostu padomes darbu un to, kā veidojās padomes locekļu un viņu pārstāvēto institūciju attiecības, jāatzīst, ka pēdējā laikā jūtami pieaudzis Jūras spēku prestižs, kas pirmām kārtām izpaužas attieksmē. Vai arī Jūs pats varat teikt, ka ne tikai Ostu padomes, bet arī valsts līmenī ir audzis JS prestižs?

– Domāju, tas ir saistīts ar to, par ko runājām sarunas sākumā. Galvenais Jūras spēku sasniegums ir profesionāli izpildīti uzdevumi, kas arī ceļ mūsu prestižu un autoritāti. Mēs arvien vairāk valstī esam pieprasīti, un valsts mums uzticas.

– Ja valsts izrāda šādu uzticību, vai tā atvēl arī pienākumu un uzdevumu profesionālai pildīšanai nepieciešamās finanses?

– Finanšu jomā vienmēr varētu vēlēties labāku situāciju. Domāju, ka līdzekļu trūkums vēl radīs daudzas problēmas un šis jautājums vēl ilgu laiku nezaudēs aktualitāti. Esmu izvirzījis uzdevumu panākt, lai finanses, kas paredzētas Krasta apsardzes pienākumu pildīšanai, budžetā būtu ieliktas atsevišķā ailē. Pašlaik mums ļoti trūkst līdzekļu, lai pilnā apjomā cīnītos ar naftas un ķīmisko vielu noplūdēm, kur situācija patiesībā ir kritiska. Tagad, kad viss Jūras spēku finansējums ir salikts "vienā katlā", ļoti grūti atrast līdzekļus Krasta apsardzes funkciju pildīšanai, jo, teikšu atklāti, Nacionālie bruņotie spēki vairāk akcentē tos uzdevumus, kas saistīti ar mūsu valsts militāro drošību un piedalīšanos NATO aktivitātēs. Tieši tāpēc vēl jo vairāk ir jābūt skaidri nodalītiem līdzekļiem, lai es kā Jūras spēku komandieris varētu būt pārliecināts, ka būs nepieciešamais finansējums to uzdevumu veikšanai, ko valsts uzticējusi Jūras spēku Krasta apsardzes dienestam. Pagaidām esmu spiests meklēt kompromisu un lemt, vai piedalīties NATO mācībās, vai arī gādāt līdzekļus naftas bonu iegādei.

– Vai veidojas amatpersonu izpratne šai jautājumā un vai Jums izdosies savus apsvērumus pierādīt?

– Neesmu pārliecināts, ka šogad man tas izdosies, jo pagaidām sarunas nevedas tik labi, kā varētu vēlēties. Ļoti slikti, ja pārmaiņas nenotiek, bet nav labi arī tad, ja pārmaiņas notiek ļoti strauji.

– Nākošais atskaites punkts Jūras spēkiem būs deviņdesmit gadi. Ko vēlaties līdz tam laikam paveikt un ko sasniegt?

– Lai Jūras spēkiem, sagaidot deviņdesmito gadadienu, nebūtu neviena par divdesmit gadiem vecāka kuģa!

Vēl vēlos uzsvērt, ka mums vajag darīt tā, kā mums pašiem ir izdevīgi. Ja ir izdevīgi, lai Jūras spēki pildītu gan kara flotes, gan krasta apsardzes funkcijas, tad vajag iet šo ceļu un nevajag klausīties uz tiem gudrajiem, kuri atbrauc un māca mūs dzīvot. Mūsu nacionālās intereses ir pašas galvenās, un tikai pēc tam varam uzklausīt padomus un pieņemt vienīgi tos, kas mums nerada kaitējumu. Tādā solī mēs gājām uz NATO. Lai gan NATO deva ļoti daudz padomu, kā, viņuprāt, mums būtu jārīkojas, mēs pieņēmām tikai tos, kas dod ieguldījumu valsts drošībā. Protams, mēs savu drošību neiedomājamies bez NATO, bet mums tomēr vajag būt nacionāli egoistiski noskaņotiem, lai varētu attīstīt mūsu valsti.■

P.S. 2004. gada 28. decembrī MK pieņēma lēmumu par NBS JS komandieri iecelt komandkapteini Aleksandru Pavloviču.

Ilmāra Lešinska profesionālā dienesta līguma termiņš beidzās 2004. gada beigās.

Atjaunojot Kara flotes tradīcijas

Viceadmirālis ***Gaidis Andrejs Zeibots,*** *nu jau Latvijas Nacionālo bruņoto spēku komandieris, bija pirmais atjaunotās Latvijas atjaunoto Latvijas Jūras spēku komandieris, tāpēc ir tikai loģiski un pieder pie lietas, ka Latvijas Kara flotes 85. jubilejas sakarā uz sarunu aicināju tieši viņu – cilvēku, kurš bija viens no tiem, kas lika pamatus Jūras spēku sistēmai un ne tikai ir vadījis Jūras spēku štāba un rajonu darbu, bet ar lielu cieņu izturējies pret vēsturisko mantojumu un darījis visu, kas bija viņa spēkos, lai atjaunotu Kara flotes tradīcijas.*

Īsti nevaru formulēt, vai mūsu saruna bija par vēsturi, Jūras spēkiem, viceadmirāļa personiskajām izjūtām vai viņu pašu. Un vai vispār visas šīs lietas ir nodalāmas un saliekamas pa plauktiņiem? Divi cilvēki vienu un to pašu notikumu atcerēsies pilnīgi savādāk, neko jau nevar padarīt, vēsture veidojas ne tikai no faktiem, bet arī no izjūtām, attieksmes un, ja vēlaties, arī no tā, cik stipri vai dedzīgi sit sirds.

Sēžot komandiera uzgaidāmajā telpā, noraugos uz cilvēkiem armijas formās un pie sevis spriežu, kas pamudinājis viņus kļūt par militāristiem. Bez manis uzgaidāmajā ir cilvēki pieci seši. Veras durvis, un šie pieci seši jau sastinguši miera stājā. Durvīs stāv Gaidis Andrejs Zeibots, tāds ļoti lādzīgs, bet izteikti lietišķs, acīs pavisam atturīgs smaids (esmu redzējusi viņu arī savādāk smaidām, teiksim, Jūras svētkos vai jūrniecības enciklopēdijas atvēršanas svētkos), bet te ir dienests, kas uzliek pienākumus. Arī es pieceļos, lai sasveicinātos. Uz mirkli galvā pazib doma – nu gluži kā kino, bet tai pašā laikā lieliski apzinos, ka esmu visaugstākajā militārajā štābā, vēl augstāk ir tikai Valsts prezidente.

Kad vēlos zināt, kāpēc Zeibots savu dzīvi saistījis ar armiju, viņš vēlas zināt, vai uz maniem jautājumiem jāatbild nopietni vai ar humoru. Saku, ka būtībā katrā jokā slēpjas vislielākā nopietnība, tāpēc var arī ar humoru. Tad, lai paskaidrotu savu nonākšanu militāristos, viņš piemin kādu savulaik aizpildītu anketu, kur citu jautājumu starpā bijis arī šāds: Vašol ļi ti v istoriju, iļi vļip (vai tu esi iegājis vēsturē vai iekritis?). Uz pašu attiecoties teikuma otrā daļa, un nu tur vairs neko nevarot darīt. Bet dzīve, protams, ir daudz prozaiskāka: mātei divus bērnus būtu pārlieku grūti izskolot, bet tā kā mācīties gribējies ļoti, tad viņš kā vecākais bērns ģimenē meklējis iespēju realizēt savas intereses, negaidot palīdzību no mājām. G. Zeibota gadījumā tas bijis Radioelektronikas institūts. Un viņš ir priecīgs, ka izvēle nav bijusi kļūdīga, jo pēc institūta beigšanas kā radioelektronikas inženieris nonācis uz karakuģa.

G. Zeibots: – Bija 1975. gads, kad kara flotē tika lauzta esošā sistēma un simtiem gadus vecas tradīcijas, jo vēsturiski par karakuģa kapteini varēja kļūt tikai

no stūrmaņiem vai ieroču speciālistiem. Bet tajā laikā paši kuģi kļuva par tādiem kā elektronikas ķīlniekiem, jo visi ieroči tad un arī tagad tiek vadīti ar elektronikas palīdzību. Un mēs vecās tradīcijas lauzām, es biju viens no pirmajiem elektroniķiem, kas kļuva par komandieri, un biju trešais jaunākais komandieris Padomju savienībā.

Ir cilvēki, kuriem uz vēsturiskiem notikumiem lemts skatīties no malas, citiem ir lemts ne tikai būt klāt attiecīgā laika svarīgākajos notikumos, bet arī pašiem tos veidot. G. Zeibotam liktenis ir lēmis iet otro ceļu. Būt pirmajam.

G. Zeibots: – Ideja, ka jaunajai Latvijai būs savi Jūras spēki, bija pilnīgi pašsaprotama, jo, patiecoties savas jūras robežas garumam, Latvija ir bijusi un būs jūras lielvalsts. Jūra. Meži. Kultūra. Lūk, mūsu lielākās bagātības! Taču nedomāju, ka esmu pirmais, jo liela pateicība par Latvijas Jūras spēku izveidošanu jāsaka Jānim Mauriņam. Jānis bija tas, kurš man palīdzēja uzņemties atbildību un sākt pilnīgi jaunas struktūras veidošanu. Varbūt tieši viņam vajadzēja kļūt par Jūras spēku komandieri, bet dzīve iegrozījās savādāk.

Esmu pārliecināts, ka ideja bija dzimusi daudz senāk. Kad bruka Padomju savienība, Donāts Darkēvičs, kurš bija zemūdenes komandieris un tai laikā arī Bolderājas centra komandieris, kopā ar Jāni Mauriņu jau apsprieda, kā veidot Latvijas Jūras spēkus. Viņi daudzas lietas bija apsprieduši ar Hugo Legzdiņu. Klāt bija arī civilie jūrnieki, kuriem rūpēja militārās flotes attīstība. Tāpēc nekādā gadījumā negribu teikt, ka esmu idejas autors. Tai laikā, kad Latvijā gaisā virmoja šīs idejas, es vēl dienēju Polijā un biju Gdiņas jūras spēku diviziona komandiera palīgs. 1991. gada 4. septembrī Krievija atzina Latvijas neatkarību, un man šajā dienā pulksten divpadsmitos bija jābūt pie Ministru Padomes priekšsēdētāja Ivara Godmaņa. Atbraucu uz Rīgu, aizgāju uz Ministru Padomi, un tieši tad, kad man vajadzēja doties Godmaņa kabinetā, teletaips sāka sist ziņu, ka Krievija atzīst Latviju kā neatkarīgu valsti. Tūlīt bija Godmaņa intervija CNN telekanālam, apsveikumi un prieks. Bet kāpēc Godmaņa kungs mani bija uzaicinājis? Lai jautātu, vai es esmu gatavs veidot Latvijas Kara floti vai Jūras spēkus. Mans pretjautājums bija – kad sākt? Kad tu vari? Janvārī būšu klāt.

Kā stāsta G. Zeibots, pirms šīs tikšanās ar I. Godmani esot bijusi vēl kāda cita sapulce, kurā spriests par Aizsardzības ministrijas veidošanu. Sapulci vadījis Tālavs Jundzis, piedalījies arī Ivars Ross, kuram uzdots aizvest Zeibotu uz Mangaļu kuģu remonta rūpnīcu. Dokā uz steķiem izvilkts stāvējis kaut kāds kuģelis, kā vēlāk noskaidrots, 1943. būvēta somu bruņulaiva. Pēc atgriešanās no šīs interesantās ekskursijas bijis jāatbild, vai no redzētā var iztaisīt kara flotes sākumu. Zeibota atbilde bijusi – jā. Vēlāk redzētais grausts *uzpriešināts* iznācis no remonta rūpnīcas un kļuvis par pirmo Latvijas Jūras spēku kuģi "Gauja". Pateicoties I. Godmaņa pieņemtajam lēmumam, Jūras spēku floti papildinājuši vēl trīs kuģi, kas tika pārņemti no Zivju inspekcijas. Nu Jūras spēku floti veidoja "Gauja", vairāk gan kā simbols, kā arī "Sams", "Komēta" un "Bulta". Vēl joprojām ierindā ir "Komēta".

Cēsis. Cēsu kauju 85. gadadienas laikā. No labās: Latvijas NBS komandieris viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots, Igaunijas BS komandieris viceadmirālis Tamro Kouts, Latvijas Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga un Igaunijas Valsts prezidents Arnolds Rītels.

Ir problēmas un ir gandarījums

Gatavojoties sarunai ar viceadmirāli, izpētīju man pieejamās publikācijas par Jūras spēkiem deviņdesmito gadu sākumā un vidū. Toreiz viss bija pirmo reizi. Doties ārvalstu vizītēs un uzņemt viesus, piedalīties starptautiskās mācībās. Nebija pieredzes, nebija zināšanu, nebija tehnikas, bet bija tādas problēmas kā Krievijas armija un kurdu bēgļi, kas straumēm plūda cauri Latvijai, bija daudz citu problēmu, kas tagad šķiet ja ne izzudušas, tad zaudējušas aktualitāti. Iespējams, mainījušās prioritātes. Bet varbūt tā nemaz nav?

G. Zeibots: – Manā skatījumā prioritātes ir palikušas tās pašas, šai ziņā nekas nav mainījies. Pirmā prioritāte bija atrast cilvēkus, kas visu šo ārprātīgo darbu darīs. Arī tagad ir vajadzīgi cilvēki, kuri vēlas un var strādāt. Protams, tolaik ļoti svarīgi bija veidot floti un vispirms iegūt jau manis pieminētos kuģus. Pēc tam viss it kā nāca pats par sevi. Pieci kuteri, ko zviedri mums uzdāvināja. Taču nevajag domāt, ka viņi tos dāvināja, domājot par Latvijas Jūras spēku attīstību. Pasarg, Dievs! Viņiem vajadzēja, lai Latvija sāk reāli sargāt savu jūras robežu, jo cik daudz bēgļu tolaik gāja pa jūru. Darba bija daudz, un arī fanātiķi radās, daudzi no tiem vēl tagad ir ierindā.

Protams, vai gan citādi kā par fanātiķiem var saukt cilvēkus, kuri par niecīgu algu bija gatavi spēlēt vislielākās lomas. Četrdesmit, piecdesmit latu jau skaitījās

virsnieka cienīga alga. Tolaik G. Zeibota Krievijas pensija bija gandrīz trīs reizes lielāka par Latvijas maksāto algu. Bet daudzi arī apzinājās, ka grūtie laiki jāpārdzīvo un nevar gribēt vairāk, nekā valsts var atļauties. Kas to izturēja, tie palika uzticīgi Jūras spēkiem.

Un ne tikai izturēja, bet vienmēr bija cilvēki, kas nāca ar jaunām idejām un kā apsēsti šīs idejas arī realizēja. Mārtiņš Zemžanis bija apsēsts ar orķestra dibināšanas ideju, un viņam arī tika uzdots organizēt, kā toreiz jokojot teikuši, muzikālo bandu. Banda tagad ir kļuvusi par vienu prestižu orķestri ne tikai Latvijā, tas ir atzīts visā Eiropā un saņem uzaicinājumus muzicēt pat Ķīnā. Zeibots ir lepns par orķestri. Vēl jo vairāk, ja no profesionāļiem nākas dzirdēt cildinošu vērtējumu, kā tas ir bijis Latviešu biedrības namā koncertā, kad kāds aizmugurē sēdošais Mūzikas akadēmijas profesors teicis, ka nekādi nevar saprast, kā diriģents, jauns puisis, no tā orķestra dabū laukā tādas lietas. Lūk, arī gandarījums!

G. Zeibots: – Gandarījumu dod katra, pat vismazākā lietiņa, ko varējām paveikt. Mums savulaik Raiņa bulvārī bija tāda maza istabiņa, kur uz durvīm bija rakstīts: Jūras spēku pārvaldes priekšnieks. Biju aizbraucis kādā komandējumā, un, kad atgriezos, pāri uzrakstam pie durvīm bija pārvilkta melna lente. Ja melna lente, tas nozīmē, ka tu dari ko tādu, kas kādam ļoti nepatīk. Bija prieks, ka tu dari tiešām ko vajadzīgu. Un bija prieks arī par to, ka cilvēkiem ļoti strauji mainījās domāšana un arī izpratne par Jūras spēku struktūru, bet iesākumā tā visa nebija. Kad vajadzēja radīt struktūru, uz lielām lapām uzzīmējām, kādai tai vajadzētu būt. Mūsu izpratnē, protams. Kas gan viss tur bija! Ja tagad tās lietas mēs celtu dienas gaismā, pašiem vairs negribētos ticēt, ka domājām tādā līmenī. Bet domāšana ātri mainījās, un par to varēja priecāties.

Taču nevar noliegt, ka būtībā esam materiālisti un ar garīgumu vairāk izrādāmies, tāpēc arī materiālās vērtības allaž ir sagādājušas prieku. Bija traks prieks, kad pārņēmām pirmos trīs kuģus. Nu, ārprāts, nu, ārprāts, kāds prieks! Nākamais prieks, kad tikām pie kāda dāvinājuma. Vācija uzdāvināja divus mīnu tralerus. Arī patruļkuģi "Zibens". Par visu to bija prieks. Ikdienā neiztika arī bez humora un mācēšanas iziet no dažādām situācijām. Savulaik no poļiem dāvinājumā saņēmām velkoni, ko poļu valodā sauc *halovņik*, uz tā sāniem bija rakstīts "H-18". Lai visu kuģi pārkrāsotu, tik daudz naudas nebija, un zinot, ka palīgkuģus dažās pasaules valstīs apzīmē ar burtu A, burtam H augšā pievilkām jumtiņu un mums iznāca kuģis "A-18". Visus kuģus, kas bija nonākuši mūsu Jūras spēkos, sākām aprīkot ar tehniku, un tas, ko iegādājāmies, bija pats labākais tobrīd, bet vairāk tomēr domājot par nākotni. Pagājušajā gadā, atrodoties Francijā, biju uz viņu aviācijas atombāzes kuģa "Šarls de Gols", un mūsu franču kolēģi ar tādu prieku rādīja, ka uz kuģa ir pirmais elektronisko karšu komplekts Francijā. Lai nesabojātu viņu prieku, es klusēju, jo mums uz mazā "Kristapiņa" un uz katra Krasta apsardzes kuģa ir elektroniskās kartes. Tad vēlreiz pārliecinājos un ar lepnumu pie sevis nospriedu, ka attīstības stratēģijai ir jābūt tālredzīgai un mēs esam pratuši tādu vei-

1993. gads. Strādā kompleksās pārbaudes komisija. Savus atzinumus izsaka Jānis Mauriņš (pirmais no labās).

dot. Vilciens ar milzīgu ātrumu traucas uz priekšu, ja tu no šā vilciena izkrīti, tad vairs nav nekādu cerību tikt tajā atpakaļ. Piedodiet, bet man vēlreiz jāizmanto citāts krievu valodā, jo latviski tik trāpīgi nevar pateikt: *otstal na veki* (atpalicis uz mūžu – red.). Lūk, tā var iznākt, ja domā tikai par šīsdienas vajadzībām un neskatās nākotnē.

Gaidis Zeibots atceras, kā 1992. gadā sākumā nopietni gatavojušies pirmajai ārvalstu vizītei Zviedrijā, kas notikusi jau jūnijā. Ar godu bija jāparāda, ka Latvijai ir savi Jūras spēki. Kaimiņiem vajadzēja arī pateikt, ka Latvija ir gatava un pārņem robežu apsardzi Latvijai piekritīgajā zonā. Pirmajā vizītē kuģa komandieris bija Igors Ziļčenko un pārgājiena vecākais Ilmārs Lešinskis. Zeibots vēl tagad atceras, kā viņu *svētījis* Hugo Legzdiņš. "Kā tu to pieļāvi, ka komandieris ir Ziļčenko, ka pārgājiena vadītājs Lešinskis!" Vecajam komandkapteinim šķitis, ka tie nav pareizie uzvārdi.

G. Zeibots: – Bet vizīte Zviedrijā 1992. gada jūnijā notika, un domāju, ka vispirms jau mums pašiem tas bija ļoti svarīgi. Kuģa komandai, četrpadsmit cilvēkiem, bija uzšūtas formas. Ejam pa ielu, mums jautā: no kādas valsts jūs esat? No Latvijas, ar lepnumu atbildam. Bet kādas valsts forma tā ir? Latvijas Jūras spēku forma.

Starptautiskās militāras mācības jau nāca vēlāk. Ļoti spilgti atceros, kā vadīju Baltijas valstu pirmās kopīgās mācības "Ambersee". Baltijas valstu karakuģi ie-

nāca Liepājā, un visu triju valstu Jūras spēku komandieri kopā ar savu valstu vēstniekiem tikās oficiālā līmenī. Izgājām pirmajās mācībās jūrā, pie robežas stāvēja Polijas izlūki. Tā kā es Polijas kara floti ļoti labi pārzināju, tad raidīju viņiem apsveikuma signālu, ka esmu Latvijas "Imanta". Izstāstīju, ko esam nolēmuši darīt un aicināju, ja viņi vēlas, var mums pievienoties.

Rūgtā un saldā pieredze

No tā laika ir pagājuši divpadsmit gadi, un nu Latvija kā jaunā NATO dalībvalsts var būt skolotāja, no kuras citas valstis vēlas gūt pieredzi. Viena no valstīm, kas jau izteikusi vēlēšanos apgūt Latvijas pieredzi, ir Horvātija. Savulaik ģenerālis Džonsons izveidoja ģenerāļu grupu, kas palīdzēja arī Latvijai iziet NATO integrācijas procesu, tagad šī grupa savu darbību pārorientējusi uz citām valstīm, un mūsu ministrijas valsts sekretārs saņēmis aicinājumu šajā darba grupā iekļaut arī kādu no Latvijas pārstāvjiem.

G. Zeibots: – Esam atzīti, no mums gaida palīdzību un padomu, tas nozīmē, ka stratēģiski neesam kļūdījušies. Esam pārdzīvojuši ļoti grūtus laikus un godam tos izturējuši. Varu būt gandarīts, attīstība bijusi ar plus zīmi. Bet mums visiem kopā jāapzinās, ka pasaule pēdējos divpadsmit gados ir ļoti mainījusies, tāpēc atslābināties nedrīkstam.

Lūkojoties Latvijas Jūras spēku atdzimšanas pirmajos gados, G. Zeibots atceras, ka ne jau viss ir bijis gludi un skaisti, ir palicis arī rūgtums, kam gan netiek ļauts lauzties uz āru, bet kas tomēr nekur nav pazudis. Kad jautāju, kādu pieredzi jaunveidojamie Jūras spēki guva no vecākās paaudzes jūrniekiem, kam bija lemts piedzīvot Pirmās Republikas laikus, Zeibots vēlas precizēt, vai jāsaka, kā ir, vai kā vajag. Ja kā vajag, tad viss ir kārtībā. Bet to, kā bija patiesībā, ir pat nepatīkami atcerēties.

G. Zeibots: – Man tas bija nepatīkami, jo nācās piedzīvot rūgtus brīžus. Kad mani sauca par sarkano pulkvedi, bija grūti un smagi, bet bija jāsakož zobi un jāpārdzīvo. Atceros, kā mēs, atjaunojot Latvijas laika jūrnieku formas tērpu, nekādi nevarējām atrast, kāda tad īsti izskatījusies jūrnieku cepure. Hugo Legzdiņam bija cepure, bet viņš to mums nedeva, jo 1994. gadā vēl neviens nevarēja zināt, kas ar mums rīt notiks. Hugo Legzdiņš no varas bija cietis, tāpēc nevēlējās riskēt, jo nebija pārliecības, ka mazā Latvija noturēsies pretī tam spēkam un spiedienam, kas nāca no gigantiskā kaimiņa. Ja vēl tagad kādam ienāk prātā atgādināt, ko esmu darījis padomju laikos, es to tik saasināti vairs neuztveru un pat neklausos šādās replikās. Droši vien jāmācās saprast cilvēkus, kuri bija daudz cietuši. Droši vien jāpaiet ilgākam laikam un jāizaug vairākām paaudzēm, lai pārciestais aizmirstos.

Atceroties veco patiesību, ka latvieša mīļākā uzkoda ir otrs latvietis, vienmēr jābūt gatavam uz negaidītiem manevriem. To daudzi ir izjutuši uz savas ādas. Kā atzīst G. Zeibots, raksturīgi, ka ik pa laikam atkal un atkal parādās kāda informā-

cija, lai sakarsētu prātus. Tā janvārī tika publicēti materiāli, kas it kā bija nākuši no drošiem avotiem, ka Zeibots tirgojas ar ieročiem Somālijā. Laikam jau jo absurdākas lietas tiek paziņotas, jo tās šķiet ticamākas, saka Zeibots un piebilst, ka viens otrs, kas līdz šīs informācijas publicēšanai viņu slavējis kā lielisku profesionāli, nu pilnā balsī kliedzis par kaunu, kas jāpiedzīvo šādas viņa rīcības dēļ. Zeibots uzskata, ka šo informāciju aktualizēja tie, kas nevēlējās, lai viņš kļūtu par Nacionālo bruņoto spēku komandieri. Nu komandieris atzīst, ka savā amatā jūtas noguris. Kad piebilstu, ka kādā dziesmā dzied, ka noguris, bet laimīgs, komandieris īsti nepiekrīt, ka tas būtu attiecināms uz viņu.

"Tā nav laime, tā ir liela atbildība," saka Zeibots. "Ja nu tiešām kaut ko izdodas paveikt labi, tad, protams, ir arī laimes brīži. Bet ikdienas darbs – kā jau ikdienas darbs."

Taču izrādās, ka bez ikdienas darba iztikt nevar. Vislielākā nelaime Zeibotam un arī viņa sievai esot divas brīvās dienas nedēļas nogalē, kad svētdienas rītā no šķietamās bezdarbības viņš kļūstot kašķīgs. Mazdēls, kuram tagad ir deviņi gadi, uz jautājumu, vai kļūs par jūrnieku, atbild, ka varētu jau arī kļūt par jūrnieku, tikai vēl piebilst, ka ar vecotēvu gan kopā nestrādātu nekādā gadījumā. Tas licis G. Zeibotam aizdomāties, ko tad viņš tādu ir izdarījis, kas liek puikam šādi atbildēt. Droši vien tas ir pedantisms, kas liek būt uzmanīgam.

Bet Krievijas armijas aiziešana, vai tā bija laime, jautāju komandierim. Viņš atbild, ka tas bija brīnums, bet brīnumam tomēr bija jānotiek, par ko liecināja nobriedusī situācija.

G. Zeibots: – Tajā dienā, kad Krievijas armija pameta Liepāju, arī es biju tur. Aculiecinieki noteikti atceras, ka kāds cilvēks uz aizejošo Krievijas armiju, ko komandēja Baltijas flotes pavēlnieks admirālis Jegorovs, pilnā balsī kliedza, ka to noziegumu, kas šodien tiek darīts, būs ļoti sūri jānožēlo. Bet viss aiziet un arī piemirstas. Dzīve ir strauja un mainīga.

Un lai arī mēdz teikt, ka jūrnieki ir ļoti konservatīvi cilvēki, kam var piekrist, kaut vai paskatoties uz jūrnieku formām, kas visā pasaulē ir ļoti līdzīgas, tomēr divdesmit pirmā gadsimta jūrnieks vairāk ir pasaules pilsonis, un tas nav tāpēc, ka cilvēks kļuvis savādāks, bet gan tāpēc, ka dzīve prasa pavisam ko citu. Rodas arvien mazāk iespēju Latvijas jūrniecības sabiedrībai regulāri sanākt kopā, bet kopības sajūta mums visiem ir vajadzīga. Un varbūt tieši žurnāls var kļūt par jūrniecības sabiedrību apvienojošo ķēdes posmu, savedēju labā nozīmē vai pastkastīti, lai mēs cits par citu iegūtu kādu informāciju un uzturētu dzīvus sakarus, uzzinot labās ziņas par sevi un citiem. Tā mēs būtu cits citam saprotamāki. Un arī vienotāki.■

Egons Līvs: "Kādēļ nelikos slimnīcā? Biju apsolījis rakstiņu Rojas avīzē Kr. Valdemāra piemiņai, jāraksta bija ievads A. Popes grāmatai par latviešu burinieku vēsturi un vēl šis tas. To visu slimnīcā nebūtu varējis izdarīt, kaut arī mājas apstākļos tās bija elles mokas."

No dienasgrāmatas. 1988. gada 29. septembris)

60 ir brieduma, spēka un pilnības gadi

Jūras medicīnas pirmsākumi Latvijā ir saistīti ar pašas kuģniecības dzimšanu un attīstību. Tiklīdz mūsu senči iemācījās kuģot, tūlīt radās jautājumi, kas prasīja atbildes. Problēmas radīja ne tikai pats jūrā brauciens, kuru pavadīja dažādas, bieži vien arī liktenīgas nejaušības, inficēšanās, nelaimes gadījumi, slimības, ko veicināja ilgstoša uzturēšanās saspiestībā un neveselīgos apstākļos, bet arī zināšanu un iemaņu trūkums, lai novērstu to, kas atgadījies jūrniekam.

Lai gan latviešu un lībiešu ticējumi, buramvārdi un dainas, kas attiecas uz medicīnas atziņām, īsti vēl nav pētīti, tomēr ir pamatotas aizdomas, ka noteikti empīriski dziedniecības un slimību novēršanas paņēmieni senos laikos ir pastāvējuši.

Jūrniecības vēsturnieks Arturs Eižens Zalsters atklājis, ka Latvijā jūras medicīnas un karantīnas paņēmieni rakstveidā reglamentēti jau 16. gs. Uz Rīgas ostā ienākušiem svešzemju kuģiem jau dienējuši pirmie jūras medicīnas darbinieki, kurus sauca par kuģa bārddziņiem, ko tagad mēs varētu pielīdzināt feldšeriem. Rīgā pirmais zināmais jūras medicīnas ārsts bija Simons Kalbi. Lai gan viņš nebija universitāti pabeidzis, tomēr prakses atļauju saņēma 1590. gadā un šajā nozarē strā-

dāja 54 gadus. No Simona Kalbi sastādītā pārskata noprotams, ka viņš uzraudzījis Rīgas ostā ienākušos kuģus.

17. gs. Rīgas ostā bieži ienāca zviedru flagmaņkuģi, un vēstures apraksti liecina, ka apkalpes veselība tika uzticēta bārddzinim. Kuģa bārddziņa rīcībā noteikti atradās zāģis un liels nazis locekļu amputācijas veikšanai pēc smaga ievainojuma kaujas laikā. Uz tolaik nogrimušiem kuģiem vēlāk atrasti arī citi bārddziņa piederumi: ziežu trauciņi, zāļu pudelītes, piestas, bārdasnaži, bļoda asins savākšanai. Venerisko slimību dziedināšanā, kas jūrniekiem gadījās bieži, tika izmantota īpatnēja šļirce zāļu ievadīšanai. Narkozei operācijas laikā noderēja ar opija magoņu šķidrumu piesūcināti sūkļi. Brutālāka iemidzināšanas metode bija īpaša ķivere pacienta galvā, pa kuru sita ar smagu koka veseri, līdz iestājās bezsamaņa. Bārddziņi bijuši pietiekami prasmīgi, bet diplomēti ārsti no šā darba vairījās gan zemā atalgojuma, gan uz kuģiem valdošās netīrības dēļ, gan arī tāpēc, ka labi zināja bēdīgi slaveno patiesību – pēc neveiksmīgas kaujas uzvarētāji gūstā ņēma tikai kapteini, pārējos kopā ar kuģi nogremdēja jūras dzelmē.

Marta Aizsilniece.

Jau 17. gs. Kurzemes hercogistē tika ieviesti vairāki karantīnas pasākumi sakarā ar biežajiem mēra uzliesmojumiem. Mēra skartiem kuģiem tika liegta ienākšana ostā. Ja šāds kuģis avarēja un krava tika izskalota krastā, tad tā bija jāsadedzina. Uz kuģa dzīvi palikušajiem cilvēkiem, kas ar laivu pašu spēkiem izcēlās krastā, noteiktu laiku bija jāuzturas krastmalā norādītā karantīnas vietā.

Jau krietni vēlāk, pēc 1864. gada, kad Ainažos un pēc tam vairākās citās Vidzemes un Kurzemes piekrastes vietās tika atvērtas jūrskolas, tur katram gadījumam bija nedaudz jāapgūst arī medicīna, jo jūrā viss var atgadīties. Brauciena laikā ārsta vai feldšera lomu parasti pildīja kapteinis. No trošu vilkšanas līdz jēlumam noberztās plaukstas parasti dziedēja ar paša cietēja urīnu, pret reimatiskām sāpēm līdzēja terpentīns, vislabākais līdzeklis pret skorbutu, ar kuru jūrnieki biežī saslima pēc dienvidzemju apmeklēšanas, bija banāni, apelsīni un citroni, rei-

zēm lietots arī jūras ūdens, taču labākās zāles allaž bija džins, rums vai viskijs. Ainažnieku spēju rīkoties kritiskos brīžos apliecina kāds dokumentāls tālaika stāsts. Izkustoties kravai, kādam jūrniekam tikusi sadragāta kāja, un nekas cits neatlicis, kā to amputēt. Operāciju veikt uzņēmies kapteinis, bet pārējie nelaimīgo turējuši. Vispirms cietējam iedotas divas krūzes ruma, kādu šļuku, lai justos drošāk, ieņēmis arī operētājs pats. Pēc tam ar jūrnieka nazi cietušajam nogriezta miesa, ar galdnieka zāģi nozāģēts kauls, bet ar buru šujamo adatu un diegu sašūti muskuļi un cīpslas kaula galā, brūce izskalota ar jūras ūdeni un vēl nedēļu tajā turēts palikušais kājas gals. Kā par brīnumu stumbenis sadzijis lieliski, kuģa galdnieks izgatavojis protēzi, ko operētais jūrnieks lietojis vēl tad, kad pats jau braucis par kapteini.

Pirms gadsimta nozīmīgākā jūras medicīnas iestāde bija Liepājas jūras kara hospitālis, kas tika uzcelts 1900. gadā un darbojās līdz 1914. gadam. Krievijas impērijas kara flotes galvenās bāzes hospitālī bija 400 gultasvietu un augsts medicīniskā darba līmenis. Hospitāļa ārstu zinātniskās intereses reprezentēja 1901. gadā dibinātā Liepājas Jūras ārstu biedrība. Sakarā ar kara tehnikas un bruņojuma modernizāciju, kā rezultātā 1906. gadā zemūdenes tika iekļautas flotes sastāvā, tieši Liepājā tika veikti Krievijā un arī pasaulē pirmie pētījumi par darba fizioloģiju un higiēnu zemūdens apstākļos.

Latvijas Republikā algotā darbaspēka obligāta veselības apdrošināšanas forma bija slimokases, kas tika izveidotas 1920. gadā. Tālbraucējiem jūrniekiem sava īpaša slimokase tapa 1930. gadā. Tā bija pati mazākā starp aroda slimokasēm, aptverot pusotru tūkstoti apdrošināto, bet tajā pašā laikā – visturīgākā, rēķinot pēc iemaksu lieluma uz vienu dalībnieku. Līdz ar to Jūrnieku slimokase varēja sniegt plašāku un kvalitatīvāku medicīnisko palīdzību nekā citas slimokases, sedzot ambulatorās un stacionārās ārstēšanas izmaksas, apmaksājot zāles, kā arī sniedzot slimības pabalstu. Tā kā slimokase bija neliela, tā savas ārstniecības iestādes neveidoja, bet slēdza līgumus ar slimnīcām un ārstiem. Jūrnieku slimokasei piederēja savs nams Rīgā, Mārstaļu ielā 28. Jūrnieku slimokase kopā ar citām tika likvidēta 1940. gada decembrī.

Padomju veselības aizsardzības sistēmā bija izveidojusies resoriska pieeja, kas paredzēja īpašu centralizētu (līdzīgi dzelzceļam) ūdensceļu darbinieku medicīnisko dienestu. Plašā valsts bija sadalīta baseinos, kas tieši tika pakļauti atbilstošai pārvaldei PSRS Veselības aizsardzības tautas komisariātā Maskavā. Mēģinājums veidot šādu dienestu Latvijā sākās 1941. gada 1. aprīlī, taču nepilnos trīs mēnešos līdz kara sākumam daudz paveikt nebija iespējams.

Pēc kara beigām, 1945. gadā, tika izveidots plašāks pakļauto iestāžu tīkls, kas aptvēra gan jūras, gan arī tolaik plaši izvērsto upju kuģniecību, kuģubūves, remonta rūpnīcas un darbnīcas, jūrskolas u.c. Pēckara grūtības bija pārvarētas, saimnieciskā rocība paplašinājusies, un, piesaistot jūrnieku un zvejnieku līdzekļus, varēja izvērst kapitālo celtniecību. 1961. gadā Ventspilī uzcēla ostas slimnī-

cu ar 100 gultas vietām. Rīgā 1958. gadā tika uzcelta ostas slimnīca ar 75 gultas vietām un 1964. gadā – ostas poliklīnika. Pēc tam 1968. gadā Katrīnas dambī uzcēla Baseina poliklīniku. Savukārt Baseina slimnīcu, kura līdz tam bija mitinājusies pirmskara privātklīnikas šaurajās telpās, 1964. gadā pārvietoja uz ērtāku mājvietu Patversmes ielā un sāka tās jaunā korpusa celtniecību, ko ekspluatācijā nodeva 1970. gadā.

Pagājušā gadsimta astoņdesmitajos gados Latvijas jūrniecības un zvejniecības nozare attīstījās, ievērojami pieauga nozarē strādājošo skaits. Veselības aprūpi šajā nozarē strādājošiem nodrošināja Latvijas Baseina medicīnas iestādēs Rīgā, Liepājā, Ventspilī Jūrmalā un Siguldā. Latvijas Baseina veselības aprūpē strādājošo skaits sasniedza 2076, bet veselības aprūpi uz kuģiem nodrošināja 152 ārsti un 136 vidējie medicīnas darbinieki. Ostās un kuģu remonta rūpnīcu veselības punktos kvalificēti un pieredzējuši feldšeri visu diennakti sniedza medicīnisko palīdzību un veica profilakses pasākumus. Kuģi, jo īpaši bāzes kuģi, bija aprīkoti un nodrošināti ar tolaik modernāko aparatūru, instrumentiem un medikamentiem ķirurģiskajai, intensīvajai un neatliekamajai palīdzībai, kā arī ar visu nepieciešamo infekcijas slimnieku izolācijai un ārstēšanai.

Sanitārā robežkontrole un pirmsreisa veselības pārbaudes tika stingri ievērotas.

Tolaik jūrniecības un zvejniecības vadība resora medicīnai līdzekļus nežēloja un Latvijas Baseina medicīnas iestādes bija varbūt pat labāk apgādātas nekā pārējās medicīnas iestādes

Astoņdesmito gadu beigas un deviņdesmito gadu sākums līdz ar Atmodas laiku Latvijā Baseina centrālās slimnīcas kolektīvā ienesa pārmaiņas darbinieku sastāvā un skaitā. Latvijas kuģniecība un citi kuģošanas uzņēmumi pamazām sāka atteikties no kuģu mediķiem, uzskatot, ka lētāk saslimušo jūrnieku ir nogādāt krastā, nekā maksāt algu kuģa mediķim. Jūrnieki tolaik nebija sagatavoti pirmās palīdzības sniegšanai, tāpēc, pārmaiņām sākoties, ievērojami pieauga jūrā saslimušo un mirušo skaits. Kapteiņi centās ārstus pierunāt palikt strādāt uz kuģa par stūres matrožiem, bet feldšeres par bufetniecēm. Taču nekas nestāv uz vietas, arī LJMC rūpes par nozares speciālistu veselību.■

Marta Aizsilniece, veselības aprūpes galvenā ārste

Arnis Vīksna

Jūras medicīna palīdz no krasta

Latvijas Jūras medicīnas centrs šoruden atzīmē savu sešdesmito gadskārtu, bet akciju sabiedrība "Latvijas Jūras medicīnas centrs" (JMC) kā publiska akciju sabiedrība pastāv jau septiņus gadus. Kā atceras JMC galvenais ārsts ***Jānis Birks,*** *tas ir bijis ļoti sarežģīts laiks, jo notikušas vairākas reorganizācijas. Kā jau visas ārstniecības iestādes, arī JMC iesākumā bija budžeta iestāde, tad ar Ministru kabineta lēmumu tika pārveidota par valsts uzņēmumu un nodota privatizācijai, kuras rezultātā kļuva par publisku akciju sabiedrību. Pēdējo septiņu gadu darbu var uzskatīt par veiksmīgu, jo katrs gads uzņēmumam ir nesis peļņu. Tas vērtējams kā īpaši labs sasniegums laikā, kad valsts medicīnas aizsardzības sistēma piedzīvo krahu.*

Jānis Birks nenoliedz, ka slimnīcas vadība ir lepna ar sasniegto, jo JMC sistēma darbojas – laikā, kad aktīvi tiek runāts par nepietiekamo finansējuma medicīnai, ārstu mazajām algām. LMC kolektīvs ir liels, šeit strādā vairāk nekā 500 darbinieku.

Uz jautājumu, vai var uzskatīt, ka LMC jau notikusi reforma, J. Birks atbild, ka jā, ja ar reformu saprot domāšanas veidu, attieksmi pret darbu, attieksmi pret ieņēmumiem un izdevumiem, kā arī attieksmi pret pašu uzņēmumu kā juridisku personu. Te JMC noteikti ir soli priekšā citiem.

"Ja mēs valsts līmenī gribam sakārtot medicīnas sfēru, tad mana dziļākā pārliecība ir, ka slimnīcām vajadzētu būt privātām," saka Birks. Protams, runa nevarot būt par Universitātes slimnīcām, tām jāpaliek valsts valdījuma, bet nelielās slimnīcas droši varētu būt privātās rokās. Tas tikai palīdzētu sakārtot šo saimniecību, jo iekšējās rezerves ir lielas. Par to, ka privātā slimnīca nav nekontrolējama, liecina LMC kā privātās slimnīcas septiņu gadu pieredze. "Mūsu akcijas tiek kotētas un uzraudzītas Rīgas Fondu biržā, mums ir stingra sabiedrības uzraudzība par visiem procesiem, kas notiek uzņēmumā, mūs var pētīt, vētīt un izteikt aizrādījumus. Ja mēs tādā režīmā varam strādāt, tad nedomāju, ka citas slimnīcas strādātu mazāk sekmīgi. Bet mēs arī ļoti labi zinām, ko nozīmē skaitīt santīmus, kā plānot darbu, kā noteikt prioritātes un ko iegādāties," atzīst slimnīcas galvenais ārsts.

Taču sabiedrībā valda uzskats, ja privāts, tas nozīmē ļoti dārgi. Varbūt, ja slimnīcas būs privātas, pazudīs tā neveiklības sajūta, kas šodien rodas ar bēdīgi slavenajām aploksnēm, kad pacients nezina, dot vai nedot, ārsts reizēm prasa vai dod mājienu maksājumam par savām zelta rokām, bet varbūt ka var arī nemaksāt neko lieku.

"Vienmēr esmu centies šos jautājumus aktualizēt un nebaidos runāt arī par aploksnēm. To jau sabiedrībā nevar noslēpt, jo visi zina patieso situāciju. Par aploksnēm tiek runāts jau daudzus gadus, bet neviens neko līdz galam nav izdarījis. Prese saceļ trauksmi, raksta, bet neviens jau nepasaka, ko vajadzētu izdarīt, lai aplok-

snes pazustu. Visa pamatā ir nepietiekams finansējums, kas tiešām ir zem katras kritikas. Aplokšņu jautājumu var risināt tikai kopā ar finansējuma palielināšanu, ar algu pacelšanu un, no otras puses, arī ar valsts un sabiedrības kontroli pār šiem procesiem. Ja ārsts saņem simt piecdesmit latu, viņš nevar izdzīvot un uzturēt ģimeni, tas visiem ir skaidrs, tāpēc ar aploksnēm tiek atbalstīti mediķi, bet tā nav normāla situācija. Un nevajag politiķiem tēlot strausus, kas slēpj galvu smiltīs, un izlikties, ka neko neredz. Pašlaik visa atbildība tiek uzlikta ārstu pleciem, bet ne jau ārsti ir tie, kuri lemj par finansējumu medicīnai, to dara politiķi. Tie jaunie speciālisti, kas tagad dodas strādāt uz ārzemēm, atpakaļ vairs neatgriezīsies, un iznāk, ka valsts ir izdevusi lielus līdzekļus, lai ārstus izskolotu, bet nespēj neko darīt, lai viņus nepalaistu prom. Latvija ir tāds kā donors bagātajām Eiropas valstīm, kuras pa lēto tiek pie kvalificēta darbaspēka. Kas attiecas uz aploksnēm un JMC, tad ikviens darbinieks, katrs ārsts un medicīnas māsa skaidri zina, ka gadījumā, ja man būs informācija, ka notiek izspiešana un bez samaksas netiek veiktas operācijas vai ārstēšana, tad šis cilvēks rīt šajā slimnīcā vairs nestrādās. Tā ir strikta nostāja, bet pagaidām neesmu saņēmis sūdzības, ka slimnīcā notiek šādi gadījumi. No otras puses, ja ārstēšanas process ir pabeigts, visi ir apmierināti un kāds vēlas pateikties ārstam, atnesot torti, ziedus vai iedodot aploksni, tad tā ir katra personīga lieta."

Jānis Birks.

Neviens cits jau necietīs, kā vien mēs paši. Ja paskatāmies salīdzinoši nesenā pagātnē, tad atmiņā vēl laiks, kad tika izveidota Jūrnieku slimokase. Kā Jānis Birks saka, šādas arodu slimokases tiek dibinātas ar mērķi apvienot kādas nozares darbiniekus, un tāda prakse ir arī citās valstīs. Diemžēl Jūrnieku slimokase ilgi nepastāvēja, jo bija uzskats, ka dalībnieku tajā ir par maz, kaut gan bija aptuveni divdesmit pieci līdz trīsdesmit tūkstoši. Jūrnieku slimokase nomira dabīgā nāvē, kaut gan, ja citāda būtu bijusi valsts politika, tā darbotos vēl tagad.

Ielūkojoties vēsturē, bija laiks, kad JMC atradās Satiksmes ministrijas pakļautībā. Tolaik kādā intervijā slimnīcas galvenais ārsts Jānis Birks teica, ka JMC ļoti labi jūtas šajā paspārnē, jo ir tuvāk jūrniecības uzņēmumiem, tātad nozarei, bet pret nozares uzņēmumiem medicīnas centram arī tagad ir vissiltākās jūtas.

"Laiki mainījušies, un tagad katrs ļoti nopietni un pavisam citādi, nekā tas bija deviņdesmitajos gados, domā par sava biznesa attīstību, jo konkurence ir nežēlīga. Bet savulaik jūrniecības uzņēmumi ieguldīja diezgan lielus līdzekļus, lai slimnīca varētu iegādāties jaunu aparatūru. Taču par labām attiecībām neliecina tikai finansiālais izdevīgums. Droši varu teikt, ka arī tagad ar jūrniecības uzņēmumiem mums ir vislabākās attiecības. Lai tās būtu vēl ciešākas, akciju sabiedrības padomē esam ievēlējuši arī jūrniecības pārstāvjus, piemēram Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētāju Antonu Vjateru, Vladislavu Skrebeli. Saikne saglabājas, un tā ir ļoti cieša, arī veicot jūrnieku medicīniskās apskates."

Par to, ka JMC ir laba aparatūra, zina katrs, kas kaut reizi nonācis saskarē ar šo slimnīcu, bet vislabākie šeit, protams, ir ārsti. To uzsver arī slimnīcas vadītājs, atzīstot, ka lielākā slimnīcas bagātība ir ļoti labie speciālisti, un ne tikai ārsti, bet arī medicīnas māsas. Tā kā aparatūra kļūst arvien dārgāka un modernāka, darbs ar to no ārstiem prasa arvien augstāku profesionalitāti. Speciālistu apmācībā tiek ieguldīti ļoti lieli līdzekļi.

"Mums ir sava attīstības stratēģija, katru gadu atjaunojam aparatūru un nopietni sekojam nākotnes tendencēm, lai spētu sekot jaunākajām tehnoloģijām," saka Birks. "Savulaik bijām vieni no pirmajiem, kas Latvijā sāka laproskopiskās operācijas, tagad tā jau ir ikdiena un rutīnas operācija. Pēdējo desmit gadu laikā tiešām ir notikusi tehnikas revolūcija. Lieli līdzekļi tika ieguldīti aparatūrā, nevis speciālistu algās, bet sabiedrība šo mediķu pašatdevi nav novērtējusi. Bet tieši aparatūra ir tā, kas palielina diagnostikas iespējas, tie ir kvalitātes jautājumi, par kuriem sabiedrībai vajadzētu priecāties. Saeimā ir ļoti daudz ārstu, bet diemžēl katru sasaukumu atkārtojas viens un tas pats – ārsti nespēj aizsargāt veselības aprūpi, ne tikai ārsti, bet arī sabiedrība kopumā, taču līdz šim jau neviens politiķis nav atzinis, ka viņš ir kļūdījies. Šodien tiek degradēts ārsta vārds un viņa prestižs ir ļoti zems, tai pašā laikā Amerikas profesiju reitinga tabulā ārsts ieņem pirmo vietu; lai gan arī tur notiek dažādas tiesas prāvas, sabiedrība novērtē speciālistus. Pie mums tā nav, taču, kad politiķis meklē ārsta palīdzību, viņš, protams, grib apiet rindu un vēlas, lai viņam ātrāk un kvalitatīvāk sniegtu medicīnisko aprūpi. "

Ir kļūdas, kas ļoti dārgi maksā. Arī mūsu katra paša nevērīgā attieksme pret savu veselību. Bet varbūt mediķu skatījumā tomēr notiek kādas pozitīvas pārmaiņas un cilvēki arvien nopietnāk izvērtē, cik vārda tiešajā nozīmē dārga ir veselība, nemaz jau nerunājot, cik dārgi jāmaksā, ja veselības nav.

J. Birks: "Ir mainījusies sabiedrības apziņa. Ja kādreiz par visu notiekošo, tai skaitā par cilvēka veselības stāvokli, atbildīgs bija ārsts, tad tagad katrs ir saprātis, ka tā ir katra cilvēka personiskā atbildība. Un te jāapskata ļoti plašs problēmu loks. Kāda ir cilvēka attieksme pret ēšanas ieradumiem, dzīvesveidu – kustīgu vai pasīvu, pret sportu, kādās telpās viņš uzturas, smēķē un lieto alkoholu vai ne. Iedzimtība jau nosaka tikai nelielu daļu no tiem faktoriem, kas ietekmē cilvēka dzīves kvalitāti, liela daļa ir blakus lietas. Jūtami pēdējā laikā ir mainījusies cilvēku

attieksme pret savu ēdienkarti, tagad lieto dārzeņus un augļus, kas ir apsveicami. Viens no lielākajiem cilvēku netikumiem ir smēķēšana, kas, manā skatījumā, nodara vislielāko kaitējumu organismam, tā arī izraisa vislielākās problēmas, jo tā ķīmija, kas tiek saņemta smēķējot, ir briesmīga."

Uz jautājumu, ar ko visvairāk šodien slimo cilvēki, dakteris Birks bez kavēšanās atbildi – ar cinismu. Un piebilst, ka tikmēr, kamēr šī slimība nebūs izārstēta, sabiedrība neatveseļosies. Diezin vai ārstiem izdosies atrast kādu metodi šīs kaites ārstēšanai, varbūt te jāmeklē citi slimības izskaušanas veidi. Bet ārstus vēl aizvien satrauc augstais stresa līmenis un nekvalitatīvas pārtikas lietošanas sekas, kas dažādu izmaiņu veidā, atvainojiet, visbiežāk fokusējas, ieperinoties resnajā zarnā. Tās varētu būt pārtikā izmantoto konservantu radītās izmaiņas vai arī neveselīgas pārtikas lietošanas rezultāts, kas izraisa saslimšanas un arī liekā svara problēmas. Pirmie pārtikas upuri ir amerikāņi, kas uzkrītošā skaitā sirgst ar aptaukošanos. Iespējams, tā ir kola vai kas cits, varbūt kādās kombinācijās, bet ietekme ir. Latvijā mēs šo ietekmi jutīsim pēc gadiem.

Izrādās, ka jūrnieks ne ar ko neatšķiras no citiem cilvēkiem, ja nu vienīgi ar savu izteikto vēlēšanos iet jūrā. Un šīs vēlēšanās un nepieciešamības dēļ bieži vien no ārstiem tiek slēptas dažādas kaites, ko vienreizējās apskatēs diagnosticēt ir grūti. Ārsti jau ļoti labi zina, kā un kāpēc jūrnieki mānās. Protams, lai tikai izietu medicīnisko apskati.

J. Birks: "Jūrnieku saslimšanas pie mums vislabāk pārzina daktere Aizsilniece, viņa arī veic jūrnieku saslimšanas pētījumus. Jūrnieki ir ļoti gudri un medicīniskajās apskatēs visādi cenšas izlocīties, lai savas kaites apietu, jo viņiem jātiek jūrā, tas ir viņu maizes darbs. Medicīnas komisijās ārstiem ir ļoti grūti strādāt. Mēs cenšamies pētīt jūrnieku saslimšanas tendences un informēt arī kuģu īpašniekus par problēmām, kas visvairāk ietekmē jūrnieka veselību. Piedāvājam arī savus risinājuma variantus.

Jūrniecības nozare Latvijai ir ļoti svarīga, tā arvien attīstīsies, un mēs esam gatavi palīdzēt jūrniekiem saglabāt veselību, tikai viņiem nevajadzētu baidīties no mums, jo vienmēr varam atrast kopīgus risinājumus. Tā kā mēs nedzīvojam izolētā sabiedrībā, tad nevar vienam būt labi, ja kādam citam iet slikti, tāpēc lai mums visiem kopā veicas!■

Tall Ships' Races 2004

Jau septīto gadu jahta "Spaniel" piedalījās starptautiskajā regatē, kas iepriekšējos 30 gadus bija pazīstama ar nosaukumu "Cutty Sark Tall Ships' Races". Sponsorēšanas līgums ar "Cutty Sark Scits Whisky" ir beidzies, regates organizatori "Sail Training International" meklē jaunu ģenerālsponsoru, tāpēc 2004. un 2005.gadā regate notiek ar nosaukumu "Tall Ships' Races". 2004.gadā regates maršruts bija Antverpene – Olborga – Stavangera – Kukshāfena.

"Spaniel" komanda, turpinot savas tradīcijas, katru gadu cenšas piesaistīt jaunus komandas biedrus, priekšroku dodot regates organizatoru noteiktajam vecuma cenzam – vismaz pusei komandas jābūt vecumā no 16 līdz 25 gadiem. Komandas komplektēšana notiek daudz veiksmīgāk nekā 1988.–1989. gadā, kad pietiekami liela burāt gribētāju skaita sadabūšana sagādāja grūtības līdz pat pēdējam brīdim. Pēc 2003. gada regates flotes veiksmīgās uzņemšanas Rīgā interese par piedalīšanos regatē ir lielāka nekā jebkad agrāk. Uz pirmo komandas sapulci pavasarī sapulcējās ap 50 interesentu. Liekas, nu jau varētu mainīt komandas ne vien katrā ostā, bet arī jūras vidū, ja vien tas būtu atļauts. Tomēr laiks un apstākļi ienesa savas korekcijas. Viens no atlases kritērijiem ir "Spaniel" noteikumos paredzētās 30 stundas, kas jānostrādā, jahtu sagatavojot sezonai. Ne visi var saņemties to izdarīt. Arī darbs, mācības, komandējumi un citas burāšanai nesvarīgas nodarbes dažiem kļuva par šķērsli. Tomēr papildinājums ir, un tas izraisa zināmas pārdomas – deviņi jaunpienācēji, no tiem septiņas meitenes. Nez, par ko tas varētu liecināt?

9. jūlijā jahtu "Spaniel" un "Sparta" komandas sarīkoja improvizētu preses konferenci Andrejostas jahtklubā. Turpinot pirms vairākiem gadiem iesākto tradīciju, AS "Baltijas transporta apdrošināšana" arī šogad atbalstīja jahtu "Spaniel", uz sava rēķina apdrošinot jahtu un tās komandu. Apdrošināšanas polisi kapteinis Gunārs Šteinerts saņēma tieši piestātnē.

Jahtas uzņēma kursu uz Ventspili, lai piedalītos Jūras svētkos. Šajā ceļā mums pievienojās arī jahta "Venta", lai pateiktos Ventspilij par tehnisko palīdzību pēc izstāšanās no 2003. gada regates sacensību posma Gdiņa – Turku. Ventspilī svētku dalībnieki tika informēti, ka jahtas dodas uz regati, tad visu triju jahtu kapteiņi tika aicināti uz skatuves un no Lemberga kunga rokām saņēma pa grozam "Užavas alus" un pamatīgus rupjmaizes kukuļus. Pateicībā "Spaniel" kapteinis Vilnis Didrihsons pasniedza Ventspils mēram lielu "Spaniel" fotogrāfiju no citas pirmsstarta viesošanās Ventspilī un laipni norādīja: "Lemberga kungs, fotogrāfijā labi redzams, ka iepriekšējā reizē alus bija vairāk..." Cerams, ka mēram ar humora izjūtu viss kārtībā un šī nav pēdējā reize, kad esam aicināti iegriezties Ventspilī pa ceļam uz startu. Lai mūs nepārprastu, paskaidrošu, ka alus nav domāts "Spaniel"

Uģis Klamanis uz naftas muzeja jumta.

un "Spartas" komandām, bet *tusiņiem*, kas tiek rīkoti katrā ostā, aicinot ciemos burātājus no lieliem un maziem kuģiem.

Vienmēr savos rakstos esmu aicinājis izteikties jaunos komandas biedrus. Gan emocijas interesantākas, gan senioriem iespēja paskatīties uz notiekošo ar jauno acīm. Vairāki no jaunajiem bija iesaistījušies 2003. gada regates uzņemšanā Rīgā kā sakaru virsnieki. Arī Daniels Bubinduss, kura līdzšinējā burāšanas pieredze bija izklaides braucieni pa Rīgas līci un burājums uz Ālandu salām.

No Daniela dienasgrāmatas:

"Svētdiena, 11. jūlijs.

11.20. Kapteinis ir diezgan noraizējies. Komandā, ieskaitot pašu, ir tikai divi pieredzējuši burātāji, bet laika apstākļi nepārtraukti pasliktinās. Viļņi – jau 3 m, bet vējš – mums nelabvēlīgais DR. Komandas biedru sejas pamazām kļūst aizvien bālākas. Jūras slimība – tā ir prakse, ko iziet ikviens. Pēkšņi atklājas, ka foks, kas forā piesiets pie reliņiem, patiesībā pa pusei jau atrodas ūdenī. Neko darīt, jāiet vilkt ārā. Lai gan jahtu pamatīgi mētāja un viļņi skalojās pāri klājam, ievilkām foku vidējā kokpitā. Nebija darbs vēl līdz galam veikts, kad vēja brāzma ar vienu rāvienu pārplēsa grotu uz divām daļām. Nācās to noņemt. Tā kā mans vačs (maiņa) bija beidzies, aizgāju gulēt, pirms tam tikai izvēmos. Padoms – vētras laikā jūras

vidū nedzer šokolādei virsū citronūdeni, tas lieliski atbrīvo organismu no visa, ko pēdējā laikā esi centies apēst.

23.50 Kad pamodos, nelabums bija pārgājis. Viļņi vēl joprojām tikpat lieli, tikai nu tie bija kļuvuši garāki, tāpēc jahtu tik daudz nedauzīja. Pārģērbos un aizgāju stūrēt. Nu jau padevās daudz labāk nekā sākumā. Nebijām ēduši kopš sestdienas rīta, tāpēc tagad katrs kaut ko iekoda. Tādos brīžos ļoti labi noder mazās sausbaranciņas un auzu pārslu putra ar pienu. Dienas beigās likās, ka visi jau būs adaptējušies jaunajiem apstākļiem, jo nu jau varēja dzirdēt kādas sarunas un pat smieklus.

Pirmdiena, 12. jūlijs.

14.05. Laiks ir uzlabojies. Burājam ar 5 mezglu ātrumu. Tagad dzīve uz jahtas norit pavisam citādāk. Vētrainā laikā pēc vača uzreiz visi iet gulēt, neviens neko neēd, tikai skābām sejām mēģina izturēt neizkorķējušies. Laiks velkas divreiz ilgāk un dienas sajūk, jo tās neviens neskaita. Tagad komanda lielāko dienas daļu uzturas nomodā, sarunājas un pavada laiku jokojot.

20.45. Vējš atkal pieņemas spēkā, R pie horizonta savilkušies draudīgi negaisa mākoņi, kajītē jau divas dienas ir pilnīgs haoss. Visur karājas slapjas drēbes, somas mētājas turpat uz grīdas, viss ir piesūcies ar mitrumu un ir mazliet sāļš. Tomēr tas netraucē cept pankūkas un parunāt par to, kur var elegantāk pavemt.

Otrdiena, 13. jūlijs.

Nopietnu takelāžas bojājumu dēļ kapteinim nācās rāpties mastā. Droši var teikt – tas nav nākas patīkams, ņemot vērā, ka notiek jūras vidū, turklāt divmetrīgos viļņos. Tomēr, pateicoties kapteiņa drosmei un komandas pašaizliedzībai, bojājumi tika veiksmīgi novērsti.

Trešdiena, 14. jūlijs.

Bornholmas salas galvaspilsētā Rennē ienācām 6.10. Beidzot zeme! Patiešām patīkams atvieglojums, ka ģorga reiz beigusies. Lai gan kajīte ir noslēgta, ūdens atrod visus ceļus un tik un tā tevi samērcē, it īpaši, ja guli zem kādas lūkas. Buras ir saplēstas, guļammaisi slapji, bet paši esam priecīgi par tādu ekstra kā duša. Ņemot vērā, ka naktī gaidāma vētra, pierunājām kapteini uzkavēties šeit līdz rītam.

Ceturtdiena, 15. jūlijs.

6.00 izgājām no Rennes. Tālāk dodamies uz Ķīli. Laiks šodien ir pilnīgi mierīgs, tikai no paša rīta uzpūta mazliet stiprāk. Uz jahtas valda atbrīvota atmosfēra. Ir radusies pārliecība par saviem spēkiem, kāda rodas tikai pēc pārvarētām grūtībām.

Otrdiena, 20. jūlijs.

Šorīt pirms 8.00 iebraucām Šeldā (Antverpenes Lielā artērija). Nu jau tūlīt būsim klāt. Iestājies pilnīgs atslābums. 18:00 ienācām Antverpenē. Tur slūžu sistēmās un kanālos iestājies sastrēgums, jo mēs taču neesam vienīgie. Savā vietā Bonaparta kanālā pietauvojāmies pēc trim stundām. Mūsu sakaru virsnieku sauc Marko. Viņš kā bijušais bārmenis lieliski pārzina pilsētu un pazīst visus vietējos. Jau pirmajā vakarā aizveda mūs uz tipisku Antverpenes krogu."

Gatavošanās komandu parādei. No kreisās: Baiba Lāce, Uģis Kalmanis, Signe Andersone un Uģis Lībietis.

Jau vairākus gadus "Spaniel" komanda mērķtiecīgi mēģina izcīnīt ne tikai uzvaras regates sacensību posmos, bet iegūt arī galveno balvu. Atgādināšu, ka to visu komandu slēgtā balsojumā iegūst komanda, kas visvairāk darījusi, lai īstenotu regates moto – vecināt starptautisko sapratni un draudzību. Lai to iegūtu, lielu un mazu kuģu komandas rīko tusiņus, aicinot ciemos pēc iespējas vairāk burātāju.

Šogad sākām gatavoties laicīgi. Tā kā visus uzaicināt neļauj ne jahtas klāja kvadratūra, ne komandas finanses, izdomājām katrā ostā sarīkot tusiņu ar noteiktu tematiku. Tā kā visi sporta fani šovasar dzīvoja eiforijā par Latvijas izlases piedalīšanos Eiropas futbola čempionātā, ar Latvijas Futbola federācijas atbalstu Antverpenē sarīkojām tusiņu "Parunāsim par futbolu". Uzaicināti tika burātāji no tām valstīm, kuras arī piedalījās čempionātā. Tika dāvināti federācijas sarūpētie suvenīri un kartītes ar mūsu futbolistu attēliem.

Kā tas izdevās, atkal vārds Danielam:

"Trešdiena, 21. jūlijs.

"Spaniel" komanda pilnībā iemieso sevī regates būtību, tāpēc ir gluži dabiski, ka tā visiem spēkiem veicina savstarpējās draudzības ideju, proti, rīko visdažādā-

kos tusiņus un pati labprāt tajos piedalās. Tā arī šovakar Latvijas lielā futbolā vārdā tika tukšota ne viena vien punša glāze. Iedomājoties spožumu, kas apmirdz regates galvenās balvas ieguvēju, latvieši nekavējoties devās uzbrukumā un sarīkoja tusiņu, kura galvenā tēze skan šādi: "Latviešu futbolisti nodod stafeti latviešu burātājiem". Vakars izdevās lielisks. Cilvēku sanāca trīsreiz vairāk, nekā bija aicināts. Šovakar "Spaniel" bija visskaļākais, vispiebāztākais un visstilīgākais kuģis. Pa šo laiku divkāršojās arī latviešu skaits Antverpenē, jo burātāju leģionu atsteidzās papildināt svaigi spēki no dzimtajiem krastiem.

Ceturtdiena, 22. jūlijs.

Pēc vispārējas rīta rosmes, kas izpaudās kā masveidīgi sporta pasākumi, komanda tika aizrauta uz Komandu parādi, kurā katrs varēja sevi izrādīt, kā nu māk. Mūsu komanda tāpat kā aizvakardienas tusiņā bija ģērbusies Euro 2004 futbola krekliņos. Visbiežāk lietotais epitets, runājot par vietējiem mietpilsoniskajiem pensionāriem, laikam bija "dārza rūķi", bet kā vispārējo situāciju raksturojošs apzīmējums tika lietots vārdu salikums "biešu zupa". Protams, tika izmēģināts arī kartupeļu lielgabals, kas darbojās vienkārši nevainojami. Pēc tam pasākums tika pārcelts uz paviljonu Šeldas krastā un pārdēvēts par "crew party". Jāatzīmē, ka vēdera baudu ziņā beļģi bija krietni pacentušies un viss bija sarīkots godam. Runājot mūsu komandas biedra Jāņa Ēlerta vārdiem, komanda esot izskatījusies pēc grūsnām sliekām. Lai iespējami ātrāk izbeigtu šādu stāvokli, tauta tika aizvesta uz krodziņu kubiešu stilā "La Bodequita", kur mēs demonstrējām spāņu deju mākslu. Tagad uz krodziņa sienām un griestiem ir "Spaniel" tautas vēstījumi, bet uz jahtas – sešas kastes ar dažādām glāzēm – krodziņa īpašnieka dāvana. Uz jahtas komanda atgriezās tikai agri no rīta. Viena diena bez apstājas pāriet otrā – bet tas jau kā parasti ostās!

Sestdiena, 24. jūlijs.

13.50 Izbraucām no dokiem, nekur tālu vēl neesam tikuši. Tikko beidzās "Spartas" ūdens bumbu uzbrukums. Ņemot vērā to, ka viņi mūs nodevīgi pārsteidza nesagatavotus, Olborgā viņus varētu sagaidīt kāds īpašs pārsteigums. Stāvējām slūžās, un viņi mūs nobombardēja no triju metru attāluma. Nākošreiz noteikti būs jāiepērk vairāk prezervatīvu.

Svētdiena, 25. jūlijs.

Pa ceļam uz startu iegājām Zēbrigē, pirms tam izbaudot Ziemeļjūras romantiku – krietns pūtiens uzrullēja ūdeņus 4 m augstumā. Pāris stundu nosnaudāmies, pēdējo reizi aizgājām uz dušu un atstājām pilsētu, to nemaz neredzējuši. Aiziet! Starts – 11.45. Pūš ZR vējš. Kurss uz Olborgu."

Šajos septiņos gados kā "Spaniel" komandas biedri regatēs piedalījušies kopumā 98 piedzīvojumu meklētāji. Četri no viņiem – visās septiņās regatēs. Stāsta viens no šiem četriem – Mārtiņš Mellēns:

"Spaniel" komanda Stavangerā.

"Dienā, kad pie Beļģijas ostas pilsētas Zēbriges tika dots starts sacensībām 520 jūras jūdžu garajā distancē, pūta spirgts rietumu vējš. "Spaniel" to izmantoja, veicot ļoti veiksmīgu starta manevru, kas ļāva latviešu burātājiem sākotnēji izvirzīties ne tikai savas grupas, bet uz neilgu brīdi pat visas flotes vadībā. Taču vēja virziens, kas pēc sacensību kursa izrādījās no aizmugures, deva priekšrocības gan A klases pilna takelējuma buriniekiem, gan D klases jahtām, kuras izmanto spinakerus. Tāpēc drīz vien "Spaniel" apsteidza itāļu militārā jahta "Orsa Maggiore", kā arī ukraiņu burinieks "Khersones." Jau pirmajā sacensību dienā spēcīgā vēja dēļ, kas brīzēs sasniedza 30 līdz 35 mezglus, izstājās poļu jahta "Knez", kam salūza stūres mehānisms. Pirmajā dienā sacensību provizoriskie rezultāti ierindoja pirmajās vietās vēsturiskos buriniekus (B klase) un lielos buriniekus (A klase) gan viņiem labvēlīgā vēja dēļ, gan viņu salīdzinoši mazās apmērījuma balles dēļ. Šo balli reizina ar sacensībās pavadīto laiku un nobraukto jūdžu skaitu, iegūstot izlabotos laikus, kas arī nosaka sacensību dalībnieku secību.

Taču viss mainījās 26. jūlija agrā rītā, kad vēja virziens sagriezās par 140 grādiem. Tā rezultātā, lai turētos kursā uz finiša līniju, sacensību dalībniekiem nācās iet cieši pie vēja. Šī situācija deva priekšrocības visām C klases jahtām, un vislabāk to izmantoja regates jaunpienācēji no Gērnsijas salas "Ebb Tide", kas ne tikai apsteidza abas latviešu jahtas, bet arī "Khersones" un kopā ar itāļu "Orsa Maggiore" uzņēmās flotes vadību. Šo situāciju izmantoja arī "Spaniel", gan apdzenot un strauji attālinātos no "Khersones", gan veicot nozīmī-

gu atrāvienu no saviem C klases konkurentiem. Vēja virziena dēļ A burinieki bija spiesti doties dziļāk Ziemeļjūrā, lai mēģinātu atrast sev labvēlīgākus vējus, jo viņu takelējums neparedz iespēju kuģim virzīties uz priekšu cieši pie vēja, tāpat kā B klases buriniekiem, kuri spēcīgā vēja dēļ diennaktī neveica vairāk par 30–40 jūdzēm. Šajā brīdi regatē iestājās lūzuma punkts, kurš bija kritisks arī vairākiem regates veterāniem no sportiskajām C un D klasēm. Smago laika apstākļu dēļ bija spiestas izstāties angļu jahta "James Cook", spāņu jahta "Juan de Langara", kā arī daudzi A un B klases burinieki – vācu "Johann Smidt" un "Alexander von Humboldt", dāņu "Georg Stage" un citi, pavisam 16 no 70 dalībniekiem.

27. jūlija rīts sākās ar spēcīgām vēja brāzmām, kas stabili turējās 20–30 mezglu robežās, taču, sasniedzot Harnstholmas ragu Jitlandes pussalas rietumu daļā, "Spaniel" varēja uzņemt citu kursu, kas ļāva vējam iegriezties no sāniem. Šajā laika posmā jahta attīstīja ātrumu līdz pat 14 mezgliem, kas arī nodrošināja izšķirošo atrāvienu no sīvākajiem konkurentiem, kuri visu laiku atradās aptuveni "vienas kļūdas attālumā" (10–15 jūdzes). Sasniedzot Hirchalas ragu, vējš atkal iegriezās no aizmugures, ļaujot pirms paša finiša "Spaniel" pietuvoties ar spinakeriem "bruņotajām" lielajām D klases jahtām – angļu "Ocean Spirit of Moray" un beļģu "Tomidi". Pēdējie, gluži kā "Ebb Tide", ir sacensību debitanti, bet, neskatoties uz to, izcīnīja uzvaru D klasē. Taču "Spaniel" komanda turējās godam, kopvērtējuma tabulā noturot abas jahtas aiz sevis, un šķērsoja finiša līniju pie Skāgena raga, kas ir Jitlandes pussalas galējais ziemeļu punkts, 28. jūlija rītā 00:11.02 pēc Griničas laika.

Par to, cik grūta bija šī diena, liecina arī fakts, ka izstājās daudzkārtējais sacensību laureāts A klasē – Latvijā labi zināmais burinieks "Kruzenshtern". Tāpēc "Spaniel" komanda ar izcīnīto 2. vietu C klasē (pirmajā vietā ir Gērnsijas jahta "Ebb Tide", kura ir gandrīz 10 gadus jaunāka, gandrīz 10 metrus garāka un ar divas reizes lielāku buru laukumu) un 4. vietu kopvērtējumā bija apmierināta. Komanda vēl nebija atmetusi domu par sev izvirzīto mērķi pirms sacensībām – "Angela Cup" izcīnīšanu, ko sacensību direktorāts pasniedz uzvarētājiem C klasē abu posmu kopvērtējumā.

Pirmie kopvērtējumā bija A klases uzvarētāji "Khersones". Kopvērtējuma rezultātus aprēķina pēc sarežģītas novērtējuma formulas, ņemot vērā katra kuģa izmērus, takelāžas tipu un buru laukumu, kas dod visiem kuģiem vienādas iespējas izcīnīt uzvaru kopvērtējumā.

Kad 29. jūlija rītā vēja trūkuma dēļ apmēram puse flotes vēl atradās jūrā un distance starp kuģiem sasniedza 300 jūdzes, regates direktorāts paziņoja, ka finiša laiks tiek pārcelts par 18 stundām atpakaļ, lai kuģi paspētu laikā nokļūt Olborgā, kur 30. jūlijā sākas krasta pasākumu programma. Tā rezultātā "Khersones" pēc pārrēķinātā laika ir tikai 5 sekundes priekšā "Astrid Finne", lai gan "Khersones" finišēja 28. jūlijā no rīta, bet "Astrid Finne" 10 stundas vēlāk, kad beidzās

Stavangeras naftas muzejs.

pārceltais finiša laiks, vēl atradās jūrā. "Spaniel" šīs sajūtas, kas rodas, izcīnot uzvaru kopvērtējumā uz sekundēm, ir labi pazīstamas. 2002. gada regates posmā Santandera – Portsmuta "Spaniel" izcīnīja 1. vietu kopvērtējumā, tikai par 11 sekundēm apsteidzot angļu šoneri "Jolie Brise", kurš reālajā laikā finišēja divas diennaktis vēlāk..."

Kapteinim Jānim Upītim-Upeniekam par regates pirmo posmu savs redzējums:

"2004. gada regate man bija līdz šim garākā – kopumā nobraucu visu regati no pirmā starta līdz pēdējam finišam. Pirmajā sacensību posmā biju jahtas kapteinis, kruīza posmā un 2. sacensību posmā – maiņas vecākais.

Jāsaka, ka arī agrāk esmu ar "Spaniel" braucis ilgos un tālos braucienos, taču tikai kā parasts komandas loceklis, nevis kapteinis vai maiņas vecākais, un šāda atbildība ir ļoti nogurdinoša tik ilgā laika posmā. Vēl jāņem vērā arī tas, ka uz "Spaniel" par kapteini braucu tikai otro gadu un varbūt uztraucos par dažādām lietām vairāk nekā pieredzējuši kapteiņi. Zināmu stresiņu uzdzen arī fakts, ka piedalāmies sacensībās un visu laiku jāuzmana, lai viss, kas attiecas uz burām, būtu ideālā kārtībā un mēs brauktu ar maksimāli iespējamo ātrumu.

Antverpenē ierados tikai vienu dienu pirms starta, un vēl bija jāpaspēj nokārtot daudzas formalitātes. Šis psiholoģiskais terors beidzās tikai tad, kad attauvojāmies no krasta un devāmies ceļā uz starta vietu.

Pēdējā dienā pirms došanās ceļā pie mums uz "Spaniel" ieradās regates organizatora "Sail Training International" (STI) pārstāvis un paziņoja, ka STI piedāvā mums uz visu regates laiku no Antverpenes līdz Kukshāfenai savu videokameru, lai mēs filmētu, kas notiek uz jahtas regates laikā, kādi ir sacensību un sadzīves apstākļi, kā notiek jauniešu apmācība burāšanā. Iegūtais materiāls tiks izmantots kopā ar materiāliem, kas tiks filmēti uz buriniekiem, kā arī regates ostās. STI izveidos dokumentālu filmu, ko demonstrēs gan STI konferencēs, gan reklamējot regati.

Neilgi pēc starta mūs apdzina angļu jahta "Ebb Tide", kura bija tehniski pārāka par mums. Mūsuprāt, tai bija pārāk maza sacensību balle, taču tas lai paliek organizatoru ziņā. Šī jahta jau pēc kāda laika pazuda no mūsu redzesloka, un sākās ierastā cīņa par godalgotajām vietām. Brīdī, kad pazuda vējš, mēs vēl ar pēdējām pūsmām paspējām šķērsot finiša līniju, taču citiem nepaveicās, viņi iekļuva bezvējā un praktiski apstājās.

Pēc rezultātu apkopošanas mēs jahtai "Ebb Tide" pēc laika korekcijas bijām zaudējuši tikai 4 minūtes. Tā gadās."

Par tālākajiem piedzīvojumiem atkal vārds Danielam:

"Trešdiena. 28. jūlijs.

Pašlaik stāvam Hāgenā. Pagaidīsim līdz 7.00, lai ieietu dušās, bet tad gan uzreiz tālāk. Esam pabraukuši garām Skāgena ragam un atrodamies vienā no zvejnieku miestiem Skageraka šaurumā. Osta izrādījās smirdīga, bet dušās ūdens auksts, tā ka mēs ilgi tur nepalikām, bet uzreiz laidāmies meklēt ko labāku, piemēram, Frederikshavnu, tomēr arī tur vīlāmies, jo nebija piemērotas jahtu piestātnes. Piestājām kaut kur, no Antverpenes atbrauca Marko, viņš viens pats ar mašīnu bija veicis vairāk kā 1000 km, lai pabūtu ar mums kopā vēl dažas dienas. Silards, Ilmārs un Sandis ar Marko mašīnu aizbrauca meklēt ostu pa sauszemi un atrada arī. Pa telefonu solīja baltas smiltis, palmas un pludmalē meitenes ar kailām krūtīm.

19.45. Komanda nav gulējusi kopš finiša, es pats – kopš vakardienas rīta. Tā laimīgi un noguruši meklējām ostiņu, kur piestāt, un divas reizes vīlušies cerējām atrast patvērumu Sebi (Saeby). Bet še tev nu bija! Nekaunīgie dāņi divas reizes bija ieņēmuši mums rezervētu vietu. Galu galā, kad bijām piestājuši kādai laivai pie sāniem, ostas pārzinis paziņoja – viņiem liekoties, ka mēs naktī trokšņosim, tāpēc mums jādodas piestātni meklēt citā vietā. Tā kā, pēc Jāņa Ēlerta vārdiem, pamatotu iemeslu mūs dzīt prom nebija, palikām uz vietas, tikai visu pēcpusdienu sarunas risinājās par aprobežoto dāņu nepieklājību.

Ceturtdiena, 29. jūlijs.

11.30 izgājām no Sebi. Pēc septiņām stundām ienācām Halsas ostā. Tur mūs sagaidīja kāds bariņš mūsējo, proti, "The Tall Ships' Races" dalībnieki. Komandai bija apnikušas nepārtrauktās pārbraukšanas no ostas uz ostu dažādu problēmu dēļ, turklāt, tā kā šī bija oficiāla sacensību osta, visam vajadzēja būt kārtībā. Tā

Kapteiņu trio (no kreisās): "Anna of Sand" kapteinis Erlands, Līga Platais un Gunārs Šteinerts.

arī bija. Komanda nodevās atslābināšanās un stabilizēšanās procesam līdz pat 2.00 naktī, pat kapteinis Jānis Upīts-Upenieks.

Piektdiena, 30. jūlijs.

Šorīt izgājām no Halsas 11.10. Pēc četrām stundām ienācām Olborgā un nekaunīgi nostājāmies tur, kur pašiem tīk. Jahta "Lua Dos" darīja tieši tāpat kā mēs un nostājās mums blakus, protams, lai veicinātu spāņu un latviešu draudzību.

Sestdiena, 31. jūlijs.

Tauta atmodās tikai uz Komandu parādi plkst. 16.00, bet, par spīti tam, latvieši izcēlās arī tur. Lepni, augstu paceltām galvām tika nests Marko draudzenes palags, uz kura lieliem sarkaniem burtiem bija deklarēts: "Spaniel – probably the biggest spaniel in the world" (Spaniel – iespējams, lielākais spaniels pasaulē). Jānis Dupats neaizmirsa likt lietā kartupeļu lielgabalu jebkurā vietā un laikā, brāļi Ilmāri (Ilmārs un Silards), ietērpušies sarkanās ķiverēs un gigantiska izmēra saulesbrillēs, bija pamanījušies iekļūt visās vietējās avīzēs."

Arī Sintijai Sīmanei šis bija pirmais gads "Spaniel" komandā, pavadot uz jahtas 23 dienas un veicot ceļu no Rīgas līdz Olborgai. Savas atmiņas par piedzīvoto Sintija raksturo šādi:

"Viss piedzīvotais kopā deva tik ārkārtīgi pozitīvu lādiņu, sniedza emociju pārbagātību un radīja savdabīgu eiforijas sajūtu vēl ilgi pēc notikušās regates. Jautrība, atbildības sajūta, caur un cauri pozitīvs noskaņojums un kopējs komandas gars – tā es varētu raksturot cilvēkus un notikumus sev apkārt visā ceļojuma laikā. Vēl man palicis atmiņā, ka uz jūras ir viegli zaudēt laika izjūtu, lai arī tu darbojies pēc noteikta maiņu grafika un visapkārt ir jaunāko tehnoloģiju izgudrojumi.

Ceļojumu sāku bez īpašām ilūzijām par to, ko varētu gaidīt, toties ar lielu devu intereses par to, kā tad tas būs – piedalīties "Tall Ships' Races". Tik daudz par to bija dzirdēts iepriekš, bet nu tagad bija iespēja arī pašai izbaudīt. Interesanti bija salīdzināt sajūtas, piedaloties regatē kā dalībniecei, nevis tikai kā skatītājai no malas. Un jāsaka, ka nevaldāmais piedzīvojumu gars mani nepievīla. Tas bija tā vērts, lai piedalītos! Un ir vērts, lai atkārtotu!"

Cīņu par galveno balvu komanda turpināja arī Olborgā. Olborga un Rīga ir sadraudzības pilsētas un abas atrodas uz 57. paralēles. Ģeogrāfiskajā telpā 3 grādus uz ziemeļiem un dienvidiem no šīs paralēles atrodas valstis, no kurām nākusi lielākā daļa regates dalībnieku. Tādēļ Olborgas tusiņam tika dots nosaukums "57th Parallel party" un uzaicināti dalībnieki no attiecīgajām valstīm. Pēc komandas stāstītā, tautu draudzība esot stiprināta, spēkus nežēlojot. Varēja jau arī atļauties, jo ceļš no Olborgas uz Stavangeru bija regates kruīza posms.

Viena no "Spaniel" tradīcijām ir daļai no komandas kruīza posma laikā burāt uz citiem kuģiem un uzņemt viesus uz "Spaniel". Olborgā stāvēšana blakus "Lua Dos" darīja savu, un trīs "Spaniel" vīri pārcēlās uz šo jahtu, bet "Spaniel" uzņēma kadetus no "Mir".

Kapteinis Jānis Upīts-Upenieks atceras:

"Kruīza posma laikā bija iespēja iebraukt daudzās Dānijas un Norvēģijas mazajās ostiņās, taču nācās mazliet novirzīties no paredzētā kursa, lai iebrauktu Oslo, kur mums bija jāuzņem "Spaniel" pats galvenais cilvēks – Gunārs Šteinerts ar ģimeni. Oslo es "Spaniel" vadību nodevu Gunāra rokās un savā ziņā pārņēmu vienu no maiņām. Iebraukšana Oslo mums netraucēja apmeklēt vairākas Norvēģijas mazās ostiņas, kuras izceļas ar savu skaistumu un mierīgumu. Visbiežāk šajās ostiņās ir nelieli jahtklubi un tur nenotiek lielo transportkuģu kustība."

Mūsu burātājiem kruīza braucienā ar jahtu "Lua Dos" savu burātāju pieredzi diemžēl nebija īstas izdevības likt lietā. Silards Kamergrauzis, kuram šī bija ceturtā regate, bija manāmi vīlies:

"Viss bija ļoti jauki līdz brīdim, kad sākās viļņi un vējš. Par komfortu sūdzēties nevarēja, arī navigācijas sistēmas uz šīs jahtas bija vienas no modernākajām, pat ar autopilotu, diemžēl. Brauciens pa Limfjordu bija diezgan mierīgs, tika atlikti

punkti uz GPS, un jahta ar savu autopilotu mierīgā garā peldēja. Vienīgais, ko mums vajadzēja darīt, bija sekot, lai neparādās kāds cits peldošs objekts un mēs ar to nesaskrienamies. Tā mēs lēnām iekuģojām Ziemeļjūrā. Jūrā laiks bija saulains, taču vēlāk tas mainījās un vēja stiprums palielinājās. Tā kā nebija mūsu maiņa, devāmies gulēt. Ilgi nebija lemts pagulēt, jo mūs pamodināja jahtas sitieni pret viļņiem. Izejot ārā, redzēju, ka nekas nenotiek, spāņi bija uzlikuši autopilotu, un tas tik burāja. Vai jahtu sit pret vilni vai nesit, vai buras fleterē vai ne, tas autopilotu neinteresēja. Uz manu ierosinājumu, ka varētu mainīt kursu, lai jahta nesitas pret viļņiem, vai paņemt pašiem stūri rokās, spāņi tik pasmaidīja un lika iet gulēt. Uz šīs jahtas es neatradu ne lineālu, ne cirkuli, darboties ar karti pēc vectēvu metodes nebija iespējams. Rezultātā burāšana pārvērtās par diezgan lielu slinkošanu, ne tev buras jāregulē, ne tev kurss jāatliek, ne tev jāstūrē, visu dara dators. Tā mēs slinkojot arī tikām līdz Stavengerai."

Kamēr "Spaniel" komanda baudīja Norvēģijas fjordu skaistumu, uz Stavangeru devās nākamā maiņas komanda, arī es. Manas attiecības ar Stavangeru ir īpašas. 1990. gadā palīdzēju noorganizēt Stavangeras kuģniecības muzeja burinieka "Anna af Sand" vizīti Rīgā. "Anna af Sand" togad veica ekspedīciju pa Baltijas jūru, atgādinot par vēsturiskajiem Norvēģijas siļķu eksporta ceļiem un katrā apmeklētajā pilsētā, arī Rīgā, uzdāvinot pilsētas vadībai pa mucai sālītu siļķu.

1999. gadā "Spaniel" neplānoti ieradās Stavangerā, jo smagos laika apstākļos ar saplēstām burām un vētras nomocītu komandu nolēmām izstāties no regates un meklēt patvērumu Norvēģijā. Uzaicināju ciemos uz jahtas Stavangeras Kuģniecības muzeja direktoru Haraldu Hamri un ierosināju apsvērt domu atkārtot "siļķu ekspedīciju" 2001. gadā un viesoties Rīgā pilsētas 800 gadu svinību laikā. Tā arī notika, "Anna af Sand" apmeklēja Liepāju un Rīgu un atkal atveda savas slavenās siļķu mucas. Tādēļ, uzzinot, ka 2004. gadā viena no regates ostām būs Stavangera, man ne mirkli nebija šaubu, kurā regates posmā piedalīties.

6. augusta vakarā mūsu komanda ielidoja Stavangerā. Kad ostā uz "Spaniel" atrodas abas komandas, dzīvošana uz jahtas ir apgrūtināta – kas pēdējie pārrodas no kārtējā tusiņa, var arī palikt bez garantētas guļvietas. Ja Spānijā tas nevienu īpaši neuztrauc, tad Norvēģijā nakšņošana uz klāja var beigties ar neplānotu dušu. Haralds laipni izmitināja mani un Līgu Plato savās mājās, pārējiem bija atrasta vieta jauniešu hostelī.

Piedzīvojumi sākās jau lidostā – Kristīnei Vdovičenko nācās doties uz hosteli bez mugursomas, tā bija kaut kur noklīdusi. Aizsteidzoties notikumiem priekšā, jāsaka, ka Stavangeras regates sakaru virsnieki darīja visu, lai to atrastu. Komandas meitenes jau bija izrevidējušas savu bagāžu un pa visām kaut ko Kristīnei piemeklējušas, šis tas tika arī nopirkts uz vietas par Stavangeras rīcības komitejas atvēlētiem līdzekļiem. Tomēr pašā pēdējā vakarā soma atradās, un beidzot arī Kristīnes sejā parādījās smaids. Malači sakaru virsnieki, mūsu komanda, kurā dau-

dzi pirms gada paši bija sakaru virsnieki Rīgā, prata to novērtēt!

Būdama pēc iedzīvotāju skaita Norvēģijas ceturtā lielākā pilsēta, Stavangera tiek dēvēta par Norvēģijas "naftas galvaspilsētu", jo šeit būvē Ziemeļjūrai paredzētās naftas platformas. Pastāv arī uzskats, ka Stavangera ir Norvēģijas visinternacionālākā pilsēta, jo tieši naftas ieguves dēļ tajā strādā cilvēki no visām pasaules malām.

Tādēļ nākamajā rītā devāmies apskatīt jaunāko Stavangeras muzeju – Naftas muzeju. Muzejs iespaidīgs – tajā iespējams gan uzzināt, kā nafta lietota dažādos gadsimtos, gan skatīt visdažādākos no naftas izgatavotos produktus un preces, gan lielu naftas platformu modeļu kolekciju. Iespējams izstaigāt naftas platformas darba un atpūtas telpas, noskatīties filmu par dzīvi uz platformas un mēģināt iztēloties, ko nozīmē darbs uz tās. Vienā no moduļiem, no kuriem sastāv muzejs, ierīkota naftas urbja vadības pults. Pie sarkanās pogas, ar kuru iedarbina urbi, pielikta zīmīte: "Mūsu operators izgājis iedzert kafiju. Pamēģiniet iedarbināt urbi!" Tā ir bērnu iecienītākā drūzmēšanās vieta, jo to pogu grib nospiest katrs. Urbis īsu brīdi griežas, tad apstājas, un kārta nākamajam jaunajam naftiniekam.

Mazliet neparasti bija no muzeja augšējās skatu platformas redzēt, ka gandrīz blakus šai naftas platformas imitācijai noenkurojies nevis tankkuģis, kas šādā ainavā iederētos, bet vecākais regates dalībnieks – 1868. gadā būvētais Norvēģijas gafelšoneris "Anna Rogde".

Arī Stavangerā komandas turpināja cīņu par galveno balvu. Šoreiz izvēlējāmies tēmu "Pēdējais kokteilis pirms starta kopā ar mūsu labākajiem draugiem". Uz boles glāzi vakarā uzaicinājām gan vecus, gan jauniegūtus draugus. Sanāca raiba un jautra kadetu, burātāju un kapteiņu komanda. Šovakar pēdējās boles glāzes un sirsnīgas sarunas, rīt jau būsim konkurenti. Īsi pirms salūta atnāca arī "Mir" kapteinis Sergejs un pateica: "Viss, man ir apnicis kārtot kuģa lietas un uzņemt ciemiņus, salūtu es gribu noskatīties tikai kopā ar jums!" Uz "Mir" disciplīna stingra – ieraudzījuši kapteini, trīs kadeti, kas tobrīd atradās uz "Spaniel", tūlīt atdeva savas boles glāzes mūsējiem. "Puiši, kapteinis arī grib atslābināties!" nomierinājām viņus un novedām lejā fora kajītē – drošs paliek drošs.

Tad jau arī pēdējais rīts ostā, pēdējie sagatavošanās darbi, pēdējā pārtikas krājumu papildināšana, un flote devās Buru parādē. Tā kā mums parādē bija ierādīta vieta vieniem no pirmajiem, parādei beidzoties līdz regates startam laika bija gana, varējām izmēģināt roku skumbriju ķeršanā. Neesmu makšķernieks, varbūt tāpēc šis process šeit likās gauži neinteresants – iemet auklu ar pieciem āķiem, un pēc minūtes uz katra āķa pa zivij. Kad spainis ātri vien bija pilns, pat kaislīgākie makšķernieki meta mieru.

Tovakar "Spaniel" tomēr ieradās laikā, lai Gunārs paspētu uz svinīgajām kapteiņu vakariņām. Vakariņu laikā bija iespēja noskatīties interesantu filmu – Stavangeras pieteikumu atzīšanai par Eiropas kultūras galvaspilsētu 2008. gadā. Pare-

dzēts, ka 2008. gadā būs divas kultūras galvaspilsētas – Stavangera un Liverpūle, kura tieši tādēļ būs viena no tā gada regates ostām. Aprunājos ar jahtas "Lietuva" kapteini Steponu Kudzevičjusu. Lietuviešu burātāji interesējās, kas jādara, lai arī Klaipēda varētu kādreiz uzņemt regati. Varēja just, ka viņiem ir tāda labvēlīga skaudība, ka mums tas ir izdevies. Nu ko, mums recepte ir zināma – regulāri jāpiedalās regatē, jādibina sava burāšanas mācību organizācija un jāpārliecina regates organizatori, ka Klaipēdā ir cilvēki, kas grib uzņemt regati un pratīs to izdarīt.

Arī otrā regates sacensību posma Stavangera – Kukshāfena "Spaniel" komandā bija 4 jaunpienācēji. Stāsta viens no viņiem – Juris Radus:

"Jūrā katru dienu, katru nakti var piedzīvot neaizmirstamus mirkļus. Tā pirmajā naktī pēc starta Stavangerā, stāvot savā maiņā, ap pulksten vieniem nakts mieru pārtrauca angļu jahtas "Chaser" mēģinājumi izsaukt regates kontroli. Pēc vairākiem neveiksmīgiem mēģinājumiem ar "Chaser" pārrunas uzsāka Nīderlandes militārā jahta "Urania". Izrādījās, ka kāds angļu burātājs bija guvis traumu – nakts tumsā puisis bija iedzīvojies sitienā pa galvu ar spinakerbomi, zaudējis uz 30 – 40 sekundēm samaņu, bet komandas biedri nevarēja apturēt asiņošanu. Tā vienā mirklī naksnīgais miers tika pārtraukts, kam sekoja aptuveni 2 stundas ilgas pārrunas pa rāciju starp abām iepriekšminētajām jahtām, kuras ietvaros visa regates flote noklausījās "Urania" dakteres sarunu ar "Chaser" par cietušā puiša stāvokli, par gūto traumu detalizētu aprakstu utt. Tikai pēc kāda laika es aptvēru, ka uz "Spaniel" ir iestājies absolūts klusums un katra augšā esošā cilvēka sejā ir pamanāms pārdzīvojums, līdzi jušana, vēlēšanās, lai nekas tamlīdzīgs neatkārtotos. Mani pārņēma pārliecība, ka līdzīgi ir uz katras

jahtas, uz katra kuģa – tā es aptvēru īpatnu vienotības sajūtu, kas piemīt visai lielajai regates ģimenei.

Nākošajā dienā mums nācās piedzīvot vienu no diviem satraucošākajiem pārdzīvojumiem sacensību laikā. Pēcpusdienā, jau aptuveni stundu pēc savas maiņas nodošanas nākamajai, gājām ar stabilu 20 mezglu vēju, kas deva savus 20-25 grādus sānsveri. Visi uz klāja esošie konstatēja, ka tieši virs mūsu galvām ir aplis, kurā redzamas skaidras, zilas debesis, bet visapkārt mums ir migla, kas redzamību, kā spriedām, pasliktināja līdz 3-4 jūdzēm. Tālumā pāri mūsu kursam pārslīdēja milzīgs tankeris, kas lika mums sasprindzināt savu uzmanību. Drīz vien "Spaniel" ieskrēja miglā. Mūs pārsteidza fakts, ka, ilgu laiku virzoties miglā, ne mūsu ātrums, ne vēja ātrums nesamazinājās ne par mata tiesu. Tas ir diezgan netipiski, jo uz sauszemes miglas un pietiekoši spēcīga vēja kombinācija ir gandrīz vai nesavienojamas lietas, taču tas kārtējo reizi apliecina, ka uz jūras viss notiek pēc saviem likumiem. Tā kā redzamība bija samazinājusies līdz minimumam, mēs ieslēdzām radaru. Taču cik liels bija mūsu pārsteigums, kad vienu mirkli, neviena nepamanīts no miglas savu 300 – 400 m attālumā pēkšķi iznira zvejnieku traleris. Es savā izbrīnā mierīgi pajautāju: "Vai kāds šo pirms tam arī pamanīja?" Tajā mirklī pie radara ekrāna sēdošie burtiski izskrēja uz klāja. Pārsteigums bija itin liels, jo radarā zvejnieku kuģis netika pamanīts un joprojām tur tā nebija! Uz zvejnieku kuģa klāja un komandtiltiņa mēs tā arī nepamanījām nevienu, jo kuģītis, cik ātri iznira no miglas, tik ātri paskrēja mums garām un atkal izgaisa miglas aizsegā. Šis atgadījums mums lika pārliecināties, ka radara efektivitāte pie sānsveres virs 20 grādiem ir samērā apšaubāma, tādēļ līdz redzamības attāluma palielināšanās mirklim 2 cilvēki tika nozīmēti par horizonta novērotājiem.

Mainīgie laika apstākļi bija šo regates otro posmu raksturojoša iezīme. Vienu mirkli pūta stabils 20-25 mezglu vējš, bet jau pēc pāris stundām laika apstākļi varēja līdzināties bezvējam, kas ilga savas divas trīs stundas, līdz atkal sāka pūst brāzmains vējš..

..Finiša līnijas tuvošanās lika pamosties visai komandai, kas nu aizņēma visu kokpitu un trepes uz klāja. Tas mirklis tuvojās. Finišs un tam sekojošie notikumi arī ir tā vērti, lai nosauktu tos par neaizmirstamiem! Īsi pirms finišējām, noskatījāmies, kā to izdarīja mūsu draugi – burinieks "Mir". Sasnieguši finišu, mēs ar gavilēm apsveicām viens otru, kam sekoja mežonīga deja Līgas un Baibas izpildījumā. Par godu finiša līnijas sasniegšanai tika atkorķēta šampanieša pudele.

Aiz mums sekoja burinieks "Stadt Amsterdam", kurš pilnās burās devās uz finiša līniju. Tas izraisīja kopīgu sajūsmu uz "Spaniel" klāja, masveida fotografēšanu, filmēšanu ar videokameru utt. Tad kad "Stadt Amsterdam" pagāja savus 300-400 metrus aiz mūsu ahtera, mēs pamanījām, ka no otras puses savu 200-300 m attālumā mums ir pietuvojies burinieks "Mir". Šajā mirklī "Stadt Amsterdam", sveicinot "Mir", izšāva no sava lielgabala, uz ko "Mir" atbildēja ar saviem dobjiem trim sveiciena signāliem, likdams "Spaniel" komandai justies kā jaunākajam

brālim starp pieredzējušajiem vecākajiem brāļiem, kuri it kā atgriezušies no ilglaicīgas prom būšanas. Tā ir neaprakstāma sajūta, kad pēc vairākām dienām, ejot vienatnē pa plašu jūru, kur retums pa gabalu, lielā attālumā var saskatīt binoklī kādu buru, pēkšņi no visām pusēm kopā sāk nākt dažādu izmēru jahtas un burinieki. Nosacītā vientulība pēkšņi tiek pārtraukta un visa flotile atkal sanāk kopā - līdzīgi kā liela ģimene, kas izklīdusi pa pasauli, sanāk kopā, lai nosvinētu savu atkalredzēšanos. Tie ir svētki... svētki, kuri jau svinēšanas laikā sāk likt tev ilgoties pēc tiem, jo veselu gadu tev tā pietrūks... Vēl pietrūks jūras plašuma, vēja, kas sitās sejā, saullēktu, kurus sagaidīt stāvot maiņā, vai arī neatkārtojamo saulrietu, kā arī tās lielās ģimenes, par kuru pārvēršas visa flotile satiekoties gadu gadā..."

Otrajā sacensību posmā C klasē "Spaniel" izcīnīja 2.vietu, "Sparta" – 3.vietu. Pirmo vietu izcīnīja Sanktpēterburgas jahta "Akela", kas pirmajā posmā startēja D klasē – jahtas ar spinakeru. Tā kā sacensību laikā viņi spinakeru saplēsa, pārgāja uz mūsu klasi. Ek, labāk būtu rūpīgāk uzpasējuši savi spinakeru... Tā kā bijām izcīnījuši divas otrās vietas, saņēmām ceļojošo kausu "Angela Cup" par labāko rezultātu C klasē abu reisu kopsummā. Kārtējo reizi uzvaras laurus plūca "Mir" – pirmā vieta visā regates flotē un otro gadu pēc kārtas ceļojošā galvenā balva "Friendship Trophy". Otro gadu pēc kārtas arī man nācās dzirdēt regates direktora Pītera Ņūvela vārdus: "Pateikšu tev noslēpumu – "Spaniel" komandai bija tikai par vienu balsi mazāk!" Vai nu tā bija vai nē, to zin tikai trīs balsu skaitīšanas komisijas locekļi. Nekas, ceru, ka arī nākošgad turpināsim cīņu ar šo balvu!

Beigu akords 2004.gada "Spaniel" komandas piedzīvojumiem tika pielikts novembrī Sail Training International gadskārtējas konferences laikā Ņūkāstlā. Kā jau kapteinis Jānis minēja, uz "Spaniel" bija STI aizdotā videokamera. Komanda cītīgi filmēja visu regates laiku un Kukshāfenā safilmēto materiālu atdeva regates organizatoriem. Tāpat rīkojās arī Norvēģijas burinieka "Christian Radich" komanda. Diemžēl divas citas jahtas, kuru vārdus negribu minēt, nebija tik rūpīgas un safilmēto materiālu nosūtīja tikai dažas dienas pirms novembra konferences, kurā filmu bija ieplānots parādīt. Rezultātā 20 minūšu garās filmas, kas tiks izplatīta visā pasaulē, sižets ir stāsts par atšķirībām, burājot uz jahtas vai uz liela burinieka. Pēc filmas demontrācijas daudzi kapteiņi nāca klāt, uzsita uz pleca uz jautāja apmēram tā: "Nu ko, jūties kā viens no "zvaigžņu komandas"?" No safilmētā materiāla izveidojām arī paši savu filmu. Garajos ziemas vakaros, kad nevarēja vien sagaidīt pavasara un līdz ar to burāšanas sezonas tuvošanos, daudzi no mums to noskatījās ne vienu vien reizi. Bet nu jau atlicis pavisam maz un komanda atkal pulcēsies kopā, lai sāktu gatavot "Spaniel" astotajai dalībai regatē.■

U. Kalmanis

Egons Līvs: "Biju pie 95-gadīgā jūrnieka Ādama Melgalvja. Emociju un atmiņu brīžos plaksti kļūst sārti – vīrs slēpj asaras. Bet turas viņš vareni. Atmiņas skaidras. Mēs tikām līdz Rokfellera tankkuģa romantiskajam, kā viņš izteicās, periodam, kad man magnetofonā beidzās lente. "Bet par traģiskajiem notikumiem un tālāko – atnāksiet citreiz, kad būs lente..." viņš teica."

(No dienasgrāmatas. 1985. gada 7. maijs)

Ledlauzim "Krišjānis Valdemārs" – 80

1922./1923. gada ziemā Rīgas līcī iesala četri vācu tvaikoņi. Pēc vairākiem mēnešiem tiem izdevās atbrīvoties no ledus gūsta. Bargie ziemas apstākļi lika Jūrniecības departamentam apsvērt iespēju iegādāties ledlauzi, kas varētu strādāt Rīgas līcī. Rīgas ostai piederošais ledlauzis "Lāčplēsis" un Rīgas biržas komitejas ledlauzis "Herkules" derēja tikai darbam ostā. Jūrniecības departamentam atbalstu izteica Latvijas tirgotāju savienība, kas norādīja, ka pārtikas un izejvielu importu Rīgai ziemā caur Liepāju un Ventspils ostām sadārdzinās augstie dzelzceļa tarifi. Vispirms tika apsvērtas iespējas pirkt lietotu ledlauzi (4000–5000 ZS). Somu firma pārdeva ledlauzi "Murtaja", bet tā dzinējs tika novērtēts par vāju, un neapmierināja arī augstā cena. 1923. gada sākumā Francija gatavojās pārdot krievu ledlaužus "Ilja Muromets" un "Kozma Minin" (attiecīgi par 4 un 2,4 milj. franku), kas pēc pilsoņu kara Krievijā bija nonākuši šajā valstī. PSRS vēstniecība Rīgā, uzzinot Jūrniecības departamenta interesi par šiem kuģiem, 16. februārī un 28. jūnijā šai sakarā iesniedza Latvijai protesta notas.

Apsverot visas iespējas ledlauža iegādē, jūrniecības speciālisti izlēma par labu jauna kuģa būvei, un 1923. gada pavasarī tika izsludināts starptautisks konkurss. Pieteikumu iesniegšanas termiņš bija 17. jūlijs. Projekta noteikumus (kuģa izmēri,

korpuss, mehānismi, ierīces, inventārs) izsludināja caur Latvijas vēstniecībām. Vienlaicīgi tās ievāca informāciju par konkursa dalībniekiem.

1923. gada 17. jūlijā uz pirmo sēdi sanāca konkursa komisija. Tās vadītājs bija A. Lonfelds, Jūrniecības departamenta direktors. Komisijas locekļi bija K. Liepiņš, Jūrniecības departamenta Kuģniecības nodaļas vadītājs, K. Purns, Hidrogrāfijas nodaļas vadītājs, V. Šmulders, kuģu būves inspektors, Šķilters, valsts kontroles pārstāvis. Kā tehniskie konsultanti piedalījās Latvijas universitātes Mehānikas fakultātes profesori Č. Klārks un N. Šīmanis, Rīgas biržas komitejas kuģu būvētavas direktors E. Mackaitis. Komisijas darbā piedalījās E. Ogriņš, kas pirms 1. pasaules kara bija pārraudzījis Krievijas ledlaužu būvi Lielbritānijā un Vācijā, J. Šūpols, ilggadējs kuģu mehāniķis, E. Melvils, bijušā ledlauža "Petr Velikiy" kapteinis.

Ledlauža "Krišjānis Valdemārs" būve "William Beardmore & Co Limited" kuģu būvētavā Glazgovā, 1925. gads.

Līdz pirmajai sēdei 1923. gada 17. jūlijā bija saņemti 19 kuģu būves firmu projekta piedāvājumi (divu zviedru, piecu britu, trīs franču, trīs vācu, četru holandiešu, vienas beļģu un vienas dāņu firmas). Neilgi pēc tam pieteikumus iesniedza vēl trīs vācu un divas holandiešu kuģu būvētavas. Pēdējo iesniegumu komisija saņēma 27. jūlijā no vācu firmas Ķīlē, taču to paviršī izstrādātā projekta dēļ noraidīja. Līdz 1. oktobrim komisija izvērtēja visus iesniegtos projektus tehniskajā aspektā. Tika aplūkots kuģa korpuss (to darīja E.Mackaitis, V.Šmulders), dzinējs un mehānismi (N. Šīmanis, K. Purns), navigācija (A. Lonfelds, K. Liepiņš). Par paraugu tika ņemts ledlauzis "Petr Velikiy", kura projektu bija izstrādājis Č. Klārks un kurš pirms 1. pasaules kara sekmīgi strādāja Rīgas līcī. Komisija ņēma vērā tā ekspluatācijas rezultātus un izdarīja attiecīgus tehniskus uzlabojumus.

1. oktobrī tika atlasītas astoņas firmas, kuru projekti vislabāk atbilda konkursa noteikumiem. 2. oktobrī atvēra aploksnes ar šo firmu nosacījumiem (cena, būves ilgums, maksāšanas noteikumi). Atvēra arī aploksni ar valdības noteikto cenu – Ls 2 120 000. Zem šīs cenas bija divi piedāvājumi. Franču firmu "Worms&Co", kuras cena bija viszemākā, komisija noraidīja, jo tā bija ļoti jauna, maz pieredzējusi firma (dibināta 1917. gadā). Otru lētāko konkursa dalībnieku noraidīja tāpēc, ka tā projektā nebija norādīts kuģa ogļu patēriņš. Komisijai balsojot, tika nolemts pasūtīju-

mu nodot 3. vietas ieguvējai – kuģu būvētavai "William Beardmore & Co Limited" Dalmūrā, Glāzgovā. Līdz 1923. gada novembrim izstrādāja līgumu un precizēja ledlauža būves tehniskās detaļas. E. Melvils norādīja, ka kuģu vilkšanai ledlauža aizmugurē nepieciešams izgriezums. Č. Klārks pauda viedokli, ka, lai iegūtu apaļākas formas, kas ļautu palielināt manevrēšanas iespējas, kuģis jāpaplašina par vienu pēdu. 1923. gada 24. novembrī Jūrniecības departaments noslēdza ar konkursa uzvarētāju līgumu par ledlauža būvi. Tas paredzēja uzbūvēt kuģi pēc "Bureau Veritas" augstākās klases noteikumiem un nogādāt to Rīgas ostā 1924. gada 1. decembrī. Pirms darbu sākuma tika izveidota komisija (tās sastāvā bija A. Lonfelds, Č. Klārks, E. Mackaitis, K. Purns, K. Rusmanis, N. Šīmanis, Šķilters, V. Šmulders, J. Šūpols), kas uzraudzīja kuģa būvi. Tiešo uzraudzību veica J. Šūpols un A. Ozols. Kuģa būvi iekavēja apstāklis, ka visi rasējumi bija jāsaskaņo ar komisiju. Lai daļu apstiprinātu uz vietas, no 1924. gada septembra kuģu būvētavā uzturējās V. Šmulders.

1924. gada 14. februārī komisijas sēdē tika apstiprināts ledlauža vārds – "Krišjānis Valdemārs". 1925. gada sākumā izlēma jautājumu par kuģa kapteini. Uz šo vietu pretendēja divi pieredzējuši kapteiņi – K. Cērps un M. Bite. 1925. augustā uz kuģu būvētavu devās kapteinis K. Cērps. Viņš kuģi vadīja līdz 1931. gada janvārim. Viņu pēc nāves aizstāja F. Veidners, kas līdz tam bija pirmais stūrmanis. Viņš ledlauzi vadīja līdz 1941. gadam. Kuģa komanda 34 cilvēka sastāvā (pēc štata 52) uz Lielbritāniju izbrauca ar tvaikoņiem "Kokness" un "Linhope". Kuģa mehānismus un gaitu pārbaudīja komisija (priekšsēdētājs – A. Lonfelds, locekļi – Č. Klārks, N. Šīmanis, K. Purns, V. Šmulders, A. Ozols). Pārbaude ilga sešas dienas. Jaunuzbūvētā kuģa cena izrādījās augstāka nekā bija paredzēts – Ls 2 480 000. Ledlauzis bija 60,0 m garš, 17,1 m plats. Tā iegrime bija 6,7 m. Ārējais apšuvums 3 m virs un zem ūdenslīnijas bija 25,4 mm biezs. Manevrēšanu nodrošināja divas dzenskrūves, ko darbināja divas tvaika mašīnas (3630 un 1570 ZS). Priekšējās dzenskrūves uzdevums bija darbojoties radīt tukšumu zem ledus kuģa priekšgalā, kas atviegloja tā laušanu, bet torosos – radīt ūdens strūklu, lai tos izjauktu. To varēja izmantot, atbrīvojot ledū iestrēgušus kuģus. Kuģis brīvā ūdenī varēja braukt ar 14,4 mezglu ātrumu. Ogļu bunkuri (400 t) nodrošināja sešu dienu darbu ledos. Darbam ledū palīdzēja 10 balasta tanki, no kuriem trīs bija priekšā, pa trim katros sānos un viens kuģa pakaļgalā. Kuģu vilkšanai izmantoja pakaļgalā ierīkotu speciālu vinču. Pēc izmēģinājumu beigām ledlauzis "Krišjānis Valdemārs" 1925. gada 9. oktobrī izbrauca uz Rīgu.

Pirmais pārbaudījums kuģa izturībai notika jau brauciena laikā. 17. oktobrī kuģis Ziemeļjūrā pārcieta stipru vētru. Ūdens pielēja komandas telpas kuģa priekšgalā, smērētāju telpu, abus salonus, visas virsnieku kajītes. Vairākās vietās bija bojāts klājs. Vētra saplosīja priekšējās lūkas pārsegu un sabojāja abas glābšanas laivas. Kambīzē sadauzīja emaljēto kafijas kannu, skārda zupas bļodu un gaļas pannu, divas māla zupas bļodiņas, vienu māla krūziņu. Priekšējā mašīnu telpā grīdu klāja vienu pēdu biezs ūdens. Apkalpes locekļi necieta. Visi bojājumi tika izlaboti, kad kuģis bija Rīgā.

Ledlauzis "Krišjānis Valdemārs" ledos Rīgas līcī, 1930. gadi.

Pirmo reizi ledlauzis ledū strādāja 1926. gada 13. janvārī. Kuģu karavānā bija latviešu tvaikoņi "Biruta" un "Ilga", vācu tvaikonis "Paul Russ", angļu tvaikonis "Baltabor", zviedru tvaikonis "Sven" un velkonis "Duna". Pēc divām dienām tie tika izvesti tīros ūdeņos. 27. janvārī braucienā ar kuģi bija ielūgti žurnālisti un ierēdņi. Ledlauža darbības spēju ledū pārbaudīja īpaša komisija, kuras sastāvā bija A. Lonfelds, Č. Klārks, N. Šīmanis, K. Purns, V. Šmulders, valsts kontroles pārstāvji P. Vanags, Šķilters, Žagars, Zariņš, angļu kuģu būvētavas pārstāvis K. Lagzdiņš, Rūpniecības departamenta katlu inspektors Šnakenbergs un kuģu būves inženieris Thilo. 1926. gada 24. februārī ledlauzis atstāja Rīgas ostu, aiz sevis vedot vācu tvaikoņus "Gunther Russ" un "Minos". Četru pēdu biezā ledū ledlauzis brauca ar 7,5 mezglu ātrumu. Nākošajā dienā ledus pie Kolkas raga bija 1 m biezs. To klāja 1,5 m biezs sniegs. Torosu augstums sasniedza 5–6 m. Abi kuģi tika sekmīgi izvesti. 26. februārī tika izmēģināta torosu pārvarēšana. Ledlauzis parādīja labas ledus laušanas un kuģošanas spējas.

Pirmā navigācija bija sekmīga. No 13. janvāra līdz 15. aprīlim cauri lediem tika izvesti 146 kuģi. Nākošajā gadā tika izvests 131 kuģis, bet 1927./1928. gada ziemā – 344 kuģi. Kuģu skaits karavānā pieauga no 6 līdz 12. Viens ledlauža brauciens ledū no Rīgas ostas līdz Kolkas ragam un atpakaļ ilga piecas dienas. 1928. gadā Jūrniecības departaments, ņemot vērā šos apstākļus, izteicās par vēl viena ledlauža būvi darbam Rīgas līcī. 1929. gadā komisija Č. Klārka vadībā uzsāka priekšdarbus jauna, par "Krišjāni Valdemāru" lielāka ledlauža būves projekta izstrādāšanai. Taču to nerealizēja, jo bija uzbūvēta dzelzceļa līnija Liepāja – Glūda un Ventspils – Zilupes līnijā tilts pār Daugavu pie Krustpils. Bija kritušies arī dzelzceļa pārvadājumu tarifi. Ledlauža darbību regulēja 1926. gada 19. janvārī izdotie "Noteikumi par valsts ledlauža "Krišjānis Valdemārs" darbību". Tā darbību finansiāli sedza ar ledlaužu nodokli Rīgas ostā, kuru sāka ņemt no 1. decembra, uzsākot ziemas navigāciju. Par

katra ievesta kuģa NRT iekasēja 20 santīmu. Ziemā kuģis parasti stāvēja Daugavgrīvā. Ledlauzis parasti ledu lauza dienā, bet naktīs dreifēja. Ja ledus bija gluds, tad darbs turpinājās arī naktīs. Pēc navigācijas beigām ledlauzis parasti devās remontā uz Liepājas kara ostas darbnīcām. Sausajā dokā pārbaudīja kuģa korpusu, veica tā krāsošanu un nepieciešamo remontu. Sākot no 1929. gada, vasarās ledlauža stāvvieta bija Eksportostā iepretim "Uniona" saldētavai. Tad kuģa apkalpe bija samazināta, tajā bija 11 jūrnieki.

1936. gada vasarā uz ledlauža tika svinēta tā darbības desmitgade. Ledlauzis cauri ledum bija izvedis 1308 kuģus. Ledus apstākļi katru gadu bija atšķirīgi. Visvairāk kuģu bija izvests jau minētajā 1927./1928. gada ziemā. Parasti navigācija ilga no janvāra līdz aprīlim. 1937. gada februārī, lai izvestu kuģus brīvā ūdenī, ledlauzis tos veda apkārt Sāmsalai. 15. februārī vējš bija sadzinis biezus ledus torosus, un kuģis 10 jūdzes nobrauca 48 stundās. Mēneša beigās pie Rīgas ostas ieejas ledus sablīvējās 6–7 m augstumā un, lai izlauztu ceļu, ledlauzim bija jāieskrienas 16 reizes. Īpaši bargi ledus apstākļi Baltijas jūrā bija 1939./1940. gada ziemā. "Krišjānis Valdemārs" nespēja izvadīt kuģus līdz Rīgas ostai un līdz aprīļa sākumam strādāja Liepājas un Ventspils ostās. Tikai 8. aprīlī ledlauzis devās uz Rīgu. Pirmie divi kuģi ostā tika ievesti 30. aprīlī.

Ledlauzi "Krišjānis Valdemārs" izmantoja arī valsts prezentācijai –divām Latvijas prezidentu vizītēm ārzemēs. 1926. gada 13.–19. aprīlī notika J. Čakstes vizīte Helsinkos un 1929. gada 24.–29. maijā G. Zemgala vizīte Stokholmā. Pirmās vizītes laikā notika neliela avārija. 15. aprīlī pulksten 16.30 kuģis Helsinku ostā skāra grunti. Vēlāk Liepājas kara ostas darbnīcu sausajā dokā ledlauzim konstatēja trīs iespiedumus korpusā. Plaisu nebija. Bija ieliektas 12 dibena brangas. Par vainīgiem atzina Somijas Jūrniecības departamenta vecāko inženieri E .Nummelinu un loci K. F. Ahmanu, kuri vadīja ledlauža manevrus Helsinku ostā.

1940. gadā PSRS okupēja Latviju. Latvijas tirdzniecības flote tika iekļauta PSRS tirdzniecības flotē. Ledlauzi "Krišjānis Valdemārs" nacionalizēja 1940. gada 18. novembrī. 2. pasaules karam sasniedzot Latviju, tas 1941. gada 27. jūnijā kuģu karavānā tika evakuēts no Rīgas uz Ļeņingradu. Lai samazinātu ledlauža iegrimi, pirms Monzunda šauruma ogles no ledlauža pārkrāva tvaikonī "Kosmos", un tad loča vadībā "Krišjānis Valdemārs" izbrauca caur šaurumu. Pēc tam ogles pārkrāva atpakaļ. 1941. gada jūlijā ledlauzis atradās Ļeņingradā. No kuģa noņēma lielāko daļu apkalpes, vietā nāca krievu jūrnieki. 1941. gada augusta otrajā pusē ledlauzis piedalījās Tallinas evakuācijā. 1941. gada 28. augustā, braucot kuģu karavānā uz Ļeņingradu, "Krišjānis Valdemārs" uzsprāga uz mīnas un nepilnas minūtes laikā nogrima. Lielākā daļa apkalpes un cilvēki, kas atradās uz kuģa, gāja bojā. Tā beidzās mūžs kuģim, kura būvē lielu ieguldījumu bija devuši Latvijas kuģniecības speciālisti un kuram ir liela nozīme Latvijas kuģniecības vēsturē.■

A. Miklāvs

Izraksti no dažu Kurzemes bāku personiskajām lietām

Baltijas jūras Kurzemes piekraste, kā arī Irbes jūras šaurums un Rīgas līcis ir jau gadu simtiem zināmas kuģošanas vietas. Tāpat kā mainījušies kuģu veidi no burinieka līdz modernam tankkuģim, tā arī mainījušās navigācijas zīmes jūras krastos – no Kurzemes piekrastē sakurināta ugunskura līdz Irbes un Kolkas bāku celtnēm. Lai arī cik sāpīgi būtu apzināties, tomēr lielo bāku celtņu laikmets lēnām aiziet – tās nomaina modernākas kuģu navigācijas iekārtas. 1996. gadā intervijā laikrakstam "Jūras Vēstis" toreizējais Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Jānis Budreika norādīja, ka PSRS jūras kara flote mantojumā atstājusi blīvu krasta signāluguņu sistēmu, kas mūsdienu navigācijas apstākļos vairs nav nepieciešama. Latvijas bākas (it sevišķi Kurzemes piekrastē) kļūst par kultūrvēsturiskiem objektiem, un to darbības vēstures izpēte ir cieši saistīta ar kuģu satiksmes vēsturi. Šoreiz ieskatīsimies dažu Baltijas jūras Kurzemes piekrastes bāku vēstures lapaspusēs.

Ventspils rajona Tārgales pagasta Tārgales ciemā atrodas Ovišu bāka – vecākā bāka Baltijas jūras Kurzemes piekrastē. Tās celtniecība sākta 1809. gadā, taču tika pārtraukta Napoleona kara laikā, un pēdējos darbus pabeidza 1814. gadā. Bākas tornis līdz mūsdienām ir labi saglabājies, un pašreiz tā ir vecākā bāku celtne Latvijā, kura vēl darbojas. Ovišu apvidus Baltijas jūrā jeb Luserorta līdz 1917. gadam (krievu val. Люзерот) izsenis bijis zināms kā bīstamu sēkļu vieta. Te arī mainās krasta virziens. Tā bija kuģošanai ļoti svarīga vieta, jo netālu bija kuģu ceļš uz Rīgas līci. Jau krietni iepriekš, pirms te pacēlās bākas tornis, šajā vietā dedzināja ugunskurus un darvas mucas. Pastāv arī hipotēze, ka senais vietas nosaukums cēlies no zviedru valodas vārdiem *lysa* – degt un *ort* – rags.

Ovišu bāka celta kā plats konusveida tornis, un tā ir "resnākā" bāka Latvijā ar 11,5 metru torņa diametru. Pēc funkcionālās nozīmes tā ir t.s. pazīšanas bāka un pēc atrašanās vietas – raga bāka. Ovišu bāku būvēja uz koka pāļiem, torņa celtniecības materiāls bija laukakmens un ķieģeļi. Tās augstums – pieci stāvi jeb 36,7 metri (ar laternu), paša torņa augstums bez laternas – 29,6 metri. Bākas uguns avota augstums virs jūras līmeņa – 38,1 metrs. Gaisma redzama 15 jūras jūdžu attālumā. Ovišu bāka ir "tornis tornī" jeb dubultcilindrs, jo akmens mūra torņa iekšpusē ir otrs tornis ar diametru 3,5 metri. Abiem torņiem ir kopēja vertikālā ass. Šāds dubultcilindrs kā aizsardzības elements lieti noderēja arī iespējamā pretinieka uzbrukuma gadījumā. Starptelpu varēja izmantot dažādu priekšmetu transportēšanai uz bākas laternu. Lai uzkāptu bākas augšpusē, tika izveidotas vītņveida akmens kāpnes torņa iekšējā cilindrā.

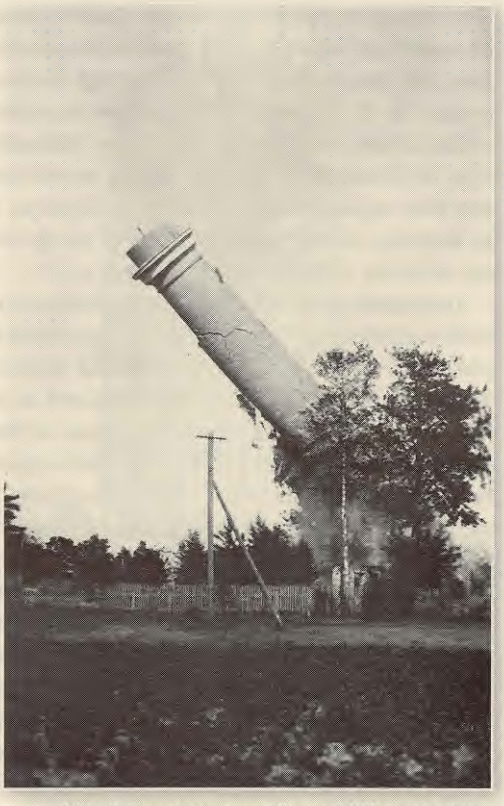
Līdz 1900. gadam bāka tika trīs reizes remontēta (1867., 1882. un 1900. gadā). 1860. gadā uzstādīja franču firmas "Soter" dioptrisko gaismas aparātu ar starmetēju lēcām (diametrs 3,5 metri). Tad arī pārbūvēja bākas gaismas telpu. Ovišu bāka bija arī viena no tām retajām Latvijas jūras piekrastes bākām, kas palika nebojātas 1. pasaules kara laikā (te jāmin arī Papes un Kolkas raga bākas). Tuvojoties vācu karaspēkam, 1915. gadā gaismas aparāts tika demontēts un aizvests uz Krieviju. Vācieši, pārņemot bākas apsaimniekošanu, uzstādīja gaismas aparātu ar acetilēna degli un četrām rotējošām starmetēju lēcām, ko darbināja pulksteņa mehānisms. Šī gaismas ierīce bākā darbojās līdz pat 1961. gadam.

Bez Ovišu bākas Baltijas jūras Kurzemes piekrastē no 1928. gada darbojās jūrā noenkurots ugunskuģis jeb peldošā bāka "Laima". Ziemas laikā kuģa vietā bīstamo kuģošanas rajonu apzīmēja noenkurota stodere. 1939. gadā radās doma, ka šajā sēkļainajā rajonā ap 8 kilometriem no krasta uz mākslīgas salas varētu celt bāku. 1939./ 1940. gada Jūrniecības departamenta budžetā bija piešķirti 10 000 latu bākas celtniecības priekšdarbu veikšanai. 1940. gada vasarā bija paredzēts ar dziļurbumu palīdzību izpētīt jūras grunts pamatslāņus. Bākas celtniecības izmaksas tika lēstas ap 600 000 latu. Visas ieceres izjauca 2. pasaules karš, kas no 1939. gada plosījās Eiropā.

Bez cilvēkiem, kas uztur bākas ekspluatācijas režīmā, tās būtu lieli nedzīvi metāla vai akmens gabali un nerādītu jūrniekiem ceļu sarežģītos kuģošanas apstākļos. Lai arī visu bākas uzraugu dzīves un darba ceļš vēl izzināms un pētāms, tomēr var minēt dažus sava aroda pratējus. Ovišu bākas uzraugu vidū minams tālbraucējs kapteinis un kuģu īpašnieks Teodors Dembergs, Ventspils jūrskolas 1902. gada absolvents. Pirms 1. pasaules kara viņš bijis burinieku "Honoria", "Kuronia" un "Antares" kapteinis. 20. gadsimta 30. gadu vidū pēc sava kuģa "Bjornvik" bojāejas viņš kļuva gan par ugunskuģa "Laima" kapteini (1936–1937), gan par Ovišu, Užavas un Miķeļbākas uzraugu. Pēdējās uzraugs viņš bija līdz 1940. gada 18. augustam. 1941. gada 14. jūnija deportāciju laikā T. Dembergs ar dzīvesbiedri nokļuva Sibīrijā. Daudzu burinieku kapteinis Indriķis Kļava arī bijis Ovišu bākas uzraugs pēc nokāpšanas krastā. Viņa darba gaitas bākā sākās 1938. gada 1. septembrī. Jāpiemin arī Heinrihs Vēveris, kurš darba gaitas te sācis 1919. gadā, Fricis Rožkalns, kurš bākā strādājis no 1934. līdz 1938. gadam. Arī mūsu dienās Ovišu bāka ir svarīgs navigācijas orientieris. Blakus tai slejas mašīnmāja, bākas uzrauga namiņš (celts 1868. gadā), uzraugu māja (būvēta 1904. gadā), kas kādreiz bānīša laikos izmantota arī kā dzelzceļa stacija.

1849. gadā sāka celt Slīteres bāku. Galvenais celtniecības izejmateriāls bija laukakmeņi. Pēc gada celtne bija gatava, un to izmantoja kā dienas navigācijas zīmi bez gaismas signāla. Slīteres bāku uzcēla kā apaļu torni, un tā ir saglabājusies līdz mūsu dienām. To izmantoja arī kā posteni meža ugunsgrēku novērošanai un robežapsardzības vajadzībām. Jau 11. gadsimtā šajā vietā, apmēram 6 kilometrus no jūras krasta, Zilo kalnu kraujas rietumu malā tika kurināti ugunskuri.

Viduslaiku tikumu garā šīs maldugunis bija domātas, lai pievilinātu un aplaupītu nomaldījušos kuģiniekus, nevis lai tiem palīdzētu atrast pareizo ceļu. Sākot ar Livonijas ordeņa laiku, jūras kartēs šī vieta tika apzīmēta kā "Domkalns" jeb "Baznīckalns" (kā kuģniecības orientieris un ceļrādis). 19. gs. sākumā jūrniekiem šajā rajonā orientieris bijuši lielie koki kraujas malā, bet Dundagas barons licis tos nocirst. Pēc vairākkārtējām kuģu vadītāju sūdzībām, ka neredzot pierastos orientierus, Krievijas cars Aleksandrs licis Dundagas baronam Zilo kalnu kraujas malā uzcelt bāku, celtniecības vajadzībām piešķirot 7000 rubļu.



Miķeļbākas torņa nogāšana. 1932. gada jūlijs.

Slīteres bāka pašreiz ir otrā vecākā saglabājusies navigācijas būve Latvijā, kā arī visaugstāk novietotā bāka, jo Zilo kalnu kraujas augstums ir 76 metri un pašas Slīteres bākas torņa augstums tās malā – 26 metri. 1960. gadā bākas koniskā jumta vietā sāka celt 3,5 m augstu astoņstūra gaismas telpu. Gadu vēlāk Slīteres bākā pabeidza pārbūves darbus un PSRS jūras krastu apsardzības vajadzībām gaismas telpā iededza uguni. Tā kļuva par diennakts apgaismes bāku un bija robežapsardzības daļu radiolokācijas punkts. Tās uguns avota raksturojums – balta zibšņu uguns ar periodu 6 sekundes. Tajā ietilpa zibsnis 1,5 sekundes un tumsa – 4,5 sekundes. Slīteres uguni bija iespējams ieraudzīt 23 jūras jūdžu attālumā, pateicoties tās izdevīgajam novietojumam. Bija arī rezerves uguns, tā bija redzama 9, 9 jūras jūdžu attālumā. 1999. gadā bāka zaudēja jūras navigācijas būves statusu un ugunis tika izdzēstas. 2000. gadā Slīteres bāku nodeva Slīteres nacionālā parka uzraudzībā. LR Vides ministrijas Investīciju departamenta valsts investīciju programmas ietvaros 2002. gadā tika pabeigts projekts "Informācijas, vides izglītības centra un hidrogrāfijas muzeja izveide Slīteres bākā". Šī projekta nosaukums skaidri parāda turpmāko bākas

likteni. Projekta realizācijai no valsts budžeta piešķīra 0,1 milj. latu, un 2002. gadā apgūti 0,07 milj. latu. Šeit izveidots apmeklētāju informācijas centrs. Slīteres bāka tiek izmantota kā skatu tornis. Tajā vienlaicīgi var uzturēties ekskursantu grupas līdz 25 cilvēkiem. Interesentiem iespējams iepazīties ar ekspozīciju, kas veltīta Slīteres nacionālajam parkam un hidrogrāfijas nozarei. Atjaunotas arī pārējās, ar Slīteres bāku saistītās ēkas un rekonstruēti ārējo komunikāciju tīkli. Bez tam bāka saglabā dažas savas pirmējās funkcijas – tā kalpos par mežu ugunsgrēku kontroles punktu un te būs arī bāzes stacija radiosakaru nodrošināšanai Slīteres nacionālā parka teritorijā.

Interesants kultūrvēsturisks objekts ir pašreiz aktīvā darbībā esošā Užavas bāka, kurai ir arī valsts nozīmes arhitektūras pieminekļa statuss. Tā atrodas Baltijas jūras piekrastē Ventspils rajona Užavas pagastā dabas lieguma teritorijā. Bāka uzcelta 1879. gada janvārī un atrodas 18 km attālumā no Ventspils, kalpojot par orientācijas punktu kuģu ceļā uz Ventspili. Tā atrodas uz viena no trim piekrastes kāpu pauguriem, kurš savulaik no tālienes atgādinājis cepamo krāsni. Tā radies bākas vāciskais nosaukums – "Bakhofen". Paugura augstums, uz kura celta Užavas bāka, ir 28 metri, bet pašas bākas torņa augstums – 19,4 metri. Užavas bāka ir apaļš balti krāsots ķieģeļu mūra tornis ar apkārtejošu balkonu augšpusē un gaismas telpu. Uguns avota augstums virs jūras līmeņa – 46,5 metri. Bākas tornis nav brīvstāvoša konstrukcija, bet celts kā bākas uzrauga dzīvojamās mājas un t.s. mašīnmājas sastāvdaļa. Torņa iekšpusē atrodas metāla vītņveida kāpnes, kas vijas ap centrālo kolonnu. Užavas bākas pastāvēšanu no tās darbības pirmsākumiem apdraudēja jūras viļņu iedarbība. Krasta lēzenuma dēļ tie noskaloja kāpas pakalna pakāji un apdraudēja bākas pamatus. Cara laikos kāpas pakāje tika nostiprināta ar kadiķu klūgu groziem, kas pildīti ar oļiem. Paugura nostiprināšanai izmantoja arī laukakmeņus. Vēlāk, 20. gs. 20. gados, tā malā izveidota rievsiena ar akmeņu bērumu iekšpusē, bet 70. gados šeit krauti betona bluķi. Vēsturisko notikumu gaitā Užavas bākas tornis arī cietis – 1. pasaules kara laikā artilērijas apšaudes laikā sašāva tā augšējo daļu, un līdz 1925. gadam, kad atjaunoja Užavas bāku tās pašreizējā veidolā, bākas signāluguni novietoja uz blakus pagaidu koka būves – režģu torņa. 1924. gada 24. martā sākās Užavas bākas un pārējo blakus ēku remonts. Celtniecības materiālus, kurus sagādāja Ventspils ostas valde, nogādāja no Ventspils ostas ar prāmjiem, tos pārkrāva laivās un nogādāja krastā, kur vēl 1,5 kilometru attālāk tos vajadzēja aizvest ar zirgu pajūgiem. Darbus vadīja J. Lankovskis, un kopējās remonta darbu izmaksas bija 6931 lats. 1925. gada 21. februārī remontdarbi tika pabeigti. Izveidoja arī glābšanas staciju. Tika uzstādīts zviedru firmas "AGA" gaismas aparāts – acetilēna kvēlgaisma, ap to pulksteņa mehānisms grieza 4 starmetējlēcas, savukārt laternai, kuru izgatavoja firma "J. Pintsch" Vācijā, diametrs bija 3 metri. 20. gs. 70. gados Užavas bākas gaismas redzamība bija 18 jūras jūdzes, vēlāk tā samazinājās līdz 15 jūras jūdzēm. Tās gaismu raksturo balta grupu zibšņu uguns. Pašreiz tā darbojas automātiskā režīmā un tiek izmantota arī kā radiobāka – atbildētāja. 1994.

gadā veica bākas torņa un blakus esošās ēkas remontu.

Sarežģīts un interesants liktenis ir Miķeļbākai, augstākajam bākas tornim Baltijā. Pašreiz tā augstums ir 56 metri, uguns avota augstums virs jūras līmeņa – 59 metri. Miķeļbāka atrodas Ventspils rajona Tārgales pagastā, senā lībiešu ciema teritorijā. Tā vārds – Pize jeb lībiski – smalka kārklu vica. Pirmo Miķeļbākas torni sāka celt 1881. gadā ar uzdevumu brīdināt kuģotājus no bīstamajiem Irbes šauruma sēkļiem. Viens no tiem ir t.s. Mihaila sēklis. Pirmo reizi 1749. gadā tā robežas izmērīja un sēkļa parametrus aprakstīja Krievijas kara flotes mičmanis Mihails Rjabiņins (1725–1790). Viņš ir pazīstams arī ar Somu līča hidrogrāfiskajiem mērījumiem. Vēl ir zināms, ka 1782. gadā M. Rjabiņins ieguva Krievijas kara flotes viceadmirāļa nosaukumu. Ir dažas versijas, kā Miķeļbāka ieguvusi savu nosaukumu. Pirmā – no Mihaila sēkļa nosaukuma. Otra versija – bāka nosaukta, latviskojot Mihaila Pavlova, viena no bākas cēlējiem, vārdu. 1881. gada beigās paredzētajā Miķeļbākas celtniecības vietā sāka dzīt pāļus. Jau pēc gada uzcēla bākas uzraugu, apsardzes un spēkstacijas mājas. Bija paredzēts, ka bākai būs elektriskās gaismas avots. Visas būves tika celtas uz akmens pamatiem. Pirmā Miķeļbākas torņa celtniecību pabeidza 1884. gadā. Tas bija cilindra veida ķieģeļu tornis uz 14,6 metrus augsta kvadrātveida pamata. Tā diametrs bija 5 metri un augstums 51,8 metri. Torņa sienu biezums bija 1 metrs, no ārpuses tas atgādināja cietoksni. Līdz pašai torņa augšai veda 277 pakāpieni. Tur tika izveidots speciāls skatu laukums. 1885. gada 15. augustā iededza bākas ugunis. Tomēr bākas celtniecībā tika pieļautas kļūdas, un netika arī ņemts vērā, ka tā tiek celta uz nedroša smilšu pamata. Bākas svars bija liels – tas sasniedza 3200 tonnu. Turpmākā Miķeļbākas vēsture ir nepārtraukta remontu vir-

Miķeļbākas jaunā torņa celtniecība 1934. gads.

kne, jo pirmās plaisas celtnē parādījās pēc pāris gadiem. 1889. gadā vajadzēja veikt kapitālu bākas remontu, tā vajadzībām izveidoja dzelzceļa līniju. 1896. gadā atkal remontēja bākas torni un palīgbūves. Jau 1901.–1902. gadā remontu vajadzēja atkārtot, bet tam joprojām nebija pozitīva rezultāta, jo tornī parādījās jaunas plaisas un tas sāka sasvērties. Stāvokli pasliktināja 1. pasaules karš. Karadarbības laikā Miķeļbākā trāpīja 12 artilērijas šāviņi, to nopietni satricinot un bojājot. Krievu armijai atkāpjoties, tika demontēta bākas gaismas aparatūra un spēkstacija. Vācu okupācijas varas iestādes bākā uzstādīja acetilēna gaismas aparatūru. Latvijas neatkarības laikā, pasliktinoties Miķeļbākas tehniskajam stāvoklim, Latvijas Jūrniecības departaments norīkoja komisiju, kurai vajadzēja noteikt, vai bākas tornis ir vēl ekspluatējams, vai arī nepieciešams tā vietā celt jaunu būvi. Par komisijas vadītāju iecēla Jūrniecības departamenta vicedirektoru J. Kalēju. Šajā laikā viņš vadīja arī Jūrniecības departamenta tehnisko daļu. Komisijas sastāvā bija departamenta inženieri, kā arī LU docents būvinženieris E. Veiss un Valsts kontroles pārstāvis A. Lagzdiņš. Eduards Veiss bija arī Daugavgrīvas bākas projekta autors. Pirmo reizi Miķeļbākā komisija strādāja 1929. gada 23. septembrī. Pārbaudes rezultātā tā secināja, ka līdzšinējā bākas torņa vietā jāceļ jauns, dzelzsbetona tornis, jo bākas torņa iepriekšējie remonta darbi, nokaļot ārējo ķieģeļu kārtu un tā vietā mūrējot jaunus ķieģeļus, kā arī torni apstīpojot ar dzelzs stīpu, stāvokli neuzlaboja. Arī ķieģelis kā būvmateriāls šīs bākas celtniecībai bija pārāk trausls. Jau 1928. gadā ar svērtņa palīdzību konstatēja, ka bākas ass nav vertikāla. 1932. gada 3. jūlijā noņēma gaismas aparatūru un nogāza bākas torņa augšējo daļu. Pārējo Miķeļbākas daļu demontēja ar īpašu paņēmienu. Torņa iepriekš iezīmētās vietās, lūzuma un krišanas virziena pusē, pakāpeniski izkala ķieģeļus, aizvietojot tos ar koka detaļām. Tās aizdedzināja, un tornis, kokam sadegot, nogāzās. 1932. gada jūlijā uzcēla koka pagaidu torni, tā augstums – 19 metri. 1934. gadā pabeidza jaunās cilindrveida dzelzsbetona bākas torņa būvi, tās projektu izstrādāja Jūrniecības departamenta tehniskā daļa, jaunā torņa celtniecības darbus vadīja būvuzņēmējs A. Lankovskis. Bākas augstums – 53 metri. Līdz 5 metru augstumam bākas pamats bija astoņstūris, bākas centrālā daļa (ap 32 metriem) – cilindrs ar diametru 4,7 metri. Bākas gaismas telpa ar laternu tika izveidota kā 12 stūru prizma ar diametru 3,92 metri. Līdz tai varēja nokļūt pa vītņotām dzelzsbetona kāpnēm, un ceļā bija jāpārvar 235 pakāpieni. Miķeļbākā tika uzstādīta iepriekš nomontētā vācu optiskā ierīce – nekustīga 1,76 metrus augsta joslu lēca, kā arī zviedru firmas "AGA" gaismas iekārta. Tā sastāvēja no acetilēna kvēlgaismas ar gāzes spiediena darbinātu aparātu, kurš mainīja bākas gaismas spožuma līmeni. Jaunās bākas mūžs bija īss – 1941. gadā, atkāpjoties Sarkanās armijas daļām, tā tika uzspridzināta. Tikai 1957. gadā uzcēla pašreizējo Miķeļbākas monolīto dzelzsbetona torni, kas atrodas uz sešstūraina cokola. Bākas projektu izstrādāja arhitekts J. Holands. Pirms tam šajā vietā atradās 1946. gadā celtais aptuveni 30 metru augstais koka pagaidu tornis. Tagad Miķeļbākas torņa aug-

stums ir 55,6 metri un uguns avota augstums – 59 metri. Līdz bākas gaismas telpai ved 293 pakāpieni. Bākas izstaroto gaismu varēja ieraudzīt 20 jūras jūdzes tālu. Bāka darbojas arī tagad.

Arī Miķeļbākā par bākas uzraugiem strādājuši pazīstami jūrniecības darbinieki. Bez iepriekš pieminētā Teodora Demberga te savas dienesta gaitas aizvadīja Lapiņš Grīvāns un Vilis Grasmanis. Lapiņš Grīvāns 1882. gadā beidza Ventspils jūrskolu un līdz 1. pasaules karam bija vairāku latviešu burinieku kapteinis. Viņš vadīja burinieku "Pollux" – pirmo latviešu burinieku, kurš veica Transatlantijas reisus. L. Grīvāns bija arī burinieka "Ira" kapteinis līdz 1914. gadam. Starp citu, šo kuģi 1915. gadā Rīgas līcī nogremdēja vācu lidmašīna. Atgriežoties no bēgļu gaitām Krievijā, L. Grīvāns savu turpmāko mūžu saistīja ar Miķeļbāku. Par tās uzraugu viņš strādāja no 1925. līdz 1935. gadam un piedzīvoja gan vecās bākas demontāžu, gan jaunās bākas celtnes tapšanu. Vilis Grasmanis bija Miķeļbākas uzraugs pēdējos savas dzīves trīs gadus – no 1936. gada 1. maija līdz savai nāves dienai 1938. gada 30. oktobrī. Viņš absolvējis Mangaļu jūrskolu 1908. gadā, braucis uz tvaikoņiem Liepājas – Ņujorkas līnijā, strādājis arī par loci Somijā. V. Grasmanis 1. pasaules kara laikā bija Krievijas ledlaužu un transportkuģu kapteinis.

Cerams, kopā ar autoru pārlapojot šīs vēstures lappuses, lasītājiem radās priekšstats par Baltijas jūras Kurzemes piekrastes vecāko bāku un to sargu likteņiem. Bākām jādzīvo, lai arī kā mainītos to loma mūsu laikmeta trauksmainajā dzīvē. Vēsturniekiem šīs bāku vēstures liecības jādokumentē, un jūs, lasītāji, ja ir interese un informācija, ziņas par Latvijas bāku vēsturi varat sniegt Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā Rīgā, Palasta ielā 4, Andrim Cekulam, tālrunis 7356670.■

A. Cekuls

Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras kuģniecības sekcija

Pagājušā gadsimta 30. gadus Latvijas Republikas vēsturē mēdz saukt par Ulmaņlaikiem. 1934. gada 15. maija valsts apvērsums mainīja politisko iekārtu. Parlamentāro republiku nomainīja autoritārais režīms. Ekonomiskā ziņā valsts piedzīvoja uzplaukumu. Iezīmējās latviešu tautas pašapziņas pacēlums. 1939. gadā sākās 2. pasaules karš, kas ietekmēja Latvijas Republikas attīstību.

Viens no autoritārās valdības pasākumiem bija kameru sistēmas ieviešana. Kā pirmo 1934. gada 24. decembrī izveidoja Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameru (LTRK). Tajā bija piecas sekcijas: tirdzniecības, rūpniecības, kuģniecības, kredīta un apdrošināšanas. Kuģniecības sekcija darbību sāka 1935. gada 13. februārī. Tā pārzināja jautājumus, kas bija saistīti ar kuģniecību kā tautsaimniecības nozari, ar kuģniecības politiku un likumdošanu, ostām, ūdensceļiem, tarifiem, kuģniecības biedrībām u.c. LTRK kuģniecības sekcija pārstāvēja visu Latvijas kuģniecības nozari starptautiskajos sakaros. Tā vienīgā sadarbojās ar Baltijas un Starptautiskās kuģniecības konferenci ar mītni Kopenhāgenā. Konference informēja par kuģniecību dažādās valstīs, izšķīra strīdus starp ārzemju rēderejām un Latvijas ostām. Cieša sadarbība bija arī ar Starptautisko kuģniecības konferenci Londonā, kas izstrādāja starptautiskos nolīgumus un konvencijas. LTRK kuģniecības sekcijā darbojās četri locekļi (P. Dannebergs, K. Bulte, M. Kalniņš, J. Kārkliņš) ar balss tiesībām un pieci (A. Lonfelds, A. Zēbergs, G. Grīnvalds, J. Zalcmanis, F. Žiglēvics) ar padomdevēja tiesībām. Līdz 1940. gadam sekciju vadīja A. Lonfelds, kad viņu nomainīja M. Kalniņš. Kuģniecības sekcijā apspriestie jautājumi un pieņemtie lēmumi rada priekšstatu par Latvijas kuģniecības attīstību 20. gadsimta 30. gados. LTRK darbojās līdz 1940. gada 28. jūnijam. Pēc Latvijas okupācijas jaunizveidotā valdība izdeva likumu par visu kameru likvidēšanu.

Latvijas tirdzniecības flote 1931. gadā kuģu skaita un tonnāžas ziņā sasniedza augstāko punktu. Flotē bija 114 tvaikoņi, 32 burinieki un 7 buru motorkuģi (207 092 BRT). Taču floti stipri ietekmēja 1929.–1933. gada pasaules ekonomiskā krīze. Latvijas kuģi visvairāk bija nodarbināti koku pārvadājumos no Baltijas un Baltās jūras uz Rietumeiropu. Atpakaļ galvenās kravas bija akmeņogles un koks. Krīzes apstākļos strauji kritās vedmaksa. Daudzus kuģus nolika brīvguļā. 1932.–1936. gada ziemās brīvguļā novietoja līdz 40% kuģu. Latvijas valdības pasākumi krīzes pārvarēšanai bija hipotēku aizdevumu atmaksas atlikšana, kuģu apdrošināšana par zemākām likmēm, prēmiju izmaksāšana par nodoto valūtu. Tomēr tas neglāba no flotes straujas samazināšanās. 1931.–1935. gadā tika pārdoti vai

noplēsti metāllūžņos 42 kuģi jeb 16,7% no kopējās tonnāžas. Lielākais depresijas gads bija 1935. No 1936. gada 1. maija Latvijas rēderi piedalījās minimālo vedmaksu akcijā koku kravām no Baltijas un Baltās jūras. Akcijā piedalījās 14 Eiropas valstis, kas par minimālajām vedmaksām vienojās arī 1937. un 1938. gadā. 1936. gada otrajā pusē krīze mazinājās. Latvijas kuģu konkurences spēju palielināja lata devalvācija 1936. gada 19. septembrī. LTRK kuģniecības sekcijā apsprieda krīzes novēršanu flotē un flotes nākotnes perspektīvas. Par galveno uzskatīja jaunāku un lielāku kuģu iegādi un pāreju no trampa jeb klaiņkuģniecības uz līnijkuģniecību.

1935.–1937. gadā LTRK kuģniecības sekcija analizēja likumus par rēderejām, rēderu atbildību. To izstrāde balstījās uz 1924. gada Briseles konvenciju. Jaunu kuģu iegādi atviegloja 1937. gada 24. martā izdotie kuģniecības aizdevuma noteikumi un 1939. gada izdotie likumi par ienākuma nodokli kuģniecības akciju sabiedrībām un rēderejām. Šie pasākumi ļāva 1930. gadu beigās iepirkt lietotus, bet jau lielākus tvaikoņus. 1938. gada 1. janvārī 33 kuģi bija lielāki par 2500 BRT. Tā kā tie bija lietoti kuģi, tad pieauga vidējais vecums (1938.g. – 32,06 gadi, 1940.g. – 32,68 gadi).

1936. gada martā LTRK kuģniecības sekcija analizēja kuģu satiksmi ar Vācijas ostām. Īpaša uzmanība bija pievērsta Hamburgai, kas kalpoja par sadales ost„ Rietumeiropā. Ideja par kuģu līnijas izveidošanu uz šo ostu latviešu rēderu vidū bija jau no 1934. gada. Līnijkuģniecība bija ienesīga, un jau esošajā līnijā vācieši izmantoja tikai savus kuģus. 1937. gadā Latvijas ostas ar Rietumeiropu savienoja 16 regulāras līnijas. Tās visas bija ārzemju firmu rokās. Izmaiņas notika 1937. gadā, kad izveidoja Apvienoto kuģniecības akciju sabiedrību. Tās dibināšanā piedalījās visas Latvijas privātās rēderejas. 1938. gadā akciju sabiedrība kopā ar poļu rēdereju "Zegluda Polska" izveidoja kopēju līniju Rīga – Gdiņa. Līnijā katru nedēļu brauca viens kuģis, pieturot arī Liepājā un Dancigā. 24. maijā no Rīgas izbrauca pirmais līnijas tvaikonis "Arethusa". 1939. gadā Apvienotā kuģniecības akciju sabiedrība uzsāka regulārus reisus uz ASV. Šim nolūkam tika nopirkts modernākais un jaunākais kuģis Latvijas tirdzniecības flotē – motorkuģis "Hercogs Jēkabs". Uz ASV bija paredzēts eksportēt sviestu, šprotes, konfektes, presētu kūdru, miltus, kartupeļus, cementu.

1939. gada 1. septembrī sākās 2. pasaules karš. Latvijas tirdzniecības flotes darbība tika stipri ierobežota, kaut Latvija bija neitrāla valsts. Par sarežģīto situāciju liecina pēc kara sākuma pieņemtie Latvijas likumi un rīkojumi un karojošo un neitrālo valstu piesūtītā informācija LTRK kuģniecības sekcijai. 1939. gada 1. septembrī Latvijas Saeima nāca klajā ar deklarāciju, kurā paziņoja par Latvijas neitralitāti. Sekoja Likums par darījumiem ar tirdzniecības kuģiem (4. septembrī); četri rīkojumi kuģniecībā: 5. septembrī – par kuģu pilnvarnieku un paju sabiedrības "Kravu centrs" izveidošanu, 6. septembrī – par Latvijas karogu uz kuģiem, 18. septembrī – par kuģu un lidieriču radiostaciju lietošanu Latvijas teritoriālajos ūdeņos un virs Latvijas teritorijas (lietot tikai briesmu gadījumos); instrukcija apdrošinā-

šanai pret kara riskiem (8. septembrī); 5. un 6. rīkojums kuģniecībā – par kuģu reisu slepenību un kuģu reģistrāciju pie pilnvarnieka (20. septembrī); rīkojums pie noteikumiem par kārtējās satiksmes kuģiem (20. septembrī); finanšu ministra 36. rīkojums par kravas pārvadājumu regulēšanu (21. septembrī; kravu pieteikšana trīs mēnešus iepriekš paju sabiedrībā "Kravu centrs"); rīkojums par kuģu drošību uz jūras ārkārtējos apstākļos (20. septembrī; t.sk. par radiostaciju lietošanu). LTRK kuģniecības sekcija saņēma dažādu valstu paziņojumus par atsevišķu jūras rajonu mīnēšanu, par dažādu rajonu liegumu kuģu satiksmei, par pasākumiem pret kara kontrabandu. Lielbritānija mīnēja Baltijas jūras dienvidu daļu, savas valsts austrumu piekrastes ūdeņus, daļu Lamanša. Vācija mīnēja Mazo un Lielo Beltu, Ķīles līci. Igaunija paziņoja, ka kuģošana Pakri salu rajonā aizliegta. Savus teritoriālos ūdeņus mīnēja arī Zviedrija. 1939. gada 14. septembrī Vācija izdeva absolūto kara kontrabandas sarakstu. Vācija un Lielbritānija sāka kuģu kustības pārraudzību. Visi šie karojošo un neitrālo valstu pasākumi kara pirmajos mēnešos stipri apgrūtināja starptautisko kuģniecību.

Lai nodrošinātu ārējās tirdzniecības kravu pārvadājumus pa jūru, Latvijas valdība izveidoja kuģu pilnvarnieka amatu. To ieņēma Jūrniecības departamenta vicedirektors K. Meinerts. Viņš varēja par noteiktu maksu uz noteiktu laiku pārņemt savā rīcībā jebkuru Latvijas tirdzniecības kuģi. Visas kravas gāja caur paju sabiedrību "Kravu centrs". Vedmaksas noteica speciāla komisija. Galvenā importa krava bija akmeņogles. Tās veda par valsts noteiktām vedmaksām, kas bija zemākas nekā brīvajā tirgū. 1940. gada martā LTRK kuģniecības sekcija ierosināja izveidot vedmaksu izlīdzināšanas fondu. Tas paredzēja, ka visi kuģi, kam peļņa pārsniedz 6%, 15–20% no tās maksā speciālā fondā. Lēmums izsauca rēderu protestu. Viņi bija neapmierināti, ka akmeņogļu pārvadāšanai tiek aizturēti tik daudz kuģu. 1940. gada maijā Rīgas tirgotāju biedrības kuģniecības sekcija vienojās ar valdību par 1/4 no nepieciešamās tonnāžas paturēšanu Baltijas jūrā.

LTRK kuģniecības sekcijā regulāri tika skatīti arī ar jūrniekiem saistīti jautājumi. 1936. un 1937. gadā sprieda par jūrnieku algām. Kaut arī vedmaksa sāka pieaugt, rēderiem bija nogaidoša nostāja, tomēr jūrnieku algas paaugstināja 1936. gada oktobrī un 1937. gada martā. Kuģniecības sekcija piedalījās nepieciešamo jūrnieku dokumentu izstrādē. 1939. gadā katram jūrniekam bija vajadzīga pase, karaklausības apliecība, braukšanas apliecību grāmatiņa, algas grāmatiņa, veselības apliecība, darba grāmatiņa. Kuģniecības sekcijā apsprieda jūrnieku disciplīnas jautājumus. Sākoties karam, jūrnieki pieprasīja papildu samaksu. 1939. gada 9. oktobrī 12 tvaikoņa "Everonika" jūrnieki atteicās braukt no ASV uz Lielbritāniju, ja nebūs 40 sterliņu mārciņu piemaksas. Rēderis piekāpās un pielika 20 sterliņu mārciņas kuģa virsniekiem, 15 – jūrniekiem. Piemaksu par braucienu no ASV uz Beļģiju 1939. gada novembrī pieprasīja tvaikoņa "Everene" komanda. Pieauga dezertēšana no kuģiem. 1939. gada decembrī no tvaikoņa "Valdona" aizgāja divi jūrnieki, no "Everene" – seši, no "Everiga" – divi, no "Ciltvaira" – trīs, "Lettonia" – astoņi. LTRK kuģniecības sekcija

piedalījās vateršauta jautājuma sakārtošanā. Līdz tam tas darbojās, pamatojoties uz 1930. gada noteikumiem. 1938. gadā tika izdots Likums par vateršautiem. Rīgas ostā tas bija patstāvīgs privāts birojs, kas darbojās Jūrniecības departamenta uzraudzībā. Liepājā un Ventspilī vateršauta pienākumus pildīja ostu valdes.

Viens no galvenajiem pasākumiem krīzes pārvarēšanai bija Latvijas ostu darba uzlabošana, esošās ostu likumdošanas un tarifu grozīšana. Latvijas lielākās ostas bija Rīga, Liepāja un Ventspils. Rīga 1938. gadā kravu apgrozībā bija desmitā lielākā Baltijas jūras osta. Liepāja kravu apgrozībā nedaudz apsteidza Ventspili. 1936. gadā LTRK kuģniecības sekcija uzsāka darbu pie Latvijas ostu paražu revidēšanas. Baltijas un Starptautiskā kuģniecības konference atsūtīja rakstu, kurā norādīja, kā būtu pārveidojamas paražas, lai paātrinātu kuģu kravu apstrādi ostās. Izveidoja speciālas komisijas. Darbs tika pabeigts 1939. gada aprīlī, kad LTRK reģistrēja visu Latvijas ostu paražas. LTRK apstiprināja arī jaunus Rīgas, Liepājas un Ventspils štaueru tarifus. Tie ietvēra 34 iekraušanas un 24 izkraušanas veidus. 1939. gadā, lai uzlabotu kuģu apstrādi ostās, nodibināja paju sabiedrību "Štauers". Tai vienīgajai bija tiesības nodarboties ar kravu apstrādi ostās. Paju sabiedrība sāka strādāt Rīgas un Liepājas ostās 1940. gada janvārī, Ventspils ostā – martā. 1937. gadā LTRK kuģniecības sekcija izstrādāja jaunus Latvijas kuģu aģentu tarifus. 1939. gadā Rīgas ostā strādāja 15 kuģu aģentēšanas firmas, Liepājā – 5, Ventspilī – 2.

LTRK kuģniecības sekcija savā darbā pievērsās arī atsevišķām ostu problēmām. 1938. gada septembrī darba kartībā bija sviesta iekraušanas šahtas pagarināšana pie saldētavas Rīgas ostā. Sekcijas locekļi izbrauca uz vietas novērtēt situāciju. Iepriekšējā ziemā bija izbūvēti divi tuneļi sviesta muciņu padošanai uz kuģiem. Sekcija atbalstīja to pagarināšanu. Sākot ar 1939. gada martu, vairākkārt tika apspriests Rīgas ogļu ostas būvniecības projekts. To paredzēja būvēt Mazās Vējzaķu salas rajonā. Projekts paredzēja ogļu izkraušanu Rīgas ostā koncentrēt vienā vietā, uzbūvējot jaunu piestātni un laukumu, kā arī ogļu mehanizētu izkraušanu. 1938. gadā ogles izkrāva AB dambī, Klīversalā, Peldu salā, Andrejostā, Eksportostā. Kopējais akmeņogļu imports Rīgas ostā šajā gadā bija 606 727 tonnas. Kuģniecības sekcija atbalstīja jaunas ogļu ostas izbūvi. 1935. gada maijā tā noraidīja Rīgas privāto velkoņu īpašnieku ierosinājumu Rīgas ostā obligāti lietot velkoņus. 1939. gada decembrī tika apspriests liellaivu tarifs Rīgas ostā, kuģniecības sekcija noraidīja priekšlikumu to mainīt. Tā vairākkārt apsprieda un atbalstīja dzelzs tilta būves pabeigšanu pār Ventu Ventspilī. Šā tilta būve bija pārtraukta 1910. gadā. Bija uzbūvēti divi balsti, divas fermas, bet trūka vidējās izgriežamās daļas. Finanšu trūkuma dēļ to nepabeidza. 1936. gadā LTRK kuģniecības sekcija apsprieda Ventspils ostas padziļināšanas jautājumu. Liepājas ostai svarīgs uzdevums bija 1914. gadā aizsprostotās Dienvidu ieejas atbrīvošana. 1928. gadā bija uzsākta vraku izcelšana. 1940. gada martā sekcijas sēdē tika spriests par jauna spēcīga velkoņa iegādi Liepājas ostai. Šis priekšlikums tika atbalstīts.

LTRK kuģniecības sekcija pievērsa uzmanību arī upju kuģniecībai, kurā 1937. gadā bija 23 tvaikoņi, 109 velkoņi, 32 motorlaivas, 706 liellaivas, kas pārvadāja 1 241 514 tonnas kokmateriālu, 555 860 tonnu dažādu kravu, 172 264 pasažierus. Navigācijai izmantoja Ķīšezeru, Mazo un Lielo Baltezeru, Juglas un Liepājas ezerus, Daugavu, Lielupi, Ventu. Kuģu ceļu kopējais garums bija 462 km jeb 10% no upju kopējā garuma. Vairākkārt sekcijā sprieda par ostas būvniecību Jelgavā. E. Jakobi izstrādāja projektu, kuru realizējot Lielupi varēja padarīt kuģojamu virs Jelgavas. Pirmais 5 m augsts aizsprosts ar slūžām bija paredzēts pie Salgales baznīcas, otrs aizsprosts – pie Mežotnes. LTRK kuģniecības sekcija atbalstīja kuģniecības AS "A. Augsburgs" īpašnieku maiņu. Firmas akcijas Ls 200 000 vērtībā ieguva Latvijas kredītbanka. 1939. gadā akciju sabiedrībai piederēja 18 upju kuģi, piestātnes Daugavā, Lielupē, kuģu remonta darbnīca, nekustamie īpašumi. Tā uzturēja satiksmi starp Rīgu un Jelgavu, Sloku, Bolderāju. Banka akciju sabiedrības apsaimniekošanu nodeva Valsts kuģu pārvaldei.

Līdz ar kameru izveidošanu sākās Likuma par biedrību, savienību un politisko organizāciju slēgšanu, likvidācijas un reģistrēšanas kārtību izņēmuma stāvokļa laikā realizācija. Esošajām biedrībām bija jālikvidējas trīs mēnešu laikā un īpašums bez atlīdzības jānodod kamerām un pašvaldībām. Jaunizveidotās biedrības tika pakļautas kamerām. LTRK bija paredzētas 26 biedrības. No kuģniecības biedrībām 1936. gadā tika likvidētas Rīgas štaueru savienība (dib. 1906.g.), Rīgas ostas kuģniecības biedrība (dib. 1920.g.), Latvijas štaueru biedrība (dib. 1921.g.), Latvijas kuģu aģentu biedrība (dib. 1929.g.), Kurzemes kuģu īpašnieku biedrība, Latvijas kuģu īpašnieku savienība (dib. 1920.g.). Pēdējā savu darbību turpināja kā Rīgas Tirgotāju biedrības kuģniecības sekcija. 1936. gada aprīlī LTRK kuģniecības sekcija norādīja, ka minētajā organizācijā jāiekļauj rēderi no Liepājas un Ventspils. Šis priekšlikums tika īstenots, un Rīgas Tirgotāju biedrības kuģniecības sekcija pārstāvēja visas Latvijas rēderu intereses.

LTRK kuģniecības sekcija bija pārstāvēta dažādās padomēs un komisijās. Latvijas Hipotēku bankas kuģniecības aizdevumu komitejā darbojās M. Kalniņš, F. Grauds, A. Lonfelds, A. Bērziņš. Kuģu nelaimes gadījumu izmeklēšanas kolēģijas locekļi bija A. Lonfelds un J. Zalcmanis. 1939. gadā pie pilnvarnieka izveidotajā kuģniecības lietu komisijā no LTRK darbojās P. Dannebergs un F. Grauds. Valsts saimniecības departamenta apdrošināšanas nodaļas izveidotajā komisijā apdrošināšanai pieteikto kuģu vērtības noteikšanai LTRK pārstāvis bija J. Freimanis. Jūrnieku nama padomē LTRK pārstāvēja A. Bērziņš.

20. gadsimta 30. gados Latvijas kuģniecība pārdzīvoja krīzi un sākās jauns uzplaukums. Tika sakārtota likumdošana. Tajā aktīvi piedalījās LTRK kuģniecības sekcija. Kuģniecības attīstību Latvijā pārtrauca 2. pasaules karš un PSRS okupācija 1940. gadā.■

A. Miklāvs

Vācbaltiešu izceļošana 1939. gada nogalē caur Latvijas ostām

PSRS un Vācijas 1939. gada 23. augustā noslēgtais Molotova – Ribentropa pakts ievadīja virkni traģisku pārmaiņu Latvijas sabiedrības dzīvē. Viens no šādiem pavērsieniem bija vācbaltiešu izceļošana Otrā pasaules kara sākumā, kad Latviju atstāja vairāk nekā 50 000 vietējo vāciešu.Lai gan šīs akcijas hronoloģiskās robežas ir no 1939. līdz 1941. gadam, lielākā daļa vāciešu no valsts izbrauca 1939. gada nogalē.

Vācbaltiešu izceļošana bija daļa no nacistiskās Vācijas realizētās t.s. "mājup uz Reihu" (*Heim ins Reich*) akcijas. Aptuveni 800 000 vāciešu no dažādām Austrum– un Dienvideiropas zemēm tika pārvietoti uz okupēto Polijas teritoriju, un bijušie Latvijas pilsoņi tika izmitināti tās rietumu apgabalos.

Akcija "mājup uz Reihu" aizsākās ar Ādolfa Hitlera runu Vācijas Reihstāgā 1939. gada 6. oktobrī, kas nākamajā dienā tika atreferēta arī Latvijas presē. A. Hitlers informēja par līgumu, kas ir noslēgts ar PSRS 28. septembrī un par "jaunu kārtību etnogrāfiskajās attiecībās, kas nozīmē nacionalitāšu pārcelšanos tā, lai attīstības noslēgumā izrietētu labākas dalījuma līnijas [..]". 9. oktobrī Vācu tautas apvienības Latvijā (*Deutsche Volksgemeinschaft*) vadība izplatīja paziņojumu par plānoto izceļošanu, kas notiks saskaņā ar līgumu, ko parakstīs Vācijas un Latvijas valdības.

Vācbaltiešu pārvietošana uz Poliju tika plānota pa jūras ceļu. Izceļošana norisinājās caur Rīgas, Liepājas un Ventspils ostām. Caur Liepāju izceļoja vācieši no Dienvidkurzemes, caur Ventspili – no Ziemeļkurzemes, bet caur Rīgas ostu (galvenokārt no Eksportostas) prom devās aizbraucēji no Vidzemes, Latgales un Zemgales. Nokļūšana no tālākiem rajoniem līdz ostām bija organizēta pa dzelzceļu – Latvija un Vācija vienojās par atvieglotiem noteikumiem izceļotāju kustībai un viņu mantu pārvadāšanai ar vilcieniem.

Vācijas kuģi, gatavi uzņemt izceļotājus, Latvijas ostās ienāca jau oktobra sākumā. Tomēr, tā kā līguma sagatavošana ieilga, kuģiem bija jāgaida. Starpnieka lomu, kārtojot Vācijas tvaikoņiem nepieciešamās formalitātes Latvijas iestādēs, bija uzņēmusies Latvijas vācbaltiešu kuģniecības sabiedrība "Helmsing & Grimm". 24. oktobrī sarakstē ar Latvijas Muitas departamentu un Rīgas muitnīcu šī firma lūdza izsniegt produktus Vācijas kuģiem "arī pēc [..] paredzēto 15 dienu notecēšanas [.., jo] kuģi atrodas sevišķos apstākļos, [.. un] vēl nav zināms, cik ilgi viņiem šeit būs jāuzturas". Oktobrī Rīgas ostā, gatavi uzņemt pasažierus, gaidīja 15 vācu tvaikoņi un motorkuģi: "Levante", "Alster", "Anhalt", "Donau", "Is-

ar", "Fechenheim", "Urundi", "Scharhrn", "Friedenau", "Birkenau", "Steuben", "Potsdam" – Eksportostā; "Rabat", "Florida" – Muitas rajonā un "Gneisenau" – Sarkandaugavas ietekā. Pirmie desmit no tiem Rīgā bija ienākuši 8., 9. un 10. oktobrī. Liepājā noenkurojušies stāvēja tvaikoņi "Frigge" un "Berlin".

Tomēr oktobrī Latviju pameta tikai t.s. valsts vācieši (*Reichsdeutsche*) – tie, kuriem Vācijas pavalstniecība bija jau pirms izceļošanas akcijas sākuma. Tvaikonis "Scharhrn" veica divus reisus uz Dancingu (tag. Gdaņska) – 14. un 26. oktobrī, vienu ar 348, bet otru ar 410 pasažieriem. Savukārt no Liepājas 54 valsts vācieši aizbrauca 20. oktobrī. Kopā no Latvijas izceļoja 1907 t.s. valsts vācieši. Personām ar Latvijas pavalstniecību (*Volksdeutsche*) bija jāgaida, līdz tiks noslēgts starpvalstu līgums, kas noteiks, kā tieši jānorisinās vācu tautas grupas izceļošanai.

Ņemot vērā, ka vācieši Latvijā bija viena no nozīmīgākajām mazākumtautībām (trešā lielākā aiz krieviem un ebrejiem, aptuveni 55 000 cilvēku) un viņiem bija ļoti spēcīgas saimnieciskās pozīcijas vietējā rūpniecībā un tirdzniecībā, Vācijas un Latvijas līguma sastādīšana bija sarežģīts process.

Mēģinot saprast tā laika situāciju, ir jāņem vērā daudzi apstākļi. 1939. gada septembrī bija sācies Otrais pasaules karš, Vācija un PSRS bija sadalījušas Poliju, tādējādi iezīmējot ne tikai teorētisku "ietekmes sfēru" robežu, bet gan fizisku, divas agresīvas valstis atdalošu līniju; 5. oktobrī Latvija bija parakstījusi savstarpējās palīdzības līgumu ar PSRS, kā rezultātā Padomju Savienība Latvijā izveidoja karaspēka bāzes; sākoties karam, Vācija Baltijas jūrā veica kuģu kustības pārraudzību; 30. novembrī sākās Somijas un PSRS militārais konflikts. Vācbaltiešu situācija Latvijā bija neapskaužama, neņemot vērā drūmo kara laika noskaņojumu un neziņu, kāda varēja valdīt Latvijā.

Gatavošanās izceļošanai sākās uzreiz pēc A. Hitlera izteiktā "uzaicinājuma atgriezties dzimtenē". Kamēr valdības saskaņoja līguma tekstu, izceļotāji jau gatavojās izceļošanai. Viņiem īsā laikā bija jānokārto daudzi lielāki un mazāki jautājumi, sākot no sadzīviskām lietām, kā iedzīves iesaiņošana vai pārdošana, un beidzot ar lielām saimnieciskām un juridiskām problēmām (uzņēmumu, skolu, biedrību likvidācija, īpašumtiesību nokārtošana u.c.). Izceļošanas norises praktisko sagatavošanu un tās realizāciju uzņēmās Vācu tautas apvienība Latvijā. Tā organizēja un koordinēja, piemēram, tādus jautājumus kā kur, kas, cik un kādas kastes mantu iesaiņošanai var nopirkt vai saņemt par brīvu, kas un kurā laikā var palīdzēt iesaiņot līdzi ņemamās mantas; kas un cik lielus saiņus ved uz ostu par velti un kur var pasūtīt maksas vedējus – ar zirgu vai automašīnu; kur un cikos ir jāierodas, lai sēstos kuģī u.c. Speciāli izceļošanas tehniskajai organizēšanai tika izveidota papildu nodaļa – Transporta centrāle. Īpaši liela nozīme izceļošanas sagatavošanā bija tādam apvienības institūtam kā t.s. kaimiņu organizācijām (*Deutsche Nachbarschaft*), kas aptvēra vairāk nekā 80% vācu iedzīvotāju. Pateicoties "kaimiņu organizāciju" sazarotajai struktūrai, ikviens apvienības lēmums īsā lai-

Tvaikonis "Potsdam" Rīgas ostā, priekšplānā rati ar izceļotāju mantām.

kā kļuva zināms katram vācietim. Talkā tika ņemta arī prese. Vietējie vācu laikraksti "Rigasche Post" un "Rigasche Rundschau" ne tikai izplatīja oficiālos paziņojumus, bet arī papildus aģitēja vāciešus pamest Latviju.

Kaut arī Latvijas – Vācijas līgums vēl tikai tapa, izceļotāji jau pulcējās ostās, gaidot atļauju izbraukt. Vācu tautas apvienība 21. oktobrī izplatīja paziņojumu, ka transporta nodrošinājums Rīgā pagaidām ir pieejams tikai, lai transportētu "vispārderīgas lietošanas priekšmetus"(*Gegenstnden von gemeinntzigem Interesse*), ar ko acīmredzot bija domātas dažādu organizāciju lietas.

Tiem izceļotājiem, kuriem bija nepieciešama īpaša uzraudzība (smagi slimi un garīgi slimi, veci cilvēki, grūtnieces un jaunās mātes ar zīdaiņiem), tika gatavoti speciāli kuģi. Oktobra vidū vācieši domāja, ka "slimnieku kuģis aties īsā laikā vai kā minimums pirmais no kuģiem", tomēr tam bija jāgaida, līdz tiks parakstīts

līgums un nokārtotas atbilstošas formalitātes. Tā kā izceļošana aizkavējās, Transporta centrāle 24. oktobrī atbildīgajām Latvijas iestādēm lūdza atļauju izceļotāju "novietošanai uz lazaretes kuģa "Steuben"", un šāda atļauja tika dota.

Latvijas muitnieki savukārt pārbaudīja izceļotāju mantas. 25. oktobrī Rīgas muitas priekšnieks atskaitījās Muitas departamentam par to, kā norit izceļotāju mantu pārbaude, un lūdza to izvērtēt un dot papildu norādījumus, jo muitniekiem nebija skaidrs, ko un cik lielā apmērā izceļotāji drīkst vest līdzi:

"Izceļotāju mantu pārbaude tiek izdarīta eksporta ostā tanīs noliktavās, kurās mantas ievietotas; mantu pārbaudei norīkoti 6 eksperti, kuru darbību uzrauga 2 revidenti; bez tam mantu iepakošana mēbeļu vāģos un speciālās mēbeļu kastēs notiek Uniona sporta laukumā, kur mantas pārbauda viens eksperts un darbības revīzijai norīkots arī viens revidents. Mantas tiek pievestas novietošanai mēbeļu vāģos neiesaiņotā veidā, kādēļ ir dots rīkojums pievestās mantas pārbaudīt 100-procentīgi. Mantu pārbaude dzīvokļos netiek atļauta. [..] Mantas tiek apskatītas un pārbaudītas uz izlasi Muitas lik. 308. p. paredzētā kārtībā. Kastes un koferi tiek atvērti un, pēc revidējošo ierēdņu novērtējuma, šādā kārtībā tiek caurskatītas ap 50% no visām izvedamām preču vietām. Atsevišķa vērība tiek piegriezta to izceļotāju mantām, par kurām muitnīcā ienākušas ziņas par vērtslietu slēpšanu; šādām personām mantas tiek pārbaudītas 100-procentīgi. Pēc pārbaudes mantas ar pavadzīmēm, ar Muitas dep-ta piekrišanu, tiek nosūtītas iekraušanai kuģī. Iekraušanas darbus uzrauga nozīmētie muitas uzraugi un viens revidents. Eksportostā pie mantu pārbaudes piedalās arī speciālists no Vēstures institūta, kuram tiek uzrādītas visas mantas, kurām varētu būt vēsturiska nozīme. Izceļotāju personīgās bagāžas pārbaudi paredzēts izdarīt atsevišķā noliktavā."

28. oktobrī Muitas departaments deva atbildi – rīkojumu muitniekiem veikt pārbaudes, ņemot vērā līguma "tagadējo variantu", un piesūtīja tā tekstu. Tajā pašā laikā Vācu tautas apvienības Transporta centrāle lūdza atļauju iekraut tvaikonī "Urundi" pārbaudītās vācbaltiešu mantas. 26. oktobrī Latvijas Muitas departaments deva savu piekrišanu, gan ar noteikumu, ka mantas drīkst iekraut ne vairāk kā divos kuģos vienlaicīgi.

Latvijas Muitas likums paredzēja uzlikt ienākošiem un izejošiem kuģiem tonnāžas jeb svara nodokli (Ls 0,34 par katriem 100 kg), un visi maksājumi bija jāveic pirms kuģa iziešanas vai arī preču rīkotājam jāiemaksā nodrošinājums pirms preču iekraušanas kuģī. Muitas departaments informēja valdību par problēmām, aprēķinot tonnāžas nodokli: "[..] nav iespējams aprēķināt maksājamo svara nodokļa nodrošinājumu, kādēļ pašlaik muitnīcu priekšnieki atļauj izceļotāju mantas iekraut kuģī un nodrošinājumu aprēķina pēc kuģa vadītāja uzdotām ziņām par iekrauto preču svaru, kādu viņš aprēķina pēc kuģa iegrimes. [..] Ņemot vērā ārkārtas apstākļus [..], lūdzam pieņemt lēmumu, kas šādu procedūru apstiprina." Novembrī valdība pieņēma lēmumu atbrīvot no tonnāžas nodokļa maksāšanas "tos vācu kuģus, kas laikā no 1939. g. 1. oktobra līdz 15. decembrim ienāk Latvijas os-

Motorkuģis "Florida" Rīgas ostā vācbaltiešu izceļošanas laikā 1939. gadā.

tās balastā un izbrauc ar vācu tautības izceļotājiem." Vācu kuģi tika pielīdzināti "tūristu vai ekskursantu kuģiem", uzsverot, ka šis lēmums "nav jātulko paplašināti" un ka no tonnāžas nodokļa atbrīvojami tikai pasažieru kuģi. Jau iemaksātās summas par šo nodokli tika atmaksātas. Vēlāk, jau pēc izceļošanas akcijas noslēguma, Latvijas Jūrniecības departaments konstatēja, ka 1939. gada oktobrī, novembrī un decembrī no vācu kuģiem "ostu muitnīcas Rīgā, Liepājā un Ventspilī iekasējušas nodokli kopsummā Ls 118 597,16, bet tanī pašā laikā saskaņā ar [..] 13. novembra rīkojumu, atlaidušas un atmaksājušas tonnāžas nodokli kopsummā Ls 256 835,26". Tā kā Vācijas sūtniecība lūdza iespēju vēl samazināt ostas nodokļus, Latvijas puse bija gatava atbrīvot no tonnāžas un kuģa nodokļa vēl astoņus reisus novembrī pēc klāt pielikta saraksta kopsummā par Ls 9 064,40.

Līgums par vācu tautības Latvijas pilsoņu pārvietošanu uz Vāciju tika parakstīts 30. oktobrī. Tas noteica, ka "izceļotājiem pēc atlaišanas dokumentu saņemšanas jāatstāj Latvija līdz 1939. g. 15. decembrim". Tāpat tajā bija atrunāts, ko varēja ņemt līdzi juridiskas un privātpersonas, to, kā likvidējami uzņēmumi un kas to visu izceļotāju vārdā kārto, kā arī citi jautājumi. Līguma sagatavošanas posmā izceļošanas formalitātes centralizēti kārtoja Vācu tautas apvienība Latvijā, bet turpmāk visus vācbaltiešu mantiski tiesiskos jautājumus kārtoja speciāla no vācu puses šim nolūkam dibināta Fiduciāra izceļošanas akciju sabiedrība (*Umsiedlungs–Treuhand–Aktiengesellschaft,* turpmāk – *UTAG*). Tomēr Vācu tautas apvienība turpināja informēt un koordinēt izceļotājus.

Līdz ar līguma parakstīšanu tika dota zaļā gaisma kuģu izbraukšanai. Ostas pirmie atstāja tvaikoņi ar izceļotāju mantām. No Rīgas ostas uz Dancigu 31. oktob-

rī izgāja "Fechenhein" un "Isar", bet 1. novembrī – "Urundi". Kuģis "Levante" Rīgu atstāja 4. novembrī, lai dotos vispirms uz Liepāju, bet no turienes ar lauksaimnieku mantām tālāk uz Poliju.

No pasažieru kuģiem pirmie ostas atstāja tie, kuri bija uzņēmuši slimniekus. 4. novembrī no Ventspils ar 176 pasažieriem izgāja "Orotawa", 6. novembrī uzņemot vēl 376 slimniekus Liepājā. Pirmais kuģis ar vājiniekiem no Rīgas izbrauca 7. novembrī – tas bija tvaikonis "Steuben" ar 2858 pasažieriem, kas devās uz Štetīni. Ne visi no šiem pasažieriem bija slimnieki. Vācu tautas apvienība izceļotājus bija sadalījusi tā, lai ar šiem kuģiem brauktu arī vācbaltiešu ārsti un medmāsas, lai nodrošinātu nepieciešamo speciālistu skaitu. Novembra sākumā, organizējot ceļojuma laikā nepieciešamo medikamentu piegādi kuģiem – gan slimnieku, gan arī parastajiem reisiem, apvienība paredzēja, ka būs "35 veselo kuģi, 5 slimnieku transporta kuģi, 6 kombinētie transporta kuģi, 2 dzemdnieču [grūtnieču] transporta kuģi." Šīs prognozes izrādījās ļoti aptuvenas – gan attiecībā uz slimnieku, gan arī veselo pasažieru kuģu reisiem. Iespējams, bija tikai četri "slimnieku reisi". Pie jau minētajiem novembra sākumā no Latvijas ostām izgājušiem "Orotawa" un "Steuben" jāpieskaita četri "Oceana" reisi (15., 22., 30. novembrī, 5. decembrī) un viens "Sierra Cordoba" reiss (23. novembrī), kas devās uz Svinemindi (tag. Svinoujsce). Garīgi slimo pārvietošanai tika sagatavots kuģis "Bremenhaven".

Divu kuģu vietā, kas bija domāti grūtniecēm un jaunajām mātēm, no Latvijas izgāja tikai viens – 20. novembrī tvaikonis "Potsdam" ar 2203 pasažieriem devās uz Gotenhāfeni (tag. Gdiņa). Reiss ar grūtniecēm sākotnēji bija paredzēts 17. novembrī, tomēr vēlāk to pārcēla. Brauciena laikā piedzima trīs mazuļi. Oktobra vidū Vācu tautas apvienība, izplatot paziņojumus par kuģa gatavošanu mātēm (*Mtterschiff*) un dodot padomus mātēm ar zīdaiņiem (ko labāk ņemt līdzi bērnu barošanai u.c.), cita starpā arī minēja, ka pārtika jāsarūpē 24 stundu braucienam. Tas, ka ceļojums ilga vienu diennakti, neatviegloja izceļotāju situāciju, gaidot kuģu atiešanu. Viens no jautājumiem, ko kārtoja Vācu tautas apvienība, bija arī naktsmāju nodrošināšana izceļotājiem, kuri bija ieradušies Rīgā, Liepājā un Ventspilī un gaidīja savu aizbraukšanu. Vācieši līdz tvaikoņu atiešanai tika izmitināti skolās, slimnīcās, arī privātos dzīvokļos vai pansijās, un viņiem tika nodrošinātas lauku virtuves, ko sauca par "tautas virtuvēm" (*Volkskūchen*, Rīgā tādas bija piecas).

Pirmie kuģi ar pārējiem izceļotājiem arī izbrauca 7. novembrī: no Rīgas – tvaikonis "Potsdam" ar 2205 pasažieriem, bet no Liepājas – motorkuģis "Ulm" ar 643 pasažieriem ("Ulm" iziešana tiek datēta arī ar 6. novembri). Par Ventspili ir informācija, ka 8. novembrī no ostas izgāja tvaikonis "Waldtraut" ar 565 pasažieriem.

Turpmāk gandrīz katru dienu no Latvijas ostām izgāja kuģi ar izceļotājiem vai viņu mantām. Kuģu galapunkti bija Danciga, Štetīne, Gotenhāfene un Svinemin-

de. Nereti Rīgu vienā dienā atstāja 2–3 tvaikoņi ar aizceļojošiem vāciešiem. Lielākie kuģi, kas pārvadāja izceļotājus, bija "Steuben" (vienā reisā uzņēma ap 2800 pasažieru), "Potsdam" (ap 2200), "Gneisenau" (ap 2200), "Der Deutsche" (ap 1300). Pārējie uzņēma 300 līdz 700 pasažieru. Daļa kuģu no oktobra vidus līdz decembra sākumam piedalījās arī Igaunijas vācbaltiešu pārvešanā uz Poliju, bet "Oceana" 28. novembrī devās uz Somiju, lai sakarā ar PSRS – Somijas karu evakuētu vāciešus no Helsingforsas.

Tālbraucējs kapteinis Juliuss Tode (dz. 1867.g.), 1939. gadā izceļojis no Latvijas.

Novembra otrajā pusē Eksportosta Rīgā bija tā noslogota, ka, piemēram, slimnieku nogādāšanu uz viņiem paredzētajiem kuģiem bija jāpārceļ uz muitas dārzu. Intensīvs darbs Rīgas ostā (izceļotāju un viņu mantu pārbaude un nogādāšana uz kuģiem) turpinājās līdz decembra vidum, kā tas līgumā bija paredzēts. Apvienības prognozes par reisu skaitu, kas būs nepieciešams izceļotājiem (piemēram, plānojot medikamentus kuģiem), bija ļoti neprecīzas. Vēstures literatūrā minēti 100 reisi, ar kuriem vācbaltiešus no Latvijas nogādāja Polijā.

Kopumā izceļošana norisēja mierīgi, izņemot vienu starpgadījumu. 9. decembrī uz tvaikoņa "Sierra Cordoba" atrada degbumba. Ar šo kuģi no Latvijas izceļoja daudzi vācbaltiešu nacistu pārstāvji. Bumbu atrada, kad kuģis jau bija izgājis no ostas. Pastāvēja versija, ka uz kuģa ir paslēpts vēl viens spridzeklis. Tvaikonis atgriezās Rīgas ostā, un to pārmeklēja Latvijas policija un ugunsdzēsēji, tomēr vairāk nekas atrasts netika. Aizdomas par degbumbas ievietošanu kuģī krita uz Anglijas vai Francijas izlūkdienestiem. Tvaikonis atkārtoti jūrā izgāja 11. decembrī un devās uz Gotenhāfeni.

Pēdējais vērienīgās izceļošanas akcijas reiss no Latvijas notika 16. decembrī ar motorkuģi "Florida". Precīzāk būtu teikt, ka noslēgusies bija "pamatizceļošana". Latvijā vēl palika vācbaltieši, kuri vēlējās izceļot, bet saskaņā ar Latvijas un Vācijas papildus noslēgtu vienošanos Latvijā palika ilgāk kā UTAG darbinieki vai arī strādāja vācu uzņēmumos, kuru likvidēšana bija atlikta. Daļa no viņiem līdz 1940. gada pavasarim atstāja Latviju. Tā, piemēram, 23. decembrī ar regulārās kuģu satiksmes reisu (ar tvaikoni "Brandenburg") Latviju atstāja vēl 15 vācbaltieši, uz kuriem attiecās izceļošanas līgums.56 Savukārt 1940. gada 16. janvārī ar tvaiko-

ņiem "Brake" un "Orotawa" vācbaltieši izceļoja no Liepājas. Tomēr aizbraucēji 1940. gada sākumā pārsvarā izmantoja dzelzceļa satikmi, kas gāja caur Meitenes muitas punktu.

Kuģniecības sabiedrība "Helmsing & Grimm" savu rezidenci 1940. gadā pārvietoja uz Dancigu (šobrīd tā darbojas Hamburgā, Vācija), bet 1939. gadā darbu Latvijā pārtrauca un uz Dancigu pārcēlās rēdereja "Maksis Faulbaums". Starp izceļojušajiem vācbaltiešiem bija 30 kapteiņi un stūrmaņi un 7 kuģu mehāniķi.

1939.–1940. gada ziemā Latviju atstāja aptuveni 47 000 vācbaltiešu, bet palika 5000 – 6000. Pēc tam, kad 1940. gadā PSRS bija okupējusi Baltijas valstis, Vācija noslēdza līgumu ar Padomju Savienību par pārējo vācbaltiešu izbraukšanu no Latvijas. 1941. gada pavasarī izceļoja lielākā daļa no tiem, kas 1939. gada rudenī nebija izšķīrušies par došanos prom.

Vācbaltiešu izceļošana 1939.–1941. gadā bija vērienīga nacistiskās Vācijas akcija, kuras rezultātā Latviju atstāja viena no lielākajām tās mazākumtautībām. Lielākā daļa vāciešu no valsts izceļoja ļoti īsā laika posmā – pusotrā mēnesī 1939. gada beigās. Tas bija iespējams, pirmkārt, pateicoties vācbaltiešu ļoti labajai organizētībai, otrkārt, izmantotajam transportam – kuģiem.■

R. Pārpuce

Rīgas zivju rūpniecības tehnikums pirms 60 gadiem

Pirmajos pēckara gados padomju okupācijas vara Rīgā atvēra mācību iestādes, organizēja mācību kursus zvejniecības speciālistu sagatavošanai visdažādākajos zvejniecības un zivju pārstrādes jautājumos. Vairāk nekā desmit gadus speciālistus zivju rūpniecības flotei un zivju apstrādes cehiem gatavoja Rīgas zivju rūpniecības tehnikums.

Saskaņā ar PSRS Zivju rūpniecības ministrijas lēmumu tehnikumu dibināja 1945. gada 28. janvārī. Tas atradās Parka ielā 8 (tagad Alfrēda Kalniņa iela) dzīvojamā mājā, kurā 1120 m^2 bija atvēlēti tehnikumam. Ēkā vajadzēja iekārtot mācību kabinetus, laboratorijas un mehāniskās darbnīcas. Telpu trūkums neļāva uzņemt sākotnēji plānotos 150 audzēkņus. 1947. gadā Latvijas PSR valdības loceklis Vilis Lācis deva rīkojumu Rīgas izpildkomitejai atbrīvot māju no iedzīvotājiem. Vairāk nekā puse tehnikuma audzēkņu dzīvoja bezmaksas kopmītnēs, pārējie privātos dzīvokļos. Bezmaksas kopmītnes atradās Suvorova ielā 17, Alfrēda Kalniņa ielā 8 un Kijevas ielā 53. Tehnikumam bija sava ēdnīca un veļas mazgātava.

Rīgas zivju rūpniecības tehnikums bija vidējā speciālā mācību iestāde, kurā audzēkņi apguva tehniskos un vispārizglītojošos mācību priekšmetus. Tas bija pakļauts PSRS Zivju rūpniecības tautas komisariātam. Vispārizglītojošo priekšmetu mācību plānus apstiprināja PSRS Tautas komisāru padomes Augstskolu lietu komiteja, bet speciālo priekšmetu programmu – tautas komisariāti. Audzēkņus uzņēma no 14 līdz 30 gadu vecumam ar septiņu klašu pamatizglītību. Iestājeksāmeni bija jākārto PSRS konstitūcijā, krievu valodā un matemātikā. Mācību laiks bija četri gadi.

Zivju rūpniecības tautas komisariāta finansējums tehnikuma mācību procesa nodrošināšanai bija neapmierinošs. Par to liecina LPSR zivju rūpniecības tautas komisāra vietnieka N. Zicara ziņojums LPSR Tautas komisāru padomes priekšsēdētāja vietniekam M. Plūdonim, kurā viņš lūdza 1600 metru auduma matračiem, 1500 metru balta auduma, 800 dvieļu, 240 galdautu, 6000 mācību burtnīcu, 740 pildspalvu, 370 tintnīcu, 200 tušas flakonu, 100 kg rasējamā papīra, 100 kg papīra, 1000 zīmuļu un 10 kg krīta. Trūka arī mācību grāmatu algebrā, ģeometrijā, fizikā, vēsturē un krievu valodā, bet ķīmijas grāmatu nebija vispār. Uz četriem cilvēkiem bija viena algebras un fizikas grāmata, uz 50 cilvēkiem – viena krievu valodas grāmata. Eksāmenu laikā tehnikumam papildus izsniedza 500 kg sviesta, 1000 kg makaronu, 250 kg miltu, 1200 kg zivju, 6 t kartupeļu un 6 t sakņu. Vairākkārt materiālo palīdzību lūdza no LPSR Valsts plāna komitejas.

1945. gadā 120 audzēkņu sāka mācības četrās nodaļās, kas gatavoja kuģu vadītājus (tuvbraucējus stūrmaņus), zivju rūpnīcu mehānisko iekārtu tehniķus, kuģu mehāniķus tehniķus un zivju apstrādes tehnologus. 1946./47. mācību gadā kuģu vadītāju nodaļā mācījās 100 audzēkņu, kuģu mehānikas nodaļā – 81, bet tehnologi tehniķi bija 58. Mācības notika latviešu un krievu valodā.

1948. gadā tehnikumā pārtrauca gatavot kuģu vadītājus un mehāniķus. Pēc tehnikuma reorganizācijas 1. un 2. kursa kuģu vadītāji un mehāniķi pārgāja uz Klaipēdas jūrskolu, bet divas 2. un 3. kursa tehnologu grupas no Klaipēdas jūrskolas mācības turpināja Rīgas zivju rūpniecības tehnikumā. 1948./ 1949. mācību gadā tehnikumā mācījās 231 audzēknis. 1948. gada 9. augustā PSRS Zivju rūpniecības ministrijas mācību iestāžu pārvaldes priekšnieks izdeva rīkojumu nevajadzīgos mācību līdzekļus un iekārtas atdot Tallinas zivrūpniecības tehnikumam. No 1949./50. mācību gada Rīgas zivju rūpniecības tehnikumā gatavoja tikai zivju apstrādes tehnologus. Jūras praksei izmantoja Kaļiņingradas Baltijas valsts zivsaimniecības tresta zvejas kuģus. Zivju pārstrādes tehnologiem mācību prakse notika Liepājas un Ventspils zivju konservu kombinātos, kā arī eksperimentālajā delekatesu un kulinārijas izstrādājumu fabrikā "Kaija". Pēc 3. kursa tehnologiem prakse notika Astrahaņas, Mahačkalas, Gurjevas un Klaipēdas zivju rūpniecības kombinātos. No 1951. līdz 1955. gadam uz tehnikuma mācību bāzes izveidoja zivju rūpniecības uzņēmumos strādājošiem zvejniekiem praktiķiem un tehniķiem tehnologiem viengadīgus kvalifikācijas celšanas kursus. 1955./56. mācību gadā tehnikumā uzņēma audzēkņus ar 10 klašu izglītību. 120 audzēkņiem mācības notika trijās grupās: divās mācību valoda bija krievu, vienā – latviešu un krievu. 1957. gadā Rīgas zivju rūpniecības tehnikumu slēdza. Turpmākajos gados zivju produktu tehnologus sagatavoja Pārtikas rūpniecības mehānikas un tehnoloģijas tehnikumā, kā arī Kaļiņingradas Zivrūpniecības un zivsaimniecības tehniskā institūta Rīgas filiālē.■

I. Kārkliņa

Rīgas jūrskolai 60 bagāti darba gadi

Rīgas jūrskolu par savu ar lepnumu sauc daudzas jūras transporta darbinieku paaudzes. Pēc okupācijas varu nomaiņas 1944. gada decembrī atvēra jūrskolu, kuras uzdevums bija gatavot diplomētus jūrniekus PSRS jūras tirdzniecības flotei.

PSRS Tautas komisāru padomes rīkojums bija Rīgas jūrskolai ierādīt telpas Kronvalda bulvārī 6 (Rīgas Valsts komercskola no 1927. gada), 8 (bijusī sākumskola Nr. 23) un 10 (dzīvojamā māja) ar tai piegulošo laukumu un būvi Elizabetes ielā 2b. Ar Latvijas Valsts jūras kuģniecības priekšnieka N. Andersena lēmumu par Rīgas jūrskolas priekšnieku norīkoja inženieri, kuģu vadītāju J. Plahotņičenko no Hersonas.

Atbilstoši statūtiem Rīgas jūrskola bija slēgta tipa vidējā speciālā mācību iestāde, kas bija pakļauta PSRS Jūras flotes tautas komisariātam (1944–1946) un PSRS Jūras flotes ministrijai (1953–1991). Jūrskolā uzņēma tikai vīriešus līdz 30 gadu vecumam ar pamatskolas vai septiņgadīgo izglītību. No 1980. līdz 1986. gadam dienas nodaļā uzņēma audzēkņus ar astoņgadīgo izglītību un vakara nodaļā – ar vidējo izglītību. Mācību ilgums dienas nodaļā bija četri gadi. 1982. gadā dienas nodaļā uzņēma audzēkņus ar vidusskolas izglītību. Mācību ilgums bija 3 gadi.

Rīgas jūrskolas ēka pagājušā gadsimta 50. gadu sākumā.

Rīgas jūrskolas kursanti 1947. gadā.

Audzēkņi valkāja formas tērpu, visi dzīvoja skolā kopmītnē valsts apgādībā. Jūrskolai bija savs pūtēju orķestris, karogs (sarkans) un valsts karogs.

Līdz pirmā mācību gada sākumam (1944. gada beigās un 1945. gada sākumā) uzņemtie jūrskolnieki palīdzēja remontēt skolai nodotās ēkas, kuras bija jāpielāgo skolas vajadzībām, strādāja jūras transporta atjaunošanā, konvojēja vācu karagūstekņus uz darbu Rīgas ostā. Daudzi kursanti bija bijušie frontinieki. Pēc jūrskolas beigšanas kursantus iesauca PSRS Jūras kara flotē. Saskaņā ar Rīgas jūrskolas priekšnieka pavēli absolventi tika norīkoti stažēties pēc sastādīta saraksta PSRS karaspēka daļās. Pēc demobilizācijas jūrskolas beidzējus nosūtīja darbā uz visām PSRS jūras kuģniecībām, tai skaitā arī uz Latvijas Jūras kuģniecību, Baltijas jūras ceļu pārvaldi, Rīgas ostu, Rīgas kuģu remonta rūpnīcu un citur. Pēc jūrskolas beigšanas pieci gadi obligāti bija jānostrādā PSRS Jūras flotes ministrijas sistēmā.

1945./46. mācību gadā mācības sāka 210 kursantu. Līdz 1950. gadam mācības notika latviešu un krievu valodā, bet no 1950. gada tikai krievu valodā. Jūrskolā darbojās kuģu vadīšanas, kuģu mehānikas, kuģu remonta un hidrotehnikas nodaļas, kurās sagatavoja tālbraucējus stūrmaņus, kuģu remontētājus tehniķus, tehniķus kuģu mehāniķus un hidrotehniķus. 1957. gadā Rīgas jūrskolā izveidoja vakara un neklātienes nodaļas. Neklātienes nodaļa gatavoja tehniķus kuģu mehāniķus, vakara nodaļa – tehniķus kuģu remontētājus. No 1960. gada mācības notika divās nodaļās – kuģu vadīšanas un kuģu remonta. No 1980. līdz 1983. gadam dienas, vakara un neklātienes nodaļas gatavoja speciālistus jūras kuģu vadīšanas, kuģu remonta, ūdenstransporta ekspluatācijas, kuģu spēka iekārtu, kuģu automatizēto sistēmu ekspluatācijas un kraušanas darbu mehanizācijas specialitātēs. 1981. gadā Ventspilī atvēra kuģu vadīšanas un mehānikas nodaļas. 1983. gadā jūrskolā slēdza vakara nodaļu, pārtrauca mācības kuģu remonta, ūdenstransporta ekspluatācijas, kraušanas darbu mehanizācijas specialitātēs. 1984. gadā jūrskolā pārtrauca sagatavot kuģu vadīšanas speciālistus. No 1986. gada dienas plūsmā mācības notika divās nodaļās – kuģu automatizēto sistēmu ekspluatācijas un kuģu spēka iekārtu ekspluatācijas.

Mācību gads bija sadalīts teorētiskajās un praktiskajās mācībās, kas aptvēra jūras, militāro un ražošanas praksi uz kuģiem. 1948. gadā jūrskolas kuģu va-

dīšanas un kuģu mehānikas nodaļas 3. kursa audzēkņi jūras mācību praksi apguva uz sauskravas kuģa "Akademik Pavlov", ko 1947. gadā LVJK saņēma no Tālo Austrumu jūras kuģniecības. Militārā prakse notika uz Kaspijas jūras flotes tvaikoņa "Komsomoļec", bet ražošanas prakse Rīgas kuģu remontu rūpnīcā. Audzēkņi jūras mācību praksi apguva arī uz velkoņiem "Lāčplēsis", "Mednis", "Austra" un "Alfa". No 1949. līdz 1969. gadam jūras mācību praksi jūrskolnieki apguva uz barkentīnas "Kapella", bet no 1970. līdz 1976. gadam – uz mācību motorkuģa "Alušta". Ilgus gadus Rīgas jūrskolai bija sadarbība ar Gdaņskas un Ščecinas jūrskolām.

Rīgas jūrskolas mācību burinieks *Kapella*.

Rīgas jūrskolas mācību kuģis "Alušta".

1977. gadā Rīgas jūrskolā organizēja kvalifikācijas celšanas kursus kuģu komandējošam sastāvam, kuģniecības vadošiem darbiniekiem un tautsaimniecības speciālistiem

Līdz 1984. gadam jūrskolu vadīja L. Golubovs, A. Jampoļskis, M. Mudraks, A. Rjabovs, R. Akits, R. Kļaviņš, V. Kostiļevs, E. Zemmels, A. Pasters. Pēdējais Rīgas jūrskolas priekšnieks bija Vasilijs Ļesovojs – kuģu mehāniķis, Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstākās inženieru jūrskolas absolvents. Sešdesmito gadu beigās viņš sāka strādāt Rīgas jūrskolā par pasniedzēju, vēlāk par kuģu mehānikas nodaļas vadītāju un priekšnieka vietnieku mācību darbā. Viņš jūrskolu vadīja no 1984. līdz 1992. gadam.

Rīgas jūrskolas 1. izlaiduma kuģu vadīšanas nodaļas absolventi 1949. gadā.

Valstij atgūstot neatkarību, Rīgas jūrskolu iekļāva Latvijas Republikas Tautas izglītības ministrijas sistēmā. Jūrskolā sākās pārmaiņu laiks. Jūrskolnieki mācības varēja apmeklēt civilās drēbēs, atcēla kursantu rotas komandiera un priekšsēdētāja vietnieka politiskā darbā amatus. Tā vairs nebija militāra mācību iestāde.

Pirmais pēckara izlaidums Rīgas jūrskolā notika 1949. gadā. Diplomus saņēma 143 speciālisti, tai skaitā kuģu vadītāji, kuģu mehāniķi, hidrotehniķi un kuģu remonta tehniķi mehāniķi. Starp pirmajiem jūrskolas absolventiem bija vēlāk pazīstami tālbraucēji kapteiņi, kuģu mehāniķi, ostu un jūrniecības izglītības darbinieki: pirmie kuģu vadītāji un jūrniecības izglītības darbinieki L. Kļaviņš un I. Vītols, kuģu vadītājs E. Staļģis, kuģu mehāniķi K. Beķeris, A. Bormanis, J. Bricis, V. Liedskalniņš, Z. Salmiņš-Salms, Ž. Varčeņa, hidrotehniķis un jūrniecības darbinieks R. Baško un citi. Vairākums bija krievu tautības absolventi. Daudzi no viņiem ir aizsaulē aizgājuši, citi nedzīvo vairs Latvijā.

1999. gada 21. maijā Latvijas Jūrniecības fonds rīkoja pasākumu "Paaudžu tikšanās" Rīgas jūrskolas 1. izlaiduma absolventiem. Mazajā ģildē satikās jūrnieki, kuri pirms 50 gadiem bija pirmie pēckara jūras speciālisti. Atkalredzēšanās prieks un jaunības atmiņas par jūrskolā pavadītiem gadiem vienoja sirmos vīrus no Rīgas jūrskolas un Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas. Kopā ar viņiem bija jaunā jūrnieku paaudze no Latvijas Jūras akadēmijas, kas turpinās šo stipro vīru darbu.■

I. Kārkliņa.

Jūrnieki un jūrniecības darbinieki – simtgadnieki

Edgars Visvaldis Bauers dzimis 1904. gada 27. janvārī Rīgā jūrnieka ģimenē. Viņa tēvs Pēteris Bauers (1860–1931) jau 17 gadu vecumā sāka iet jūrā uz burinieķiem, vēlāk beidza Mangaļu jūrskolu un laikā, kad pasaulē nāca dēls Edgars Visvaldis, bija tvaikoņa "Ģenerālis Radeckis" kapteinis. Dēls sekoja tēva pēdās un 17 gadu vecumā ar savu pirmo kuģi devās jūrā. Sekoja mācības Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. E. V. Bauers jūrskolu beidza 1927. gadā. Kā labākais Kuģu vadītāju nodaļas absolvents viņš saņēma Rīgas biržas komitejas balvu – zelta kabatas pulksteni. Stūrmaņa amatā jaunais kuģu vadītājs braucis uz Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņiem "Gaida", "Kuldīga" un "Kandava". No 1937. gada viņš bija tvaikoņa "Skrunda" kapteinis. Pārmaiņas valstī un kuģniecībā pēc Latvijas okupācijas un sarežģījumi privātajā dzīvē pamudināja E. V. Baueru izšķirties par dzīves pārtraukšanu – 1940. gada 9. septembrī viņš uz kuģa "Skrunda" izdarīja pašnāvību.

Oto Bite dzimis 1904. gada 29. septembrī Vidzemē, Skultes pagastā. Viņa liktenim ir vairākas līdzības ar E. V. Bauera dzīves stāstu. Arī O. Bites tēvs bija slavens jūrnieks, tālbraucējs kapteinis, vēlāk Rīgas ostas loču komandieris Mārtiņš Bite (1862–1948). Skolas gaitas Oto Bite uzsāka Rīgā Aleksandra ģimnāzijā, bet, tēvam pārceļoties darbā uz Tālajiem Austrumiem, mācības vajadzēja turpināt Vladivostokā, kur viņš arī apguva pirmās jūrnieka iemaņas, 1920. gadā sākdams strādāt uz tvaikoņiem. Pēc atgriešanās Latvijā O. Bite iestājās K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā, kuru absolvēja 1933. gadā ar kuģu vadītāja kvalifikāciju. Viņa darba gaitas Latvijā saistījās ar slavenā rēdera Friča Grauda kuģiem "Everanna", "Everita" un "Everelsa", uz kuriem viņš ieņēma stūrmaņa amatu. 1936. gadā viņu norīkoja uz tvaikoni "Everonika", sākumā par stūrmani, vēlāk par kapteini. 1939. gada 15. decembrī uz šā kuģa Oto Bite mira, izdarot pašnāvību.

Pēteris Alberts Jansons dzimis 1904. gada 23. janvārī Kurzemē, Tukuma apriņķa Sēmes pagastā, kur viņa tēvs līdz 1. pasaules karam bija rentnieks, bet pēc tam apsaimniekoja jūrnieku un kuģīpašnieku Graudu mājas "Grīvas". Interese par kuģiem un kuģošanu P. A. Jansonam radās jau puikas gados, un pēc skolas beigšanas viņš devās strādāt uz F. Grauda tvaikoņiem par matrozi. Paralēli tika uzsāktas arī mācības jūrskolā. 1936. gadā Pēteris Alberts Jansons absolvēja K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolu un uz kuģiem jau ieņēma 1. stūrmaņa amatu, bet 1940. gadā kļuva par "Everonika" kapteini. Kā vairumam jūrnieku, arī P. A. Jansonam dzīvē milzīgas pārmaiņas ienesa Latvijas okupācija un 2. pasaules

karš. 1941. gadā, kad ar kuģi nācās atstāt Latviju, kapteinis nezināja, ka dzimtenē nekad vairs neatgriezīsies. Pēteris Alberts Jansons gāja bojā 1942. gada 1. aprīlī netālu no Norvēģijas krastiem, kad viņa vadīto tvaikoni "Michael" (kādreizējais Latvijas tirdzniecības flotes kuģis "Kangars"), kas gāja zem Vācijas karoga, torpedēja Padomju Savienībai piederoša zemūdene.

Arturs Kunstbergs dzimis 1904. gada 16. augustā Dundagas pagastā. Viņš bija vecākais no trim brāļiem, vēlākajiem kuģu kapteiņiem. 1905. gadā viņu tēvs sāka strādāt Mazirbes jūrskolā, un uz turieni pārcēlās visa ģimene, rodot mājvietu jūrskolas telpās. 1. pasaules karš aizveda skolu un arī ģimeni uz Igauniju, kur Tērbatā (tag. Tartu) Arturs pabeidza pamatskolu. 1918. gadā ģimene atgriezās Latvijā, un 1923. gadā Arturs Kunstbergs Liepājā kā matrozis uzkāpa uz sava pirmā kuģa – tvaikoņa "Ilga". Sekoja citi kuģi, kā arī augstāki amati. Viņam nācās arī piedalīties Ainažos molu būvē un strādāt par krāvēju Ventspils ostā. 1928. gadā Arturs Kunstbergs iestājās K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā un 1935. gadā beidza šīs skolas 3. klasi, kas ļāva ieņemt kuģa virsnieka amatu. Trīsdesmito gadu otrajā pusē viņš brauca uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņiem "Amata", "Kandava", "Neptuns" un "Spīdola" par stūrmani. 1940. gadā A. Kunstbergu iecēla par Ventspils ostas priekšnieku, un gadu vēlāk viņam nācās piedalīties flotes evakuācijā no šīs pilsētas. Pēc 2. pasaules kara viņš atgriezās Ventspilī un turpināja vadīt ostas darbu. Pret latviešu jūrniekiem vērstās represijas skāra arī A. Kunstbergu, 1948. gadā viņu apcietināja un izsūtīja uz Padomju Savienības Svedlovskas apgabalu. 1954. gadā pēc atgriešanās no izsūtījuma viņš sāka strādāt Rīgas jūras zvejas ostā par uzraudzības kapteini – sapnis par tālām jūrām bija izsapņots. 1980. gadā A. Kunstbergs aizgāja pensijā. Bieži viņa ceļš veda uz Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju, gan ieradoties uz kādreizējo Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas audzēkņu salidojumiem, gan atnesot vēsturei nozīmīgus materiālus, gan, protams, neskaitāmas reizes konsultējot muzeja darbiniekus par kuģniecības vēsturi, kuras sastāvdaļa bija arī Arturs Kunstbergs. Kad sirmo jūrnieku vadīja uz pēdējo atdusas vietu Rīgas Meža kapos 1987. gadā (tikai gadu pirms Atmodas sākuma), kā pēdējais šīs saules sveiciens viņam skanēja dziesma "Pūt, vējiņi".

Jānis Augusts Lociņš dzimis 1904. gada 29. janvārī Rīgā. Viņš izmācījās par radiotelegrāfistu un vairākus gadus savas zināšanas izmantoja, strādājot uz kuģiem. Lociņa raidītie signāli 20. gadsimta 20. un 30. gados skanēja no tvaikoņiem "Astra", "Bārta", "Everita", "Lettonia", "Onda", "Rauna", "Regent", "Vera" un "Zemvaldis". Kopš 1937. gada vasaras sezonā viņš strādāja par lidmašīnu radistu reisos Rīga – Liepāja, bet ziemā uz Latvijas valsts ledlauža "Krišjānis Valdemārs". 2. pasaules kara laikā un pēc kara radiotelegrāfists turpināja lidmašīnu bortradista darbu, bet 1952. gadā pārgāja darbā uz Rīgas radiorūpnīcu, kur no-

strādāja līdz aiziešanai pensijā 1979. gadā. Jānis Augusts Lociņš miris 1984. gada 27. septembrī Rīgā.

Oskars Stalts dzimis 1904. gada 1. novembrī Dundagas pagasta Kolkā, no kurienes nāk daudzas līvu dzimtas. Grūti iedomāties atbilstošāku cilvēku savam uzvārdam par Oskaru – viņš tiešam bija gara auguma, stalts un nelokāms. Tikai vecumdienās gadi ienesa savas korekcijas un muguru nācās nedaudz saliekt, bet par palīgu staigāšanā izmantot lielu koka bozi. Kā daudziem šīs paaudzes cilvēkiem, arī Oskaram Staltam 2. pasaules karš un vairākkārtēja valsts okupācija ienesa dzīvē neplānotas pārmaiņas. Pie jūras dzimušais puika jūrā sāka iet jau 15 gadu vecumā. Viņa pirmais kuģis bija piekrastes burinieks "Rūķis". Tālāk ceļš veda uz tvaikoņiem. 1936. gadā O. Stalts sāka mācības, bet valstij liktenīgajā 1941. gadā absolvēja K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļu. Sekoja mobilizācija un karošana frontē. Pēc kara viņš strādāja Ventspils ostā par tās priekšnieka Artura Kunstberga vietnieku. Tāpat kā Kunstbergam, arī Staltam darbu ostā nācās atstāt un turpmāko dzīvi iztikt bez kuģiem un ostām, bet sapnis par jūru palika. To realizēt sirmajam kapteinim palīdzēja jūrnieku gaitās iegūtie draugi, līvu vienotība un, protams, folkloras ansamblis "Skandinieki", kura repertuārā vienmēr skanējušas dziesmas par jūru. O. Stalts piedzīvoja neatkarīgas valsts atjaunošanu, mūžībā viņš aizgāja 1992. gada 15. novembrī. 2004. gada 31. oktobrī Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā pulcējās Latvijas jūrniecības sabiedrības pārstāvji un folkloras ansambļi "Skandinieki" un "Budēļi". Viens no saieta iemesliem bija Oskara Stalta 100. dzimšanas diena, kurā viņu atcerējās gan ģimenes locekļi, gan latviešu jūrnieki un vēsturnieki.

Kārlis Alfrēds Zobiņš dzimis 1904. gada 25. aprīlī Rīgā kuģu mehāniķa ģimenē. Tēva profesija noteica K. A. Zobiņa izvēli. Jau 12 gadu vecumā viņš sāka iet tēvam līdzi uz kuģiem. Sekoja mācības Rīgas Valsts tehnikumā, tad Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Jūrskolu Zobiņš beidza 1935. gadā. 20. gadu beigās un 30. gados viņš sākumā par 2., bet no 1933. gada par 1. mehāniķi strādāja uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņiem "Kalpaks", "Kangars", "Aija", "Kaija", "Arethusa" un "Jānis Faulbaums". Pēc 2. pasaules kara kuģu mehāniķis strādāja krastā dažādos uzņēmumos par inženieri un galveno inženieri. Pēdējos 10 gadus pirms aiziešanas pensijā 1975. gadā Zobiņš bija Ventspils zvejas kuģa motorists. Kārlis Zobiņš miris 1984. gadā Vecāķos. Pēc mehāniķa nāves viņa dzīvesbiedre uzdāvināja Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam vairākas K. A. Zobiņa fotogrāfijas un dokumentus, tā saglabājot šis lietas un cilvēka piemiņu nākotnei.

Augusts Bērziņš dzimis 1904. gada 23. jūnijā Cēsīs. Jūrā viņš sācis iet 1923. gadā uz LR tirdzniecības flotes kuģiem par kurinātāju un matrozi. No 1932. līdz

1940. gadam bija krāvējs Ventspils un Rīgas ostā. Pēc komunistiskās partijas norīkojuma 1945. gadā organizēja zvejnieku kopsaimniecību Ventspilī un 1948. gadā kļuva par vietējā zvejnieku arteļa "Sarkanā bāka" priekšsēdētāju. Šajā amatā A. Bērziņš strādāja līdz 1972. gadam, kļūdams par vienu no pazīstamākajiem Latvijas zvejnieku kolhozu priekšsēdētājiem. 1971. gadā viņam piešķirts Nopelniem bagātā zvejnieka goda nosaukums. 1986. gadā A. Bērziņa vārdā nosaukts zvejnieku kolhoza "Sarkanā bāka" vidējais zvejas traleris refrižerators. A. Bērziņš miris 1980. gada 16. jūnijā Rīgā.

Alfrēds Biezais dzimis 1904. gada 7. augustā Rīgā. No 1920. gada pēc Rīgas 45. pamatskolas beigšanas strādāja Mīlmaņa un A. Dombrovska kokapstrādes uzņēmumos, no 1926. gada – Rīgas ostā. Pēc Latvijas okupācijas 1940. gadā bija dzelzceļa milicijas operatīvais darbinieks. 2. pasaules karā līdz 1942. gadam cīnījās Sarkanās armijas rindās – bija brīvprātīgais 201. latviešu divīzijas artilērijas pulkā, pēc tam divus gadus bija dzelzceļa staciju sakarnieks. Pēc kara kā komunistiskās partijas pārstāvis tika nosūtīts uz Zvejniekciemu, kur 1947. gadā piedalījās vietējā zvejnieku arteļa organizēšanā un vadīšanā. Viņa vadībā zvejnieku artelī "Zvejnieks" apvienojās 150 zvejnieku. Ilggadējs zvejnieku kolhoza "Zvejnieks" priekšsēdētājs. 1977. gadā kolhoza biedru pilnsapulce atļāva A. Biezajam atstāt kolhoza priekšsēdētāja posteni ar noteikumu, ka viņš kļūs par priekšsēdētāja vietnieku. 1968. gadā saņēmis Nopelniem bagātā zvejnieka goda nosaukumu. Miris 1982. gada 4. maijā Zvejniekciemā.

Kārlis Bude dzimis 1904. gada 15. maijā Rīgā. Darba gaitas sācis, periodiski strādājot par zvejnieku Rīgas jūrmalā (1917–1922) un Daugavgrīvā (1934–1940) un krāvēju Rīgas ostā (1922–1934). Pēc Latvijas okupācijas 1940. gadā kļuva par vadošu Latvijas zivsaimniecības darbinieku – tika iecelts par Latvijas PSR Tautas komisāru padomes Zivju rūpniecības tresta inženieri un tresta priekšnieka vietnieku. 1941. gadā K. Budi iecēla par Zivju rūpniecības galvenās pārvaldes priekšnieku. Sākoties 2. pasaules kara darbībai Latvijas teritorijā, evakuējās uz Krievijas pilsētu Astrahaņu, kur strādāja par pilsētas sagādes nodaļas priekšnieku. 1942. gadā kļuva par Maskavā izveidotās Latvijas PSR valdības Zivju rūpniecības galvenās pārvaldes priekšnieku. Arī pēc 2. pasaules kara beigām K. Bude ieņēma vadošus amatus Latvijas zivsaimniecības nozarē – bija nozares tautas komisārs (1945–1946), pirmais Latvijas zivju rūpniecības ministrs (1946–1953, vēlāk arī 1954–1957) un pirmais Zvejnieku kolhozu savienības priekšsēdētājs (1961–1963). Valsts administratīvo iestāžu reformu gaitā K. Bude strādāja arī par Zivju rūpniecības galvenās pārvaldes priekšnieku (1953–1954) un Zivsaimniecības pārvaldes priekšnieku (1957–1961). Savā darbībā ievēroja latviešu zvejnieku intereses. Pēc 2. pasaules kara izstrādājot zvejnieku kolhozu paraugstatūtus, viņam izdevās saglabāt 1937. gadā zvejnieku sabiedrību statūtos noteiktos saim-

nieciskās darbības principus, kurus ievēroja arī Zvejnieku kolhozu savienības statūtu izstrādāšanas procesā. K. Budes vadībā Zivju rūpniecības ministrijas sistēmā organizēja kadru sagatavošanas skolas un kursus, kur par pasniedzējiem strādāja tādi pazīstami latviešu jūrniecības darbinieki kā H. Legzdiņš, A. Kārkliņš, J. Adatiņš u. c. Par pretošanos zvejniecības nozares centralizācijas politikai un latviešu zvejnieku interešu aizstāvību K. Budi atcēla no ieņemamā amata un 1962. gadā izslēdza no komunistiskās partijas. Pēc tam viņš strādāja par brigadieri zvejnieku kolhozā "Sarkanā bāka" Lielirbē (1963–1967), par posminieku (1972–1974), zvejnieku kolhoza "1. maijs" priekšsēdētāju (1967–1971) un Starpkolhozu ražošanas apgādes uzņēmuma priekšnieka vietnieku (1971–1972). 1992. gadā Kārļa Budes vārdā nosaukts lielais zvejas saldētājtraleris. K. Bude miris Rīgā 1991. gada 7. februārī, apbedīts Vecmīlgrāvja kapos.

Vahtangs Gabiskirija dzimis 1904. gada 26. septembrī Gruzijā, Poti pilsētā. Jūrā sācis iet 1920. gadā par jungu, pēc tam par matrozi uz Melnās jūras kuģniecības kuģiem. 1929. gadā viņš beidza Baku ūdenstransporta tehnikumu un ieguva tālbraucēja stūrmaņa diplomu. Bijis kuģu kapteiņa palīgs uz Azovas un Melnās jūras kuģniecības kuģiem. 1933. gadā kļūst par motorkuģa "Zemļak" kapteini. 1937. gadā V. Gabiskiriju ieceļ par Azovas jūras kuģniecības priekšnieku. 2. pasaules kara laikā viņš bija militārais locis Odesas, Sevastopoles un Batumi ostās. Pēc 2. pasaules kara strādāja par Liepājas ostas kapteini un ostas flotes kapteini (1948–1951), Liepājas ostas priekšnieku (1951–1952), Rīgas jūras zvejas ostas priekšnieku (1953). 1954. gadā V. Gabiskirija vadīja pirmo Valsts jūras zvejas pārvaldes Latvijas zvejas kuģu kopu Atlantijas okeānā. Braucis par kapteiņdirektoru uz zvejas peldošajām bāzēm "Daugava", "Rīga", "Trudovaja slava" (1954–1961), transporta refrižeratorkuģiem "Konda" (1961–1963), "Kuba", "Nemuna" (1963–1978), kā arī bijis Latvijas zivrūpniecības ražošanas apvienības kapteiņu kluba un kapteiņu padomes priekšsēdētājs. 1965. gadā V. Gabiskirijam piešķirts Nopelniem bagātā zvejnieka goda nosaukums. Miris 1989. gada 10. februārī Rīgā.

Jevgeņijs Morozovs dzimis 1904. gada 4. februārī Rīgā. Darba gaitas sācis 1928. gadā uz zemessmēlēja "Kurzeme". Bijis matrozis uz velkoņa "Karl Kronenberg" (1929–1930), zvejnieks (1930–1940). 2. pasaules kara laikā no 1942. gada cīnījās Sarkanajā armijā. Pēc kara strādāja par Kolkas zivju fabrikas direktoru (1945–1964), zvejnieku kolhoza "Brīvais zvejnieks" priekšsēdētāja vietnieku un ražošanas nodaļas vadītāju (1964–1967), vēlāk arī par kolhoza priekšsēdētāju (1967–1971). Viņa vadībā vietējie zvejnieki apguva stāvvadu zveju. Ieviesis ražošanā jaunu zivju produkcijas veidu – "Šprotes eļļā" kārbās (1970). 1969. gadā piešķirts Nopelniem bagātā zvejnieka goda nosaukums. Miris 1987. gada 19. jūlijā Rīgā.

Nikolajs Asmanis dzimis 1904. gada 7. septembrī Rīgā. Jūrā sācis iet 1922. gadā. Nākamajā gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1932. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1934. gadā. No 1926. līdz 1928. gadam dienēja uz zemūdenes "Spīdola" par stūres vīru. Pabeidzis jūrskolas 3. klasi, 1929. gadā sāka braukt par stūrmani. Bija 2. stūrmanis uz tvaikoņiem "Onda" (1929–1930), "Donator" (1931), "Latvis" (1932–1934), 1. stūrmanis uz tvaikoņiem "Jānis Faulbaums" (1934–1936), "Iris Faulbaums" (1936–1937). Kapteiņa vietu ieņēmis no 1937. gada. Braucis uz tvaikoņiem "Iris Faulbaums" (1937–1938), "Jānis Faulbaums" (1938–1939), "Gaisma" (1940), "Skrunda" (1941). 1941. gada vasarā Ļeņingradā noņemts no kuģa un evakuēts uz Balhaša ezeru. 1943. gadā strādāja Kamas kuģu būvētavā. 1943.–1945. gadā brauca par kapteiņa vecāko palīgu uz Arhangeļskā pierakstītiem kuģiem. Pēc kara 1945. gadā atgriezās Latvijā un līdz 1951 gadam strādāja LVJK. Bijis tvaikoņu "Rjazaņa", "Aretuza", "Daugava", "Ķemeri", velkoņa "Pomor" kapteinis. No 1951. gada strādāja zvejniecībā. Četrus gadus bija mazā zvejas tralera kapteinis Valsts jūras zvejas flotes pārvaldē. 1955. gadā bija Mērsraga motorizētās zvejas stacijas flotes kapteinis. Miris 1970. gadā Rīgā.

Gustavs Valters Dinsbergs dzimis 1904. gada 8. augustā Ventspilī. Tālbraucēja kapteiņa K. Dinsberga (1874–1934) dēls. 1929. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasē. Jūrskolu beidza 1935. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1937. gadā. Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņiem "Katvaldis" (1931), "Senta" (1932), "Venta" (1935–1938), "Bārta" (1938), par 1. stūrmani uz tvaikoņa "Mars" (1933–1934). Miris 1978. gada 16. decembrī Rīgā.

Augusts Voldemārs Galdiņš dzimis 1904. gada 14. augustā Mazsalacas pagastā. 1919. gada martā brīvprātīgi iestājās Latvijas armijā. Piedalījās Latvijas atbrīvošanas cīņās 2. Cēsu kājnieku pulka 6. rotas sastāvā. 1934. gadā beidza Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļu. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1939. gadā. Braucis par 2. un 1. stūrmani uz tvaikoņa "Everalda" (1935–1939), par 1. stūrmani uz tvaikoņa "Ķegums" (1939–1940). 1940. gada oktobrī ieņēma tvaikoņa "Abgara" kapteiņa vietu. 1941. gadā bija tvaikoņa "Ciltvaira" kapteinis. 2. pasaules kara laikā vadīja dažādu Amerikas kuģniecību kuģus zem Panamas karoga, bija kuģu konvoju komandieris Klusajā okeānā. Pēc kara strādāja uz kuģiem Panamas – Skandināvijas kuģniecības līnijā, Ķīnas kuģniecībā. Miris 1988. gada 5. jūlijā Kalifornijā, ASV.

Viktors Gukovičs dzimis 1904. gada 5. maijā Varšavā. Jūrā sāka iet 1923. gadā. 1927. gadā beidza Ļeņingradas jūras tehnikumu. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1941. gadā. No 1924. līdz 1939. gadam brauca par kurinātāju, vēlāk

par mehāniķi uz Baltijas valsts jūras kuģniecības kuģiem. No 1941. gada dienēja par mehāniķi PSRS kara flotē: Ziemeļu kara flotē (1941–1943), Baltās jūras flotilē (1943–1948). No 1948. gada strādāja Latvijas valsts jūras kuģniecībā. Līdz 1952. gadam bija mehāniķis instruktors. Braucis par vecāko mehāniķi uz tvaikoņiem "Akadēmiķis Pavlovs" (1952), "Brīvība" (1952, 1953–1958), "Sigulda" (1952–1953), "Ģenerālis Bagramjans" (1958–1959). No 1959. gada strādāja par vecāko mehāniķi uz tankkuģiem: "Kokanda" (1959–1962, 1968), "Essentuki (1962), "Jeļņa" (1962–1964), "Kurska" (1964), "Kauņa" (1964), "Artjom" (1965, 1967), "Ventspils" (1965), "Tukums" (1966), "Ogre" (1966–1967, 1967–1968). No 1968 braucis par vecāko mehāniķi uz sauskravas tvaikoņiem: "Oloņec" (1967), "Hasan" (1967), "Imandra" (1968–1969), "Volokolamska" (1969–1970). No 1970. gada jūrā vairs negāja.

Alfrēds Ģēģers dzimis 1904. gada 29. jūnijā. 1936. gadā beidza Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļu. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1939. gadā. Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņiem "Mars" (1933), "Evertons" (1936–1938), "Amata" (1941). Miris 1984. gada augustā Otavā (Kanāda).

Jānis Jefims dzimis 1904. gada 15. martā Valtaiķu pagastā. Amatu apguva V. Matisona mašīnu un katlu fabrikā Liepājā (1921–1922). Strādāja par atslēdznieku Liepāja kara ostas darbnīcās (1924–1925, 1928), V. Zinovska kalēju darbnīcā Liepājā (1925–1926), M. Ellera un P. Berga kuģu būves un mehāniskajā darbnīcā (1927–1928). 1927. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1934. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1936. gadā. Braucis par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem "Lia" (1929–1930), "Estoril" (1931), "Latvis" (1931), par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem "Bārtava" (1932–1933), "Kaupo" (1934), "Katvaldis" (1935–1936), par 1. mehāniķi uz tvaikoņiem "Aija" (1934), "Ausma" (Ventspils) (1936–1937), "Tālvaldis" (1937), "Elizabete" (1938–1939), "Skrunda" (1939–1941). 2. pasaules kara laikā bija Kuģu remonta rūpnīcas direktors. 1944. gada 28. oktobrī padomju iestādes Jāni Jefimu arestēja.

Ēriks Jordans dzimis 1904. gada 3. augustā Tbilisi (Gruzijā). Amatu apguva G. R. Epingera mehāniskajā darbnīcā (1919–1926). Beidzis inženiera N. A. Okolo-Kulaka tehnikuma mehānikas nodaļu. 1934. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļas 3. klasē. Jūrskolu beidza 1938. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1939. gadā. Jūrā sāka iet 1926. gadā. No 1931. gada kuģu mehāniķis. Braucis par mehāniķi uz tvaikoņa "Līva" (1931–1932), par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem "Everita" (1932), "Ārija" (1933, 1935–1936), "Valdona" (1933–1934), par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem "Tautmīla" (1936–1937), "Abgara" (1938–1939).

Kārlis Līcis dzimis 1904. gada 2. decembrī Rīgā. Amatu apguva M. Ellera un P. Berga kuģu būves un mehāniskajā darbnīcā (1921–1923). Strādājis par atslēdznieku G. Šotes mašīnu fabrikā (1924–1925). Beidzis Rīgas amatniecības skolas mehānikas nodaļu. 1927. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1933. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1935. gadā. Jūrā sāka iet 1928. gadā – par kurinātāju uz tvaikoņa "Kuhrs". Braucis par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem "Līdums" (1931), "Evermore" (1932), "Kalpaks" (1932), par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem "Kangars" (1930), "Latvis" (1932), "Kalpaks" (1933–1934), "Johanne" (1934–1935), "Rīga" (1936–1939), par 1. mehāniķi uz tvaikoņa "Rīga" (1940).

Eduards Liepiņš dzimis 1904. gada 26. martā Rīgā. Amatu apguvis P. Tīlemana metālu apstrādes darbnīcā (1920–1923). Strādājis par atslēdznieku K. Krumolda kuģu būvētavā Ķīpsalā (1924–1925). Beidzis Rīgas amatniecības skolas mehānikas nodaļu. 1927. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1933. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1934. gadā. Jūrā sācis iet 1923. gadā. Braucis par 3. mehāniķi uz tvaikoņa "Kuhrs" (1928–1929), par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem "Kuhrs" (1929–1934), "Kaupo" (1924–1935), par 1. mehāniķi uz tvaikoņiem "Kurbads" (1935–1938), "Auseklis" (1938–1939), "Kangars" (1939–1942). PSRS un Vācijas kara sākumā "Kangaru" Štetīnē konfiscēja vācu varas iestādes. E. Liepiņš gāja bojā kopā ar kuģi, kad to 1942. gada 1. aprīlī netālu no Kirkenēsas ostas (Norvēģija) torpedēja PSRS zemūdene.

Kārlis Teodors Majors dzimis 1904. gada 22. oktobrī Rīgā. 1929. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru, mācoties ar pārtraukumiem, beidza 1937. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1937. gadā. Jūrā sāka iet par matrozi uz LR kara flotes mīnu licēja "Virsaitis" (1926–1928). Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņiem "Andromeda" (1931), "Ramava" (1932–1934), "Katvaldis" (1934–1936).

Jānis Martinsons dzimis 1904. gada 2. jūlijā Rīgā. Amatu apguva un strādāja par atslēdznieku Pasta un telegrāfa valdes galvenajā darbnīcā (1923–1928). Bija atslēdznieks mēru un svaru fabrikā "P. Rašs un dēli" (1928–1929). Beidzis Rīgas amatniecības skolas mehānikas nodaļu. 1929. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, to beidza 1939. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1941. gadā. Jūrā sāka iet 1930. gadā. Braucis par 3. mehāniķi uz tvaikoņa "Gauja" (1934–1935), par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem "Abava" (1936–1937), "Ramava" (1937), "Arethusa" (1938), "Krīvs" (1939), "Skrunda" (1939), "Venta" (1939–1940), "Kandava" (1940), par 1. mehāniķi uz tvaikoņa "Arethusa" (1941).

Pēteris Miezītis dzimis 1904. gada 31. augustā Smoļenskā (Krievijā). 1929. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolu beidza 1932. gadā. Kā labākais absolvents apbalvots ar Latvijas Kuģu īpašnieku savienības balvu – zelta pulksteni. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1936. gadā. Jūrā sāka iet 1926. gadā par matrozi uz burinieka "Michail". Braucis par 2. (1932–1933) un 1. stūrmani (1933–1937) uz tvaikoņa "Katvaldis".

Augusts Mārtiņš Eduards Ozoliņš dzimis 1904. gada 22. februārī Mīlgrāvī. 1923. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, to beidza 1929. gadā. Kā labākais absolvents apbalvots ar Rīgas biržas komitejas balvu – zelta pulksteni. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1934. gadā. Jūrnieka gaitas sāka kā matrozis uz tvaikoņa "Neubad" (1919–1921). Braucis par 1. stūrmani uz tvaikoņiem "Auseklis" (1932), "Krīvs" (1932–1935), "Ramava" (1925–1940), "Sports" (1940–1941). Pēc 2. pasaules kara dzīvoja Lielbritānijā. Bija tvaikoņa "Ramava" pēdējais kapteinis (1950–1957). Miris 1970. gada 1. martā Londonā (Lielbritānijā).

Augusts Rūdolfs Šmits dzimis 1904. gada 28. augustā Skultes pagastā. 1923. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1929. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1934. gadā. Jūrā sāka iet 1921. gadā par matrozi uz burinieka "Michail". Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņiem "Konsuls P. Dannebergs" (1927–1930), "Kurbads" (1931), "Lettonia" (1933–1934), par 1. stūrmani uz tvaikoņiem "Aurora" (1934), "Everanna" (1934–1936), "Everolanda" (1937–1939), "Everoja" (1939–1941). 2. pasaules kara sākumā pēdējo iesaistīja konvoja braucienos starp ASV un Lielbritāniju. 1941. gada 3. novembrī, kad tvaikoni austrumos no Sentlorensa līča Kanādas piekrastē torpedēja vācu zemūdene, A. R. Šmits izglābās. Pēc kara viņš bija tvaikoņa "Ramava" kapteinis (1945–1950). Vēlāk pārcēlās uz Kanādu, kur 1985. gadā miris.■

I. Bernsone, A. Cekuls, A. Miklāvs

1904. gada notikumi

Rīgas un jūrniecības notikumi

■ No 1. janvāra Rīgā ieviesti plašāki un ērtāki ormaņu rati. Tie ir lielāki un garāki, ar platākiem un zemākiem sēdekļiem, kuri atrodas tālāk no kučiera sēdekļa.

■ 15. un 17. janvārī Rīgā uzstājās slavenais itāļu komponists Pjetro Maskaņji (1863–1945). 15. janvārī viņš Rīgas Pilsētas I (Vācu) teātrī diriģēja savu operu "Cavalleria Rusticana" ("Zemnieka gods") un citus darbus. Starp atskaņotajiem skaņdarbiem izcēlās komponista diriģētais paša sacerētais "Karnevāls Romā", kura "skaņa skanēja, kā laižoties ar tauriņa spārniem", bet P. Čaikovska fantāzijuvertīra "1812. gads" radīja tādu iespaidu, ka "varēja iedomāties, kā tika sagāzti Jērikas mūri", rakstīja "Baltijas Vēstnesis".

■ No 20. janvāra līdz 26. februārim sešas nedēļas Rīgas Mākslas biedrības salonā Basteja bulvārī bija izstādītas Vilhelma Purvīša gleznas. Katru dienu izstādi apmeklēja daudz cilvēku. Izstādē bija gan V. Purvīša jaunākie, gan agrāk radītie darbi, pavisam četrdesmit trīs gleznas un deviņi zīmējumi, no kuriem piecpadsmit darbi tika pārdoti. "Neviena izstāde nav Rīgā bijusi līdz šim tik pievilcīga un tapusi apmeklēta tik stipri", kā arī "neviena cita izstāde nav bijusi Rīgā tik ļoti ap-

Trīsmastu barkentīna "Rūdolfs". Burinieks nolaists ūdenī 1904. gadā Skultē.

spriesta gan krievu, gan baltiešu presē", – tādus vārdus V. Purvīša izstādei veltīja "Baltijas Vēstnesis".

■ 3., 5. un 7. februārī Rīgā norisinājās Aleksandra un Pētera I ģimnāzijas vecāko klašu skolēnu, Rīgas Politehnikuma studentu un studentu korporāciju pārstāvju rīkotas manifestācijas, lai izteiktu atbalstu Krievijas impērijai, kurai 27. janvārī bez kara pieteikuma uzbruka Japāna. Manifestāciju dalībnieki devās no Rīgas Politehnikuma (tag. Latvijas Universitāte) uz Vidzemes gubernatora rezidenci Rīgas pilī, dziedāja Krievijas impērijas himnu "Dievs, sargi ķeizaru" un izsauca atbalsta vārdus Krievijas impērijai.

Trīsmastu barkentīna "Dzenis". Burinieks nolaists ūdenī 1904. gadā Ķirbižos.

■ 9. februārī rīdziniece, Rīgas Pilsētas II (Krievu) teātra kasiere Maksimova-Kondurova meita Puzepa kundze, patriotisma jūtu vadīta, pieteicās armijā, lai karotu Krievijas – Japānas karā, un tika ieskaitīta Krievijas imperatora majestātes pirmajā strēlnieku pulkā.

Jūrnieku nams, atradās Pārdaugavā, Kuģu ielā 25. Nams gāja bojā 2. pasaules kara laikā. Šeit atradās Rīgas biržas jūrskola, kurā 1904. gadā sākās mācības pēc jauniem statūtiem.

Riteņu tvaikonis "B". Kuģis būvēts 1884. gadā Rīgā. 1904. gadā upju satiksmes tvaikonis "B" uzskrēja tvaikonim "E" un to stipri bojāja.

■ 2. martā Rīgā, Jēkaba kazarmās Torņa ielā 2/4 darbu sāk pirmā Rīgas ātrās ārsta palīdzības stacija. Dienesta telpās regulāri dežurē ārsts un feldšeris, kas par velti sniedz medicīnisko palīdzību nelaimes gadījumos nonākušajiem.

■ No 10. līdz 18. martam Mangaļu jūrskola pēc Krievijas impērijas 1867. gada nolikuma rīkoja stūrmaņu un kapteiņu kvalifikācijas eksāmenus. Eksaminācijas komisijā bija divdesmit ar jūrniecību saistītas personas, par tās priekšsēdētāju iecēla kapteini M. Meijeru. Eksāmeniem pieteicās 300 cilvēku, no kuriem pie eksāmeniem pielaida 100. Eksāmenus pieņēma vācu, latviešu un igauņu valodā.

■ 2. aprīlī piecpadsmit Mangaļu jūrskolu beigušie jūrnieki pieteicās Krievijas impērijas flotē, lai karotu Krievijas – Japānas karā.

■ 8. maijā Rīgā plosījās vētra. Vētras laikā Maksimova koku fabrikas divi skursteņi sagāzās un krītot ielauza divu blakus esošo ēku jumtus. Vētras postījumu dēļ darbu fabrikā pārtrauca uz vienu dienu.

■ Lai gan laika apstākļi bija nelabvēlīgi – pūta stiprs vējš, Rīgas riteņbraucēju biedrība 23. maijā rīkoja savas ikgadējās pavasara sacensības. Vēja dēļ vairākās riteņbraukšanas disciplīnās izpalika rekordu uzstādīšana. Vienlaicīgi notika sacīkstes vairākos sporta veidos. Kopējs starts tika dots riteņbraucējiem, kuru distances garums bija 12 km, skrējējiem 6 km distancē un gājējiem – 3 km. Gājējiem pirmo vietu guva K. Barons.

■ 28. maijā ielika pamatakmeni Sv. Trijādības baznīcai K. Barona ielā 126.

■ 22. jūnijā Rīgas pilsētas elektriskā tramvaja 4. maršrutam, kas gāja no Vec-

Mangaļu jūrskolas ēka. 1904. gadā stūrmaņu un kapteiņu eksāmeniem pielaida 100 cilvēku.

ņgā esošā Biržas nama pa Smilšu un Marijas ielu, atklāja līnijas pagarinājumu posmā no Bruņinieku līdz Artilērijas ielai.

■ 8. augustā Rīgā, Grostonas ielā 5, atklāja Rīgas Rikšotāju biedrības celto hipodromu ar 1047 m garu skrejceļu. Hipodroma ēku un tribīnes pēc inženiera O. Trompovska projekta cēla būvuzņēmēja G. Dreiblata vadībā. Hipodroma atklāšanas sacensību uzvarētājiem izgatavoja īpašas zelta un sudraba godalgas.

Tvaikonis "Johanne". Kuģis būvēts 1904. gadā Sanderlendā (Lielbritānija). No 1928. līdz 1935. gadam "Johanne" bija Latvijas tirdzniecības flotes sastāvā.

Tvaikonis "Valdona". Kuģis būvēts 1904. gadā Sanderlendā (Lielbritānija). No 1933. – 1940. gadam "Valdona" bija Latvijas tirdzniecības flotes sastāvā.

■ 15. augustā svinīgi atklāja Bezalkohola biedrības namu "Ziemeļblāzma", ko uzcēla par rūpnieka A. Dombrovska ziedotajiem līdzekļiem. Atklāšanas koncertā uzstājās dziedātāja M. Veignere, pianists A. Daugulis, vijolnieks A. Dombrovskis juniors, Bezalkohola biedrības "Ziemeļblāzma" koris, kā arī koris "Kokle".

■ 7. oktobrī Rīgā ieradās rakstnieks M. Gorkijs ar dzīvesbiedri aktrisi M. Andrejevu, lai piedalītos M. Gorkija lugu "Mietpilsoņi", "Vasarnieki" un "Dibenā" jaunuzvedumu mēģinājumos Rīgas Pilsētas II (Krievu) teātrī.

■ 10. oktobrī Rīgā pulksten 12.01 bija jūtama zemestrīce. Zaļās muižas teritorijā esošajā kapsētā zemestrīces dēļ kādu laiku līgojas zvanu tornis.

■ 21. un 22. oktobrī Rīgā plosījās vētra. Juglas, Baltezera, Ropažu teritorijā, kā arī Rīgas – Tallinas dzelzceļa līnijas rajonā vētra sagāza un nolauza daudz koku, telefona un telegrāfa stabu. Daugavgrīvas rajonā vējš no Daugavas aizpūta jūrā sešpadsmit plostus. Vētras laikā pilsētas upju satiksmes tvaikonis "B" uzskrēja tvaikonim "E", ielaužot tam sānus, kā rezultātā tvaikoni "E" bija jālabo.

■ 26. oktobrī ekspluatācijā nodeva jauno Rīgas ūdensvadu, kurš ūdeni pilsētai piegādā nevis no Daugavas, bet no Zaķumuižas zemesslāņiem.

■ 3. novembrī Rīgas biržas komitejas pārvaldībā esošajā jūrskolā sākās mācības pēc jauniem statūtiem.

■ 1. decembrī atklāja kinematogrāfu Tērbatas ielā 28. Tajā pārsvarā demonstrēja Krievijas – Japānas kara kauju norises.

Pasaules notikumi

■ 9. februārī sākās Krievijas un Japānas karš. Naktī no 8. uz 9. februāri Japāna bez kara pieteikuma uzbruka pie Portarturas ostas patrulējošajai krievu ekskadrai.

■ 8. aprīlī starptautisku vienošanos – Antantes savienību (no franču valodas "Entante cordiale") – noslēdza Lielbritānija un Francija. Abas valstis vienojās par pasaules koloniālo sadali. Francija atdzina Lielbritānijas tiesības uz Ēģipti, bet Lielbritānija atzina Francijas tiesības uz Maroku.

■ 1. jūlijā ASV, Sentluisā, atklāja III vasaras Olimpiskās spēles, kurās piedalījās 496 sportisti no 11 valstīm.

■ 31. oktobrī angļu fiziķis Džons Flemings (1849–1945) demonstrēja pirmo elektronu lampu – vakuuma diodi.

■ 10. decembrī medicīnas nozarē Nobela prēmiju piešķīra krievu fiziologam, medicīnas doktoram Ivanam Pavlovam (1849–1936) par pētījumiem cilvēka gremošanas fizioloģijā, kā arī par nosacījuma un beznosacījuma refleksu atklāšanu un aprakstīšanu.■

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja
galvenā speciāliste Zita Pētersone

Hugo Legzdiņš

1903.7.XII – 2004.20.VII

Hugo Legzdiņš. Latvijas Kara flotes komandkapteinis, kura dzīve apzināti un mērķtiecīgi bija saistīta ar Latvijas Jūras spēkiem. No ierindnieka līdz komandkapteinim. Toreiz Hugo Legzdiņš nevarēja iedomāties, ka tālāko ceļu karjeras kalnā pārtrauks karš un okupācija. Ja tā visa nebūtu, teicamais un profesionālais kara jūrnieks, visticamāk, uzvilktu admirāļa formas tērpu, ko prastu nēsāt ar pienācīgo godu, bet liktenis bija izkārtojis citu dzīves gājumu. Viņam bija lemts strādāt par pasniedzēju un savas iegūtās jūras zināšanas nodot topošajiem jūrniekiem. Taču no saviem dzelžainajiem principiem Hugo Legzdiņš nekad neatkāpās. Arī tad, kad strādāja par pasniedzēju Kuģniecības mācību kombinātā, Mangaļu jūrskolā, Rīgas 9. arodskolā. Stingrs, prasīgs, pedantisks – tā savu skolotāju raksturoja nu jau sirmie kapteiņi, tāds komandkapteinis bija pret visiem un vispirms jau, protams, pret sevi.

Par navigācijas, jūras astronomijas un starptautisko kuģošanas noteikumu pasniedzēju Hugo Legzdiņš nostrādāja 25 gadus, bet viņa sarakstītā mācību grāmata "Navigācija" arī tagad kalpo par mācību līdzekli Latvijas Jūras akadēmijas studentiem un līdz šā gada pavasarim bija vienīgā mācību grāmata latviešu valodā.

Etiķete, reglaments, forma, stāja – tie bija rakstīti un nerakstīti likumi, ar kuriem Hugo Legzdiņš bija cieši saaudzis, un tieši to viņš vēlējās ieaudzināt un redzēt savos skolniekos – jaunajos jūrniekos, virsniekos un Latvijas Jūras akadēmijas studentos.

Jau sasniedzis cienījamu vecumu, zemūdenes "Ronis" komadkapteinis un jaunās jūrnieku paaudzes skolotājs piedzīvoja Latvijas neatkarības atgūšanu, Latvijas jūrniecības, Latvijas Jūras kara flotes un jūras izglītības atdzimšanu. Hugo Legzdiņš 1989. gadā bija Latvijas Jūrniecības savienības dibināšanas sapulces dalībnieks, viņam vienmēr bija savs viedoklis un redzējums par jūras lietām un to turpmāko attīstību. Viņš vienmēr piedalījās jūrniecības procesos, tika aicināts un deva padomus. Sirmajiem jūras vilkiem un topošajiem jūrniekiem

Hugo un Elvīra Legzdiņi.

H. Legzdiņa izvadīšana no Latviešu biedrības nama.

viņš vēlēja just līdzi Latvijas jūrniecības attīstībai un veicināt tās uzplaukumu, bet Latvijas jūras virsniekiem turēt kara jūrnieku stāju.

"Prieks, kur tu rodies!" mēdza teikt Hugo Legzdiņš un, piedzīvojis pilnu gadu simtu, nebija zaudējis asu prātu, skaidru domu un labu humora izjūtu. Vienā no savām pēdējām intervijām komandkapteinis Hugo Legzdiņš sacīja, ka ir pietiekami jauns, lai nebūtu par ko uztraukties. Un arī par Latviju viņš bija drošs, jo, viņaprāt, tās dalība NATO ir garantija, ka Latvijas cilvēkiem nekad nebūs jāpiedzīvo izsūtīšanas draudi.

Komandkapteinis Hugo Legzdiņš bija divu Triju Zvaigžņu ordeņu kavalieris. Pirmo – 5. šķiras ordeni – 1937. gadā viņam pasniedza Latvijas Valsts prezidents Kārlis Ulmanis, otro – 4. šķiras ordeni – 1995. gadā Latvijas Valsts prezidents Guntis Ulmanis.

Hugo Legzdiņa dzīves gājums bija cieši saistīts ar Franciju, kur viņš 1939. gadā saņēma Francijas Republikas Jūras kara flotes ministrijas ģenerālštāba virsnieka diplomu, ieguva savas labās virsnieka manieres un nevainojamo jūrnieka stāju. Viņš bija pateicīgs Francijai par visu, ko tā viņam devusi, savukārt Francija bija pateicīga Latvijas jūras virsniekam, un 2001. gadā Francijas prezidents personīgi pasniedza komandierim Legzdiņam Goda Leģiona ordeni.

Lai arī Hugo Legzdiņš Franciju uzskatīja par savu otro dzimteni, uz mūžu uzticīgs viņš palika Latvijai un savai dzimtajai vietai Vidrižiem, kur nu atgriezies savā pēdējā gaitā, lai dzimtās puses kapsētā atkal būtu kopā ar savu dzīves līdzgaitnieci Elvīru. Un turpinātu mūžīgo sapni par savu būdiņu un pili – zemūdeni "Ronis", par Latvijas jūrniecības un jūras izglītības nākotni. ■

Latvijas Jūrniecības savienība

Rūdolfs Lagsbergs

1913.30.VIII – 2004.12.X

2004. gada 16. oktobrī ceļā uz mūža mājām Meža kapos devās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolvents, tālbraucējs kapteinis un locis Rūdolfs Lagsbergs. 91 gads un pusotra mēneša – tāds laiks bija atvēlēts Rūdolfa kungam šai saulē, kurā prieki un veiksmes mijās ar melnām dienām.

R. Lagsbergs bija rīdzinieks, šīs pilsētas centrā visu mūžu ir bijušas viņa mājas. 1921. gadā nākošais jūrnieks iestājās un 1928. gadā pabeidza Rīgas 30. pamatskolu. Pirmajai izglītībai sekoja darbs par virpotāja mācekli un neilgas mācības amatnieku skolā. 1930. gada 21. augustā, desmit dienas pirms 17. dzimšanas dienas, Rūdolfs uzkāpa uz sava pirmā kuģa "Krimulda", kas devās reisā no Latvijas uz Beļģiju. Sekoja Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņi "Albin", "Kaupo", "Astra" un "Ausma". Amats jau bija augstāks – matrozis, tad vecākais matrozis. Vēlēšanās kļūt par kuģa virsnieku 1932. gadā lika doties uz Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolu. Mācības mijās ar darbu uz kuģiem, un 1939. gadā Rūdolfs Lagsbergs absolvēja jūrskolas pēdējo, ceturto klasi, ieguva kuģu vadītāja diplomu un stūrmaņa vietu uz sava pirmā kuģa "Krimulda". Šis gads jaunajam kuģu vadītājam bija nozīmīgs arī personiskajā dzīvē – Rīgas Doma mācītājs svētīja viņa laulību ar jaunu un skaistu meiteni Mariju (viņi abi kopā caur dzīvi gāja 65 gadus. Marija Lagsberga nomira pusgadu pirms sava vīra – 2004. gada pavasarī). 2. pasaules karš un Latvijas okupācija ienesa korekcijas daudzu latviešu, īpaši jūrnieku, dzīvē. Šai laikā Marijas un Rūdolfa Lagsbergu ģimenē sevi pieteica jauna dzīvība – dēliņš. Lagsbergs sāka strādāt krastā – Valsts saldētavu pārvaldē Eksportostā, vispirms par

R. Lagsberga mūža galvenais kuģis – tvaikonis "Krimulda" (1970 BRT). Štīmers būvēts 1899. gadā Blaitā (Lielbritānija) un kopš 1900. gada piederēja kuģniecības sabiedrībai "Brāļi Zēbergi". 1940. gadā Padomju Savienība kuģi nacionalizēja. "Krimulda" gāja bojā 2. pasaules kara laikā, flotei evakuējoties no Ventspils uz Tallinu un Ļeņingradu, 1941. gada 1. jūlijā, izbraucot no Monzunda, tvaikonis uzbrauca mīnai, uzsprāga un nogrima.

strādnieku, tad saimniecības pārzini. 1944. gadā viņš pārgāja darbā loču dienestā, līdz 1961. gadam bija locis Rīgas jūras tirdzniecības ostā, tad līdz aiziešanai pensijā 1977. gadā – vecākais locis. Kaut arī aktīvās darba gaitas tika pārtrauktas, interese par notikumiem Latvijas jūrniecībā, īpaši Rīgas ostā, saglabājās visu mūžu.

R. Lagsbergs ap 1945. gadu.

R. Lagsbergs bija *zelta fonds* muzeja darbiniekiem. Sadarbību ar Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju viņš sāka 1960. gadu beigās, kad veidojās filiāle – Ainažu jūrskolas muzejs. Staltais, elegantais, diezgan mazrunīgais locis regulāri devās uz salidojumiem Ainažos. 70. gadu beigās un 80. gadu sākumā, kad *valdemāriešus* regulāri sāka pulcināt Rīgā, tikšanās reizēs vienmēr klāt bija arī Rūdolfa kungs. Viņš neatteica arī biežajiem Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas darbinieku lūgumiem apmeklēt muzeju, lai palīdzētu atšifrēt fotogrāfijās fiksētos cilvēkus un kuģus, lai paskaidrotu, kā lietojams vēsturniekiem nezināms navigācijas instruments, vai pastāstītu par jūrnieku un ostinieku darbu. Gadiem ritot un gadu nastai palielinoties, muzeja apmeklējumi kļuva arvien retāki.

Rūdolfa Lagsberga pamatvērtības bija jūra, ģimene un draugi, kas iegūti gan mācoties jūrskolā, gan darba gados. Laika gaitā nācās šķirties no skolas un darba biedriem, draugiem, arī pašiem mīļākajiem cilvēkiem (90. gadu beigās pēc smagas slimības kapu kalniņā bija jāpavada dēls), bet palika atmiņas. Rūdolfa kungs nebija no tiem, kas gatavs katram stāstīt par savu dzīvi. Tikai pēc divu gadu desmitu pazīšanās es izpelnījos godu regulāri apmeklēt Rūdolfu un Mariju Lagsbergus viņu vienmēr kārtīgajā dzīvoklī Bruņinieku ielā, kopā malkot kafiju, baudīt kādu gardumu, ko Marijas kundze bija sarūpējusi, un runāt par jūru, kuģiem, jūrniekiem, arī par priekiem un bēdām, kuru abu garajā dzīvē bijis pārpārēm. Bieži uzzināju ko tādu, ko nevienā grāmatā nevar izlasīt, ne vien par jūrnieku mācībām, bet arī sadzīvi. Mūsu sarunās nozīmīga vieta bija Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolai, arī tam, kā nākamie kuģu virsnieki atpūtās. Piemēram, katru gadu notika jūrskolas balles, parasti janvārī. Tās ievadīja jūrskolnieku koris, ko diriģēja kormeistars un komponists Aleksandrs Valle. Kā pirmā skanēja "Lai līgo lepni dziesma". Sekoja direktora Ernesta Kalniņa (1881–1941) uzruna. Dejas uzsāka ar polonēzi. Dejošana jaunekļiem parasti sagādāja nopietnas problēmas, tāpēc, lai neizblamētos, bija jāiet Kauliņa deju kursos. To apmeklēšanu apmaksāja skola. Svēta lieta nākamajiem

СССР
МИНМОРФЛОТ

УПРАВЛЕНИЕ
Рижского Морского
Торгового Порта

26 июля 1951 г.
№ 9
г. Рига

Удостоверение

Настоящее выдано гражданину Союза Советских Социалистических Республик

Лагсберг Рудольфу Микелевичу

в том, что он состоит в должности государственного морского лоцмана для проводки судов всех флагов от приемного буя „Даугавгрива" до

Начальник Порта

М. П.

Капитан Порта

Подпись владельца карточки

R. Lagsbergam 1951. gadā izsniegtā Rīgas jūras tirdzniecības ostas loča apliecība, kas atļauj ievest un izvest kuģus no Daugavgrīvas bojas līdz Rīgai.

kuģu virsniekiem bija valsts dzimšanas dienas – 18. novembra – svinēšana. Šai dienā viņi devušies uz Brāļu kapiem pie mātes Latvijas tēla un pie J. Čakstes Meža kapos.

Katrā apmeklējuma reizē kapteinis jau bija pieņēmis lēmumu, no kurām sev dārgajām relikvijām šķirties, lai nodotu tās muzejam, tātad saglabātu nākamajām paaudzēm. Uz Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju pakāpeniski pārceļoja priekšmeti, fotogrāfijas un dokumenti, kas bija vērtīgi gan kā jūrniecības vēstures liecības, gan slavenā loča lietas. Reiz tās bija 18 jūrskolas klades – konspekti ar Rūdolfa Lagsberga zīmētiem kuģiem (buriniekiem, tvaikoņiem) pirmajā lappusē. Pēc citas apciemojuma reizes muzeja krātuves papildināja trīs biezas kantora grāmatas – Rīgas jūras tirdzniecības ostas loču dienesta apkalpoto kuģu reģistri. Vienā no tām atrodams arī īss atmiņu pieraksts par Rīgas ostas atjaunošanu 1944. un 1945. gadā:

"...Osta bija pilnībā nopostīta – piestātnes uzspridzinātas, kuģu ceļš piesārņots. Galvenais loču pienākums bija ostas akvatorijas uzmērījumi. Paši remontējām laivas, ar kurām devāmies veikt mērījumus Daugavā. Dziļuma mērījumus pabeidzām tikai 1945. gada beigās. Sastādītajos plānos bijām arī atzīmējuši vietas, kur atrodas nogrimuši kuģi, velkoņi un uzspridzināti mehānismi. Loči piedalījās arī uzspridzināto portālo krānu demontāžā, atjaunoja loču māju Daugavgrīvā un veica dažādus citus remontdarbus. Darbu apgrūtināja stiprais sals. Ar īpašu darba prasmi izcēlās grupu vecākie Pēteris Zāmuels (loču dienestā no 1905. gada – aut.) un Jānis Kaijaks (loču dienestā no 1914. gada – aut.)."

R. Lagsbergs 1983. gadā Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā Krišjāņa Valdemāra jūrskolas absolventu salidojumā.

Rūdolfa kungs ir reģistrējis gandrīz visus 5000 kuģus, kurus viņš kā locis ievadījis Rīgas ostā. Pirmais no tiem ienāca 1945. gada 26. septembrī. (Pēckara navigāciju atklāja 11. septembrī, kad no Andrejsalas jūrā devās kādreiz Latvijas Republikas īpašniekiem piederējušais, 1940. gadā Padomju Savienības nacionalizētais tvaikonis "Arethusa".) Pirmajos gados vairākums ienākušo kuģu bija ar PSRS karogu un šai valstij raksturīgu vārdu, piemēram, "Matros Žeļezņak", "Sovetskaja Gavaņ", "Kapitan Gastello", "Zoja Kosmodemjanska", "Aleksandr Matrosov", "Iļja Muromec", "Malaja Zemļa". Lielākā daļa tvaikoņu bija līdz 5000 BRT. Loča Rūdolfa Lagsberga vadīti, Rīgā ienāca arī lielāki kuģi, piemēram, 1956. gadā tvaikonis "Čaikovskij" (6430 BRT), 1958. gadā motorkuģis "Gruzija" (11 029 BRT; par teicamu darbu, apkalpojot šo kuģi, ostas administrācija izteica R. Lagsbergam pateicību), 1959. gadā "Pobeda" (9828 BRT; arī par šā motorkuģa apkalpošanu tika saņemta ostas vadības pateicība), 1964. gadā "Balaklava" (13 365 BRT) un "Baldone" (15 383 BRT), 1967. gadā "Aleksandr Puškin" (19 860 BRT), 1972. gadā "Mihail Ļermontov" (20 048 BRT). Ar izmēriem izcēlās Rīgā pietauvotie ārzemnieki, piemēram, 1959. gadā zviedru "Sonata" (9050 BRT), 1961. gadā vācu "Völkesfreundschaft" (12 387 BRT), 1963. gadā poļu "Stefan Batory" (14 287 BRT), 1965. gadā itāļu "Gulfo Di Palermo" (12 585 BRT), 1972. gadā norvēģu "Jannetta" (13 887 BRT), 1973. gadā čehu "Vitkovice" (24 326 BRT). Pēdējais kuģis vecākajam locim R. Lagsbergam bija Padomju Savienības motorkuģis "Volgo–Balt 137". 1977. gada 4. oktobrī tas no 15. piestātnes Eksportostā tika pavadīts līdz jūrai.

Citā muzejam uzdāvinātā žurnālā reģistrēti visi Rīgas ostas loči un vecākie loči no 20. gadsimta sākuma līdz 70. gadiem. Šī grāmata daudzus gadus glabājās ostā. Ejot pensijā, Lagsberga kungs to turpināja glabāt savās mājās, bet pirms dažiem gadiem uzdāvināja muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļai. Mājās palika R. Lagsbergam vērtīgākās lietas. "Tās lai dodas pie iepriekšējiem dāvinājumiem, kad manis vairs nebūs," mēdza teikt sirmais locis.

Pateicoties R. Lagsbergam, 20 gadu laikā muzejā nonācis ap 400 kuģniecības vēstures liecību. Daļa no tām piederēja Rūdolfa kungam, pārējās viņa skolasbiedriem un kolēģiem. Īpašs ir stāsts par Rīgas jūras tirdzniecības ostas loča Aleksan-

1991. gadā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijā. No kreisās: Hugo Legzdiņš (1903–2004), tālbraucējs kapteinis, komandkapteinis; Arvīds Zāmuels (1909–1995), tālbraucējs kapteinis, locis, Rīgas ostas loča Pētera Zāmuela (1878–1965) dēls; R. Lagsbergs.

dra Struberga (1907–1985) fondu, kuru pēc drauga nāves no *pazušanas* paglāba Rūdolfa kungs. 80. gadu beigas bija laiks, kad pieauga jūrniecības vēstures interesentu pulks, arī tādu, kuriem viens no mērķiem bija papildināt savas privātās kolekcijas. Ap Struberga mantojumu arī tika *spietots*. Tuvu radinieku A. Strubergam nebija, un B. Cīrules kundze, kurai bija uzticēts rīkoties ar loča palikušajās lietām, nevarēja zināt par daudzkārtējām sarunām, kas salidojumu laikā notika ar muzeja darbiniekiem, un par solījumu ar jūrniecību saistās fotogrāfijas un dokumentus nodot Latvijas kuģniecības vēstures nodaļā, lai to mājvieta būtu līdzās citu *valdemāriešu* lietām. Uzzinot par kolekcionāru draudošo uzbrukumu drauga lietām, Rūdolfs Lagsbergs sazinājās ar Cīrules kundzi, un viņa vārds bija izšķirīgs vairāk nekā 150 vēsturei vērtīgu materiālu liktenim. Kopā ar formas tērpā ģērbušos Rūdolfu Lagsbergu devos uz nu jau bez saimnieka palikušo A. Struberga māju Voleros. Iepriekš dzirdētie stāsti par abu loču draudzību, Voleru mājā esošās fotogrāfijas, kas to apliecināja, un varbūt arī formas tērps palīdzēja kolekcijai nonākt muzejā un paglāba šīs lietas no pazušanas svešās mājās, privātās kolekcijās un varbūt vēlākas izpārdošanas.

R. Lagsberga plašās zināšanas mēs izmantojām daudzkārt. Viņam bija īpašs talants bez liekvārdības vai pāriešanas uz citiem tematiem pateikt mums to, par ko pašiem zināšanu pietrūka. Viņa palīdzību īpaši izjutām, rakstot Latvijas jūrniecības vēstures enciklopēdijas. Daudzu Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu

skolas biedru un Rīgas ostas darbinieku biogrāfijas precizēt un papildināt palīdzēja Rūdolfa kungs.

2004. gada 30. augusts, Rūdolfa Lagsberga 91. dzimšanas diena, bija pēdējā reize, kad sarunājos ar cilvēku, kuru biju pazinusi gandrīz 30 gadu. Dzīve jau turpinājās, bet nebija tā kā agrāk, jo, neskatoties uz vedeklas un mazdēla gādību, dzīve bez sievas Marijas bija kļuvusi tukša. 2004. gada 12. oktobrī loča kuģis pietauvojās pēdējā ostā.

Mēnesi pēc R. Lagsberga aiziešanas mūžībā muzejā ieradās loča vedekla Alda Lagsberga. Viņa izpildīja Rūdolfa Lagsberga novēlējumu un ģimenes lēmumu – Latvijas jūrniecības vēsturei nozīmīgas lietas nodot Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam. Iepriekšējiem dāvinājumiem pievienojās vēl 30, tai skaitā 11 fotogrāfijas, ar kuru palīdzību var izsekot Rūdolfa Lagsberga jūrniecībai veltītajam mūžam. 1938. gada fotogrāfijā kopā ar Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas pēdējās (ceturtās) kuģu vadītāju klases audzēkni 25-gadīgo Rūdolfu redzami viņa klasesbiedri un astronomijas pasniedzējs Alfrēds Žagers (1878–1956). Divi attēli ir ierāmēti un gadu desmitiem greznoja loča dzīvokli. Pirmajā no tiem redzami Valdemāra jūrskolas 1939. gada absolventi un pasniedzēji skolas mācību kabinetā. Kuģu vadītāja diploms nu bija kabatā, atlika izbraukt jūras praksi un iegūt tālbraucēja kapteiņa dokumentu. Otrajā ierāmētajā lielformāta fotogrāfijā redzams R. Lagsberga dzīvē nozīmīgākais kuģis – tvaikonis "Krimulda", ar kuru viņa jūrnieka gaitas saistījās 10 gadus, bet atmiņas par kuģi saglabājās visu mūžu. Fotogrāfijās portretos redzams gan jauns puisis – jūrskolnieks, gan Rīgas jūras tirdzniecības ostas locis nopietna vīra gados, gan arī pensionētais locis 90 gadu vecumā. Fotogrāfiju sēriju noslēdz 2004. gada 16. oktobra uzņēmumi – Rīgas Meža kapos radinieki, bijušie kolēģi un daudzi citi pavada Rūdolfu Lagsbergu uz pēdējo ostu. Muzejam nodoti arī dokumenti. Daudzās tikšanās reizēs Rūdolfs Lagsbergs ar lepnumu rādīja Valdemāra jūrskolas audzēkņa karti, 2., 3. un 4. klases beigšanas apliecības, kapteiņa diplomu, loča apliecības, Latvijas brīvvalsts gados izsniegto jūrnieka arodbiedrības biedra karti, jūrnieka braukšanas apliecību, algas un darba grāmatiņas, kurās fiksētas darba gaitas, sākot no 1944. gada līdz aiziešanai pensijā 1977. gadā. Jaunpienākušajā kolekcijā ir arī navigācijas instruments – 20. gadsimta sākumā Liverpūlē ražots sekstants, kurš lietots pirms 70 gadiem, R. Lagsbergam mācoties jūrskolā, un vēlāk devies līdzi kuģu vadītājam arī uz kuģiem. Rīgas jūras tirdzniecības ostas loča vasaras cepure kopā ar tās īpašnieku bijusi lieciniece notikumiem Rīgas ostā gandrīz 40 gadu garumā. Vērtīgas ir divas loču apliecības, kurās krievu un angļu valodā vēstīts, ka R. Lagsbergs ir Rīgas ostas locis, bet darba grāmatiņā apkopotas visas ziņas par darbu un apbalvojumiem no 1944. līdz 1977. gadam. Visas šīs un vēl citas lietas, ko turpmāk glabās Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs, bija Rūdolfa Lagsberga dzīves neatņemama sastāvdaļa. ■

Ilze Bernsone

Emīlu Paiji pieminot

1908.10.V – 2004.21.XI

Emīls Paije piedzima 1908. gadā Rīgā. Viņa māte Anna bija mājsaimniece, tēvs Andrejs – mežsargs. Bērnība pagāja Lielupes krastā Pļupes mājās. Ģimenē auga pieci bērni. Sākoties 1. pasaules karam, Paijes devās bēgļu gaitās uz Pelves miestiņu Igaunijā, vēlāk uz Tjumeņas guberņu Sibīrijā. 1921. gadā ģimene atgriezās Latvijā. Pirmo izglītību Emīls ieguva Sēmes pagasta un Tukuma II pakāpes pamatskolā. Jaunībā apgūtais kalēja amats īsti negāja pie sirds, tāpēc viņš izvēlējās jūrnieka profesiju.

Emīls Paije jūrnieka gaitas sāka uz tvaikoņa "Skauts" par kurinātāju, vēlāk strādāja uz tvaikoņiem "Regents" un "Laimdota". Pēc Liepājas jūrskolas mehānikas nodaļas absolvēšanas Paije sāka braukt uz tvaikoņa "Ciltvaira" par 3. un 2. mehāniķi. Pēc Latvijas okupācijas jaundibinātās Latvijas PSR valdība aizliedza kuģim iziet no Riodežaneiro ostas. Deviņus mēnešus tvaikonis un tā apkalpe atradās apcietinājumā. 1941. gada aprīlī komandas vīri atgriezās Latvijā. E. Paije iestājās K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. Pabeidzis 4. klasi vakara nodaļā, viņš saņēma 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu. Pēc kara Emīla kungs strādāja dažādus ar jūrniecību nesaistītus darbus. 1958. gadā viņš atsāka iet jūrā vecākā mehāniķa amatā uz Baltijas jūras ceļu pārvaldes tehniskās flotes kuģiem, pēdējais no tiem bija "Eruslan".

Mēs, kas viņu pazinām, atcerēsimies sirmo latviešu jūrnieku, kuram bija dota dieva žēlastība dzīvot ilgu un raženu mūžu. Tagad Emīls Paije ir piepulcējies mūžībā aizgājušajiem. ■

Inta Kārkliņa

Bruno Biete

1927.27.XII – 2004.9.II

2003. gada 15. decembrī mēs visi vēl bijām kopā Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, lai piedalītos enciklopēdijas "Latvijas jūrniecības vēsture 1950–2000" atvēršanas svētkos. Arī Bruno Biete – slavens Latvijas valsts zvejas flotes kapteinis, liels sava aroda meistars, kurš savu darba dzīvi veltījis tāljūras zvejai. Viņa vadītie lielie zvejas kuģi šķērsojuši jūras un okeānus. Padomju varas gados Bruno Bietes darbs bija novērts ar augstiem valsts apbalvojumiem.

1948. gadā Bruno Biete kā kursants uzsāka mācības LPSR Zivju rūpniecības ministrijas jūrniecības jungu skolā. Tālāko profesionālo jūrniecības izglītību viņš tāpat kā daudzi citi Latvijā slaveni piekrastes un tāljūras zvejas speciālisti apguva Liepājas jūrskolā.

Jūras gaitas sākās Valsts jūras zvejas pārvaldē un Ekspedīcijas zvejas pārvaldē uz maziem un vidējiem zvejas traleriem par matrozi, kapteiņa vecāko palīgu, kapteini. 1965. gadā pēc Liepājas jūrskolas absolvēšanas Bruno Biete sāka strādāt uz lielā zvejas saldētājtralera "Afanasijs Ņikitins" par kapteiņa vecāko palīgu. Turpmākos divdesmit darba gadus viņš bija kapteiņdirektors uz lielajiem zvejas saldētājtraleriem "Krišjānis Valdemārs", "Leons Paegle", "Lagūna", "Roberts Eidemanis". Būdams remonta maiņas kapteiņdirektors, viņš remontēja lielos zvejas saldētājtralerus Angolā, Argentīnā, Kubā, Marokā un Portugālē. 90. gadu sākumā Bruno Biete aizgāja pelnītā atpūtā, bet zvejnieks bez jūras nevar iztikt tāpat kā arājs bez zemes. Pēdējā darba vieta līdz 1998. gadam pensionētajam kapteinim bija Rīgas ostas pārvaldes jūras kanālu dienests.

Aizsaulē aizgājis gaišs, krietns un darbīgs cilvēks. Viņa atdusas vieta ir Tukumā, Veiķu kapos. Paturēsim Bruno Bieti gaišā piemiņā.■

Inta Kārkliņa

Georgs Jablokovs

1919.10.VIII – 2004.25.XII

Pirmajos Ziemassvētkos, 25. decembrī, noklīdis trombs apturēja 85 gadus pukstējušo kapteiņa un zvejniecības darbinieka Georgs Jablokova sirdi. Kopš 30. decembra par viņa mūža māju kļuvusi kapsēta Jaunciemā.

Georgs Jablokovs dzimis Bauskā. Gaitas uz kuģiem viņš sāka 15 gadu vecumā. Pirmos piecus gadus strādāja uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņiem "Rauna", "Astra", "Ausma" un "Spīdola" par jaunāko matrozi, tad par matrozi. Paralēli darbam tika apmeklēta jūrskola. 1940. gadā viņš absolvēja K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas kuģu vadītāju nodaļas trešo klasi, kas deva tiesības ieņemt stūrmaņa amatu. 2. pasaules karš jauno kuģu vadītāju aizveda uz Vāciju, kur nācās stūrēt šīs valsts tvaikoņus. Pēc atgriešanās Latvijā Georga Jablokova darbs no 1944. gada bija saistīts ar zvejniecību. Nozīmīgākais bija laiks no 1952. gada, kad Georga kungs sāka strādāt toreizējā zvejnieku kolhozā (kopsaimniecībā) "9. Maijs". Gandrīz 14 gadus viņš bija šā kolhoza zvejas kuģu kapteinis, dodoties zvejā uz daudzām pasaules jūrām, un gandrīz tikpat ilgu laiku kā galvenais kapteinis vadīja "9. Maija" kapteiņa dienestu. 1980. gadā bija sasniegts pensijas vecums, bet līdz 1993. gadam Georgs Jablokovs turpināja strādāt nu jau Latvijas Zvejnieku kolhozu savienībā par ostas inspektoru.

Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikonis "Spīdola", viens no tiem kuģiem, uz kuriem 30. gados gājis jūrā Georgs Jablokovs.

1980. gadu sākumā Georgs Jablokovs tāpat kā daudzi Latvijā dzīvojošie bijušie K. Valdemāra jūrskolas audzēkņi sāka piedalīties jūrnieku salidojumos Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. Pirmo reizi viņš muzejā ieradās uz trešo salidojumu 1982. gada 22. oktobrī. Šai reizei sekoja vēl daudzas citas gan Rīgā, gan Ainažos. Georga kunga zināšanas palīdzēja vēsturniekiem vairāk uzzināt par norisēm zvejniecībā pēc 2. pasaules kara, kā arī tikt skaidrībā par humanitāro izglītību baudījušiem cilvēkiem grūtāk izprotamiem jautājumiem. Daudzo pazīšanās gadu laikā muzeja darbinieki viņu iepazina kā gudru, interesantu, jūrniecības lietas pārzinošu cilvēku, kurš labprāt runāja par darbu un arī mācēja būt jautrs un priecāties. Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas dāmas, piemēram, prātā paturēs viņa labo dejot prasmi un galantumu.

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja direktore L. Blūmfelde apbalvo G. Jablokovu par palīdzību muzeja darbiniekiem. 1984. gada 26. oktobris.

Georgs Jablokovs bija viens no pēdējiem šai pasaulē esošajiem Krišjāņa Valdemāra jūrskolas skolniekiem. Turpmāk atmiņas par viņu glabās ne vien tuvinieki, draugi un paziņas, bet arī enciklopēdija "Latvijas jūrniecības vēsture 1850–1950" un Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja krātuves.■

Ilze Bernsone

"Astrīdas" jūrnieku piemiņai

Baltijas jūrā
2004. gada 10. maija naktī
pulksten 1.50

Bojā gājušos kuģa apkalpes vīrus –
kapteini Jāni Zakalovski
mehāniķi Viktoru Boiloviču
traļmeistaru Ingu Puķīti
galveno matrozi Arni Poriņu
matrozi Igoru Nazarovu
maiņas mehāniķi Vladimiru Lisenko
– pieminot:

Aiz katra kuģa paliek saules laipa.
Aiz katra kuģa paliek saules taka.
Un mēs uz takas
Vienmēr blakus...
Ko atvadoties vēl lai saka?
Aiz katra kuģa paliek krasts un ļaudis...

Jana More

Latvijas Jūrniecības savienības biedrus

Kapteini Eduardu Ņikišinu
1932. 31. V – 2004. 19. IV

un

Vides valsts inspektoru Anatoliju Ivzānu
1937. 26. VI – 2004. 8. IV

pieminot:

Dzīves jūra... Varenā un skarbā!
Bangās tevi sakuļ laika vējš,
Stiprie vīri deg kā bākas darbā,
Viļņi viņu pēdas neizdzēš.
Jāzeps Osmanis

Egons Līvs: "Zvanīja no Rīgas kinostudijas. Nolēmuši taisīt kinožurnālu "Padomju Latvija" par Ainažu jūrskolas 125 gadu jubileju. Aicināja šim žurnālam uzņemties konsultanta pienākumus. Vislabprātāk būtu atteicies (veselības dēļ), bet tad iedomājos par tiem neprašām, kas būs gatavi uz visu, tādēļ piekritu."

(No dienasgrāmatas. 1989. gada 27. janvāris)

Ainažu jūrskola bija un vienmēr būs pirmā!

Muzeji atspoguļo nācijas būtību. Tie skaidri un nepārprotami pasaka, kas mēs esam. Tie demonstrē katras nācijas varenību un rada vērtību orientāciju nākamajām paaudzēm.

Tā aizsteidz gads pēc gada. Tā pienāk svētki un aiziet, bet darbs paliek un turpinās. Ainaži – jūrnieku svētvieta, kas tiek kopta, uzturēta un mīlēta. Te tiek gaidīts ikviens. Te ikviens var justies kā mājās, jo tās jau ir mūsu latviešu jūrnieku mājas.

Pagājušais gads tika aizvadīts jūrskolas 140 gadu jubilejas un muzeja 35. gadskārtas zīmē. Mūsu jūrnieki, gan to dienu "jūras vilki", gan šodienas brašie vīri, bija pelnījuši šos svētkus!

Jubilejas ievadīja zīmējumu konkurss Latvijas vispārizglītojošo skolu skolēniem "Kaķēns, kurš negribēja iet jūrskolā". Doma par šādu konkursu radās muzeja speciālistei Antrai Dūcītei pēc noklausītas sarunas muzejā. Kāda meitene vecmāmiņai jautājusi, kāpēc šeit neesot to atsūtīto mazo kaķēnu? Tāpēc mēs gribējām dot bērniem šo gandarījumu – piepildīt muzeju ar "jūrskolā aizsūtītiem kaķēniem". Tā bija arī piemiņas izstāde visiem jūrskolās aizsūtītiem kaķēniem. Atsaucība no visām Latvijas skolām bija necerēti liela. Muzeju "okupēja" 676 kaķi – laiski, mīlēti, domīgi, dusmīgi, drosmīgi, bailīgi un jau ar eņģeļa spārniem, un tas

Vecie jūras vilki – tālbraucēji kapteiņi (no kreisās) I. Vikmanis, H. Līdaks, L. Kļaviņš salidojumā Ainažos 2004. gada 27. maijā.

lika aizdomāties par to, kas kaķim ir jūrskola, par to, cik nepieciešams cilvēkiem ir šis mājdzīvnieks, bet visvairāk par to, cik sirsnīgi, mīloši, dziļi līdzjūtīgi un talantīgi ir mūsu bērni! Konkursa noslēguma sarīkojumu 7. aprīlī vadīja mākslinieks Jānis Anmanis. Triju darbu autori ieguvą laureātu godu, 15 saņēma atzinības rakstus, bet daudzus darbus mākslinieks izraudzījās izstādēm Taivānā un Krievijā.

Arī ikgadējais jūrnieku salidojums 27. maijā šoreiz bija veltīts jubilārei – Ainažu jūrskolai. Par spīti lielajām lietavām uz jūrniecības svētvietu sabrauca visi mīļi aicinātie viesi un draugi – Igaunijas vēstnieks, Krievijas vēstniecības pārstāvis, Latvijas Nacionālo bruņoto spēku, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas, AS "Latvijas kuģniecība", Jūrniecības savienības un fonda, Jūras administrācijas, LTF jūrnieku arodbiedrības un Rīgas brīvostas pārstāvji, vecie jūras vilki, draugi no Igaunijas, burātāji un visi tie, kam tuva saule, jūra un vējš. Domāju, ka mēs visi kopā godam pieminējām mūsu senču lielos darbus, ne velti, svētbrīdim Ainažu vecajos jūrnieku kapos sākoties, lietus mitējās un uzspīdēja saulīte, kā pateikdamās visiem šeit sabraukušajiem, sanākušajiem, visiem, kas ierašanos šeit bija uzskatījuši par savu goda pienākumu.

Jubilejas pasākumus noslēdza "mācību stunda muzejā" 23. novembrī, tieši tajā dienā, kad pirms 140 gadiem pirmo reizi skolas solos sēdās jaundibinātās Ainažu jūrskolas audzēkņi – latviešu, igauņu zemnieki, kuri vēlējās iegūt nepieciešamās gudrības, lai varētu kuģot tālās jūrās un okeānos.

Tāpat kā visi ceļi ved uz Romu, todien tiem vajadzēja vest arī uz Ainažiem, jo tā bija svarīga diena ne vien Ainažiem, bet arī visas Latvijas kuģniecības vēsturē.

Nacionālo Bruņoto Spēku orķestra defilē jūrnieku un jūrniecības darbinieku salidojumā Ainažos 2004. gada 27. maijā.

Diemžēl spēcīgais putenis liedza līdz Igaunijas pierobežai nokļūt daudziem uzaicinātajiem "skolniekiem", kuri gribēja šai nozīmīgajā gadskārtā būt klāt.

Ticības mācība, rēķināšana, navigācija, prasme rīkoties ar barometru, kuģa vadīšana vētrā, jūras astronomija, kuģa uzbūve, pirmā palīdzība slimībās un nelaimes gadījumos uz kuģiem, svešvalodas, peldēšana – šie mācību priekšmeti bija jāapgūst skolniekiem, lai iegūtu atestātu. Zināšanu pārbaude sākās ar ticības mācību, ko vadīja mācītājs Valters Korālis. Rēķināt nācās Jūras akadēmijas rektoram Jānim Bērziņam, galā viņš tika labi, un, kā jau svētku reizē, arī uzvedībā atzīmi viņam nepazemināja, lai gan uz skolu līdzi bija paņēmis 1864. gada ruma pudeli (pilnu!). Par praktisko un teorētisko navigāciju atbildēja vēsturniece Ilze Bernsone un Jūrniecības savienības pārstāve Māra Mihejeva. Izcilas bija tālbraucēja kapteiņa Harija Līdaka zināšanas par lociju. Starpbrīdī varējām noskatīties vairāku filmu fragmentus no Valsts kinofotofono dokumentu arhīva materiāliem.

Beigās "skolotājs" Gints Šīmanis atzina, ka pats Kristiāns Dāls būtu apmierināts ar šā vakara skolēnu zināšanām, un izsniedza atestātus... Atzīmes gan tajos bija viduvējas, jo Dāls savulaik esot teicis: uz pieci zina tikai Dievs, uz četri – es...

Ikvienā jūrskolas muzeja rīkotajā pasākumā piedalās arī kāds Ainažu jūrskolas absolventu radinieks. Šoreiz muzeja "dzīvos eksponātus" pārstāvēja kapteiņa Artura Martinsona mazbērni un mazmazbērni – Nacionālā teātra režisors Edmunds Freibergs un viņa māsa Linda Ieviņa ar dēlu Aivaru. "Mēs savu vectēvu nekad neesam redzējuši, nekad neesam sēdējuši viņam klēpī. Viņš nav mūs ucinājis un stāstījis par tāliem braucieniem – viņš ar buru kuģi ceļojis arī uz Ameriku. 2. pasaules kara laikā vectēvs traģiski gāja bojā, viņa kapavieta ir Kronštatē. Līdz zi-

Mūžībā aizgājušos Ainažu jūrniekus Ainažu vecajos jūrnieku kapos piemin "Latvijas kuģniecības" prezidents I. Vikmanis un "Latvijas kuģniecības" darbiniece M. Ozoliņa-Tumanovska.

nāmam laikam vectētiņš mums bija pasveša leģenda. Bet šeit, Ainažos, jutāmies tā, it kā būtu ar viņu satikušies," teica E. Freibergs.

Mācību stundā tika pieminēts arī slavenais zemūdenes "Ronis" komandkapteinis, Latvijas jūrnieku skolotājs Hugo Legzdiņš.

Šai mācību stundai būs turpinājums maijā – gadskārtējā jūrnieku salidojumā, un tad tiem, kas šoreiz neatbrauca, zināšanas tiks pārbaudītas dubultā stingrībā....

Pateicoties arī šīm jubilejām, par kurām ziņas izskanēja Latvijas TV, radio un presē, muzeju apmeklējuši par diviem tūkstošiem vairāk ekskursantu nekā pērn.

Pie muzeja ikdienas pieder eksponātu vākšana, un, tāpat kā ik gadus, mēs turpinām apzināt Ainažu jūrskolas bijušo absolventu radiniekus, apmeklēt un apsekot viņu dzimtās mājas.

Nu jau septīto gadu ziemā, kad muzejā iegriežas pavisam maz ekskursantu, turpinām strādāt pie programmas "Ainažu pilsētas un pagasta iedzīvotāju kultūrizglītības sekmēšana". Šogad pie ainažniekiem uz diskusiju kluba nodarbībām bija ieradušies Ārija Stūrniece, Aivars Berķis, Māra Saliņa, Imants Skrastiņš, Rita Trence, Monika Zīle, Ausma Kantāne un Silvija Radzobe.

Cītīgi vācot gan materiālus, gan atmiņas, izvērtējot un sistematizējot tās, paralēli tiek turpināts darbs pie grāmatas "Ainažu jūrskola, tās pasniedzēji un audzēkņi".

Ainažu jūrskolas muzeja ekspozīcijā par savām jūrnieka saknēm I. Bernsonei stāsta K. Kariņš.

2004. gada nogale mums muzejā bija ļoti spraiga, jo strādājām pie atkārtotās akreditācijas pārskatiem (akreditācija paredzēta 2005. gada februārī). Pirmā akreditācija bija 2000. gadā, un tad ļoti stingrā un profesionālā labāko Latvijas muzeju darbinieku komisija atzina, ka "Ainažu jūrskolas muzeja darbs kopumā ir misijai atbilstošs. Muzejs ir izveidojies par Ainažu sabiedriskās un kultūras dzīves centru, pāraugot muzeja misijā minētos mērķus – tas darbojas ne vien kā jūrniecības, bet arī kā pilsētas muzejs. Pētnieciskā darba realizāciju plašākai sabiedrībai pieejamās formās ierobežo nelielais darbinieku skaits un telpu trūkums."

Joprojām neesam izpildījuši šo komisijas aizrādījumu. Kapteiņa Veides klēts joprojām ar aiznaglotiem logiem noraugās uz mūsu neizdarību. Lai gan ir rakstīti neskaitāmi projekti, dzirdīgas ausis tie pagaidām vēl nav sasnieguši. Klētī ir iecerēts izbūvēt lielu jūrnieku saieta telpu, izstāžu zāli, krājuma telpu un mazu jūrnieku krodziņu.

Sirds sāp ne tikai par klēti, bet arī par skaisto Veides pili (lai gan tai ir citi īpašnieki), kura netiek ne apdzīvota, ne apkopta. Tā vien gribas teikt – tā paiet tā pasaules godība.

Toties Veides kalpu namiņu (bijušo jūrskolas ēku) cenšamies kopt un uzturēt. 2004. gadā salabotas grīdas, veikts kosmētiskais remonts ekspozīcijas zālēs, nokrāsots žogs, uzkopts dārzs, sagādāts kurināmais un dārza inventārs. Un tas viss, kā katru gadu, pateicoties mūsu sponsoriem. Liels paldies visiem, kas palīdzējuši uzturēt šo piemiņas vietu, kas palīdzējuši organizēt salidojumus, konkursus, citus pasākumus, kas bijuši kopā ar mums kā darbos, tā domās.

Liels paldies Gaidim Andrejam Zeibotam, Antonam Ikauniekam, Andrim Kļaviņam, Imantam Vikmanim, Maritai Ozoliņai-Tumanovskai, Ansim Zeltiņam, Gunā-

ram Šteinertam, Aivaram Stolderam, Leonīdam Loginovam, Haraldam Apogam, Igoram Pavlovam, Andrim Jurdžam, Imantam Sarmulim, Antonam Vjateram, Viktoram Param, Vilnim Kerim, Jānim Bērziņam, Harijam Līdakam, Gintam Šīmanim, Laimonim Kļaviņam, Ojāram Zvejniekam un daudziem citiem.

Jaunajā gadā, cerot uz jūsu sapratni un atbalstu, esam iecerējuši muzeja dārzā novietot piemiņas skulptūras Ainažu piekrastes jūrasbraucējiem Jurim un Oto Veidēm un Jānim Miķelsonam, vīriem, bez kuriem Ainažu jūrskolas nebūtu. Kā teicis K. Valdemārs, "tie ir vīri, kuru vārdus nebūs aizmirst, jo bez viņu ziedojumiem jūrskolas priekš latviešiem nebūtu varēts nodibināt".

Un tas ir mūsu parāds, kas gaida atdošanu.

Cerot uz sapratni un sadarbību, tiksimies maijā Ainažos gadskārtējā jūrnieku salidojumā!■

Iveta Erdmane

Grāmatu jaunumi

PIRMĀ MĀCĪBU GRĀMATA

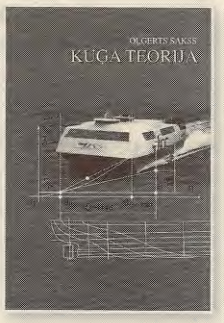
Pie jaunās mācību grāmatas "Kuģa teorija" tās autors Oļģerts Sakss strādāja četrpadsmit gadus. Jau 1995. gadā tā pamatā bija uzrakstīta un tālāk notika slīpēšanas, papildināšanas un pilnveidošanas process, jo, tā kā klāt nāca ES prasības un IMO standarti, tas viss bija jāņem vērā un jāiestrādā grāmatā.

Grāmata sastādīta, pamatojoties uz mācību programmu par kuģa teoriju un paredzēta jūrskolu audzēkņiem un Latvijas Jūras akadēmijas studentiem mācību priekšmeta apgūšanai, kā arī jūrniekiem praktiķiem un citiem interesentiem. Kā priekšvārdā raksta grāmatas autors, strādājot pie grāmatas, bija lielas grūtības ar terminoloģiju, jo no latviešu jūrnieku valodas ir pazudusi tā jūrniecības terminoloģija, kas tika lietota trīsdesmitajos gados.

Grāmatas autors **Oļģerts Sakss:** – Darbs tiešām bija ilgs, un tagad es varu atzīties, ka bija laiks, kad pie grāmatas strādāju ne tikai pa dienu, bet arī naktīs. Pirmais variants bija uzrakstīts 1995. gadā, un par grāmatas izdošanu varēja domāt jau tad, kad manuskripts bija sagatavots recenzēšanai, taču dažādu iemeslu dēļ līdz lietotājam grāmata ir nonākusi tikai tagad. Lielu pateicību esmu parādā tiem cilvēkiem, kuri neliedza savu padomu, nežēloja laiku un, ja tā varētu teikt, *bīdīja* uz priekšu grāmatas izdošanu. Paldies kapteinim Gunāram Šteinertam, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijai, kas finansiāli atbalstīja grāmatas izdošanu, un, protams, Latvijas Jūras administrācijai kā galvenajai grāmatas finansētājai.

Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš: – Darbs pie grāmatas autoram nav bijis viegls, bet visgrūtākā gandrīz vienmēr ir punkta pielikšana. Taču tagad daudzo gadu darba rezultāts ir taustāms, beidzot ir jauna mācību grāmata Latvijas Jūras akadēmijas studentiem un jūrskolas audzēkņiem. Lat-

vijas Jūras akadēmijas vārdā izsaku vissirsnīgāko pateicību autoram un, protams, sponsoriem, kas piedalījās grāmatas finansēšanā.



Latvijas Jūras administrācijas direktors **Ansis Zeltiņš:** – Esmu patiesi gandarīts, ka šī grāmata ir ieraudzījusi dienasgaismu. Skatoties no lietotāju, tātad no studentu viedokļa, tā ievērojami atvieglos un arī uzlabos mācību procesu. Ja runājam par jūrniecības mācību literatūru, tad Latvijā tas ir ļoti sāpīgs jautājums, jo pēc Hugo Legzdiņa mācību grāmatas šī ir otrā, kas nozarē tiek izdota latviešu valodā. Bet varu droši teikt, ka Latvijas Jūras administrācija turpinās iesākto darbu mācību procesa uzlabošanai un pilnveidošanai. Jau tagad strādājam pie starptautisko normatīvo aktu tulkošanas, lai ar tiem varētu iepazīties un izmantot visi interesenti.

Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidents Andris Kļaviņš: – Turot rokās šo grāmatu, es neviļus atceros savus mācību gadus Makarova akadēmijā, kad daudzus profesionālus jautājumus ar savu tēvu, kurš arī ir jūrnieks, pārrunājām, lietojot krievu valodas terminoloģiju, jo latviešu valodā tādas nebija. Man bija liels prieks, kad, beidzot akadēmiju, no tēva dāvanā saņēmu H. Legzdiņa "Navigāciju", kas tolaik bija vienīgā mācību grāmata latviešu valodā. Toreiz pirmais, kas iešāvās prātā, bija doma, ka varbūt atkal vajadzētu sākt mācīties. Tagad šādas izjūtas mani pārņem jau otro reizi, un esmu pārliecināts – ja mans dēls vai mazbērni kādreiz aizies jūras gaitās, mēs visi kopā profesionālos jūrniecības jautājumus varēsim apspriest, lietojot latviešu terminoloģiju. Par to Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas vārdā paldies grāmatas autoram.

""Estonia", kuģa nogrimšanas traģēdija"

Grāmatu sarakstījusi vācu žurnāliste Juta Rābe, un tas ir viņas pētījums par "Estonia" avārijas cēloņiem un izmeklēšanas gaitu. Tā ir viņas versija par notikušo, bez pretenzijām uz vienīgo patiesību, bet ar cerībām, ka sabiedrība pieprasīs atkārtotu avārijas cēloņu izmeklēšanu.

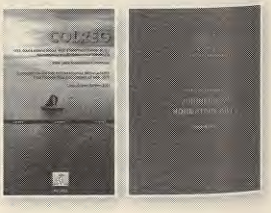
Ivars Marta Ross. "Pacietības mēraukla"

Tās ir jūrniecības darbinieka I. Rosa atmiņas un, kā pats autors saka, tas ir dokumentālu aprakstu krājums par bērnības iespaidiem, deportēta bērna izjūtām Sibīrijā, par paša pieredzēto jūrnieka gaitās, barikāžu dienām, par notikumiem tuvākā un tālākā pagātnē.

Ērichs Ēriks Priedītis. "Latvijas Kara flote 1919 – 1940"

"Latvijas Kara flote, tāpat kā Latvijas armija, dzima Brīvības cīņu laikā, kad 1919. gadā tika pacelts Latvijas nacionālais karogs uz tvaikoņa "Maiga". Šī grāmata palīdzēs ikvienam saprast, ka Latvija ir jūras valsts, sargājama un lolojama kā dzintars, ko savā dzelmē glabā jūra un tās smilšainais krasts." Tā grāmatas ievadā raksta viceadmirālis, Nacionālo bruņoto spēku komandieris Gaidis Andrejs Zeibots. Un mums nav pamata viņam neticēt.

Jūrniecības likumdošana – vienā izdevumā

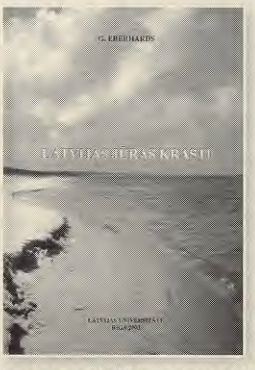


Latvijas Jūras administrācija apkopojusi un izdevusi visus ar jūrniecību saistītos likumdošanas aktus, ko tagad interesenti var iegādāties JA. Izdevums būs lielisks palīgs jūsu ikdienas darbā.

JA speciālisti arī sola, ka visi, kuri būs iegādājušies minēto izdevumu, tiks ievadīti datu bāzē un regulāri saņems visu informāciju par izmaiņām likumdošanā.

Kādēļ mums būs no jūras bīties?

Guntis Eberhards. Latvijas jūras krasti. (Morfoloģija, uzbūve, mūsdienu procesi, riska zonas, prognozes, aizsardzība un monitorings.) Monogrāfija / O. Āboltiņa zinātniskajā redakcijā. Rīga: Latvijas Universitāte, 2003, 296 lpp.



2003. gadā Latvijas Universitātes apgādā iznākusi Gunta Eberharda grāmata " Latvijas jūras krasti" par Baltijas jūras Latvijas krasta joslu.

Šī monogrāfija ir pirmais plašākais un vispusīgākais, uz ilggadējiem lauka un kartogrāfiskā materiāla pētījumiem balstīts apkopojums par atklātās Baltijas jūras un Rīgas līča Latvijas krasta joslu, tās reljefa daudzveidību, krastu stāvokli un izmaiņām, kas notikušas pagājušo gadsimtu gaitā. Pētījums atsedz mūsdienu ģeoloģiskos procesus, to raksturu, intensitāti un attīstības tendences. Te rodama saistoša lasāmviela par reālajām paaugstinātā krasta erozijas zonām, to noteikšanas kritērijiem, prognozēm, apdzīvoto vietu un infrastruktūras apdraudējumu.

Sevišķa vērība grāmatā veltīta piekrastes joslas mūsdienu terminoloģijas un robežu noteikšanas kritērijiem. Atsevišķās nodaļās lasītājs tiek iepazīstināts ar konkrētām pludmalēm un priekšāpām kā dabisko pamatkrasta aizsargbarjeru,

stāstīts par reālu cīņu ar jūru par to saglabāšanu un atjaunošanu.

Autors ir izvērtējis Latvijas lielo un mazo ostu un to hidrotehnisko būvju ietekmi uz krastu izmaiņām pēdējo 10–15 gadu laikā.

Monogrāfiju bagātīgi ilustrē unikāls grafiskais materiāls – vairāk nekā 100 zīmējumu, kartoshēmu, karšu, tabulu un krāsu fotogrāfiju. Tajās paveras diezgan baisa aina. Lūk, kas palicis pāri no Kolkasraga no Irbes šauruma puses pēc 2001. gada 1. un 15. novembra vētrām. Turpat blakus lūkojams šīs pašas vietas attēls bezvētru periodā (1997–1998) ar 1993. gada vētrā izskaloto koku sagāzumiem pludmalē. Zvejniekciemā (Saulkrastos) 2001. gada novembra vētrās tika noskalots pamatkrasts un sagrautas saimniecības ēkas. Staldzenē regulāri vētrās tiek noskalots 16–20 metru augstais smilšainais erodētais stāvkrasts.

Jautājums ir atklāts – vai Latvijas krastam uzbrūk jūra? G. Eberhards atzīst, ka Latvijā ar 497 km krasta līnijas kopgarumu pagājušā gadsimta 90. gados pēc vairāku gadu spēcīgu ZR vētru iespaida noskalošana aptvēra 120–150 km garu krasta joslu (26–30% no krasta līnijas kopgaruma). Krasta noskalošana sākās arī akumulatīvo krastu posmos, sasniedzot 65 km kopgarumu.

Tātad – pie jūras iesim baudīt romantiku, jūrā iesim strādāt, taču ar savām būvēm labāk turēsimies no tās pa gabalu. Jūra ir mainīga kā sieviete un viltīga kā lapsa. Un tieši tādēļ mēs to mīlam.■

Leģendārā komandkapteiņa videodokumentējums

Mūsu jūras kara flotes leģenda Hugo Legzdiņš (1903 – 2004) savā aktīvā virsnieka darbības laikā Latvijas Republikas gados maz dokumentēts, it īpaši jau filmās. Vienīgi zemūdenes "Ronis" un "Spīdola" kopā ar citiem LR kara kuģiem redzamas parādē Daugavā iepretim Prezidenta pilij. Vēl daži kadri no Liepājas karaostas, un tad – 50 gadu pārtraukums, jo Hugo Legzdiņš taču nebija ērtais cilvēks okupācijas varai.

Kā patīkams izņēmums Latvijas Kinofotofonodokumentu arhīvā saglabājies materiāls no kinožurnāla "Padomju Latvija", kurā H. Legzdiņš filmēts 1952. gadā, vadot jauno zvejnieku praksi uz mācību kuģa Baltijas jūrā.

Atmodas gados H. Legzdiņu atrada kinorežisors Arnis Akmeņlauks, veidojot 1990. gadā par viņu filmu, ko ierindoja savu kinožurnālu "Gaismēnas" (Nr. 51) galerijā.

Savukārt kinorežisors Andris Rozenbergs Rīgas Dokumentālo filmu studijā 1990. gadā izveidoja filmu "Labāk mani karā kāva" (Latvijas armija), kur iekļauta intervija ar H. Legzdiņu.

Pēdējos komandkapteiņa dzīves gados viņa jubilejas dokumentējis Rīgas brīvostas pārvaldes Sabiedrisko attiecību speciālists, profesionāls kinodokumentālists Haralds Apogs.

Kad Latvijas Jūrniecības savienība nāca klajā ar iniciatīvu veidot piemiņas TV filmu par H. Legzdiņu – viss iepriekš minētais bija tas reālais pamats, uz kura balsoties, varēja sākt domāt par filmu. Mums – radošās apvienības "Jūras Vēstis" darba grupai – īpaši sirsnīgas bija tikšanās ar Legzdiņu dzimtu. Man prātā viena no pēdējām filmēšanām Ziemassvētku gaidās komandkapteiņa istaba, zemūdenes "Ronis" makets un četras vientuļas sveces – visapkārt liels klusums, kas bija tik neierasts Bezdelīgu ielas dzīvoklim.

Filmas pamatā ir paša H. Legzdiņa uzrakstītais dzīvesstāsts – "Ronis – mana būdiņa un pils", intervijas par mūsu atjaunotajiem Jūras spēkiem, atdzimušo Latvijas Jūras akadēmiju, politiskajiem procesiem valstī. Stingrība un prāta gaišums – tādas ir šīs sarunas, no kurām varam mācīties patriotismu un Tēvzemes mīlestību.

Kopā ar filmas producentu Haraldu Sulaini esam centušies atklāt H. Legzdiņa uzskatus par dzīvi, ļaut caur ekrānu vēl un vēl uzklausīt komandkapteiņa viedokli un padomus, jo tā ir nenovērtējama vēstures liecība.

Videofilmas pirmizrāde notika Latvijas TV 1. Kanālā 2004. gada 27. (1. sērija) un 29. decembrī (2. sērija), piedzīvojot atkārtojumu 2005. gada janvārī. Pateicoties Jūrniecības savienības atbalstam, mūsu ostu un ostu uzņēmumu sapratnei, dzīvē izgāja filma par Hugo Legzdiņu – vīru, kuram vienmēr bija par ko mūs uzrunāt.■

Gints Šīmanis

Atklāti par zvejniecību

Kopš 2004. gada 1. decembra LTV 1. kanālā redzams kopīgs ar Haraldu Sulaini veidotais "Latvji, brauciet jūriņā!", kas stāsta par piekrastes un Baltijas jūras zvejniekiem šajā izšķiršanās laikā, kad jālemj – sagriezt savu kuģi lūžņos, saņemt kompensāciju un vairākus gadus būt prom no zvejniecības, vai tomēr sīksti turēties senajā tēvutēvu arodā, cīnīties ar Eiropas un Latvijas birokrātiem par zivju kvotām, ar zvejas liegumiem un drakoniskajām prasībām.

"Latvji, brauciet jūriņā!" ideju mums ar Haraldu *piespēlēja* sens mūsu draugs – radio (un tagad jau arī TV) lietu zinātāja Dārija Juškevica. Būtībā viņa ir mūsu raidījuma krustmāte. Sekoja Latvijas Jūrniecības savienības izpratne un atbalsts valdes priekšsēdētāja Antona Vjatera personā, Zivju fonda padomes un Zivsaimniecības pārvaldes priekšnieka Normunda Riekstiņa uzticēšanās jaundzimušajai idejai – rādīt zvejas vīrus pēc iestāšanās ES, palīdzēt viņiem apgūt ES struktūrfondus, skaidrot zvejas kvotu sadales mehānismu un ieteikt racionālus ceļus, kā strādāt un izdzīvot jaunajos politiskajos apstākļos.

Lai būtu aptverts viss zvejniecības nozarē strādājošo loks, esam izveidojuši raidījuma konsultatīvo padomi, kurā laipni piekrituši darboties īsti sava aroda profesionāļi – Valsts zivsaimniecības pārvaldes priekšnieks Normunds Riekstiņš, Zivju resursu aģentūras (bijušais Zivsaimniecības pētniecības institūts) direktors Māris Vītiņš, Latvijas Zivsaimniecības asociācijas priekšsēdētājs Inārijs Voits, Valsts vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes pārstāve Sandra Krivmane, Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vajters. Ar savu padomu allaž talkā nāk Zivju fonda padomes sekretārs Juris Jugbārdis un Latvijas Zvejnieku federācijas priekšsēdētājs Ēvalds Urtāns.

Raidījuma veidotāji iepazīstinās ar zvejnieku dzīvi un problēmām, sākot no Ainažiem Igaunijas pierobežā līdz pat Bernātiem Lietuvas malā. Kuiviži, Salacgrīva, Jūrmalciems, Pape – it visur ir ko redzēt un dzirdēt, un ir vērts uzklausīt vecos jūras vilkus!

Kā dioksīna skandāls ietekmēs Baltijas jūras lašu zveju? Vai atkal atkārtosies mencu kari? Cik daudz veselīga saprāta un cik emociju ir šajos protestos, kas uzreiz pievērš pēdējo ziņu veidotāju uzmanību?

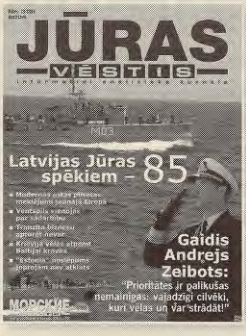
Mūsu raidījuma uzdevums ir analizēt radušos situāciju, rast skaidrojumus, kad emociju putas noplakušas. Kā dzīvot tālāk? Raidījumam jābūt kā atgriezeniskajai saiknei, dialoga uzturētājam un informētājam.

Protams, būs arī atelpas brīži.

Visu to redzēsiet, ja skatīsieties mūs divas reizes mēnesī – sestdienās plkst. 17.00 ar atkārtojumu nākamajā otrdienā plkst. 14.40 Latvijas TV 1. kanālā vai jebkurā laikā internetā – www.tv.lv.■

Gints Šīmanis

Žurnāls ciena savu lasītāju



Jau divus gadus pie sava lasītāja dodas žurnāls "Jūras Vēstis". Četras reizes gadā latviešu un krievu valodā vienā izdevumā, reizēm pārdzīvojot šaubu un pat izmisuma brīžus, tomēr biežāk izjūtot prieku būt vajadzīgiem. Par šīm izjūtām žurnāla veidotāji ir pateicīgi visiem, kas izrāda interesi, lasa un, protams, dod ierosmi jaunām tēmām.

Žurnālā jūs varat atrast ziņas par jūrniecības politiku, tranzīta nozari, ostām, kravām, kuģošanas drošību, ekoloģiju, darba tirgu, kā arī citu nozares informāciju.

Vai tad nav prieks dzirdēt - mūsu žurnāls? Vai arī - vēlamies pievienoties jūsu abonentu pulkam! Un vēl - mums prieks par tik saturīgu un gaumīgu izdevumu!

Tā nu iznāk, mums prieks, ka jums prieks un otrādi. Bet lai prieks vairotos, žurnāla veidotāji saviem lasītājiem vēlas sagādāt arvien vairāk patīkamu mirkļu!

No 2005. gada katram ceturkšņa žurnālam "Jūras Vēstis" iznāks pielikums "Lagūna". Temati, par kuriem runāsim, būs tikpat dažādi un krāsaini, kā pati dzīve: brīnišķīgi ceļojumi, neticami piedzīvojumi, interesanti notikumi. "Lagūna" jūs relaksēs, izklaidēs un iepriecinās. Bet žurnāla "Jūras Vēstis" abonenti "Lagūnu" saņems bez maksas.

2004. gada novembra beigās iznāca žurnāls "Lagūna", kas bija veltīts Latvijas Jūras administrācijas desmit gadiem.

Žurnāla veidotāji ciena savu lasītāju, tāpēc ir apņēmības pilni strādāt, lai lasītājs iegūtu iespējami pašāku informāciju par procesiem jūrniecības, ostu un tranzīta nozarē. Vai šī informācija būs vajadzīga? Tas ir atkarīgs no jums!

Žurnāla "Jūras Vēstis" izdevējs SIA "Jūras Informācija"
Reģ. Nr. 40003642798
Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048
E-mail: marnews@com.latnet.lv
Tālr. 9229063, 7062140, 7062147

Anita Freiberga, žurnāla galvenā redaktore

2004. gada hronika

Janvāris

■ 1. janvārī Portotorresas ostā Itālijā uz 2003. gada aprīlī ekspluatācijā nodotā tankkuģa "Panama Serena" notika avārija, kurā bojā gāja divi Latvijas jūrnieki.

■ Lai nodrošinātu ES prasībām atbilstošu veterināro kontroli ostu un dzelzceļa punktos, valdība nolēmusi uzdot Zemkopības un Finanšu ministrijai veikt konsultācijas ar Rīgas un Ventspils brīvostās strādājošiem uzņēmumiem par esošo noliktavu piemērošanu veterinārās kontroles veikšanai. Diemžēl sanitārās robežinspekcijas kompleksu būvniecība Rīgas un Ventspils brīvostās varētu tikt pabeigta tikai līdz gada beigām.

■ Pēdējā gada laikā sarucis Latvijas klientu skaits "Rīgas kuģubūves rūpnīcā", jo "Latvijas kuģniecība" savus kuģus vairs neremontē Rīgā. Statistika liecina, ka "Rīgas kuģubūves rūpnīcā" gadā vidēji remontē 110 kuģu. Agrāk 25% no tiem bija "Latvijas kuģniecības" un citu Latvijas kuģīpašnieku kuģi, bet 2003. gadā tādu bija tikai 4%. Tagad 30% kuģu nāk remontā no NVS valstīm, pārējie ir citu valstu kuģi ar visdažādākajiem karogiem.

■ Liepājas ostā būvē beramkravu terminālu, kas būs piemērots arī graudu apstrādei. Terminālā pārkraus, sākot no graudiem un beidzot ar lopbarības kravām. Celtniecības darbi sākās pirms gada, un tos veic divi Liepājas SEZ uzņēmumi – SIA "Transwide services" un "Liepaja Bulk Terminal", kuriem jau tagad pieder neliels beramkravu pārkraušanas terminmāls Liepājas ostas Tirdzniecības kanālā. Pēc termināla uzcelšanas kravu apstrāde palielināsies aptuveni par 1 milj. tonnu gadā.

■ Rīgas mērs Gundars Bojārs nosūtīja vēstuli Ģenerālprokuratūrai ar lūgumu atkārtoti veikt pārbaudi par Einara Repšes Ministru kabineta darbības un pieņemto lēmumu rezultātā nodarītajiem zaudējumiem Rīgas brīvostai, kā arī šīs problēmas skatījumā izšķirt jautājumu par kriminālietas ierosināšanu, lai vainīgās amatpersonas sauktu pie atbildības. G. Bojārs prokuratūru informē, ka amatpersonu bezdarbības rezultātā, piemēram, nokavēta lēmumu pieņemšana, kas saistīti ar muitas un sanitārās robežkontroles kompleksa izbūvi.

Februāris

■ Februārī kompānija "DFDS" līnijā Rīga – Lībeka veco prāmi "Mermaid" nomainīja ar prāmi "Kaunas", uz kura ir 247 pasažieru vietas un labāks serviss.

■ Februāra vidū, tikai pāris mēnešus pirms ES robežas juridiskā statusa maiņas, Rīgā notika tradicionālā Sadraudzības valstu dzelzceļa transporta padomes 37. sēde, kurā tika uzsvērts, ka pēc 1. maija "Latvijas dzelzceļš" iekļausies Eiropas transporta sistēmā, taču vienlaikus saglabās dabiskās saites ar esošajiem partneriem – Krievijas, Baltkrievijas, Ukrainas, Kazahstānas un citu NVS valstu dzelzceļiem. Tika apliecināts, ka nebūs revolucionāru pārmaiņu un ne-

mainīsies sliežu platums. Sēdes dalībnieki apsprieda kravu pārvadājumu stratēģiju nākamajiem 10 gadiem un iespējamos tarifus. Speciālistu secinājums bija, ka Baltijas valstīm tuvākajos 10 gados darba pietiks.

Marts

■ 15. martā Latvijas Loģistikas un muitas brokeru, Tranzīta biznesa, Starptautisko autopārvadātāju un Nacionālās kravas ekspeditoru asociācijas prezidenti vērsās pie Ministru prezidenta Induļa Emša un Ministru kabineta ar atklātu vēstuli, kurā izteica bažas par situāciju, kāda izveidosies pēc Latvijas pievienošanās ES, kad nacionālās likumdošanas nepilnību un birokrātijas dēļ varētu sagrūt vairāk nekā desmit gados radītais Latvijas kā tranzīta valsts tēls.

■ Rīgas Brīvostas pārvalde iegādājusies prāmja "Baltic Kristina" īpašnieka AS "Rīgas jūras līnija" jaunās emisijas akcijas. Līdzšinējo 26,73% vietā tagad tai pieder 31,6% akciju.

■ Ainārs Šlesers sāk pildīt satiksmes ministra pienākumus, savienojot šo amatu ar Ministru prezidenta biedra pienākumiem.

■ Liepājas SIA "Catri LL" katru mēnesi izgatavo vienu trimarānu, bet pieprasījums pēc tiem ir daudz lielāks. Kā stāsta ražošanas vadītājs G. Bumbieris, pasūtījumi nāk no Zviedrijas, Austrijas, Kanāriju salām, bet drīzumā pa vienam katamarānam dosies uz Šveici un Japānu. Pieprasījums ir tik liels, ka katru mēnesi vajadzētu būvēt aptuveni trīs katamarānus.

■ No 22. līdz 24. martam Rīgā notika HELCOM starptautiskā konference "Starptautiskā sadarbība Baltijas jūras vides aizsardzībai: pagātne, tagadne, nākotne". Konferences ietvaros atzīmēja Helsinku konvencijas 30. gadadienu. No 2001. gada 1. augusta Latvija bija HELCOM prezidējošā valsts un 2004. gada 30. jūnijā savas pilnvaras nodeva Lietuvai.

■ 24. martā lika pamatakmeni Ventspils graudu terminālam, ko kopīgi būvēs Latvijas un Kazahstānas uzņēmums "Ventspils Grain Terminal". Tas būs lielākais Baltijas valstīs un tiks uzbūvēts gada laikā.

■ 26. martā Latvijas Jūrniecības savienības kopsapulcē notika priekšsēdētāja un valdes vēlēšanas. Par priekšsēdētāju atkārtoti ievēlēja Antonu Vjateru, bet valdē turpmāk darbosies 20 locekļi līdzšinējo 30 vietā.

■ 11. reizi iznākusi "Latvijas jūrniecības gadagrāmata".

Aprīlis

■ "Liepājas osta LM" Liepājas ostas 43. piestātnē būvēs jaunu beramkravu noliktavu, kurā būs vairāk automatizētu līniju, kas palīdzes samazināt izdevumus. 2003. gadā "Liepājas osta LM" nodeva ekspluatācijā slēgtu beramkravu un ģenerālkravu noliktavu 6500 kv. m platībā.

■ Daugavā strādā baltā flote, kas iepriecina rīdziniekus un Rīgas viesus. Kuģīši "Jūrmala", "Jelgava", "Liepāja", "Bērze" un "Misisipi" darbadienās un

brīvdienās vizina interesentus no piestātnēm iepretim Valsts prezidentes pilij pa Daugavu līdz Majoriem, pa Lielupi vai citiem maršrutiem.

Maijs

■ Sakarā ar jaunu dalībvalstu uzņemšanu ES no 1. maija paplašinājusies Eiropas transporta sistēma, aptverot 20 tūkstošus kilometru autoceļu, 30 tūkstošus kilometru sliežu ceļu, 40 lidostu, 13 starptautiskas nozīmes jūras ostas un 49 upju ostas.

■ Sakarā ar Latvijas iestāšanos Eiropas Savienībā AS "Rīgas jūras līnija" maijā un jūnijā Stokholmā organizēja informatīvu kampaņu par Latviju – "Rīga kļūst tuvāka".

■ Pēc 1. maija ostās un lidostās radušās problēmas ar galvojumiem un elektroniskajām sistēmām, jo Valsts ieņēmumu dienesta Galvenā muitas pārvalde divas dienas pēc 1. maija atcēla galvojuma samazinājumu praktiski visiem lietotājiem, kas pāris dienās nepaguva pārreģistrēt dokumentus un saņemt galvojuma numuru, bez kura elektroniskā datu apstrāde nav iespējama. Kā zināms, sanitāro kontroles punktu izveidi arī aizkavēja VID.

■ Lai tālāk attīstītu Ventspils brīvostas infrastruktūru, brīvostas pārvalde bankā "Nord/LB Latvija" ņems kredītu triju miljonu latu apmērā. Banka kreditēšanas tiesības ieguva konkursa kārtībā.

■ Lai gan Rīgas Pasažieru ostas beznodokļu veikalos cenas pēc 1. maija ir augušas, ceļotāju vēlme iepirkties nav mazinājusies, jo alkohola cenu starpība starp Helsinkiem un Rīgu joprojām ir diezgan liela, tāpēc skandināvi turpina iepirkties Rīgas ostā.

■ 10. maijā Baltijas jūrā avarēja Latvijas karoga zvejas kuģis "Astrīda", bojā gāja seši apkalpes locekļi. Latvijas Jūras administrācijas veiktās izmeklēšanas rezultāti liecina, ka avārijas cēlonis bija Kipras karoga kravas kuģa "Vladimir" sadursme ar zvejas kuģi "Astrīda". Lai gan JA savu slēdzienu ir devusi, avārijas izraisītāji pie atbildības vēl joprojām nav saukti, jo prokuratūra, kuras kompetencē ir lietas tālāka virzīšana un apsūdzības uzrādīšana, visai inerti darbojas šajā jautājumā.

■ No 13. līdz 15. maijam Rīgā notika 2. starptautiskā transporta, komunikāciju un loģistikas izstāde "Transports un loģistika 2004". Tās ietvaros bija organizēta arī konference, kuras svarīgākā diskusiju tēma bija ES politika tirdzniecības, transporta, muitas un nodokļu jomā, transporta un loģistikas biznesa attīstība, Baltijas valstis kā ES locekles, to sadarbība ar Krieviju un NVS valstīm, kā arī citas aktuālas tēmas.

■ 20. maijā valsts sekretāru sanāksmē atbalstīja noteikumu projektu "Noteikumi par starptautisko reisu un jūras transporta un gaisa kuģu apkalpes locekļu ieceļošanas un uzturēšanās kārtību Latvijas Republikā" un pieteica tos izskatīšanai Ministru kabinetā. Šādi noteikumi nepieciešami, lai atvieglotu

robežas šķērsošanu jūrniekiem u.c., kam pārvietošanās saistīta ar darba specifiku.

■ Maija beigās Ventspils rajonā, Miķeļtornī un Irbenē, notika taktiskās mācības "Krasts 2004", kuras vada Jūras spēku Krasta aizsardzības bataljons. Mācību nolūks ir pilnveidot iemaņas krasta novērošanā, sakaru nodrošināšanā ar Jūras spēku kuģiem, kā arī meklēšanas un glābšanas darbu veikšanā piekrastē.

■ 21. maijā Satiksmes ministrijā notika atvērto durvju diena, kuras laikā interesenti varēja iepazīties ar visu ministrijas struktūru darbu, uzdot jautājumus satiksmes ministram A. Šleseram un SM valsts sekretāram Vigo Legzdiņam. Informatīvi bagātākais bija Jūras administrācijas stends.

■ 27. maijā notiek jūrnieku saiets Ainažos. Pēc klusuma brīža Ainažu vecajos jūrnieku kapos visu paaudžu jūrnieki pulcējās kopīgām sarunām pie zivju zupas Ainažu jūrskolas muzeja dārzā.

Jūnijs

■ Par Latvijas Jūras akadēmijas rektoru ievēlēts Jānis Brūnavs, kurš, atnākot uz LJA, paziņoja, ka vēlas veidot izglītību kā biznesu.

■ Liepājas pludmalē 5. jūnijā jau ceturto reizi pacēla Zilo karogu, ko piešķir tikai uz vienu sezonu, tāpēc katru gadu jāgatavo jauns pieteikums, pierādot pludmales atbilstību noteiktajām prasībām.

■ Jūras vides pārvalde par Rīgas ostas akvatorijas piesārņošanu ar mazutu uzlika 2000 latu sodu Zviedrijas tankkuģim "Pure Star", kam uz klāja bija izlijuši 200 litru mazuta, bet Jaunmīlgrāvī pie piestātne JM-16 – 30 litru. Lielākā daļa ūdenī izlijušā mazuta savākta.

■ 5. jūnijā Ventspils pludmalē svinēja Zilā karoga pacelšanas svētkus.

■ Latvijas Ostu padome pieņēma lēmumu neatbalstīt Krasta aizsardzības bataljona izstrādātos grozījumus likumā par ostām, kas paredzēja atbrīvot no ostas nodevām Nacionālo bruņoto spēku kuģus, kuri veic meklēšanas un glābšanas darbus. Šos līdzekļus vajadzētu paredzēt Aizsardzības ministrijas budžetā, jo tie ir salīdzinoši nelieli, piemēram, Pāvilostā par piestātnes izmantošanu tiek prasīta maksa apmērām 20 latu mēnesī, bet Rojā – 80 latu mēnesī.

■ Lai realizētu AS "Rīgas jūras līnija" ilgtermiņa mērķus, akcionāri pieņēmuši lēmumu par izmaiņām uzņēmuma vadībā. Jānis Butnors, kurš uz laiku bija uzņēmies pildīt valdes priekšsēdētāja pienākumus, būs padomes priekšsēdētāja vietnieks, bet par priekšsēdētāju ievēlēts Gatis Kamarūts.

■ Salacgrīvas ostā sākta beramkravu apstrāde. Tas ir keramzīts Igaunijas Hēdemestes keramzīta bloku rūpnīcai. Jūlijā varētu sākties arī fasētas un nefasētas kūdras pārkraušana, bet vēlāk, iespējams, arī šķeldas kravu apstrāde.

■ 4. jūnijā Rīgas jahtu centrā "Andrejosta" tika pacelts Zilais karogs. "Andrejostai" karogs piešķirts pirmo reizi. 5. maijā Zilais karogs pacelts arī Jūrmalā Bulduru un Majoru pludmalēs.

Jūlijs

■ 2004. gada 1. jūlijā spēkā stājās IMO jaunie noteikumi – ISPS kodekss.

■ 7. jūlijā visā Latvijā svinēja Jūras svētkus.

■ Jūlijā ministru prezidents Indulis Emsis paziņoja, ka Latvijas valdība Dņepras kanāla projektu neatbalsta, jo reāli projekts jau ir novecojis. Arī satiksmes ministrs Ainārs Šlesers uzskata, ka projekts, kura realizācijas izmaksas, pēc provizoriskiem aprēķiniem, būtu 8 mljrd. ASV dolāru, nav lietderīgs, piedevām vēl tas radītu nopietnas ekoloģiskās problēmas, kas daudzkārt pārsniegtu to kaitējumu, ko videi varētu nodarīt celulozes rūpnīcas celtniecība Ozolsalā.

■ Jūlija sākumā Rīgas dome noraidīja SIA "Man-Tess" un SIA "Naftas serviss" projektus būvēt naftas terminālus Kundziņsalā. Rīgas domes deputātu balsojums tika skaidrots ar iedzīvotāju pretestību šo terminālu celtniecībai.

■ Latvijas lielākajā zivju pārstrādes uzņēmumā AS "Brīvais vilnis" jūlija sākumā iecelts jauns valdes priekšsēdētājs – Arnolds Babris, kurš vadīs uzņēmuma darbu, bet finanšu plūsmu un kompānijas darījumus kontrolēs un uzņēmuma ieilgušo krīzes situāciju mēģinās atrisināt AS "Baltic International Bank" valdes priekšsēdētājs un līdzīpašnieks Valērijs Belokoņs.

■ AS "Latvijas kuģniecība" parakstījusi līgumu par vēl divu tankkuģu būvi, kuri būs analogi astoņiem jau pasūtītajiem tankkuģiem, kas paredzēti naftas un ķīmisko kravu pārvadāšanai. AS "Latvijas kuģniecība" floti jau papildinājuši trīs 2003. gadā būvēti tankkuģi "Kuldīga", "Kolka" un "Kaltene".

■ Sākot no septembra, par 10% pieaugusi maksa par velkoņu pakalpojumiem Liepājas ostā, jo līdzšinējie tarifi pakalpojumu sniedzējiem radīja zaudējumus. Velkoņu pakalpojumus Liepājas ostā sniedz SIA "Amberholding Latvija" un AS "Tosmares kuģubūvētava", vēlmi pievērsties šim darbības veidam izteikusi arī SIA "PKL Liepaja", ko Liepājas SEZ valde konceptuāli atbalstījusi.

■ Trešo valstu kompānijām, arī ārzonas uzņēmumiem, veicot darījumus ar ārvalstu precēm brīvajās zonās un muitas noliktavās, nav obligāti jāreģistrējas kā PVN maksātājiem. To atzinusi Finanšu ministrija pēc saņemtā Eiropas Komisijas skaidrojuma.

■ Uz Latvijas eiro monētām būs attēlota tautumeita, Brīvības piemineklis un ģerbonis.

■ 18. jūlijā SIA "Pildne" atklāja un prezentēja jaunu peldošo degvielas uzpildes staciju Lielupē, kas domāta visu veidu peldošo transportlīdzekļu uzpildīšanai. Modelis tapa ilgi un pie tā strādājuši SIA "Pildne" inženieri. Tagad peldošās uzpildes stacijas modelis ir patentēts Patentu valdē Francijā.

■ No 21. jūlija līdz 18. augustam Latvijas jahtas "Spaniel" un "Sparta" piedalīsies regatē "The Tall Ships' Races 2004".

■ 26. jūlijā mūžībā aizgāja zemūdenes "Ronis" komandkapteinis Hugo Legzdiņš, kurš 2003. gada 7. decembrī nosvinēja savu 100. dzimšanas dienu. Komandkapteini uz Lēdurgas kapiem pēdējā gaitā izvadīja no Rīgas Latviešu

biedrības nama, kur no viņa atvadījās augstas valsts amatpersonas, Jūras spēku vadība un jūrniecības sabiedrība.

■ 26. jūlijā bojā gāja motorkuģa "Kera" jūrnieki Dmitrijs Balajevs un Māris Ūlups. Eksperta slēdzienā rakstīts, ka nāves tiešais cēlonis bija akūta plaušu edēma, ko izraisījusi intoksikācija ar metanolu vai, tautas valodā runājot, koka spirtu, ko jūrnieki, pašiem to nezinot, ir iedzēruši.

Augusts

■ SIA "Liepājas zvejas osta" iesniegusi Liepājas būvvaldē pieteikumu, kas paredz zvejas ostas celtniecību LSEZ teritorijā pie Kara ostas kanāla Dienvidu mola. Šāds projekts ir ļoti aktuāls, jo Liepājā bāzējas aptuveni 80% no Latvijas zvejas flotes un jau tagad ir jūtams piestātņu jaudu trūkums. LSEZ rezervējusi teritoriju zvejas ostas celtniecībai, kur tiks būvēts arī zivju pārstrādes cehs.

■ Baltijas jūras reģions ekonomiskās pievilcības ziņā ir viens no interesantākajiem. Bet kāda ir moderna ostas pilsēta jaunajā Eiropā? Uz šo jautājumu atbildes Rīgā 20. augustā meklēja konferences dalībnieki, kuri pārstāvēja gan vecās Eiropas tradīcijas, gan jauno ES valstu pieredzi. Vienā jautājumā visi bija vienisprātis – ikvienam projektam jābūt saudzējošam attiecībā pret apkārtējo vidi, taču diskusijas tiks turpinātas, jo, līdzības runājot, "Rīga nekad nebūs gatava".

■ 26.augustā Latvijas jahtas "Spaniel" un "Sparta" atgriezās Rīgā no regates "The Tall Ships' Races 2004".

Septembris

■ 1. septembrī Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā Latvijas Jūras akadēmijas pirmā kursa studentiem tiek izsniegtas apliecības.

■ 2. un 3. septembrī Igaunijā, Kuresārē, tikās triju Baltijas valstu par transporta jomu atbildīgie ministri. Lietuvas transporta un sakaru ministrs Zigmants Balčitis un Igaunijas ekonomikas un sakaru ministrs Mēlis Atonens atbalstīja Latvijas satiksmes ministra Aināra Šlesera ierosinājumu vērsties pie Eiropas Komisijas ar kopēju Baltijas valstu un Somijas satiksmes ministru vēstuli, kurā tiktu pieprasīta nediskriminējošas dzelzceļu tarifu politikas īstenošana no Krievijas puses. Ministri atzina, ka citādi nav iespējams nodrošināt godīgu konkurenci tranzīta sektorā.

■ Dānijas kuģniecības kompānijas "DFDS TorLine" prāmis "Palanga" no 4. septembra sācis regulārus reisus līnijā Ventspils – Lībeka. Prāmis var uzņemt 900 līnijmetru kravas jeb 56 treilerus un 130 pasažieru. Kā atzīst "DFDS TorLine" rīkotājdirektors Zigmunds Jankovskis, Ventspils izraudzīta tāpēc, ka tā ir neaizsalstoša osta, bet "Noord Natie Ventspils terminmāls" ir viens modernākajiem Baltijas jūras reģionā.

■ 16. un 17. septembrī Ventspilī viesojās Ķīnas delegācija no Tjaņdziņas ostas. Vizītes mērķis bija iepazīties ar Ventspils pilsētu un ostu.

■ Desmit gadus pēc prāmja "Estonia" traģiskās avārijas, kas izdzēsa vairāk nekā 850 cilvēku dzīvību, 2004. gada nogalē Igaunijas parlaments paziņoja, ka "Estonia" lieta atgriežas izmeklēšanā, jo pārāk daudzi jautājumi joprojām palikuši bez atbildes, pārāk daudz ir neziņas, šaubu, pat klaju melu. Mirušo piederīgie un sabiedrība gaida, lai tiktu atklāta patiesība. Ko dos jaunā izmeklēšana, to rādīs laiks.

Oktobris

■ Oktobra beigās Klaipēdas Valsts jūras ostas direkcijas sporta kompleksā notika Baltijas valstu ostinieku basketbola sacensības. Paši dalībnieki ir pārliecināti, ka čempionātu jau var uzskatīt par tradīciju, jo kopš Baltijas valstu neatkarības atgūšanas tas ir otrais. Pirmais notika 2003. gadā Tallinā. Vairāk nekā 50 Klaipēdas, Tallinas, Rīgas, Ventspils un Liepājas ostinieku kļuva par azartiskiem spēlētājiem. Arī tas, ka uzvar lietuvieši, kļūst par tradīciju – ceļojošais kauss jau otro reizi kopā ar citām čempionāta relikvijām dižosies Klaipēdas ostas direkcijā.

Vietas tika sadalītas šādi: 1. vieta Klaipēda, 2. vieta Ventspils, 3. vieta Rīga, 4. vieta Tallina, 5. vieta Liepāja. Spēļu rezultāti: Klaipēda – Tallina 82:47, Klaipēda – Liepāja 75:51, Tallina – Liepāja 52:49, Ventspils – Rīga 64:55, Rīga – Tallina 65:52, Klaipēda – Ventspils 89:37.

Novembris

■ 3. novembrī Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Baltajā zālē tiek atzīmēta Latvijas Jūrniecības savienības 15 gadu jubileja.

■ Novembra vidū notiek VAS "Latvijas kuģniecība" biznesa partneru tikšanās. Pasākums ir ļoti prestižs, tāpēc uzaicinājums uz to tiek uzskatīts par pagodinājumu.

Decembris

■ 2. decembrī AS "Ventspils nafta" (VN) meitas uzņēmumā SIA "Ventspils nafta terminmāls" ekspluatācijā tika nodota jauna dzelzceļa estakāde naftas un naftas produktu pieņemšanai. Estakādes celtniecības kopējās izmaksas sasniedz 12,9 miljonus latu. Jaunā estakāde SIA "Ventspils nafta terminmāls" teritorijā būs jau ceturtā, ļaujot optimāli izmantot termināla jaudas, dažādot pārkraujamo kravu nomenklatūru un izvairīties no dīkstāvēm sakarā ar dzelzceļa kravu pieaugumu, informē AS VN preses sekretāre.

■ 3. decembrī Latvijas Jūras administrācija atzīmēja desmit gadu darba jubileju. Svinībās piedalījās satiksmes ministrs A. Šlesers, kurš JA darbiniekiem pasniedza valdības apbalvojumus, kā arī visam JA kolektīvam un bijušajiem darbiniekiem pateicās par ieguldījumu jūrniecības jautājumu sakārtošanā.

■ Eiropas Komisija (EK) 13. decembrī sāka direktīvas projekta "Par ostas

pakalpojumu tirgus pieejamību" virzību un iesniedza projektu Eiropas Padomei un Eiropas Parlamentam. EK 10. novembrī prezentēja direktīvas projektu Jūrlietu darba grupā un 24. novembrī dalībvalstu pastāvīgo pārstāvju sanāksmē. Itālija, Lielbritānija, Vācija, Francija, Somija, Dānija, Zviedrija, Lietuva un Polija paudušas skeptisku noskaņojumu direktīvas projekta sakarā. Šim noskaņojumam pievienojas arī Latvija.

■ Decembra beigās Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Baltajā zālē tiek svinēta Latvijas kapteiņu un kuģu īpašnieku Ziemassvētku balle.

2004. gada jubilejas

2004. bija jubilejām bagāts gads. Valsts struktūras, ostu kompānijas, biznesa uzņēmumi un to vadītāji svinēja lielas un vēl lielākas jubilejas. Patiesībā katrs gads ir to vērts, lai atskatītos, izvērtētu, secinātu. Lai gluži vienkārši kādu mirkli priecātos kopā ar savējiem! Un jo vairāk savējo, jo labāk!

Latvijas Jūras spēkiem – 85

Kara flote jeb Jūras spēki ir viens no jūras valsts atribūtiem, un Latvija neno-liedzami ir jūras valsts. Jūras spēki savu dzimšanas dienu sāka atzīmēt 6. augustā. Viesos bija ieradušies daudzu valstu kara kuģi, par godu jubilejai tika izdota piemiņas grāmata, bija gan svinīgs brīdis pie Brīvības pieminekļa, gan sarīkota izstāde un organizēti Jūras spēku orķestra koncerti, bet par svētku kulmināciju kļuva kara kuģu parāde Baltijas jūrā.

Valsts robežsardzei – 85

Savu 85. dzimšanas dienu Valsts robežsardze svinēja 15. novembrī. Valsts robežsardzes priekšnieks robežsardzes ģenerālis Gunārs Dāboliņš uzsver, ka robeža ir kā tilts ar nepārtrauktu nezināmu kustību no viena krasta uz otru. Robežsargam jābūt modram vienmēr, īpaši paturot prātā, ka uz viņa pleciem gulstas atbildība arī par Eiropas drošību.

Latvijas Jūras medicīnas centram – 60

2004. gada novembra beigās tika atzīmēta Latvijas Jūras medicīnas centra sešdesmitā gadskārta. Centra vadība sirsnīgi sveica savus darbiniekus un pateicās par pašaizliedzīgo darbu. Galvenais ārsts Jānis Birks un slimnīcas vadība lepojas ar sasniegto, jo slimnīcā sekmīgi strādā vairāk nekā 500 darbinieku, kuri par savu pienākumu uzskata rūpēties par cilvēku veselību.

Latvijas Jūrniecības savienībai – 15

No kaismīga patriotisma līdz reālajam patriotismam – tāds ir Latvijas Jūrniecības savienības piecpadsmit gados noietais ceļš. Dzīve noliek visu savās vietās, bet, par spīti visam, ir saglabāta jūrniecības nozares vienotība.

Latvijas Jūras akadēmijai – 15

Tie, kuri piedzima laikā, kad Jūras akadēmiju dibināja jūrniecības nozares patrioti, drīz vien varēs stāties akadēmijas kursantu rindās un apgūt kādu no jūrnieku specialitātēm. Piecpadsmit gadus LJA vadīja rektors Jānis Bērziņš. Viņš izdarīja visu, lai akadēmijas diploms būtu starptautiski atzīts un akadēmijas absolventi būtu pieprasīti darba tirgū. Tagad akadēmijai ir jauns rektors Jānis Brūnavs, kurš vēlas LJA tālāk attīstīt un pilnveidot.

Latvijas Jūras administrācijai – 10

Latvijas Jūras administrācijas sistēma atjaunotajā Latvijā bija jāveido pilnīgi no jauna. Speciālistu profesionālā izaugsme pēdējo desmit gadu laikā ir bijusi dinamiska, taču sistēma nekad nav tik pilnīga, lai to nevarētu vēl jo vairāk pilnveidot. Tāpēc JA atzīst, ka joprojām atrodas nepārtrauktā attīstības procesā.

Latvijas Tranzīta biznesa asociācijai – 10

No pirmās dienas tā sevi pieteica kā sabiedriska organizācija ar salīdzinoši lielu autoritāti visdažādākajos varas gaiteņos. Spēja saskatīt ātrāk, vērtēt asāk, skaidrot pārliecinošāk, panākt uzstājīgāk – tā varētu raksturot asociācijas darbu desmit gados. Ceļa atpakaļ vairs nav, jo kādam taču jābūt pirmajam!■

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
Stividorkompāniju asociācijai
Jūras medicīnas centram
Firmām:
"Latvijas Kuģniecība"
"Hanza"
"Eko Hidrotehnika"
"Liepājas ostai LM"
SIA "Lapa"
SIA "Akvašip"
AS "Ventbunkers"
SIA "Baltic Container Terminal"

Satura rādītājs

PRIEKŠVĀRDS GADAGRĀMATAI
2004. Pārmaiņu, skumju, traģēdiju, jubileju gads 3
Kāpēc Egona Līva motīvs? 4

PIEMIŅAI
Kā sākās četrsējumu izdevums "Darbi"? 6
Egons Līvs "Rēta lūpas iekšpusē un..." 8
Egons Līvs 12

JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA
Nedrīkstēja stāvēt malā 17
Latvijas Jūrniecības savienībai jauna valde 21
Reālais patriotisms 25
Kad pratīsim pieņemt pareizo lēmumu? 31

POLITIKA
2004. gads. Kāda ir Latvijas atgriešanās Eiropā? 35
Kopā vien būs jādzīvo 37
Valsti nevar uzcelt mēneša laikā 40
Neesam lūdzēji, esam konkurenti 50
Prioritātes nav mainījušās 60
Ostu padome aicina pieņemt saprātīgus lēmumus 66
Sanitārā robežkontrole Vineta Veldres rokās 70
Mērķis palicis iepriekšējais 74
"Žēl, ka neesam draudzējušies" 81
Upes parasti netek pret straumi 85

JŪRNIECĪBA
Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijā 91
2004. gads jūrniecības asociācijās 99
"Latvijas kuģniecībai" optimisma netrūkst 102
Latvijas pilsoņa pase kotējas darba tirgū 106
Jāprot civilizēti pārdot darbaspēku 108
Izglītība un darba pieredze veido speciālistu 110

OSTAS
Kāda ir moderna ostas pilsēta jaunajā Eiropā? 113
Kas strādās Latvijas ostās? 123
Karvu apgrozījums Baltijas valstu ostās 2004. gadā 126
Kravu apgrozījums Latvijas ostās 2004. gadā 127

Ar neprofesionāļiem sarunāties ir neiespējami 133
Inspekcija stiprina Komētforta drupas 144
Karstie punkti - Kundziņsala, Mangaļsala 148
Konteinertirgus ir attīstības procesā 149
Ventspilī cels graudu terminālu 153
Paraksta vienošanos par Ventspils un Tjandziņas ostas sadarbību 156
Vai ilgi birs ogles Baltijas ostās? 158
Melnās kravas baltā statistika 160
Piesardzīgais optimisms 165
Liepāja aizstāvēs savus projektus 170
Mazās ostas nebūt nav mazas 179

JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

ISPS kodekss 202
Latvijas Jūras administrācijas desmit gadu 204
Jutīgais Baltijas jūras jutīguma jautājums 212
Latvijas kuģiem laba 2004. gada statistika 217
Kuģi nāk atpakaļ zem Latvijas karoga 221
Latvijas Kuģu reģistrs 2004. gadā 227
Kapteinis vienmēr domā par apkalpi 230
Varu teikt – jūtos kā savējais 234
Lai speciālisti strādā un pārējie tiem netraucē 238

BALTIJAS JŪRA

Jūra apdraud krastu 241
Baltijas jūra kā bīšu spiets 243
Vai Baltijas jūra ir īpaši jutīga? 245
Ministru kabineta rīkojums 247
Baltijas jūras īpašais statuss 249
Diskusija par Baltijas jūru turpinās 259
Noslēgusies Latvijas Prezidentūra Helsinku Komisijā 264

AVĀRIJAS

"Astrīdas" izmeklēšanu Jūras administrācija ir pabeigusi 266
"Astrīda" neatgriežas 271
Saspēle ar nāvi 274
Vairāk jādomā par drošību 284
Vienmēr svarīgs ir cilvēka faktors 287
Jūrnieks krastā nepaliek 290
Kapteinis uz kuģa paliek pēdējais 292
Arodbiedrība palīdz jūrniekam 297
Jūrniekus nonāvē koka spirts 300

IZGLĪTĪBA
Jūrniecības izglītība Latvijā 305
Latvijas Jūras akadēmijas jaunais kurss 311
Veidot jūrniecības izglītību kā biznesu 313
Izlaidums Latvijas jūras akadēmijā 319

ZVEJNIECĪBA
Zvejniekiem jāapzinās risks 322
Reizēm zaudējums var būt ieguvums 327
Zvejniekiem par nākotni neskaidrība 330

JŪRAS SPĒKI
Nacionālās intereses pirmajā vietā 331
Atjaunojot Kara flotes tradīcijas 339

MEDICĪNA
60 ir brieduma, spēka un pilnības gadi 346
Jūras medicīna palīdz no krasta 350

BURU SPORTS
Tall Ships` Races 2004 354

VĒSTURE
Ledlauzim "Krišjānis Valdemārs" – 80 370
Izraksti no dažu Kurzemes bāku personiskajām lietām 375
Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras kuģniecības sekcija 382
Vācbaltiešu izceļošana 1939. gada nogalē caur Latvijas ostām 387
Rīgas zivju rūpniecības tehnikums pirms 60 gadiem 395
Rīgas jūrskolai 60 bagāti darba gadi 397
Jūrnieki un jūrniecības darbinieki – simtgadnieki 401
1904. gada notikumi 410

PRO MEMORIA 416

TRADĪCIJAS
Ainažu jūrskola bija un vienmēr būs pirmā! 430

KULTŪRA 436

HRONIKA 443

LATVIJAS NACIONĀLĀ BIBLIOTĒKA
0308083765

OBLIGĀTAIS EKSEMPLĀRS

5.