LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA

Latvijas Jūrniecības GADAGRĀMATA 2006

030809167N

U4
629.5

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA 2006

RĪGA 2007

LATVIJAS NACIONĀLĀ
BIBLIOTĒKA
Kr.Barona iela 14
Rīga, LV-1423
Latvija

Latvijas Nacionālā
BIBLIOTĒKA

Redkolēģija
Antons Vjaters, Anita Freiberga, Ilze Bernsone

Datorgrafika
Kaspars Vēveris

Ilustrācijām izmantoti Ā. Freiberga, H. Apoga, R. Kaniņa, A. Kukemilkas, S. Ivančenko, G. Šīmaņa, Valsts prezidenta kancelejas Preses dienesta, Satiksmes ministrijas, „Latvijas kuģniecības", Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, Rīgas brīvostas pārvaldes, Ventspils brīvostas pārvaldes, Liepājas ostas pārvaldes, Salacgrīvas ostas pārvaldes, Mērsraga ostas pārvaldes, Pāvilostas ostas pārvaldes, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūras akadēmijas, Latvijas Jūras spēku, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības, jahtas „Spaniel", jahtas „Anita" fotomateriāli.

Rakstos izmantota ES, EK, Satiksmes ministrijas, JA, aģentūras LETA, žurnālu „Vides Vēstis", „Kurzemes Vārds", „Auseklis", portālu „Viss liepājniekiem", „Ventspils aktuāli" informācija. Rakstus, kuros nav norādīts autors, sagatavojusi Anita Freiberga.
Makets sagatavots SIA „Jūras Informācija"
© Latvijas Jūrniecības savienība

Vai esmu darījis visu, ko spēju?

Gudri valdīt pašiem pār savu valsti – tas nemaz nav tik vienkārši, kā pasakās stāstīts. Īstenā dzīvē, ne tikai pasakās, mums nemitīgi uzmācas tie paši daudzgalvainie pūķi, tie paši velni un mošķi, kas barojas no mūsu kopības ļaunām domām, vārdiem un darbiem. Un jā – tiklīdz pūķim vienu galvu nocērt, tā trīs ataug vietā, bet tas nenozīmē, ka cīņai ir jāatmet ar roku un jāliekas aizkrāsnē dusēt cerībā, ka tavā vietā visu vajadzīgo izdarīs kāds cits. Tieši otrādi, pašam ir jāķeras pie darba, bez atrunām par to, ka nekas jau nav izmaināms, ka tā nu tas ir un tur neko nevar darīt. Arī šķietami neiespējamo ir iespējams mainīt. Apņēmībai un idejām rodas atbalstītāji un sabiedrotie, vienaldzībai un apātijai tie zūd.

Mūsu visu Latvija ir par mazu, lai to palaistu vienu pasaules plašajos ceļos. Mēs esam tai vajadzīgi, mēs visi kopā, ar gatavību par viņu gādāt, viņu mīlēt un cienīt. Par Latvijas spožumu mēs varam lepoties; par viņas trūkumiem mēs tai nepārmetam, bet gādājam, kā tos novērst. Mēs, Latvijas dēli un meitas, mēs esam likteņa līdzgaitnieki un kopēja ceļa gājēji. Mums ir kopējas sāpes un cerības, mums ir kopēji prieki. Viena mēle, viena dvēsle, viena nākotne mūsu.

Tajos 15 gados, kas pagājuši kopš neatkarības atjaunošanas, esam atguvuši svarīgāko, ko bijām gribējuši – Latvijas brīvību, drošību un neatkarību. Tajā pašā laikā esam arī atklājuši, cik augsta var būt brīvības cena. Brīvība nozīmē ne tikvien atgūtas tiesības, bet arī atgūtu atbildības nastu. Brīvība nozīmē izdevību pašam lemt par savu likteni, bet tā prasa arī drosmi un gatavību uzņemties atbildību par savu rīcību ar visām tās sekām. Brīvai valstij ir vajadzīgi cilvēki, kas paši ir iekšēji brīvi – lepni bez augstprātības, droši paši par savu cilvēcisko vērtību, pārliecināti par savām spējām un savām garīgām vērtībām.

Brīva valsts ir pilsoņu kopība, kur katram tās loceklim ir savas tiesības un savi pienākumi, bet kur visi ir savstarpēji saistīti ar neskaitāmām savstarpēju iespaidu saitēm. Valsts uzplaukums nekad nevar būt viena cilvēka, vienas partijas, viena grupējuma vai pat vienas tautības projekts. Visiem tajā ir jāpiedalās, katram ar savām spējām un savā atbildības lokā. Jautājums tātad mums katram – vai esmu darījis visu, ko spēju, kā sevis, tā Latvijas labā?■

No Prezidentes Vairas Vīķes-Freibergas uzrunas
Latvijas Republikas proklamēšanas dienā 2006. gada 18. novembrī

Kad šaubas pāraug neticībā

Gadagrāmatas ievadā šoreiz jūs visus uzrunā mūsu Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga, un tas nav gluži bez iemesla. Prezidente mums visiem jautā, vai spējam uzņemties atbildību, vai esam godīgi, vai darām visu, kas mūsu spēkos, lai atgūtā Latvijas brīvība nebūtu vien tukša skaņa?

Intervējot uzņēmējus un amatpersonas, pētot Eiropas likumdošanas labirintus un apkopojot speciālistu viedokļus, nācās pārliecināties, ka runāt par Latvijas interesēm ir lieki, tai skaitā arī par Latvijas jūrniecības interesēm, tās tāpat nevienu neinteresē. Eiropai Latvija ir dziļi vienaldzīga, jo pāri visam stāv citas intereses – ekonomiskās un politiskās, tiek pieņemtas direktīvas un lobēts lielais bizness, bet tepat Latvijā neviens nevar atbildēt, kādas tad īsti ir Latvijas intereses un ko tad mums Eiropā vajadzētu kaut mēģināt izlobēt? Arī jautājums, cik Latvijas tautsaimniecībai nozīmīga ir jūrniecības nozare, joprojām tiek komentēts deklaratīvā līmenī, kas pēc būtības ir tikai tukši vārdi.

Intervēju augstākās valsts amatpersonas, ierēdņus, izglītības darbiniekus un biznesa cilvēkus un, kad izslēdzu diktofonu, saprotu, ka intervija, kas notiek 2006. un 2007. gadā, tikpat labi varētu būt ierakstīta 1993. vai 1997. gadā. Lai gan privātais bizness attīstās, politiskā līmenī mainījies nav nekas, jo valsts amatpersonas nu jau piecpadsmit neatkarības gadus joprojām atzīst, ka jūrniecības nozare ir ļoti nozīmīga, bet diemžēl tiešām pietrūkstot valsts politikas tās tālākai attīstībai. Tā vien šķiet, ka vienīgais, par ko valsts interesējas, ir nodokļu iekasēšana, bet tas, kā jūtas šo nodokļu maksātāji, neinteresē nevienu. Jūrniecības izglītība, jūrnieku darba tirgus, nodokļi un sociālā aizsardzība – lūk, tikai daži jautājumi, kuru sakārtošana gadu no gada tiek atlikta. Rīgas brīvostas jauno attīstības stratēģiju apstiprināja tikai 2006. gadā, un tikai tad parādījās kaut nelielas cerības, ka ostas attīstība netiks bremzēta, bet pārliecības, ka tā arī turpmāk netiks politiski ietekmēta, joprojām nav. Premjers Aigars Kalvītis, tikai padzirdējis baumas, ka amerikāņiem kaut kas īsti nepatīt Rīgas ostā, ir gatavs publiskiem paziņojumiem par to, ka Latvijas ostas ir nedrošas un mums var būt lielas problēmas. Rodas jautājums, ko tad viņš kā Latvijas Ostu padomes priekšsēdētājs dara, lai šādu situāciju nepieļautu? Atbildes nav un, visticamāk, arī nebūs, tieši tāpat kā uz jautājumu, kas tas tāds – Latvijas tēls?

Savulaik, veidojot Latvijas tēlu, kopā ar Gintu Šīmani esam pārstiepuši un pārvadājuši tonnām apdrukātu reklāmas materiālu par Latvijas ostām un tranzīta biznesu – uz Maskavu, Minsku, Stokholmu, Kopenhāgenu, Lisabonu, Roterdamu, Leipcigu, Losandželosu, Antverpeni un pat Singapūru. Godprātīgi esam atstrādājuši reklāmdevēju naudu, darbā ieliekot visas savas zināšanas, enerģiju un patrio-

tismu. Tagad, vērojot, kā politiķi cits citam dod pa sprandu un valsts ekonomiku plosa biznesa haizivis, nākas atzīt, ka mūsu darbs ir līdzinājies ūdens liešanai sietā. Latvijas tēls – tikai tukša skaņa, kuru gan tas interesē!

Ja pilnīgi godīgi, tad, veidojot šo Gadagrāmatu, pirmo reizi, kopš strādāju žurnālistikā, sajutos divdomīgā situācijā: no vienas puses, man ļoti interesē jūrniecības tematika, es dziļi cienu un patiesi mīlu cilvēkus, kuri strādā šajā nozarē, tāpēc pēc labākās sirdsapziņas cenšos Jūrniecības gadagrāmatā apkopot maksimāli plašu informāciju par notikumiem aizvadītajā gadā. Bet, no otras puses, kaut kur dziļi iekšā gruzd doma, ka mans darbs tā īsti nevienam nav vajadzīgas, jo raksti, cik gribi, jūrniecības nozarē nekas taču nemainās. Jautājums, cik ilgi jums būs interesanti par to lasīt un man par to rakstīt, lai šoreiz paliek bez atbildes. Tikai ļoti negribētos, lai manam darbam būtu vienīgi tukšas skaņas vērtība.■

Anita Freiberga,
„Latvijas Jūrniecības gadagrāmatas" redaktore

Saeimas vēlēšanas

Saskaņā ar Latvijas Republikas Satversmi 2006. gada 7. oktobrī Latvijā notika kārtējās parlamenta vēlēšanas, kurās Saeimas vēlēšanu likumā noteiktajā kārtībā tika ievēlēta 9. Saeima. Centrālās vēlēšanu komisijas priekšsēdētājs Arnis Cimdars ziņoja, ka vēlēšanās piedalījās septiņu republikas pilsētu, 26 rajonu, 53 pilsētu, 433 pagastu, 34 novadu vēlēšanu komisijas un 1006 vēlēšanu iecirkņu komisijas. 953 no visiem vēlēšanu iecirkņiem bija izveidoti Latvijā, 53 – ārvalstīs.

9. Saeimas vēlēšanu novērošanai Centrālajā vēlēšanu komisijā reģistrējās 109 starptautiskie novērotāji no 11 valstīm.

9. Saeimas vēlēšanas notika piecos vēlēšanu apgabalos – Rīgā, Vidzemē, Latgalē, Kurzemē un Zemgalē. Saskaņā ar Centrālās vēlēšanu komisijas 2006. gada 13. jūnija lēmumu 9. Saeimas vēlēšanās Rīgas vēlēšanu apgabalā bija jāievēl 29 deputāti, Vidzemes vēlēšanu apgabalā – 26 deputāti, Latgales – 16 deputāti, Zemgales – 15 deputāti un Kurzemes vēlēšanu apgabalā – 14 deputāti.

Pēc Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes Iedzīvotāju reģistra datiem vēlēšanu dienā, 2006. gada 7. oktobrī, valstī bija reģistrēti 1 490 636 vēlētāji.

Apkopojot visu 1006 vēlēšanu iecirkņu balsu skaitīšanas protokolu datus, Centrālā vēlēšanu komisija konstatēja, ka 9. Saeimas vēlēšanās balsotāju sarakstos ir ierakstīti un vēlēšanās piedalījušies 908 979 jeb 60,98 procenti balsstiesīgo pilsoņu.

No visiem vēlēšanām reģistrētajiem kandidātu sarakstiem 5 procentus no balsu kopskaita saņēma un Saeimā tika ievēlēti 7 partiju un partiju apvienību kandidātu saraksti.

Atbilstoši saņemto balsu skaitam katrā no pieciem vēlēšanu apgabaliem Centrālā vēlēšanu komisija noteica šo sarakstu iegūtās deputātu vietas parlamentā. Deputātu vietu sadalījums ir šāds:

Tautas partija (TP) – 23 deputātu vietas;

Zaļo un zemnieku savienība (ZZS) – 18 deputātu vietas;

"Jaunais laiks" (JL) – 18 deputātu vietas;

„Saskaņas centrs" (SC) – 17 deputātu vietas;

Latvijas Pirmās partijas un partijas „Latvijas ceļš" vēlēšanu apvienība (LPP/LC) – 10 deputātu vietas;

Apvienība "Tēvzemei un Brīvībai/LNNK" (TB/LNNK) – 8 deputātu vietas;

Politisko organizāciju apvienība "Par cilvēktiesībām vienotā Latvijā" (PCTVL) – 6 deputātu vietas.

Valdošo koalīciju izveidoja četras partijas – TP, ZZS, LPP/LC un TB/LNNK, par Saeimas spīkeru kļuva Indulis Emsis (ZZS), par ministru prezidentu atkārtoti ievēlēja Aigaru Kalvīti (TP).■

NATO samits ceļ Latvijas prestižu

„Jūs atrodaties valstī, kas ir sasniegusi tik daudz, jo tās iedzīvotājiem bija sapnis, bija skaidrs mērķis, un cilvēki spēja sasniegt savu mērķi. NATO būtu jānosaka šis skaidrais mērķis un jāpaceļas pāri ikdienai, pāri mūsu valstīm, pāri militārajiem spēkiem un būtu jādomā par mūsu sapni – par to pasauli, kādā mēs gribētu dzīvot. Es patiešām ticu, ka mēs varam mainīt šo pasauli un ka tas, ko mēs darām un par ko mēs sapņojam, tiešām spēs mainīt pasauli. Paldies jums visiem!" Tā Latvijas Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga uzrunāja NATO samita dalībniekus.

Latvijai NATO galotņu tikšanās Rīgā, nenoliedzami, bija viens no gada centrālajiem notikumiem. Divu gadu pārskata periodā (2005. un 2006. gadā) no valsts budžeta NATO Rīgas samita norisē, ar samitu saistītajos pasākumos un pilsētas infrastruktūrā kopā ieguldīti divdesmit miljoni seši simti četrdesmit pieci tūkstoši latu, kas piešķirti, balstoties uz Ministru kabineta rīkojumiem. Papildus tam četrpadsmitarpus miljonus ir ieguldījusi Aizsardzības ministrija no tās rīcībā esošajiem līdzekļiem.

Uzziņai

NATO samita norises nodrošināšanā piedalījās aptuveni 13 800 cilvēku:

1. NATO valstu un valdību vadītāju sanāksmes organizācijas birojs – 77 cilvēki;
2. NATO samita norises vietas – Olimpiskā sporta centra – sagatavošana (projekta izstrāde, būvniecība, iekārtošana, dizaina noformējums u.c.) – aptuveni 1400 cilvēku;
3. Drošības pasākumu koordinācija (policija, bruņotie spēki, ugunsdzēsības dienests, robežsardze u.c.) – aptuveni 8000 cilvēku;
4. Medicīniskais nodrošinājums Latvijā samita dienās – vairāk nekā 400 cilvēku;
5. Mediju akreditācijas centra un preses centra darbības nodrošināšana (akreditācijas centrs, preses centrs, TV un radio tehniskais nodrošinājums, tulkošana, mediju "pūlu" eskortēšana u.c.) – aptuveni 200 cilvēku;
6. Kultūras pasākumi (NATO valstu vadītāju dzīvesbiedru programma, koncerts valstu vadītājiem Latvijas Nacionālajā operā, mediju pieņemšana u.c.) – 780 cilvēku;
7. Ēdināšanas nodrošināšana (vakariņas NATO valstu vadītājiem, pieņemšana ārlietu un aizsardzības ministriem, brīvprātīgo ēdināšana, policistu, karavīru u.c. ēdināšana) – aptuveni 750 cilvēku;
8. Publiskās diplomātijas pasākumi (Jauno līderu forums, Rīgas akadēmiskā konference, „Atvērtā māja" Dailes teātrī, vieslekcijas vidusskolās, NATO transformācijas izstāde u.c.) – aptuveni 600 cilvēku;
9. Sakaru un informācijas tehnoloģiju nodrošinājums – 160 cilvēku;
10. Transporta un loģistikas jautājumi – aptuveni 600 cilvēku;
11. NATO samita brīvprātīgie – aptuveni 600 cilvēku;
12. Dāvanu sagatavotāji (medijiem un delegāciju pārstāvjiem) – aptuveni 300 cilvēku.

NATO samita dalībnieki Rīgā

No ieguldītā finansējuma tieši NATO samita sagatavošanai tika iztērēti apmēram divdesmit divi miljoni latu, bet ar oficiālo samita programmu nesaistītie izdevumi ir apmēram trīspadsmit miljoni latu. Visi nozīmīgākie finanšu ieguldījumi ir veikti tā, lai Latvijas sabiedrība pēc NATO Rīgas samita varētu ilgtermiņā izmantot rekonstruētus un atjaunotus kultūras un infrastruktūras objektus, kā arī modernu tiesībsargājošo iestāžu un medicīnas ekipējumu. Ievērojami tehnoloģiju ieguvumi pēc samita nonāks arī Nacionālo Bruņoto spēku rīcībā.

Ministru prezidents Aigars Kalvītis pateicās visiem Rīgas NATO samita organizētājiem par izcilo darbu līdz šim Latvijas vēsturē visnozīmīgākā starptautiskā pasākuma rīkošanā.

„Rīgas NATO samits parādīja, ka Latvija var visaugstākajā līmenī nodrošināt lielu un nozīmīgu pasākumu organizēšanu, valdība no savas puses darīja visu, lai samits būtu labi sagatavots," uzsvēra Aigars Kalvītis.

Ministru prezidents ir gandarīts par samita norisi un efektīvo darbu, kas bija iespējams, pateicoties daudzu tūkstošu Latvijas brīvprātīgo, valsts un pašvaldību dienestu un institūciju teicamajam darbam.

Ministru prezidents īpaši pateicas NATO samita sekretariātam, Aizsardzības, Ārlietu un Iekšlietu ministrijām, diplomātiem, Nacionālo Bruņoto spēku karavīriem, policijai, zemessardzei, nevalstiskajai organizācijai LATO, Rīgas NATO samita fondam, plašsaziņas līdzekļiem, lidostas „Rīga" darbiniekiem, Latvijas kultūras darbiniekiem, transporta un ēdināšanas uzņēmumu darbiniekiem, celtniekiem, Rīgas un Jūrmalas pašvaldībām, kā arī visiem tehniskajiem darbiniekiem un pakalpojumu sniedzējiem. Paldies arī rīdziniekiem un Latvijas iedzīvotājiem par sapratni un viesmīlību.■

Lielbritānijas karalienes Elizabetes II valsts vizīte Latvijā

2006. gada 18. un 19. oktobrī valsts vizītē Latvijā ieradās Viņas Majestāte Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes Karaliene Elizabete II un Viņa Karaliskā Augstība princis Filips, Edinburgas hercogs. Viņas Majestāti vizītē pavadīja arī Lielbritānijas ārlietu sekretāre Margareta Beketa *(Margaret Beckett)* ar dzīvesbiedru. Foto: Juris Krūmiņš, Valsts prezidenta kancelejas Preses dienests/ Prezidentes preses dienests

Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes Karaliene Elizabete II un LR Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga

Gada laikā trīs satiksmes ministri

2006. gadā Latvijā trīs reizes mainījās satiksmes ministri. Interesanti, ka Ainārs Šlesers šajā amatā paguva būt divas reizes.

K. Peters

A. Šlesers

2006. gadā 17. martā Ainārs Šlesers bija spiests atkāpties no amata.

2006. gada 8. aprīlī par satiksmes ministru kļūst Krišjānis Peters, kurš šajā amatā atrodas līdz 2006. gada novembrim.

2006. gada 7. novembrī pēc 9. Saeimas vēlēšanām satiksmes ministra amatā atgriežas Ainārs Šlesers.

Jauns SM valsts sekretārs

2006. gada 20. jūlijā tika izsludināts konkurss Satiksmes ministrijas valsts sekretāra amatam. Konkursā bija pieteikušies četri kandidāti, un 8. augustā par SM valsts sekretāru apstiprināja Jāni Maršānu, kurš līdz tam ieņēma akciju sabiedrības „Latvijas gaisa satiksme" valdes priekšsēdētāja amatu.

J. Maršāns

V. Legzdiņš

Līdzšinējo valsts sekretāru Vigo Legzdiņu, kurš valsts sekretāra pienākumus pildīja nedaudz vairāk nekā piecus gadus, no amata atbrīvoja 30. maijā.

Gaidis Andrejs Zeibots atstāj LR Nacionālo bruņoto spēku komandiera amatu

A. Zeibots

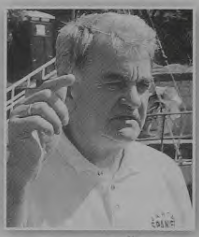
Beidzoties izmeklēšanai par divu NBS Speciālo uzdevumu vienības karavīru bojāeju 2006. gada 15. maijā izpletņlēkšanas nodarbību laikā, NBS komandieris Gaidis Andrejs Zeibots 21. jūnijā iesniedza atlūgumu, kuru armijas virspavēlniece Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga pieņēma.

Zeibotu amatā nomainīja Juris Maklakovs. Viņš dzimis 1964. gadā, 1985. gadā beidzis Kaļiņingradas Kara aviācijas tehnisko skolu, bet 1992. gadā absolvējis Maskavas Kara aviācijas inženieru akadēmiju. No 1997. līdz 2001. gadam J. Maklakovs bija Nacionālās aizsardzības akadēmijas prorektors mācību darbā, bet 2001. gada jūlijā valdība viņu apstiprinājusi akadēmijas rektora amatā. 2004. gadā J. Maklakovs kļuva par Gaisa spēku komandieri.

G. A. Zeibotu NBS komandiera amatā iecēla 2003. gada janvārī.

Gunārs Šteinerts kļūst par LJA pasniedzēju

Ē. Umbraško



G. Šteinerts

2006. gada rudenī tālbraucējs kapteinis Gunārs Šteinerts sācis strādāt par Latvijas Jūras akadēmijas Kuģu vadītāju un ostu specialitātes nodaļas vadītāju. Līdz tam G. Šteinerts strādāja Latvijas Jūras administrācijā par Kuģošanas drošības departamenta direktoru, tagad departamnetu vada Ēriks Umbraško.

Jūrniecības fonda jaunumi

I. Burvis

2006. gadā Latvijas Jūrniecības fonda priekšsēdētājs Vilnis Keris uzrakstīja atlūgumu un par jauno Jūrniecības fonda valdes priekšsēdētāju kļuva Imants Burvis.

Jūrniecības likumdošanā

2006. gadā pieņemti divi jūrniecības nozarei svarīgi pamatlikumi:

- „Jūras pārvaldes un jūras drošības likums" (grozījumi);
- „Jūras kodekss" (grozījumi).■

2006. gada 24. marta pilnsapulces

REZOLŪCIJA

Latvijas Jūrniecības savienības pilnsapulce nolemj:

1. Atbalstīt VAS „Latvijas Jūras administrācija" Jūrnieku reģistra izstrādāto Latvijas jūrniecības profesionālās izglītības koncepciju un savu iespēju robežās veicināt tās ieviešanu.

2. Vērsties Izglītības un zinātnes ministrijā ar lūgumu, sadalot ES struktūrfondu līdzekļus, palielināt finansējumu jūrniecības speciālistu sagatavošanai, kas ekonomiski ir izdevīgi, ņemot vērā starptautiskā jūrnieku darba tirgus iespējas.

3. Aicināt visus Latvijas Jūrniecības savienības biedrus, jūrniecības nozares biedrības un asociācijas popularizēt un sekmēt skolu jaunatnes izvēli apgūt jūrniecības profesijas.

4. Aktualizēt Jūras svētku iekļaušanu kalendārā kā atzīmējamu dienu jūlija otrajā sestdienā. Pilnvarot LJS valdi turpināt darbu LR Saeimas Cilvēktiesību un sabiedrisko lietu komisijā, lai panāktu šīs iniciatīvas realizēšanu.

5. Saglabāt un veicināt Engures un Salacgrīvas jūrskolu pastāvēšanu arī turpmāk LJA Rīgas jūrskolas sastāvā.

6. Vērsties Saeimā ar ierosinājumu ik gadus samazināt nodokļu likmi pensijām proporcionāli iepriekšējo gadu inflācijas līmenim.■

Jaunie jūrnieki vieš cerības

Aizritējis gads, kas būtībā Latvijas jūrniecībai neko radikāli jaunu nav devis. Runājot ar jūrniecības nozares speciālistiem, jauniem un veciem jūrniekiem, ar tādu kā rūgtumu nākas secināt, ka mūsu nozare nu nekādā gadījumā nav tā, kas būtu nonākusi valdības uzmanības lokā un ieguvusi valsts atbalstu. Joprojām par nozarei svarīgām lietām runājam vajadzības izteiksmē – vajadzētu sakārtot jūrnieku nodokļu sistēmu, lielāku vērību vajadzētu veltīt jūrniecības izglītībai, ur šeit pieminētajām piepulcējas vēl citas problēmas, un bez atbildes palikuši daudzi jautājumi. Tā, atskatoties uz 2006. gadu, saka Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs **Antons Vjaters.**

Tā kā esam Eiropas Savienības dalībvalsts, mums saistošs ir viss, ko Brisele iesaka un nosaka. Vēl Latvijā nevienam nebija īsti skaidrs, kāda ir mūsu valsts kuģošanas politika, kad nokļuvām jaunā situācijā, un tagad uzdodam jautājumu „Kāda būs Eiropas kuģošanas politika?" Diemžēl arī šis jautājums pagaidām paliek bez atbildes, jo arī Eiropa ar šo jautājumu vēl nav tikusi galā. Nu esam situācijā, kad beidzot taču būs jāaptver, kas sagaida Latvijas jūrniecību un vai tas, kas nozīmīgs Latvijai, tikpat būtisks liksies arī Eiropai.

LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters

Mūsu valsts viedokli par Latvijas jūrniecības vietu un lomu jaunajā Eiropas kuģošanas politikā nāksies paust jaunajiem jūrniecības speciālistiem, un tieši mēs esam un būsim atbildīgi pat to, cik sakārtotu jūrniecības nozari atstāsim jaunajiem mantojumā. Pat maz ir tikai deklarēt, ka mūsu nostāja nacionālo jūrniecības interešu aizstāvēšanā jābūt stingrai un nelokāmai. Ja nebūsim pietiekami tālredzīgi, lai sekotu visām politiskajām un ekonomiskajām norisēm Briselē, ja neizmantosim visus iespējamos veidus, lai savu viedokli darītu zināmu Eiropas politiķiem, ja nespēsim atrast kopīgu valodu ar saviem tuvākajiem kaimiņiem – Lietuvu un Igauniju, lai veidotu kopīgu stratēģiju, daudzi aicinājumi paliks tikai saukļu līmenī. Bet svarīgākie, ie-

LJA Jūrskolas audzēkņi piedalās LJS gada kopsapulcē

spējams, tomēr bija, ir un paliks divi jautājumi: „Vai Latvijai vispār ir vajadzīga jūrniecības nozare?" un „Kāda ir valsts jūrniecības politika?".

Varbūt tomēr reizēm esam pārlieku pesimistiski noskaņoti, jo nav jau gluži tā, ka jūrniecības nozarē pilnīgi nekas nenotiktu un nebūtu nekā iepriecinoša.

Priecē mūsu jūrnieku jaunā paaudze, kas tikko sākusi darba gaitas vai vēl mācās mūsu jūrniecības mācību iestādēs. Latvijas lielā bagātība vienmēr ir bijuši mūsu izglītotie un labu reputāciju ieguvušie jūras speciālisti, un arī turpmāk būs vajadzīgi izglītoti un domājoši jūrniecības speciālisti, kuri vairos mūsu jūrniecības nozares popularitāti. Patīkami, ka starp Latvijas Jūras akadēmijas studentiem ir tādi, kuri stratēģiski skatās uz jūrniecības nozares attīstību nākotnē, nodarbojas ar pētniecisko un zinātnisko darbu, ko pēdējā gada laikā atbalsta arī Latvijas Jūras akadēmijas jaunā izglītības stratēģija, veicinot zinātnisko darbu pasniedzēju un studentu vidū. Liecība tam ir Latvijas Jūras akadēmijas rīkotās starptautiskās zinātniskās konferences „Ūdens transports un infrastruktūra", kurās ar referātiem uzstājas gan LJA pasniedzēji, gan arī akadēmijas studenti. Piemēram, LJA students Roberts Gailītis 2006. gadā sagatavoja interesantu referātu "Jaunā kuģu nodokļu politika", bet tagad strādā pie temata "Prāmju satiksme no Latvijas ostām. Līdzšinējā pieredze un attīstības perspektīvas".

Kamēr jūrniecības nozarē ienāk jaunie speciālisti, nozare ir dzīva. Bet svarīgi, lai dzīva būtu arī valsts varas institūciju interese par notiekošo Latvijas jūrniecībā.

LJS kopsapulce 2006. gada 24. martā

Nodokļi karājas gaisā

Nodokļu jautājums ir kā runga a diviem galiem – pacelsi vienu, bet a otru galu dabūsi pa galvu. Arī Latvija Jūrniecības savienība 2006. gadā jūr nieku nodokļu jautājumu apskatīj valdes sēdē, kurā pieņēma lēmumu nesteigties ar pārlieku lielām aktivitā tēm, neskriet lokomotīvei pa priekš un tomēr pagaidīt, kādas būs valdība tālākās darbības. Šāds lēmums tik pieņemts, jo arī Jūrniecības savienī bas valdes locekļu vidū nav vienprātī bas, kā tad jūrniekiem vajadzētu va nevajadzētu maksāt nodokļus. Vien domā, ka vajadzētu organizēt skaļu publicitātes kampaņu, sasaucot pre ses konferences, rīkojot diskusiju rai dījumā „Kas notiek Latvijā?", rakstīt vēstuli prezidentei, Saeimai un Minis tru kabinetam, lai panāktu kādu pozi tīvu virzību šajā ziņā. Citi turpretī uz skata, ka, saceļot tādu ažiotāžu, var tikt pieņemts jūrniekiem nelabvēlīgs lēmums un cietēji būs tieši viņi. Lai gan valdības deklarācijā ir ierakstīts: „Īstenosim skaidru un saprotamu nodokļu politiku, veidosim precīzu nodokļu normatīvo bā zi, uzlabojot nodokļu iekasēšanu", nav pārliecības, ka, pieņemot lēmumu par jūr nieku nodokļiem, pilnībā tiks izprasta jūrnieku darba specifika. Lai saglabātu jūr nieku konkurētspēju starptautiskajā darba tirgū, jūrnieku sociālās apdrošināša nas iemaksām un viņu ienākuma nodoklim jābūt iespējami zemākam, bet kā pa nākt, lai valdība to saprot, lūk, jautājums, kas satrauc jūrniecības nozares speci ālistus un, protams, pašus jūrniekus.

Tomēr jāatzīst, ka arī pašu jūrnieku vidū šajā jautājumā nav vienota viedokļa. Latvijas Jūrniecības savienības valdē vērsās bijušie LJA absolventi Edmunds Arnis un Jānis Stuburs, kuri tagad ir kapteiņi uz „Andres Utkilen Rederi AS Norway" kuģiem, ar lūgumu veicināt MK noteikumu izstrādi vai likuma grozījumus, kas noteiktu, kā uz ārvalstu kuģiem strādājošajiem Latvijas jūrniekiem deklarēt savus ienākumus Valsts ieņēmumu dienestā un maksāt nodokļus atbilstoši likuma „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli" labojumiem, kuri attiecas uz jūrniekiem, kas strādā uz Latvijas karoga kuģiem. Jau 2002. gada martā bija izstrādāti priekšlikumi par ienākuma nodokļa un sociālās apdrošināšanas iemaksu iekasēšanu no jūrniekiem, kuri nodarbināti uz ārvalstu karoga kuģiem. Pašlaik likumdošana ir sakārtota tikai attiecī-

LJS kopsapulces dalībnieki saņem jūrniecības presi

bā uz jūrniekiem, kas strādā uz Latvijas Kuģu reģistrā reģistrētajiem kuģiem, bet aptuveni piecpadsmit tūkstošiem Latvijas pilsoņu un pastāvīgo iedzīvotāju, kas reģistrēti Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā, bet strādā uz ārvalstu kuģiem, likumdošana paredz maksāt divdesmit piecus procentus no saviem ienākumiem vai būt sociāli nenodrošinātiem. Labklājības ministrija uzskata, ka jūrnieki, kas nodarbināti uz ārvalstu kuģiem, „nav uzskatāmi par obligāti sociāli apdrošināmām personām un var brīvprātīgi pievienoties valsts pensiju apdrošināšanai".

Bet esam saņēmuši arī no jūras vēstules, kurās mūsu jūrnieki pauž citu viedokli. Tā, piemēram, Uldis Ozols raksta: „Par nodokļiem man ir savs viedoklis, un tas sakrīt ar mana kuģa apkalpes viedokli. Neviens nevēlas maksāt nodokļus, neko nesaņemot pretī, un mēs te, uz kuģa, nesaprotam, kāpēc tie divi kapteiņi (rakstā iepriekš minētie. – Red.) vēlas risināt tās nodokļu problēmas? Vai viņiem ir tik daudz naudas, lai atdotu daļu valsts ierēdņu prēmijām? Ko jūrnieki iegūs no tās nodokļu maksāšanas, ja sociālo garantiju nav nekādu? Jūrnieks, nostrādājis līgumā paredzēto laiku, kas ir aptuveni četri mēneši, pēc tam teorētiski vairākus mēnešus ir bezdarbnieks, bet saņemt bezdarbnieka pabalstu nevar, jo nav nostrādājis gadu bez pārtraukuma, lai pretendētu uz bezdarbnieka statusu. Ja jūrnieks maksās ienākuma nodokli no divām minimālajām algām, tad kompānijai būs kaut kas jāmaksā sociālajam nodoklim. No šī pasākuma kompānijas grib izvairīties, kā re-

Uzziņai

Cilvēkam, kurš brīvprātīgi pievienojies pensiju apdrošināšanai, brīvprātīgo iemaksu likme ir vienāda ar obligāto iemaksu likmi pensiju apdrošināšanai, un 2006. gadā tie bija 24,79%.

zultātā var iznākt, ka uz norvēģu kuģiem Latvijas jūrnieki nodokļu dēļ zaudē darbu un viņu vietas ieņem filipīnieši. Piemēram, mūsu kuģis „Berge Arzew" pieder diviem īpašniekiem, un kurš no viņiem par mums maksās nodokli? Ja tas būs jādara, viņi labāk no mums atteiksies. Un kā tad to nodokļu naudu no mūsējiem dabūs? Mēs taču algu varam saņemt arī uz rokas, un daži to paspēj diezgan ātri nodzert. Kādus tad vēl nodokļus viņi maksās?

Piekrītu, ka šo lietu vajadzētu savest kārtībā, bet diez vai mūsu valsts ir nobriedusi to darīt."

Jūras valsts bez Jūras svētkiem

2006. gadā Saeimā risinājās debates – vajag vai nevajag Latvijai Jūras svētkus. Jūrniecības sabiedrība jau neko daudz nevēlējās, tikai to, lai valsts līmenī skaidri pateiktu – jā, šī nozare tiešām ir valstij tik svarīga, ka mēs jūlija otro sestdienu pasludinām par valsts svētku dienu. Un šeit nav diskusijas par to, vai pienākas brīva diena, jo sestdiena tāpat ir brīvdiena, tāpēc būtībā ir vajadzīga tikai laba griba.

Likumprojekts "Grozījums likumā "Par svētku, atceres un atzīmējamām dienām""

Cilvēktiesību un sabiedrisko lietu komisijas vārdā – deputāte Ingrīda Circene: – Likumprojekta "Grozījums likumā "Par svētku, atceres un atzīmējamām dienām"" iesniegtais priekšlikums komisijā konceptuāli nebija atbalstīts.

2006. gada 30. marts

Pirmais lasījums

Fragmenti no plenārsēdes

Deputāts **Indulis Emsis:**

– Godātie kolēģi! Es tomēr aicinu balsot par sagatavoto likumprojektu – noteikt jūlija otro sestdienu par Jūras svētkiem. Aicinu balsot par to tieši tāpēc, ka šodien mēs pieņēmām Deklarāciju par pilsoniskās sabiedrības attīstību Latvijā un sadarbību ar nevalstiskajām organizācijām. Tagad man būtu jums, kolēģi, jājautā: kā tad nu mēs varētu neatbalstīt šo priekšlikumu, ja par to ir iestājušās sabiedriskās organizācijas – Latvijas Jūrniecības savienība, Latvijas Nacionālā jūrnieku arodbiedrība, Zivsaimniecības konsultatīvā padome, kas savukārt apvieno daudzas sabiedriskās organizācijas? Tagad iznāk tā, ka mēs gan pieņemam deklarāciju, ka labprāt sadarbojamies ar sabiedriskajām organizācijām, bet tad, kad sabiedriskās organizācijas iesniedz priekšlikumu un mēs to novirzām uz izskatīšanu komisijā, komisija saka: "Ai, nav ko ķēpāties ar šīm atceres dienām, neskatīsim šo jautājumu!" Kolēģi, tā nevar!

Latvija ir jūras valsts. Latvijai ir 500 kilometru gara robeža ar jūru. Jūrniecība ir Latvijas tautsaimniecības pamats. Mums ir ostas pilsētas – trīs lielas, septiņas mazas. Visas šīs ar ostām un ar jūrniecību saistītās pilsētas un sabiedrība grib at-

A. Vjaters, G. Ozoliņš, M. Mihejevs un citi LJS biedri kopsapulces laikā

zīmēt šādu dienu – Jūras svētku dienu. Kāpēc mums to liegt, ja jau tas nemainītu neko budžetā, neprasītu nekādus izdevumus, un ja tā būtu vienkārši atceres diena? Es gribu jums, kolēģi, atgādināt, ka mums jūra ir vēl īpaši... mums jūra ir vārti uz brīvību un neatkarību.

Okupācijas laikā jūra bija slēgta – aiz dzelzs aizkara. Mēs nevarējām izmantot saikni ar citām pasaules valstīm un tautām. Jūras krasts tika apsargāts stingrāk nekā cietums. Jūras krasts tika katru rītu uzecēts, lai, pasarg' Dievs, kāds nepārietu pāri šai robežai. Zvejnieki nedrīkstēja turēt laivas krastā. Bija tūkstotis un viens ierobežojums, kuru dēļ cilvēki pameta jūras krastu. Mēs, atgūstot neatkarību, atguvām arī savu jūru, atguvām šos vārtus uz pasauli. Mūs tagad saista ar Eiropas Savienību jūra, mūs saista ar pasauli jūra, un mums ir jāsvin šie svētki, jo tie ir arī mūsu brīvības svētki, tie ir mūsu saikne ar pārējām tautām.

Un tāpēc, kolēģi, es aicinu jūs: par godu tiem jūrniekiem, kas dus Ainažu kapos zem zilajām vizbulītēm, atzīmēsim šos svētkus! Dosim Latvijas jūrniekiem, šai Latvijas saiknei ar jūru, vajadzīgo atbalstu! Tas ir tik vienkārši. Kāpēc mums to nedarīt? Atbalstīsim šo priekšlikumu, atbalstīsim šo likumprojektu pirmajā lasījumā! *(Aplausi, starpsauciens no zāles: "Bravo!")*

A. Brigmanis (Zaļo un zemnieku savienības frakcija):

– Godājamie kolēģi! Kad mēs, Zaļo un zemnieku savienības frakcija, iesniedzām šo priekšlikumu, mēs tiešām bijām dziļi pārliecināti, ka tas gūs mūsu kolēģu, Sa-

Latvijas Nacionālā
BIBLIOTĒKA

eimas deputātu, nedalītu atbalstu. (*No zāles dep. J. Dobelis: "Pareizi!"*) Taču tagad mēs jūtam, ka vesela virkne mūsu cienījamo kolēģu ļoti noraidoši izturas pret šo likumprojektu. Kad jautājums tika skatīts Cilvēktiesību un sabiedrisko lietu komisijā, man tiešām bija neērti par Tautas partijas un "Jaunā laika" pārstāvjiem, kad viņi nebalsoja par šo lietu. Tiešām, kolēģi, šis ir tāds jautājums, kura atrisināšana neprasa nekādu naudu. Šis ir jautājums, kas tiešām ir saistīts ar cieņu pret to, ka mēs esam jūras valsts; šis ir jautājums, kas ir saistīts ar cieņu pret tiem cilvēkiem, kas pie jūras dzīvo. Tad, kad mēs runājam par mūsu Latvijas valsts un tautas dzīvē svētām lietām, mēs visi šeit esam vienisprātis, ka tas tā jādara. Vārdos un rakstiski mēs arī esam šīm organizācijām atbildējuši: "Jā, mēs esam par šiem svētkiem." Taču tad, kad tas ir ar reāliem darbiem jāapliecina... Kolēģi, es domāju, ka tā ir vienkārši liekulība. Es ļoti cienu mūsu partnerus no "Jaunā laika" un Tautas partijas. Es tiešām vēršos pie jums ar to vislielāko lūgumu: atbalstīsim šos svētkus, lai cilvēkiem tie ir un lai viņi var iet un priecāties! Jo mēs paši vienmēr tajos svētkos esam klāt. (*No zāles dep. J. Dobelis: "Kur "tēvzemieši"?"*) "Tēvzemieši" atbalstīs jau paši par sevi. Paldies jums, Dobeļa kungs. *(Starpsauciens.)*

V. E. Bresis (Zaļo un zemnieku savienības frakcija):

– Godātie kolēģi! Atklāti sakot, man liekas, ka anotācijā par šo likumprojektu ir iemaldījušās dažas neprecizitātes, kuru dēļ dažas frakcijas negrib atbalstīt šo ideju. Proti, anotācijā var lasīt tādu jautājumu: "Kāda var būt likuma ietekme uz sabiedrības [..] attīstību?" Un atbilde tur ir: "Neietekmēs." Tas ir absolūti maldinoši! Es domāju, ka šie svētki faktiski tiek svinēti nevis pēc politiskiem principiem – un tas, man šķiet, mums, politiķiem, būtu jānovērtē –, bet gan pēc pavisam citiem principiem. Šādus svētkus svinot, sabiedrība nedalās grupās. Tos svin visa sabiedrība, cienot savu jūru un tos cilvēkus, pilsoņus, kas ar šiem arodiem nodarbojas. Tātad, manā uztverē, ar šo svētku palīdzību veidojas tieši šī pilsoniskā sabiedrība: visi cilvēki vienoti pielūdz kaut kādu vienu ideālu.

Otrs anotācijā ietvertais jautājums ir līdzīgs: "Kāda var būt likuma ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem?" Un diemžēl atkal ir teikts, ka tas neietekmēs (it kā!) nedz valsts, nedz pašvaldību budžetu. Es domāju, kolēģi, ka tas vistiešākajā veidā ietekmēs valsts budžetu – ietekmēs ar plus zīmi. Tiem, kas varbūt nezina, es gribētu piemēra labad atgādināt to, ka pasaulē lielākais šāds fenomens ir Brazīlijā: tur ir šie deju svētki, tur valsts šo svētku laikā gūst ienākumus – neskaitāmus miljardus dolāru! Kāpēc tad mēs gribam aizliegt cilvēkiem? Lai viņi tanīs dienās vairāk brauc, vairāk pērk, vairāk pārdod, nomā telpas! Tas viss ir apgrozījums, kas nes valsts budžetam ienākumus. Kāpēc mēs to negribam darīt?

Un pēdējais. Man šķiet, ka es esmu tas cilvēks, kas labi atceras tos nepareizos laikus, kad liedza kādreiz mums kaut ko dziedāt vai darīt, vai kaut ko tādu. Tad vienmēr teica: "Nu, ziniet, tās ir buržuāziskās paliekas!" Man šķiet, ka tagad tie, kam galīgi nav nekādu argumentu, vienkārši saka: "Redziet, tie ir veco laiku komunistiskās paliekas – tie, kas grib šeit atkal profesionālos svētkus svinēt."

Jūras svētki, draudziņi, nav profesionālie svētki! Tie ir tie svētki, kas ir mūsu tautas svētki!

Un, visbeidzot, es gribētu teikt tā: kolēģi, padomājiet par Latvijas tēlu! Daudzi mokās un nevar atrast, kāds tad būs šis Latvijas tēls. Es domāju, ka Latvijas tēls nav nekur īpaši jāmeklē. Mūsu tautas svētki ir Dziesmu svētki, ir Deju svētki, ir Jāņi, uz kuriem brauc no visas pasaules cilvēki skatīties, kā mēs tos svinam, un tādi paši ir arī šie – Jūras svētki. Un tāpēc es gribētu nobeigumā teikt: kolēģi, padomājiet labi! Padomājiet visi tie, kas šeit neatbalstāt šos svētkus! Vai tad jūs atbalstīsiet Rīgu kā sekstūrisma zemi, nevis kā zemi, kur cilvēki māk svinēt un svin savus svētkus?

Tālbraucējs kapteinis Harijs Līdaks turpina sava skolotāja komandkapteiņa Hugo Legzdiņa aizsākto tradīciju – LJS kopsapulces sākumā aizdegt svecītes par aizsaulē aizgājušajiem jūrniekiem

Dz. Ābiķis (Tautas partijas frakcija):

– Cienījamie kolēģi! Dievs ir atvēlējis mūsu tautai dzīvot pie jūras, un mūsu likteņstāsti, neapšaubāmi, ar jūru ir saistīti.

Jūras svētki, kurus dažviet svin arī kā Zvejnieku svētkus, tiek svinēti jau gadu desmitiem. Tie tiek svinēti gan Engurē, gan Lapmežciemā, gan Salacgrīvā, gan Liepājā, gan Ventspilī, gan daudzās citās apdzīvotās vietās pie jūras (un ne tikai pie jūras). (*No zāles dep. V. Agešins: "Pāvilostā!"*) Turklāt šie svētki mums nav uzspiesti no ārpuses, tie ļoti organiski iekļaujas mūsu Latvijas dzīvē jau daudzus gadu desmitus.

Mums ir vesela rinda sēru dienu, bet mēs šeit diskutējam par to – atbalstīt vai neatbalstīt tradicionālu svētku iekļaušanu oficiālo svētku sarakstā. (*No zāles dep. V. Agešins: "Atbalstīt!"*) Jāatbalsta ir! Kolēģi šeit pilnīgi pareizi norādīja, ka šī svētku diena tiek svinēta brīvdienā, tā ne tikai neatstās uz valsts budžetu negatīvu iespaidu (tādā ziņā, ka nestrādātu varbūt daudzi uzņēmumi), bet dos mūsu valstij ienākumus. Kā pilnīgi pareizi šeit norādīja, šie svētki piesaistīs ne tikai tos, kas dzīvo jūrmalciemos un ostas pilsētās, bet arī daudzus tūristus, to skaitā ārvalstu tūristus, un dos tikai ieguvumu mūsu Latvijai.

Tā ka, cienījamie kolēģi, es tomēr aicinu atbalstīt šo svētku iekļaušanu svinamo dienu sarakstā.

A. Ulme (Zaļo un zemnieku savienības frakcija):

– Cienījamā priekšsēdētāja! Godātie deputāti! Es uzrunāšu jūs ar dzejnieka vārdiem, lai pārliecinātu. Frīdrihs Nīče:

"Jā! Es uz jūru turu labu prātu un uz visiem, kas jūrai rada.
Un vēl labāku tad, ja tā dusmīgi šņāc man pretī...
Jā! Manī mīt tas meklētāja prieks,
kas vējautu pēc neuzietā triec –
Jā! Jūrasbraucēja prieks
manā priekā mīt!
Jā! Manas gaviles jebkad ir izsaukušās:
"Nozuda krasts! Nu nokrita manas beidzamās važas.""

I. Ostrovska (pie frakcijām nepiederoša deputāte):

– Cienījamie kolēģi! Es domāju, ka tie ir tiešām tādi svētki, kas varētu būt mūsu valstī un ko varētu svinēt arī visa valsts.

Es kā jūrnieka sieva gribētu teikt, ka man ļoti ilgu laiku vajadzēja atbalstīt jūrniekus... (*Zālē troksnis. No zāles dep. A. Golubovs: "Korupcija!"*) Jūras svētki varētu tapt par ievērojamu latviešu tautas tradīciju, tie varētu tikt svinēti oficiāli. Jūrnieks – tā ir viena no smagākajām profesijām Latvijas valstī. Diemžēl nemākulīgas valdīšanas dēļ ļoti daudzas jūrniecības vietas vienkārši ir izputinātas.

Mums ir jāieklausās šīs nozares cilvēkos. Mums ir jāieklausās cilvēkos, kuri vēlas svinēt šos svētkus. Šie svētki varētu pastāvēt līdzās mūsu nacionālajiem svētkiem – Jāņiem jeb Līgo svētkiem. Un es neredzu šeit nekāda iemesla smiekliem un cinismam! Pārāk daudz tā mums Saeimā ir! Mēs pārāk maz domājam par tiem darbaļaudīm, tiem cilvēkiem, kas tiešām vēršas pie Saeimas ar šādu atklātu aicinājumu piedalīties un veidot šos brīnišķīgos svētkus. Svinēsim tos visi kopā visā valstī! Arī tāds var būt tas ieguldījums, ko var dot 8. Saeima.

Komisijas vārdā I. Circene: – Pēc plašajām un garajām debatēm es dažos vārdos pateikšu, kāpēc komisija konceptuāli neatbalstīja šā likumprojekta pieņemšanu pirmajā lasījumā.

Pirmkārt, komisijas deputātu iebildums bija tas, ka visas profesijas Latvijā ir vienlīdzīgas. Tādā gadījumā ir vajadzīgas tieši tādas pašas svētku dienas arī citām profesijām – juristu dienas, mediķu dienas, mežstrādnieku dienas un visas pārējās.

Otrkārt, sajūta pēc šīm runām un debatēm ir tāda, ka neviens deputāts laikam nav Jūras svētkos piedalījies. Brīvās pirmskara Latvijas laikā visus gadus ir notikuši Jūras svētki. Tā ka laikam tie miljardi budžetā diez vai nāks klāt, jo Jūras svētki kā ir bijuši, tā arī turpmāk būs.

Un sakarā ar to deputātiem, diskutējot par šo jautājumu komisijā, radās priekšlikums konceptuāli neatbalstīt. Lūdzu sekot komisijas priekšlikumam.

Sēdes vadītāja: – Cienījamie kolēģi! Lūdzu deputātus balsot par likumprojekta pieņemšanu pirmajā lasījumā. Lūdzu zvanu! Balsošanas režīmu! (*Zālē sajūsmas*

izsaucieni un aplausi.) Par – 68, pret – nav, atturas – 22. Likumprojekts pirmajā lasījumā pieņemts. (*No zāles: "Atlaist komisiju!"*)

LJS Sertificēšanas centrs

2006. gada 4. novembrī LJS Sertificēšanas centram beidzās akreditācijas termiņš. Lai veiktu Sertificēšanas centra reakreditāciju atbilstoši standarta LVS EN ISO/IEC 17024 prasībām, bija jāsakārto un jāiesniedz Latvijas Nacionālajam akreditācijas birojam aktualizēta kvalitātes vadības dokumentācija "Informācija par institūciju" un būt gataviem sniegt informāciju par iespējām veikt eksaminācijas procedūru novērošanu. Sakarā ar MK noteikumu nr. 689 grozījumiem bija jāmaina LJS Sertificēšanas centra nolikums un jāpārstrādā "Būvprakses sertificēšanas kritēriji jūrniecības jomā". Bija jāpapildina komisijas locekļu – ekspertu sastāvs (G. Gladkovs un I. Zemļakovs ir aizgājuši no komisijas, V. Keris slimības dēļ arī nevar darboties komisijā) ar jauniem ekspertiem – J. Vārnu no Rīgas Tehniskās universitātes un J. Krastiņu no Latvijas Jūras administrācijas.

Stāsts gada garumā

Viss sākās 2006. gada 24. februārī, kad Antons Vjaters saņēma Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājam adresētu vēstuli: „Jums raksta skolotāja Aija Studente no Balvu rajona Tilžas internātskolas. Rakstu Jums par mūsu skolas bijušo audzēkni Egonu Nikolajevu, kurš 2004./2005. gadā beidza mūsu skolu. Zēns ir iestājies LJA Engures filiālē, bet tā kā viņš ir gandrīz bārenis, viņam praktiski nav iztikas līdzekļu. Jaunā skola atrodas tālu no viņa mājām Balvu rajona Rugāju pagastā, un tā visa rezultātā Egons ir sācis kavēt stundas, un viņam pat ir doma no skolas izstāties, jo zēns nesaskata iespēju mācības turpināt.

Uzskatu, ka zēns varētu mācīties izvēlētajā profesijā, jo, beidzot Tilžas internātpamatskolu, Egonam visos mācību priekšmetos bija pietiekamas zināšanas, viņš ir fiziski attīstīts, aktīvi sportoja, piedalījās skolas sabiedriskajā dzīvē, kā arī dažādos konkursos rajonā un valstī.

Ļoti ceru, ka zēns atradīs Jūsu organizācijā nepieciešamo atbalstu un varēs turpināt mācības."

E-pastā saņemtā vēstule neiegūla rakstāmgalda atvilktnē un nepalika bez ievērības.

LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters: „Sazinājos ar LJA Jūrskolas Engures filiāles direktoru Jāni Pūci, lai uzzinātu tuvāk, kas un kā ar to zēnu ir. Sapratu, ka šoreiz bez mūsu palīdzības neiztikt, jo noziegums būtu ļaut labam puisim, kurš patiešām savu dzīvi vēlas saistīt ar darbu jūrā, atļaut izmisušam un no bezcerības pagurušam pamest mācības. Kas tālāk viņu sagaida, ja nepalīdzēsim, to nemaz nebija tik grūti iztēloties. Jūrniecības savienības valde nolēma zēnam palīdzēt. Nekas liels jau nebija vajadzīgs – nedaudz morāla atbalsta, daži uzmundrinoši vārdi un kādi trīsdesmit lati mēnesī iztikšanai. Naudu sagādāt izrādījās vieglāk, nekā pēc tam atrast pareizo veidu, kā to varētu saņemt jaunietis. Materiālo pabalstu apņēmās sniegt Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, savukārt par ikmēneša stipendijas izmaksāšanu rūpes palika Jūrniecības savienības ziņā.

Vēl kāds fragments no skolotājas Aijas Studentes vēstules, ko A. Vjaters saņēma tieši pirms Ziemassvētkiem: „Vakar vakarā, tikko ieradies no Engures, Egons atbrauca pie manis ciemos. Tāda īpaša sajūta pārņēma, skatoties uz šo jaunieti jūrskolas formas tērpā, baltā kreklā ar kaklasaiti. Egons pastāstīja, ka semestri beidzis ar visiem sekmīgiem vērtējumiem, izlabojis arī angļu valodu, kuru līdz šim viņam apgūt bija grūtības. Sapratu, ka viss, ko esam iesākuši, nav bijis velti. Pats Dievs mums lika palīdzēt."

Katram sava Laimes zvaigzne

„Mēs dzīvojam strauju pārmaiņu laikā, tās skar visas mūsu dzīves jomas. Daudzas profesijas izzūd, to vietā rodas jaunas. Šobrīd laukos valda bezdarbs, jaunieši neatgriežas atpakaļ savā dzimtajā pagastā, jo nav darba piedāvājumu. Tādējādi ir svarīgi palīdzēt skolēniem apzināties un mācīties mērķtiecīgi rūpēties par savu nākotnes karjeru, iegūstot izglītību, un būt gataviem mainīties.

Jau 13 gadus strādāju vispārizglītojošā internātpamatskolā. Skolēni mūsu skolā nāk no dažādām ģimenēm – bērni bāreņi, bez vecāku gādības palikuši bērni, bērni, kuru ģimeņu ienākumi atbilst trūcīgas ģimenes statusam. Skolā viņi ir apgādāti ar visiem nepieciešamajiem gan mācību, gan sadzīves piederumiem. Cenšamies skolēniem mācīt ne tikai to, kas nepieciešams, īstenojot mācību priekšmetu standartu, bet arī sociālās prasmes. Sociālo prasmju apguve ietekmē katra skolēna tālākās izglītības gaitas. Strādājot ar skolēniem audzināšanas stundās, ir nepieciešams veidot priekšstatu par to, kādas profesijas ir nepieciešamas mūsdienu mainīgajā pasaulē. Kā vienu no iespējamiem variantiem esmu ieteikusi mācības LJA, apgūstot profesiju, kas saistās ar jūrniecību. Manuprāt, šobrīd nav tik svarīgi, ka skola un nākotnes darbs ir tālu no dzimtās vietas, svarīgi ir, lai jaunietis būtu apmie-

LJS biedri (no kreisās) O. Sakss, A. Vjaters un M. Mihejevs

rināts ar savu izvēli, lai, beidzot izraudzīto mācību iestādi, viņš būtu nodrošināts ar darbu, viņam būtu iespēja veidot savu karjeru tālāk. Tādējādi vairāki skolēni ir izvēlējušies mācīties LJA Engures filiālē.

A. Sent-Ekziperī ir izteicis domu, ka cilvēks savā ziņā ir atbildīgs par tiem, ko ir pieradinājis, proti, par cilvēkiem, kas kādu laiku ir bijuši blakus. Šo domu varu attiecināt arī uz sevi. 2005.gadā mūsu skolu beidza otrā mana audzināmā klase. Piederu pie tiem skolotājiem, kas kontaktus ar saviem audzēkņiem nezaudē pēc brīža, kad ir aizvērušās mūsu skolas durvis. Parasti cenšos piezvanīt, arī skolēni man regulāri zvana un raksta (šobrīd ir aktuāls interneta portāls „Draugiem.lv"). Mācoties internātpamatskolā, skolēniem nav jādomā, kā samaksās ceļa naudu uz skolu (mācību iestāde ceļa izdevumus apmaksā), kur ņems naudu pārtikai. Iestājoties citā mācību iestādē, drīz vien nākas saskarties ar šīm problēmām. Jaunietis atrodas gluži kā svaru kausa centrā: uz kuru pusi nosvērsies svaru kauss – uz labo vai kreiso? Būs iespēja mācīties tālāk? Kauss lēni, taču manāmi sāk nosvērties uz kreiso pusi – nav nepieciešamo līdzekļu, lai turpinātu mācības...

Uzzinot, kādas problēmas ir radušās manam bijušajam audzēknim, domāju, kā palīdzēt – „kas grib darīt labu, tas klaudzina pie vārtiem..." /R.Tagore/

Nekad nedrīkst atmest cerību, ka viss izdosies. Šobrīd plašas iespējas sniedz interneta pakalpojumi. Izmantojot šīs iespējas, atradu Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētāja Antona Vjatera telefona numuru. Drīz vien piezvanīju un izstās-

tīju par radušos problēmu – proti, kā varētu palīdzēt jaunietim, kurš faktiski ir bārenis, pabeigt mācības LJA Engures filiālē. Jutos gandarīta par to, ka netiku atraidīta, bet LJS priekšsēdētājs apsolīja rast iespēju palīdzēt. Reti mūsdienu pasaulē ir šādi cilvēki, kas, nemeklējot sev nekādus personiskos labumus, cenšas palīdzēt citiem. Šādā veidā sākās mūsu sadarbība faktiski gada garumā, novēršot visus šķēršļus, kas radās palīdzības realizēšanā – stipendijas piešķiršanā. Priecājos, ka nu viss ir paveikts. Galvenais – jaunietim ir iespēja mācīties.

Mēdz teikt, ka iesākumā katram cilvēkam ir viena Laimes zvaigzne, pārējās jāatrod dzīves laikā. Šķiet, ka kopīgi ar A. Vjatera kungu esam palīdzējuši kādam jaunietim šai vienai Laimes zvaigznei pievienot klāt vēl vienu. Spāre ir teikusi: „Cilvēks ir kā saule: jo vairāk siltuma izstaro, jo spožāk mirdz". Šos vārdus pilnībā varu attiecināt uz LJS priekšsēdētāju A. Vjateru.

Paldies viņam par to, paldies Latvijas Jūrniecības savienībai. Izstarojiet arī turpmāk sirds siltumu sev apkārt!

A. Studente, Tilžas internātpamatskolas
latviešu valodas un literatūras skolotāja,
audzinātāja un direktora vietniece mācību darbā

Zēns mācās, saņem stipendiju, un tagad tikai no viņa paša būs atkarīgs, vai pietiks apņēmības, spēka un pacietības visu izturēt līdz galam – vispirms pabeigt jūrskolu un tad tālāk tikt uz priekšu. Gribas ticēt, ka šis ir cerību pilns stāsts par zēnu, kurš vēlējās kļūt par jūrnieku. Un cerēt, ka šim stāstam būs laimīgas beigas. Tieši tāpat gribas ticēt, ka šis ir cerību pilns stāsts par jūrniecības sabiedrību, kura prata pasniegt roku tam, kuram tas bija visvairāk vajadzīgs. Un cerēt, ka šim stāstam būs turpinājums...

„Astrīdas" lietā joprojām klusums

2006. gada 21. septembrī Latvijas Jūrniecības savienības valde nosūtīja atklātu vēstuli ģenerālprokuroram Jānim Maizītim un iekšlietu ministram Dzintaram Jaundžeikaram, kurā lūdz atklāt un sodīt zem Latvijas karoga kuģojošā zvejas kuģa "Astrīda" nogrimšanā vainojamās personas.

No vēstules ģenerālprokuroram un iekšlietu ministram: „2004. gada 10. maijā zvejas kuģis "Astrīda" bija izmetis enkuru Baltijas jūrā. Ap pulksten 01:47 garām ejošais zem Kipras karoga kuģojošais kuģis „Vladimir" sadūrās ar zvejas kuģi „Astrīda", pēc sadursmes „Astrīda" nogrima un negadījumā bojā gāja visa kuģa apkalpe.

Kopš traģēdijas ir pagājuši vairāk nekā divi gadi, bet vainīgie joprojām nav saukti pie atbildības. Latvijas jūrnieki nealkst pēc atriebības, bet vēlas, lai tiek spriesta tiesa vainīgajiem, kuri savas bezatbildības dēļ izdzēš cilvēku dzīvības. Nevar attaisnot speciālistus, kuri savas neprofesionālās rīcības rezultātā nogremdē kuģus, un nevar attaisnot arī Latvijas valsts institūcijas, kas vairāk nekā divu gadu garumā nav spējuši atrisināt šo lietu. Jūrnieki uzskata, ka gan kuģa īpašnie-

kiem, gan bojā gājušo ģimenēm ir tiesības saņemt kompensāciju.

Jūras administrācijas un Jūras spēku speciālisti ir veikuši avārijas izmeklēšanu, pētījuši jūras dzelmē gulošā kuģa vraku, apsekojuši kuģi „Vladimir". Nepieciešamie pierādījumi ir savākti. Diemžēl Latvijas Jūras administrācija nav un nevar būt tā institūcija, kas tiesīga paziņot spriedumu, jo tā tikai nodrošina jūras avāriju izmeklēšanu.

AS „Latvijas kuģniecība" prezidents Imants Vikmanis

Latvijas Jūras administrācija strādāja profesionāli un izmeklēšanas slēdzienu jau pirms diviem gadiem nodeva Iekšlietu ministrijas Galvenajai kriminālpolicijas pārvaldei. Bija pamats domāt, ka tikpat profesionāli strādā arī Latvijas Republikas prokuratūra un Iekšlietu ministrija, kuru kompetencē ir lietas tālākvirzīšana un apsūdzības celšana.

Bojā gājušo tuvinieki, Latvijas zvejnieki un jūrnieki tomēr cer, ka atbildīgās institūcijas pabeigs izmeklēšanu un vainīgās personas saņems sodu. Bojā gājušo tuvinieki, Latvijas zvejnieki un jūrnieki cerēja, ka Latvijas valsts kā starptautisko institūciju subjekts – gan NATO, gan ES dalībvalsts – ir spējīga aizstāvēt savu pilsoņu intereses jebkurā pasaules malā.

Diemžēl „Vladimir" apkalpe turpina darbu uz citiem kuģiem. Un turpina apdraudēt citu jūrnieku dzīvības.

Ikdienas darbs – nemanāms, bet vajadzīgs

Kā jau visus iepriekšējos gadus, arī 2006. gadā Latvijas Jūrniecības savienība savā ikdienas darbu sarakstā ir ierakstījusi šķietami ikdienišķus pienākumus, bez kuriem tomēr nav iedomājama Jūrniecības savienības dzīve, jo šīs sabiedriskās organizācijas sūtība ir domāt ne tikai par stratēģiski svarīgām jūrniecības problēmām, bet dienas ritumā neaizmirst arī pašu cilvēku – jaunu vai vecu, jo visas lielās un globālās lietas ir vajadzīgas vienīgi tad, ja tās kalpo ikvienam mūsu sabied-

Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja, Ventspils brīvostas kapteinis Arvīds Buks (priekšplānā) un bijušais Latvijas Jūrniecības fonda priekšsēdētājs Vilnis Keris

Reģistrējas Antons Ikaunieks

rības indivīdam. Protams, nedrīkst aizmirst arī tos, kuri aizgājuši mūžībā, jo viņi ir mūsu vēsture, bez kuras nebūtu šodienas un rītdienas.

2006. gadā esam godinājuši komandkapteiņa Hugo Legzdiņa piemiņu. Pie H. Legzdiņa atdusas vietas Lēdurgas kapos nu jau tradicionāli kopā pulcējās vecie jūrnieki, komandkapteiņa audzēkņi un jūrniecības darbinieki I. Vikmanis, G. Zakss, H. Līdaks, K. Sesks, J. Buklovskis, I. Rodziņš, A. Brencsons, A. Vjaters, televīzijas raidījuma "Latvji, brauciet jūriņā!" veidotāji un H. Legzdiņa tuvinieki, lai noliktu pateicības ziedus un aizdegtu piemiņas sveci, atceroties, ka vēl tikai pirms nedaudz gadiem pats komandkapteinis Jūrniecības savienības gada kopsapulcē aizdedza piemiņas sveces mūžībā aizgājušajiem jūrniekiem. Iesāktā tradīcija – aizdegt sveces – turpinās. Ik gadus papildinās pieminamo sarakts, bet katru gadu nāk jauni jūrnieki, kuri stāja veco vietā. Diemžēl jāatzīst, ka pie mājas, kur ilgus gadus dzīvoja komandkapteinis Hugo Legzdiņš, Rīgas domes Pieminekļu padomes neatsaucības dēļ vēl nav uzstādīta piemiņas plāksne. Savukārt gandarījumu rada tas, ka H. Legzdiņa piemiņas stenda izveidošana Latvijas Jūras akadēmijā jau tuvojas nobeigumam. Aptuveni pirms gada radās doma izveidot šādu piemiņas stendu, kurā parādīt H. Legzdiņa ieguldījumu jūrniecības izglītības attīstībā, lai topošie jūrnieki varētu iepazīties ar šo mantojumu. Kā jau tas mēdz būt, galvenās problēmas vienmēr rodas ar finansējumu, bet jautājumu sekmīgi atrisināt palīdzēja Rīgas brīvostas pārvalde.

Interesanta un vispusīga izstāde par Jūras svētku vēsturi Latvijā tika ierīkota Latvijas Akadēmiskās bibliotēkas telpās, un te visi interesenti varēja uzzināt, kā

Jūras svētki svinēti divdesmitā gadsimta divdesmitajos gados, kā pēckara laikā un kā tos atzīmē mūsdienās.

Pagājušā gada kopsapulcē tika pieņemta rezolūcija par nodokļu samazināšanu pensionāriem proporcionāli iepriekšējā gada inflācijas līmenim, nu varam būt apmierināti, jo šis rezolūcija punkts ir izpildīts.

Ar iedzīvotāju ienākuma nodokli 25% apmērā tiek apliktas tās pensijas, kas piešķirtas vai pārrēķinātas pēc 1996. gada 1. janvāra un no 2006. gada 1. oktobra ir lielākas par 165 latiem mēnesī. Likums „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli" nosaka, ka pensijām neapliekamais minimums ir 1980 lati gadā jeb 165 lati mēnesī. Likums paredz ienākuma nodokļa papildu atvieglojumu invalīdiem un politiski represētajiem pensionāriem. Politiski represētajiem pensionāriem un I vai II grupas invalīdiem šis papildu atvieglojums no 2007. gada 1. janvāra ir 720 latu gadā jeb 60 lati mēnesī, bet III grupas invalīdiem – 564 lati gadā jeb 47 lati mēnesī. Pensionāram, kam pienākas papildu atvieglojumi, piemēram, par invaliditāti, par apgādājamām personām vai kā politiski represētajai personai, VSAA šos atvieglojumus piemēro, ja savas dzīvesvietas VSAA nodaļā pensionārs ir iesniedzis algas nodokļa grāmatiņu, kurā Valsts ieņēmumu dienesta (VID) amatpersona ir izdarījusi atzīmi par piemērojamo atvieglojumu.

Iznākusi jaunā „Latvijas Jūrniecības gadagrāmata". No kreisās: ilggadējā LJG redkolēģijas locekle Ilze Bernsone un LJG redaktore Anita Freiberga

Jāatceras, ka atvieglojums pensijai tiek piemērots nākamajā mēnesī pēc algas nodokļa grāmatiņas saņemšanas. Ja pensionārs nodokļa grāmatiņu savlaicīgi nav iesniedzis un līdz ar to nav piemēroti visi atvieglojumi, viņam līdz kārtējā gada 1. aprīlim ir jāvēršas savas dzīvesvietas VID teritoriālajā iestādē un jāiesniedz gada ienākumu deklarācija, kurai jāpievieno VSAA izsūtītais darba devēja (ienākuma izmaksātāja) paziņojums par algas nodokli.

2006. gadā Latvijas Jūrniecības savienība aktīvi piedalījās Vides konsultatīvās padomes dar-

Uzziņai

2006. gada 19. decembrī pieņemti Ministru kabineta noteikumi nr.1029 "Noteikumi par valsts sociālās apdrošināšanas iemaksu likmes sadalījumu pa valsts sociālās apdrošināšanas veidiem 2007. gadā". Valsts sociālās apdrošināšanas obligāto iemaksu likme 2007. gadā mainīta pensionāriem, izdienas pensionāriem, III grupas invalīdiem – valsts speciālās pensijas saņēmējiem un pašnodarbinātajiem.

bā, sadarbojās ar televīzijas raidījuma "Latvji, brauciet jūriņā!" veidotājiem, kuri atspoguļo mūsu zvejnieku ikdienas darbu un problēmas, kā arī centās palīdzēt mūsu vecajiem jūrniekiem. Liels paldies jāteic firmai „Hanza" un A. Jurdžam personīgi, jo viņi ir tie, kas jau daudzus gadus tradicionāli palīdz ar Ziemassvētku dāvaniņām iepriecināt vecos jūrniekus.

2006. gadā Latvijas Jūrniecības savienība ir mainījusi adresi un tagad mājvietu atradusi Rīgas brīvostas Kuģu vadības centrā. Lai gan esam ļoti pateicīgi Rīgas brīvostas pārvaldei par lielo pretimnākšanu telpu sakarā, tomēr jāatzīst, ka jaunā mājvieta atrodas tālu no centra, kā arī šajā teritorijā ir muitas režīma zona, tāpēc mēs esam kļuvuši grūtāk pieejami apmeklētājiem.

Prieks par to, ka iznākusi „Latvijas Jūrniecības gadagrāmata 2006", kas ir kā dzīva saikne starp pagātni un nākotni, un šo saikni saglabāt un stiprināt ir palīdzējusi visa jūrniecības nozares saime – tie, kuru ikdienas darbs, sasniegumi un problēmas ir aprakstītas Gadagrāmatas lappusēs, tie, kuri materiāli atbalstījuši grāmatas izdošanu, tie, kuri ielikuši savas domas un sirdi grāmatas veidošanā, un arī pati Latvijas Jūrniecības savienība, kas nu jau četrpadsmito reizi pie saviem paveiktajiem darbiem pieskaita arī „Latvijas Jūrniecības gadagrāmatas" izdošanu.■

Latvijas Tranzīta biznesa asociācija (LTBA) Tālr.: 3601101; 5834050; 9269208, e-mail: ltba@ltba.info
Latvijas Nacionālā kravas ekspeditoru asociācija (LAFF) Tālr.: 7603102; 9542550, e-mail: laff@dtg.lv
Biedrība "Autopārvadātāju asociācija "Latvijas Auto"" Tālr.: 7389267, e-mail: sekretariats@lauto.lv
Latvijas Kuģu brokeru un aģentu nacionālā asociācija (NALSA) Tālr.:371 7508800, 9225500, e-mail: nalsa@apollo.lv
Latvijas Loģistikas un muitas brokeru asociācija Tālr.: 7373300, e-mail: Brokeru.asociacija@parks.lv
Latvijas Stividorkompāniju asociācija Tālr.: 7315564; 9238556, e-mail: papans@navigator.lv
Latvijas Transporta attīstības un izglītības asociācija Tālr.: 7028295; 7028294, e-mail: gutmanis@sam.gov.lv
Latvijas Mazo ostu asociācija Tālr.: 9238127, e-mail: megnis@apollo.lv

Jūras jeb Zvejnieku svētki

Kūpinātas zivis, mūzika un sporta pasākumi 2006. gadā vienoja Jūras svētkus visā piekrastē gandrīz piecsimt kilometru garumā. Tradicionāli jūlija otrās nedēļas nogalē visā Latvijā tiek svinēti Jūras svētki, kas daudzviet joprojām tiek saukti arī par Zvejnieku svētkiem. Zvejnieku svētki ir kultūrvēsturiski svētki, kas tiek atzīmēti jau kopš 1936. gada. Pirmos svinēja Pāvilostā kā zvejnieku un zemnieku svētkus. Pāvilostā tie ir centrālie tūrisma sezonas svētki ar visspēcīgākajām tradīcijām un visizteiktāko šarmu zvejnieku svētku svinēšanā Baltijas jūras piekrastē.

Kurzeme, turies!

Speciāli iestudēts koncertuzvedums un katamarānu regate aicināja uz Pāvilostu. Pēdējos gados paralēli vecajām tradīcijām tiek ieviestas aizvien jaunas, un tagad svin Jūras svētkus, neaizmirstot arī zvejniekus – gan tos, kuri pašreiz strādā šajā profesijā, gan tos, kas jau ir pelnītā atpūtā. Ņemot vērā svētku lielo popularitāti un 70 gadu jubileju, Jūras svētku programma bija izvērsta visas nedēļas nogales garumā no 7. līdz 9. jūlijam, pieskaņojot to dažāda vecuma ļaudīm un dažādām gaumēm. Pāvilostā bija ieradušies viesi no tuvām un tālām vietām. Svētku rīkotāja Irīna Kurčānova pastāstīja, ka ciemiņi bijuši no Rīgas, Alūksnes, Smiltenes, arī no Zviedrijas un Vācijas. Zaļumballe beidzās tikai nākamās dienas rītā, kad muzikanti neizturēja aizrautīgo dejotāju tempu un bezspēkā atstāja skatuvi.

Jūras svētki Rojā

Citviet piekrastē

Jūrmalciemā galvenās aktivitātes saistījās ar vizināšanos jūrā. Vietējo zvejnieku kuģītis "Kaija" daudzas reizes devās jūrā, lai atkal un atkal viļņos izšūpotu lielos un mazos braucējus. Svinēt Jūras svētkus un Bārtas upes nedēļas noslēgumu uz Jūrmalciemu bija atbraukuši arī citu Bārtavas pagastu pārstāvji ar fonda prezidenti Guntu Strēli priekšgalā.

Jūras svētki Nidā notika pie skolas, kur 1943. gadā komponists Eduards Rozenštrauhs sarakstījis populāro dziesmu "Zilais lakatiņš" ar dzejnieces Veltas Moras vārdiem. Galvenokārt bija pulcējušies tuvākās apkārtnes ļaudis, taču viņu pulkā varēja redzēt ne tikai daudzus liepājniekus, bet arī dažu labu metropoles politiķi, kuri apgalvoja, ka esot centīgi Jūras svētku dalībnieki un, lai iespaidi būtu iespējami vispusīgāki, katru gadu cenšoties apmeklēt kādu citu svinību vietu piekrastē. Faktiski svinības bija sākušās jau iepriekšējā naktī, kad firmas "Nida" īpašnieks un Liepājas domes deputāts Māris Stankevičs ar vīriem jūrā vilka vadu. Loms esot bijis prāvs – zutis, zandarts un butes, ar kurām piebērtas vairākas kastes. Sīkās zivteles zvejnieki sabēruši ūdenī atpakaļ, bet prāvākās nokūpinājuši un likuši svētku galdā. Zvejnieku rosme Nidā un Papē nav apsīkusi arī ikdienā. Uzņēmumā rosīgi darbojoties Jānis un Normunds Liparti, arī Imants Pričins ar savu brigādi. Ar tām zivīm, ko viņi šeit noķerot, biznesu uzturēt nevar, taču "kaķim un pašiem pietiek", un galvenais jau ir tas, ka piekrastē kaut kas tomēr notiek. Rucavas pagastvecis Jānis Veits smaidīja vien un gandarīti bilda, ka Mārim Stankevičam pienākoties vislielākais paldies par dzīvības uzturēšanu Papē un Nidā. Bet Jūras svētkus un citas priecāšanās Nidā viņi ar katru gadu vērsīs plašāk, cerot, ka drīz šajā "pikniku vietā" pulcēsies arī lietuvieši.

Papes pludmalē notika vērienīgi sporta pasākumi.

Ventspils ūdeņos regatē pulcējās jahtas, pusdienlaikā ar jahtu „Milda" Neptūns ieradās vēl dažās Jūras svētku norises vietās, arī Kolkā.

Engurē negaidīja jūras valdnieku, bet gan māti, pēc kuras ierašanās pilsētā notika dažādi kultūras pasākumi.

Lapmežciems bija sarūpējis vilinošu programmu, piesaistot uzmanību gan ar meiteņu cīņām eļļas vannās, gan ar bikini šovu.

Divi svētki, dubults prieks

2006. gadā Ainažu pilsēta svinēja 80 gadu jubileju, kuras laikā par godu pilsētas pirmajam priekšsēdim Jānim Asaram atklāja piemiņas akmeni, notika koncerts, bet kā svētku kulminācija ar vērienīgu programmu tika svinēti Jūras svētki.

Ainažos viesojās sadraudzības partneri no Lietuvas un Igaunijas. Ainažiem svētkus vēl jo interesantākus un krāšņākus palīdzēja sarūpēt tuvējā Salacgrīva, kur viesi un vietējie varēja cienāties ar slaveno Salacgrīvas zivju zupu, kā arī ar sešiem kuģiem doties nelielos izbraukumos jūrā.

Jūras svētkos jau no paša rīta Salacgrīvas jahtu ostu atstāja 30 jahtas, kas pie-

Divdesmitā gadsimta deviņdesmitajos gados Jūras svētki ar dažādiem pasākumiem plaši tika svinēti arī Rīgā. Pasažieru kuģis „Liepāja" pirms atiešanas no Andrejostas izklaides braucienā

dalījās 2006. gada Latvijas Jūras burāšanas čempionātā. Tūlīt pēc tam Salacas upē sākās sacensības smaiļošanā un glābšanas riņķa mešanā, bet jau no desmitiem visi vizināties gribētāji pacietīgi kārtojās rindā, lai izbrauktu jūrā ar kuģīti. Salacgrīvas domes informācijas nodaļas vadītāja Ilga Tiesnese pastāstīja, ka kopumā ar kuģīti izbraukuši apmēram 3000 cilvēku. Īpaši ekstrēmi likās karstajā laikā baudīt vēl karstāku lašu zupu, kurai gan ēdēju netrūka. Dienas gaitā bija dažādi izklaidējoši pasākumi, piemēram, varēja vērot un nobaudīt pilsētas mēra Dagņa Strauberga gatavotās lašmaizītes, notika Salacgrīvas himnas pirmatskaņojums. Savukārt stadionā risinājās sacensības basketbolā, sviedlīnes un zvejnieku zābaka mešanā. Jūrmalā daudzi interesenti vēroja pludmales volejbola spēli. Tāpat bija iespēja piedalīties smilšu pilu būvniecībā.

Jāsaka, ka jau pirmā dienas puse ļoti nogurdināja gan ar karsto laiku, gan daudzajām aktivitātēm, tādēļ pēc dienas pasākumu beigšanās milzīgi ļaužu pūļi virzījās jūrmalas virzienā, kur atpūtās un veldzējās līdz vakaram, kad Zvejnieku parka estrādē sākās grupas "Lādezers" koncerts, kam sekoja svētku balle un iespaidīga uguņošana. Kopumā Jūras svētkus Salacrīvā apmeklēja aptuveni 11 tūkstoši cilvēku.

Jūras svētki citur pasaulē

Vai zināji, ka jūlija trešajā pirmdienā Japānā tiek svinēti Jūras svētki? Jūra Japānai ir nenovērtējams dārgums. Kā

Uzziņai

Baltijas jūrā nozvejotās zivis lielākoties tiek pārstrādātas konservos. Ar to nodarbojas 106 uzņēmumi visā Latvijā. Eiropas Savienības Ministru Padomes regulas paredz nozvejas kvotas; 2006. gadā Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī drīkstēja iegūt 88 155 tonnas zivju.

saka paši japāņi, tas nav iespējams, ka Japānā nebūtu jūrai veltītu svētku. Ohotskas jūra ziemeļos, Japāņu jūra rietumos, Klusais okeāns austrumos un Austrumķīnas jūra dienvidos... Lūk, kāpēc Japāna visos laikos ir paļāvusies uz jūras devīgumu. Jau no senseniem laikiem visas dzīves un saimniecības jomas, ļaužu pārvietošanās un kravu pārvadājumi ir cieši saistīti ar jūru. Pirms vairāk nekā 400 gadiem arī pirmie ārzemnieki Japānā ieceļoja pa jūru.

Bet par ieganstu Jūras svētkiem kļuva cits notikums. 1876. gadā (Mejdzi perioda 9. gads) imperators ar tvaikoni „Mejdzi-maru" apbrauca ziemeļu prefektūras un 20. jūlijā laimīgi atgriezās Jokohamas ostā. 1941. gadā šis datums tika iemūžināts ar nosaukumu „Jūras jubileja". Pagājušā gadsimta 90. gadu sākumā arvien vairāk un skaļāk tika pieprasīts, lai Jūras svētkus ieceltu valsts nacionālo svētku statusā. Tā no 1996. gada Jāpānā 20. jūlijā sāka svinēt Jūras svētkus, bet kopš 2001. gada tas notiek jūlija trešajā pirmdienā, kas oficiāli pasludināta par brīvdienu. Tā kā līdz tam japāņiem jūnijā, jūlijā un augustā nebija nevienas brīvdienas, viņi par to ir ļoti priecīgi.

Jūras svētkiem Japānā ir arī savs karogs – uz balta fona peld papīra kuģis trijās pamatkrāsās – sarkanā, zaļā, zilā un vēl dzeltenā, kas simbolizē saules gaismu. Jūlija vidū lielākajā daļā Japānas teritorijas beidzas drūmā lietus sezona un iestājas karsta un mitra vasara – pārbaudījums gan pašiem japāņiem, gan daudziem ārzemniekiem.

Venēcija aicina uz Jūras svētkiem

Marta vidū nedēļas garumā tiek svinēti Jūras svētki Venēcijā. Notiek laivu parāde, buru un motorlaivu izstāde un iemēģināšana pilsētas kanālos. Svētku laikā notiek dažādi sporta pasākumi, strādā darbnīcas.

Tie patiesi ir īsti svētki tiem, kas mīl jūru un kuģus.

Ķīles nedēļa

"Baltops 2000" veltītajos bukletos amerikāņi rakstīja, ka mācības domātas kopējas sadarbības veicināšanai un miera stiprināšanai reģionā, piebilstot, ka militārpersonām jāļauj arī apskatīt pasauli un nedaudz atpūsties. Iespējams, tāpēc "Baltops 2000" noslēgums tika rīkots Ķīlē, kur tobrīd notika ikgadējie jūras svētki – Ķīles nedēļa. Pilsētas mērs palielījās, ka mēroga ziņā tie esot otri lielākie svētki Vācijā pēc slavenā alus festivāla. Ķīlē ir tikai 230 tūkstoši iedzīvotāju, bet Ķīles nedēļas laikā pilsētā ierodas aptuveni divi miljoni viesu. Par to varēja pārliecināties katrs, kas izstaigāja pilsētas centru un aptuveni piecus kilometrus garo ostas piekrasti, ko bija pārpludinājuši milzīgi cilvēku pūļi. Gandrīz visu diennakti ielās skanēja mūzika. Uzstājās akrobāti, klauni, drosmīgākie varēja piedalīties gumijlēcēju sacensībās un griezties pēc izskata briesmīgās ierīcēs. Aprakstīt visu šo jezgu gandrīz nav iespējams. Bija arī sarīkots tirgus, kur dažādu valstu pārstāvji stendos piedāvāja gan ēdamos un dzeramos, gan suvenīrus.■

Vai jūs zināt?

■ Apvienoto Nāciju sistēmā 12 organizācijas ir iesaistītas jūrniecības politikas izstrādē.

■ Eiropas Kopiena un tās dalībvalstis ir noslēgušas vairāk nekā 100 daudzpusēju nolīgumu saistībā ar jūrlietām.

■ Septiņi Eiropas Komisijas komisāri, kas atbildīgi par dažādām politikas jomām, kopīgi vada īpašo komisiju, lai izstrādātu vienotu nostāju attiecībā uz okeāniem un jūrām.

Brisele. Dod cerību vai grauj uzticību...

2006. gada 17. janvārī Eiropas Parlamentā notika balsojums par Eiropas Komisijas izstrādāto projektu direktīvai par pieeju ostu pakalpojumiem. Likumprojekta mērķis ir paaugstināt konkurenci ES ostās un starp tām, likvidēt tiesisko nenoteiktību attiecībā uz ostu pakalpojumu sniedzējiem un samazināt izmaksas.

Par grūtībām vienoties likumprojekta sakarā liecina Eiropas Parlamenta Transporta komitejas pirmais balsojums, kad tika nobalsots pret un direktīvas projekts noraidīts kopumā, tomēr vairums iesniegto grozījumu tika atbalstīti, kas situāciju padarīja visai divdomīgu.

Direktīva paredz, ka tā būs attiecināma uz Eiropas ostām, kurās apgrozījums sasniedz 1,5 miljonus tonnu kravas un/vai 200 tūkstošus pasažieru gadā. Pakalpojumu veidi, uz kuriem attieksies direktīvas prasības, būs loču tehniskie navigācijas pakalpojumi, pietauvošanās un noenkurošanās, pasažieru apkalpošanas un visas kravas apstrādes operācijas, ieskaitot, protams, kravu iekraušanu un izkraušanu, stividoru pakalpojumus, kravu novietošanu un pārkraušanu terminālī.

EK kā obligātu izvirza prasību, ka 18 mēnešu laikā no direktīvas ieviešanas brīža nacionālajā likumdošanā visiem līgumiem jāatbilst direktīvas nosacījumiem.

Piedāvātajā regulējuma sfērā ietilpst:

– pakalpojuma sniegšana tikai atļaujas kārtībā pēc strikti definētiem atlases kritērijiem, atļauju termiņu ierobežošana (8 līdz 12 gadi) pat gadījumos, kad pakalpojumu sniedzējam ir īpašuma tiesības uz kustamo vai nekustamo īpašumu;

– ostas pārvaldes lēmumu apstrīdēšanas kārtība;

– valsts finansējuma regulēšana;

– ostas pārvaldes un pakalpojumu sniedzēju finanšu līdzekļu caurspīdīgums (kontu nodalīšana pa pakalpojumu veidiem).

Deputāti kritizē direktīvu par ostu pakalpojumu liberalizāciju

Direktīvas projektu ostu pakalpojumu liberalizācijai Eiropas Parlaments jau pirms diviem gadiem noraidīja, bet Komisija atkal ir iesniegusi gandrīz to pašu tekstu — tāds 17. janvāra debatēs EP bija galvenais arguments pret likumprojektu, par ko balsojums notika dienu vēlāk. Direktīva apdraud darba vietas un mazina drošību ostās – tāds bija vairākuma uzskats.

Eiropas Parlamenta deputāts no Vācijas Georgs Jaržembovskis

Ziņojuma autors Georgs Jaržembovskis, kas EP ievēlēts no Vācijas un Eiropas Parlamentā pārstāv liberāļu un demokrātu grupu, bija pārliecināts, ka direktīva ar tiem grozījumiem, ko iesaka Parlaments, lai novērstu Komisijas teksta nepilnības, ir atbalstāma.

G. Jaržembovskis savā ziņojumā atbalstīja vienu no Eiropas dokeru skaļākajām prasībām – neliberalizēt iekraušanu un izkraušanu ostās, kā arī prasīja noteikt pārejas noteikumus, kas "nepieļaus sociālo dempingu", ierosinot atbilstīgus grozījumus. Tomēr Parlaments balsos par negrozīta Komisijas priekšlikuma pieņemšanu vai noraidīšanu, jo Transporta komiteja ar nelielu balsu vairākumu grozījumus noraidīja.

Tomēr pārējie politiskie spēki debatēs izteica vēlmi saņemt no Komisijas jaunu tekstu, nevis, kā daudzi izteicās, „to pašu, tikai ar papildinātu kravu" vai arī „to pašu, tikai ar citu glazūru". Itāļu deputāts M. Vernola uzsvēra, ka Komisijas direktīva apdraudēs mazo ostu dzīvotspēju, atņems darba vietas kvalificētiem ostu strādniekiem, savukārt lētajiem uzņēmumiem, kam tagad būs atvērts tirgus, vides aizsardzības prasības būs vienaldzīgas.

Transporta komisārs Ž. Baro: „Direktīvas mērķis ir novērst monopola stāvokli Eiropas ostu pakalpojumos, tostarp liberalizējot loča un kraušanas pakalpojumus ostās, tāpēc domāju, ka ir nepieciešamība pēc šādas direktīvas, kas veicinās ES ostu konkurenci un efektivitāti. Nedrīkstētu arī aizmirst, ka ES ir apņēmusies samazināt autoceļu noslogojumu, kā arī pabeigt iekšējā tirgus izveidi ostu nozarē, tāpēc domāju, ka EP Transporta komitejas sagatavotie, bet tagad pašas noraidītie grozījumi bija nevainojami." Roberts Zīle, kurš runāja Nāciju Eiropas grupas vārdā, norādīja: „Iesniedzot direktīvas projektu 2004. gada pavasarī, Komisija nebija veikusi pētījumus par direktīvas ietekmi uz jaunajām dalībvalstīm. Tagad ir skaidrs, ka direktīvas pieņemšanas rezultātā Baltijas valstu ostām nāktos

strādāt negodīgas konkurences apstākļos ar Krievijas ostām. Tāpēc, lai kā ziņotājs censtos rast kompromisu par šo direktīvas projektu, to rast acīmredzami būs ļoti grūti." Vairums EP liberāļu, kuru vārdā uzstājās A. E. Jensena, direktīvu atbalstītu, taču ne tādā redakcijā, kā iesniegusi Komisija. „Mēs gribam brīvāku konkurenci starp ostām, novērst monopolus, uzlabot vides aizsardzību," viņa teica, atzīstot, ka Komisijas priekšlikums to nenodrošinās.

Daudz stingrāk pret direktīvas priekšlikumu iebilda Zaļo apvienība, kas atgādināja, ka tiesību akta pieņemšana ES ir attaisnojama tikai tad, ja tas nodrošina labāku kvalitāti. Taču EK ierosinājums ļaut kuģu apkalpēm pašām veikt kraušanu un liberalizēt loča pakalpojumus padarīs ostas nedrošas, apdraudēs ostu darbiniekus. *Zaļie* viennozīmīgi aicina Komisiju nākt klajā ar pilnīgu jaunu priekšlikumu. Apvienotā kreiso un Ziemeļvalstu Zaļo kreiso spēku grupa pauda viedokli, ka konkurence ES ostās jau ir pietiekami spēcīga. Jaunā direktīva radīs sociālo dempingu, novedīs pie haosa ostās un pie mazo ostu slēgšanas.

Priekšlikuma atbalstītāji uzskata, ka ostu pakalpojumu liberalizācija veicinās darba vietu veidošanos un izaugsmi, bet pretinieki ir pārliecināti, ka tas radīs milzīgus darba vietu zudumus un darba apstākļu pasliktināšanos.

Kādēļ šīs pretrunas?

Jaunie noteikumi ļautu pakalpojumu sniedzējiem sniegt loču pakalpojumus kuģiem, kas ienāk ostā un atstāj to, sniedzot arī pietauvošanas, izkraušanas pakalpojumus un pakalpojumus pasažieriem (palīdzība, uzkāpjot uz kuģa un nokāpjot no tā). Eiropas Komisijas iesniegto tiesību aktu mērķis tādējādi ir modernizēt Eiropas ostas un veicināt to konkurenci, jo caur ostām pārvadā 90% no ES iekšējās un arējās tirdzniecības apjoma.

Lai pilnībā izprastu, kas notika Strasbūrā, jāatskatās nesenā vēsturē. Pirmais mēģinājums liberalizēt šo nozari notika 2001. gadā. 2003. gada 20. novembrī pēc intensīvām pārrunām ar visām iesaistītajām pusēm Parlaments noraidīja Komisijas iesniegto piedāvājumu. Galvenais strīda iemesls bija kuģu īpašniekiem dotā iespēja izmantot savu kuģu komandas kravas iekraušanai kuģos un izkraušanai no tiem (jeb paškraušana, ja lietojam tehnisko terminu). Vairākas politiskās grupas, it īpaši sociāldemokrāti, *zaļie* un Eiropas Apvienotās kreiso grupas deputāti, iebilda pret šādu risinājumu. Viņi pauda bažas, ka šāda iespēja pavērs durvis lētam, arodbiedrībās neiesaistītam darbaspēkam no trešajām valstīm, un tādēļ daudz kvalificētu dokeru zaudētu darbu. Turklāt šāds lēmums nozīmētu arī draudus drošībai: kuģu apkalpēm ne vienmēr ir šo uzdevumu veikšanai nepieciešamās prasmes, un tas var radīt sarežģījumus un bīstamas situācijas. Tādēļ tūkstošiem ostu strādnieku devās Strasbūras ielās, lai protestētu pret šo priekšlikumu. Pēc šīs sakāves Komisijas pārstāvjiem būs jāatgriežas pie saviem biroju galdiem. Komisijas iesniegtais priekšlikums un it īpaši jautājums par paškraušanu neguva pietiekamu Parlamenta priekšsēdētāja un vairākuma EP deputātu atbalstu. Kā norādīja

Parlamenta priekšsēdētājs Hosē Borels: „Mēs jau vienreiz teicām nē. Bet Komisija nosūtīja direktīvu atpakaļ uz virtuvi, uzsildīja to un pasniedza to pašu ēdienu mums vēlreiz." No otras puses, citi EP deputāti cerēja, ka projekts netiks noraidīts. Šādas cerības loloja arī EP deputāts Georgs Jaržembovskis, kuram bija uzdots sagatavot Parlamenta nostāju. Savā atbalsta runā direktīvai viņš sacīja, ka ierosinātās izmaiņas nodrošinātu augstāku ostas darbības efektivitāti un zemākas izmaksas patērētājiem, tai pašā laikā garantējot brīvu piekļuvi tirgum. Viņš arī norādīja, ka kuģu īpašnieki un pārvadātāji šo tiesību akta projektu atbalstītu, jo tas viņiem sniegtu iespēju izvēlēties labāko cenu un atteikties no monopoliem. Arī jūras pārvadājumu speciālistiem, ar kuriem notika regulāras konsultācijas, šajā jautājumā bija dažādi viedokļi. Viskritiskākie bija dokeri, kuru tūkstoši devās uz Strasbūru paust savu neapmierinātību. Viņuprāt, Eiropas Komisija, nemainot savu nostāju kraušanas pakalpojumu jautājumā, ir pilnībā ignorējusi viņu prasības.

Kas būs tālāk?

Tagad jārīkojas Eiropas Komisijai. Transporta komisārs Žaks Baro balsojuma nobeigumā pieminēja, ka viņš apspriedīsies ar citiem komisāriem, lai izdarītu secinājumus, un skaidri norādīja, ka cer turpināt darbu ar visām iesaistītajām pusēm, lai liktu pamatus Eiropas ostu politikai.

Ko domā Latvija?

Ilggadējās un neapšaubāmi iekšpolitiski ietekmīgās un efektīvās nevalstiskās organizācijas Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas (LTBA) izpilddirektors **Ģ. Verners** atzīst: „Pašreiz, kad globalizācijai ir milzīga ietekme, robežu nav, tiek nojauktas tirdzniecības barjeras, integrācija starp uzņēmumiem un valsts institūcijām, komersantiem un tranzīta pakalpojumu saņēmējiem kļūst vēl būtiskāka, pieaug nepieciešamība komersantiem apvienoties savu interešu aizstāvēšanai, lai kļūtu par ietekmīgu spēku, kura viedokli uzklausa, ar kuru rēķinās, kurš var ne tikai iekšpolitiski, bet arī ārpolitiski ietekmēt un sekmēt vienlīdzīgas ar citām dalībvalstīm komercdarbības vides izveidošanu."

Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas izpilddirektors Ģirts Verners

Ikdienas darbs pēc mūsu valsts pievienošanās Eiropas Savienībai LTBA izpilddirekcijai ir samērā saspringts: tagad neko svarīgu un būtisku nedrīkst palaist garām, viss ir jādara savlaicīgi, pretējā gadījumā var būt ļoti nopietnas un neatgriezeniskas sekas. Pastāvīgi, arī ar Eiroparlamenta deputātu starpniecību, jāseko līdzi norisēm Briselē un Strasbūrā ne tikai par trans-

porta un starptautiskās tirdzniecības jautājumiem, bet arī enerģētikas, ostu, kuģniecības, kuģošanas drošības, brīvo ekonomisko zonu, muitas ūnijas, netiešo nodokļu, pārtikas drošības, veterinārās un fitosanitārās kontroles aktualitātēm. Regulāri ir jāielūkojas „EUR-Lex" un „Pre-Lex" datu bāzēs, jāpēta ES oficiālais žurnāls, ES institūciju preses relīžu datu bāze, EK ģenerāldirektorātu mājas lapas, EP komiteju un plenārsēžu dokumenti, ES Ministru Padomes darba kārtība un secinājumi, kā arī attiecīgās „Euractiv" portāla un „EU business" portāla sadaļas. Tādā veidā ir iespējams industrijas ievērojamas nākotnes problēmas saskatīt jau iedīglī un operatīvi un iedarbīgi reaģēt uz iespējamu destruktīvu attīstību, nepieļaujot tās iestāšanos vai apturot to vēl agrīnā fāzē. Praksē pierādījies, ka ir lietderīgi regulāri aplūkot arī vairāk nekā 20 dažādu Eiropas un nacionālā līmeņa nozaru asociāciju mājas lapas. Aktualizēt attiecīgos jautājumus var dažādi, arī sagatavojot un attiecīgi *safasējot* informāciju ES institūcijām. Vispirms viss ir jāsavāc vienkopus, rūpīgi jāizanalizē, nepieciešamības gadījumā lūdzot arī attiecīgās nozares ekspertu viedokli: ikviena pirmajā acu uzmetienā šķietami nenozīmīga izmaiņa vai jaunievedums normatīvajos aktos var vēlāk *iegriezt nopietnu robu* visas tranzīta industrijas attīstībā un tādējādi apdraudēt arī valsts ekonomikas dinamisku attīstību. Tāpēc dažreiz savu interešu aizsardzības vārdā nākas meklēt un apzināt sadarbības partnerus ne tikai Eiropas un nacionāla līmeņa līdzīgās asociācijās, bet arī vērsties Eiropas Parlamentā pie citu dalībvalstu deputātiem vai veikt atklātas publiskas konsultācijas ar Eiropas Komisiju, vajadzības gadījumā nosūtot tai attiecīgo informāciju (viedokli). Galu galā arī tad, ja ES dalībvalsts neprecīzi piemēro vai ievieš ES tiesību aktus, saskaņā ar Eiropas Kopienas konsolidētā dibināšanas līguma 226. pantu ir iespējams sūtīt attiecīgo informāciju EK un prasīt skaidrojumu vai vērtējumu vai pat sūdzēt valsti nacionālajā tiesā."

Operatīvi reaģējot uz sākotnējo informāciju, LTBA nosūtīja vēstuli EK Transporta un enerģētikas ģenerāldirektorātam, pieprasot papildu informāciju par infrastruktūras lietošanas nodevām jūras ostās. Ģ. Verners LTBA vārdā uzsvēra: „Ja EK ziņojums tiks sasaistīts ar gaidāmajām valsts atbalsta vadlīnijām jūras ostās, kas skaidros, cik lielā mērā sabiedriskais finansējums ostās atbilst EK dibināšanas līguma noteikumiem par valsts atbalstu, un ja tajā tiks analizēta situācija saistībā ar infrastruktūras nodevām ES ostās, šie priekšlikumi būtu atbalstāmi, taču mēs nevaram piekrist un esam kategoriski pret to, ka tiktu noteiktas speciālas papildu nodevas un konkrētas infrastruktūras nodevas ostām." Arguments: jūras ostu valdēm pašām jālemj par nodevām un to apmēru, jo tikai tā tās spēj nodrošināt konkurētspēju tirgū un galu galā – ostu izdzīvošanu un pastāvēšanu. Turklāt EK būtu jāņem vērā Latvijas ostu specializācija. Tās ir tranzītostas, kas Baltijas jūras reģionā sīvi konkurē ar Krievijas ostām. Uzliekot speciālas nodevas, pārvadāto kravu apjomi caur Latviju, visticamāk, nenovēršami samazinātos. Papildu speciālo nodevu ieviešana viennozīmīgi izraisītu ostas maksu palielināšanos, kā rezultātā samazinātos ienākošo kuģu

Viena no Eiropas Parlamenta sēžu zālēm, kur parasti notiek Eiropas parlamentāriešu debates likumdošanas jautājumos. 2006. gada 10. janvārī Eiropas likumdevēji šeit kopā pulcēja žurnālistus, lai skaidrotu Ostu pakalpojumu pieejamības direktīvas plusus un mīnusus

skaits, kā arī nenovēršami paaugstinātos stividoru pakalpojumu izcenojumi. LTBA izpilddirektors Ģ. Verners š. g. 20. jūlijā Latvijas Ostu padomei ziņoja par minēto EK priekšlikumu noteikt īpašas nodevas jūras ostās par infrastruktūras izmantošanu, paskaidrojot, kādus draudus tas var radīt Eiropas ostu pārvalžu finansiālajai un komerciālajai autonomijai. Ņemot vērā Latvijas Ostu asociācijas, LTBA un Liepājas ostas pārvaldes, Ventspils brīvostas un Rīgas brīvostas pārvalžu kategoriskās iebildes, Latvijas Ostu padome aicināja Ministru kabinetu pieņemt noraidošu Latvijas pozīciju jautājumā par Eiropas Komisijas Transporta ģenerāldirektorāta priekšlikumiem EK ziņojuma projektam Eiropas Parlamentam un Eiropas Padomei.

Ilgstoši un aktīvi LTBA izpilddirekcija ir strādājusi pie EP Transporta un tūrisma komitejas prezentētā ziņojuma projekta par priekšlikumiem direktīvai „Par tirgus pieeju ostu pakalpojumiem". Tās ieviešana novestu pie stāvokļa, ka Latvijas uzņēmēju ar ostām noslēgtie ilgtermiņa līgumi, iespējams, tiktu lauzti, un uzņēmējiem no jauna būtu jāpiedalās konkursos. Lai to nepieļautu, LTBA ir veikusi virkni pasākumu: kopā ar Latvijas Ostu asociāciju un Satiksmes ministriju ir izstrādāti priekšlikumi, kas iesniegti ne tikai no Latvijas ievēlētajiem Eiroparlamenta deputātiem, bet arī viņu kolēģiem no Lietuvas un Igaunijas. Ar deputātu starpniecību minētie priekšlikumi tika iesniegti arī tieši EP Transporta un tū-

risma komitejai. Kā zināms, minētās direktīvas projekta tālāko virzību šobrīd neatbalsta arī Eiropas Privāto ostu operatoru asociācija, tāpat arī virkne ES dalībvalstu, piemēram, Polija, Lietuva un Igaunija ir paudušas noraidošu nostāju pret direktīvas projektu savās nacionālajās pozīcijās.

Labs starprezultāts transporta tīklu lobēšanas jautājumā

Briselē ir notikušas augsta līmeņa darba grupas sēdes jautājumā par prioritāro asu izveidi starp Eiropas galvenajām transporta asīm un dažādiem ES kaimiņu reģioniem.

Latvija turpina nostiprināt savu ekonomiku un daudz dara, piesaistot palīgā arī no Latvijas ievēlētos Eiroparlamenta deputātus, lai visdrīzākajā laikā efektīvi izmantotu ES brīvā tirgus sniegtās priekšrocības valsts attīstīšanā un iedzīvotāju dzīves līmeņa celšanā. Protams, svarīgs priekšnosacījums pozīciju noturēšanā ir apstāklis, ka visiem tirgus dalībniekiem ir jābūt vienādiem spēles noteikumiem, par ko ne vienreiz vien publiski un pamatoti ir iestājusies Latvijas Tranzīta biznesa asociācija (LTBA). Un te bez savu interešu lobēšanas neiztikt.

Latvijas parlamentārieši

Eiropas Parlamentā ievēlētie katras Eiropas Savienības dalībvalsts deputāti zināmā mērā darbojas arī kā attiecīgās valsts lobiji. Ostu, transporta un tranzīta nozarē Latvijai šāds deputāts un lobijs ir Roberts Zīle, ar kura darbību Briselē ir apmierināti mūsu tranzītnieki un ostinieki. Protams, nav jau tā, ka R. Zīle spēj atrisināt visus Latvijai svarīgos jautājumus un panākt nevēlamu lēmumu svītrošanu no EP darba kārtības. Un tomēr, jau tas vien ir daudz, ka mums Briselē ir savs parlamentārietis, kurš ir ne tikai ieinteresēts aizstāvēt Latvijas intereses, bet arī kompetents to jautājumu un problēmu lokā, kas pēdējo gadu laikā īpaši aktualizējušās Eiropā attiecībā uz ostu un tranzīta politiku un nereti ļoti satrauc Latvijas politiķus, saimniecisko darbiniekus un biznesmeņus. Kā piemēru varam atcerēties kaut vai projektu par Baltijas jūras noteikšanu par īpaši jutīgu jūras teritoriju, kas paredzēja eskorta un loču pakalpojumu ieviešanu Baltijas jūrā. Tieši pret šo IMO darba kārtībā esošā dokumenta sadaļu protestēja Latvijas Republikas Ministru kabinets ar savu 2004. gada 25. marta rīkojumu, bet ostu un kravu pārvadātāju viedoklis bija visai strikts – ES tiek lobētas atsevišķu valstu intereses, kas kopumā pazemināsot kravu pārvadājumu konkurētspēju šajā reģionā. Vēl līdz šim jautājums par Baltijas jūras jutīgumu ir palicis neatrisināts.

Otra lieta, kas satrauca ne tikai Latvijas ostas, bet visu jūrniecības nozari kopumā, bija Eiropas Komisijas sagatavotās un pa Briseles varas gaiteņiem klīdušās direktīvas „Par ostu pakalpojumu liberalizāciju" virzīšana Eiropas Parlamenta balsojumam. Kā jau iepriekš varējāt lasīt, direktīvas projekts EP jau divas reizes ir noraidīts un tā sakarā ir risinājušās karstas debates un strīdi. Arī Latvijas ostas, Ostu

Eiropas parlamentārietis Roberts Zīle savā darba kabinetā Briselē

padome, Satiksmes ministrija un Ministru kabinets toreiz izteica savu noraidošo attieksmi pret direktīvu. Ja atmiņa neviļ, tad protesta akcija šīs direktīvas sakarā, kaut novēlota, tomēr, iespējams, bija pirmā Latvijas valsts politiskās nostājas demonstrēšana, apliecinot, ka mūsu valstī tomēr ir tāda jūrniecības nozare.

Kad dažas dienas pirms balsojuma par direktīvas projektu Eiropas Parlamentā uz tādu kā semināru Briselē bija aicināti Eiropas Savienības jūras valstu žurnālisti, lai iepazīstinātu viņus ar visu, kas saistīts ar direktīvas projektu, interesanti bija noskatīties politiskajā teātrī, ko uz Eiropas Komisijas skatuves žurnālistu priekšā cēla dažādu valstu Eiropas parlamentārieši. Tika pausti radikāli pretēji viedokļi no simtprocentīga *par* līdz pat absolūtam *pret*, un interesantākais bija tas, ka radikāli pretējus viedokļus pauda vienas valsts, konkrēti Vācijas, parlamentārieši. Direktīvas virzītājs Georgs Jeržembovskis asi nosodīja Mihaila Krāmera negatīvo nostāju pret direktīvas projektu, savukārt Krāmera kungs pauda neizpratni, kā Parlamenta balsojumam var virzīt ostām naidīgu dokumentu. Vērojot šo politisko cirku, lieliski varēja nojaust par zemūdens akmeņiem, šoreiz spēcīgu lobiju veidolā, kas lika pat vienas valsts politiķiem vilkt *deķi* katram uz savu pusi.

Pēc semināra akreditētie Latvijas žurnālisti no LNT ziņu kanāla un es, žurnāla „Jūras Vēstis" redaktore, devāmies uz darba kabinetu pie Eiropas Parlamenta deputāta Roberta Zīles, kurš ievēlēts no TB/LNNK, bet EP darbojas Nāciju Eiropas grupā un ir Transporta un tūrisma komitejas pilntiesīgs loceklis, lai palūkotos, kā-

di ir viņa darba apstākļi Briselē un uzzinātu R. Zīles viedokli par politiskajiem procesiem Eiropā. Darbs kabinets ir neliels un askētisks, kā teica R. Zīle, tāds ir EP deputātu darba kabinetu standarts, kaut salīdzinoši šaurs, tomēr pietiekami ērts darbam, un neko citu jau arī nevajagot. 2006. gada 10. janvārī R. Zīle, protams, nezināja, kāds būs Parlamenta balsojums, tomēr izteica cerību, ka direktīvu varētu nepieņemt, par to liecinot kuluāru sarunas.

Roberts Zīle: „Visu, kas bijis darāms, esam paveikuši, tagad atliek vien gaidīt, kā risināsies parlamenta deputātu diskusijas plenārsēdē un kāds būs pats balsojums. Ceru, kas tas būs negatīvs (17. janvārī EP nobalsoja pret direktīvu. – Red.), jo tā vien šķiet, ka noskaņojums, kas valda Parlamenta deputātu vidū, sliecas vairāk uz balsojumu pret. Varu teikt, ka šoreiz arī Latvijas politiķi ir krietni pastrādājuši, lai ne tikai parādītu Latvijas negatīvo nostāju direktīvas sakarā, bet arī argumentēti paustu savu viedokli un sagatavotu priekšlikumus. Tā kā esmu Transporta komitejas loceklis, bet Transporta komiteja ir tā, kas atbildīga par direktīvas virzības gaitu, man ir nepieciešami korekti sagatavoti dokumenti, lai varu aizstāvēt to vai citu viedokli. Pirmais, ko saņēmu no Latvijas, bija protests un kategorisks lēmums – mēs esam pret šo direktīvu. Tomēr, lai strādātu konstruktīvi, ir vajadzīgi argumenti, tāpēc aicināju Latvijas ostas, Latvijas Ostu padomi, Satiksmes ministriju veidot kopīgu dokumentu, kurā būtu parādīts, kāpēc šī direktīva Latvijai nav pieņemama. Daudzkārt pirmā reakcija ir noliegums, bet, analizējot punktu pa punktam, var atrast saskares punktus, kompromisu un, protams, paliek arī kategoriski nepieņemamas lietas. Godīgi sakot, esmu gandarīts par to, kā veidojas mana un Latvijas transporta, tranzīta un ostu nozares speciālistu, amatpersonu un biznesa cilvēku sadarbība, lai lēmumi, ko pieņem šeit, Briselē, būtu iespējami labvēlīgāki Latvijai. Diemžēl jāteic, ka daudzus jautājumus atrisināt mums labvēlīgi nemaz nav iespējams, jo šeit, Briselē, tiek veidota lielā politika. Katrai valstij tomēr ir savas intereses, tāpat savas intereses ir arī biznesam. Ne velti tieši Briselē Eiropas Komisijas un Eiropas Parlamenta ēku tuvumā ir iekārtojušās kuģošanas, loģistikas, kravas pārvadātāju un daudzu citu nozaru lielo kompāniju pārstāvniecības. Lobijs Briselē ir politiskās dzīves neatņemama sastāvdaļa, un šo biroju un speciālistu uzturēšanai un algošanai tiek tērēti milzu līdzekļi. Godīgi sakot, par šādu līdzekļu tērēšanu Latvija pat sapņot nevar. Ļoti iespējams, ka vienīgais veids, kā nozares kompānijas var piedalīties lielajā politikā, ir apvienoties asociācijās, attiecīgajām nozares asociācijām atkal iestājoties starptautiskajās asociācijās. Maksājot dalības naudu, būs daudz lielāka iespēja saņemt informāciju, piedalīties kopīgos pasākumos un tādējādi lobēt savas intereses jau daudz augstākā līmenī."

Vecā Eiropa diskriminē jauno Eiropu

Vairāku tā dēvēto veco Eiropas dalībvalstu deputāti pauduši viedokli, ka vajadzētu pārskatīt ES liela mēroga infrastruktūras TEN –T budžeta prioritātes. It kā

pavisam nevainīgi, tomēr šādas aktivitātes var novest pie tā, ka „Rail Baltica" projekts tiek svītrots no prioritāro projektu saraksta.

Roberts Zīle (interneta portālam „Delfi"): „ Sekojot dažu manu kolēģu aicinājumam samazinātajam finansējumam izvēlēties tikai tā saucamos visai ES svarīgos projektus, būtu diskriminējošākais no kritērijiem, kādu var piemērot jaunajām dalībvalstīm, it īpaši tām, kuras ir ES robežvalstis. Baltijas valstīm šobrīd nav savienojuma ar citu ES valstu elektrības tīkliem (izņemot mazas jaudas Igaunijas un Somijas savienojumu), ar tā dēvēto veco Eiropu mums nav mūsdienīgas dzelzceļa līnijas, vides prasību dēļ ir apdraudēts arī autoceļa „Via Baltica" austrumu posms Polijā. Mēs faktiski tiekam izolēti no Viduseiropas.

Pie ieejas Eiropas Parlamenta ēkā. Diemžēl drošības apsvērumu dēļ pašu ieeju fotografēt ir aizliegts

Manuprāt, tas nav pareizi. Efektīva preču un cilvēku kustība ir būtisks priekšnoteikums Eiropas Savienības ekonomiskajai aktivitātei un izaugsmei. Tādējādi tiek sagrauta pati vienotā pārrobežu transporta tīkla ideja, un mērķis, ar kādu šis plānojums tika veidots, vairs nav sasniedzams. Luksemburgas prezidentūras priekšlikumā TEN-T programmas 30 projektu pārrobežu sadaļām paredzētais finansējums bija vairāk nekā 20,3 miljardi eiro. Taču gala vienošanās rezultātā summa samazināta trīskārt, norādot, ka finansējami tikai atsevišķi prioritārie projekti. Tiesa, neviens tā arī nav paskaidrojis, kādi būs kritēriji, pēc kuriem šos prioritāros projektus izvēlēsies. Tā kā „Rail Baltica" ir vienīgais no TEN-T budžeta finansētais Latvijas projekts, tā izslēgšana no saraksta nozīmētu, ka Latvija transporta projektiem no šī 8 miljardu budžeta nesaņem ne eiro. „Rail Baltica" paredzētais finansējums no TEN-T programmas bija 30–50%. Nesaņemot šo papildu naudu „Rail Baltica" pārrobežu sadaļām, Latvijai būtu ļoti grūti to finansēt patstāvīgi vai tikai ar Kohēzijas fonda atbalstu. Tas nozīmē, ka Latvijas iedzīvotājiem nezināmā nākotnē tiks atvirzīta iespēja lietot ātrvilcienu kā alternatīvu lidmašīnām. Latviju un Eiropas lielākās valstis savienojoša ātrvilciena līnija „Rail Baltica" nodrošinātu Baltijas valstu efektīvāku integrāciju Eiropā. Esošais dzelzceļa tīkls Baltijas valstīs ir būvēts pēc Krievijas standartiem, un dzelzceļa satiksme ir nosacīti lēna. Tā pašreiz nav tehniski savietojama ar Polijas un Vācijas dzelzceļa tīkliem. Uz Lietuvas un Polijas robežas tiek veikta vagonu riteņu platuma maiņa, atsevišķos sliežu ceļa posmos vilciena ātrums ir tikai 40–60 km/stundā. 2004. gadā ar Eiropas Padomes lēmumu 884/2004/EC „Rail Baltica" projekts tika iekļauts ES prioritāro transporta tīkla sarakstā.■

Latvijas deputāti Eiropas Parlamenta komitejās un delegācijās

No 2007. gada 31. janvāra Eiropas Parlaments divdesmit komitejās un divās apakškomitejās apstiprinājis jaunu sastāvu, ievēlējis priekšsēdētājus un viņu vietniekus. Katrā komitejā ir viens priekšsēdētājs un četri priekšsēdētāja vietnieki.

Latvijas deputātu dalība Eiropas Parlamenta komitejās un delegācijās

Deputāts, politiskā grupa	Komitejas un delegācijas
Georgs ANDREJEVS Eiropas Liberāļu un demokrātu apvienības grupa	**Pilntiesīgs loceklis** ■ Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteja ■ Delegācija ES un Armēnijas, ES un Azerbaidžānas un ES un Gruzijas parlamentārās sadarbības komitejā **Aizvietotājs*** ■ Delegācija ES un Horvātijas apvienotajā parlamentārajā komitejā
Valdis DOMBROVSKIS Eiropas Tautas partijas (Kristīgo demokrātu) un Eiropas Demokrātu grupa	**Pilntiesīgs loceklis** ■ Budžeta komiteja ■ Delegācija ĀKK un ES apvienotajā parlamentārajā asamblejā **Aizvietotājs** ■ Budžeta kontroles komiteja ■ Ekonomikas un monetārā komiteja ■ Delegācija ES un Kazahstānas, ES un Kirgizstānas un ES un Uzbekistānas parlamentārās sadarbības komitejās, kā arī attiecībām ar Tadžikistānu, Turkmenistānu un Mongoliju
Guntars KRASTS Nāciju Eiropas grupa	**Priekšsēdētāja vietnieks** ■ Ekonomikas un monetārā komiteja **Pilntiesīgs loceklis** ■ Delegācija ES un Ukrainas parlamentārās sadarbības komitejā **Aizvietotājs** ■ Iekšējā tirgus un patērētāju aizsardzības komiteja ■ Delegācija attiecībām ar Amerikas Savienotajām Valstīm
Ģirts Valdis KRISTOVSKIS Nāciju Eiropas grupa	**Priekšsēdētāja vietnieks** ■ Drošības un aizsardzības apakškomiteja **Pilntiesīgs loceklis** ■ Starptautiskās tirdzniecības komiteja ■ Delegācija attiecībām ar Magribas valstīm un Arābu Magribas Savienību (ieskaitot Lībiju)

	Aizvietotājs ■ Ārlietu komiteja ■ Pagaidu komiteja saistībā ar iespējamo CIP veikto Eiropas valstu izmantošanu, lai pārvadātu un nelikumīgi turētu apcietinājumā gūstekņus ■ Delegācija attiecībām ar Japānu
Aldis KUŠĶIS Eiropas Tautas partijas (Kristīgo demokrātu) un Eiropas Demokrātu grupa	**Priekšsēdētāja vietnieks** ■ Delegācija attiecībām ar Baltkrieviju **Pilntiesīgs loceklis** ■ Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteja **Aizvietotājs** ■ Transporta un tūrisma komiteja ■ Delegācija ES un Ukrainas parlamentārās sadarbības komitejā
Rihards PĪKS Eiropas Tautas partijas (Kristīgo demokrātu) un Eiropas Demokrātu grupa	**Pilntiesīgs loceklis** ■ Konstitucionālo jautājumu komiteja ■ Delegācija attiecībām ar Ķīnas Tautas Republiku **Aizvietotājs** ■ Ārlietu komiteja ■ Budžeta komiteja ■ Pagaidu komiteja saistībā ar iespējamo CIP veikto Eiropas valstu izmantošanu, lai pārvadātu un nelikumīgi turētu apcietinājumā gūstekņus ■ Delegācija ES un Krievijas parlamentārās sadarbības komitejā
Inese VAIDERE Nāciju Eiropas grupa	**Pilntiesīga locekle** ■ Ārlietu komiteja ■ Cilvēktiesību apakškomiteja ■ Delegācija attiecībām ar Dienvidāfriku **Aizvietotāja** ■ Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteja ■ Delegācija ES un Krievijas parlamentārās sadarbības komitejā
Tatjana ŽDANOKA Zaļo un Eiropas Brīvās apvienības grupa	**Pilntiesīgs loceklis** ■ Pilsoņu brīvību, tieslietu un iekšlietu komiteja ■ Delegācija ES un Krievijas parlamentārās sadarbības komitejā **Aizvietotāja** ■ Ārlietu komiteja ■ Cilvēktiesību apakškomiteja ■ Delegācija ES un Armēnijas, ES un Azerbaidžānas un ES un Gruzijas parlamentārās sadarbības komitejās
Roberts ZĪLE Nāciju Eiropas grupa	**Pilntiesīgs loceklis** ■ Transporta un tūrisma komiteja ■ Delegācija Āfrikas, Karību un Klusā okeāna valstu un ES apvienotajā parlamentārajā asamblejā **Aizvietotājs** ■ Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteja ■ Delegācija attiecībām ar Austrāliju un Jaunzēlandi

Tiesību aktu pakete jūrniecības drošības jomā (ERIKA III)

Pakete ietver septiņus tiesību aktu projektus, kuri kopumā vērsti uz kuģošanas drošības uzlabošanu:

- paaugstināt dalībvalstu kuģu karoga valsts kontroles kvalitāti, lai katra valsts stingrāk uzraudzītu zem sava karoga peldošos kuģus;
- stingrāk kontrolēt kuģu uzraudzības sabiedrību darbību, t.sk. no ES institūciju puses;
- paredzēt izmaiņas ostas valsts kontroles darbā, biežāk kontrolējot aizrādījumus saņēmušos kuģus un paredzot ostu valsts kontroles inspektoru sertificēšanu;
- ieviest vienotu ES informācijas sistēmu par kuģu satiksmi, kā arī noteikt vienotus standartus patvēruma sniegšanai kuģiem avāriju gadījumā;
- izveidot ES jūras negadījumu datu bāzi;
- paredzēt ES dalībvalstu vienošanos par atbildību attiecībā uz kuģu pasažieriem un bagāžu;
- ieviest augstākus kuģu īpašnieku atbildības limitus par zaudējumu kompensāciju avāriju gadījumos.

Uzziņai

Kvalificētais vairākums – balsošana pēc kvalificētā vairākuma principa tiek izmantota lielākajā daļā (ap 90%) gadījumu, proti, kad lēmums skar kopējo tirgu, konkurenci, lauksaimniecību un zivsaimniecību, patērētāju aizsardzību un ārvalstu investīcijas. Tāpat kvalificētā vairākuma princips tiek lietots, lemjot par vides un ekonomiskās koordinācijas jautājumiem.
Lietojot kvalificētā vairākuma principu, katrai valstij ir noteikts balsu skaits. Pašlaik lēmuma pieņemšanai nepieciešamas 232 balsis no 321, turklāt kvalificētā vairākuma balsojuma gadījumā ikviena dalībvalsts var prasīt pārbaudīt, vai ar kvalificēto vairākumu pieņemtais lēmums pārstāv vismaz 62% no ES kopējā iedzīvotāju skaita. Lai bloķētu lēmuma pieņemšanu, nepieciešamas 90 balsis.
Latvijai ir četras balsis.

Regulas (*Regulations*) – ES tiesību akti, saistoši un tieši piemērojami visās dalībvalstīs. Regulas aizstāj jebkuru nacionālo likumu un stājas spēkā tekstā norādītajā datumā vai arī 20 dienas pēc publicēšanas. Lai regula stātos spēkā, nav nepieciešams un pat nav pieļaujams pieņemt jaunu likumu nacionālā līmenī.

Zaļā grāmata (*Green Paper)* – EK publicēts dokuments, kura mērķis ir sākt konsultācijas par kādu konkrētu Eiropai svarīgu jautājumu (piemēram, par sociālo politiku, enerģētikas jautājumiem u.c.). Parasti Zaļajā grāmatā ir formulēti konkrēti jautājumi, uz kuriem tiek gaidīti ES dalībvalstu, ieinteresēto pušu viedokļi. Šo konsultāciju rezultāts var būt nākamais solis – EK publicētā Baltā grāmata, kura ietvert konkrētus priekšlikumus darbībai noteiktā jomā.

Pakete prezentēta 2005. gada 5. decembrī Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas Ministru padomē.

2006. gada 8. jūnijā Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas Ministru padomē panākta vienošanās par direktīvas projektu „Par ostas valsts kontroli" un par direktīvas projektu „Par satiksmes monitoringu".

Apkopojot Latvijas intereses, secināts, ka Latvijai prioritāri ir grozījumi ostas valsts kontroles darbā, kā arī ES valstu kuģu karoga valsts kontroles kvalitātes paaugstināšanas jautājums.

Izstrādāt Latvijas sākotnējo pozīciju par visiem priekšlikumiem, apzinot veicamos pasākumus ERIKA III tiesību aktu paketes kontekstā.■

Vai jūs zinājāt?

Kā Jūs varat saņemt Zaļās grāmatas eksemplāru?
Zaļā grāmata ir pieejama divdesmit Eiropas Savienības oficiālajās valodās.
Jūs varat saņemt eksemplāru
■ Zivsaimniecības un jūrlietu ģenerāldirektorāta mājaslapā:
http://ec.europa.eu/maritimeaffairs
■ Sūtot pieprasījumu:
Commission europ-enne
DG Peche et affaires maritimes
Task force «politique maritime»
B-1049 Bruxelles

Kā Jūs varat paust savu viedokli?
Sūtot piezīmes:
■ Commission europ-enne
DG Peche et affaires maritimes
Task force «politique maritime»
B-1049 Bruxelles
■ Vai uz šādu e-pasta adresi:
ec-maritime-green-paper@ec.europa.eu

Aviācijas un jūras satiksmes drošības pasākumu finansēšana

Eiropas Komisija ir sagatavojusi ziņojumu par drošības pasākumu finansēšanu aviācijas un jūrniecības nozarē. Kā teikts ziņojumā, transporta drošības izmaksas var būt visai ievērojamas, un pašlaik tās lielā mērā sedz lietotāji. Ziņojums sniedz nelielu ieskatu dalībvalstu dažādajos finansēšanas mehānismos un brīdina, ka pieejas neviendabīgums var izraisīt konkurences kropļojumus.

Eiropas Komisija ir novērtējusi situāciju aviācijas un jūras satiksmes drošības pasākumu finansēšanā un 2006. gada 3. augustā nāca klajā ar ziņojumu, kurā secināts, ka lielāka drošības pasākumu nodevu un maksājumu pārskatāmība dotu labumu transporta pakalpojumu izmantotājiem un ka vispār pretterorisma pasākumu publiskais finansējums transporta nozarē nav uzskatāms par valsts atbalstu.

Eiropas Komisijas priekšsēdētāja vietnieks Žaks Baro paziņoja, ka "iedzīvotāju aizsardzībai pret teroristu uzbrukumiem joprojām ir jābūt galvenajai prioritātei. Drošības pasākumi aviācijā un jūras satiksmē arī ir jāfinansē valsts iestādēm, taču nekropļojot konkurenci."

Atceroties 2001. gada 11. septembra un citus nesenākus teroristu uzbrukumus, drošība joprojām ir aktuāls jautājums. Kopš šiem notikumiem ir pieņemti vairāki Eiropas tiesību akti aviācijas un jūras satiksmes drošības jomā (Regula 2320/2002, Regula 725/2004 un Direktīva 65/2005), un Eiropas Komisija jau ir ierosinājusi pārstrādāt tiesību aktus aviācijas jomā (COM(2005)429 – IP/05/1178). Likumdošanas procesā Eiropas Parlaments un Padome aicināja Eiropas Komisiju veikt pētījumus, īpašu uzmanību pievēršot veidam, kā dalībvalstīs valsts iestādes un uzņēmēji sadala drošības pasākumu finansēšanu aviācijas un jūras satiksmes jomā. Eiropas Komisijas ziņojums, ko tā iesniegusi Eiropas Parlamentam un Padomei, pamatojas uz šiem diviem pētījumiem.

Kopienas iekšienē veikto lidojumu apdrošināšana veido 1–2% no biļešu vidējās cenas. Ir divi finansēšanas modeļi: centralizētais, kur apdrošināšanu galvenokārt finansē valsts, un decentralizētais modelis, kur par drošību rūpējas lidostas iestādes. Tomēr abos gadījumos galu galā pasažieris, maksājot nodokļus vai lidojumu drošības maksu, ir galvenais drošības finansētājs.

Runājot par jūrniecības nozari, jāpiemin, ka Eiropas Savienībai ir vairāk nekā 1200 jūras ostu, 4000 ostu iekārtu un 9000 kuģu, kas kuģo ar ES dalībvalstu karogiem. Lai gan absolūtie skaitļi attiecībā uz ieguldījumiem drošībā uz katru kuģi

Eiropas Komisijas ēka Briselē

ir lieli (vidēji aptuveni 100 000 eiro), tā ir tikai ļoti neliela ieguldījumu daļa (0,0006–0,0015%). Attiecībā uz ostu iekārtām pētījumā konstatētas lielas ieguldījumu atšķirības atkarībā no veida, piemēram, salīdzinot daudzfunkcionālās un konteineru iekārtas. To var izskaidrot tādējādi, ka atkarībā no darbības specifikas dažu veidu iekārtām jau bija attiecīgs aprīkojums un pasākumu plāns, ņemot vērā pamatprasības un nepieciešamību nodrošināties pret zagļiem. Izdevumus sedz galvenokārt ostas iestādes un uzņēmēji.

Ziņojumā secināts, ka lielāka apdrošināšanas nodokļu un maksājumu pārredzamība būtu transporta pakalpojumu izmantotāju interesēs. Tā kā trūkst pārredzamības, ir grūti noteikt iespējamos uzņēmēju savstarpējās konkurences kropļojumus. Turklāt drošības pasākumu finansēšanas neviendabīgums palielina konkurences kropļojumu iespēju. Jo īpaši tas attiecas uz tām dalībvalstīm, kurās tiek prasīti stingrāki pasākumi, nekā paredzēts Eiropas tiesību aktos.

Un, visbeidzot, pats svarīgākais: Eiropas Komisija uzskata, ka tā kā Eiropas pilsoņu aizsardzība pret teroristu uzbrukumiem būtībā ir valsts kompetence, teroristu uzbrukumu novēršanas publisks finansējums nav uzskatāms par valsts atbalstu, jo tas ir saistīts ar tipisku publiskas institūcijas pilnvaru īstenošanu.

Ziņojuma un pētījumu pilns teksts:
http://ec.europa.eu/dgs/energy-transport/security/financing/index-en.htm

Eiropas transporta politika

2006. gada 22. jūnijā Eiropas Komisija pieņēma pamatnostādnes turpmākajai ES transporta politikai. Mobilitāte ir svarīga, lai nodrošinātu Eiropas labklājību un pilsoņu brīvu pārvietošanos. Ir jāsamazina mobilitātes negatīvā ietekme saistībā ar enerģijas izmantojumu un attiecībā uz apkārtējās vides kvalitāti. Līdztekus tādām 2001. gada Baltajā grāmatā paredzētām darbībām kā dzelzceļa un jūras transporta savienojumu sekmēšana kravu pārvadājumiem lielos attālumos būs vajadzīgi papildu instrumenti šo mērķu sasniegšanai. Tie ir šādi: kravu pārvadājumu loģistikas rīcības plāns; automatizētās transporta sistēmas, lai mobilitāte būtu videi draudzīgāka un efektīvāka; apspriedes par to, kā mainīt cilvēku mobilitātes paražas pilsētu teritorijās; rīcības plāns iekšzemes ūdenstransporta nozares attīstīšanai, kā arī vērienīga programma ekoloģiski nekaitīgas enerģijas izmantošanai kravas un vieglajos automobiļos.

Komisijas priekšsēdētāja vietnieks un komisārs transporta politikas jautājumos Žaks Baro [*Jacques Barrot*] pauda šādu nostāju: „Mobilitāte ir Eiropas pilsoņu brīva pārvietošanās un Eiropas ekonomiskās izaugsmes būtisks priekšnoteikums. ES turpinās atbalstīt dzelzceļa un iekšējo ūdensceļu transportu, lai nodrošinātu savienojumus liela attāluma pārvadājumos. Tāpat arī vairāk pūļu ir jāieguld, lai autotransports un gaisa transports kļūtu efektīvāki un videi nekaitīgāki. Tādēļ galveno uzmanību es vēlos vērst uz loģistiku, tīriem dzinējiem un automatizētām transporta sistēmām, kurās izmanto jaunākās tehnoloģijas."

Pārskatā izklāstīto transporta politikas pamatnostādņu pamatā ir 2001. gada Baltā grāmata. Šajās pamatnostādnēs ietvertas darbības, lai liberalizācijas rezultātā, ieviešot tehnoloģiskos jauninājumus un panākot aprīkojuma savietojamību, veicot ieguldījumus infrastruktūrā un īstenojot tirgus labāku uzraudzību, izveidotu konkurētspējīgu Eiropas dzelzceļa tīklu. Ir jāattīsta jūras transporta maģistrāles un kabotāžas pārvadājumi, īpaši akcentējot savienojumus iekšzemes virzienā. Viens no mērķiem Eiropas ostu politikā, kuru sāks īstenot 2007. gadā, būs palielināt ieguldījumu apjomu ostās un iekšzemes ūdensceļu savienojumu attīstībā. Ar samērīgi noteiktiem tarifiem infrastruktūras izmantošana būs racionālāka.

Pārskatā ir izklāstītas metodes, kā no 2008. gada noteikt samērīgus infrastruktūras izmantošanas tarifus, kā arī norādīts, ka jāturpina pasākumi, lai celtu dažādu transporta veidu drošību un drošumu. Plaši jāīsteno pasākumi, lai sasniegtu EK izvirzīto mērķi satiksmes drošības jomā – laika posmā no 2001. līdz 2010. gadam par 50% samazinātu uz ES ceļiem bojā gājušo skaitu. No 2007. gada ik gadus tiks rīkota Eiropas ceļu drošības diena, lai veicinātu sabiedrības izpratni un veidotu

integrētu attieksmi pret satiksmes drošību, saistot to gan ar transportlīdzekļu konstrukciju, gan infrastruktūru, gan autobraucēju uzvedību. Visos transporta veidos jāsekmē pasažieru tiesību aizsardzība, it īpaši attiecībā uz cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

2001. gada Baltajā grāmatā paredzētie instrumenti ir jāpielāgo jaunajai situācijai, kad Eiropas Savienība ir paplašinājusies, pastāvīgi pieaug degvielas cenas, ir spēkā Kioto protokolā noteiktās saistības un norisinās globalizācijas procesi. Eiropas ilgtspējīgas mobilitātes politikas īstenošanas nolūkā nepieciešams dažādot politiskos instrumentus, lai panāktu optimālu katra transporta veida funkcionēšanu un kombinētu izmantojumu. Komisija ir paredzējusi 2007. gadā pieņemt loģistikas rīcības plānu, lai veicinātu autotransporta, jūras, dzelzceļa un iekšzemes ūdenstransporta sinerģismu un dažādus transporta veidus integrētu loģistikas ķēdēs. Tādējādi nozares pārstāvji atradīsies labvēlīgā konkurences situācijā un tiks samazināta katras atsevišķas kravas vienības nelabvēlīgā ietekme uz vidi.

Pārskatā īpaši akcentētas automatizētās transporta sistēmas. Kuģiem, kravas automobiļiem, vieglajām automašīnām un vilcieniem var būt tikpat attīstīti sakaru un navigācijas līdzekļi kā gaisa kuģiem. Novērojot un vadot satiksmes plūsmas un jaudas reālā laika režīmā, tiek samazinātas izmaksas, uzlabota vides kvalitāte un pastiprināta drošība. „Galileo" programmai būs izšķirošā nozīme jauno tehnoloģiju sekmēšanā.

Transporta nozares daļa ir 30% no kopējā enerģijas patēriņa un 71% no kopējā naftas patēriņa Eiropas Savienībā. Savukārt autotransporta nozare patērē 60% no transporta nozares kopējā naftas patēriņa. Lai samazinātu atkarību no naftas piegādēm un sekmētu transporta nozares ilgtspējīgu attīstību, Eiropas Komisija 2007. gadā nāks klajā ar stratēģisko tehnoloģiju plānu enerģētikas jomā un 2009. gadā – ar vērienīgu programmu jautājumā par ekoloģiski tīras degvielas izmantošanu transportā.

Pārskatā izteikts aicinājums mainīt mobilitātes paražas Eiropas pilsētās. Pēc Zaļās grāmatas izstrādes attiecīgajā jautājumā EK 2007. gadā sāks apspriedes par pilsētu transporta politiku. Šo apspriežu gaitā jānosaka, cik lielā mērā valdības ir atbildīgas par jaunu iniciatīvu izstrādi. Pēdējo gadu darba rezultāti ir pozitīvi, bet ar pašreizējiem instrumentiem vairs nepietiek. Baltās grāmatas pārskatā ieskicētās politiskās pamatnostādnes precizēs, ņemot vērā publiskās apspriešanas rezultātus un pētījumus par transporta nozares iespējamo attīstību nākotnē.■

Sadarbība Baltijas jūras reģionā

Padziļinoties globālajiem politiskās un ekonomiskās integrācijas procesiem, reģionālās sadarbības nozīme kļūst arvien būtiskāka. Baltijas jūras reģions ir kļuvis par vienu no dinamiskākajiem reģioniem Eiropā ar lielu ekonomisko un politisko potenciālu, kura stratēģiskā nozīme ir pieaugusi līdz ar ES un NATO paplašināšanos.

Kopš 90. gadu sākuma Latvija aktīvi piedalās reģionālās sadarbības veidošanā un stiprināšanā, gan izmantojot dažādu reģionālo institūciju un organizāciju, piemēram, Baltijas Jūras valstu padomes, Baltijas Attīstības foruma u.c., piedāvātās sadarbības iespējas un piedaloties vairāku reģionālo programmu, projektu un iniciatīvu īstenošanā, piemēram, ES Ziemeļu dimensijā, ES Kaimiņu politikā, e-PINE u.c., gan pilnveidojot divpusējās attiecības ar katru no Baltijas jūras reģiona valstīm, gan attīstot trīspusējo Baltijas valstu sadarbību, kā arī īpašu uzmanību veltot attiecībām starp Baltijas valstīm un Ziemeļvalstīm. Par pamatu ņemot Ziemeļu Padomes un Ziemeļu Ministru padomes darbības modeļus, 90. gadu sākumā Baltijas valstis izveidoja savas sadarbības koordinēšanas institūcijas – Baltijas Asambleju un Baltijas Ministru padomi.

Baltijas jūras reģionam raksturīgs daudzpusējo institūciju un sadarbības formātu blīvums. Daudzi no tiem šobrīd pārformulē savas darbības prioritātes, pielāgojoties jaunajai situācijai, kas izveidojusies pēc ES un NATO paplašināšanās. Turpinās diskusija par reģiona sadarbības optimālo saturisko un formālo raksturu, kā arī vietu ES un globālajā kontekstā. Šajā situācijā Latvijai ir svarīgi koncentrēties uz reģionam prioritārām sadarbības jomām un plānot mērķtiecīgu reģionālās sadarbības mehānismu izmantošanu. Jo īpaši aktuāli tas ir patlaban. 2007. gadā Latvija prezidē Baltijas Asamblejā un Baltijas Ministru padomē, kā arī gatavojas prezidentūrai Baltijas Jūras valstu padomē, sākot ar šā gada 1. jūliju.

Sadarbība starp Baltijas jūras reģiona ES dalībvalstīm uzskatāma par nozīmīgu instrumentu ES kopīgo politiku veidošanā. Viedokļu apmaiņu un nostāju saskaņošanu aktuālos ES un ārpolitiskos jautājumos sekmē izveidotie neformālie konsultāciju mehānismi: Baltijas valstis un Ziemeļvalstis (NB6); Baltijas valstis, Ziemeļvalstis, Polija un Vācija (NB6+2), Baltijas valstis un Vācija (3+1) u.c. Konsultācijas palīdz precizēt reģiona valstu intereses aktuālajos ES jautājumos, savukārt to neformālais raksturs nodrošina atklātu viedokļu apmaiņu. Latvija ir ieinteresēta turpināt piedalīties šajās konsultācijās gan valdību vadītāju, gan ārlietu ministru, gan ekspertu līmenī.

Arī Rīgas brīvostas pārvaldē tiekas Eiropas ostu vadītāji un zinātnieki, lai diskutētu par ostu drošību. No kreisās: Briseles Universitātes profesors Mihaels Dooms, Antverpenes Transporta un jūrniecības institūta profesors Vilijs Vinkelmans un ESPO valdes komitejas priekšsēdētājs Hermans Žurnē

Baltijas valstu integrācija

Ārlietu ministrs Artis Pabriks 2006. gada 11.septembrī, atklājot diskusiju par Eiropas Savienības Ziemeļu dimensiju, norādīja, ka pēc Baltijas valstu uzņemšanas ES Ziemeļu dimensija ieguvusi jaunas aprises un piedzīvo savu renesansi. "Šis nav tikai birokrātisks vai tehnisks projekts, bet projekts ar vīziju," uzsvēra ārlietu ministrs.

Artis Pabriks akcentēja, ka Eiropas ziemeļu daļa, pateicoties Baltijas valstu straujajam attīstības tempam, ir viens no Eiropas vitālākajiem reģioniem un, ņemot vērā Ziemeļvalstu senās sociālās tradīcijas, arī viens no pārtikušākajiem reģioniem. Viņš uzskata, ka ar Ziemeļu Ministru padomes un Ziemeļu dimensijas atbalstu arī nākotnē turpināsies Baltijas valstu integrācija dažādās Ziemeļvalstu institūcijās.

Latvijai ir būtiski, ka Ziemeļu dimensija lielu uzmanību pievērš sadarbībai ar Krievijas ziemeļu daļu – reģionu, kas robežojas ar mūsu valsti. Ministrs informēja, ka Latvijas galvenās prioritātes Ziemeļu dimensijas ietvaros ir muitas un robežšķērsošanas procedūru optimizēšana, Baltijas jūras vides aizsardzība un sadarbība izglītībā un zinātnē.

Jūras ostu politika

Sagatavojusi Eiropas Jūras ostu organizācija (ESPO)

Jau agrāk tika veikti vairāki mēģinājumi izstrādāt ES politiku jūras ostām, kuri dažādu iemeslu dēļ vai nu tika nodoti aizmirstībai, vai cieta neveiksmi.

Eiropas jūras ostas labprāt vēlētos piedzīvot saskaņotas ES ostu politikas pamatstruktūras attīstību, kuras uzmanības lokā būtu trīs galvenie uzdevumi:

1. Sekmēt ostu caurlaides spējas pietiekamību, pieeju jūrai un sakarus ar iekšzemi, lai ostas varētu pildīt savu uzdevumu būt par vārtiem Eiropas ārējai un iekšējai tirdzniecībai, izmantojot šādus pasākumus:

- noskaidrot valsts palīdzības noteikumus valsts finansējuma saņemšanai ostas infrastruktūras, vispārējās intereses ostas pakalpojumu, ka arī pieejas jūrai un iekšzemes infrastruktūras, tostarp mezglpunktu, attīstībai;
- koncentrēt Eiropas transporta tīkla (TEN-T) nodrošināto palīdzību iztrūkstošajos vai nepilnīgi attīstītajos infrastruktūras posmos, īpaši tajos, kas jūras ostas savieno ar piekrastes joslu un iekšzemi;
- garantēt ostas pārvaldes iestādei pilnīgu tirdzniecības brīvību, ļaujot jaunajiem un esošajiem ieguldītājiem gūt normālu peļņu no ieguldījumiem, pilnībā respektējot īpašumtiesības;
- veicināt atklātas debates par dabas aizsardzības noteikumu ietekmi uz ļoti svarīgiem ostas un ar to saistītajiem attīstības projektiem.

2. Sekmēt konkurētspējīgu un efektīvu pakalpojumu sniegšanu ostās un transporta ķēdē, izmantojot šādus pasākumus:

- garantēt, lai ostas maksas ir katras atsevišķas ostas tirdzniecības un finansiālās autonomijas jautājums;
- izpētīt pašreizējo labo praksi attiecībā uz pakalpojumu sniegšanu ostā, pirms tiek sākta pāreja uz kopējo struktūru;
- nodrošināt, lai pakalpojumiem transporta ķēdē, tāpat kā pakalpojumiem ostā, būtu vienādi konkurences apstākļi, lai tie būtu orientēti uz tirgu, efektīvi, droši, neapdraudēti un ilgtspējīgi arī vides kontekstā;
- nodrošināt, lai pārbaudes un kontroles pasākumi ostās būtu nepieciešami, saskaņoti un efektīvi un lai valdības pienākumi netiktu nodoti ostām.

3. Stimulēt ar plašākas sabiedrības interesēm saistītos ostas pienākumus, izmantojot šādus pasākumus:

- sekmēt ostu individuālos centienus nodrošināt augstus vides, drošības un aizsardzības standartus, izmantojot pašregulācijas iespējas;
- stimulēt sadarbību un labākas prakses apmaiņu starp ostām, atbalstot pragmatiskus nozares projektus;
- saglabāt pareizo līdzsvaru starp stimuliem izkonkurēt alternatīvos transporta veidus;

■ koncentrēt jūras politiku uz efektīvām klientu un administratīvajām procedūrām.

Ko vajadzētu ņemt vērā?

Turklāt ES politikas veidotajiem, un jo īpaši Eiropas Komisijai, būtu pilnībā jāpilda Līguma sarga loma. Tāpat Komisijai būtu jāmaina pašreizējais uzsvars no jaunu tiesību aktu izstrādāšanas uz esošo ostu darbību reglamentējošo tiesību aktu labāku saskaņošanu un piemērošanu, ieviešot, ja vajadzīgs, arī grozījumus. Ikdienas darbā vairāk būtu jāizmanto tie politikas veidošanas līdzekļi, kas nav tiesību akti, piemēram, izskaidrojoša rakstura paziņojumi un prakses kodeksi.

Eiropas Jūras ostu organizācija (ESPO) pārstāv vairāk nekā 1000 Eiropas Savienības jūras ostu pārvaldes. Tās biedri ir vairāk nekā vienkārši ieinteresēti piedalīties konstruktīvās debatēs ar ES politikas veidotājiem par iepriekšminēto priekšlikumu un ir gatavi dalīties savās speciālajās zināšanās un praktiskajā pieredzē.

Eiropai nepieciešamas ostas

Eiropas Savienība nespēj funkcionēt bez jūras ostām. Gandrīz visa Kopienas ārējā tirdzniecība un gandrīz puse tās iekšējās tirdzniecības notiek caur vairāk nekā 1000 jūras ostām Eiropas Savienības 20 jūras dalībvalstīs. Vidējais kravu apgrozījums ostās sasniedz 3,5 miljardus tonnu gadā. Nedrīkst aizmirst arī 350 miljonus pasažieru, kuri veido 70% no Eiropas iedzīvotāju kopskaita.

Bez jūras ostām Eiropas Savienība nespētu pastāvēt kā ekonomikas lielvalsts. Bez jūras ostām nebūtu Eiropas iekšējā tirgus.

Jūras ostām raksturīga sarežģīta mijiedarbība ar dažādiem transporta veidiem, kas ietver dažādus dalībniekus – gan privātos, gan valsts. Līdz ar to ostu politikas pamatstruktūras izstrādāšana būtībā ir unikāls izaicinājums.

Ir bijuši daudzi mēģinājumi: neskaitāmi ziņojumi un pētījumi, vairāki ostu politikas pamatstruktūras varianti, Zaļā grāmata, paziņojums un pat priekšlikums direktīvai. Tie visi ir nodoti aizmirstībai vai cietuši neveiksmi. Kāpēc?

1. Politikas veidotāji ignorēja vai līdz galam nenovērtēja faktu, ka Eiropas jūras ostas pēc sava rakstura ir ļoti atšķirīgas. Būtībā nav nevienas citas nozares Eiropā, kurā būtu tik lielas atšķirības. To visu izskaidro vēstures fakti. Jūras ostas ir attīstījušās ilgstošā laika periodā.

2. Pateicoties konteinerizācijai 20. gs. 60. gados un ostas sektora lielajai ekonomiskajai izaugsmei, risinās nozīmīgs un aizvien straujāks tirgus diktēto pārmaiņu process. Bet, kopumā ņemot, politikas veidotāji uz šīm pārmaiņām reaģēja pārāk vēlu, jo tie vairāk vēlējās regulēt, saskaņot un iejaukties, nevis paredzēt vai veicināt pārmaiņas tirgū.

3. Centieni regulēt bieži vien bija sadrumstaloti, tiem trūka kopējā redzējuma par to, kas ostām vajadzīgs. Daudzas ierosinātās iniciatīvas bija pretrunā cita ar

citu. Uzskatāms piemērs tam ir konflikti, kurus izraisīja atšķirības starp ES transporta un vides politikas pasākumiem.

4. Līdz šim ES attieksme pret ostām ir bijusi diezgan negatīva. Tās tika uzskatītas vai nu par vājām vietām, vai traucēkli (nekad nesniedzot nekādus konkrētus pierādījumus), vai piesārņotājām, kas visos iespējamos veidos kaitē sabiedrībai.

5. Kopumā politikas veidotāji neņēma vērā veidu, kādā funkcionē Eiropas jūras ostas un to tirgi. Iespējams, ka tas notika arī tāpēc, ka pati nozare nepiedāvāja nekādus risinājumus konstatētajām problēmām, jo nozares sarežģītais raksturs tika uztverts kā pati par sevi saprotama lieta.

Vai Eiropas jūras ostu politikas sekmīga izstrādāšana, kurai faktiski aplaudētu visas Eiropas ostas, pati par sevi būtu nepateicīgs vai pat neiespējams uzdevums? Nē, tas nebūt tā nav. Tas, kas šajā situācijā patiešām vajadzīgs, ir izvairīšanās no iepriekšminētajām kļūdām un konsekventas pieejas nodrošināšana atbilstoši jūras ostu galvenajām vajadzībām.

Uzziņai

■ Pārvadājumi Eiropas jūras ostās pašlaik pieaug apmēram par 4% gadā. Tiek prognozēts, ka nākamajos gados konteineru pārvadājumu apjoma pieaugums sasniegs 7–15% gadā.

■ Ja netiks veikti nekādi pasākumi, lai radītu jaunas iespējas regulēt pārvadājumu apjoma pieaugumu, Eiropas tirdzniecība nonāks strupceļā. Kravas ir jāpārvieto. Piemērotas infrastruktūras saites ir vajadzīgas gan pieejā jūrai, gan sakaros ar iekšzemi, lai varētu ātri nosūtīt preces un izvairīties no satiksmes sastrēgumiem. Īpaša uzmanība jāpievērš jūras ostu, iekšzemes ostu un iekšzemes termināļu mijiedarbībai.

■ Ierobežotie valdību budžeti nozīmē to, ka ostas infrastruktūras un virsbūves finansēšanā ļoti būtisks elements ir privātais kapitāls, bet tam nepieciešamas privāto ieguldītāju ilgtermiņa saistības.

■ Daudzu Eiropas jūras ostu darbs ir saistīts ar starptautiskām grupām, kurām raksturīgas izteikti spēcīgas spējas slēgt darījumus, turklāt bieži vien tās ir apvienojušās stratēģiskās aliansēs, kas ļauj tām būt mazāk lojālām pret kādu atsevišķu ostu.

■ Ostu paplašināšanai potenciāli izmantojamu teritoriju, tāpat kā aizsargājamo dabas teritoriju, nav daudz.

Ko vajadzētu ņemt vērā?

■ Būtu jāizskaidro ES Līguma valsts palīdzības noteikumu piemērošana valsts finansējuma saņemšanai un ar to saistītajiem ieguldījumiem ostās un ostas sniegto vispārējās intereses pakalpojumu kompensēšanai. Ieguldītājiem un godīgas konkurences veicināšanai starp ostām nepieciešama lielāka skaidrība.

■ Politika, kas piemērojama valsts finansējumam ostās, jāpiemēro arī iekšzemes infrastruktūrai, lai nodrošinātu ostu un citu transporta veidu konkurenci ar vienādiem nosacījumiem.

■ Finansiālā palīdzība Eiropas transporta tīkla (TEN-T) ietvaros būtu jākoncentrē galvenokārt uz iztrūkstošajiem vai nepilnīgi attīstītajiem infrastruktūras posmiem, īpaši tiem, kas jūras ostas savieno ar piekrastes joslu un iekšzemi. Būtībā visām ES ostām būtu jābūt tiesīgām saņemt palīdzību ar noteikumu, ka projekti atbilst visiem Eiropas transporta tīkla pamatnostādnēs noteiktajiem kritērijiem un nerada tirgus izkropļojumus.

■ Ostas pārvaldes iestādei būtu jādod pilnīga brīvība slēgt darījumus ar potenciālajiem ieguldītājiem. Būtu jārada iespēja gan jaunajiem, gan pašreizējiem ieguldītājiem gūt normālu peļņu no saviem ieguldījumiem. Īpašumtiesības ostā būtu pilnībā jārespektē.

■ Ostas paplašināšanai paredzētajām teritorijām, zonām ar pieeju jūrai un iekšzemes infrastruktūrai iepriekš piemēroto juridisko normu ietekme uz dabas aizsardzības teritoriju noteikšanu būtu jānoskaidro pirms šīs noteikšanas, turklāt konsultējoties ar ostu īpašniekiem, iestādēm un lietotajiem.

■ Skaidrāk jānosaka Eiropas transporta tīkla (TEN-T) statūtu un jau agrāk eksistējušo teritoriju veidošanas plānu ietekme uz "sabiedrības primāro interešu" novērtēšanu „Natura 2000" likumdošanas kontekstā.

■ Jauno vides tiesību aktu ietekme uz ostas un jūras aktivitātēm, tostarp bagarēšanu, būtu pienācīgi izvērtējama jau iepriekš.

Pakalpojumu konkurētspēja

■ Spēcīgā konkurence ir padarījusi Eiropas ostu sektoru par ļoti attīstītu nozari, kas ir viena no efektīvākajām visā pasaulē. Maksas par dažādiem pakalpojumiem Eiropas ostās atbilst tām, kas tiek piemērotas citos kontinentos, un dažkārt ir pat ievērojami zemākas.

■ Neraugoties uz Eiropas ostu apsaimniekošanas un pārvaldes paņēmienu ļoti lielo daudzveidību, potenciālie pakalpojumu sniedzēji parasti neizjūt īpašas grūtības, meklējot un atrodot pieeju attiecīgajiem tirgiem Eiropas ostās. Uzskatāms piemērs tam ir lielais jauno operatoru pieplūdums dažu pēdējo gadu laikā.

■ Eiropas ostu uzmanības centrā ir loģistikas ķēdes. Tradicionālā uzdevumu sadale loģistikas ķēdē pēdējā laikā ir diezgan neskaidra vertikālās integrācijas stratēģiju dēļ. Tādēļ Eiropas ostas arvien vairāk sāk konkurēt piegādes ķēdēs.

■ Eiropas ostas ir loģistikas pakalpojumu dabiskā vide. Jūras ostām jau agrāk raksturīgā ļoti svarīgā vieta starptautiskajā sadalē piedāvā iespējas pievienotās vērtības loģistikas attīstībai.

■ Jūras ostu kā dažādus transporta veidus savienojošo punktu efektivitāte balstās uz pakalpojumiem, kas tiek sniegti gan iekšzemē, gan jūras piekrastes joslā.

■ Tālāko efektivitāti ietekmē fakts, ka jūras ostas atrodas robežkontrolei, kuģu drošības, aizsardzības, muitas, cilvēku veselības un vides kvalitātes kontrolei izdevīgā vietā; daudzi no minētajiem kontroles veidiem ir raksturīgi tikai jūras sektoram.

Nepieciešama pārdomāta politika

■ Ostas maksām būtu jābūt katras atsevišķas ostas tirdzniecības un finansiālās autonomijas jautājumam. Nav nekādas pievienotās vērtības Eiropas kopējā maksu iekasēšanas sistēmā pat tajos gadījumos, kad tā ir ieviesta vides, drošības vai aizsardzības nolūkā.

Ar pasažieru kuģi „Liepāja" Daugavas viļņos

■ Eiropas kopējā pakalpojumu sniegšanas struktūra ostās varētu būt nodeŗīga, izskaidrojot ES Līguma noteikumu piemērošanu un nodrošinot caurskatāmību un juridisko skaidrību ostas pārvaldes iestādei, potenciālajiem un esošajiem pakalpojumu sniedzējiem, kā arī ostu lietotājiem. Minētajai struktūrai būtu jāizmanto pašreizējā labā prakse ostās bez pārspīlētas normatīvās bāzes izstrādāšanas vai birokrātijas. Tai nav nepieciešama ostu dažādo organizatorisko sistēmu saskaņošana Eiropā.

■ Ostas pārvaldes iestādei būtu jādod pilnīga tirdzniecības brīvība slēgt darījumus ar potenciālajiem pakalpojumu sniedzējiem ostā, pamatojoties uz caurskatāmiem un objektīviem kritērijiem bez diskriminācijas. Īpaši būtu jāievēro ES Līguma garantētās pamatbrīvības.

■ Būtu jānodrošina labvēlīgs klimats loģistikas pakalpojumu sniedzēju piesaistīšanai jūras ostām.

■ Visā transporta ķēdē sniegtajiem pakalpojumiem, tāpat kā jūras ostas sniegtajiem pakalpojumiem, būtu jānodrošina vienādi konkurences apstākļi, tiem būtu jābūt orientētiem uz tirgu, efektīviem, drošiem, neapdraudētiem un ilgtspējīgiem arī vides kontekstā.

■ ES arī turpmāk būtu jānodrošina, lai politika attiecībā uz jūras drošību, aizsardzību, muitu, cilvēku veselību un vides kvalitāti negatīvi neietekmētu ostu darbību kopumā, uzliekot nevajadzīgus vai nesaskaņotus kontroles pasākumus un pārbaudes vai nododot valdības pienākumus ostām.

Ko ostas dod sabiedrībai?

■ Ostu pievienotā vērtība ekonomikā un sabiedrībā bieži vien tiek uzskatīta kā pati par sevi saprotama lieta. Kopienas grupām ir tendence koncentrēties uz vides, drošības un aizsardzības apsvērumiem. Sasniegumiem šajās jomās ir ne tikai izšķiroša nozīme sabiedrības atbalsta iegūšanā, bet tie arī piesaista tirdzniecības partnerus un potenciālos ieguldītājus.

■ Ostas pārvaldes iestādei ir izšķiroša loma ostu korporatīvās sociālās atbildības stimulēšanā, nodrošinot, ka tiek sasniegti augsti vides, drošības un aizsardzības standarti, kuri tiek uzskatīti par labu tirdzniecības praksi.

■ Atbalstot ideju par pāreju uz vides kontekstā ilgtspējīgākiem transporta veidiem, ostām ir vajadzīgi visi transporta veidi, lai tās optimāli funkcionētu.

■ Ņemot vērā izmaiņas sadales struktūrās, autopārvadājumi joprojām varētu būt dominējošais pārvadājumu veids. Dzelzceļa un kuģu pārvadājumiem lielākā nozīme ir apjomīgās maģistrālajās līnijās.

■ Īso jūras pārvadājumu apjoms pēdējo piecu gadu laikā ir pieaudzis salīdzinājumā ar autopārvadājumu apjomu. Ir veikti būtiski ieguldījumi, lai īsjūras kuģošanu padarītu par konkurētspējīgu, uz tirgu orientētu, efektīvu, drošu, neapdraudētu un vides kontekstā ilgtspējīgu transporta veidu.

Ko vajadzētu atbalstīt?

■ ES būtu jāatbalsta ostu individuālie centieni būt efektīvām, drošām, neapdraudētām un vides kontekstā ilgtspējīgām, pēc iespējas sekmējot arī to pašregulāciju.

■ ES arī turpmāk būtu jāstimulē sadarbība un labākas prakses apmaiņa starp ostām, atbalstot tādus pragmatiskus nozares projektus kā, piemēram, EJOO Vides prakses kodeksu un ECOPORTS. Līdzīga veida iniciatīvas iespējamas arī drošības un aizsardzības vaḍības jomā.

■ Pārejas politikai būtu jānodrošina pareizais līdzsvars starp centieniem izkonkurēt alternatīvos transporta veidus, neatkarīgi no tā, vai šis transporta veids ir dzelzceļš, iekšzemes ūdensceļi vai īsjūras kuģošana.

■ Ņemot vērā īsjūras kuģošanas sekmīgo izaugsmi, ES īsjūras kuģošanas veicināšanas politikai būtu jākoncentrējas uz tām jomām, kur vēl joprojām iespējams ievērojams progress, piemēram, uz muitas jomu un administratīvajām procedūrām, kas jūtami ietekmē ostas efektivitāti.■

Piešķirts finansējums kuģu radīto jūras piesārņojumu novēršanai

No ES budžeta, kas paredzēts laika posmam no 2007. līdz 2013. gadam, Eiropas Jūras drošības aģentūrai atvēlēti 154 miljoni eiro kuģu radīto jūras piesārņojumu novēršanai. Eiropas Parlaments septembrī atbalstīja Eiropas Komisijas priekšlikumu programmai, kas paredz finansējumu Eiropas Jūras drošības aģentūras jaunajiem uzdevumiem.

Piešķirtais finansējums Eiropas Jūras drošības aģentūrai ļaus veikt attīrīšanas pasākumus piesārņojuma gadījumā, ātrāk konstatēt kaitīgo vielu noplūdi un šim nolūkam izveidot satelītattēlu palīdzības centru. Daļa piešķirtā budžeta paredzēta, lai finansētu īpaši aprīkotu pretpiesārņojuma kuģu sistēmu. Ziņojumā uzsvērts, ka Aģentūrai piešķirtais finansējums un tai uzticētie pienākumi papildina dalībvalstu pasākumus un neatbrīvo tās no atbildības. Dalībvalstīm arī jāturpina ievērot pašreizējie sadarbības noteikumi ar citām dalībvalstīm vai to grupām.

Pretpiesārņojuma kuģu tīkls

Jūras drošības aģentūra varēs noslēgt vienošanās (rezerves līgumus) ar tirdzniecības kuģu operatoriem, kuru flotē ir atbilstoši aprīkoti kuģi, lai savāktu un uzglabātu jūrā noplūdušās vielas. Dalībvalstīm jebkurā brīdī būs iespēja izsaukt šos kuģus. Pretpiesārņojuma kuģu palīdzību galvenokārt paredzēts novirzīt uz Baltijas jūru, rietumu pieeju Lamanšam, Atlantijas okeāna piekrastes dienvidu un ziemeļu daļu un Vidusjūru, vienlaikus nesamazinot iespēju sniegt palīdzību jebkurai citai teritorijai. Aģentūra jau noslēgusi trīs līgumus par septiņiem kuģiem, kas darbojas Baltijas jūrā, Vidusjūrā un ap Lamanšu.

Satelītattēlu centrs

Regula paredz daudzgadu finansējumu satelītattēlu pakalpojumu centra izveidei. Centrs papildinās dalībvalstu un Eiropas Komisijas darbību, ļaujot ātrāk konstatēt kuģu izraisīto piesārņojumu un reaģēt uz to.

Naftas un kaitīgu vielu definējums

Eiropas Parlaments arī precizē naftas jēdziena definīciju saskaņā ar starptautiskajām normām: „nafta" ir jebkura veida nafta, tostarp jēlnafta, mazuts, nosē-

dumi, naftas pārstrādes produkti un rafinēti produkti. Deputāti prasa arī norādīt, ka „„bīstamas un kaitīgas vielas" ir jebkuras vielas, izņemot naftu, kuras, iekļūstot jūras vidē, var radīt draudus cilvēka veselībai, kaitēt dzīvajiem resursiem un dzīvībai jūrā, nodarīt bojājumus iekārtām".

Eiropas Jūras drošības aģentūra

Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA), ko izveidoja ar 2002. gada 27. jūnija Regulu (EK) nr. 1406/2002, uzklausa arī valsts un privāto sektoru, kura pārstāvji ir Eiropas Jūras drošības aģentūras administratīvās padomes locekļi. Aģentūras ikdienas darbā ietilpst jūras drošības, klasifikācijas sabiedrību un ostu bīstamo vielu savākšanas iekārtu kontrole. Aģentūra ir vienlīdz atbildīga par tādiem ļoti specifiskiem jautājumiem kā apmaiņa ar informāciju par kuģiem un to kravām vai dalībvalstu metožu saskaņošana izmeklēšanā pēc avārijām. Aģentūrai kopš tās izveides ir noteikti jauni pienākumi – operatīvā palīdzība dalībvalstīm cīņā pret iespējamiem lieliem jūras piesārņojumiem, drošības kontrole uz kuģiem (ārpus ostām), jūrniecības mācību kvalitātes vērtēšana trešajās valstīs. Aģentūras tiešais darbs ir aicināt ieinteresētās personas vairāk sadarboties profilakses jomā. Lai sasniegtu šo mērķi, Eiropas Jūras drošības aģentūra kopā ar Eiropas ekspertiem regulāri rīko seminārus.

EMSA novērtētās klasifikācijas sabiedrības

	Kuģi	pasaulē	Mdwt	pasaulē
A. ES starptautiski atzītās:				
Nippon Kaiji Kyokai – NKK (Japāna)	6059	15%	192,7	21%
Lloyd's Register of Shipping – LR (AK)	6056	15%	176,1	19%
American Bureau of Shipping – ABS (ASV)	4158	10%	161,8	18%
Det Norske Veritas – DNV (Norvēģija)	3908	9%	144,5	16%
Bureau Veritas– BV (Francija)	4300	10%	62,7	7%
Germanischer Lloyd – GL (Vācija)	4143	10%	60,0	7%
China Classification Society – CCS (Ķīna)	2006	5%	33,0	4%
Korean Register of Shipping – KR (Koreja)	1312	3%	25,7	3%
Russian Maritime Register – RS (Krievija)	2537	6%	14,2	1,6%
Registro Italiano Navale – RINA (Itālija)	807	2%	10,3	1,1%
B. Ierobežota ES atzīšana:				
Hellenic Register of Shipping – HRS (Grieķija)	340	0,8%	1,1	0,1%
Registro Internacional Naval – Rinave (Portugāle)	27	0,1%	0,08	0,01

A kategorijas klasifikācijas sabiedrības aptver 90% no pasaules kravu pārvadājumu tonnāžas. Avots: Eiropas Komisijas Enerģētikas un transporta ģenerāldirektorāts.

"Marco Polo II" programma "inteliģentākai" kravu pārvadāšanai

2006. gada 17. maijā Eiropas Parlaments apstiprināja finansējumu un noteikumus programmai "Marco Polo II", kuras mērķis ir novirzīt kravas pārvadājumus no autoceļiem uz "inteliģentākiem" transporta veidiem – jūras transportu, iekšzemes ūdensceļiem un dzelzceļu. Pirms balsojuma panāktā vienošanās ar ES Padomi ļaus programmai sākt darboties 2007. gada janvārī.

Aplēses liecina, ka kravu pārvadājumu apjoms pa autoceļiem līdz 2013. gadam Eiropā pieaugs par 60%, ja vien Eiropas Savienība neko šai jomā nedarīs. „Marco Polo II" programmas mērķis ir samazināt autotransporta sistēmas pārslogotību, uzlabot tās ekoloģiskās īpašības, novirzot kravas pārvadājumus no Eiropas autoceļiem uz ūdensceļiem un dzelzceļu. No programmas līdzekļiem atbalstīs tādus uzņēmējdarbības projektus, kas palīdz samazināt kravas pārvadājumu apjomus, racionalizēt infrastruktūru un piegādes ķēdes. Septiņu gadu programmas (no 2007. līdz 2013. gadam) summa ir 400 miljoni eiro. Sākotnēji Eiropas Komisija šai programmai bija ierosinājusi atvēlēt 740 miljonus eiro, taču summa saruka ES ilgtermiņa budžeta apspriešanas rezultātā.

„Marco Polo II" programma paredzēta uzņēmumu sadarbībai – atšķirībā no TEN-T (Eiropas transporta tīkla) programmas, kas vērsta uz liela apjoma Eiropas nozīmes projektiem. Projektus var iesniegt divi vai vairāki uzņēmumi, kas atrodas divās dažādās dalībvalstīs vai no kuriem vismaz viens atrodas ES. Uz finansējumu varēs pretendēt arī Latvija prāmju līnijas Ventspils – Rostoka projektam.

Jaunievedums salīdzinājumā ar iepriekšējo „Marco Polo I" programmu ir ieviestais atbalsts t.s. Jūras maģistrāļu pasākumiem — novatoriskām darbībām, ar kurām kravu pārvadājumi tiek tieši novirzīti no autoceļiem uz tuvajiem jūras pārvadājumiem vai arī kombinējot jūras pārvadājumus ar citiem transporta veidiem.

Programma attiecas uz visām 25 ES dalībvalstīm, kā arī kandidātvalstīm un kaimiņvalstīm ES austrumos, Balkānu un Vidusjūras reģionā.

Parlaments apstiprina struktūrfondu finansējumu un noteikumus 2007.–2013. gadam

2006. gada 4. jūlijā Eiropas Parlamenta balsojums par 2007.–2013. gadam paredzētajiem struktūrfondiem ļaus no 2007. gada janvāra sākt izmantot 308 miljardus eiro jeb 35,7 procentus no ES kopējā budžeta struktūrfondu politikas mērķiem. Pieņemtie likumprojekti nosaka līdzekļu apjomus, saņemšanas kritērijus un izmantošanas mērķus atbilstoši struktūrfondu politikas pamatmērķim — veicināt solidaritāti starp ES reģioniem.

Ar 533 balsīm par, 41 pret un 53 atturoties pieņemtajā regulā par struktūrfondu (struktūrfondu, Kohēzijas fonda un Sociālā fonda) pamatprincipiem formulēti

ieguldījumu mērķi, dalībvalstu un reģionu atbilstības kritēriji finansējuma saņemšanai un pieejamie finanšu līdzekļi.

Lai gan Parlamentam, pieņemot regulu, ir tikai piekrišanas pilnvaras – tas var apstiprināt vai noraidīt priekšlikumu, EP atbildīgajai Reģionālās attīstības komitejai izdevās panākt, ka regulā iekļauj vairākas Parlamenta prasības:

- pantu, ka, piemērojot struktūrfondus, pastāvīgi jāņem vērā vides aizsardzības un ilgtspējīgas attīstības aspekti;
- atsauci uz to, ka fondiem jāveicina personu ar īpašām vajadzībām piekļuve;
- stiprināt partnerības principu. Gatavojot lēmumus par struktūrfondiem, sarunās var piedalīties sabiedrības partneri – pilsonisko sabiedrību pārstāvošas grupas, vides aizsardzības interešu grupas, nevalstiskas organizācijas, dzimumu līdztiesības apvienības.

Eiropas Reģionālās attīstības fonds

Eiropas Reģionālās attīstības fonda mērķis ir mazināt Kopienas reģionu attīstības līmeņu galvenās atšķirības, piedaloties to reģionu attīstīšanā un struktūru stabilizācijā, kuru attīstība atpaliek, un pārprofilējot rūpniecības rajonus, kur sākusies lejupslīde.

Kohēzijas fonds

Eiropas Parlaments ar 567 balsīm par, 29 pret un 36 atturoties atbalstīja Kohēzijas fondam piešķirtos līdzekļus 61,6 miljardu eiro apmērā. Iepriekšējā periodā (2000.–2006. g.) fondam bija atvēlēti 18 miljardi eiro.

Pēc ES 2004. gada paplašināšanās Kohēzijas fonda līdzekļi līdz iepriekšējā finanšu termiņa (2006. gada) beigām ir pieejami desmit jaunajām dalībvalstīm, kā arī Grieķijai, Portugālei un Spānijai. Fonda līdzekļus saņem tās dalībvalstis, kuru nacionālais kopienākums ir zemāks par 90% no ES vidējā, t.i., visas jaunās dalībvalstis.

Kohēzijas fonda mērķis ir sniegt finansiālu palīdzību tādiem projektiem vides un Eiropas komunikāciju tīklu jomā, kas attiecas uz transporta infrastruktūru, mazinot reģionu attīstības līmeņa atšķirības un atpalicību.

Ziemeļu dimensijai — savu Baltijas pīlāru

Eiropas Parlaments aicina Eiropas Komisiju izstrādāt priekšlikumu Baltijas jūras stratēģijai, lai to iekļautu Ziemeļu dimensijas jaunajā pamatdokumentā. Stratēģijai jāveicina reģionālā integrācija, jāpalīdz uzlabot Baltijas jūras ekoloģiskais stāvoklis un jāpiešķir Baltijas jūras reģionam jauna identitāte kā vienam no pievilcīgākajiem un konkurētspējīgākajiem reģioniem pasaulē.

Eiropas Parlaments ziņojumu pieņēma ar 519 balsīm par, 9 pret un 14 atturoties.

"Baltijas jūras reģions var kļūt par visdinamiskāko un konkurētspējīgāko reģionu pasaulē, un tas būs milzīgs ieguvums visai Eiropas Savienības ekonomikai Lisabonas stratēģijas iedzīvināšanas virzienā," debatēs Nāciju Eiropas grupas vārdā teica Inese Vaidere. "Ziemeļu dimensijai jāpārvēršas par pastāvīgu instrumentu, atzīstot Baltijas jūras reģionu par prioritāti. Ļoti svarīgi ir pastiprināt tās iekšējo pīlāru."

Pievēršoties enerģētikas politikai un sadarbībai ar Krieviju, deputāte norādīja, cik svarīgi reģiona valstīm ir veidot kopēju enerģētikas tirgu, attīstot atjaunīgās enerģijas un energoefektivitātes projektus, kas ļaus mazināt enerģētisko atkarību no Krievijas. Svarīgi ir arī veikt starptautisku ietekmes uz vidi novērtējumu, lai vēlreiz nenonāktu situācijā, kāda izveidojusies ar Ziemeļeiropas gāzes vada potenciālo izbūvi. "Sadarbības veidošana ar Krieviju ir būtisks Ziemeļu dimensijas uzdevums. Baltijas valstīm ir ievērojama attiecību vēsture ar Krieviju un uzkrāta pieredze, kas var dot labus rezultātus. Pašlaik Krievija – resursu ziņā viena no bagātākajām valstīm pasaulē – dīvainā kārtā joprojām saņem palīdzību no dažādām Eiropas Savienības programmām. Šādas pieejas vietā ļiekams paritātes un sadarbības princips," sacīja I. Vaidere. Finansējuma jautājumā deputāte norādīja, ka nepieciešama atsevišķa budžeta pozīcija, papildinot jau esošos dažādu avotu līdzekļus: "Tas ļautu attīstīt ļoti nepieciešamos infrastruktūras projektus, tādus kā „Rail Baltica", Baltijas automaģistrāle un citus."

No labās: Eiropas parlamentāriete Inese Vaidere, vides ministrs Raimonds Vējonis un Saeimas spīkers Indulis Emsis

ES Baltijas jūras reģiona stratēģija jāizstrādā tā, lai tā aptvertu dažādus reģionālās sadarbības "horizontālos" aspektus un ļautu izvairīties no iestāžu darbības pārklāšanās.

Finansējumam deputāti aicina Baltijas jūras reģiona stratēģijai izveidot atsevišķu ES budžeta pozīciju kā daļu no Eiropas Kaimiņattiecību un partnerības instrumenta. Tas papildinātu pašreizējo Eiropas Savienības dalībvalstu, trešo valstu, kā arī starptautisko un reģionālo iestāžu finansējumu Ziemeļu dimensijai, tostarp Rekonstrukcijas un attīstības bankas, Eiropas Investīciju bankas, Ziemeļvalstu Investīciju baņkas finansējumu.

Īpašu uzmanību deputāti ziņojumā pievērš vides aizsardzībai, aicinot labāk koordinēt naftas noplūdes katastrofu novēršanu un vienoties par seku likvidācijas mehānismu katastrofas gadījumā. Parlaments ierosina izveidot ekoloģiskās daudzveidības un aizsargājamo krasta zonu tīklu un atgādina, ka par piesārņojumu Baltijas jūrā ir atbildīgas gan dalībvalstis, gan Krievija. Ņemot vērā jūras transporta satiksmes pieaugumu, deputāti norāda, ka jāpanāk, lai Starptautiskā Jūrniecības organizācija Baltijas jūras reģionam piešķir īpaši jutīgas jūras statusu.

Enerģētikas jomā Parlaments uzsver nepieciešamību samazināt reģiona atkarību no Krievijas piegādātās enerģijas un aicina, lai "stratēģiski lēmumi, piemēram, par jaunu energotīklu izveidi, tiktu pieņemti tikai pēc apspriešanās ar tiem partneriem ES dalībvalstīs, kurus šis lēmums ietekmēs".

Transporta jomā deputāti ierosina paplašināt Eiropas komunikāciju tīkla ziemeļu daļu tā, lai tas aptvertu visu reģionu. Ziņojums aicina īstenot „Rail Baltica"

projektu un līdz 2013. gadam kā prioritāru projektu pabeigt Baltijas ceļa automaģistrāli.

Ņemot vērā Kaļiņingradas apgabala īpašo stāvokli un riskus ekoloģijas, sabiedrības veselības un drošības jomā, Parlaments mudina Krieviju un Eiropas Savienību izskatīt iespējas šo reģionu veidot kā mazāk militarizētu reģionu ar atvieglotu pieeju iekšējam tirgum.

Ziemeļu dimensija

Ziemeļu dimensiju Eiropas Savienība izveidoja 1997. gadā kā vienu no savas ārējās politikas sastāvdaļām. 2006. gada beigās noslēdzās Ziemeļu dimensijas rīcības plāna termiņš un stājās spēkā jaunais pamatdokuments, kurā būs ņemta vērā 2004. gada paplašināšanās un definēta jau pastāvīga reģiona politika.

Vajadzība veidot īpašu Baltijas jūras reģiona stratēģiju saistīta ar to, ka pēc ES paplašināšanās 2004. gadā Baltijas jūra ir kļuvusi gandrīz vai par iekšējo jūru. Baltijas jūra apskalo deviņas valstis: astoņas ES valstis, Krievijai piederošo Kaļiņingradas anklāvu un Sanktpēterburgas reģionu. Kopumā šajās astoņās ES valstīs dzīvo trešā daļa no Eiropas Savienības iedzīvotājiem un tās dod trešo daļu no ES iekšzemes kopprodukta.

2006. gada 8. septembrī, ievadot debates par Ziemeļu dimensiju, Eiropas komisārs Luijs Mišels (*Louis Michel*) uzsvēra, ka kopš Ziemeļu dimensijas izveidošanas 1997. gadā katru gadu arvien lielāka uzmanība tiek pievērsta sadarbībai ar Krieviju. Komisārs atgādināja, ka Ziemeļu dimensijas mērķi ir veicināt reģiona labklājību, attīstīt ekonomiku un infrastruktūras, vienlaikus aizsargājot un atveseļojot vidi.

Ģirts Valdis Kristovskis: „Vajadzētu izvērtēt, cik nopietni Krievija līdz šim ir ņēmusi vērā pašu Ziemeļu dimensiju un saistītos aspektus. Nepārprotami redzams, ka Krievija plašākā reģiona kontekstā saredz pārsvarā savas intereses. Neatbilstoši Ziemeļu dimensijas mērķiem tiek attīstītas, piemēram, transporta un enerģētiskās sistēmas, jaunas ostas pie Sanktpēterburgas, kas ne tikai sarežģī ekoloģisko situāciju, bet arī sadārdzina Ziemeļu reģiona dabas resursu piegādi Eiropas Savienības patērētājiem. Rezultātā tankkuģu plūsma Baltijas jūrā turpina pieaugt un reizē pieaug kuģu sadursmes draudi. Viens no Ziemeļu dimensijas principiem ir labas kaimiņattiecības, bet Krievijas politika pret Baltijas valstīm par šā principa izpratni neliecina."

Uzziņai

Pirmo reizi Ziemeļu dimensiju kā atsevišķu ārpolitikas virzienu ES atzina Luksemburgas Padomē 1997. gadā. Helsinku Padome 1999. gadā aicināja EK izstrādāt Dimensijas rīcības plānu, ko Eiropadome apstiprināja Feirā 2000. gadā.

Ziemeļu dimensijas pamatprincipi

Ziemeļu dimensija veido daļu no Eiropas Savienības ārpolitikas un aptver ES sadarbību ar Krieviju (Baltijas jūras

un Arktikas reģionā), Norvēģiju un Islandi. Ziemeļu dimensija veicina dialogu un sadarbību starp reģiona valstīm, par prioritārām jomām uzskatot:

- ekonomiku, uzņēmējdarbību un infrastruktūras;
- labklājību, cilvēku resursu attīstību, sadarbību pētniecībā, kultūrā un izglītībā;
- vidi, ieskaitot atomelektrostaciju drošību, dabas resursus;
- pārrobežu un reģionu sadarbību;
- tieslietas un iekšlietas.■

Konteineru termināla pakalpojumi Rīgas Brīvostā

- Kuģu izkraušana un iekraušana;
- Konteineru un ģenerālkravu glabāšana;
- Ģenerālo kravu pārkraušana no/uz konteineriem, vagoniem, automašīnām;
- Kravu paletizēšana;
- Refkonteineru pieslēgšana, temperatūras režīma kontrole, pre-trip pārbaude (PTI);
- Konteineru svēršana, tīrīšana, dezinficēšana;
- Konteineru remonts;
- Citi pakalpojumi.

SIA BALTIC CONTAINER TERMINAL

Sīkāka informācija: www.bct.lv. Tālr. 371 7076212, 9555612. Fakss: 371 7076222. E-mail: info@bct.lv. Kundziņsalas 1, Rīga, Lv-1822, Latvija

Satiksmes ministrija nosaka prioritātes

Latvijas autoceļu attīstības plānā līdz 2013. gadam paredzēts sakārtot galvenos tranzīta ceļus, kas ved uz Latvijas lielākajām ostām, un laikā no 2007. līdz 2013. gadam šim mērķim ievērojami tiks palielināti līdzekļi, tai skaitā apgūstot arī Eiropas Savienības (ES) piešķirto finansējumu.

Izmantojot Kohēzijas fonda līdzekļus, plānots pabeigt darbus autoceļa E22 posmā Rīga – Koknese, kā arī Ludza – Terehova, plānā iekļauti arī autoceļa posma Jēkabpils – Varakļāni sakārtošanas darbu, kuri būs jāfinansē no valsts budžeta līdzekļiem.

Paredzēts rekonstruēt tādus svarīgus tranzīta ceļus kā Rīga – Ventspils un Rīga – Liepāja, kuru būvniecības darbos tuvāko piecu līdz septiņu gadu laikā plānots ieguldīt no 23 līdz 40 miljoniem latu. No 2009. līdz 2013. gadam plānots arī iztaisnot autoceļu posmā Skrunda – Liepāja.

Realizējot šos projektus, Latvijas galvenie tranzīta ceļi iegūs daudz lielāku caurlaides spēju, būs ievērojami drošāki braukšanai un kļūs piemēroti gan augošās tranzītkaravu plūsmas apkalpošanai, gan vieglā autotransporta kustībai.

Sola sakārtot tranzīta ceļus uz Latvijas lielajām ostām

„Satiksmes ministrijas darbības stratēģija 2007.–2009. gadam" (turpmāk – stratēģija) ir politikas plānošanas dokuments, kas nodrošina ministrijas darbības vidēja termiņa plānošanu transporta un sakaru nozarē, balstoties uz apstiprinātiem politikas dokumentiem. Stratēģija nosaka sasniedzamos mērķus un politikas rezultātus nozarē laika periodā līdz 2009. gadam un tālākā perspektīvā līdz 2013. gadam, identificē jau izstrādātos politikas plānošanas dokumentus, apraksta atbilstošās budžeta programmas, kurās noteikti sasniedzamie rezultāti tuvākajos trīs gados. Stratēģijā ietverta arī informācija par padotības institūcijām un kapitālsabiedrībām, kurās Satiksmes ministrija ir valsts kapitāldaļu turētāja, un to ieguldījumu ministrijas noteikto mērķu un politikas rezultātu sasniegšanā.

Pēdējo gadu laikā tranzīta pārvadājumos tomēr ir izdevies nodrošināt nelielu kopējo kravu apjoma pieaugumu, lai gan kopš 2003. gada apturēts naftas tranzīts pa maģistrālajiem naftas cauruļvadiem caur Ventspils ostu. Zināmā mērā pasliktinās tranzītkravu struktūra, jo pieaug ogļu apjoms, bet ievērojami samazinājušies metālu un naftas produktu tranzīta pārvadājumi. Šādas tranzītkravu struktūras izmaiņas un kravu apjoma samazināšanos lielā mērā izraisījuši Krievijas no-

Satiksmes ministrs Ainārs Šlesers

teiktie dzelzceļa tarifi, kas Latvijas virzienā ir divas līdz trīs reizes augstāki nekā Krievijas ostu virzienā. Šādos apstākļos Latvijai nepieciešams meklēt citus tranzītkravu tirgus un piedāvāt jaunus pakalpojumus. Jaunu tirgu apguvē uzsvars tiek likts uz Āzijas valstu kravām, jaunu pakalpojumu jomā – uz loģistikas pakalpojumu klāsta paplašināšanu. Sākot ar 2005. gadu, loģistikas jomā, muitas un nodokļu tiesību aktos ir izdarīti būtiski grozījumi, kas nodrošina kravu īpašniekiem nepieciešamo servisu.

2006. gadā palikuši arī nepaveikti darbi, kas negatīvi ietekmē tranzītbiznesu kopumā. Līdz galam nav sakārtoti veterināro kravu pārkraušanas un kontroles jautājumi, vēl joprojām nav izdevies mazināt saspīlējumu attiecībās ar Krieviju un uzlabot attiecības ar Baltkrieviju, īpaši robežšķērsošanas jomā.

Starptautiskās organizācijas, kurās ministrija veic dalībmaksu

Satiksmes ministrijas noteikto mērķu sasniegšana nav iedomājama bez starptautiskas sadarbības. Latvija ir 14 starptautisko organizāciju dalībvalsts, četru ES aģentūru locekle un darbojas vairāk nekā 20 starptautiskās starpresoru organizācijās. Lai nodrošinātu Latvijas dalību un iespēju nozaru speciālistiem piedalīties

un pārstāvēt Latvijas valsts intereses starptautiskajās organizācijās, paredzēta speciāla budžeta programma, kuras ietvaros tiek veikti maksājumi 14 starptautiskajās organizācijās, un tās ir šādas:

- Dzelzceļu sadarbības organizācija (OSŽD),
- Starptautiskā dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizācija (OTIF),
- Starptautiskā jūrniecības organizācija (IMO),
- Starptautiskā hidrogrāfijas organizācija (IHO),
- ANO Starptautiskā jūras dibena institūcija (UN International Seabed Authority),
- Starptautiskais jūras tiesību tribunāls (ITLOS),
- Parīzes vienošanās memorands par ostu valsts kontroli,
- Starptautiskā telekomunikāciju savienība (ITU),
- Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (ICAO),
- Eiropas transporta ministru konference (ECMT),
- Eiropas pasta un telekomunikāciju konference (CEPT),
- Pasaules pasta savienība (UPU),
- Sakaru reģionālā padome (RSS),
- Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija (OECD).

Normatīvo aktu un politisko dokumentu saraksts

1. Ministru Padomes 1991. gada 13. novembra lēmums nr. 314 „Par Latvijas Republikas pievienošanos Starptautiskajai elektrosakaru konvencijai";
2. Ministru Padomes 1992. gada 17. marta lēmums nr. 89 „Par Latvijas Republikas biedra statusa atjaunošanu Pasaules pasta savienībā";
3. Ministru Padomes 1992. gada 28. aprīļa lēmums nr. 154 „Par Latvijas Republikas iestāšanos Dzelzceļu sadarbības organizācijā";
4. Augstākās Padomes 1992. gada 3. jūnija lēmums „Par pievienošanos 1944. gada 7. decembra Konvencijai par starptautisko civilo aviāciju";
5. Augstākās Padomes 1993. gada 12. janvāra lēmums „Par 1948. gada 6. marta Konvencijas par Starptautisko jūrniecības organizāciju akceptēšanu";
6. Ministru kabineta 1994. gada 14. septembra lēmums nr. 115 „Par pievienošanos Eiropas Satelīttelekomunikāciju organizācijas (EUTELSAT) konvencijai";
7. Ministru kabineta 1994. gada 13. decembra lēmums nr. 160 „Par pievienošanos Starptautiskajai jūras satelītu sakaru organizācijas (INMARSAT) konvencijai";
8. Ministru kabineta 1995. gada 14. februāra rīkojums nr. 61 „Par pievienošanos Eiropas Transporta ministru konferencei";
9. 1999. gada 3. jūnija likums „Par 1980. gada 9. maija Bernes konvenciju par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF)";
10. 2001. gada 8. marta likums „Par Starptautiskās telekomunikāciju savienības konstitūciju, Starptautiskās telekomunikāciju savienības konvenciju un Papildprotokolu par strīdu obligātu nokārtošanu attiecībā uz Starptautiskās teleko-

Viens no svarīgākajiem nākotnes jautājumiem būs, kā atslogot Rīgas centru no pieaugošās kravu plūsmas, arī no bīstamajām kravām, kas tranzītā iet uz citām ostām

munikāciju savienības konstitūciju, Starptautiskās telekomunikāciju savienības konvenciju un Administratīvajiem noteikumiem";

11. 2001. gada 28. jūnija likums „Par Eiropas Satelīttelekomunikāciju organizācijas „EUTELSAT" 1982. gada 15. jūlija konvenciju 1999. gada 18.–20. maija redakcijā";

12. 2002. gada 30. maija likums „Par Starptautiskās hidrogrāfijas organizācijas (IHO) konvenciju";

13. 2004. gada 26. februāra likums „Par 1999. gada 3. jūnija Protokolu par grozījumiem 1980. gada 9. maija Konvencijā par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF)";

14. 2004. gada 25. marta likums „Par Dzelzceļu sadarbības organizācijas (OSŽD) nolikumu";

15. 2004. gada 17. novembra likums „Par Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982. gada 10. decembra Jūras tiesību konvenciju un Līgumu par Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982. gada 10. decembra Jūras tiesību konvencijas XI daļas piemērošanu".

Galvenie uzdevumi jūrniecības nozarē

2006. gadā jūrniecības nozarē pieņemti divi pamatlikumi – „Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums" un „Jūras kodekss", kā arī izdoti tiesību akti, kas nodrošina ES prasību ievērošanu.

1. Ņemot vērā kravu pārvadājumu pa jūru pieaugumu un starptautisko jūrlietu tiesību aktu attīstību, nodrošināt atbilstību Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (turpmāk – IMO) un ES prasībām attiecībā uz karoga valsts, ostas valsts un piekrastes valsts pienākumiem un saistībām (attiecīgi tiesību akti un tiesību aktu ieviešana).

2. Ņemot vērā kuģu satiksmes intensitātes pieaugumu un starptautisko jūrlietu tiesību aktu attīstību, nodrošināt atbilstošu administratīvās kapacitātes līmeni jūrlietu pārvaldes jomā.

3. Līdz 2007. gadam nodrošināt tiesību aktu kopumu, kas veicinātu kuģu reģistrēšanu zem Latvijas karoga, samazināt ar reģistrāciju saistīto birokrātiju.

4. Līdz 2007. gadam nodrošināt tiesību aktu kopumu, kas veicinātu augsti kvalificētu un darba tirgū pieprasītu jūrnieku (kuģu virsnieki) sagatavošanu.

5. Līdz 2009. gadam ieviest ES un IMO noteiktās informācijas sistēmas. Izveidot Krasta automātiskās identifikācijas sistēmu (AIS), vienotu Jūras drošības informācijas sistēmu (Safe Sea Net) un Kuģu tālas darbības identifikācijas sistēmu.

6. Līdz 2007. gadam ieviest Ostas valsts kontrolē Parīzes vienošanās memoranda inspekciju režīmu.

7. Līdz 2010. gadam ieviest starptautiskām prasībām atbilstošas jūrnieku identifikācijas kartes, iekļaujot personas biometriskos datus.

8. Izstrādāt plānošanas dokumentu, kurā noteikti ostu attīstības ilgtermiņa mērķi.

9. Nodrošināt pieprasījumam atbilstošu TEN-T tīklā iekļautās ostu infrastruktūras rekonstrukciju un jaunas izbūvi, kā arī atbilstošu sauszemes pievedceļu (au-

toceļi, dzelzceļš) kapacitāti, tai skaitā sekmēt kravas operāciju novirzīšanu no apdzīvotu pilsētu vides (lai mazinātu sastrēgumus, uzlabotu vidi un paaugstinātu drošību). Saskaņā ar Rīgas pilsētas attīstības plānu 2006. – 2018. gadam paredzēts Rīgas ostas teritoriju būtiski samazināt Rīgas vēsturiskā centra tuvumā. Šai sakarā savlaicīgi attīstīt līdz šim neizmantotās ostas teritorijas, tai skaitā Kundziņsalā un Krievu salā, radot tajās nepieciešamo infrastruktūru komercdarbības nodrošināšanai – komunikācijas, piestātnes, ražošanas platības. Ventspils ostā 2006. – 2008. gadā uzsākt būvēt jaunu prāmju termināli un piestātni, Liepājas ostā izveidot piekļuvi ostas terminālim no autoceļa Rīga – Liepāja, izvairoties no blīvi apdzīvotu pilsētas teritoriju šķērsošanas.

10. Radīt atbilstošu tiesisko bāzi, lai veicinātu mūsdienīgu, kvalitatīvu jūras pasažieru pārvadājumu attīstību.

11. Sniegt atbalstu ostu koplietošanas infrastruktūras sakārtošanā vietējas nozīmes transporta ostās.

Veicot infrastruktūras sakārtošanas uzdevumus, paredzams, ka jau līdz 2010. gadam tiks rekonstruētas kritiskā stāvoklī esošās kopējās hidrotehniskās būves lielajās ostās un vietējas nozīmes transporta ostās, savukārt, atrisinot ar tiesību aktu pilnveidošanu saistītos jautājumus, paredzams, ka līdz 2013. gadam Latvijas kuģu reģistrā reģistrēto kuģu kopējā bruto tilpība var pārsniegt 2 miljonus.

Viss iepriekš pieminētais tiek darīts, lai nodrošinātu kuģošanas drošību atbilstoši starptautiskajiem standartiem (IMO, ILO un ES) un tā nebūtu zemāka nekā citās Parīzes memoranda valstīs (rādītājs: aizturēto Latvijas karoga kuģu skaita attiecība pret Latvijas karoga kuģu inspekciju skaitu ir vienāda vai mazāka par vidējo kopumā Parīzes saprašanās memoranda valstīs).

Lai nodrošinātu ostu kompleksu attīstību un infrastruktūras sakārtošanu, tiek un arī turpmāk tiks izmantoti Kohēzijas fonda līdzekļi (budžeta programma „Kohēzijas fonda finansētie projekti ostu attīstībai").

VAS „Latvijas Jūras administrācija" esošā finansēšanas sistēma no maksas par sniegtajiem pakalpojumiem pilnībā nodrošina sniegto pakalpojumu augstu kvalitāti, kas atbilst starptautiskajiem standartiem.

Lai nodrošinātu valsts nozīmes informācijas sistēmu attīstību un ieviešanu, nepieciešams piesaistīt ES un valsts budžeta finansējumu.

Kohēzijas fonda finansēto projektu īstenošana ostu attīstībai

Ostu pievedceļu kapacitāte jau šobrīd ir tuvu maksimālajai robežai, un, ņemot vērā prognozējamo kravu apjoma pieaugumu, to caurlaides spēja būs nepietiekama. Piemēram, jau tagad reizēm vilcienu sastāviem jāgaida pirms iebraukšanas ostu stacijās. Tāpat arī daudzviet auto pievedceļi ved caur blīvi apdzīvotiem pilsētu rajoniem.

Latvijas ostās ir vāji attīstīta pasažieru apkalpošanas infrastruktūra, kas neļauj pienācīgā kvalitātē un pietiekami ātri apkalpot kā regulāro prāmju līniju, tā arī kruīzu kuģu pasažierus. Tas neveicina tūrisma, kā arī prāmju satiksmes attīstību.

Normatīvo aktu un politikas dokumentu saraksts programmas darbības jomā

1. Kohēzijas fonda ietvara dokuments;
2. Kohēzijas fonda/struktūrfondu Nacionālais stratēģiskais ietvara dokuments (2007.–2013.g.) (apstiprināts Ministru kabinetā 2006. gada 31. janvārī);
3. Nacionālā attīstības plāna (2007.–2013.) projekts (notiek sabiedriskā apspriešana);
4. Likums par ostām;
5. ES Kohēzijas fonda vadības likums.

Programmas mērķi

Nodrošināt ostu kompleksu attīstību, veicot nepieciešamos infrastruktūras uzlabošanas darbus un jaunu objektu izbūvi.

Politikas rezultāti vidējam termiņam

Politikas rezultāts	Sasniegšanas rādītāji 2007 2008 2009
Tiek nodrošināts kuģošanas drošības līmenis, kas atbilst starptautiskajiem standartiem (IMO, ILO un ES) un nav zemāks kā citās Parīzes saprašanās memoranda valstīs (rādītājs: aizturēto Latvijas karoga kuģu skaita attiecība pret Latvijas karoga kuģu inspekciju skaitu ir vienāda vai mazāka par vidējo kopumā Parīzes saprašanās memoranda valstīs	Mainīgs indikators, ar ko salīdzina

Darbības rezultāti

Nr. p.k.	Rezultāts	Sasniegšanas rādītāji			
		2006	2007	2008	2009
1.	Attīstīti Ventspils ostas pievedceļi (proj. sk.)	1	2	...	...
2.	Autoceļa tehniskais projekts Liepājas ostā	1		...	...
3.	Dzelzceļa parks un pievadi Liepājas ostā		1	...	...
4.	Jauna autoceļa izbūve Liepājas ostā		1	...	...
5.	Izgriežamā tilta rekonstrukcija Liepājā		1	...	...

2008., 2009. gada rādītāji tiks precizēti līdz ar Kohēzijas fonda/struktūrfondu Nacionālā stratēģiskā ietvara dokumenta (2007.–2013.g.) apstiprināšanu.

Programmas ietvaros darbības spējas uzlabošanas pasākumi 2007. gadam nav plānoti.

Programma tiek ieviesta saskaņā ar Satiksmes ministrijas reglamentu nr. 6 (14.01.2005.) „Par Kohēzijas fonda projektu īstenošanas iekšējo kontroles sistēmu starpniekinstitūcijā" un reglamentu nr. 9 (17.02.2005.) „Par grozījumiem Satiksmes ministrijas reglamentā nr. 6 (14.01.2005.) „Par Kohēzijas fonda projektu īstenošanas iekšējo kontroles sistēmu starpniekinstitūcijā"".

Programmas finansējums (tūkst. latu)

Finansiālie rādītāji	2006. gads apstiprināts	2007. gada saistības
Resursi izdevumu segšanai	**5 606,0**	**9 092,0**
Dotācija no vispārējiem ieņēmumiem	1 700,0	1 514,0
Ārvalstu finanšu palīdzība	3 906,0	7 578,0
Izdevumi – kopā	**7 192,0**	**9 092,0**
Izdevumi kapitālieguldījumiem	7 192,0	9 092,0
Fiskālā bilance	-1586,0	0,0
Ārvalstu finanšu palīdzības naudas līdzekļu atlikumu izmaiņas palielinājums (-) vai samazinājums (+)	1 586,0	-

Latvijas ģeogrāfiskais novietojums pie Baltijas jūras austrumu krasta, tās neaizsalstošās ostas un autoceļu un dzelzceļu infrastruktūra, kas lielā mērā veidota Krievijas un citu NVS valstu resursu eksporta un citu preču importa vajadzībām, kā arī mūsdienu loģistikas tendences Eirāzijas telpā kalpo par pamatnosacījumu efektīvu tranzīta pakalpojumu sniegšanai un Latvijas pakalpojumu eksporta palielināšanai, dodot lielu ieguldījumu valsts ārējās tirdzniecības bilances līdzsvarošanā. Tranzīta pakalpojumu klāsts aptver ostu, dzelzceļu, autopārvadātāju, muitas noliktavu un brokeru, kā arī kuģu aģentu, ekspeditoru un naftas un naftas produktu cauruļvadu operatoru pakalpojumus. Tie visi darbojas starptautiskās

konkurences apstākļos un galvenokārt konkurē ar pārējām Baltijas valstīm, Somiju un Krieviju. Bez tam tie ir ļoti lielā mērā atkarīgi no valsts ārpolitiskās situācijas, attiecībām ar kaimiņvalstīm, nodokļu un muitas normām, robežkontrolē strādājošo dienestu rīcības. Visi iepriekšminētie apstākļi skar dažādas valsts pārvaldes institūcijas un valdību kopumā. Tādēļ Satiksmes ministrijas loma ir koordinējoša un stimulējoša, panākot nozares uzņēmēju interešu ievērošanu valdības līmenī.

Līdz 2013. gadam sasniedzamais mērķis

Tranzītkravu apgrozījuma pieauguma dinamika Latvijas ostās ir straujāka nekā konkurējošo valstu ostās. Panākts tādu tranzītkravu īpatsvara stabils pieaugums kopējā tranzīta kravu apjomā, kuras dod lielāku pievienoto vērtību Latvijas ekonomikai.

Galvenie uzdevumi

1. Informēt tranzīta biznesa pārstāvjus par finansiālā un politiskā atbalsta iespējām, ko sniedz valsts, Eiropas Savienība un starptautiskās organizācijas, kā rezultātā tranzītā strādājošie uzņēmēji un infrastruktūras īpašnieki saņems pieejamos Eiropas Savienības finanšu resursus konkurētspējas celšanai un jaunu pakalpojumu sniegšanai ar paaugstinātu pievienoto vērtību (*Motorways of the Sea, Marco Polo*). Tāpat to konkurētspēju cels politiskais atbalsts dažādu tiesību aktu izstrādē un pieņemšanā.

2. Veicināt arvien jaunāku un modernāku loģistikas un informācijas tehnoloģiju ieviešanu tranzīta pakalpojumos, kā arī loģistikas speciālistu profesionālās kvalifikācijas celšanu, kā rezultātā palielināsies loģistikas un distribūcijas pakalpojumu konkurētspēja, pieaugs šādu uzņēmumu skaits un ārvalstu investīcijas loģistikas un distribūcijas uzņēmumos Latvijā.

3. Mazināt juridiskos, ekonomiskos un politiskos šķēršļus tranzīta biznesa attīstībai, kā arī esošās infrastruktūras efektīvai izmantošanai. Aktīva līdzdalība Latvijas normatīvo aktu izstrādē un atzinumu sniegšanā jautājumos, kas skar tranzīta pakalpojumu konkurētspēju, kā rezultātā vienkāršosies robežšķērsošanas formalitātes, samazināsies ar tām saistītās izmaksas, uzlabosies nodokļu režīms un starpvalstu ekonomiskās un politiskās attiecības, kas kalpo par pamatu veiksmīgai biznesa attīstībai starptautiskajā telpā.

4. Veicināt un atbalstīt, t.sk. finansiāli, Latvijas tranzīta jomas uzņēmēju dalību starptautiskās izstādēs un konferencēs, kā arī aktīvi piedalīties valstiskos pasākumos ārvalstīs un ārvalstu viesu vizītēs Latvijā, kā rezultātā tiks panākta Latvijas tranzīta tēla plašāka atpazīstamība ārvalstīs, kas vienlaicīgi palielinās interesi par Latvijas sniegtajiem pakalpojumiem un palielinās Latvijas tranzīta uzņēmēju sniegto pakalpojumu apjomus un ārvalstu investīcijas tranzīta un loģistikas jomās Latvijā.

Kravas, tai skaitā arī bīstamās, tiek transportētas caur Rīgas centru

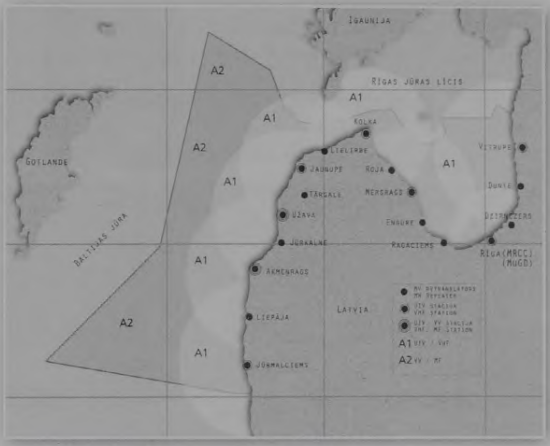
5. Izstrādāt valsts un pašvaldības līdzdalības modeli jaunu loģistikas un distribūcijas parku veidošanā Latvijā, kas kalpotu par pamatu valsts un privātai partnerībai šajā jomā un veicinātu jaunu loģistikas kompāniju ienākšanu Latvijas tranzīta tirgū. (Izstrādāta koncepcija, kas definē valsts un pašvaldību līdzdalību infrastruktūras sagatavošanā un loģistikas parku darbības atvieglošanā. Atbilstoši koncepcijai sagatavota attiecīgā normatīvā bāze.)

6. Veicināt jaunu loģistikas un distribūcijas centru veidošanu galvenajos tranzīta plūsmu mezglos Rīgas, Ventspils un Liepājas ostās, kā arī Rēzeknes un Daugavpils dzelzceļa mezglu tuvumā.

7. Veicināt un koordinēt iesaistīto pušu darbības jaunu klientu meklēšanā un citu jautājumu risināšanā ar mērķi panākt stabilas tranzīta plūsmas pa dzelzceļu izveidošanos starp Latviju un Āzijas valstīm (t.sk. Latvija – Ķīna), kā arī pastiprinātu uzmanību pievērst citu jaunu tirgu apgūšanai ASV un citos pasaules reģionos.

8. Veicināt naftas un naftas produktu tranzīta plūsmu pa maģistrālajiem cauruļvadiem Ventspils brīvostas virzienā, sadarbojoties ar šo energoresursu ražotājvalstīm un citām tranzīta valstīm, tai skaitā Krieviju, Kazahstānu, Baltkrieviju un Ukrainu, kā arī atbalstot jaunu tranzīta maršrutu izveidi un attīstību šajos virzienos.

9. Aktīvi piedalīties Krievijas diskriminējošo dzelzceļa tarifu jautājuma risināšanā, veicot situācijas atšķirības monitoringu un informējot atbildīgās ES struk-



Automātiskā identifikācijas sistēma (AIS) Latvijas atbildības zonā.

tūras, kas ved sarunas ar Krieviju, par šo jautājumu. Sadarboties ar ES institūcijām jautājuma risināšanā par brīvas pieejamības principa ievērošanu Krievijas cauruļvadu transporta jomā gan attiecībā uz Krievijas enerģētisko resursu eksportu, gan citu valstu resursu tranzītu caur Krieviju.

Paredzams, ka esošā Latvijas tranzīta infrastruktūra, tai skaitā naftas un naftas produktu cauruļvadi, tiks efektīvi izmantota tranzīta kravu piegādēm uz Latvijas ostām un citos virzienos un līdz 2013. gadam tiks izveidoti jauni loģistikas parki un distribūcijas centri svarīgākajos Latvijas tranzīta plūsmu mezglos Rīgas, Ventspils un Liepājas ostā un Rēzeknes un Daugavpils dzelzceļu mezglu tuvumā gan Eiropas, gan NVS, gan arī Āzijas, t.sk. Tālo Austrumu valstu kravām.

Finansēšana ilgterminā

Pie finansēšanas sistēmas budžeta programmas „Nozares vadība" ietvaros strādā Tranzīta politikas departaments, kura darbībā galvenā uzmanība tiek pievērsta valsts pārvaldes un tiesību aktu pilnveidošanai, Latvijas kā tranzīta valsts priekšrocību popularizēšanai ārvalstīs valstiskā līmenī un Latvijas tranzīta biznesa pārstāvju informēšanai par finansiālā un politiskā atbalsta iespējām, ko sniedz valsts, Eiropas Savienība un starptautiskās organizācijas. Bez tam pastiprināta uzmanība tiek pievērsta mūsdienīgu loģistikas un informācijas tehnoloģiju ieviešanai tranzīta pakalpojumu klāstā un loģistikas speciālistu kvalifikācijas paaugstināšanai ar mērķi palielināt pakalpojuma pievienoto vērtību.

Savukārt budžeta programma „Ostu attīstības fonds" paredzēta, lai finansētu Latvijas Ostu padomes sekretariāta – informācijas centra darbību, ostu kopīgām interesēm atbilstošu projektu realizāciju, Latvijas valsts īpašuma uzturēšanu (akvatoriju dziļums, hidrotehnisko būvju un navigācijas aprīkojums) mazajās ostās, Latvijas ostu popularizēšanu un ostu kopīgu reklāmas pasākumu realizāciju. Kārtību, kādā iegūstami un izlietojami Ostu attīstības fonda līdzekļi, nosaka Ostu attīstības fonda nolikums (Ministru kabineta 2001. gada 7. augusta noteikumi nr. 350).

Ostu attīstības fonds

Ostu attīstības fonda finanšu līdzekļi ir valsts budžeta dotācija no vispārējiem ieņēmumiem, kuru veido ostu pārvalžu iemaksas valsts budžeta ieņēmumos un juridisko un fizisko personu ziedojumi. Fonda līdzekļu izmantošana vērsta uz ostu attīstību un tranzīta veicināšanu.

Ir divas galvenās problēmas:

- trūkst līdzekļu (pieejamie līdzekļi pašlaik nodrošina tikai Latvijas Ostu padomes darbību, finansējot Padomes sekretariāta ikdienas darbības izdevumus);
- kopš Ostu attīstības fonds ir pilnībā iekļauts valsts budžetā, ir apgrūtināta iespēja operatīvi piesaistīt finansējumu kopīgu projektu finansēšanai no potenciāliem projektu dalībniekiem, apgrūtināta iespēja ekonomēt līdzekļus, jo tie, sākoties jaunam gadam, vairs nav pieejami, un valsts iestādēm piemērotās iepirkuma procedūras būtiski kavē projektu veiksmīgu realizāciju.

Normatīvo aktu un politikas dokumentu saraksts programmas darbības jomā

1. Deklarācija par Ministru kabineta iecerēto darbību izpildi;
2. Latvijas transporta attīstības nacionālā programma (2000.–2006. gads);
3. Likums par ostām (spēkā no 1994. gada 26. jūlija ar grozījumiem, kas izsludināti līdz 2005. gada 3. novembrim);
4. Latvijas Ostu padomes nolikums (apstiprināts 2003. gada 1. oktobrī);
5. Ostu attīstības fonda nolikums (Ministru kabineta 2001. gada 7. augusta noteikumi nr. 350).

Darbības rezultāti

Nr.p.k.	Rezultāts	Sasniegšanas rādītāji			
		2006	2007	2008	2009
1.	Pētījumi par eksporta mērķu tirgiem un kravu piesaistes iespējām Āzijas un Tālo Austrumu valstīs	1-2	1-2	1-2	1-2
2.	Latvijas ostu un ar tranzīta biznesu saistītu uzņēmumu dalība izstādēs ar nacionālajiem stendiem (stendu skaits)	5	5	5	5
3.	Latvijas ostu un ar tranzīta biznesu saistītu uzņēmumu dalība tirdzniecības misijās, semināros Āzijas un Tālo Austrumu valstīs	3-4 tirdzn. misijas un semināri	3-4 tirdzn. misijas un semināri	3-4 tirdzn. misijas un semināri	3-4 tirdzn. misijas un semināri
4.	Latvijas ostu un tranzīta pakalpojumu mārketinga pasākumi un informatīvie materiāli	4-6 reklāmas materiāli	4-6 reklāmas materiāli	4-6 reklāmas materiāli	4-6 reklāmas materiāli

1.2. Pasākumi eksport-orientēto uzņēmumu uzņēmējdarbības vides uzlabošanai	Pētījumi par loģistikas un optimālāko preču piegāžu kanālu organizēšanu	2005.–2007.g.	10,0 tūkst. Ls gadā	Satiksmes ministrija	Uzņēmējdarbības pasākuma plāna ietvaros apstiprināta sadaļa eksporta procedūru uzlabošanai	1 pētījums gadā
3.1. Latvijas eksporta mērķtirgu pētījumi	Pētījumi par eksporta mērķtirgiem un kravu piesaistes iespējām Āzijas un Tālo Austrumu valstīs	2005.–2009.g.	20,0 tūkst. Ls gadā	Satiksmes ministrija Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra (LIAA)	Iegūta detalizēta informācija par Latvijas eksporta mērķtirgiem, identificētas jaunas tirgus nišas	1-2 pētījumi gadā
3.3. Atbalsts Latvijas eksportētāju dalībai starptautiskās izstādēs un tirdzniecības misijās	Latvijas ostu un ar tranzīta biznesu saistītu uzņēmumu dalība izstādēs ar nacionālajiem stendiem	2005.–2009.g.	250,0 tūkst. Ls gadā	Satiksmes ministrija	Atrasti jauni sadarbības partneri un realizācijas tirgi, Latvijas nacionālie stendi nozīmīgākajās starptautiskajās izstādēs Atbilstoši izstāžu grafikiem	5 nacionālie stendi gadā nozares nozīmīgākajās izstādēs
	Latvijas ostu un ar tranzīta biznesu saistītu uzņēmumu dalība tirdzniecības misijās, semināros Āzijas un Tālo Austrumu valstīs		150,0 tūkst. Ls gadā	Satiksmes ministrija (LIAA)	Atrasti jauni sadarbības partneri un realizācijas tirgi	3-4 tirdzniecības misijas un seminārigadā
3.4. Eksporta veicināšanas mārketinga pasākumu realizācija un informatīvo materiālu sagatavošana	Latvijas ostu un tranzīta pakalpojumu mārketinga pasākumi un informatīvie materiāli (brošūras, ostu katalogs u.c. izdales materiāli)	2005.–2009.g.	30,0 tūkst. Ls gadā	Satiksmes ministrija (LIAA)	Vienota Latvijas ostu un tranzīta pakalpojumu sniedzēju reklāmas materiālu izstrāde popularizēs un stiprinās Latvijas kā tranzīta valsts tēlu un sniegs informāciju par investīciju un kravu apstrādes iespējām Latvijas ostās un SEZ.	2-3 poligrāfiskie materiāli (informatīvi, reklāmas); 2-3 apdrukāti reklāmas materiāli

Jaunās politikas iniciatīvas

Lai efektīvāk veiktu Latvijas tranzīta pakalpojumu popularizēšanas pasākumus, Ministru kabinets 2004. gada 14. oktobrī, apstiprinot Eksporta veicināšanas programmu (Ministru kabineta rīkojums nr. 755), atbalstīja arī nepieciešamību no valsts budžeta piešķirt līdzekļus Latvijas ostu un tranzīta pakalpojumu mārketinga un popularizēšanas pasākumiem (skat. blakus lpp.).

Programmas ieviešanas instrumenti un sistēma

Ostu attīstības fonda nolikumu apstiprina Ministru kabinets, bet fonda turētāja un rīkotāja ir Satiksmes ministrija (Likums par ostām, 21. un 22.pants). Saskaņā ar Fonda nolikumu Satiksmes ministrija katru gadu sagatavo fonda ieņēmumu un izdevumu tāmes projektu izskatīšanai Latvijas Ostu padomē un iesniegšanai Finanšu ministrijā kā valsts budžeta sastāvdaļas projektu.

Lai saņemtu fonda līdzekļus, pieprasītājs ne vēlāk kā divus mēnešus pirms kārtējā saimnieciskā gada sākuma iesniedz Satiksmes ministrijā pieprasījumu un tā pamatojumu. Satiksmes ministrija apkopo pieprasījumus un divu mēnešu laikā iesniedz Latvijas Ostu padomē fonda ieņēmumu un izdevumu tāmes projektu. Padome pieņem lēmumu par fonda līdzekļu sadali. Satiksmes ministrija kontrolē fonda līdzekļu izlietošanu. Katru ceturksni par to tiek informēta Latvijas Ostu padome un Finanšu ministrija.■

Programmas finansējums (tūkst. Ls)

Finansiālie rādītāji	2006.gads apstiprināts	Papildus nepieciešams	2007.gada plāns
Resursi izdevumu segšanai	**39,9**	**460,0**	**499,9**
Dotācija no vispārējiem ieņēmumiem	39,9	460,0	499,9
Izdevumi – kopā	**39,9**	**460,0**	**499,9**
Uzturēšanas izdevumi	38,4	460,0	498,4
Izdevumi kapitālieguldījumiem	1,5	-	1,5

Latvijas dzelzceļš domā par nākotni

Infrastruktūras modernizācija ir viena no valsts akciju sabiedrības „Latvijas dzelzceļš" (LDz) prioritātēm, jo tas pēc būtības ir vienīgais veids, kā nodrošināt pieaugošās kravu plūsmas caurlaides spēju, palielināt kravu pārvadājumu un vides drošību. Par LDz infrastruktūras projektiem stāsta šī uzņēmuma Projektu vadības daļas vadītāja **Aija Poča.**

Rīgas dzelzceļa mezgla rekonstrukcija

Tā kā LDz Projektu vadības daļa strādā ar visai apjomīgiem projektiem, tad nevar teikt, ka gada laikā kādu no šiem projektiem varētu uzsākt un arī pabeigt, jo viena gada ietvaros neviens no tiem nav realizējams. Darbs tiek plānots, noris nepārtraukti un tiek sadalīts vairākos posmos. Vispirms kopā ar LDz Infrastruktūras pārvaldi un citām atbildīgām struktūrām strādājam, lai sagatavotu skiču projektu un pieteikumus ES fondu līdzfinansējumam, jo infrastruktūras projekti ne tikai veicamo darbu izteiksmē ir apjomīgi, bet arī finansiāli dārgi. Loģiski, ka LDz par saviem līdzekļiem vien šādus projektus realizēt nevar, tāpēc arī liels atspaids ir ES Kohēzijas fonda līdzekļu piesaistīšana lielo infrastruktūras projektu realizēšanai. Pašlaik četri projekti kopumā par aptuveni 200 miljoniem latu jau tiek realizēti, vēl divi projekti ir sagatavošanā, to realizācija tiks sākta 2007. – 2008. gadā.

Visi „Latvijas dzelzceļa" projekti pamatā domāti Latvijas ostu darbības veicināšanai, jo tiek realizēti tā sauktajā Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridorā. Šis koridors apkalpo kravas, kas nāk no Krievijas, Baltkrievijas, arī no tālākiem reģioniem, tādiem kā Kazahstāna. Nākotnē, protams, tiek domāts par jauno Zīda ceļu un kravām no Austrumiem, piemēram, no Ķīnas. Lielākoties visas kravas, kas nāk pa mūsu dzelzceļu, nonāk ostās, lai tiktu tālāk

Uzziņai

Latvijas dzelzceļš 2006. gadā kopā pārvadājis 48 731 tūkstoti tonnu kravu, kas ir par 6130 tūkstošiem tonnu (jeb 11,2%) mazāk nekā 2005. gadā.

2006. gadā pārvadāti 17 360 tūkstoši tonnu naftas un naftas produktu (81,7% no 2005. gada apjoma), 14 444 tūkstoši tonnu akmeņogļu (92,6% no 2005. gada apjoma) un 5535 tūkstoši tonnu minerālmēslu (78,7% no 2005. gada apjoma).

Galvenie iemesli kravu kopējā apjoma kritumam 2006. gadā bija kravu pārvadājumu tirgus konjuktūras svārstības, pieaugošā konkurence starp Baltijas valstu ostām, izejvielu cenu svārstības pasaules tirgū, Latvijas ostu, tai skaitā Ventspils ostas, termināļu neritmiskā darbība, kā arī citi faktori.

Veiksmīgi attīstījušies konteinervilciena "Baltika-Tranzīts" pārvadājumi. 2006. gadā nosūtīti 104 konteinervilcieni (4940 vagoni jeb 5455 konteineri) – nosūtīto konteinervilcienu daudzums salīdzinājumā ar 2005. gadu pieaudzis par 26,9%, vagonu – par 30,7%, konteineru – par 31,6%.

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA 2006

LDz Projektu vadības daļas vadītāja Aija Poča

transportētas pa jūras ceļu. Tātad varam droši teikt, ka dzelzceļš un ostas ir vienas ķēdes posmi, kas apkalpo tranzītkravu plūsmu caur Latviju, tāpēc arī LDz darbs ir tas, kas dod darbu mūsu ostām un ostiniekiem, kā arī kuģošanas biznesam un jūrniekiem.

Lai apstrādātu šo kravu plūsmu, mums ir veicami trīs svarīgi uzdevumi. Vispirms – dzelzceļa caurlaides spēju palielināšana, lai dzelzceļš varētu nodrošināt arvien lielāku kravu plūsmu un sekmīgi tiktu galā ar pieaugošo kravu apjomu. Šo mērķi varam sasniegt, būvējot otru sliežu ceļu posmos, kur pašlaik ir tikai viens sliežu ceļš. Nākotnē esam plānojuši uzbūvēt otru sliežu ceļu posmā Skrīveri – Krustpils, un šis projekts jau ir ļoti tuvu reālu darbu sākšanai. Otrs uzdevums ir palielināt drošību, uzlabojot jau esošos sliežu ceļus, tos rekonstruējot, nomainot sliedes, gulšņus un pārmijas. Šā uzdevuma ietvaros esam paredzējuši ik gadus rekonstruēt vairāk nekā 60 km sliežu ceļu.

Vilcienu kustība – tie, nenoliedzami, ir arī drošības jautājumi, tāpēc modernizējam vilcienu kustības vadības sistēmas un ieviešam modernāku ritošā sastāva sakarsušo bukšu noteikšanas sistēmu.

Trešais uzdevums, protams, ir tarifu politika, bet ar šo jautājumu risināšanu nodarbojas LDz citas struktūras un tas neietilpst Projektu vadības daļas kompetencē.

Pirmais vilciena sastāvs uz „Rēzekne-2" pieņemšanas parka sliežu ceļa

Eiropas nauda Latvijas sliežu ceļos

Tā kā visiem dzelzceļa infrastruktūras projektiem tiek piesaistīta ES nauda, tad ir gluži pašsaprotami, ka projektiem jābūt ļoti profesionāli izstrādātiem un pamatotiem. Skiču projektu veidošanā parasti tiek pieaicinātas profesionālas kompānijas, kurām ir starptautiska pieredze. Tad top projekta pieteikums, kas arī prasa rūpīgu darbu, jo projekti ir sarežģīti, un arī šajā posmā tiek piesaistīti profesionāli speciālisti. Kad projekts ir akceptēts, sākas tā realizācija – izsludināti konkursi par tiesībām veikt projektā paredzētos darbus. Pieredze rāda, ka konkursu uzvarētāji parasti ir lielas ārzemju kompānijas, kas darba procesā piesaista Latvijas apakšuzņēmējus. Varētu jautāt – kāpēc gan šie darbi tiek uzticēti ārzemju kompānijām, vai tad trūkst pašmāju speciālistu? Jā, Latvijā tiešām trūkst šādas ievirzes speciālistu, jo padomju laikos šī sfēra bija centralizēta, projektēšanas institūts atradās un arī tagad atrodas Sanktpēterburgā, arī celtniecības speciālisti un celtniecībai nepieciešamā tehnika atrodas ārpus Latvijas. Kad beidzies laikietilpīgais sagatavošanās darbs, var sākties paši celtniecības darbi. No pirmās dienas, kad vēl tikai top tehniskā projekta skices, līdz pat skaistajam projekta nodošanas mirklim naudu varam tērēt stingri saskaņā ar Eiropas prasībām, kas ir ļoti striktas un prasa īpašu atskaites un darba uzraudzības sistēmu. Lai darbs norisinātos atbilstoši visām prasībām, tiek algotas firmas, kas uzrauga un regulāri auditē visu procesu.

Pēc garā, grūtā un atbildīgā daudzu gadu darba pienāk arī ļoti patīkams mirklis, kad projekts ir pabeigts un varam pārgriezt lentīti.

Jauns pieņemšanas parks Rēzeknē

2006. gada 2. martā ekspluatācijā tika nodots stacijas „Rēzekne-2" jaunais pieņemšanas parks, kas atrodas galvenajā transporta virzienā – Latvijas dzelzceļa tranzīta koridorā Austrumi – Rietumi. Eiropas Komisija 264 ES sakaru virzienos iezīmēja 30 prioritāros, starp kuriem ir arī Ventspils – Rīga – Zilupe – Maskava. Konkursa uzvarētāja kompānija „BMGS – Transceltnieks" stacijas „Rēzekne-2" jaunā pieņemšanas parka celtniecību sāka 2004. gadā. Vērēmu pagasta kādreiz purvainajā pļavā tagad atrodas seši vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas ceļi, divi strupceļi, ievilkšanas ceļš, dienesta ēka, divi jauni apsildāmi posteņi un citas komunikācijas.

LDz valdes priekšsēdētājs Uģis Magonis un Aija Poča svinīgajā stacijas „Rēzekne-2" pieņemšanas brīdī 2006. gada 2. martā

Jaunais un modernais pieņemšanas parks palīdzes Rēzeknes dzelzceļa mezglam un stacijai „Rēzekne-2" sekmīgi tikt galā ar arvien pieaugošo tranzītkravu apjomu, tur arī tiek šķirotas kravas tālāksūtīšanai uz ostām.

Tas ir projekts, ar kuru mēs tiešām lepojamies, vēl jo vairāk tāpēc, ka plānotos darbus arī reāli pabeidzām noteiktajā termiņā – 2006. gada 1. martā. Un esam apmierināti un lepni, ka celtniecības darbi ir paveikti ļoti labā kvalitātē. Liela nozīme bija darbā iesaistīto kompāniju iepriekšējai darba pieredzei – konsorciju veidoja Krievijas kompānijas un Latvijas vietējie uzņēmēji „BMGS – Transceltnieks". Veiksmīgi tika atrasta arī uzraudzības kompānija „Witteveen + Boss Consulting" no Holandes, kuras rezidējošais inženieris bija īsts profesionālis. Tā kā viņš jau bija strādājis Ukrainā, kur ieguvis zināmu pieredzi darbā Austrumeiropā un nedaudz apguvis arī krievu valodu, viņš varēja lieliski iejusties mūsu apstākļos un saprasties ar kolektīvu. Jāatzīst, ka internacionālais kolektīvs ļoti labi veica darbu.

Uzziņai

Projekta realizācijai tika piesaistīts ES ISPA programmas finansējums 7,66 miljonu eiro apjomā, bet kopumā projekts izmaksāja 10,2 miljonus eiro. ES finansējums – 75%, LDz līdzfinansējums – 25%

„Rēzekne-2" pieņemšanas parka biroja ēka

Radikālas pārmaiņas Rīgā

Domāju, ka „Jūrniecības gadagrāmatas" lasītājiem īpaši interesants būs LDz projekts, kas saistīts ar Rīgu un Rīgas ostu.

VAS „Latvijas dzelzceļš" speciālisti analizēja situāciju kravu pārvadājumu tirgū, tai skaitā arī kravu plūsmu uz Rīgas ostu, un nāca pie secinājuma, ka ar esošajām tehnoloģijām, pašreizējo sliežu ceļa stāvokli un vilcienu kustības ātrumu tādu caurlaides spēju, kāda nepieciešama Rīgas ostas attīstībai laika posmā līdz 2015. gadam un arī turpmākajos gados, nodrošināt nevarēs. Jau 2003. gadā tika izstrādāta Rīgas dzelzceļa mezgla attīstības shēma un aizsākās darbs pie skiču projekta, kas paredzēja Mangaļu stacijas rekonstrukciju, otro sliežu izbūvi posmā Mangaļi – Ziemeļblāzma un Ziemeļblāzmas stacijas rekonstrukciju.

LDz aktīvi piedalās starptautiskajās izstādēs. Attēlā: „TransRussia 2006" Maskavā 2006. gada marta beigās

Taču dzīvē viss notiek savādāk, un nereti sākotnējie plāni tiek koriģēti. Rīgas dome strādāja pie jaunā Rīgas pilsētas attīstības plāna, kurā tika iekļauts arī Rīgas ostas attīstības plāns. Jaunajā attīstības plānā pilsēta un osta paredz kravas terminālu atvirzīšanu no centra, un tas būtiski mainīja arī dzelzceļa projektu tālāko attīstību. Piedevām savu artavu deva arī vides speciālisti, kuri iebilda pret naftas terminālu celtniecību Mangaļsalā. Visu šo aktivitāšu rezultātā ir pieņemts stratēģisks lēmums – attīstīt un koncentrēt kravas operācijas Daugavas kreisajā krastā Krievu salā, kā arī attīstīt Rīgas ostas terminālus Kundziņsalā. Tik būtiskas pārmaiņas ostas plānojumā prasīja radikāli mainīt arī dzelzceļa infrastruktūras projektus. Tagad Daugavas labajā krastā LDz projektē jaunus sliežu ceļus, kas savienos jau esošos ar termināļiem Kundziņsalā. Savukārt Daugavas kreisajā krastā jāattīsta savienojošs sliežu ceļš un jābūvē jauns pieņemšanas parks „Bolderāja-2". Sliežu ceļus pašā Krievu salā Rīgas brīvostas pārvalde uzņēmusies būvēt par saviem līdzekļiem.

Šī varbūt ir pirmā reize, kad nākas saskarties ar pavisam citu pieeju kāda projekta realizēšanā. Šoreiz ir nepieciešams komplekss risinājums, kad kopā ar Latvijas dzelzceļu kā infrastruktūras attīstītāju ir jāstrādā arī Rīgas brīvostai un termināļiem, lai darbs ostā neapstātos ne uz mirkli un grandiozās ieceres nekavētu ritmisku ostas ikdienas darbu. Nākas pārliecināties, ka risināt kādu jautājumu kompleksi nemaz nav tik viegli. Domājot par dzelzceļa infrastruktūras projektiem,

ļoti svarīgi redzēt arī visus citus komponentus, kas nodrošina transporta un kravu plūsmu. Piemēram, kā tiks atrisināts Daugavas Ziemeļu šķērsojums, par kuru joprojām noris diskusijas.

Šāda situācija dzelzceļam uzliek zināmus ierobežojumus, jo mums vispirms jābūt skaidrībā, kā, tēlaini runājot, iekomponēt un saskaņot dzelzceļa infrastruktūru ar citu ceļu un pašas pilsētas infrastruktūru. Ja nākotnē paredzēts attīstīt Daugavas kreiso krastu, tad tikai loģiski, ka kravām vēl kādā vietā būs jāšķērso Daugava, taču vairs ne caur vēsturisko centru. Pagaidām vēl nav skaidras atbildes, kur tas notiks. Tas ir tālākas nākotnes jautājums. Un šeit saskaramies ar situāciju, kad nevaram runāt vienīgi par Rīgas attīstības plānu, jo uz problēmas risinājumu jābūt daudz plašākam skatījumam. Jautājums jārisina visas Latvijas mērogā, un savs transporta un tranzīta plūsmas nākotnes attīstības skatījums jādod arī Satiksmes ministrijai. Jau tagad ir jāatbild uz jautājumu, vai tuvākā un tālākā nākotnē kravas Daugavu šķērsos pilsētas centrā, kā tas notiek tagad un, manuprāt, ir neprāts, vai arī kādā citā vietā, piemēram, pie Doles, kā tas savulaik bija plānots. Bet varbūt tas notiks pie Krustpils, un kravu plūsma tiks virzīta pa Daugavas kreiso krastu maršrutā Krustpils – Jelgava, kas būtu loģiska kravu transportēšanas maģistrāle. Vēl jo vairāk gadījumā, ja kravas nav domātas tikai Rīgas ostai, bet arī Ventspilij un Liepājai. Tie ir jautājumi, kas iesākumā šķiet lokāli, bet risināšanas gaitā pāraug daudz plašākā problēmu lokā.

Uzziņai

Lai Rīgas dzelzceļa infrastruktūra spētu apkalpot pieaugošo kravu apjomu Rīgas ostā, Rīgas dzelzceļa mezgla rekonstrukcijai nepieciešami 53 miljoni eiro. Aptuveni 60% no šīs summas plānots piesaistīt no ES Kohēzijas fonda līdzekļiem, bet pārējo summu finansēs no valsts budžeta un VAS „Latvijas dzelzceļš" līdzekļiem.

„Rēzekne-2" stacijas ēka

Projektu plānots sākt 2008. gadā un pabeigt līdz 2013. gadam. Projekta ietvaros paredzēts uzbūvēt vēl vienu pieņemšanas parku Bolderājā, sliežu ceļus Krievu salā un Kundziņsalā, kā arī citus objektus. Infrastruktūras modernizācija ļaus Rīgas ostai apstrādāt 40 miljonus tonnu kravu gadā.

Kur rast stratēģisku skatījumu?

Tieši stratēģiskais skatījums infrastruktūras sakārtošanas un attīstības jautājumos ir pats vājākais posms. Par to liecina kaut vai LDz projekts saistībā ar Rīgas dzelzceļa infrastruktūras sakārtošanu, būvniecību un modernizēšanu, kad, kā jau teicu, nācās mainīt jau iesāktu projektu. Iesākumā atbilstoši tā laika nostādnēm Rīgā dzelzceļš savus infrastruktūras projektus saistīja ar Mangaļsalas attīstību un Ziemeļblāzmas stacijas celtniecību. Un tikai vēlāk nāca, manuprāt, ļoti loģiskais jaunais Rīgas domes skatījums uz pilsētas un ostas attīstību. Izdarīt grozījumus jau izstrādātā projektā ir daudz sarežģītāk, bet ilgtermiņa projektiem tas uzliek papildu slodzi un rada problēmas, jo jārisina jautājumi par līdzekļu pārstrukturizāciju, jādod jauni darba uzdevumi, jāveido jauni skiču projekti, un piedevām tas viss prasa lielus finanšu ieguldījumus. Vēl ļoti svarīgi ir saskaņot projekta realizācijas termiņus, lai neiznāk, ka viena kāja jau izaugusi, bet otra vēl nav pat sākusi augt, kā rezultātā klibojam un nav vajadzīgās virzības uz priekšu. Būtu laiks pārdomāti pieņemt lēmumus, jo nepiedodami ir mētāties no viena krasta uz otru.

LDz stends starptautiskajā transporta, tranzīta un ostu izstādē „TransRussia 2006" Maskavā

Lielu ļaunumu nodara mūžīgās nesaskaņas starp centrālo varu un pašvaldību, tāpēc tik ļoti būtu vajadzīga konstruktīva sadarbība un komplekss skatījums uz problēmu risinājumiem. Manuprāt, būtu loģiski, ja Satiksmes ministrija transporta stratēģijas jautājumos uzņemtos vadošo lomu un visus ķēdes posmus sasietu kopā.

Savukārt no pašas ostas mēs vēlētos savlaicīgi gūt skaidrību un saņemt ticamas prognozes par gaidāmo kravu apgrozījumu, jo no tā ir atkarīgi mūsu plāni. Ir ļoti sarežģīti jau esošajā pilsētas infrastruktūrā ieplānot jaunus pievedceļus, kuriem būs jāizlaiž liels kravu apjoms ar daudziem vilcienu sastāviem. Ja, piemēram, runājam par konteinertermināļa attīstību, tad vajadzētu būt informācijai, kādas ir dzelzceļa maksimālās iespējas un cik lielus kravu apjomus dzelzceļš vispār var apkalpot. Un jāsaprot, vai plānotā terminālu jauda sakrīt ar dzelzceļa iespējām. Te nu starp ostu un dzelzceļu ir jābūt vislielākajai sadarbībai, jo jāņem vērā, ka pārkraut jau varēs tikai to, ko varēs pievest vai nu pa zemes ceļu, vai pa dzelzceļu. Līdz šim esam saņēmuši dažādas prognozes, līdz pat 100 miljoniem tonnu 2030. gadā. Jautājums paliek atklāts, kuri tad būs tie termināļi, kas apstrādās šos kravu apjomus, kāda veida kravas tās būs un kā nokļūs ostā, jo, kā zināms, pašlaik, piemēram, beramkravas ostā nonāk tikai pa dzelzceļu. Ņemot vērā atbildes uz visiem šiem jautājumiem un pamatojoties uz ostas prognozēm un uzstādījumiem, mēs savukārt veidojam plānus, kas ļautu šādus kravu apjomus apstrādāt.

Daudzi procesi Latvijā ir atkarīgi no pašu politiskajiem virmojumiem, bet daudzas lietas tomēr lielā mērā ir atkarīgas no politikas ārpus Latvijas, tāpēc ir svarīgi, kā attīstās attiecības ar kaimiņvalstīm. Ar tām, kuras piegādā kravas, un tām, caur kuru teritoriju uz Latviju kravas nāk tranzītā. Ja politiskais klimats ir nelabvēlīgs, notiek pretējie procesi – tiek pārtraukta kravu transportēšana caur Latvijas ostām. Savukārt tikai kravu plūsmas parāda, vai un cik lielā mērā atmaksājas ieguldījumi infrastruktūras projektos. Ja Krievijā tiek pieņemts lēmums netransportēt naftas produktus caur Ventspils ostu, tad, protams, nav arī esošās infrastruktūras noslogojuma.

Arī pasažierus nedrīkst aizmirst

Liela vērība tiek veltīta kravu pārvadājumiem, bet nedrīkst aizmirst, ka dzelzceļš nodrošina arī pasažieru pārvadājumus, un arī šie pārvadājumi attīstās ievērojami straujāk, nekā tika plānots. Vēl pirms dažiem gadiem tā vien šķita, ka visus pasažieru pārvadājumus nodrošinās autotransports, bet, saskaroties ar reālām problēmām autopārvadājumos, kaut vai ar sastrēgumiem un vides jautājumiem, arvien lielāku popularitāti iemanto dzelzceļš. Eiropas Savienībā jau sen spēkā ir uzstādījums, ka jācenšas panākt līdzsvars starp autopārvadājumiem un dzelzceļa pārvadājumiem, kas attiecas arī uz pasažieru pārvadājumiem. Ja nopietni risina pasažieru pārvadājumu jautājumu ne tikai Rīgas aglomerācijā, bet daudz plašākā Latvijas teritorijā, tad aktuāls kļūst vēl kāds apjomīgs projekts – dzelzceļa elektrifikācija, kas varētu būt gan ekonomiski izdevīga, gan videi draudzīga. Mums ir doma, ka varētu apvienot kādu mazumiņu no Kohēzijas fonda līdzekļiem videi un daļu, kas domāta transportam, lai pasūtītu priekšizpētes projektu dzelzceļa elektrifikācijai, kas ir ekonomiski izdevīgāks un videi draudzīgāks enerģijas avots dzelzceļa pārvadājumos. Šo projektu ievadīs diskusijas un izvērtēšana, bet jau tagad ir skaidrs, ka tādi projekti nav vienas kompānijas projekti, tie ir nacionālā līmeņa jautājumi un nacionālā līmeņa projekti.

2007. gadā kopējais pārvadājumu apjoms Latvijas dzelzceļā tiek plānots 2006. gada līmenī. Ir perspektīva sauszemes tranzīta kravu pārvadājumu apjoma palielinājumam pa Latvijas teritoriju no Krievijas un Baltkrievijas Igaunijas virzienā, tiek plānots kravu apjoma pieaugums Latvijas ostu virzienā, tāpēc varu droši apgalvot, ka infrastruktūras modernizācijas projekti vienmēr būs aktuāli. Tirgus vienmēr diktē savus noteikumus, un mums jābūt pietiekami tālredzīgiem, lai spētu palūkoties nākotnē un salikt pareizās pieturas zīmes, un tas ir valsts kopējās stratēģijas jautājums.■

Paši neņem un citiem arī neatdod

Latvijas amatpersonas vairākkārt ir apmeklējušas Kazahstānu, bet, izrādās, pati nozīmīgākā bijusi premjera Aigara Kalvīša ierašanās uz Nazarbajeva inaugurācijas ceremoniju 2006. gada sākumā. Kalvīša ierašanās nepalika nepamanīta. To pat ļoti augstu novērtēja, jo, kā presei atzina kāda Kazahstānas amatpersona, kaut aicināti bija daudzi, Latvijas premjers bija vienīgais no Eiropas Savienības, kurš ieradās uz Nazarbajeva inaugurācijas ceremoniju. Stratēģiski domājot, tas bija ne tikai pieklājīgs žests, bet arī pareizs lēmums, ko ļoti augstu novērtēja Nazarbajevs.

Kazahstānas ekonomika krīzi piedzīvoja deviņdesmito gadu sākumā. Tas bija laiks, kad smagi cieta Kazahstānas smagā rūpniecība. Valdība meklēja izeju no radušās situācijas. Radās jauni projekti, notika reformas, par Kazahstānu arvien lielāku interesi sāka izrādīt ārvalstu investori un piedevām palīgā nāca arī daži labas ražas gadi. 2000. gads iezīmēja Kazahstānas ekonomikas augšupeju. 2006. gadā Kazahstāna, tāpat kā Latvija, lepojās ar strauji augošu ekonomiku, kas ir aptuveni 8 līdz 9 procenti gadā. Tomēr starp Latviju un Kazahstānu ir kāda būtiska atšķirība – Kazahstānai ir milzīgas un vēl neapgūtas naftas un gāzes rezerves, bet naftas ieguvēju valstu vidū tā atrodas pirmajā desmitniekā. Kā Kazahstānas prezidenta Nursultana Nazarbajeva vizītes laikā presei sacīja šīs valsts enerģētikas un minerālo resursu ministrs Baktikožu Izmuhambetovs, „mums praktiski ir visa Mendeļejeva tabula".

Lielākā sadarbība starp Latviju un Kazahstānu varētu izvērsties tranzīta jomā. Kazahstānas prezidents ir devis mājienu, ka kazahi vēlētos un varētu pirkt „Ventspils naftas" (VN) akciju kontrolpaketi un varētu būvēt jaunu naftas pārstrādes termināli. Pagaidām gan konkrētāks piedāvājums šim paziņojumam nav sekojis, jo pozitīva risinājuma ceļā nostājušās vairākas problēmas. Tā kā nafta uz Latviju var nokļūt tikai tranzītā caur Krieviju, vispirms jāatrisina tranzīta tarifu jautājums ar Krieviju, jo pašlaik tarifi uz Ventspili naftas tranzītam ir neizdevīgi. Neskatoties uz to, ka ir bijuši solījumi tarifu jautājumu sakārtot jau 2006. gadā, reālu rīcību tā arī nav izdevies sagaidīt. No vienas puses, Krievija saka, ka tai vairs nav intereses par VN, bet, no otras puses, tomēr šķiet, ka tā vēl joprojām nav zaudējusi interesi par VN, tāpēc nesteidzas izlaist grožus no savām rokām un atdot tos kazahiem.

Lai gan kazahi ir izrādījuši interesi par sadarbību ar Latviju, arī viņi nav slēpuši bažas par šīs sadarbības sekmīgu attīstību, jo Latvijā jau piedzīvojuši dažu labu

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA 2006

vilšanos saistībā ar ostu un tranzīta biznesu un savās neveiksmēs lielā mērā vaino mūsējos. Savukārt mūsējie meklē skabargu otra acī un norāda, ka vainīgie meklējami kaut kur tur, robežas viņā pusē. Tomēr ne jau vienmēr, saucot „halva, halva!", mutē tūlīt sajutīsim salduma garšu, un šī austrumnieku gudrība attiecas gan uz Latvijas, gan Kazahstānas pusi. Pēdējais kazahu sarūgtinājums saistīts ar pārpratumu starp Latvijas un Kazahstānas kopuzņēmuma „Ventspils Grain Terminal" vadību un Ventspils ostas pārvaldi, kura dēļ gandrīz tika atcelta Kazahstānas prezidenta Nursultana Nazarbajeva vizīte Latvijā. Kāds no Kazahstānas delegācijas pārstāvjiem presei atzinās: "Par to, ka mēs vispār atbraucām, jāpateicas tikai mūsu prezidentam, kurš pēdējā brīdī vienpersoniski pieņēma šādu lēmumu. Mirkli pirms došanās uz lidostu pa telefonu saņēmu ziņu, ka vizīte tiek atcelta, taču piecas minūtes vēlāk sekoja otrs zvans, kas atcēla pirmo paziņojumu." Lūk, kādu lēmumu bija pieņēmis prezidents par spīti padomnieku ieteikumiem.

LDz tranzīta izstādē Astanā (Kazahstāna)

Kazahstāna joprojām ar cerībām skatās uz Latviju, pateicoties tās izdevīgajam ģeogrāfiskajam stāvoklim, kas piedāvā visērtāko ceļu uz Eiropas Savienības tirgu. „Kazahstāna ļoti grib strādāt tieši ar Latviju, nevis ar Lietuvu vai Igauniju, ko ir visai grūti izskaidrot. Lai gan tranzīta attīstībā pēc Eiropas Savienības paplašināšanas Latvijai priekšā aizsteidzās gan Lietuva, gan Igaunija, pie jums cilvēki ir citādi," sacīja kāds no Kazahstānas delegācijas locekļiem. ■

Velns nemaz nav tik melns

2006. gada martā Rīgas brīvostā viesojās draudzīga delegācija no ASV, un šī viesošanās sacēla lielu troksni, kuram pēc būtības nebija pamata.

Kā jau tas pierasts, lielā trokšņa organizētāji bija masu mediji, kuros visai traģiskā tonī izskanēja informācija, ka ASV ekspertu grupa kritiski vērtē Latvijas ostu, pirmkārt jau Rīgas ostas, drošību. Visas ziņas bija tikai *it kā* līmenī, jo solītais ziņojums, kam vajadzēja sekot pēc iepazīšanās ar Rīgas ostu, netika saņemts. Tomēr neoficiāli *it kā* Latvijas valdība no amerikāņiem kaut kādus pārmetumus esot saņēmusi.

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ārgalis atzina, ka grūti komentēt tos pārmetumus, par kuriem nav precīzas informācijas. Tā kā Eiropas ostu līmenī ir vienošanās, ka sadarbība ar amerikāņu kolēģiem praktiski nenotiek, bet Rīgas osta tomēr apmierinājusi ASV delegācijas interesi un izrādījusi amerikāņiem ostu, tad A. Ārgalis izteica bažas, ka drīzāk varot dabūt pa galvu no Eiropas kolēģiem, ka „esam piekrituši amerikāņu veiktajai ostas apsekošanai un ielaiduši viņus ostā".

Stresu pastiprināja premjera Aigara Kalvīša teiktais, ka saistībā ar nepietiekamo ostu drošības līmeni Latvijai draud lielas problēmas. A. Kalvītis informēja, ka delegācija no ASV, kas vērtējusi drošības stāvokli Rīgā saistībā ar lielajiem pasākumiem, atzinusi, ka brīvostā nav drošības izjūtas. Pa diplomātiskajiem kanāliem esot saņemti aizrādījumi par to, kas var negatīvi ietekmēt ostu darbību nākotnē, un tas galvenokārt ir saistīts ar drošību to teritorijās un akvatorijā.

Premjera paziņojums sadusmoja ostiniekus, jo faktiski šādam paziņojumam nebija nekāda pamata. Latvijas Jūras administrācija, kas uzrauga 2004. gada 1. jūlijā ieviestā ISPS kodeksa prasību ievērošanu, atzīst, ka Latvijas ostu termināļi visām starptautiskajām prasībām atbilda jau 2004. gada 1. jūlijā. LJA Kuģu un ostu aizsardzības inspekcijas vadītājs Harijs Arnicāns apliecināja, ka Latvijas ostas, tai skaitā Rīgas brīvosta, nodrošina starptautisko un Latvijas prasību ievērošanu savās teritorijās. EK noteikusi, ka līdz 2007. gadam direktīva par ostu aizsardzību jāievieš ne tikai termināļos, bet arī ostās kopumā – katrā kā vienotā objektā. H. Arnicāns norāda, ka Rīgas brīvostā tiek gatavots plāns visas ostas kopīgajiem aizsardzības pasākumiem.

Rīgas brīvostas pārvaldes Sabiedrisko attiecību departamenta direktors Kārlis Leiškalns: „Manuprāt, Kalvīša kungs runāja par valsts iestāžu nekoordinēto darbību ostā. Ja tā, tad nepieciešams uzlabot muitas un robežkontroles darbību, bet, ja kāds apgalvo, ka ostas teritorijā var braukt iekšā, kas un kad vien grib, tad tas ir blefs! Pašlaik ostai ir savs drošības dienests, tās teritorijā strādājošajiem uzņē-

mējiem ir savas apsardzes firmas, taču tām nav "policejiskas funkcijas", tāpēc speciālas ostas policijas izveide ir nepieciešama. Brīvosta jau iesniegusi grozījumus likumā „Par policiju", lai izveidotu šādu struktūru. Ostas policija nodrošinātu ostas perimetra apsardzi un kontroli pār iekšējiem ūdeņiem."

Savukārt A. Ārgalis atzina, ka viņš būtu ļoti apmierināts, ja ostas policijas izveides jautājuma risināšanā piedalītos arī valdība.

Amerikāņi aizbrauca, saceltais troksnis noklusa un nevienam par ostas drošību nekādi jautājumi vairs neradās. Rīgas brīvostas pārvalde gan mēģināja saaicināt žurnālistus, lai izstāstītu, ko tad amerikāņi īsti redzēja un ko teica, taču šis jautājums nevienu vairs neinteresēja. Sensācija bija beigusies.

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs: „Amerikāņu delegācija neko nevienam nav pārmetusi. Informāciju, kas parādījās presē, pauda Ministru kabineta pārstāvji, es nezinu, no kurienes viņiem tāda. ASV delegācija mums neko tamlīdzīgu neteica. Viņiem nebija skaidra mūsu darbība, kas saistīta ar pārvaldes sistēmu, drošības iestādēm, tas, kā tiek veiktas procedūras. Katrā valstī tās ir citādas. Viņi neteica, ka mēs slikti ievērojam drošības prasības, bet gan atzina, ka mums tās ir jāpilnveido. Tas ir normāli, piemēram, ostas policija vēl līdz šai dienai neeksistē. Tikai tagad kaut ko tur mēģina veidot. Kravas izbraukšanu un iebraukšanu ostas vārtos kontrolē privāta kompānija. Tas ir pilnīgs ārprāts! To mēs varam novērst vienā dienā, tā nav nekāda problēma. ASV delegācija apsolīja mums palīdzēt gan finansiāli, gan iepazīstināt ar saviem uzņēmējiem, kas to dara, lai kravu pārvadājumi būtu iespējami pa tiešo no Amerikas. Mēs runājām par to, lai kuģi, kas ienāk Rietumeiropā, varētu pa tiešo doties uz Baltijas jūru. Rīgas osta ir viena no tām vietām, kur tas būtu iespējams. Interesentiem galvenokārt ir viens jautājums – vai mūsu tirgus ir spējīgs nodrošināt kuģa kravu? Tad es skaidroju, ka tirgus ir ne tikai Latvija, bet visas trīs Baltijas valstis, arī Zviedrija un Somija, nerunājot nemaz par Krieviju, Baltkrieviju, Ukrainu un Kazahstānu, un stāstīju, ka starp Baltijas jūras valstīm mums ir regulāra kuģu satiksme. Viņi bija pārsteigti! Var līkties, kas ir Latvija – nedaudz vairāk kā divi miljoni iedzīvotāju. Kur tāda nieka valsts var nokomplektēt kuģi! Kad viņi saprot, ka apkārt Latvijai ir liels tirgus, tad sāk domāt citādāk. Tas tomēr nav tik vienkārši, jo kāds vienmēr tam ir pretī – tā pati Roterdama, Hamburga, dāņi; katrs velk uz savu pusi un par otru stāsta pekstiņus. Mūsu mērķis ir stāstīt par Rīgas ostu, un man šķiet, ka mums tas ir izdevies. Par to liecina arī mūsu kravu pārvadājumu pieaugums."■

Jūras vidi var aizsargāt tikai kopīgiem spēkiem

2006. gada 14. novembrī Eiropas Parlaments pirmajā lasījumā izskatīja jauno Jūras vides stratēģijas direktīvu, kuras mērķis ir novērst jūras vides degradāciju un bioloģiskās daudzveidības samazināšanos, izveidojot kopēju pieeju transporta, vides un zivsaimniecības nozarēs. Deputāti iesaka saīsināt mērķu realizācijas termiņus un noteikt konkrētākas definīcijas. EP savu viedokli plašāk izteica **Alda Kušķa** (EPP-DE) iniciatīvas ziņojumā par tematisko stratēģiju šajā jomā.

„Kopienas Jūras vides stratēģija būs jauns svarīgs instruments, integrējot esošās pieejas," plenārsesijā sacīja Aldis Kušķis (Eiropas Tautas partijas grupa (Kristīgie demokrāti)). Deputāts norādīja, ka daudzās politikas jomās jau gūti panākumi, tomēr jūras vides stāvoklis turpina pasliktināties satraucošā ātrumā, tāpēc Eiropai vajadzīga visaptveroša un kopīga pieeja. "Šeit ir būtiski uzdevumi, piemēram, attiecībā uz trešajām valstīm [..]. Ja trešās valstis izrādās lielākie piesārņotāji un ja tās uzskata, ka šī ir tikai Eiropas Savienības problēma, kā mēs varam nodrošināt, ka dalībvalstu rīcība un pūliņi dod labus rezultātus, ja viena vai otra iemesla dēļ trešās valstis nevēlas sadarboties?" Uz šo jautājumu būs jāturpina meklēt atbilde.

Ziņojumu Parlaments pieņēma ar 573 balsīm par, 8 pret, 13 atturoties.

Labs jūras vides stāvoklis dalībvalstīm jāpanāk:

- aizsargājot un saglabājot jūras vidi vai padarot iespējamu tās atjaunošanos;
- nepieļaujot jūras vides piesārņojumu;
- jūras vides pakalpojumu un preču izmantošanu nosakot tā, lai tās neapdraud ne nākamo paaudžu darbības iespējas, ne jūras ekosistēmas spēju reaģēt uz dabas un cilvēku radītajām pārmaiņām.

Jūras vides aizsardzības stratēģija joprojām tapšanas procesā

Eiropas Parlaments ir atzinīgi novērtējis Komisijas jūras vides aizsardzības un saglabāšanas tematisko stratēģiju un tās visaptverošo mērķi veicināt jūru ilgtspējīgu izmantošanu, kā arī jūras ekosistēmu saglabāšanu, tomēr ar nožēlu konstatē, ka jūras vides stratēģijas direktīvas priekšlikums pašreizējā veidolā nespēs mobilizēt reģionālās un vietējās varas iestādes, lai tās veiktu atbilstīgus pasākumus.

Eiropas Parlamenta deputāti ir pārliecināti, ka jūras vides aizsardzības un saglabāšanas stratēģija ir viens no būtiskākajiem jautājumiem, jo tikai eko-

Brisele. Eiropas Savienības likumu lēmēju un likumdevēju institūciju ēkas aizņem vairākus kvartālus, veidojot tādu kā pilsētu pilsētā un valsti valstī

loģiski droša vide ir pamats gan cilvēku dzīves kvalitātei, gan biznesa sekmīgai attīstībai, tāpēc parlamentārieši ir vienisprātis, ka tieši ES ir jāuzņemas vadošā loma, īstenojot stingru ES jūras aizsardzības politiku, kas novērsīs jūras vides pasliktināšanos un veicinās jūras bioloģiskās daudzveidības atjaunošanos.

Lai ES dalībvalstīs nerastos pārpratumi vai nesaprašanās, Jūras vides stratēģijā vajadzētu vienoties par kopēju ES laba vides stāvokļa definīciju, bet labu vides stāvokli Eiropas reģiona jūrās varēs panākt vienīgi tad, ja būs stingra un saskaņota rīcība reģionālā līmenī, nevis katra dalībvalsts rīkosies individuāli. Saskaņotu rīcību dalībvalstīs optimāli var panākt, nosakot dalībvalstu juridisko atbildību. Tikpat svarīgi, kā saskaņot rīcību, ir arī apzināties tos mērķus, ko ES dalībvalstis kopīgiem spēkiem vēlas sasniegt.

Jau tagad iezīmējušies daži uzdevumi, kas būtu neatliekami veicami, piemēram, ūdens kvalitātes uzlabošana. Tā kā dalībvalstīs jau ir pieņemts Ūdens pamatdirektīvas izpildes grafiks, saskaņā ar kuru labs ekoloģiskais stāvoklis piekrastes ūdeņos jāsasniedz līdz 2015. gadam, nebūtu loģiski, ja Jūras vides stratēģijas mērķi būtu pieticīgāki vai daļēji atbrīvotu no pienākumiem jūra vides uzlabošanā kādu no jūras apgabaliem. Ja netiks nodrošināts labs vides stāvoklis piekrastes ūdeņos un noteikti pietiekami augsti standarti visos jūras apgabalos, tad labus rezultātus nevarēs sasniegt, jo jūras vides aizsardzības jomā viss savā starpā ir cieši saistīts un notiekošais kādā no jūras piekrastes valstīm nenoliedzami at-

sauksies citās kaimiņvalstīs. Tāpēc deputāti prasa, lai dalībvalstis, kurām ir kopēji jūras reģioni, nodrošinātu vienu kopēju jūras vides stratēģiju.

■ Ūdeņu faktiskā vides stāvokļa un cilvēka darbības ietekmes uz vidi sākotnējais novērtējums jāveic ne vēlāk kā divus gadus, nevis četrus gadus pēc spēkā stāšanās dienas.

■ Ūdeņu "labs vides stāvokļis" jādefinē ne vēlāk kā divu, nevis četru gadu laikā.

■ Vides aizsardzības mērķu kopums jāizstrādā ne vēlāk kā trīs gadus pēc spēkā stāšanās dienas ieteikto piecu gadu vietā.

■ Monitoringa programma jāizveido triju, nevis sešu gadu laikā.

Direktīvai pakārtotie tiesību akti dalībvalstīm jāizstrādā un jāievieš ne vēlāk kā divus, nevis trīs gadus pēc direktīvas spēkā stāšanās, kā direktīvas projektā ir ierosinājusi EK.

ES politikas virzieni

EP atzinīgi vērtē arī Zaļo grāmatu – pirmo soli ceļā uz jauno ES jūrniecības politiku (COM(2006)0275), kurā paredzēta visaptveroša pieeja okeānu ilgtspējīgai attīstībai. Analizējot situāciju, EP mudina līdzsvarot ekonomiskos un ekoloģiskos aspektus, kā arī cer, ka tieši jūras vides stratēģija noteiks tiesisko regulējumu, kas būs pamats jūras vides saglabāšanai, un tieši tiesiskais noregulējums būs tas pamats, uz kura notiks jūras reģionu ekonomiskās darbības plānošana, un jūras vides aizsardzība būs svarīgākais arguments lēmumu pieņemšanā.

EP arī norāda, ka ES dalībvalstis kavējas ar „Natura 2000" tīklā jau iekļauto un uz jūras vides aizsardzību attiecināmo prasību ievērošanu, un aicina dalībvalstis izvērtēt, kurām aizsargātajām jūras teritorijām tiešām ir īpaša zinātniska nozīme, kā arī noteikt tās teritorijas, kuras ir īpaši apdraudētas saskaņā ar Biotopu vai Putnu direktīvu. Nedrīkstētu veidoties situācija, ka kāda teritorija ir pasludināta par aizsargājamu, bet patiesībā valsts nevar izveidot šīs teritorijas aizsardzības pasākumu plānu un nodrošināt pasākumu sistemātisku izpildi, kā rezultātā vide ne tikai netiek aizsargāta vai sakārtota atbikstoši prasībām, bet notiek šīs vides degradācija.

Tieši tāpat, kā jūras vides aizsardzības stratēģijai jābūt integrētai ES jūrniecības politikā, kas diemžēl pagaidām vēl tikai top, tai ir jābūt integrētai arī kopējā zivsaimniecības politikā, lai atbilstu ilgtspējīgas attīstības prasībām. EP arī uzsver, ka dalībvalstīm jābūt iespējai pieņemt steidzamākus un īslaicīgākus pasākumus, piemēram, atsevišķos jūras apgabalos noteikt aiz-

liegumu – jūras rezervātu vai liegumu, lai aizsargātu visapdraudētākās jūras ekosistēmas.

Pašlaik ES ir vairākas, kā uzskata EP, īpaši aizsargājamas teritorijas – Francijas Aizjūras departamenta jūras ūdeņi, Azoru salas, Madeiras un Kanāriju salas, kā arī to aizjūras zemju un teritoriju jūras ūdeņi, kuras uzskaitītas Līguma II pielikumā, tāpēc izsaka nožēlu, ka Komisija ne paziņojumā, ne direktīvas priekšlikumā nav minējusi šīs teritorijas kā īpaši aizsargājamas.

Kā vienmēr – trūkst naudas

Aplūkojot jūras vides aizsardzības jautājumus kompleksi, EP ir nonākusi pie visai nepatīkama atzinuma – ir pamatotas bažas, ka pietrūks finansējuma jūras vides stratēģijas ieviešanai, tāpēc aicina Eiropas Komisiju un dalībvalstis noteikt svarīgāko pasākumu kompleksu, ko varētu un vajadzētu līdzfinansēt no starptautiskām programmām, jo tie ir sevišķi svarīgi, lai panāktu labu vides stāvokli Eiropas jūras ūdeņos. Pēc EP domām ekonomiskās un vides intereses jāsasakņo gan vietējā mērogā, gan starptautiskā līmenī, lai plānotu finanses, kas nepieciešamas laba rezultāta sasniegšanai. Ļoti svarīgi, lai jūras vides uzlabošanas un saglabāšanas pasākumos gūtu piesaisti katras valsts budžeta līdzekļi, bet, ja ar tiem nepietiek, tad jābūt stratēģijai, kādos gadījumos tiek piesaistīts reģionālais, ES un starptautiskais finansējums.

Dažādi jūras reģioni ES ir atšķirīgi, tiem ir dažādas aizsardzības vajadzības, un dažiem, lai panāktu labu vides stāvokli un ilgtspējīgu attīstību, var būt nepieciešams liekāks finanšu atbalsts ES līmenī nekā citiem. Tāpēc jau esošās jūras vides aizsardzības programmas ir jāsaskaņo ar jauno jūras vides stratēģiju, lai tiktu skaidrībā par svarīgākajām programmām ES līmenī.

Visās nozarēs ir jāparedz finansiāli stimuli, līdzīgi tiem, kādi jau veiksmīgi tiek izmantoti Baltijas jūrā, kur par ostu un kuģu ceļu izmantošanu noteiktas diferencētas nodevas, kas palīdz uzturēt un sakārtot vides jautājumus.

Datu koplietošana

EP iesaka izveidot jaunu pieeju jūras vides novērtējumam un monitoringam, balstītu uz esošajām struktūrām un programmām, arī Datu vākšanas regulu, kas pielāgota tā, lai pilnībā nodrošinātu atbilstību un iekļaušanu Komisijas jaunajās iniciatīvās par telpisko datu infrastruktūru un vides un drošības globālo monitoringu (GMES), īpaši saistībā ar jūras dienestiem.

Būtu nepieciešams regulāri veikt jūras vides novērtējumu visā Eiropā, balstoties uz esošajiem indikatoriem un citiem valstī pieejamiem datiem un informāciju; vēl vairāk jāuzlabo valstu ziņojumi, tostarp izmantojot datu apmaiņas protokolus, piemēram, par datu plūsmu, lai veicinātu [Vides] aģentūras pamatindikatoru izstrādi.

Ļoti būtiski ir pieņemt izsekojamības un identifikācijas pasākumus un programmas, lai identificētu piesārņojumu un noteiktu tā avotu efektīvai šā piesār-

ņojuma novēršanai, kā arī sadarboties ar decentralizētām aģentūrām (Eiropas Vides aģentūru, Eiropas Jūras drošības aģentūru un citām) un Eiropas Pētniecības centru, lai savāktu datus par jūras ūdeņu kvalitāti un identificētu piesārņojumu, noteiktu tā atrašanās vietu un to novērstu.

Helsinku Komisija domā par rīcības plānu

2006. gada 7. martā Helsinku Komisija (HELCOM) rīkoja 1. ieinteresēto pušu konferenci, kas iezīmēja stratēģiskā Baltijas jūras rīcības plāna izstrādāšanas sākumu.

„Konferences mērķis ir informēt par stratēģiskā rīcības plāna Baltijas jūras vides stāvokļa atjaunošanai nepieciešamību un plānotajām aktivitātēm tā ietvaros, lai saņemtu vietējā, nacionālā, reģionālā līmeņa, kā arī privātā sektora atbalstu," sacīja HELCOM izpildsekretāre Anne Kristīne Brusendorfa.

Lēmumu rīkot šo konferenci pieņēma HELCOM delegāciju vadītāji savā 18. sanāksmē 2005. gada 12.–13.decembrī, kad arī vienojās par konferences darba kārtību. Sanāksme nolēma arī izveidot *ad hoc* īpaša uzdevuma darba grupu Baltijas jūras rīcības plāna izstrādāšanai, kurā piedalīsies HELCOM dalībvalstu nominēti pārstāvji un dažādu ieinteresēto pušu, tai skaitā nevalstisko organizāciju un privātā sektora, pārstāvji. Viens no galvenajiem darba grupas uzdevumiem būs nodrošināt augsta līmeņa politisko apņemšanos Baltijas jūras rīcības plāna izstrādāšanai, uzturot saikni starp zinātnisko darbību, ekonomiskajiem un politiskajiem procesiem. Baltijas jūras rīcības plānu paredzēts apstiprināt 2007.gada otrajā pusē HELCOM ministru līmeņa sanāksmē. Rīcības plāns ietvers pasākumus ilgtspējīgai un atbildīgai Baltijas jūras resursu izmantošanai, jūras vidi apdraudošās negatīvās ietekmes novēršanai un nodrošinās, ka tiek veikti visi iespējamie pasākumi laba jūras vides statusa sasniegšanai. Jaunā, novatoriskā stratēģiskā Baltijas jūras rīcības plāna pamatā būs Helsinku Komisijas izstrādātie un apstiprinātie ekoloģiskās kvalitātes mērķi.

Lai ievērotu Eiropas dažādo jūru reģionālās atšķirības, stratēģija jāievieš piejūras reģionu līmenī jau esošo reģionālo jūras konvenciju ietvaros, kuru darbībā iegūta plaša jūras vides aizsardzības pieredze. Tas nodrošinās ES dalībvalstu un trešo valstu ciešu sadarbību, lai sasniegtu labas vides statusu kopīgajās jūras teritorijās.

Konvencijas „Par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību" (1974., 1992.), kas plašāk pazīstama kā Helsinku konvencija, mērķu īstenošanai nodibināta Baltijas jūras vides aizsardzības komisija – Helsinku Komisija (HELCOM). Helsinku Komisija Baltijas jūras piekrastes valstu starpvaldību sadarbības ietvaros strādā, lai aizsargātu Baltijas jūras vidi no visu veidu piesārņojuma avotiem. HELCOM dalībvalstis ir Dānija, Igaunija, Somija, Vācija, Latvija, Lietuva, Polija, Krievijas Federācija, Zviedrija un Eiropas Kopiena. HELCOM starptautiskais sekretariāts atrodas Helsinkos.

Latvijas viedoklis

Vides ministrijas Vides aizsardzības departamenta direktors **Rolands Bebris**: „Deviņdesmito gadu vidū sākām Latvijas vides aizsardzības likumdošanas harmonizāciju un saskaņošanu Baltijas līmenī. Toreiz veidojām vienādu izpratni ar somiem un zviedriem šajos jautājumos, bet tad sākās integrācija Eiropā, un viss notika ļoti strauji. Latvijai, kura sākotnēji bija atvirzīta valstu otrajā ešelonā, vides aizsardzības likumdošana bija norādīta kā vājākā vieta. Mums bija svarīgi pārnest uz Latvijas likumdošanu Eiropas direktīvu jēgu, bet to bija grūti izdarīt, jo nebija iespējams pārnest direktīvu būtību. Katrs direktīvas pielikums un pants Eiropā bija diskutēts gadiem ilgi un bija izstrādāts, vadoties pēc pieredzes. Eiropas valstīs vispirms bija izveidojušās struktūras, kas varēja šos jautājumus risināt, un tikai pēc tam Eiropas Komisija izveidoja direktīvu. Mēs saņēmām gatavu papīru – svešu un nedzīvu, kas nebija diskutējams. Tomēr ātri esam ar šiem jautājumiem tikuši galā, mūsu attieksme bija ļoti nopietna un līdzīga kā tām valstīm, kuru vides kvalitāte Eiropā ir visaugstākā, – Zviedrijai, Norvēģijai, Somijai. 2002. gadā pasaules līderu samitā Davosā Latvija vides jautājumos tikā novērtēta kā desmitā no 142 pasaules valstīm. Cilvēki pasaulē ir dažādi. Domāju, ka Eiropa atšķirībā no citiem kontinentiem daudzas lietas vides aizsardzības jautājumos dara ļoti nopietni. Piemēram, somi dara visu iespējamo, lai samazinātu Baltijas jūras piesārņojumu. Arī zviedri cenšas, lai gan viņu izpratne par šo jautājumu nedaudz atšķiras. Mēs esam saņēmuši nesavtīgu palīdzību no Ziemeļvalstu speciālistiem, un tas bija lieliski. Tagad kā līdzvērtīgi partneri varam ar viņiem diskutēt Briselē. Eiropas problēmas patiesībā ir ļoti smagas, un viņi grib un viņiem jābūt

ambicioziem, bet Eiropas Komisijas darbības laiks, tāpat kā valdību darbības laiks, ir ierobežots. Savukārt visi procesi, kas saistīti ar vides aizsardzību, ir ilgtermiņa, ir jābūt stratēģijai, kas tiek īstenota daudzu gadu laikā. Ar valdībām, arī pie mums Latvijā, tā bieži vien nenotiek, tās konsekventi neseko stratēģijām gadu desmitu garumā. Pašlaik Eiropā notiek interesantas lietas. Lai viņi būtu ambiciozi un interesanti, ir izvirzīts mērķis, ka visi Eiropas ūdeņi būs tīri 2015. gadā. Tas nenozīmē, ka tagad nav tīru ūdeņu, jo ir daudzas upes, kurās droši var braukt ar laivu, tajās nav bīstama ķīmiskā piesārņojuma un ūdens cilvēku neapdraud. Ja agrāk mēdza teikt, ka Temza un Reina ir kloākas, tad tagad tā vairs nav. Tomēr panākt, lai visur varētu peldēties un lai upēs dzīvotu zivis, principā nav reāli. Eiropa dzīvo pārveidotās teritorijās, palienes ir apbūvētas, bet upēm daudzviet ir izveidotas mākslīgas gultnes, to krastos atrodas miljonu pilsētas. Upju slodze ir milzīga. Piemēram, Holandē ir 400 iedzīvotāju uz vienu kvadrātkilometru, Vācijā – vairāk nekā 200. Realitāte ir tāda, kāda tā ir, un man šī direktīva šķiet tāds bijušās Padomju Savienības piecgades plāns četros gados.

Pirms runāt par Latviju, es tomēr gribētu vēl pateikt dažas lietas par Eiropu. Atcerieties, pēc 8. Saeimas vēlēšanām sākām prātot, kā tad balsot referendumā par iestāšanos Eiropas Savienībā. Būtībā mēs par to jau bijām nobalsojuši, kad parakstījām asociētās valsts līgumu. Ja nebūtu Eiropas, mūsu ceļi būtu bijuši vēl drausmīgākā stāvoklī. Eiropas nauda mums nāca vēl pirms 2004. gada 1. maija, bet to mēs veiksmīgi aizmirsām, tāpat kā to, ka uzņēmumi gatavojās Eiropai vairākus gadus un ka, piemēram, vides jautājumos normatīvie akti bija pieskaņoti Eiropas likumdošanai. Ja mēs būtu nobalsojuši pret Eiropas Savienību, mēs būtu spēruši soli atpakaļ par desmit gadiem. Saprotiet, tas ir tāpat kā sportā – vai nu mēs esam aktīvi un, protams, riskējam dabūt arī kādu traumu, vai arī esam autsaideri un sēžam uz rezervistu soliņa. Paraugieties, kā pa šo laiku ir atpalikušas valstis, kuras nav iekļāvušās Eiropā. Varu stāstīt kā anekdoti: skatījos, kā lietuvieši un igauņi nobalsoja «par», un prātoju, ka man Lietuvas Vides ministrijā ir labi draugi, lūgšu viņiem pilsonību, ja Latvija nobalsos «pret». Beidzās viss laimīgi, un man nenācās lūgt palīdzību pilsonības meklējumos (smejas). Kāpēc to stāstu? Tāpēc, ka negribas, lai viss mūsu darbs būtu vējā, kā arī tāpēc, ka Eiropa mums ir vajadzīga.■

Izmantoti Eiropas Parlamenta un žurnāla „Vides Vēstis" materiāli

Jūras valsts uzliek atbildību

Visas galvenās nedienas Baltijas jūrā saistāmas ar eitrofikāciju – ekosistēmas pārbarošanu. Jūras eitrofikācija mūs satrauc jau vairāk nekā 20 gadu un droši vien satrauks vēl ilgi, kaut gan kopš 90. gadu vidus Rīgas līcis vairs netiek uzskatīts par krīzes rajonu, – tā žurnālā „Vides Vēstis" atzīst biologs **Andris Andrušaitis.**

Eitrofikācijas procesa apmērus definēt ir ļoti grūti, un grūti ir pateikt, vai tas ir lielāks vai mazāks, arvien draudošāks vai ne. Ja mēs eitrofikāciju saprotam kā pastiprinātu organiskā oglekļa piegādi kādai sistēmai, tad jautājums ir – ko nozīmē pastiprināta? Ne vienmēr pastiprināta piegāde ir ar eitrofikācijas gaitu samērāms lielums. Vai esam pāri krīzes gadiem? Domāju, ka esam. Tas bija 80. gadu sākumā. 90. gadi iezīmējās ar Baltijas jūras stāvokļa stabilizāciju vismaz iepriekšējo gadu līmenī. Par to mēs varam pārliecināties, iepazīstoties ar Helsinku komisijas otro periodisko Baltijas jūras vides stāvokļa novērtējumu (1992.g.). Šajā novērtējumā oficiāli atzīts, ka caurmērā Baltijas jūrā eitrofikācijas procesa pieaugums 80. gadu beigās ir apstājies, izņemot atsevišķus rajonus. Toreiz tika minēts Rīgas līcis un Kategats. Nākamajā periodiskajā vērtējumā (1996.g.), kas ietvēra novērojumu periodu no 1989. līdz 1993. gadam, Rīgas līcis vairs nav minēts kā krīzes rajons.

Uz jautājumu, vai ekoloģiskā situācija Rīgas līcī ir apmierinoša, nevar atbildēt vienā vārdā. Lai gan Baltijas jūras rietumdaļas valstis ir panākušas ievērojamu barības vielu noplūžu samazināšanos, ieguldot ievērojamus līdzekļus tehnoloģijās un attīrīšanas iekārtās, Baltijas valstīs šī noplūžu samazināšanās 90. gadu sākumā nebija saistīta ar jaunu tehnoloģiju ieviešanu, bet gan ar rūpniecības un lauksaimniecības apjomu samazināšanos. Un pagaidām neviens nevar skaidri atbildēt, kas notiktu, ja šo nozaru ražošanas tempi atkal pieaugtu. A. Andrušaitis atzīmē, ka valda uzskats – būtu pieņemami, ja Baltijas jūras baseinā varētu atgriezties situācija, kāda tā bija pirms masveida ķimizācijas un industrializētās zvejas, tātad situācija, kāda bija pagājušā gadsimta 50. gadu vidū. Bet tas jau ir visai nereāli, jo tas nozīmē, ka eitroficējošo vielu – barības vielu slāpekļa (N) un fosfora (P) ieplūdei Baltijas jūrā visā sateces baseinā vajadzētu būt divas reizes mazākai nekā pašlaik.

Uzziņai

Municipālie notekūdeņi dod diezgan būtisku fosfora piesārņojuma daļu – ap 66% no visām noplūdēm, bet slāpekļa – tikai trešo daļu. Tādēļ diemžēl ir velti gaidīt, ka attīrīšanas iekārtas varētu būtiski samazināt slāpekļa noplūdes. Pārsteidzoši ir tas, ka Rīgas līcī fosfora koncentrācija, par spīti ieguldījumiem attīrīšanas iekārtās, pat nedaudz pieaugusi – atbrīvojušās iekšējās rezerves. Turpretim slāpekļa koncentrācija pēdējos desmit gados samazinājusies – to «paveikusi» lauksaimniecības lejupslīde un daži sausie gadi.

Cik maksā Baltijas jūras vide?

Ekonomistiem šāds jautājums nemaz neliekas retorisks, bet gan tīri pragmatisks. Zivju nozveja – apmēram 540 miljonu eiro jeb 257 milj. latu gadā – ir tikai neliela daļa no Baltijas jūras vērtības. Lielāko jūras vērtības daļu veido tās sniegtie rekreācijas un dabiskas attīrīšanas iekārtas pakalpojumi. Kā to novērtēt? Ekonomisti lietas vērtē pēc tirgus principa – cik par šo preci, šajā gadījumā par jūru, pircējs ir ar mieru maksāt? Deviņdesmito gadu vidū trijās Baltijas jūras valstīs – Zviedrijā, Polijā un Lietuvā – tika veiktas aptaujas, lai noskaidrotu, kādu summu nodokļu veidā būtu ar mieru maksāt katrs iedzīvotājs, lai jūras ekosistēma atgrieztos dabīgajā stāvoklī, lai tā atjaunotos. Izrādījās, ka caurmēra zviedrs par Baltijas jūru ir ar mieru maksāt 207 latus gadā, polis – 21 latu, bet lietuvietis – 12,5 latus.

Uzziņai

Viena no Eiropas prasībām, kas Latvijai jāpilda, ir t.s. Nitrātu direktīva. Formāli uzskatot piekrastes ūdeņus par eitrificētiem, ES Nitrātu direktīvas stingrā režīma ieviešana Latvijai izmaksātu 50–90 miljonus latu katru gadu, tātad apmēram 5% no valsts budžeta. Vai tagad jāpierāda, ka Rīgas līcis un Baltijas jūras piekraste nav eitrificēti?

Kad maciņš plānāks, arī prioritātes citas. Lietuvas pētījuma rezultāti tika pārnesti uz Latviju, Igauniju, Krieviju, bet Zviedrijas – uz Dāniju, Somiju. Pareizinot iegūtos skaitļus ar katras valsts pieaugušo iedzīvotāju skaitu, noskaidrojās, ka, piemēram, Latvijas iedzīvotājiem Baltijas jūra gadā ir 34,3 miljonus latu vērta, Dānijas – 837 miljonus latu, bet visa jūra kopumā – 2,2 miljardus latu gadā. Divdesmit gados – aptuveni tik ilgi jāiegulda līdzekļi, lai jūras stāvoklis uzlabotos, – jūras cena sasniegs 43,3 miljardus latu.

Hidroekoloģijas institūta novērojumi

Latvijas jūras vides monitorings ir viens no labākajiem Baltijas austrumkrastā un tiek augstu vērtēts visā Baltijas jūras rajonā. Visi secinājumi par vides stāvokli Baltijas jūras Latvijas piekrastē un Rīgas līcī tiek izdarīti, pateicoties šim monitoringam. Novērojumu rindas par hidroķīmiskajiem un hidrobioloģiskajiem parametriem ir visai garas. Tādēļ varam izdarīt drošākus secinājumus par izmaiņu tendencēm Baltijas jūrā. Veids, kā tiek organizēts vides monitorings, ir pretstatā monitoringa ilglaicīgajai būtībai, jo monitoringa pasūtījums tiek mehāniski pakļauts likumam «Par valsts un pašvaldību pasūtījumu». Tas nozīmē, ka katra gada beigās Vides ministrija izsludina konkursu monitoringa programmas izpildei. Apmēram viena trešdaļa no jūras monitoringa līdzekļiem nāk no ministrijas budžeta, bet divas trešdaļas no Vides aizsardzības fonda, taču līdzekļu nekad nav pietiekami. Latvijai pieder 500 km smilšainu pludmaļu. Tādas bagātības nav nevienai citai Baltijas valstij, nemaz nerunājot par ostām un zivju bagātību.

Jautājums

Cik ilgi būs jāgaida barības vielu ieplūdes samazinājums uz pusi? Atbildi atliek tikai minēt.

Ja jūras vides novērojumiem līdzekļi burtiski jāsavāc ar cepuri rokā, tas ir signāls, ka kaut kas nav kārtībā ar prioritātēm.

Invazīvās radības Baltijas jūrā

2005. gada novembrī tika uzsākts gadu ilgs projekts «Invazīvo sugu izplatība un identifikācija Baltijas jūras ziemeļaustrumdaļas ostās». Šī projekta vadītāja ir Solvita Strāķe, kura atzīst, ka invazīvo jeb svešo sugu problēma apzināta jau 12. gadsimtā, konstatējot pirmos svešos organismus – lielas gliemenes *Mya arenaria*, ko var sastapt arī mūsu pludmalēs lielu, baltu gliemežvāku veidā. Kopumā pašlaik Latvijas jūras teritorijā konstatēti vairāki desmiti invazīvo sugu, tomēr nepietiekamas izpētes dēļ informācija par to izraisītajām sekām ir tikai daļēja. Spilgts piemērs invazīvo sugu attīstības negatīvajām sekām ir saistāms ar planktoniskās aļģes *Gyrodinium cf.aureolum* parādīšanos un straujo vairošanos kopš 1981. gada, izraisot zivju masveida bojāeju pie Dānijas, Norvēģijas un Zviedrijas krastiem. Problēmas joprojām rada pirms vairākiem gadsimtiem no Austrumāzijas ieceļojušais ķirmis *Teredo navalis*, kas regulāri sabojā koka konstrukcijas, radot daudzu desmitu miljonu zaudējumus. Ne mazums galvassāpju zvejniekiem sagādā planktoniskais vēzītis *Cercopagis pengoi*, kas 5–7 gadu laikā izplatījās no Gdaņskas līdz pat Botnijas līcim, populācijām vei-

Uzziņai

Ja visas ieplūdes Baltijas jūrā izdotos samazināt uz pusi, paietu vēl vismaz 25 gadi, līdz jūra sāktu atgādināt to, kāda tā bija 50. gados. Par to liecina Stokholmas universitātē profesora F. Vulfa vadībā izstrādātais modelis.

dojot kamolveida recekļus, kas sabojā zvejnieku tīklus. Līdzīgi kaitē arī pirms aptuveni piecpadsmit gadiem ievazātā zooplanktona kladocera *Cercopagis pengoi*. Pēc pēdējām aplēsēm, šīs sugas nodarītie zaudējumi Somu līcī zvejojošajiem no 1996. līdz 1998. gadam bija aptuveni 50 tūkstoši dolāru. Ekonomiskajai zvejai par labu nenāk arī sarkanā mazsartārpa *M. viridis* vairošanās, kas konkurē ar vietējām bentisko tārpu sugām. No tautsaimnieciskā viedokļa mazsartārpa populācijas ienākšanas problēma ir tāda, ka tā aizstātās un izzūdošās sugas bija «treknākas», tāpēc arī zivis, kas no tiem pārtika, bija lielākas.

Kuģi atved invazīvās sugas

Intensīva augu un dzīvnieku valsts pārstāvju izplatība un pārvietošanās sākās 20. gadsimtā, attīstoties kuģu būvei un šim ūdens transportam kļūstot par prioritāro preču pārvadājumu veikšanai. Tādēļ kuģi, konkrēti – tieši kuģu balasta ūdeņi, kas sevī spēj koncentrēt 7000–9000 sugu, pamatoti tiek atzīti par galveno invazīvo sugu izplatīšanās avotu. Vienkāršoti sugu nokļūšanu balasta ūdeņos var skaidrot šādi: lai nodrošinātu kuģa stabilitāti uz ūdens, kuģis ostā, kur iekrauj kravu, uzņem arī balasta ūdeņus. Atbrīvojoties no kravas, turpat ostā tiek novadīti arī balasta ūdeņi līdz ar visiem tajā esošajiem dzīvajiem organismiem. Protams, izdzīvot un attīstīties balasta ūdeņos spējīgas tikai stiprākās, agresīvākās un pielāgoties spējīgākās sugas. Šā iemesla dēļ vairāk nekā 30% invazīvo sugu ir no Ziemeļamerikas reģiona, jo tur esošā ūdens vide sāļuma ziņā, kas ir izdzīvošanai svarīgākais priekšnoteikums, ir vislīdzīgākā Baltijas jūrai. Tādējādi līdz ar jau-

nu sugu nonākšanu ūdeņos jūras ekosistēmu var pārsteigt gan infekcijas slimības izraisoši mikroorganismi, gan toksiskas aļģes, kas var nodarīt ļaunumu kā zivīm, tā arī cilvēkiem.

Ar jūras transportu atceļo ne tikai ar neapbruņotu aci neredzami organismi, bet arī krietni lielākas sugas, kas rada pamanāmas sekas. Spilgts piemērs tam ir apaļais jūras grundulis, kas īsā laikā Polijas piekrastē savairojās ievērojamos apjomos, izēda kādu gliemeņu sugu un piesaistīja kormorānus jeb jūras kraukļus, kuri šīs zivis labprāt iekļauj savā maltītē. Tagad, ejot gar Polijas pludmali, rodas jautājums: kas notiks ar Baltijas jūras piekrastes tipisko putnu sugu – sudrabkaijām, jo svešo sugu attīstības lielākais risks ir iedarbības mehānisma neparedzamība, kas, problēmai aktualizējoties, vairs nav novēršama.

Ņemot vērā, ka Baltijas jūra ir sekla (tās vidējais dziļums ir 56 m), pēc Balasta ūdeņu konvencijas prasībām faktiski nav tāda rajona, kur apmainīt balasta ūdeņus, tādēļ aizliegums būtu jāuzliek visai jūrai. Protams, ņemot vērā arī ostas vidi, kur kuģis uzpildījis ūdeņus (ja vide ir ļoti atšķirīga – ūdens ar sāļumu 35 promiles, tad balasta ūdeni droši var noplūdināt Baltijas jūras ostā, kur vidējais sāļums ir 5 promiles). Pagaidām šis pasākums ir nākotnes vīzijas līmenī, jo mūsdienās vienīgais, ko pārbauda, ir ķīmiskais piesārņojums un balasta ūdeņu piesārņojums ar naftas produktiem.

Pētīs ieceļotājsugas Latvijas piekrastē

Uzmanību sugu invāzijai ar balasta ūdeņiem sāka pievērst tikai deviņdesmito gadu sākumā, kad tam pievērsās Starptautiskā jūras organizācija (IMO). Tālāko problēmu risināšanas attīstību varētu saistīt ar Starptautisko kuģu balasta ūdeņu un nogulšņu konvencijas ratifikāciju. Līdz šim Latvijas līdzdalība aktivitātēs, kas saistītas ar konvencijas ratifikāciju, ir niecīga, likumdošana balasta ūdeņu apsaimniekošanā joprojām nav izstrādāta, tāpēc pozitīvi vērtējams PHARE 2003 programmas «Pārrobežu sadarbības programma Baltijas jūras reģionā» ietvaros Latvijas Hidroekoloģijas institūta īstenotais projekts «Invazīvo sugu izplatība un identifikācija Baltijas jūras ziemeļaustrumdaļas ostās». Projekta darba grupā strādāja 11 speciālisti, kas darba gaitā novērtēja invazīvo sugu klātbūtni četrās Baltijas jūras ostās – Liepājā, Rīgā, Pērnavā un Mūgā, novērtēja balasta ūdeņu daudzumu un to iespējamo izcelsmi, identificēja esošās sugas, apkopoja rezultātus un informēja sabiedrību un valsts institūcijas gan par konkrēto pētījumu, gan invazīvo sugu problēmu Baltijas jūrā kopumā.

Cik tīra ir Baltijas jūra?

Vides ministrijas Vides aizsardzības departamenta direktors **Rolands Bebris**: „Nacionālā plāna ietvaros mēs veicām pietiekami daudz analīžu Latvijas iekšējos ūdeņos, dūņās un zivīs. Analīzes rāda, ka mums nav pamata uztraukties par iekšējiem ūdeņiem. Varam sacīt, ka mūsu Baltijas jūras krastā, Lielupes, Ventas, Sala-

cas un Daugavas iztecēs nav bīstama ķīmiskā piesārņojuma, kas pārsniegtu normu, un nav pamata apgalvot, ka mēs esam jūras bīstamā ķīmiskā piesārņojuma avots. Atliek domāt, ka piesārņojums tomēr ir to valstu ieguldījums, kurām ir attīstīta celulozes un papīra rūpniecība. Piemēram, jautājums par mūsu lašiem un dioksīna daudzumu tajos, manuprāt, ir tirgus spekulācijas. Ir jau pareizi informēt grūtnieces un bērnu mātes par iespējamiem riskiem, tomēr nevajag lieki celt trauksmi. Protams, nevar teikt, ka mēs vispār neesam Baltijas jūras piesārņotāji. Noteikūdeņi ir jāattīra. Piesārņojuma plūsma no Latvijas reāli ir samazinājusies. Mēs varam jūrā peldēties, mums pludmalēs ir zilie karogi. Daudzi karstie punkti visā Baltijas jūras krastā dažādās valstīs jau ir likvidēti, pateicoties starptautiskām programmām un rīcības plāniem. Pateicoties kopīgām pūlēm, notekūdeņu attīrīšana tagad tiek sakārtota arī Sanktpēterburgā. Lai kā, nevajag aizmirst, ka Baltijas jūra kādreiz bija slēgts ezers, bet tagad ir daļēji slēgta jūra, kuras krastos iedzīvotāju aktivitāte pieaug. Notekūdeņu direktīvu vecās Eiropas Savienības dalībvalstis ir izpildījušas piecdesmit procentu apjomā, lai gan tai šogad bija jābūt izpildītai pilnībā. Vairākas valstis ir saņēmušas sodus. Ziemeļniekiem nav tik lielu ambīciju, viņi ir reālāki – mazāk runā un vairāk dara. Arī Latvija uz notekūdeņu jautājumu raugās ļoti nopietni, un jāsaka, ka mūsu situācija pat ir labāka nekā, piemēram, Beļģijai. Lai gan šo jautājumu nav viegli risināt, tomēr jājautā: kāpēc mums nedzīvot labākā vidē?

Latvija ir ES dalībvalsts, Helsinku konvencijas valsts un mūžīgi būs Baltijas jūras valsts, tāpēc svarīgi, lai tiktu sabalansētas stingrās ES direktīvas, HELCOM rekomendācijas, gadu desmitos izveidotā jūras monitoringa sistēma.■

Izmantoti žurnāla „Vides Vēstis" materiāli

Vai jūs zinājāt?

■ Vairāk nekā 70% Zemes virsmas sedz ūdens. Vairāk nekā 97% visa ūdens ir okeānos.
■ Globālo klimata izmaiņu rezultātā vidējais jūras līmenis līdz 2100. gadam salīdzinājumā ar 2000. gadu celsies par 9 līdz 88 cm.
■ Tiek prognozēts, ka puse Eiropas pārmitro zemju izzudīs līdz 2020. gadam.
■ Pamatojoties uz jaunākajiem zinātniskajiem pētījumiem, ko veikusi Starptautiskā Jūras izpētes padome (ICES), Kopienas zivju krājumi tiek zvejoti divas trīs reizes lielākā daudzumā nekā noteiktais pieļaujamais līmenis, kas nodrošinātu maksimāli ilgtspējīgu ieguvi.
■ Smitsona universitāte kopā ar Nīderlandes Antiļu salu valdību 2006. gadā organizēja ekspedīciju, kuras laikā tika atrastas vairāk nekā 150 jaunas zivju sugas un vairāki desmiti jaunu jūras augu veidi.

Konvencija par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību Helsinki, 03.03.1994.

Konvencijas mērķis ir samazināt piesārņojumu Baltijas jūras vidē.

Bioloģiskās daudzveidības saglabāšanas jomā saistošas ir arī HELCOM rekomendācijas:

- Rekomendācija 9/1 par roņu aizsardzību Baltijas jūras reģionā;
- Rekomendācija 15/1 par piekrastes joslas aizsardzību;
- Rekomendācija 15/5 par Baltijas jūras reģiona piekrastes jūras aizsargājamo teritoriju tīklu;
- Rekomendācija 16/3 par dabiskās piekrastes dinamikas saglabāšanu;
- Rekomendācija 17/2 par cūkdelfīnu aizsardzību Baltijas jūras reģionā;
- Rekomendācija 17/3 par informāciju un konsultācijām par jaunu iekārtu, kas ietekmē Baltijas jūru, celtniecību;
- Rekomendācija 19/1 par jūras nogulumiežu ieguvi Baltijas jūras reģionā;
- Rekomendācija 19/2 par savvaļas laša *(Salmo salar L.)* populāciju aizsardzību un atjaunošanu Baltijas jūras reģionā;
- Rekomendācija 21/3 par ilgtspējīgu un videi draudzīgu tūrismu Baltijas jūras reģiona piekrastes zonā;
- Rekomendācija 21/4 par Baltijas jūras reģiona īpaši apdraudēto un izzūdošo jūras un piekrastes biotopu aizsardzību.

Ratificēšanas gaitā pieņemts likums „Par 1974. gada un 1992. gada Helsinku konvencijām par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību" (03.03.1994.).

Konvencijas prasības iestrādātas:

- likumā „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām" (02.03.1997.);
- likumā „Par aizsargjoslām" (25.02.1997.) u.c.■

Aizsargājamās teritorijas Baltijas jūras austrumu daļā

„Jūras aizsargājamās teritorijas Baltijas jūras austrumu daļā" ir Eiropas Savienības „LIFE–Nature" programmas finansēts projekts, kura realizācija sākta 2005. gada 1. augustā un turpināsies līdz 2009. gada 31. jūlijam. Projekta vadošais partneris ir biedrība "Baltijas Vides forums".

Baltijas jūra ir unikāla un trausla ekosistēma, kurā mīt daudz Eiropas nozīmes retu un aizsargājamu sugu un biotopu, kam ir svarīga vieta arī globālās daudzveidības saglabāšanā. Īpaši kopš Eiropas Savienības (ES) paplašināšanās 2004. gada 1. maijā Eiropas Savienības dalībvalstis ir kopīgi atbildīgas par Baltijas jūras aizsardzību un tās resursu ilgtspējīgu izmantošanu.

„LIFE – Nature" programmas projekta „Jūras aizsargājamās teritorijas Baltijas jūras austrumu daļā" mērķis ir jūras bioloģiskās daudzveidības aizsardzība Baltijas jūrā. ES nozīmes aizsargājamo teritoriju tīkla „Natura 2000" izveidošana jūras teritorijā vērtējama kā svarīgākais instruments šā mērķa sasniegšanai. Projektā iegūtā zinātniskā informācija tiks izmantota jūras „Natura 2000" vietu robežu noteikšanai un aizsardzības statusa nodibināšanai trijās Baltijas valstīs.

Starptautiskais projekts ar aktivitātēm Latvijā, Lietuvā un Igaunijā kopā pulcē šo valstu zinātniskas institūcijas, nevalstiskas organizācijas un ekspertus, kas risina ar jūras teritoriju aizsardzību saistītus jautājumus.

Projekta izvirzītie mērķi:

1) veicināt „Natura 2000" jūras teritoriju izveidi Latvijā, Lietuvā un Igaunijā (vietu izvēle un robežu noteikšana, izvēlēto teritoriju aizsardzības noteikumu izstrāde un apsaimniekošanas plānošana);

2) novērtēt piezvejas apjomu un mazināt tās ietekmi uz ES nozīmes aizsargājamām putnu un zīdītāju sugām;

3) novērtēt un mazināt citus draudus potenciālajām „Natura 2000" jūras teritorijām (piemēram, apbūves ietekmi, ekonomiskās un rekreatīvās aktivitātes, ūdens piesārņojumu);

4) veicināt sabiedrības informētību par „Natura 2000" jūras teritorijām un to bioloģisko daudzveidību Baltijā;

5) veicināt pārrobežu sadarbību starp Baltijas valstīm, Krieviju un citām Eiropas valstīm, kā arī attiecīgo speciālistu profesionālo izaugsmi.

Ko varam sagaidīt no projekta?

■ Iegūta pamatinformācija, lai izveidotu „Natura 2000" teritoriju tīklu Igaunijā, Lietuvā un Latvijā.

■ Veikta detāla izpēte par draudiem „Natura 2000" jūras teritorijās visās Baltijas valstīs.

■ Atsevišķām teritorijām veikta aizsardzības un apsaimniekošanas plānošana.

■ Veikti pasākumi ES nozīmes putnu un zīdītāju sugu piezvejas apjoma samazināšanai.

■ Uzlabotas ekspertu un citu speciālistu zināšanas un profesionālās spējas, pieaugusi sabiedrības informētība par dažādiem „Natura 2000" jūras teritoriju aizsardzības aspektiem.

■ Iegūta svarīga pieredze Eiropas Savienības mērogā attiecībā uz „Natura 2000" ieviešanu jūras teritorijās.■

Vai jūra uzbrūk krastam?

Apvienoto Nāciju Organizācijas pētījums liecina, ka 2025. gadā puse pasaules iedzīvotāju dzīvos reģionos, kurus apdraudēs vētras, plūdi vai sausums. Brīdinājums attiecas arī uz Latviju, ziņo vēstkopa "meteo.lv". Pasaules Ūdens padomes (World Water Council, WWC) prognozes liecina, ka Pasaules okeāna ūdens līmenis līdz 2100. gadam paaugstināsies par 48 centimetriem.

Analītiķi uzskata: ja pēc ASV intervences Irākā strauji palielināsies naftas pārstrādes un ieguves tempi un apjomi, tad sekos arī būtiska ietekme uz klimatu. Diemžēl prognozes nav iepriecinošas, un viss liecina, ka ūdens līmenis celsies arī Liepājā. Nida un Bernāti jau oficiāli minēti kā apdraudēti rajoni...

Ūdens līmeņa paaugstināšanās apdraud piekrastes rajonus, zemienes un salas. Īpaši apdraudētas teritorijas ir mazās salas Klusajā okeānā, zemas piekrastes zonas, piemēram, Bangladeša un Nīderlande, lielpilsētas jūru un okeānu krastos, piemēram, Tokija, Lagosa, Buenosairesa un Ņujorka. Apdraudēta esot arī Latvijas piekraste.

Klimata pārmaiņu sekas arī Latvijā var būt ļoti postošas. Kļūstot siltākam, pieaugs dienvidu, dienvidrietumu un rietumu vēju izraisīto vētru skaits. Applūšanas un noskalošanas riskam tiks pakļauta atklātās Baltijas jūras krasta zona no Nidas līdz Ovīšiem un Rīgas līča Kurzemes piekraste.

Iespējamās spēcīgās un ilgstošās ziemeļrietumu vētras noskalošanai pakļaus visu Latvijas jūras krasta joslu.

Tuvāko 40–50 gadu laikā noskalotā pamatkrasta platums vietām sasniegšot pat 300 metrus. Tiks zaudētas ievērojamas krasta kāpu priežu mežu, dabisko pļavu un lauksaimniecībā izmantojamo zemju platības.

Rīgas līča zemākajā piekrastes joslā gruntsūdens līmenis varētu celties aptuveni par 50–70 cm, teikts Latvijas Republikas Trešajā nacionālajā ziņojumā ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām ietvaros. Palielināsies plūdu draudi lielo upju – Lielupes, Daugavas, Gaujas lejteču rajonos. Gruntsūdens līmeņa celšanās nopietnas problēmas var sagādāt piekrastes apbūvēto teritoriju iedzīvotājiem zemākajās vietās, kuru augstums virs jūras līmeņa ir 0,7–2 m. Ir iespējama šo teritoriju pārpurvošanās, pagrabu un pagrabstāvu applūšana, kā arī ēku pamatu deformācijas.

Novērojumi liecina, ka pēdējo 50 gadu laikā vietām Latvijā noskalota pat 200 metrus plata krasta josla. Erozija apdraud vairāk nekā 60% no Latvijas krasta kopgaruma.

Vētras, kas pēdējā laikā plosījušās Baltijas jūras piekrastē, atkal ir samazinājušas Latvijas sauszemes teritoriju. Liepājas pusē spēcīgie viļņi krastu noskaloju-

ši pat 15 – 17 metru platumā. Eksperti norāda, ka valsts institūcijām ir pēdējais laiks pievērst uzmanību Latvijas piekrastes nostiprināšanai. Pretējā gadījumā katrā lielākā vētrā Latvija var zaudēt kvadrātkilometru sauszemes.

Baltijas jūras krasts netālu no Liepājas. Pēc 2005. gada janvāra lielās vētras jūra stratēģiskajam objektam pietuvojās bīstami tuvu. Ja ūdens attīrīšanas iekārtu darbs apstātos, Baltijas jūrai draudētu ekoloģiska katastrofa. Lai tas nenotiktu, tika izlemts būvēt lokālus nocietinājumus pret tālāku krasta eroziju. Iespējams, šo nocietinājumu pirmā kārta pasargāja vairākas uzņēmuma "Liepājas ūdens" ēkas no ieskalošanas jūrā. Taču aizsargbarjera nebija gana stipra, lai apturētu lielos viļņus. Nocietinājuma galos jūra izrādījās viltīgāka, un sauszemes teritorija atkal ir sarukusi pat par 17 metriem.

Līdzīgi nostiprinājumi pret krasta eroziju ir tikai divās Latvijas vietās – Pāvilostā un netālu no Liepājas. Nocietinājuma projekta autors atzīst, ka tas ir tikai pagaidu risinājums, varbūt 10 gadiem. Par daudz pamatīgāku piekrastes aizsardzību ir jāsāk domāt valstiskā līmenī. Iespējams, apdraudētākās vietas jānodrošina ar īpašiem zemūdens viļņu lauzējiem, kas mazina to spēku.

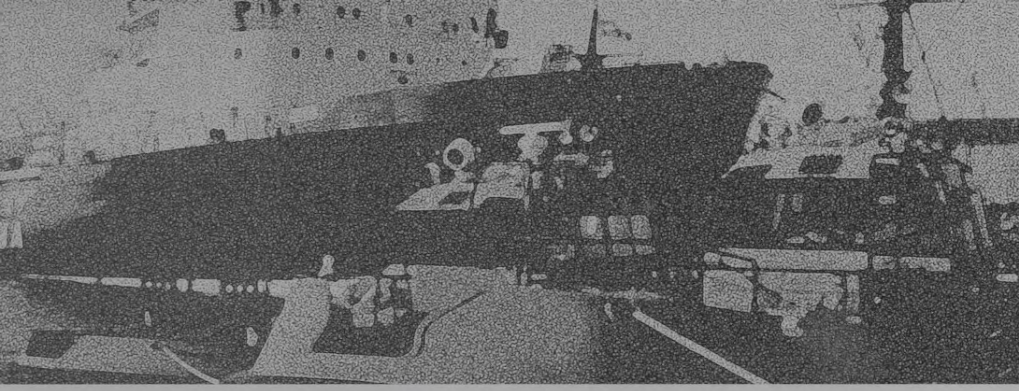
Pēc zinātnieku aprēķiniem, pēc 2005. gada vētras Latvijas teritorija ir sarukusi gandrīz par vienu kvadrātkilometru. Valsts līdz šim ir pieprasījusi tikai datus,

bet nav atbalstījusi nekādu mērījumu veikšanu, lai varētu apkopot informāciju par piedzīvoto vētru radīto postu, sagatavot prognozes un informēt piekrastes pašvaldības par iespējamo apdraudējumu. Oficiālu mērījumu trūkums novedis pat pie tā, ka daudziem piekrastes iedzīvotājiem jāmaksā nodoklis par zemi, kuras vietā jau sen skalojas jūra.

Zinātnieki uzskata, ka nav nepieciešams nostiprināt visu Baltijas jūras piekrasti, jo tad jūrai nebūs, kur ņemt smiltis, un mums nebūs liedagu, kur vasarās atpūsties.■

Vai jūs zinājāt?

■ Jūras reģioni nodrošina vairāk nekā 40% no Eiropas iekšzemes kopprodukta.
■ Eiropā ir aptuveni 8–10 miljoni makšķernieku, kas zvejo sporta vai atpūtas nolūkā jūrā, kur saskarnozare nes peļņu 8–10 miljardu apmērā.
■ Jūra ir Eiropas vispopulārākais atvaļinājumu un brīvdienu ceļa mērķis: no visiem Eiropas atpūtniekiem 63% izvēlas jūru par atvaļinājuma pavadīšanas vietu.
■ Eiropā ir tīras jūrmalas: no 14 000 piekrastes peldvietu teritorijām, kas ES tiek uzraudzītas, 96,7% atbilst Eiropas Padomes direktīvā par peldvietu ūdens kvalitāti noteiktajām obligātajām vērtībām.
■ Tiek lēsts, ka ES ir apmēram 3000 krasta pietauvošanās vietu un apmēram 1 000 000 ar tām saistītu enkurvietu.
■ ES publiskie izdevumi, kas paredzēti krasta līnijas aizsardzībai pret erozijas risku un plūdiem, no 1990. līdz 2020. gadam vidēji būs 5,4 miljardi eiro.
■ 2003. gadā bija reģistrētas 4116 jūras aizsargājamās teritorijas (JAT), kuru kopējā platība sasniedza 1,6 miljonus kvadrātkilometru visā pasaulē. Tas ir mazāk nekā 0,5% jūru un okeānu.
■ Jūras vides pasliktināšanās dēļ populāra kļuvusi aļģu ziedēšana Baltijas jūrā.



Latvijas lielās ostas nav konkurenti

Latvijas lielo ostu sadarbība ir laba, arī visi trīs pārvaldnieki esot labi draugi. Lai gan par dažiem jautājumiem katram ir savs viedoklis, tomēr visi kopā strādā asociācijās un sabiedrībās, lai kopīgi pārstāvētu triju lielo ostu intereses. Piemēram, 2006. gada oktobrī visi trīs ostu pārvaldnieki bija Ķīnā, kur meklēja sadarbības partnerus.

Kā atzīst paši pārvaldnieki, Latvijas lielās ostas nekonkurē savā starpā, lai gan daudzi vēlētos, lai tā būtu. Vēl pavisam nesen Ventspilī daži kultivēja Rīgas konkurenta tēlu un daudzus gadus mēģināja paralizēt darbu Rīgas ostā.

"Nevienam nav noslēpums, ka tā bija. Tas bija pilnīgi nepareizs lēmums, nepareiza politika, jo šādas rīcības rezultātā straujāk attīstījās Tallinas un Klaipēdas ostas," piebilst L. Loginovs.

Kopējās tendences Eiropas Savienības valstu ostās

Eiropas Savienības ekonomiskajā zonā jau vairākus gadus saglabājas diezgan nepatīkama tendence – varas centralizēšana Briselē. Nenoliedzami, ka Eiropas ostām vajadzētu strādāt un attīstīties pēc vienotas politikas, tomēr pieņemt vienotus standartus pagaidām nav izdevies, lai gan ir bijuši neskaitāmi mēģinājumi – rakstīti ziņojumi un veikti pētījumi, tapuši vairāki Eiropas jūras ostu attīstības politikas varianti, Zaļā grāmata un pat priekšlikums direktīvai. Jautājums – kāpēc visi šie centieni ir cietuši neveiksmi?

Laikam jau tāpēc, ka politikas veidotāji vai nu ignorēja, vai arī līdz galam nenovērtēja to, ka Eiropas jūras ostas ir ļoti atšķirīgas. Eksperti uzskata, ka Eiropā nav citas nozares, kas būtu tik atšķirīga kā ostas, jo tās veidojušās gadu simtos un strādājušas pēc ļoti atšķirīgiem noteikumiem. Un vēl eksperti uzskata, ka Eiropas jūras ostu politikas veidotāji par vēlu reaģē uz tirgus izmaiņām, un tas, visticamāk, notiek tāpēc, ka politiķi vairāk vēlas regulēt, saskaņot un iejaukties, nevis prognozēt un veicināt tirgus izmaiņas. Daudzas politikas iniciatīvas pat bija viena otrai pretrunā, piemēram, konflikts starp ES transporta un vides politikas pasākumiem.

Otrs Eiropas ostas vienojošs faktors ir drošības jautājumi.

„Brīdī, kad Eiropas Komisija ir veikusi jau trešo pasākumu kopumu kuģošanas drošībai, lielas bažas rada tas, ka dažas valstis vēl nav pienācīgi īstenojušas 2002. gada tiesību aktus, kas attiecas uz ostas valsts kontroli," sacīja Eiropas Komisijas priekšsēdētāja vietnieks un komisārs transporta jautājumos Žaks Baro.■

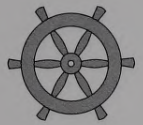
Uzziņai

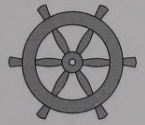
Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 5. novembra Direktīva 2002/84/EK, ar ko groza direktīvas par kuģošanas drošību un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu (OV L 324, 29.11.2002., 53. lpp.).

Kravu apgrozījums Baltijas jūras austrumu krasta ostās 1996.–2006.gadā (tūkst. t)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2006./ 2005.	Tirgus sadalījums
Ventspils	35 744,6	36 780,5	36 046,4	34 136,5	34 755,4	37 936,7	28 703,7	27 316,2	27 805,3	29 863,0	**29 062,2**	-2,7	**10,1**
Rīga	7 457,0	11 213,1	13 315,3	12 012,5	13 351,7	14 883,9	18 108,3	21 721,7	23 991,3	24 429,1	**25 357,0**	3,8	**8,8**
Liepāja	1 609,0	2 295,8	2 296,5	2 324,1	2 964,7	3 260,4	4 318,1	4 857,4	4 474,1	4 508,4	**4 000,7**	-11,3	**1,4**
Klaipēda	14 828,7	16 118,0	15 003,3	14 971,0	19396,3	17 236,0	19 739,6	21 192,0	20 252,9	21 794,0	**23 547,4**	8,0	**8,2**
*Būtiņģe						5 197,8	5 582,5	10 792,2	7 242,6	6 126,9	**5 888,4**	-3,9	**2,1**
*Primorska						187,5	12 402,9	17 685,3	44 565,4	57 337,2	**65 956,5**	15,0	**23,0**
Tallina	14 080,0	17 133,1	21 363,5	26 445,3	29 341,9	32 316,2	37 854,8	34 916,1	37 422,1	39 527,8	**41 258,6**	4,4	**14,4**
Sanktpēterburga	16 045,8	20 588,6	21 558,8	28 172,0	32 462,0	36 900,3	41 307,3	42 043,8	51 173,1	57 462,0	**54 228,0**	-5,6	**18,9**
Kaļiņingrada	5 413,2	5 916,7	4 457,9	4 140,5	4 385,3	5 800,3	9 899,6	12 583,1	14 002,1	14 619,1	**15 224,9**	4,1	**5,3**
Gdiņa					7151,0	8 599,0	8 458,0	9 365,0	9 748,0	10 744,6	**12 230,7**	-100,0	**0,0**
Gdaņska	16 491,1	17 386,5	20 598,8	18 691,3	16 595,8	17 812,9	17 371,4	21 293,0	23 314,9	23 341,1	**22 406,5**	-4,0	**7,8**
							204 653,2	224 148,8	264 988,4	291 239,3	286 930,2	86,88	

* Primorska darbību uzsāka 2001.gada decembrī
* Būtiņģe darbu pēc avārijas uzsāka 2002.gada martā





Latvijas ostu kravu apgrozījums 2005./2006. gadā (tūkst. t)

Osta	2005. gada 12 mēnešos			2006. gada 12 mēnešos		
	nosūtīts	saņemts	kopā	nosūtīts	saņemts	kopā
Rīga	**22 045,6**	**2 383,5**	**24 429,1**	**22 523,3**	**2 833,7**	**25 357,0**
Ventspils	**29 034,2**	**828,8**	**29 863,0**	**26 300,3**	**2 761,9**	**29 062,2**
Liepāja	**3 766,4**	**742,1**	**4 508,4**	**3 376,6**	**624,1**	**4 000,7**
Salacgrīva	308,1	65,5	373,6	254,3	127,5	381,8
Mērsrags	346,1	12,5	358,6	275,1	3,0	278,1
Roja	12,4	10,8	23,2	27,9	12,0	39,9
Pāvilosta	0,0	0,0	0,0	0,0	4,3	4,3
Lielupe	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Engure	0,0	1,1	1,1	0,0	1,0	1,0
Skulte	377,5	107,5	485,0	311,4	60,2	371,6
Mazās ostas kopā	**1 044,1**	**197,4**	**1 241,4**	**868,7**	**208,0**	**1 076,7**
Kopā visās ostās	**55 890,2**	**4 151,8**	**60 042,0**	**53 068,9**	**6 427,7**	**59 496,6**

SM informācija

Raksturīgo kravu salīdzinājums Rīgas ostā (tūkst. t)

SM informācija

Kravas veids	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2006./ 2005., %
Beramkravas	**2 619,6**	**3 023,2**	**5 045,4**	**6 689,3**	**9 801,1**	**12 970,4**	**14 766,1**	**15 348,5**	**3,9**
Ķīmiskās beramkravas	1 111,2	1 558,9	1 527,5	1 750,0	2 018,4	1 491,3	1 365,5	1 359,5	-0,4
ogles	0,0	0,0	1 221,6	2 497,8	5 253,6	9 444,4	10 713,7	10 667,8	-0,4
koksnes šķelda	260,6	427,3	558,1	858,5	1 157,3	1 163,0	1 177,6	1 226,3	4,1
Lejamkravas	**2 360,3**	**3 000,6**	**3 649,4**	**5 357,3**	**5 044,5**	**4 478,4**	**3 458,9**	**4 933,1**	**42,6**
naftas produkti	2 176,9	2 831,4	3 456,6	5 162,5	4 900,1	4 347,1	3 309,9	4 881,8	47,5
Ģenerālkravas	**7 032,6**	**7 327,9**	**6 189,1**	**6 061,7**	**6 876,1**	**6 542,5**	**6 204,1**	**5 075,4**	**-18,2**
konteineri	863,7	857,8	1 036,8	1 281,1	1 319,9	1 451,8	1 613,9	1 614,8	0,1
skaits TEU	85 911	84 928	101 077	121 784	132 109	152 166	168 978	176 826	5
Roll on/Roll of	229,9	111,8	178,9	359,8	681,2	481,8	637,1	302,1	-52,6
skaits	17 847	10 460	10 884	19 173	38 716	39 303	50 445	55 365	10
koksne	3 461,8	4 152,9	4 256,7	4 169,2	4 533,1	4 390,8	3 854,5	3 001,9	-22,1
tūkst. m^3	4 426,2	5 216,0	5 497,0	5 254,7	5 482,6	5 334,5	4 724,8	3 498,9	-25,9
melnie metāli un to izstrādājumi	1 679,8	1 761,6	406,0	5,9	15,7	98,2	16,8	36,6	117,9
Kravas kopā	**12 012,5**	**13 351,7**	**14 883,9**	**18 108,3**	**21 721,7**	**23 991,3**	**24 429,1**	**25 357,0**	**3,8**

Raksturīgo kravu salīdzinājums Ventspils ostā (tūkst. t)

Kravas veids	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2006./ 2005., %
Beramkravas	**6 280,4**	**5 912,8**	**7 398,2**	**7 605,5**	**7 995,4**	**9 210,4**	**10 691,7**	**8 596,5**	**-19,6**
Ķīmiskās beramkravas	5 171,5	4 980,9	4 874,4	4 679,5	4 798,1	4 476,0	5 138,0	3 703,2	-27,9
ogles	26,1	468,1	1 554,1	1 440,4	1 734,3	3 906,7	4 597,9	3 937,5	-14,4
koksnes šķelda	16,6	7,7	24,6	83,5	281,3	430,4	497,0	467,3	-6,0
Lejamkravas	**25 706,2**	**27 275,1**	**29 496,4**	**20 538,8**	**18 441,4**	**17 726,4**	**18 109,5**	**17 997,0**	**-0,6**
jēlnafta	13 050,7	13 625,7	14 980,5	7 475,4	3 283,0	2 184,2	244,1	1 949,1	698,5
naftas produkti	11 276,4	12 745,4	13 692,9	12 574,4	14 237,2	14 689,6	16 853,2	15 111,8	-10,3
Ģenerālkravas	**2 150,8**	**1 444,2**	**1 042,1**	**559,4**	**879,4**	**868,5**	**1 061,8**	**2 468,7**	**132,5**
konteineri	3,3	2,1	0,0	1,3	32,6	2,2	7,1	142,7	1 909,9
skaits TEU	195	207	0	1 044	2 573	292	559	14 241	2 448
Roll on/Roll of	0,0	12,3	37,8	44,0	237,2	354,8	584,0	1 798,2	207,9
skaits	0	879	2 882	3 526	10 824	19 236	27 117	67 153	148
koksne	589,0	511,3	414,7	409,1	443,9	395,4	359,0	408,7	13,8
tūkst. m^3	700,0	574,3	487,8	481,4	522,6	471,4	422,4	480,8	13,8
melnie metāli un to izstrādājumi	1 475,8	981,6	488,3	11,6	0,0	0,7	6,2	24,5	295,2
Kravas kopā	**34 136,5**	**34 755,4**	**37 936,7**	**28 703,7**	**27 316,2**	**27 805,3**	**29 863,0**	**29 062,2**	**-2,7**

SM informācija

Raksturīgo kravu salīdzinājums Liepājas ostā (tūkst. t)

SM informācija

Kravas veids	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2006./ 2005., %
Beramkravas	**296,9**	**400,6**	**512,0**	**799,2**	**1 063,1**	**1 129,6**	**1 651,4**	**1 652,3**	**0,1**
labība un tās produkti	6,1	46,7	103,6	422,1	535,3	492,2	1 011,8	951,1	-6,0
koksnes šķelda	67,1	137,7	220,5	208,0	267,2	286,8	228,8	160,2	-30,0
Lejamkravas	**296,5**	**484,1**	**587,1**	**887,6**	**1 077,1**	**863,3**	**668,0**	**965,7**	**44,6**
jēlnafta	0,0	5,2	5,2	90,3	295,8	212,0	202,4	200,8	-0,8
naftas produkti	241,2	390,2	530,0	722,6	703,1	595,7	433,7	744,4	71,6
Ģenerālkravas	**1 730,6**	**2 066,6**	**2 161,3**	**2 631,4**	**2 717,2**	**2 481,2**	**2 189,0**	**1 382,7**	**-36,8**
konteineri	60,4	50,8	26,6	34,0	33,9	38,9	36,2	75,6	109,0
skaits TEU	4 044	3 278	2 276	2 798	2 652	2 764	3 144	7 809	148,4
Roll on/Roll of	330,2	448,0	537,1	654,9	800,8	696,4	468,3	0,0	-100,0
skaits	20 444	20 856	25 173	29 263	33 627	30 231	22 099	0	-100,0
koksne	634,2	732,7	701,7	774,8	895,1	783,8	735,0	572,3	-22,1
tūkst. m^3	1 361,8	882,8	855,5	927,3	1 083,6	933,7	787,0	628,9	-20,1
melnie metāli un to izstrādājumi	563,9	541,4	575,3	922,4	775,2	769,0	748,2	662,9	-11,4
Kravas kopā	**2 324,1**	**2 964,7**	**3 260,4**	**4 318,1**	**4 857,4**	**4 474,1**	**4 508,4**	**4 000,7**	**-11,3**

Baltijas lielākie graudu termināļi ir gandrīz tukši

2006. gadā graudu termināļi visās trijās Baltijas valstīs ir darbojušies ar tikai aptuveni 15% jaudu (plānotā jauda – 7,5 miljoni tonnu gadā).

Vislabāk veicies lietuviešiem, kam izdevies noslogot 23% sava termināļa. Latvijā termināļa noslogojums bija 4%, bet Igaunijā pat mazāk par 2%. Kaut arī visu trīs termināļu vēsture ir atšķirīga, patlaban tos vieno viena kopīga iezīme – tranzītkravu termināļos nav.

Klaipēdā, piemēram, 2006. gada pirmajā pusgadā 450 tūkst. tonnu graudu plūsmu galvenokārt nodrošināja pašas Lietuvas un Latvijas graudu eksports, nedaudz arī imports, bet tranzīta nebija vispār. Tikai ar Baltijas valstu graudu eksportu pirmo pusgadu "izdzīvoja" arī Ventspils terminālis, kas pirmajos sešos mēnešos eksportēja aptuveni 100 tūkst. tonnu. Arī caur Mūgas termināli 2006. gadā eksportā nosūtīti vien 30 tūkst. tonnu Igaunijas graudu.

Terminālis Klaipēdā būvēts 2002. gadā minerālmēslu pārkraušanai, taču kravu trūkuma dēļ pielāgots graudu eksportam un tranzītam. Un nu jau izjūtams arī šīs kravas deficīts. Terminālis Ventspilī ekspluatācijā nodots 2005. gadā. Tas ir Latvijas un Kazahstānas kopprojekts, paredzēts tieši Kazahstānas graudu tranzītam, tomēr tā īsti darbu ilgu laiku nespēja uzsākt. Pirmā 800 tonnu graudu krava ter-

„Ventspils Grain Terminal"

minālī ienāca tikai 2006. gada oktobra vidū. Mūgas terminālis ir vecākais, būvēts 1986. gadā graudu ievešanai Padomju Savienībā. Vēlāk jaunie saimnieki termināli sāka izmantot Krievijas un Kazahstānas graudu eksportam, taču tā eksporta iespējas ir ievērojami mazākas par importa – attiecīgi trīs un pieci miljoni tonnu.

Krievijas kompānija "SovEkon" atzinusi, ka 2002. un 2003. gadā nopietns Kazahstānas graudu eksports caur Baltijas valstīm bija iespējams, pateicoties zemajām graudu cenām NVS valstu iekšējā tirgū. Vēlāk šīs cenas tuvojās Eiropas līmenim, un, tā kā Krievijā ir divas reizes zemāki dzelzceļa tarifi, tagad graudus ir izdevīgāk eksportēt caur Krievijas ostām.

"Ventspils Grain Terminal" valdes priekšsēdētājs Vladislavs Šafranskis uzskata, ka viņa vadītais terminālis pie Kazahstānas graudiem tomēr tiks. Turpretī Tallinas termināļa vadība atturas gan komentēt pašreizējo darbību, gan izteikt nākotnes prognozes. Spriežot pēc Krievijas presē izskanējušās informācijas, Baltijas valstu ostu noslogojums varētu palielināties, jo, piemēram, tikai tāpēc vien, ka Krievijas Melnās jūras ostās trūkst noliktavu, 2006. gada oktobrī Ziemeļkaukāza dzelzceļa stacijās neizkrauti stāvēja aptuveni 3000 vagonu ar graudiem.

Kravas arvien vairāk sākušas aizplūst uz kaimiņvalstīm

2006. gads Latvijas transporta un tranzīta nozarei bijis viens no smagākajiem pēdējos gados, jo pagājis nesaskaņu un asas konkurences zīmē.

Vienlaikus 2006. gads svarīgs tranzīta un transporta nozarei ar to, ka beidzot valsts pārdeva tai piederošās "Ventspils naftas" (VN) akcijas, kuras ieguva starptautiskā naftas un gāzes tirdzniecības kompānija "Vitol Group". Tas dod cerības uz jaunām biznesa perspektīvām pašai VN.

Tranzīta karš

Latvijas tranzīta nozarei būtiskākie notikumi pērn risinājās Ventspilī, kur savstarpēji ietekmi tranzītbiznesā dalīja un arvien turpina dalīt divas Ventspils uzņēmēju grupas. Tā saucamajā Ventspils tranzītkarā divas uzņēmēju grupas cīnās par ietekmi Ventspils tranzītbiznesā. Galvenās nesaskaņas ir starp „LSF Holdings" akcionāriem un Oļegu Stepanovu. Abas puses ir iesaistītas savstarpējās tiesvedībās.

Savulaik "LSF Holdinga" meitas uzņēmums „LSF Trans" ekspeditēja un pārvaldīja lielu daļu no Ventspils ostas kravu plūsmas. Vēl 2005. gadā caur šo kompāniju gājuši teju desmit milj. t dažādu kravu. Savstarpējie ķīviņi iedragājuši Baltkrievijas partneru uzticību, jo konfliktu dēļ vienu brīdi Ventspils ostā bija pārtraukta ogļu un kālija sāls kravu apkalpošana, kā rezultātā radās milzīgas vagonu rindas. Baltkrievi arvien vairāk orientējas uz Klaipēdas ostu Lietuvā. „Kamēr mēs karojam, tikmēr kaimiņi paņem kravas," norādīja "LSF Holdings" valdes priekšsēdētājs Edgars Jansons, raksturojot situāciju Ventspils tranzīta biznesā.

Rīgas osta

Nolemj apiet

Konflikta dēļ pacietības mērs pilns bija arī valsts dzelzceļa kompānijai „Latvijas dzelzceļš" (LDz), kas nolēmusi *apiet* Ventspils kompānijas, uz savu roku nodrošinot ekspeditorpakalpojumus. Tādējādi LDz iesaistās ienesīgajā ekspeditorpakalpojumu biznesā, kas tiek lēsts daudzu miljonu latu apjomā. LDz tādējādi cer nodrošināt kālija sāls un akmeņogļu plūsmu, kas Ventspils tranzītkara dēļ Latvijas virzienā arvien turpina sarukt.

Vienlaikus LDz jācīnās ar augošām izmaksām un mazākiem pārvadāto kravu apjomiem. Kompānijas panākumi lielākoties atkarīgi no Latvijas ostu darbības. LDz izmaksu pieauguma dēļ šim gadam vidēji par 10% atkal pacēla savu pakalpojumu bāzes tarifus, tādējādi vēl vairāk samazinot Latvijas tranzītkoridora konkurētspēju. Tranzīta un transporta nozares uzņēmēji ir nobažījušies par nepārtraukto izmaksu pieaugumu Latvijas tranzīta koridorā, uzsverot, ka tādējādi Latvija turpina zaudēt savu konkurētspēju attiecībā pret kaimiņvalstīm.

Pērn LDz pārvadāto kravu apjomi ir kritušies par aptuveni 11,3% (pārvadāti 48,6 milj.t kravu), ko daļa ekspertu skaidro arī ar LDz tarifu kāpumu iepriekšējos gados. Transporta un tranzīta nozares uzņēmēji uzsver, ka nāksies meklēt risinājumus transporta izmaksu sadārdzinājumam, jo klienti skatās, kur ir izdevīgāk strādāt, un varot atrast arī labāku variantu par Latviju. Nākotnē iespējama arī dzelzceļa tarifu krišanās, sola LDz. Viss esot atkarīgs no valsts nostājas jautājumā par dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu, kas šobrīd ir pilnībā uz dzelzceļa un

uzņēmēju pleciem. Ja valdība izlems līdzfinansēt dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu, tarifi varētu samazināties, uzsver LDz vadītājs Uģis Magonis. Šobrīd visreālākais variants šķiet, ka valsts dzelzceļa infrastruktūrai varētu novirzīt akcīzes ienākumus no dīzeļdegvielas, kas izmantota dzelzceļa pārvadājumos.

Ostas pieticīgi

Situāciju tranzītbiznesā apliecina arī ostu darbības rezultāti. Ostās pārkrauto kravu apjoms 2006. gadā, salīdzinot ar iepriekšējā gada attiecīgo periodu, ir krities. 2006.gada janvārī-decembrī kravu apgrozība ostās bija 59,5 milj. t, kas ir par 0,9% mazāk nekā 2005.gadā.

No ostām 2006.gadā nosūtīja 53,1 milj. t kravu, kas ir par 5% mazāk nekā 2005.gada 12 mēnešos. Pieaudzis no ostām nosūtītās jēlnaftas apjoms. Pērn no ostām nosūtīja 1,2 milj. t jēlnaftas – 2,8 reizes vairāk nekā 2005.gada divpadsmit mēnešos. Citu svarīgāko nosūtīto kravu apjomi gan ir samazinājušies. No ostām nosūtīto naftas produktu apjoms bija 19,7 milj. t, kas ir par 2,2% mazāk nekā 2005.gada janvārī-decembrī. Nosūtīto ogļu apjoms samazinājies par 4,8%, sasniedzot 14,6 milj. t. No ostām nosūtīja arī 4,6 milj. t kokmateriālu, kas ir par 19,2% mazāk nekā iepriekšējā gada attiecīgajā periodā. Arī no ostām nosūtīto minerālmēslu apjoms 2006.gada divpadsmit mēnešos bija būtiski samazinājies, sasniedzot 5,1 milj. t, kas ir par 21,7% mazāk nekā 2005.gada attiecīgajā periodā.

Lielākā osta pēc pārkrauto kravu apjoma arvien ir Ventspils – tajā iekrāva un izkrāva 29,1 milj. t kravu, kas ir gan par 2,7% mazāk nekā 2005. gadā. Vienīgā no lielajām ostām, kas audzējusi kravu apgrozību, ir Rīgas osta, kas 2006. gadā pārkrāva 25,3 milj. t – par 3,8% vairāk nekā 2005. gada 12 mēnešos. Arī Liepājas ostā pārkrauto kravu apjoms ir samazinājies. Daļēji to ietekmēja kuģu aģenta darbības vietas maiņa no Liepājas ostas uz Ventspils ostu. Kravu apgrozība Liepājas ostā 2006. gadā bija 4 milj. t, kas ir par 11,3% mazāk nekā 2005. gada attiecīgajā periodā. Kravu apgrozība mazajās ostās 2006. gadā, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, ir samazinājusies. Nosūtīto un saņemto kravu apjoms mazajās ostās bija 1,1 milj. t, kas ir par 13,3% mazāk nekā 2005. gada attiecīgajā periodā. Lielāko daļu (80,7%) kravu apgrozības mazajās ostās veidoja nosūtītās kravas, no kurām 0,6 milj. t bija kokmateriāli.■

O. Prikulis, „Dienas Bizness"

Rīga – Baltijas centrs

Rīgai kā Baltijas valstu centram ir lieli plāni, tāpēc nemaz necenšamies slēpt savas ambīcijas, apgalvojot, ka Rīga nākotnē būs moderns loģistikas centrs. Un šādām ambīcijām ir reāls pamats. Neskatoties uz milzīgo konkurenci Baltijas, un ne tikai Baltijas, jūras reģionā, pēdējos gados vērojams dinamisks kravu pieaugums Rīgas ostā, kas lielā mērā apliecina, ka Rīga ir viens no izdevīgākajiem kravu tranzīta ceļiem, pateicoties gan ģeogrāfiskajam stāvoklim, gan salīdzinoši attīstītai infrastruktūrai, gan Rīgas ostas pakalpojumu kvalitātei, gan arī konkurētspējīgām tranzītkravu transportēšanas izmaksām. Esam pārliecinājušies un izjutuši, ka pārējās Baltijas jūras valstis, to amatpersonas un speciālisti ar interesi seko visam, kas notiek Rīgā, tāpēc šādos konkurences apstākļos vēl jo svarīgāks ir pilsētas un ostas kopīgs darbs, piedāvājot arvien augstākus pakalpojumu standartus.

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs **Andris Ārgalis:** "2005. gada nogalē tika pieņemts Rīgas pilsētas attīstības plāns laika posmam līdz 2018. gadam, atbilstoši tam ir izstrādāta Rīgas ostas darbības stratēģija un ostas attīstības plānošana ilgterminā. Saskaņojot pilsētas un ostas attīstības tendences un virzienus,

Valdes sēde Rīgas brīvostas pārvaldē

ir sekmīgi izdevies panākt, ka osta harmoniski iekļaujas pilsētas attīstības stratēģijā.

Savukārt Rīgas pilsētai ir izveidojusies lieliska sadarbība ar valsti, šai gadījumā ar Satiksmes ministriju, kas savukārt paver iespēju sekmīgi apgūt Eiropas struktūrfondu līdzekļus infrastruktūras sakārtošanai. Pamatā tas ir finansējums dzelzceļa un autoceļu infrastruktūras modernizēšanai, kas savukārt paver jaunas attīstības iespējas ostai.

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ārgalis

Pasaules prakse rāda, ka viena no būtiskākajām tendencēm ir ostas kravas operāciju atvirzīšana no pilsētas centra, lai iespējami mazinātu piesārņojuma risku, kā arī lai samazinātu kravu apstrādes izmaksas un ietaupītu laiku. Šādu tālākās attīstības stratēģiju paredz arī Rīga. Atstājot pilsētas centru tūrismam, biznesam un atpūtai, kravas dosies tuvāk Daugavas ietekai jūrā.

Vēl ar gandarījumu jāatzīst, ka Rīga, kurai ir tik dinamiski strādājoša osta, var ilgtermiņā plānot savu budžetu, kas nenoliedzami ļauj mūsu pilsētai veidoties par mūsdienīgu loģistikas, biznesa un kultūras centru Eiropā.

Apstiprināta ostas attīstība ilgterminā

Pateicoties tam, ka 2005. gada nogalē ir pieņemts Rīgas pilsētas attīstības plānas laikā posmam līdz 2018. gadam un atbilstoši tam izstrādāta arī Rīgas ostas darbības stratēģija, ir iespējams Rīgas ostas attīstību plānot ilgterminā. Pārredzams un prognozējams ostas attīstības scenārijs padara ostu vēl jo vairāk pievilcīgu biznesam.

- Tas dod pozitīvus signālus ostas uzņēmējiem, kuri savos biznesa plānos var prognozēt darbību tālākā nākotnē.
- Tas dod pozitīvus signālus Rīgas ostas uzņēmumu sadarbības partneriem, kuri var būt pārliecināti par ostas attīstības virzieniem nākotnē.
- Tas dod pozitīvus signālus investoriem, kuri var plānot savu biznesu un eventuālos ieguldījumus Rīgas ostā.
- Tas dod pozitīvus signālus pašai pilsētai un pilsētas iedzīvotājiem, padarot ostas plānus caurskatāmus un prognozējamus.

Skats uz Daugavu no putna lidojuma

Piestātnē pie Kuģu vadības centra Rīgas ostā ledlauzis „Varma" un jaunie ātrgaitas loču kuteri „Dace" un „Dore"

Iezīmētas Rīgas ostas jaunās robežas

Noteiktas jaunas ostas robežas

2006. gada 1. septembrī spēkā stājās izmaiņas Rīgas brīvostas robežās, ko ierosināja Rīgas brīvostas pārvalde.

Izmaiņas paredz no ostas teritorijas izslēgt vairākas teritorijas un atvirzīt ostas robežas tālāk no pilsētas centra. Saskaņā ar jaunajiem noteikumiem Rīgas brīvostas teritorijas kopplatība ir 6348 hektāri: zeme – 1962 hektāri, iekšējie ūdeņi – 1271 hektārs, ostas ārējais reids – 3115 hektāri. Rīgas brīvostas robeža noteikta līdz Vanšu tiltam, un paredzēts, ka teritorijās, kur ostas robeža ir pa Daugavas krasta līniju, Rīgas brīvosta drīkst veikt ar ostas akvatorijas uzturēšanu saistītās darbības 20 metru platā teritorijā. Ostas teritorijā iekļauta Kundziņsala, kur paredzēta jaukta apbūve. No ostas teritorijas izslēgta Andrejsala, Vējzaķsala, Andrejosta, kā arī daļa Spilves pļavu un dažas Mangaļsalas dabas teritorijas.

Rīgas brīvosta atjauno floti

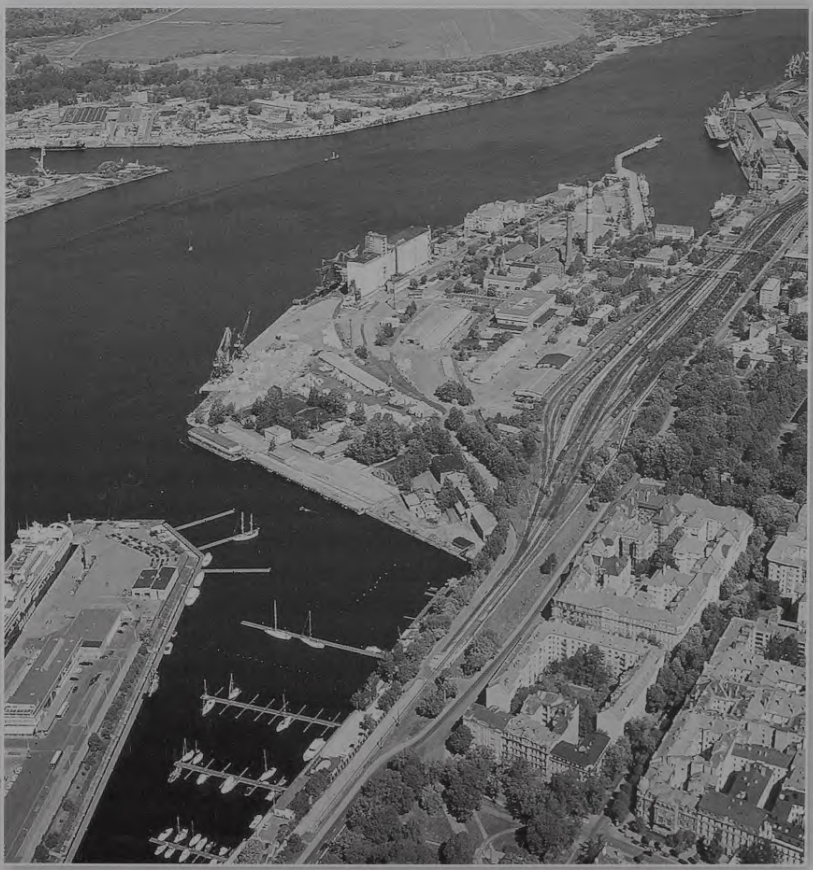
2005. gadā Rīgas brīvostas pārvalde iegādājās jaunu jaudīgu un modernu zemessūcēju "Dimants", jaunu ātrgaitas loču kuteri "Dace" un loču kuteri "Dore", kas paredzēts ekspluatācijai ziemas un ledus apstākļos, kā arī jaunu hidrogrāfijas mērījumu kuteri "Līne". 2007. gada pirmajā pusē Rīgas brīvostas pārvalde saņems divus ledus klases velkoņus, kas 2006. gadā pasūtīti Rīgas kuģu būvētavā.

Jaunā tehnika nodrošinās daudz augstākus kuģošanas drošības standartus Rīgas brīvostā, kā arī lieliski palīdzēs ledlauzim "Varma" darbā ziemas apstākļos.

Andrejsalas nākotnes projekti

No 2006. gada 1. septembra no Rīgas ostas teritorijas izslēgta Andrejsala, kas nākotnē cer pieredzēt lielas pārmaiņas.

Nekustamo īpašumu uzņēmuma "Colliers International" Baltijas valstu biroja ģenerāldirektors Mihails Morozovs pastāstīja, ka pirmo lielo ūdensmalu attīstības projektu varētu realizēt turpmākajos desmit gados Andrejsalā. 39 hektāru platībā esošie objekti tiktu apvienoti ar modernās arhitektūras paraugiem, tā radot vietu, ko varētu rādīt pilsētas viesiem, kā arī izmantot pilsētnieku atpūtai. Vispirms jau atklāti jāpasaka, ka Andrejsalas projekta labās perspektīvas nosaka šīs teritorijas izdevīgā atrašanās vieta, kas ļauj runāt nevis par kādu atsevišķu ēku vai ēkām, bet gan par veselu rajonu, kas ļoti labi un viegli pieejams cilvēkiem.



Skats uz Andrejostu Rīgas ostā

Starptautiskās ostu asociācijas Āfrikas un Eiropas reģionālās konferences dalībnieki Rīgas brīvostas pārvaldē

Rīgā notika Starptautiskās ostu asociācijas reģionālā konference

2006. gada marta sākumā Rīgā notika Starptautiskās Ostu asociācijas (IAPH) Āfrikas un Eiropas reģionālā konference.

Konferences dalībniekus uzrunāja Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs un Latvijas ministru prezidents Aigars Kalvītis. Konferenci atklāja satiksmes ministrs Ainārs Šlesers.

Konferences dalībnieki izmantoja iespēju, lai apmainītos ar pieredzi un zināšanām, tā gūstot jaunas atziņas un saņemot jaunāko informāciju, ko tālāk izmantot ostu attīstībā, kā arī pašas organizācijas darbības pilnveidošanai. IAPH ir viena no lielākajām un ietekmīgākajām ostu organizācijām pasaulē, kas izveidota ar mērķi veicināt jūrniecības attīstību un ostu sadarbību starptautiskā mērogā. IAPH apvieno apmēram 230 regulāros biedrus no 90 pasaules valstīm, un tajā darbojas ostu pārvald-

Starptautiskās ostu asociācijas Āfrikas un Eiropas reģionālā konference Rīgas brīvostā

nieki, direktori un lielo kompāniju vadītāji. 2005. gadā IAPH atzīmēja savu piecdesmito gadskārtu.

2005. gadā notika arī IAPH izpildkomitejas pārvēlēšanas, kuru rezultātā Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs tika ievēlēts par IAPH izpildkomitejas locekli.

Rīgas osta iepazīst Ķīnas uzņēmējus

2006. gada septembrī grupa Latvijas uzņēmēju no Rīgas, Liepājas un Ventspils ostu pārvaldēm, VAS „Latvijas dzelzceļš" un Satiksmes ministrijas pārstāvji devās uz Ķīnas austrumu krasta lielāko ostas pilsētu Šanhaju, lai piedalītos starptautiskajā izstādē „Transports un loģistika". Šī izstāde Šanhajā notika otro reizi, un ta-

Latvijas nacionālais stends starptautiskajā transporta izstādē Šanhajā

Starptautiskā transporta izstāde Šanhajā. Rīgas ostas stendā Rīgas brīvostas pārvaldes Stratēģiskās plānošanas un projektu vadības departamenta direktors Vladimirs Makarovs

jā piedalījās ap 300 dalībnieku no 33 valstīm. Izstādē bez atsevišķu firmu stendiem bija izveidotas 5 nacionālās ekspozīcijas, tai skaitā arī Latvijas. Pēc izstādes organizatoru teiktā, izstādi apmeklēja ap 10 000 interesentu no 81 valsts. Sākot no 2002. gada, Ķīnas valdība ir visai nopietni pieteikusi savu dalību starptautiskajā izstāžu organizēšanā, īpaši uzsverot informācijas apmaiņas un kontaktu stiprināšanas nepieciešamību tādās nozarēs kā informācijas tehnoloģijas un to pielietojums transporta un loģistikas sektorā. Par to liecina apjomīgas investīcijas izstāžu kompleksu būvniecībā. Jaunais Šanhajas izstāžu komplekss ir viens no modernākajiem Ķīnā un grantē dalībniekiem visu nepieciešamo pakalpojumu spektru, sākot no sabiedriskās ēdināšanas un beidzot ar vispusīgām izklaides iespējām.

Protams, piedalīties šādā izstādē ir interesanti, kaut vai tādēļ, lai pārliecinātos, cik lielas investīcijas ir nepieciešamas Latvijas ienākšanai "lielo iespēju tirgū". Ja nopietni, tad turpmākā dalība šajā tirgū prasa daudz izsvērtāku Latvijas piedāvājuma formulējumu. Situācijā, kad tādas ES dalībvalstis kā Vācija, Francija, Itālija un daudzas citas piedāvā ne tikai investēt ražošanas kopuzņēmumos, bet arī būt par galveno Ķīnas sadarbības partneri kravu plūsmu organizēšanā uz ES un Krievijas patēriņa tirgiem, Latvijas iespējas konkurēt transporta pakalpojumu sfērā ir visai niecīgas, ja salīdzina mūsu transporta tīklu jaudas, piemēram, ar

Vācijas infrastruktūru, kā arī spēju ietekmēt transporta ķēdes kopējās izmaksas Krievijas virzienā. Bet, neskatoties uz to, Latvijas uzdevums ir detalizēti iepazīstināt partnerus ar Latvijas ostu un konkrēti ar Rīgas brīvostas plašajām un daudzpusīgajām kravu uzglabāšanas, apstrādes un un ātrās piegādes iespējām patērētājiem kaimiņvalstīs, īpaši Krievijā.

Lai gan Latvijas transporta kompānijas Ķīnā startēja pirmo reizi, interese par Latviju un tās piedāvājumu būt par nozīmīgu Ķīnas partneri kravu nogādāšanā pie ES patērētājiem bija pietiekami liela.

Jāsaprot, cik sarežģīti ir piedāvāt jaunas tranzīta iespējas valstij, kas atrodas gandrīz 10 000 km attālumā no Rīgas. Šajā gadījumā ir pārliecinoši jāpierāda abpusēja ieinteresētība un izdevīgums. Rīgas brīvosta pēdējos gados jau vairākkārt ir apliecinājusi gatavību sadarboties ar Ķīnas Tautas Republiku visaugstākajā politiskajā un administratīvajā līmenī. Daudzās tikšanās ir parādījušas, ka, kaut arī patlaban Latvija Ķīnas tirgū nav plaši atpazīstama, tai tomēr ir iespēja ieņemt savu nozīmīgu vietu austrumu–rietumu virziena kravu plūsmā, jo tā ģeogrāfiski atrodas izdevīgās pozīcijās. Būtiski ir atrast un ieinteresēt partnerus, piemēram, Kazahstānā, Ukrainā, Baltkrievijā, kas tradicionāli sadarbojas ar mums jau kopš neatkarības atjaunošanas deviņdesmitajos gados. Izstāde arī parādīja, ka Ķīnas un Tālo Austrumu reģiona uzņēmēju intereses piesaistīšanai būs nepieciešamas netradicionālas metodes un jauni risinājumi. Tuvākajos gados ir jāsagatavo speciālisti ar ķīniešu valodas prasmi, jārealizē speciālistu apmaiņas programmas, lai pārvarētu valodas barjeru, kas nereti ir viens no būtiskākajiem faktoriem efektīvas sadarbības nodrošināšanai. Kravu plūsmas šajos virzienos attīstās ļoti strauji, sistemātiski pieaug tirdzniecības apjomi ar ES dalībvalstīm, tādēļ mums arī turpmāk intensīvi jāstrādā, lai šīs jaunās iespējas izmantotu par labu Latvijas transporta nozares sekmīgai attīstībai.

„Rīga atjauno satiksmi ar Stokholmu

2006. gada 22. februārī Rīgas brīvostas pārvalde parakstīja līgumu ar Igaunijas kuģniecības kompāniju „Tallink", kas nodrošinās regulāru prāmju kustību starp Rīgu un Stokholmu.

Līgums noslēgts pieciem gadiem. 2006. gadā „Tallink" pārvadāja aptuveni

Kompānijas „Tallink" prāmis „Regina Baltica" nodrošina regulāru satiksmi starp Rīgu un Stokholmu

170 000 pasažieru, bet nākamajos gados to skaits pieaugs. „Tallink" piešķirts līnijstatuss, un arī ostas maksas uzņēmumam noteiktas saskaņā ar šo statusu.

Rīgas brīvostas pārvalde apņēmusies investēt Rīgas Pasažieru ostas terminālī, lai pasažieru apkalpošanā nodrošinātu augstus standartus. Regulāru prāmju satiksmi maršrutā Rīga–Stokholma Igaunijas lielākā pasažieru kuģniecības kompānija „Tallink" uzsāka 2006. gada 6.aprīlī un šajā maršrutā kursē prāmis „Regina Baltica".■

SIA "RĪGAS CENTRĀLAIS TERMINĀLS"

ADRESE: Eksporta 15, Rīga, LV-1045
TĀLRUNIS: (+371) 7329816
FAKSS: (+371) 7326501
E-PASTS: referent@rigact.lv

PIESTĀTNES: AS-3, AS-4, EO-6, EO-7, EO-8, EO-9, EO-10, EO-11, EO-12, EO-13, EO-14, EO-15, PM-16, PM-17, PM-19
IEGRIME: 10.8
GARUMS: 240
DARBĪBAS VEIDS: čuguna, zāģmateriālu, kokmateriālu, pārtikas produktu pārkraušana

Rīgas brīvostas attīstības stratēģija

Pasaules pieredze rāda, ka ostu kravas operācijas aiziet no pilsētas centra. Rīgas brīvostas attīstības stratēģija šai ziņā izmanto pasaules pieredzi un paredz ostas kravas apstrādes operācijas atvirzīt no pilsētas centra, šeit sakārtojot infrastruktūru un radot visus apstākļus biznesa, kultūras, sadzīves un izklaides attīstībai.

Tas tiek darīts, domājot par Rīgas nākotni un pilsētas iedzīvotāju labklājību, par apkārtējo vidi. Tas tiek darīts, domājot par Rīgu kā modernu nākotnes metropoli un Rīgas ostu kā modernu nākotnes ostu. Īstenojot jauno ostas attīstības stratēģiju, pilsēta tiks pasargāta no ostas kravas operāciju radītā trokšņa, no smagā autotransporta pilsētas centrā, no izplūdes gāzēm, no iespējamā kaitējuma vēsturiskajām celtnēm. Nedrīkst aizmirst arī to, ka 18., 19. un 20. gadsimta ostas celtnes vienlaikus ir arī vēstures pieminekļi, un tiem jākļūst pieejamiem cilvēkiem.

Lai izpildītu šo politisko uzstādījumu, Rīgas osta plāno realizēt vairākus projektus, un ieplānotā sasniegšanai tiek veikts un nākotnē plānots mērķtiecīgs darbs.

Krievu salas multifunkcionālais termināļu centrs

Krievu salu attīstīt kā multifunkcionālu termināļu centru, kur lielākais uzsvars likts uz beramkravām, reizē radot visus priekšnoteikumus, lai šeit varētu pārkraut arī ģenerālkravas. Tā kā projekts "Jaunu ostas teritoriju attīstība Krievu salā" ir guvis atbalstu kā viens no prioritārajiem Kohēzijas fonda projektiem 2007. – 2013. gadam un ir iekļauts programmas "Infrastruktūra un pakalpojumi" sadaļā "Liela mēroga infrastruktūras uzlabojumi un attīstība", likumsakarīgi, ka projekta realizācijai paredzēts piesaistīt Eiropas Savienības Kohēzijas fonda līdzfinansējumu 85 miljonu eiro apjomā, kas tiks izlietots zemes uzbēršanai Krievu salas teritorijā, veidojot jaunu ostas termināli, kur plānotais piestātņu garums sasniegs 2,3 kilometrus. Veicot uzbēršanu, reizē tiks padziļināta Daugavas gultne jaunveidojamo piestātņu tuvumā.

Sadarbībā ar valsts akciju sabiedrību "Latvijas dzelzceļš" tiek plānota dzelzceļa pievedceļu izbūve, uzbūvējot arī jaunu Bolderājas dzelzceļa staciju. Jaunajam dzelzceļa atzaram pasūtīta tehniskā dokumentācija, bet visam projektam paredzēts piesaistīt Eiropas fondu līdzfinansējumu.

Šis projekts ļaus atbrīvot no kravu operācijām vēsturisko centru Daugavas labajā krastā un pārcelt tur esošo termināļu darbību uz Daugavas kreiso krastu Krievu salā.

Krievu sala ir viena no Rīgas ostas stratēģiskās attīstības teritorijām

Atskatoties vēsturē, jāatzīst, ka šis jaunais projekts nebūt nav tik jauns, jo jau inženieris Vite, vēlāk arī 1934. gadā ostas plānotāji paredzēja Krievu salā būvēt ogļu termināli. Tagad ir pienācis laiks realizēt to, ko mūsu senči plānoja pirms vairāk nekā 200 gadiem un ko neizdevās īstenot pirms septiņdesmit gadiem.

Pašlaik top projekta tehniskais pamatojums, tiek sagatavoti dokumenti ietekmes uz vidi novērtēšanai un veidotas skices Krievu salas vizuālajam izskatam nākotnē.

Projekts "Jaunu ostas teritoriju attīstība Krievu salā" varētu tikt realizēts piecos gados, un Rīgas brīvostas valde un pārvalde nenoliedz, ka tas ir ambiciozs projekts, kas ļaus palielināt Rīgas ostas konkurētspēju, dos iespēju Rīgas ostai ātri reaģēt uz tirgus konjunktūras prasībām un palielināt kravu apgrozījumu. Mainīgajos tirgus apstākļos ir grūti prognozēt, kādas kravas būs aktuālas pēc desmit gadiem un kādi būs šo kravu apjomi, bet ostas speciālisti, analizējot tirgus dinamiku pasaulē un Eiropā un izvērtējot Rīgas ostas pieaugošās iespējas, ir aprēķinājuši, ka, lai osta saglabātu pozitīvās attīstības tendences, kravu apjomam Krievu salā vajadzētu sasniegt 15 miljonus tonnu. Un šādu kravu apjomu osta reāli varēs gan piesaistīt, gan apstrādāt. Tai pašā laikā Rīgas ostas speciālisti apzinās, ka kravu pārvadājumu struktūra un tirgus pieprasījums mainās ļoti strauji, tāpēc ostai jābūt gatavai pielāgoties jauniem kravu veidiem.

Krievu salas multifunkcionālais termināļu centrs būs gatavs apstrādāt 15 miljonus tonnu tieši tāda veida kravu, kādas attiecīgajā tirgus situācijā būs aktuālas.

Jaunais Rīgas ostas attīstības plāns paredz Kundziņsalas iekļaušanu Rīgas ostas teritorijā

Kundziņsalas attīstības perspektīvas

Otrs liels attīstības reģions Rīgas brīvostā ir Kundziņsala, kurai pēc iekļaušanas Rīgas ostas teritorijā skaidri iezīmējušās tālākās attīstības perspektīvas. Kundziņsalas attīstība pamatā plānota divos virzienos.

Pirmais virziens. Ņemot vērā Skandināvijas, Baltkrievijas un Krievijas tuvumu, starptautiskie eksperti Rīgu atzīst par potenciāli ļoti izdevīgu konteinerkravu apstrādei. Pasaules globalizācijas procesā Baltijas reģions vien ir pārlieku šaurs, tāpēc ir ļoti labi, ka Latvija, tai skaitā arī Rīgas brīvosta, var būt interesanta un konkurētspējīga daudz plašākā nozīmē – kā lielu starptautisku kravas plūsmu apstrādes un pārkraušanas centrs.

Jaunais Kundziņsalas attīstības plāns paredz salas ziemeļu daļu rezervēt konteinerkravām un konteinertermināļa attīstībai. Pašlaik vēl ir pāragri paredzēt, vai šeit tālāk paplašināsies un attīstīsies jau esošais "Baltic Container Terminal", vai arī tiks būvēts pilnīgi jauns terminālis, bet ir dota skaidra definīcija: Kundziņsalā ir rezervēta vieta konteinerkravām.

Otrais virziens. Kā otrs kravu veids Kundziņsalas attīstības plānā ir paredzēti gaišie naftas produkti. Tās ir ekonomiski ļoti izdevīgas kravas. Ja jau caur Latvijas teritoriju naftas produkti tiek transportēti uz Tallinas ostu, tad nav neviena pietiekami spēcīga argumenta, kāpēc šīs kravas noteiktā apjomā nevarētu pārkraut arī Rīgas ostā.

Pasažieru un kruīza kuģu terminālis

Trešais lielais projekts, pie kura strādā Rīgas brīvostas pārvalde, ir "Kruīza kuģu un pasažieru termināļa būvniecība Rīgas brīvostas teritorijā". Arī šis projekts pieteikts Kohēzijas fonda līdzekļu piesaistei un kā atbalstāms iekļauts prioritārajā Kohēzijas fonda projektu sarakstā 2007. – 2013. gadam. Vēl joprojām tieši šis ir vājais posms Rīgas brīvostas darbībā. Iepriekšējos gados dažādu iemeslu dēļ nav izdevies projektu attīstīt, tāpēc, lai palielinātu tūristu pieplūdumu Rīgā un pasažieru skaita pieaugumu Rīgas ostā, Rīgas brīvostas pārvalde atzīst par nepieciešamu aktualizēt pasažieru termināļa projekta virzību, sagatavojot projekta tehniski ekonomisko pamatojumu, meklējot labāko atrašanās vietu terminālim.

Pašlaik Rīgā ļoti sekmīgi darbojas Igaunijas kompānija "Tallink", kurai izdevies ievērojami palielināt pasažieru skaitu līnijā Rīga – Stokholma. Taču tā nebūt nav vienīgā prāmju kompānija, kas varētu stādāt Rīgas brīvostā.

Rīgas brīvosta strādā četros virzienos:

- jaunu ģenerālkravu un beramkravu termināļu izveide Krievu salā;
- konteinerkravu termināļa izveide Kundziņsalā;
- pozīciju saglabāšana gaišo naftas produktu pārvadājumu tirgū;
- pasažieru plūsmas palielināšana Rīgas ostā.

Skats uz Andrejostu

Rīgas brīvosta ir gatava attīstībai

Rīgas brīvosta ir gatava atbalstīt saprātīgus biznesa projektus, bet arī skaidri pasaka, ka visi projekti tiks realizēti vienīgi saskaņā ar normatīvo aktu prasībām, vienlaikus veicot kompensācijas pasākumus vides aizsardzībai.

Ņemot vērā, ka Rīgas brīvostā Daugavas labajā un kreisajā krastā atrodas Piejūras dabas parks, ir ļoti svarīgi atrast kompromisu starp dabas vērtībām, sabiedrības viedokli un ostas attīstības vajadzībām. Skaidri jāpasaka, ko vēlamies aizsargāt un saglabāt un kādus līdzekļus esam gatavi ieguldīt šajā projektā.

Rīgas brīvostas pārvalde par savu primāro uzdevumu uzskata ostas attīstību, kravu piesaisti un jaunu darba vietu radīšanu. Tai pašā laikā Rīgas brīvostas pārvalde ir ieinteresēta nenodarīt kaitējumu apkārtējai videi.

Rīgas brīvostas attīstības priekšrocības:

- attīstoties Eiropas I un IX transporta koridoram, Rīgas osta nodrošina visīsāko kravu pārvadājumu savienojumu starp Krieviju, jo īpaši Maskavu, un Rietumeiropu;
- Rīga ir un arī turpmāk attīstīsies kā multifunkcionāla osta ar plašām iespējām ātri pielāgoties pasaules tirgus izmaiņām;
- skaidra attīstības perspektīva;
- brīvas teritorijas uzņēmējdarbības attīstībai;
- iespēja jau pašreiz palielināt kravu apjomu līdz 45 miljoniem tonnu.■

Rīgas osta atbilst ISPS drošības kodeksa prasībām

Kā liecina statistikas dati, viena no galvenajām iezīmēm Eiropas Savienības ostās ir salīdzinoši straujais kravu apjoma pieauguma temps, kas visā pilnībā attiecas arī uz Rīgas brīvostu. Otra ļoti būtiska iezīme, kas jo īpaši aktualizējusies pēdējos gados, ir pieaugošie terorisma draudi pasaulē.

Reaģējot uz pieaugošo draudu iespējamību, no 2004. gada 1. jūlija tika ieviests ISPS *(International Ships and Port Facilities Security Code)* drošības kodekss, kas nosaka vienotus drošības standartus, kuri jāievēro visās pasaules ostās. Par koordinatoru un kontrolieri šo plānu izstrādē, apstiprināšanā un uzraudzībā Latvijā darbojas Latvijas Jūras administrācija.

Visas Rīgas brīvostā strādājošās stividorkompānijas ir saņēmušas ISPS sertifikātu, kas apliecina, ka katrs no šiem ostas uzņēmumiem ir veicis nepieciešamos drošības pasākumus, izstrādājis aizsardzības plānu atbilstoši ISPS drošības kodeksa prasībām.

Latvijas Jūras administrācijas direktors Ansis Zeltiņš: „Darbu pie ISPS kodeksa ieviešanas Rīgas brīvostā varētu iedalīt vairākos posmos:

- ostas terminālu iesniegto drošības plānu izvērtēšana un apstiprināšana,
- apstiprināto drošības plānu kontrole,
- drošības plānu periodiskas pārbaudes.

Rīgas brīvostas drošības dienesta vadītājs Andris Purmalis

Šādas negaidītas un periodiskas pārbaudes nepieciešamas, lai gūtu pārliecību, ka sistēma ne tikai ir izveidota un ieviesta standartiem atbilstošā kvalitātē, bet arī tiek uzturēta un darbojas sistemātiski."

Rīgas brīvostas aizsardzības plāns

2007. gada 15. jūnijā stāsies spēkā Eiropas Parlamenta direktīva nr. 2005/65/EC "Par ostas drošības uzlabošanu Eiropas Savienības dalībvalstu ostās", kas nosaka, ka visām ES ostām, tai skaitā arī Rīgas ostai, būs nepieciešams ISPS sertifikāts. Rīgas brīvostas speciālisti nopietni strādā, lai Rīgas brīvosta pilnībā atbilstu drošas ostas standartiem.

Rīgas brīvostas Drošības dienesta vadītājs Andris Purmalis: "Rīgas brīvostā ir sagatavots Ostas aizsardzības plāns un notiek sistemātisks darbs pie aizsardzības plānā paredzēto pasākumu realizācijas, lai pilnībā nodrošinātu ISPS kodeksa prasību izpildi. Katra Rīgas brīvostas termināļa aizsardzības plāns ir integrēta daļa no kopējā Rīgas brīvostas aizsardzības plāna."

Ministru prezidents Aigars Kalvītis apmeklē Rīgas ostu un tiekas ar Rīgas ostas kapteini Eduardu Delveru

ASV vēstniece Latvijā Ketrīna Toda Beilija 2006. gada septembrī Rīgas brīvostas pārvaldē kopā ar LR Ministru prezidentu Aigaru Kalvīti

Rīgas brīvostas pārvaldes valdījumā ir Kuģu satiksmes vadības centrs, kurā sākta drošības sistēmu modernizācija un jaunu sistēmu uzstādīšana. Jau modernizēta videonovērošanas iekārta Rīgas brīvostas pārvaldes ēkā un Kuģu satiksmes vadības centrā, kā arī veikta perimetra kontroles un piekļuves sistēmu uzstādīšana Kuģu satiksmes vadības centrā. Papildus tam drošības sistēmas tiek modernizētas arī tādos Rīgas brīvostas pārvaldes objektos kā ZO-16 piestātne un pie radara Saivas ielā 40.

ISPS drošības kodeksa ietvaros notiek visu Rīgas brīvostas aizsardzības iekārtu cieša sadarbība, ko nodrošina Rīgas brīvostas aizsardzības virsnieks. Viņa pienākumos ietilpst ne tikai regulāras konsultācijas, bet arī reāla palīdzība ostas stividorkompānijām ISPS kodeksa prasību izpildē.

Par drošību varam runāt kā par jautājumu kompleksu, kas atrodas nemitīgā attīstības un pilnveidošanas procesā. Visiem labi zināma patiesība, ka Rīga nekad nebūs gatava. Tieši tāpat ir ar drošību – tās nekad nevar būt par daudz, tāpēc vienmēr būs ko pilnveidot un uzlabot. Termins „drošība" ietver ļoti plašu darbības spektru. Piemēram, par kravu ostā ir atbildīga muita, par kuģa ruļļa pārbaudi un personāla pārbaudi uz kuģa ir atbildīga robežsardze. Ja runā par drošību ostā kopumā, tad var teikt, ka to Rīgas ostā nodrošina šādas struktūras:

- Rīgas brīvostas pārvaldes drošības dienests;
- Latvijas Jūras administrācija;

No labās: satiksmes ministrs Ainārs Šlesers, Rīgas ostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs un Rīgas mērs Aivars Aksenoks

- Valsts ieņēmumu dienesta Rīgas muitas pārvalde;
- Robežsardze;
- apsardze Rīgas brīvostas brīvajās zonās (tas nepieciešams uzņēmumiem, kas darbojas ārpus ES);
- Drošības policija;
- Interpola birojs (tas ziņo par tendencēm pasaulē un Eiropā un dod ieteikumus eventuālajiem pasākumu veicējiem);
- Ūdens policija;
- Krasta apsardze MRCC;
- privātie apsardzes uzņēmumi, kuri nestrādā brīvajās zonās.

Visu šo dienestu kopīgs darbs garantē drošību Rīgas brīvostā.

Par vienu no svarīgākajiem uzdevumiem Rīgas brīvosta izvirzījusi ostas policijas izveidi, kas nodrošinās:

- perimetra drošību;
- iekšējo patrulēšanu perimetrā;
- akvatorijas drošību.

Par kuģošana drošību ostā atbildīgs ir Rīgas brīvostas pārvaldei pakļautais Rīgas brīvostas kapteiņdienests, ko vada Rīgas ostas kapteinis Eduards Delvers. Ostas kapteiņdienests atrodas Kuģu satiksmes vadības centrā, kuru sāka būvēt 1998. gada 28. janvārī un pabeidza 1998. gada 17. decembrī un kurš tika atzīts

par gada labāko celtni Latvijā. Tā celtniecībai piesaistīts Eiropas Savienības PHARE fonda finansējums 1,5 milj. ekiju apmērā, savukārt Rīgas brīvostas pārvalde investējusi 1,5 miljonus latu piestātņu celtniecībā pie Kuģu satiksmes vadības centra, kur tagad var pietauvoties Rīgas brīvostai piederošais ledlauzis "Varma", kā arī loču un glābšanas kuģi.

Tehniskais nodrošinājums

Katru gadu Rīgas brīvostā palielinās apkalpoto lieltonnāžas kuģu īpatsvars, tāpēc drošu kuģošanu ostā nodrošina arī ostas rīcībā esošais tehniskais nodrošinājums:

- ledlauzis "Varma";
- 8 loču kuģi, no tiem 2 jauni ātrgaitas loču kuteri "Dace" un "Dore", kas paredzēti darbam arī ziemas navigācijā un ledus apstākļos. Šiem loču kuteriem uzstādīta moderna navigācijas aparatūra, kas ļauj nodrošināt kvalitatīvus loču pakalpojumus arī sliktas redzamības apstākļos;
- hidrogrāfijas mērījumu kuteris "Līne", kam ir viens no modernākajiem

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs un Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ārgalis pasniedz Rīgas ostas piemiņas velti Ķīnas satiksmes ministram

Premjerministrs Aigars Kalvītis kopā ar Japānas uzņēmējiem Rīgas brīvostas pārvaldē

Rīgas ostas kapteinis E. Delvers braucienā ar kuģi „Liepāja" iepazīstina Ķīnas delegācijas pārstāvjus ar Rīgas ostu

specializētajiem hidrogrāfijas aprīkojumiem Baltijas jūras austrumu krastā;

■ jaudīgs moderns zemessūcējs "Dimants", kas var veikt padziļināšanas darbus līdz 14 metriem;

■ 2007. gada pirmajā pusē Rīgas brīvosta saņems Rīgas Kuģu būvētavā pasūtītos 2 ledus klases velkoņus ar azimutālo pakaļgala piedziņu, kuru garums būs 34 m, vilcējspēks tauvas režīmā – vismaz 60 tonnu. Tie būs vieni no jaudīgākajiem ledus klases velkoņiem Baltijas jūras austrumu krastā un spēs nodrošināt lieltonnāžas kuģu ienākšanu Rīgas ostā.

Kuģošanas drošība ir tā mēraukla, ar kuru mēra ne vien ostas kapteiņa darbu un profesionalitāti, bet arī visas ostas prestižu pasaulē. Un Rīgas ostā kuģošanas drošība atbilst visaugstākajiem standartiem.

Komunikācija un informācijas aprite

Katru gadu Rīgas brīvostas pārvalde rīko ostas drošības semināru, uz kuriem tiek aicināti ne tikai Latvijas ostu pārstāvji, bet arī kolēģi no citām pasaules ostām, kuri prezentē savu pieredzi ISPS kodeksa ieviešanā un nodrošināšanā. Kopīgi tiek aplūkotas problēmas, kā arī meklēti labākie un pareizākie risinājumi. Pieredzes apmaiņa notiek ne tikai starp Rīgas brīvostas ostu iekārtām, bet arī starptautiskā līmenī, kas dod apziņu, ka katra Rīgas ostas kompānija nevis pilda kādas izdomātas lokālas prasības, bet gan piedalās globālā drošības sistēmas nodrošināšanā un uzturēšanā. Raugoties, kā attīstās drošības jautājumu komplekss ES un pasaulē, ļoti iespējams, ka, lai nodrošinātu regulāru informā-

cijas apriti un diskusiju, šādi semināri notiks divas reizes gadā, kas ļaus operatīvāk pārrunāt svarīgus drošības jautājumus. Informācijas apritei ir ļoti svarīga loma ostu drošības sistēmu izveidē un darbības nodrošināšanā, kā arī cīņā pret iespējamiem terorisma draudiem pasaulē.

Kuģu vadības centrs Rīgas ostā

Rīgas brīvosta no drošības viedokļa ir starptautiski augsti novērtēta un atzīta. 2006. gada rudenī Rīgas brīvostā darba vizītē uzturējās ASV speciālisti, kuri iepazinās ar ostas iekārtām un izvērtēja Rīgas brīvostas drošības pakāpi. Ārvalstu speciālisti atzina, ka Rīgas brīvosta atbilst drošas ostas standartiem. No ASV speciālistu puses pozitīvi tika novērtēts Rīgas brīvostas vadības un ostas kompāniju paveiktais, jo ostā daudz domāts par drošību, izveidojot gan stratēģisku drošības sistēmas plānu, gan arī veidojot īstermiņa plānus drošības uzlabošanai.

Visas prasības, kas tiek saņemtas no ES, ir pamatotas, un arī visi izvirzītie noteikumi ir pamatoti un obligāti jāievēro visām ostā strādājošajām sitividorkompānijām.

Ostas drošībai jābūt visaugstākajā līmenī, jo osta ir valsts robeža un ārvalstu kuģi jāaizsargā no nelikumīgu personu piekļūšanas, kā arī no noziedzīga nodarījuma iespējamības. Drošības garantēšana ir katras valsts prestižs, un to nedrīkst aptraipīt.■

Ekoloģija nav tikai tukša skaņa

„Jautājums par ekoloģiju un vides aizsardzību ir ļoti jutīgs. Mums vienmēr ir jābūt gataviem atbildēt uz jautājumu – vai ekonomisko aprēķinu un biznesa attīstības labā pārlieku daudz neziedojam no dzīvās dabas? Uz jautājumu, vai Rīgas ostas attīstības vārdā ir iznīcinātas kādas dabas vērtības, nešauboties var atbildēt: nē, nav iznīcinātas," ir pārliecināts Rīgas brīvostas pārvaldes Stratēģiskās plānošanas un projektu vadības departamenta direktors **Vladimirs Makarovs**.

Taču tikpat būtiski ir skaidri definēt, kā osta vides aizsardzības un ekoloģiskās situācijas uzturēšanas un uzlabošanas jomā domā strādāt nākotnē? Arī uz šo jautājumu var atbildēt viennozīmīgi: ir izstrādāta skaidra darbības programma, lai arī turpmāk, pat neskatoties uz strauji pieaugošo kravu apjomu, osta attīstītos un joprojām paliktu videi draudzīga. Rīgas brīvostas pārvalde ir saņēmusi vides pārvaldes sistēmas ISO 14 001:2004 sertifikātu, kas apstiprina, ka visi procesi Rīgas ostā atbilst vides aizsardzības normatīvu prasībām. Tiek izmantotas visas iespējas, lai ostas darbības rezultātā apkārtējai videi netiktu nodarīts kaitējums vai šis iespējamais kaitējums tiktu samazināts līdz minimumam. Šāda attieksme ir apliecinājums tam, cik ļoti būtiski pēdējo 15 gadu laikā ir mainījusies Rīgas brīvostas darbības ideoloģija.

Tai pašā laikā jāatceras, ka osta ir saņēmusi ļoti smagu mantojumu un tai jau 15 gadus ir nācies likvidēt vēsturisko piesārņojumu, kas radies padomju okupācijas saimnieciskās darbības rezultātā.

Rīgas brīvostas pārvalde ir stimulējusi ostas nomniekus veikt sanācijas darbus, atmaksājot šajā procesā ieguldītos līdzekļus 50 procentu apjomā, ir izveidots monitoringa aktu tīkls, kā arī regulāri tiek veikts gaisa piesārņojuma monitorings un citi pasākumi vides aizsardzības nodrošināšanai.

Rīgas brīvostā ir ieviesta prakse: realizējot jaunus projektus, vēl jo vairāk, ja tiek piesaistīts Eiropas Savienības finansējums, iepriekš jāveic teritorijas sanācija.

Kā piemēru var minēt Krievu salas attīstības projektu. Padziļinot Daugavas gultni, tiek izsmelta grunts, ko savukārt izmanto kravas laukumu uzbēršanai. Darba procesā regulāri laboratoriski tiek veikta grunts analīze. Gadījumā, ja tiks atklāts, ka dūņās ir augsts piesārņojums, noteikti tiks veikta šīs teritorijas sanācija. Tas vēlreiz apliecina, ka, īstenojot jaunus projektus, vienlaikus tiek likvidēts arī pagātnē radītais piesārņojums.

Ne tikai Latvijā un Rīgā, bet arī visā pasaulē nereti sabiedrībā valda maldīgs uzskats, ka osta ir viens no lielākajiem vides piesārņotājiem un ekoloģijas ienaid-

LATVIJAS UZŅĒMĒJDARBĪBAS GADAGRĀMATA 2006

Rīgas brīvostas pārvaldes Stratēģiskās plānošanas un projektu vadības departamenta direktors Vladimirs Makarovs

niekiem. Patiesībā osta, tai skaitā arī Rīgas brīvosta, strādā pēc ļoti stingriem nosacījumiem, atbilst augstiem drošības standartiem un ievēro starptautiski pieņemtas vides aizsardzības normas.

2007. gadā paredzētas starptautiskas mācības Rīgas brīvostā, kurās piedalīsies Eiropas Savienības ostas. Mācību laikā plānots likvidēt avārijas sekas bīstamo kravu apstrādē. Šādas mācības, negadījumu simulācija un speciālistu rīcības saskaņošana iespējamo avārijas seku likvidēšanā ir ļoti nepieciešamas, jo ostai vienmēr ir jābūt gatavai operatīvi un profesionāli rīkoties eventuālās avārijas gadījumā, lai maksimāli operatīvi likvidētu sekas.

Nenoliedzami, Rīgas brīvosta dara visu, lai avārijas situācijas nerastos. Statiskas dati par avārijām un piesārņojumiem Baltijas jūras reģionā lieliski parāda, ka Rīgas osta ir faktiski tīra un tai nav starptautiski atzīmējamu piesārņojuma gadījumu. Ikdienas darbā gadās sīki negadījumi, kas operatīvi un profesionāli tiek novērsti, tāpēc nekādā veidā neietekmē nedz ekoloģisko situāciju Rīgas ostā, nedz Rīgas ostas starptautisko prestižu.

Vides aizsardzības problēmas Rīgas ostā ir apzinātas, un tās pamatā sakņojas vēsturiskajā piesārņojumā, tomēr Latvijas Vides ministrija nav iekļāvusi Rīgas brīvostu likvidējamā piesārņojuma prioritāšu sarakstā, kas liecina, ka šis vēsturiskais piesārņojums Rīgas ostā nav ekoloģiju apdraudošs un tā likvidēšanai nav nepieciešami ārkārtas pasākumi, bet sanācijas darbi veicami soli pa solim.

Rīgas osta ir videi draudzīga, tā ir taupīga papīra un enerģijas izmantošanā, ostas darbinieki ir profesionāli speciālisti, kuri zina, kā likvidējams eventuālais piesārņojums un apstrādājami atkritumi.

Rīgas brīvosta respektē noteikumus, kas saistīti ar "Natura 2000" un Piejūras dabas parka prasībām.

„Natura 2000"

Ne jau pirmo reizi nākas saskarties ar jēdzienu „Natura 2000", kuru atšifrējot mēs uzzinām, ka tas ietver Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas, un šāds statuss ir piešķirts arī daļai no Rīgas brīvostas teritorijas un teritorijām, kas ar to tieši robežojas. Tā ir daļa no Mangaļu pussalas teritorijas, Mīlestības sala un Daugavgrīva. Līdz 2008. gadam plānots šo statusu piešķirt piecām Latvijas jūras teritorijām, arī Irbes jūras šaurumam un Rīgas jūras līča austrumu un rietumu piekrastei.

Praktiski šāds statuss nozīmē saimnieciskās darbības aizliegumu attiecīgajā teritorijā un būtiskus saimnieciskās darbības ierobežojumus arī teritorijās, kas atrodas aizsargājamo dabas teritoriju tuvumā. Diemžēl nav stingru kritēriju, pēc kuriem varētu noteikt minimālo un maksimālo attālumu, kurā darbība būtu ierobežojama, tāpēc Rīgas brīvostas speciālisti ir nobažījušies, ka saimnieciskās darbības ierobežojumu vai pat aizliegumu var noteikt jebkurai Rīgas ostas sauszemes vai ūdens teritorijai. Osta var saskarties ar milzu problēmām, jo papildus jau esošajai kārtībai, kad obligāti ir jāveic ietekmes uz vidi novērtējums, kas ir dārga un laikietilpīga procedūra, jebkuram ostas projektam var pieprasīt arī īpašu ietekmes uz „Natura 2000" novērtējumu.

Kā zināms, laiks ir nauda, zaudējot vienu, zaudējam arī otru, ko lielā mērā var sekmēt laikietilpīga projekta izskatīšana. Rezultātā ir būtiski apdraudēta ostas attīstība un konkurētspēja, vēl jo vairāk, ņemot vērā arī to, ka atbilstoši Rīgas pilsētas attīstības plānam ostas robežas ir ievērojami sašaurinātas.

No ostinieku puses netiek noliegts dabas objektu aizsardzības nozīmīgums. Visi ir vienisprātis, ka aizsargājamām teritorijām ir jābūt un šīs teritorijas ir jānosaka, bet, pirms tādas noteikt, ir ārkārtīgi svarīgi atbildēt uz pavisam citu jautājumu: kā īpaši aizsargājamās teritorijas tiek atrastas, noteiktas, kā tiek noteiktas šo teritoriju robežas un kā tās nonāk likuma aizsardzībā?

Rīgas ostas vadībai atbildes uz šiem jautājumiem ir ļoti svarīgas, jo, kā liecina līdzšinējā pieredze, jau esošās „Natura 2000" teritorijas izveidoja strauji, nepārdomāti un bez īpašām diskusijām valdībā, Saeimā un sabiedrībā, nemaz jau nerunājot par kādām konsultācijām ar Rīgas ostas teritorijas apsaimniekotāju – pašu ostu. Lai kā Rīgas ostas speciālisti ir vēlējušies no Vides ministrijas, Rīgas domes un citām atbildīgām institūcijām uzzināt objektīvu skaidrojumu un pamatojumu „Natura 2000" statusa piešķiršanai, ar nožēlu jāteic, ka tas nav izdevies. Vides ministrija atsaucas vienīgi uz Piejūras dabas parka teritoriju, kas aizņem 36 kilomet-

Daugavgrīvas bāka

rus garu un 2 kilometrus platu joslu Rīgas jūras līča piekrastē no Vakarbuļļiem līdz Inčupei un kurā būtībā ir ietverta aptuveni 4140 hektāru liela lieka platība. Dabā, protams, viss ir savstarpēji saistīts, bet vai gan tik ļoti, lai, piemēram, atbildot uz Rīgas ostas amatpersonu jautājumu, kāpēc tieši Mangaļsala iekļauta „Natura 2000" teritorijā, Vides ministrija, raksturojot Eiropas nozīmes biotopus Mangaļsalā, atsauktos uz nepieciešamību aizsargāt Gaujas krasta pļavu kompleksu lejpus Carnikavas, Ummja ezeru, kā arī putnu faunu Lielupes, Gaujas un Lilastes grīvās.

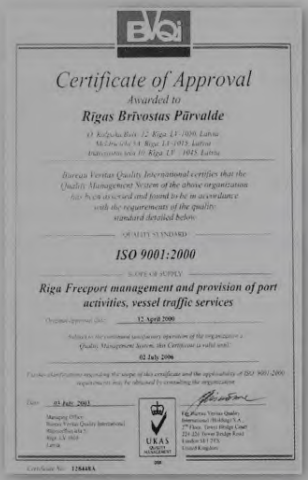
Visai kliedzošs un situāciju ar vides speciālistu kompetenci raksturojošs ir gadījums ar Krēmeru dabas lieguma inventarizāciju, kas parādīja, ka īpaši aizsargājamās teritorijas statuss tiek piešķirts un uzturēts teritorijām, kurās nav aizsargājamo biotopu. Vides speciālisti konstatēja, ka Krēmeru liegums ir zaudējis savu sākotnējo nozīmīgumu un dabas lieguma statusa piešķiršana šai teritorijai nav devusi pozitīvu efektu putnu aizsardzībā un vides saudzēšanā, taču, neskatoties uz šādu secinājumu un reālo situāciju, Krēmeru liegums joprojām tiek virzīts īpaši aizsargājamas teritorijas statusa apstiprināšanai. Kompetentās institūcijas nav gatavas sākt diskusiju par teritorijas statusa maiņu, jo droši vien ir noraizējušās, ka arī citu aizsargājamo teritoriju inventarizācija var atklāt tikpat nepatīkamus faktus. Būtībā dabas lieguma noteikšana ir tikai pirmais solis teritorijas sakārtošanā, uzturēšanā un patiesā aizsardzībā. Lai kāda teritorija patiesi kļūtu par īpaši aizsargājamu un reāli atbilstu „Natura 2000" statusam, nepietiek vienīgi ar skaļiem paziņojumiem un populistiskām publikācijām presē, ir vajadzīgs darbs un līdzekļi. Vides ministrs Raimonds Vējonis ne reizi vien ir paudis viedokli, ka „Natura 2000" ir kā kvalitātes zīme vietai, kurā jebkurš cilvēks var baudīt ekoloģiski tīru maltīti un atpūsties nesagandētā dabā. Skaisti vārdi un brīnišķīgi uzburta idilliska ainiņa par Latvijas neskartās dabas un cilvēku attiecībām. Diemžēl pavisam

Ceļā pēc kravas uz Rīgas ostu

cita aina paveras, kad tu, cilvēks, sper savu kāju īpašajā teritorijā. Ar šausmām nākas secināt, ka pirms tevis šeit ļoti daudzi jau spēruši savas kājas un tā priecājušies par neskarto dabu, ka izjutuši nepārvaramu vēlmi kaut ko šajā vietā atstāt. Un atstātā patiešām ir ļoti daudz – pudeles, plēves, citi sadzīves atkritumi, gadās, ka dabai tiek veltīta pat nolietota sadzīves tehnika, gultas, skapji un vēl daudz kas cits. Aizsargājamie dabas biotopi uz mūžīgiem laikiem pazūd zem mēsliem. Tāda nu ir reālā aina vietās, kur aizliegta jebkāda saimnieciskā darbība. Teritorija degradējas, jo tā netiek apsaimniekota. Ja ostas speciālisti aizrāda, ka aizsargājamās teritorijas degradējas, viņi pretī saņem zaļi domājošās sabiedrības sašutumu – vainīga osta, jo tā ar savu darbību izraisa apkārtējās nekārtības. Tad tiek aktivizēti vides aizstāvji, veidots kliedzošs sižets kādā no televīzijas kanālu ziņu blokiem, kurā tiek nosodīta osta, kaunināti ostas darbinieki, skaļās, bet neko neizsakošās frāzēs runāts par ostas absolūto ļaunumu un vēl parādīts, ka vides aizstāvju sarīkotajā paraugtalkā savākti tik un tik maisi ar atkritumiem. Un viss. Līdz nākošajām skaļajām aktivitātēm. Taču ir vēl kāda lieta, par kuru nedrīkstētu aizmirst – Eiropas Savienības institūcijas nereti mēdz veikt pārbaudes. Un atkal uzbursim kādu ainiņu: atbrauc ES dabas eksperti un, apskatot teritoriju, neatrod to, ko mēs šeit esam vēlējušies aizsargāt. Latvija ir pieļāvusi teritorijas degradāciju, nav to uzturējusi atbilstoši ES prasībām, tātad būs vien jāmaksā sods, un ne mazais.

Ar nožēlu jāatzīst, ka Latvijā ekonomika un vides aizsardzības politika netiek savstarpēji līdzsvarotas. Aizsargājamo teritoriju statusa piešķiršana rūpnieciskām teritorijām bieži vien ir politisks instruments, kam attiecībā uz dabas aizsardzību ir tikai formāls raksturs, jo pamatā nav vēlme nodrošināt vides aizsardzības pasākumus, bet gan ierobežot saimniecisko darbību. Savukārt šajās teritorijas noteiktie ierobežojumi ir tik absurdi, ka noved pie dabas vērtību degradācijas.

Kas notiks Krievu salā?


BVQi

Certificate of Approval

Awarded to

Rīgas Brīvostas Pārvalde

Bureau Veritas Quality International certifies that the Quality Management System of the above organization has been assessed and found to be in accordance with the requirements of the quality standard detailed below.

QUALITY STANDARD

ISO 9001:2000

SCOPE OF SUPPLY

Riga Freeport management and provision of port activities, vessel traffic services

12 April 2000

02 July 2006

UKAS

Jau 19. gadsimtā, plānojot Rīgas ostas attīstību, Krievu sala tika definēta kā perspektīva ogļu termināla celtniecības vieta. Tagad Rīgas osta Krievu salā ir sākusi realizēt vērienīgu projektu – „Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra". Pašsaprotami, ka projekta ietvaros notiks arī ietekmes uz vidi novērtējums. Kā atzīst Rīgas brīvostas Stratēģiskās plānošanas un projektu vadības departamenta direktors Vladimirs Makarovs, projekts ir pašā attīstības sākuma posmā, bet politiķu un vides aktīvistu aktīva pretdarbība jau noris pilnā sparā. Viņu mērķis ir projektu nobremzēt un Krievu salu padarīt par kārtējiem pamestajiem zaļajiem džungļiem cēlās putnu ligzdošanas vārdā. Uz jautājumu, vai tad putni nevarētu ligzdot Mīlestības saliņā, kuru jau tagad sargā „Natura 2000" statuss, vides speciālisti atbild, ka putni ligzdot Mīlestības saliņā nevar, jo tur nav izpļauti niedrāji un teritorija netiek uzturēta tādā kārtībā, lai tur ligzdotu putni. Un putni pārceļas uz saimnieciski izmantojamo Krievu salu, tā teikt, tuvāk civilizācijai. Savukārt vienīgie atļautie un paredzētie saimnieciskie pasākumi, kas pašlaik notiek Mīlestības saliņā, ir divas uzstādītās informatīvās zīmes.

Kā ir ar „Natura 2000"?

Rīgas brīvostas pārvaldnieks **Leonīds Loginovs**: „Natura 2000" – tās ir voluntāri noteiktas aizsargājamās teritorijas, kurās nekā nav. Kad es prasu, lai man parāda, kur tad te ir tā aizsargājamā puķe vai skudru pūznis, vai bites, neviens nevar parādīt. Es varētu žodziņu pūznim apkārt uztaisīt, lai tie bomži, kas dzīvojas pa Mangaļsalas katakombām, nekāpj virsū, bet neviens man nevar parādīt to skudru pūzni. Man ir apnicis par to cīnīties. Valstij nevajag, lai stāv! Protams, tas traucē mums attīstīties. Visas pasaules ostas aiziet prom no centra, mums nav, kur iet. Mums palikusi Kundziņsala, un tā pati pilsētas centrā. Mēs varētu attīstīties Mangaļsalā, bet nevienam nevajag, lai labāk lido zvirbuļi ar putnu gripu. Man vairs nav spēka. Esmu nosaucis visus tos debilos politiķus īstajos vārdos, vairāk neko nespēju izdarīt! Viss pārējais ir valdības rokās, ja tur būs spējīgi cilvēki, tad viņi to izdarīs, ja nebūs, tad nebūs.

Vides ministrijas Vides aizsardzības departamenta direktoru **Rolands Bebris**: „Vides aizsardzības politika Eiropā sastāv no divām savstarpēji pretrunīgām komponentēm. Ir dabas aizsardzība, „Natura 2000", kas reāli ir aktualizējusies pēdējos desmit gados, bet būtisku pievienoto vērtību ieguva, Eiropas Savienībā iestā-

joties jaunām dalībvalstīm, kuras ir mazāk apdzīvotas un kurās ir vairāk mežu jeb kurās daba ir normāli saglabājusies. Ir otra Eiropas daļa, kas varbūt ir visapdzīvotākā un visattīstītākā pasaules daļa. Eiropas vidiene ir tik blīvi apdzīvota, ka tā ir viena vienīga pilsēta un ražotne. Tiesa, Eiropa gandrīz pilnībā ir pārgājusi no smagās rūpniecības uz augstajām tehnoloģijām un farmaceitisko rūpniecību. Tādēļ šādā situācijā Eiropā svarīga nav vide, bet konkurētspējas regulēšana. Atcerieties, kā 1996. gadā uzbrauca „Liepājas metalurgam" pēc tam, kad tas sekmīgi iekaroja Amerikas tirgu? Eiropas tirgū pašlaik viss notiek pēc līdzīgiem principiem – patiesībā tas ir veco Eiropas dalībvalstu protekcionisms caur vides aizsardzību. Procesu regulē un virza tie, kuri ir ļoti stipri – kuriem ir nauda un kuriem ir pētniecības institūti. Tam ir gan savi plusi, gan arī mīnusi. Pozitīvais ir tas, ka ir jāsamazina piesārņojums, un tas uzlabo vidi, uzlabojas arī strādājošo veselība. Mazajām valstīm ir grūti strādāt, jo tām nav vajadzīgās kapacitātes. Vārdu sakot, vides aizsardzību izmanto kā trumpja kārti konkurences cīņā.

Kas notiks Rīgas jūras līcī?

Līdz 2008. gadam programmas projekta „Jūras aizsargājamās teritorijas Baltijas jūras austrumu daļā" ietvaros plānots izveidot piecas „Natura 2000" jūras teritorijas, tai skaitā izstrādāt dabas aizsardzības plānus trim no iezīmētajām teritorijām – Rīgas jūras līča rietumu piekrastei, Irbes šaurumam un Nidas – Pērkones teritorijai. Projekts tiek realizēts ar Eiropas Komisijas un dažādu nacionālo institūciju, tai skaitā Vides ministrijas, finansiālu atbalstu.

„Natura 2000" piešķiršana Irbes šaurumam, Rīgas jūras līča rietumu un austrumu piekrastei paralizēs Rīgas ostas darbību.

Lai gan atbilstoši likumam „Nature 2000" teritorijas statuss tiek piešķirts, pamatojoties uz Ministru kabineta noteikumiem un ar likumu, projekts *a priori* piecas Latvijas jūras teritorijas definē kā „Natura 2000" un trim no tām tiks izstrādāti dabas aizsardzības plāni vēl pirms lēmuma pieņemšanas par šo teritoriju statusa apstiprināšanu. Sasteigtā iecere padarīt par „Nature 2000" gandrīz visu Latvijas teritoriālo jūru, tai skaitā Irbes šaurumu, kā rezultātā varētu tikt apdraudēta vai pat slēgta ieeja Rīgas jūras līcī, norāda uz nerēķināšanos ar ekonomiskajām interesēm, uz to, ka netiek respektētas ilgtspējīgas attīstības pamatnostādnes un principi. Vēl jo vairāk nepatīkamas pārdomas rodas, jo šo projektu finansiāli atbalsta Vides ministrija.

Neviens īsti nevar pateikt, vai projekts „Nature 2000" par īpaši aizsargājamām jūras teritorijām ir Eiropas Savienības nostādne vides aizsardzības jautājumos vai spēcīgu lobiju padarītais darbs Briseles gaiteņos. Varbūt tā ir Latvijas valsts politika vides aizsardzības un ostu attīstības jomā? Bet varbūt tādas valsts politikas nemaz nav un „Nature 2000" ir atstāta tikai un vienīgi Vides ministrijas kompetencē? Lūk, cik daudz jautājumu, uz kuriem 2006. gadā neviens atbildi tā arī nav devis.■

„Magnat Group" sāk projektu „Vēju Roze"

2006. gada 15. septembrī „Magnat Group" atklāja jaunu piestātni Rīgas brīvostā „Port Milgravis" teritorijā. Tieši ar jaunās piestātnes atklāšanu tika aizsākts grandiozais projekts „Vēju Roze", kura realizācija ilgs no 2006. līdz 2011. gadam.

„Projekts „Vēju Roze" ir jauns posms Baltijas jūras reģiona ostu attīstībā, jo tas orientēts ne tikai uz tranzīta kravu piesaisti, bet arī uz sadarbību ar lielajām kompānijām, kas nākotnē attīstīs savu darbību Latvijā, izmantojot noliktavu un ostu jaudas," saka SIA „Magnat Group" valdes priekšsēdētājs Aleksandrs Osipkovs.

„Pateicoties ģeogrāfiskajam stāvoklim un Rīgas brīvostas iespējām, kas paver vietējām un ārzemju kompānijām plašas biznesa attīstības perspektīvas, projekts ir unikāls Baltijas valstu tirgū, jo „Vēju Roze" pacels Rīgu vienā līmenī ar Helsinkiem, Stokholmu, Hamburgu un citām Skandināvijas un Rietumeiropas valstu ostām infrastruktūras kvalitātes un plānojumu risinājumu ziņā," uzskata Mihails Morozovs, „Colliers International" Baltijas valstu vadošais partneris.

Jaunās piestātnes atklāšana Rīgas brīvostā „Port Milgravis" teritorijā. No labās: SIA „Magnat Group" valdes priekšsēdētājs Aleksandrs Osipkovs un firmas BMGS prezidents Nikolajs Para

Jaunās piestātnes atklāšana Rīgas brīvostā „Port Milgravis"

Par projektu „Vēju Roze"

„Vēju Roze" ir pirmais ostu teritoriju daudzfunkcionālas attīstības projekts Baltijā, kas aptver ostas teritoriju abos Daugavas krastos, kur darbojas „Magnat Group" piederošās kompānijas SIA „Port Milgravis" un SIA „Port Magnat". Projektā ieguldīto investīciju apjoms piecu gadu laikā sasniegs 50 miljonus eiro.

Projekta „Vēju Roze" ietvaros notiks teritorijas projektēšana, celtniecības darbi un ostas nekustamā īpašuma pārvaldīšana. Sadarbības part-

SIA „Magnat Group" saviem sadarbības partneriem par piemiņu dāvināja buriniekus

neri saņems pilnu pakalpojumu klāstu, ieskaitot juridiskos, finanšu, apdrošināšanas, ekspedīcijas u.c. pakalpojumus, un iespēju izmantot infrastruktūru, kas nenoliedzami sekmēs biznesa attīstību.

„Vēju Rozes" projekta izstrādē un realizēšanā iesaistīti „Magnat Group" speciālisti, kā arī vadošās Latvijas un ārzemju kompānijas, kas specializējas konsultāciju, finanšu, projektēšanas un celtniecības jomā. Projekta ģenerālo plānu, balstoties uz „Colliers International" ieteikumiem, izstrādāja slavenais arhitektu birojs „Burksgreen", kas ir labākais industriālo projektu arhitektu birojs Lielbritānijā ar lielu pieredzi tieši šādos projekta darbos. Lai paaugstinātu „Vēju Rozes" projekta konkurētspēju, „Colliers International" speciālisti izstrādājuši projekta attīstības koncepciju un veikuši virkni tirgus pētījumu.

A. Osipkovs sasit tradicionālo šampanieša pudeli

A. Osipkovs: „SIA „Magnat Group" ir lieli attīstības plāni"

Projekta attīstības posmi

I posms („Port Milgravis")

2006. gada 15. septembrī – jaunas modernas piestātnes VM-4 atklāšana „Port Milgravis" teritorijā.

Jaunās piestātnes raksturlielumi:

■ Piestātnes sienas garums – 154 metri; dziļums: 7,5 m – 1. kārta, 10,5 m – 2. kārta.

■ Lielas kravnesības (līdz 100 000 t) kuģu pieņemšana, tātad iespēja strādāt ar Japānu, Vidusjūras, Amerikas valstīm.

■ Plānotā kravas apgrozība – vairāk nekā 0,5 milj. tonnu 2007. gadā un pāri par 1 milj. tonnu 2008. un 2009. gadā.

II posms („Port Magnat")

2007. gada 1. novembrī tiks nodots ekspluatācijā biroju komplekss ar kopējo platību 1200 m^2 „Port Magnat" teritorijā.

III posms („Port Magnat")

2006. gada beigas – „Magnat Business Centre" celtniecības darbu uzsākšana. „Magnat Business Centre" ir pirmais biroju centrs Rīgas brīvostas teritorijā, kas atbilst B klases standartiem. Biznesa centra kopējā platība būs ~ 4000 m^2, nodošana ekspluatācijā plānota 2007. gada jūlijā.

Projekts ir kārtējais nopietnais solis SIA „Port Magnat" teritorijas Daugavgrīvas ielā 83/89 attīstībā. Šai teritorijai ir liels potenciāls, jo tajā ir viss nepieciešamais loģistikas kompleksa, tehnoloģiskā parka, ostas pārkraušanas kompleksa, tirdzniecības objektu veidošanai ostas teritorijā; ir dzelzceļa, autoceļa un ūdens satiksme. Ērta atrašanās vieta – 10 minūšu laikā var nokļūt pilsētas centrā.

IV posms („Port Magnat")

2007. gada jūlijs – „Magnat Busines Centre" kompleksa nodošana ekspluatācijā. Līdz kompleksa nodošanai ekspluatācijā plānots iznomāt visas telpas.

V posms (SIA „Port Milgravis")

2007. gads – ostas teritorijas attīstības turpinājums.

Atklāto noliktavu veidošana, slēgto noliktavu, tehnoloģiskā parka, loģistikas centra, komunikāciju, siltuma un energoapgādes objektu celtniecība.

Jaunā projekta realizācija dos impulsu visa Vecmīlgrāvja rajona attīstībai, nodrošinās jaunas darba vietas un dos nozīmīgu ieguldījumu ekonomikas attīstībā kopumā.

2008. gads. Loģistikas centra celtniecība SIA „Port Magnat" un SIA „Port Milgravis" teritorijās. Loģistikas centra, tehnoloģiskā parka, A un B kategorijas noliktavu celtniecības turpinājums.

VI posms

2009. gads. Esošo noliktavu un ražošanas telpu renovācija „Port Magnat" un „Port Milgravis" teritorijās.

VII posms

2009. – 2010. gads. Tirdzniecības kompleksa, biroju centra, fitnesa centra un sporta kompleksa celtniecība SIA „Port Milgravis" teritorijā.

VIII posms

2010. – 2011. gads. Jahtkluba piestātnes celtniecība un „Port Milgravis" teritorijas labiekārtošana.■

Atdzimšana caur kultūru

Politiskās pārmaiņas divdesmitā gadsimta 90. gadu sākumā Latvijai vispirmām kārtām nozīmēja neatkarības atgūšanu, taču līdz ar to radās arī virkne sociālekonomisku jautājumu, kas no jaunās valsts arvien uzstājīgāk prasīja kādu risinājumu. Laika gaitā šie jautājumi kļuva arvien aktuālāki: ko iesākt ar pamestajām plašajām teritorijām un vietumis izdemolētajām celtnēm, kas reiz uzbūvētas komunistiski industriālās mašinērijas darbināšanai, armijas militārpersonu, viņu ģimeņu un karaspēka daļu izmitināšanai? No aizgājušajām dienām Andrejsalai mantojumā bija palikušas industriālas ēkas, kas galvenokārt kalpoja ostas funkciju atbalstam, savukārt Liepājas Karostas ainavu veidoja militāristu atstāta teritorija ar pamatīgi cietušiem dzīvojamiem namiem un citiem objektiem.

Andrejsala Rīgā un Karosta Liepājā ir divi piemēri, kurus vieno zināmā mērā līdzīgs risinājums teritorijas izmantošanā un, bez pārspīlējuma var teikt, atdzimšana, atvēlot teritorijas daļu kultūras nozarei un kultūras pasākumiem, tādējādi veidojot noteiktu pilsētvidi ar neatkārtojamu un spilgtu identitāti.

Kultūras dzīve Karostā

Jau vairākus gadus Karostā rosās biedrība "K@2", kas veido projektus, rīkojot dažādus kultūras un izglītības pasākumus, lai veicinātu Karostas attīstību. "K@2" ieguldījumu kultūrvides attīstībā, uzturēšanā un pilnveidošanā 2006. gadā novērtējusi arī Kultūras ministrija, piešķirot biedrībai Gada balvu kultūrā „Trīs brāļi" kategorijā „Kultūra valsts izaugsmei".

Karostā jau tagad ir labi sakopta apmēram viena hektāra plaša teritorija ar ēkām, kuru glīti iekārtotajā interjerā daudzviet samanāma pagātnes elpa. Kā saka paši "K@2" projekta attīstītāji, tad biedrība plāno uzlabot tās rīcībā esošo ēku stāvokli.

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA 2006

Katrai ēkai ir sava identitāte, kas atbilst tajā notiekošajām kultūras aktivitātēm. Atmodas bulvārī 6a atrodas „Kinoosta" – neliels kinoteātris, kurā tiek rīkoti kinolektoriji un demonstrēti pašmāju un ārzemju kinorežisoru darbi. „Mākslinieku rezidence", salīdzinot ar „Singalong" Andrejsalā, piedāvā iespēju viesmākslinieciem no ārzemēm un Latvijas uzturēties Karostā un nodarboties ar mākslu, kā arī iesaistīt darbībā apkārtējos iedzīvotājus. Dzīvot un ieturēt maltīti iespējams arī "K@2" kultūras un informācijas centrā. "K@2" telpās Divu admirāļu namā darbojas arī mediju laboratorija, kurā iespējams uzzināt jaunumus, kas notiek jauno mediju kultūras dzīvē Latvijā un Eiropā, kā arī par iespējām piedalīties dažādos festivālos un radošajās darbnīcās. "K@2" ir parūpējusies arī par bērniem –

katru dienu noteiktā laikā viņi var nākt spēlēties un darboties izremontētā un labiekārtotā Bērnu istabā. Vēl Karostā darbojas laicīgās mākslas galerija „K. Māksla?", Dzejnieku namiņš, latviešu valodas kursi, deju studija „K@2breakers", hostelis ar 40 gultasvietām, kafejnīca un velonoma.

Andrejsalas jaunās vīzijas

SIA „Jaunrīgas attīstības uzņēmums" sadarbībā ar Nīderlandes arhitekta Rema Kolhāsa biroju „Office for Metropolitan Architecture", inženierkompāniju „OVE ARUP & Partners Ltd" un ainavu arhitektūras biroju „Inside Outside" ir pabeidzis projekta „Riga Port City" attīstības koncepcijas izstrādi. Tā aptver bijušās Rīgas ostas teritorijas – Andrejsalu un Eksportostas rajonu Daugavas labajā krastā, kura kopējā platība ir 123 hektāri.

Lūk, kāda reiz izskatīsies Andrejsala

„Riga Port City" projekts ir veidots tā, lai nodrošinātu Andrejsalas un Eksportostas rajona ilgtspējīgu attīstību un veicinātu Rīgas pilsētas attīstības prioritāšu sasniegšanu. Projekta realizācija paredzēta vairākās kārtās, no kurām pirmā būs Andrejsalas attīstība 39 hektāru platībā. Otro projekta kārtu – Eksportostas rajona (84 ha) attīstību – plānots īstenot 25 gadu laikā.

Atbilstoši attīstības koncepcijai Andrejsala pakāpeniski tiks pārveidota par estētisku un daudzfunkcionālu pilsētvidi Rīgas vēsturiskā centra tuvumā ar augsta līmeņa arhitektūru. Īpaša uzmanība projektā tiks pievērsta vides kvalitātes veidošanai un uzturēšanai, kā arī laikmetīgās mākslas un kultūras vērtību iedzīvināšanai Andrejsalā.

Pašreiz tiek iztrādāts Andrejsalas detālplānojums, kurā tiks ievērtēts „Riga Port City" koncepcijas risinājums Andrejsalai.

Lai projektu novērtētu pilsētas attīstības kontekstā un gūtu profesionāļu atzinumu par teritorijas attīstības priekšlikumu, 2006. gada 14. decembrī

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA 2006

Rīgas pilsētas Arhitektu kolēģija iepazīstas ar „Riga Port City" koncepciju

Rīgas pilsētas Arhitekta kolēģija tika iepazīstināta ar „Riga Port City" koncepciju.

Rīgas osta ir viena no pēdējām ostām Eiropā, kura joprojām gaida savu attīstību. „Riga Port City" izstrādātā koncepcija vispirms un galvenokārt ir *darba rīks* jeb līdzeklis, kas nediktē un neveido iepriekš zināmu un skaidri noteiktu lietojumu kopumu. Koncepcija atgādina veiksmes spēli – dažādu iespējamo nākotnes variantu paredzēšanu.

Zonas teritoriju sadala vairākos kvartālos ar dažāda veida pilsētvides raksturu jeb *izjūtām*. Katrā zonā atmosfēra rodas, apvienojot t.s. vietējo un starptautisko identitāti. Vietējā identitāte veidojas no kvartāla agrākās izmantošanas un mijiedarbības ar blakus esošajām teritorijām. Starptautiskā identitāte balstās uz vispārzināmiem pilsētvides un ostu elementiem. Dažādo identitāšu apvienojums ļaus veidot kvartālus, kas šķitīs pievilcīgi gan vietējiem iedzīvotājiem, gan ārzemniekiem.

Dažādība tiks akcentēta, izmantojot to, ka zonas noteiktos intervālos atkārtojas teritorijas neregulārajā veidolā. Līdz ar to visai teritorijai tiks piešķirts noteikts *ritms* – nepārtrauktas zonas un zonas, kuru teritoriju sadala bijušās ostas līči. Katras zonas raksturu pilnveidos noteiktu funkciju ieviešana.

F zona: Andrejosta (Andrejosta Docks)

Andrejosta būs jaunās teritorijas vārti, kas to savienos ar pilsētas centru. Andrejostas zonā atradīsies jahtu osta un pasažieru prāmju piestātne. Tiks veidota jauna tramvaja līnija, iespējams, šo teritoriju šķērsos Hanzas satiksmes pārvads.

E zona: Rīgas Soho (Riga Soho)

Rīgas *Soho* atradīsies Andrejsalas centrālajā un dienvidu daļā. Tā būs jauktas izmantošanas teritorija ar dzīvojamiem namiem pie upes un biroju ēkām gar Eksporta ielu, kā arī kultūras un mākslas celtnēm. Rīgas Soho plānota laikmetīgās mākslas muzeja būvniecība, skulptūru parks, dizaina skola u.c.

D zona: Pētersalas līcis (Marina Petersala)

Kādreizējā Eksportostas baseinā tiks izveidota laivu piestātne ar restorāniem un izklaides vietām austrumu krastā. Ūdens virsmai pietuvināti gājēju celiņi un peldo-

ši klāji nodrošinās ērtāku pieeju Daugavai, nokļūšanu uz laivām, kas atrodas piestātnē, un veicinās kafejnīcu darbību. Andrejsalas ziemeļu daļā paredzēts vērienīgs izklaides centrs – kazino, luksusa SPA viesnīca, konferenču centrs u.c. Uz ēku jumtiem šajā zonā plānots iekārtot dārzus.

C zona: Ekportosta (Eksportosta City)

Eksportostā plānots augstas klases biznesa centrs ar plašu apkalpojošo infrastruktūru. Tam būs nodrošināta ērta piekļuve no Daugavas ziemeļu šķērsojuma lielceļa un satiksme ar Rīgas lidostu. Šeit plānotas ievērojamas biroju platības, bet ēku pirmie stāvi būs piemēroti dažādiem veikaliem. Iecerēts izveidot arī kongresu centru liela mēroga pasākumiem.

B zona: Vējzaķsalas osta (Vejzaksala Port)

Vējzaķsalas ostas identitāte veidosies no tās agrākā lietojuma, un teritorijas telpiskā konfigurācija īpaši netiks mainīta. Paredzēts, ka šeit var attīstīt iepirkšanās centrus, vieglās industrijas un izklaides uzņēmumus ar labu satiksmes nodrošinājumu. Bijušās ostas baseinā var izvietot peldošas platformas sezonas lietošanai (piemēram, izklaides pasākumiem, restorāniem, klubiem).

A zona: Baltijas terminālis (Baltic Terminal)

Baltijas termināļa zonā būs osta regulārajiem pasažieru prāmjiem. Tiks veidota nepieciešamā auto novietošanas un pakalpojumu infrastruktūra, teritorijā atradīsies viesnīcas, kā arī beznodokļu vai pazeminātu nodokļu iepirkšanās centri. Ūdens tuvumā varēs izveidot ar kuģniecību saistītu muzeju, piemēram, Hanzas savienības muzeju vai citu izziņas centru.

Ainavas stratēģija

„Riga Port City" koncepcijas pamatā ir transformēts Latvijas mežu, lauku un apdzīvoto vietu mozaīkveida struktūras pielietojums labiekārtojuma plānojumā.

Ainavas veidošanā tiks izmantotas vietējiem klimatiskajiem apstākļiem un pilsētvidei piemērotas augu sugas, kas papildinās teritorijā esošos stādījumus. Īpaša uzmanība tiks pievērsta stādījumu krāsu un formu daudzveidībai un speciālu ekoloģisko programmu ieviešanai.

Dažādi apstādījumu risinājumi veidos ainavisku saikni starp Rīgas vēsturisko centru un „Riga Port City" teritoriju. Teritorijā būs parki, skvēri, promenāde gar Daugavu, baseini, slidotavas, ziemas dārzi, sporta laukumi, rotaļlaukumi u.c. Paredzēts izmantot jaunu publiskās ārtelpas elementu – dēstu audzētavas (*nurseries*). Tajās tiks audzēti visi teritorijai nepieciešamie koki, krūmi un vienlaicīgi dēstu audzētavas kalpos gan kā apskates objekts, gan kā pamats pastāvīgu parku izveidei.

Daugavas krastmalas izmantošanas un ainavas raksturs mainīsies atbilstoši teritorijas attīstības koncepcijā noteiktajām joslām. Katrā joslā tiks veidota savdabīga vide, izmantojot dažādus plānojuma paņēmienus, materiālus un stādījumus.■

Liepājas SEZ uzņēmumu apgrozījums 2006. gadā – 83 miljoni latu

Liepājas speciālajā ekonomiskajā zonā (SEZ) strādājošo uzņēmumu provizoriskais neto apgrozījums 2006. gadā palielinājās par 15,3% un sasniedza 83,01 miljonu latu. No SEZ uzņēmumiem lielākais eksporta apgrozījums 2006. gadā bija ostas kompānijai „Laskana" – deviņi miljoni latu, ražošanas uzņēmumiem „Balt IG" – 5,6 miljoni latu, „IG Latvia" – 5,6 miljoni latu, kā arī „Pumac Liepāja" – četri miljoni latu un „Plus Process Liepaja" – divi miljoni latu.

Liepājas SEZ uzņēmumi pērn eksportējuši produkciju par 41,141 miljonu latu, kas ir par 17,8% vairāk salīdzinājumā ar 2005. gadu. Galvenās SEZ uzņēmumu produkcijas eksporta valstis ir Dānija, Zviedrija, Lielbritānija, Vācija, Lietuva un Krievija.

No SEZ strādājošajām kompānijām pērn lielākais provizoriskais neto apgrozījums bija „Baltic Transshipment Center" – 16,678 miljoni latu, kas ir par 37,2% vairāk nekā 2005. gadā.

Otrajā vietā ierindojās „Liepājas osta LM", kuras neto apgrozījums 2006. gadā bija aptuveni 14,5 miljoni latu – par 18,6% vairāk nekā 2005. gadā, bet trešajā vietā bija „Laskana" ar 9,63 miljonu latu apgrozījumu, kas ir samazinājums par 38,4% salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu.

Par privatizācijas ieņēmumu novirzīšanu Liepājas ostas padziļināšanai

Saskaņā ar likuma „Par valsts un pašvaldību īpašuma objektu privatizāciju" 6. panta trešo daļu ienākumi no valsts un pašvaldību īpašuma objektu privatizācijas ieskaitāmi valsts un pašvaldību īpašuma privatizācijas fondos likumā „Par valsts un pašvaldību īpašuma privatizācijas fondiem" noteiktajā kārtībā, pirms tam atskaitot citus, Ministru kabineta noteiktus, izdevumus.

Atbilstoši likuma „Par valsts un pašvaldību īpašuma objektu privatizāciju" 8. panta pirmās daļas 17. punktam Privatizācijas aģentūra pilda citas funkcijas, kas tai uzticētas saskaņā ar likumiem un Ministru kabineta lēmumiem.

Atbilstoši Ministru kabineta 2005. gada 12. aprīļa noteikumu nr. 258 „Kārtība, kādā veicami atskaitījumi Privatizācijas aģentūrai par valsts īpašuma objektu privatizāciju, valsts kapitāla daļu atsavināšanu un citām normatīvajos aktos noteiktajām darbībām, izveidojams un izlietojams rezerves fonds un veicami maksājumi valsts un pašvaldību īpašuma privatizācijas fondos un valsts budžetā" 18. punktam Ministru kabinets pirms naudas līdzekļu ieskaitīšanas valsts īpašuma privatizācijas fondā ar rīkojumu var veikt līdzekļu rezervēšanu noteiktu maksājumu veikšanai.

Saskaņā ar Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likuma 13. panta pirmās daļas 3. punktu Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes speciālo budžetu veido t.sk. iemaksas no valsts un pašvaldību budžetu speciālajām programmām.

Liepājas osta ir Transeiropas transporta tīkla (TEN-T) sastāvdaļa, tomēr Liepājas ostas ierobežotais ūdens dziļums kuģu ceļiem (11 m) un dziļūdens piestātnēs (10,5 m) neļauj Liepājai pilnvērtīgi konkurēt ar citām reģiona ostām. To pierāda arī Baltijas jūras austrumu krasta ostu salīdzinošās un daudzu kritēriju analīzes rezultāti, kas parāda, ka galvenais Liepājas ostas konkurētspēju pazeminošais faktors ir nepietiekamais dziļums. Esošais dziļums ierobežo *panamax* un *handymax* tipa kuģu pilnvērtīgu apkalpošanu. Iekraujot kravu, kuģi var tikt piekrauti tikai līdz maksimālajai iegrimei – 9,5 m, kamēr kuģa pilna iegrime ar kravu ir vidēji 10,8 m; izkraujot kravu, kuģi var ienākt ostā tikai ar nepilnu kravu (maksimālā iegrime 9,5 m), kas samazina šā tipa kuģu izmantošanas efektivitāti un ievērojami sadārdzina kravu pārvadājumu izmaksas caur Liepājas ostu salīdzinājumā ar citām reģiona ostām.

Saskaņā ar SIA „Jūras projekts" veikto sākotnējo projekta izvērtējumu *panamax* un *handymax* kuģu apkalpošanai pilnā kravā ostas kuģu ceļu un piestātnēm pieguļošo akvatoriju ir nepieciešams padziļināt līdz 12 m, kas ļaus apkalpot kuģus ar maksimālo iegrimi 10,8 m.

Padziļināšana ir primāri nepieciešama ostas Brīvostas rajona akvatorijā, kur atrodas lieltonnāžas kuģu apkalpošanai piemēroti beramkravu un ģenerālo kravu pārkraušanas termināļi.

Saskaņā ar projekta sākotnējo izvērtējumu ir noteikts veicamo darbu kopējais apjoms un izmaksas. Plānotais projekta realizācijas ilgums – 6 mēneši (pavasara – rudens sezona).

Iecirkņa nosaukums	Apjoms m^3	Summa (neskaitot PVN)
Pieejas kanāls līdz dienvidu pagriezienam	665 800	2 339 635
Pieejas kanāls no pagrieziena līdz ostas Dienvidu vārtiem	407 100	1 430 558
Kanāls no ostas Dienvidu līdz Brīvostas vārtiem	241 400	848 284
	1 314 300	4 618 477

Ņemot vērā Liepājas SEZ pārvaldes saistības, kā arī to, ka ostas padziļināšanas projekti nevar tikt līdzfinansēti no ES fondiem, SEZ pārvaldes finansiālā situācija neļauj veikt ostas padziļināšanu bez valsts atbalsta tikai par pašu un ostas komercsabiedrību līdzekļiem.

Tā kā Liepājas osta ir valsts īpašums un Liepājas SEZ pārvalde nodrošina ostas pārvaldību atbilstoši Likuma par ostām prasībām, kas nosaka, ka ostas pārvalde organizē ostas izbūvi un ar ostas darbību saistītās infrastruktūras izbūvi, kā arī ņemot vērā Liepājas SEZ pārvaldes finansiālo kapacitāti, padziļināšanas projekta izmaksas ir sadalītas šādi:

- Liepājas SEZ pārvalde kā ostas valdītāja sedz 43. un 51. piestātnei piegulošo akvatoriju padziļināšanas izmaksas.
- Valsts kā ostas teritorijas un hidrotehnisko būvju īpašniece sedz ostas pieejas kanāla padziļināšanas izmaksas.

Papildus projekta realizācijai nepieciešamās investīcijas ir sadalītas attiecināmās un neattiecināmās izmaksās, kur:

- attiecināmās izmaksas ir projekta realizācijai nepieciešamie līdzekļi;
- neattiecināmās izmaksas ir projekta ietvaros maksājamais pievienotās vērtības nodoklis (PVN), kas ir atskaitāms kā priekšnodoklis par precēm un pakalpojumiem savu ar nodokli apliekamo darbību nodrošināšanai.

Valsts sekretāra vietā valsts sekretāra vietnieks A. Liepiņš

Paskaidrojuma raksts Ministru kabineta rīkojuma projektam 2006. gada 16. oktobrī

Projektēs bioetanola rūpnīcu

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas (SEZ) pārvalde noslēgusi zemes rezervēšanas līgumu projekta izstrādei bioetanola rūpnīcas celtniecībai. Līgums noslēgts ar SIA "Arents un partneri" uz vienu gadu.

Zeme apmēram triju hektāru platībā rezervēta Pulvera ielā, līdzās tekstila un galantērijas ražošanas kombinātam „Lauma". SIA „Arents un partneri" projektu gatavojas realizēt kopā ar Vācijas uzņēmumiem „GEA Wegand" un "Veribo". SEZ

pārvaldnieks Guntars Krieviņš atzina, ka, pēc viņa rīcībā esošās informācijas, rūpnīcas celtniecībā varētu tikt ieguldīti ap 35 miljoni latu (50 miljoni eiro). Parakstīts Ūdens transporta darbinieku arodbiedrības federācijas (ŪTAF) koplīgums ar Liepājas speciālās ekonomiskās zonas uzņēmumu „Liepājas osta LM", aģentūru LETA informēja ŪTAF pilnvarnieks Liepājā Jānis Neimanis. Koplīgumu parakstīja „Liepājas osta LM" valdes priekšsēdētājs Pēteris Iesalnieks un ŪTAF arodorganizācijas „Liepājas osta LM" priekšsēdētājs Viktors Panasjuks. Darba koplīgumu apstiprināja pārstāvju konferencē, klātesot uzņēmējsabiedrības valdes locekļiem.

Darba koplīgumā panākta vienošanās par noteikumiem, kas regulē darba tiesisko attiecību saturu, – darba samaksu un darba aizsardzības organizāciju, darba tiesisko attiecību nodibināšanu un izbeigšanu, darbinieku kvalifikācijas paaugstināšanu, kā arī darba kārtības, darbinieku sociālās aizsardzības un citus darba tiesisko attiecību jautājumus. Uzņēmējsabiedrībā arodorganizācija nodibināta 2005. gada 25. februārī, un izstrādāts darba koplīgums.

Tas bija pietiekami darbietilpīgs darbs, uzsvēra Neimanis. Liepājas ostas teritorijā tā ir trešā uzņēmējsabiedrība, kurā tiek ievēroti korporatīvi sociāli atbildības principi.

Piešķir naudu tilta remontam

2005. gada beigās tika parakstīts Eiropas Komisijas (EK) lēmums par finansējuma piešķiršanu Kohēzijas fonda projektam „Liepājas ostas pievedceļu rekonstrukcija Latvijā". Projekta kopējās izmaksas ir 8 026 735 lati. Kohēzijas fonda finansējums ir 5 973 496 lati, savukārt nacionālais līdzfinansējums – 2 053 239 lati.

Lai nezaudētu Kohēzijas fonda piešķirtos līdzekļus, valdība nolēma no budžeta līdzekļiem papildus piešķirt 1,16 miljonus latu sagrautā Liepājas Karostas tilta rekonstrukcijai. Projektā paredzēts veikt jauna ostas pievedceļa būvniecību, jauna dzelzceļa būvniecību, Karostas tilta renovāciju, kā arī investīcijas citos ar šo objektu rekonstrukciju saistītos infrastruktūras elementos. 2006. gada 4. jūli-

jā tika parakstīts līgums par Karostas tilta renovāciju par summu 1 385 381 lats, taču 12. jūlijā Liepājas ostā notika tankkuģa „Anna" sadursme ar Karostas tiltu, kā dēļ tika sagrauta tilta Ziemeļu daļa, nodarot zaudējumus 1 768 547 latu apmērā. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldei pret kuģi „Anna" pastāv jūras prasība 1 768 547 latu apmērā. Liepājas pilsētas dome un Liepājas SEZ pārvalde ir apņēmušās saņemt apdrošināšanas atlīdzību par kuģa „Anna" nodarītajiem zaudējumiem. Lai nebūtu jāzaudē Kohēzijas fonda piešķirtie līdzekļi un tiktu sasniegti projekta mērķi, bija nepieciešams steidzami pieņemt lēmumu par papildu līdzekļu piešķiršanu projektam. Valdība nolēma piešķirt nepieciešamos līdzekļus ar nosacījumu, ka šo summu līdz nākamā gada beigām segs apdrošinātāju izmaksas.

Karostas tilts projektēts 1903. gadā. Tas uzbūvēts un nodots ekspluatācijā 1906. gadā, bet Pirmā pasaules kara laikā daļēji tika nopostīts. Tilts atjaunots 1932. gadā. No 1941. līdz 1945. gadam tilts postīts atkal – vācu un padomju aviācijas uzlidojumos. Tilta metāla konstrukcijas saliektas, savērptas vai sacaurumotas, un kara sekas redzamas vēl šodien. Tilts būvēts pagriežams, lai nodrošinātu kuģu kustību pa Karostas kanālu un lai būtu iespējams arī nodrošināt sauszemes kustību uz Karostas rajonu. Tilta metāla konstrukcijas izgatavotas Brjanskā, bet izgriežamie mehānismi un elektromotors – Beļģijā. Izgaismošanai kalpoja astoņi dekoratīvi laternu stabi, no kuriem palicis tikai viens. Tiltam ir divi laidumi, nesošo konstrukciju veido divas mainīga augstuma tērauda kopnes. Brauktuves pla-

tums ir 7,3 metri, katrā brauktuves pusē – 1,5 metrus platas ietves gājējiem. Brauktuvi un ietves sedz koka dēļu klājums.

Tilta garums ir 132,28 metri, centrālā laiduma garums – 64 metri, augstums virs jūras līmeņa – 8,32 metri.

Plāni ir lieli

Karostas kanāla malā plānots būvēt SIA "Liepaja Oil Terminal" naftas produktu pārkraušanas termināli. Kā prognozē SIA "Liepaja Oil Terminal" valdes priekšsēdētājs Pēteris Iesalnieks, projekta veiksmīgas īstenošanas gadījumā 2007. gada vasarā uzņēmums "Liepaja Oil Terminal" varētu apstrādāt pirmās kravas.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valde, iepazinusies ar termināļa būvniecības un darbības ietekmes uz vidi novērtējuma gala ziņojumu, apstiprināja SIA "Liepaja Oil Terminal" naftas produktu pārkraušanas termināļa būvniecības iecerei.

Liepājas SEZ jau 2003. gada augustā noslēdza ilgtermiņa zemes nomas līgumu ar SIA "Liepaja Oil Terminal", kas plāno Karostas kanāla malā iepretī Tosmares Kuģu būvētavai būvēt šķidro kravu termināli. Zemes nomas līgums noslēgts uz 30 gadiem.

Uzņēmums plāno nodarboties ar kravu iekraušanu un izkraušanu, glabāšanu un noliktavu saimniecību. Terminālis paredzēts gaišo naftas produktu – dīzeļdegvielas, kā arī benzīna vai reaktīvās degvielas – un tumšo naftas produktu – mazuta, dažādu eļļu, kā arī bituma – pieņemšanai no dzelzceļa cisternām un pārkraušanai metāla rezervuāros. Naftas produktu rezervuāru parka ietilpība plānota 45 000 kubikmetru. Projekta sagatavošanas gaitā ir notikušas vairākas sabiedriskās apspriešanas, kuru laikā saņemtas gan pozitīvas atsauksmes, gan arī iedzīvotāji pauduši satraukumu par iecerētā termināļa ietekmi uz vidi. Kā solīja termināļa būvniecības organizatori, rezervuāri tikšot pārklāti ar naftas produktus necaurlaidīgu segumu. Ugunsdzēšanas vajadzībām paredzēts ierīkot ūdens ņemšanas ietaises ar zivju mazuļu aizsardzības ierīcēm un sūkņu staciju automātiskai uguns dzēšanai termināļa objektos. Naftas produktu terminālis, ieskaitot drošības aizsargjoslu, aizņems aptuveni 12 hektāru zemes. Kopējais pārkraujamo naftas produktu apjoms plānots 400 000 tonnu gadā. Solīts, ka teritoriju apzaļumos un sakārtos, saglabās arī daļu pašreizējo māju, kas ir 19.–20. gadsimta mijas rūpnieciskās arhitektūras paraugi. Ēkās iekārtos birojus, darbnīcas, noliktavas un izveidos personāla telpas. Termināļa apkalpošanai paredzēts izveidot jaunas darba vietas.

Savukārt LSEZ SIA „DG Termināls" šķidro kravu rezervuāru modernizācijā pēdējo divu gadu laikā ieguldījis 1,2 miljonus ASV dolāru. Līdz ar jauno 5000 kubikmetru tilpuma rezervuāru uzbūvēta arī katlumāja, tādējādi jaunais rezervuārs dos iespēju pārkraut apsildāmās kravas, piemēram, mazutu.

LSEZ SIA „DG Terminmāls" viceprezidents I. Vismins atzīst, ka „DG Terminăla" rezervuāru aprīkojums atbilst Latvijas un ES prasībām, kas garantē, ka naftas produktu pārkraušana norit, neapdraudot vidi un iedzīvotājus – gaisa savākšanas sistēmas lokalizē izgarojumus, bet tehnoloģiskais process garantē, ka visi notekūdeņi tiek novadīti attīrīšanas iekārtās.

Biznesam jāattīstās civilizēti

Tas, ka kravu pārkraušanas uzņēmumi attīstās, paplašinās un sakārto savu saimniecību, protams, veicina pilsētas kopējo ekonomisko attīstību. Ļoti svarīgi, lai bizness, jo īpaši tāds kā naftas produktu pārkraušana, neapdraudētu Liepājas vidi un tās iedzīvotāju veselību. Tikai tad, ja bizness attīstīsies civilizēti, ieguvēji būs visi.

Liepājas Reģionālās vides pārvaldes vadītājs Leonīds Zeļenskis mierina, ka iedzīvotājiem par vides, tātad arī pašu drošību, nav jāuztraucas, jo Eiropas Savienības prasības un kontrole ir tik stingra, ka nevar sākt kaut ko būvēt, ja tas pilnībā neatbilst noteiktajām normām. Pirms darbu uzsākšanas ir jāsaņem atļaujas, pēc tam – gan pirms projektēšanas, gan tās gaitā ieceri vērtē eksperti, kuru svarīgākais uzdevums ir nepieļaut, lai objekts pasliktinātu apkārtējās vides kvalitāti. „Nav cita varianta, bez dzelžainas kontroles un visu normu un priekšrakstu izpildes tagad neviens pat nevar sapņot par būvēšanu," sacīja L. Zeļenskis. „Un jāatzīst, ka automašīnu plūsmas palielināšanās un indīgo izplūdes gāzu koncentrāci-

ja gaisā nodara nesalīdzināmi lielāku kaitējumu Liepājai un ekoloģijai nekā jaunā biznesa objekta celtniecība."

Analizējot Karostas kanāla tuvumā jūtamo smaku, Reģionālās vides pārvaldes Liepājas nodaļas vadītājs L. Zeļenskis norāda, ka viena no visticamākajām versijām, kas izskaidro šeit notiekošo, esot pats piesārņotais Karostas kanāls. Tajā kopš padomju armijas saimniekošanas laikiem ir samests viss iespējamais.

Karostas kanāla izpēte un attīrīšana prasa milzu līdzekļus, tāpēc cerību, ka šis process virzīsies uz priekšu, vairo projekts ar Vides ministrijas līdzdalību. Konkursā par Liepājas Karostas kanāla attīrīšanas projekta dokumentācijas sagatavošanu uzvarēja valsts SIA "Vides projekti". Saskaņā ar konkursa nolikumu Liepājas Karostas kanāla attīrīšanas projekta dokumentācijai tika sagatavota līdz 2006.gada 1. martam.

Liepājas domes Attīstības pārvalde kopā ar Vides ministriju Karostas kanāla attīrīšanas otrās kārtas realizācijai piesaistīs ES Kohēzijas fonda finansējumu.

2001. gadā ekspluatācijā tika nodota Karostas kanālā uzbūvētā rievsiena, kas ir attīrīšanas projekta pirmā kārta. Tagad jāmeklē finansējums projekta otrās kārtas realizācijai, kuras laikā paredzēts attīrīt kanāla grunti, piesārņoto grunti novietot un deponēt aiz rievsienas.

Uzziņai

Saskaņā ar Liepājas SEZ valdes 26.01.2006.g. lēmumu nr. 33 ir izdarīti grozījumi Liepājas ostas tarifu noteikumos "Liepājas ostas maksas un maksas pakalpojumu maksimālie robežlīmeņi", kas stājās spēkā 2006. gada 27. martā.

Arī Liepājā bija ledus

Lai gan Liepājas osta ir neaizsalstoša, tomēr 2006. gada bargajā ziemā pat Liepājas ostā ledus daļēji apgrūtināja kuģu satiksmi. Liepājas ostas uzraugs Imants Aizkalns stāstīja, ka ostā kuģiem ceļš no ledus tika attīrīts ar velkoņu palīdzību. Pavisam ostā izmantoja četrus velkoņus, taču nepieciešamības gadījumā piesaistīja arī AS „Tosmares kuģu būvētava" velkoni, un to noslogotība bija atkarīga no ienākušo kuģu skaita un lieluma.

Liepājas ostas pārvalde izdeva rīkojumu par navigāciju ziemas apstākļos, kas paredzēja, ka no ostas netiek izlaisti mazie zvejas kuģi, kuriem nav „ledus klases sertifikāta". Šie kuģi bija spiesti stāvēt pie piestātnēm un gaidīt kuģošanai labvēlīgākus laika apstākļus.

Tā kā Liepājas osta pēdējā laikā ir izveidojusies par lielāko zvejas kuģu bāzēšanas vietu Latvijā, jo atrodas vistuvāk zvejas vietām, ostā iesaluši bija spiesti stāvēt ļoti daudzi zvejas kuģi. ■

Kapteinis uz ostas komandtiltiņa

Karostas kanālā notika negadījums. Ar Gruzijas karogu peldošā tankkuģa „Anna" grūti izskaidrojamā ietriekšanās Kalpaka tilta balstā satrauca ne tikai liepājnieku, bet daudzu Latvijas iedzīvotāju prātus. Kā tas varēja notikt? Vai tad pat kuģu satiksme ir kļuvusi nedroša un vairs nevaram uz to paļauties? Atbildes uz šo un desmitiem citu ar nepatīkamo avāriju saistītu jautājumu tagad nākas sniegt Liepājas ostas kapteinim Eduardam Raitam. Tāpēc, ka tāds nu galu galā ir šā cilvēka amats. Tiklīdz kaut kas atgadās ostā, atbildība vispirms gulstas uz ostas kapteini, kura galvenais pienākums ir noteikt kuģu kustību akvatorijā.

Vai viņš apzinās savu atbildību? Domāju, ka par simt un desmit procentiem. Tomēr ārēji to nevienam neizrāda. Sakož zobus un izskatās mierīgs. Eduards Raits vienmēr ir imponējis ar savu savaldīgumu. Neesmu dzirdējis viņu paaugstinot balsi. Nedz attiecībās ar padotajiem, nedz citos gadījumos. Pat tajās reizēs, kad apspriežamais temats neatstāj vienaldzīgu, viņš ievēro taktu un toleranci.

Arī, runājot par Karostas kanālā notikušo, Eduards Raits ne par sprīdi neatkāpjas no saviem principiem. „Paldies Dievam, ka cilvēki palikuši dzīvi un nav noplūdusi degviela. Tas ir galvenais," viņš teica intervētājiem tūlīt pēc avārijas kanālā, lai gan labāk par visiem citiem saprata, ka atgadījums tik un tā ir ārkārtējs, lai neteiktu vairāk. Nekas tāds līdz šim mūsu ostā vēl nebija pieredzēts.

Kaut gan 15 gados, kas aizvadīti uz ostas kapteiņa komandtiltiņa, Eduardam Raitam nācies piedzīvot ne vienu vien nelaimi. Visiem vēl spilgtā atmiņā traģiskais notikums, kad mola akmeņiem stiprā vētrā uztriecās zvejas kuģis „Sniegs". Glābšanas pasākumi nedeva pozitīvu rezultātu – toreiz bojā aizgāja visa tralera apkalpe. Kādā citā reizē netālu no ostas Dienvidu vārtiem sēklim uzskrēja un nogrima dāņu zvejas kuģītis. Izrādījās, ka tā kapteinis, jūrnieku valodā runājot, tā pavairāk bija paņēmis uz krūts. Daļa no ku-

ģīša atliekām arī tagad redzama virs ūdens. Ir arī gadījies, ka kuģis, vēja triekts, saduras ar tiltu. Šāds notikums pirms vairākiem gadiem risinājās Tirdzniecības kanālā, taču tā sekas nekādi nevar salīdzināt ar tankkuģa „Anna" avārijas sekām, kad daļa no dzelzs tilta vārda vistiešākajā nozīmē tika sadragāta.

Nav jābūt gaišreģim, lai apgalvotu, ka visādu kreņķu tagad būs vairāk nekā saprašanas. Policija uzsākusi notikušā izmeklēšanu. Paralēli ar šo uzdevumu nodarbojas Jūras administrācijas avāriju izmeklēšanas nodaļas darbinieki. Paredzēts veikt dokumentācijas, kuģa stūres iekārtu, jūrnieku un arī paša ostas kapteiņa rīcības pārbaudi. Kā tas varēja notikt? Jau izskanējusi versija, ka locis, atzīmējot savu jubileju, bija lietojis alkoholiskus dzērienus. Tomēr, pat noklausoties visus šos uzskaitījumus, Eduards Raits ir palicis rāms un nesatricināms. „Ja noskaidrosies, ka locis nav bijis savu uzdevumu augstumos, mēs, protams, tiksim ar viņu galā. Uzskatu, ka briesmīgākais, kas varēja notikt, ir jau aiz muguras," viņš lakoniski secināja, lietišķi izrīkojot avārijas seku likvidēšanas darbus.

Pats ostas kapteinis domā, ka tankkuģa sadursmi ar tiltu varēja izraisīt tehniska rakstura bojājumi. Iespējams, kāds bojājums stūres ierīcēs. Ja arī pieņem, kas tomēr maz ticams, ka locis nav bijis spējīgs pildīt savus pienākumus, pat tādā gadījumā „Annas" kapteinim bija jāspēj novadīt kuģi pa kanāla vidu. „Locis tikai informē un dod padomus. Par visu uz kuģa ir atbildīgs kapteinis. Arī lēmumus pieņem tikai viņš," cieti sacīja Eduards Raits un pastāstīja, ka jautājumā par to, atļaut vai neatļaut kuģiem ienākt ostā un atstāt to, ostas kapteiņa darbs zināmā mērā esot pielīdzināms balansēšanai uz šauras laipas. Atrast ieganstu, lai atteiktu, pie labas gribas varētu gandrīz vienmēr. Mūsu osta ne tuvu nav ideāla kuģu satiksmei.

„Zināt, ja kuģi nekustētos un nemaz neienāktu ostā, man būtu vieglāka dzīve," viņš iesmejas. Taču ostas kapteiņa misiju Eduards Raits saprotot nevis kā darbošanās aizliegšanu, bet gan kā uzdevumu to maksimāli nodrošināt un sekmēt, lai vietējie uzņēmēji varētu strādāt, pelnīt un attīstīt savu biznesu. Tas svarīgi jo vairāk tāpēc, ka Liepājas osta atrodas blīvas konkurences ielenkumā. Tiklīdz kaut kas kuģu īpašniekiem nav pa prātam, viņi draud stividoriem, ka atradīs kādu kaimiņostu uz ziemeļiem vai dienvidiem no Liepājas, kur tiem netikšot izvirzītas tik stingras un iegrožojošas prasības. Piemēri šim apgalvojumam nav tālu jāmeklē. Viena otra kompānija tādējādi jau pazaudējusi savus partnerus.

„Tās nepilnības, kas raksturīgas mūsu ostai, mēs labi zinām un kapteiņdienestā cenšamies kompensēt ar profesionālu darbu. Pie mums strādā kvalificēti cilvēki, kas prot izvērtēt riska faktoru un saskaņo to ar ostas iespējām strādāt," arī pēc Karostas kanālā notikušās avārijas Eduards Raits savā postenī *neplēš sev matus*, bet saglabā vēsu prātu. „Zināt," viņš teica, „pat vilcienam, kas brauc pa sliedēm, gadās novirzīties no tām, tāpēc jau nav jāceļ brēka, bet gan jānodrošina, lai tādas lietas neatkārtojas."■

Pēteris Jaunzems, "Kurzemes Vārds"

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA 2006

Ventspils ostas infrastruktūras projekti

Ventspils brīvosta pagājušā gadā pārkrāvusi 29,1 miljonu tonnu kravu, kas ir par 2,67% mazāk nekā 2005. gadā, kad tika pārkrauti 29,9 miljoni tonnu. Tomēr Ventspils mērs un Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs atzīst, ka brīvosta pārsniegusi to gada plānu – 29 miljonus tonnu kravu –, ko ostas vadība definējusi kā uzdevumu 2006. gadam.

2006. gadā par 1,7 miljoniem tonnu (līdz 15,1 miljonam tonnu) samazinājās pārkrauto naftas produktu apjoms. Jēlnafta pārkrauta 1,9 miljoni tonnu. Aivars Lembergs atzina, ka 2006. gadā neveiksmīgi darbojies "Ventspils naftas terminālis", kas pārkrāva 7,2 miljonus tonnu kravu – par 1,3 miljoniem mazāk nekā iepriekšējā gadā. Savukārt kā sekmīgu viņš novērtēja AS "Ventbunkers" darbību, kur pērn pārkrāva 9,2 miljonus tonnu, palielinot kravu apgrozījumu par 1,3 miljoniem tonnu. Lembergs arī atzina, ka līdzīgs pieaugums 2007. gadā nav prognozējams. Pērn par 1,4 miljoniem tonnu samazinājās pārkrauto minerālmēslu daudzums, 2006. gadā tas bija 3,7 miljoni tonnu.

Minerālmēslu apjoma samazināšanos Ventspils ostas valdes priekšsēdētājs skaidroja ar domstarpībām starp kālija sāls biznesā iesaistītajiem uzņēmumiem –

Ventspils osta pie „Kālija parks" piestātnēm

starp kālija sāls ražotāju Krievijā un Baltkrievijā, kā arī domstarpības ar galveno šī produkta iepircēju Ķīnu. Šo nesaskaņu dēļ uz laiku bija apstājies darbs kālija sāls ieguves vietās, kas savukārt ietekmēja sāls pārkraušanas apjomu Ventspils ostā. Lembergs nav apmierināts arī ar vājo uzņēmējdarbību pašā minerālmēslu terminālī.

2006. gadā par 700 000 tonnu samazinājās arī pārkrauto akmeņogļu apjoms, noslīdot līdz 3,9 miljoniem tonnu. Šo kravu samazināšanos Lembergs skaidro ar AS "Ventspils tirdzniecības osta" neveiksmīgo darbību. Atšķirībā no kālija sāls tirgus, ko lielā mērā ietekmēja ārējie faktori, akmeņogļu tirgus 2006. gadā bija stabils un, darbojoties prasmīgi, pieaugumam vajadzēja sasniegt vismaz miljonu tonnu.

Ventspils mērs nav apmierināts arī ar graudu termināļa darbību, kurā 2006. gadā kopumā pārkrāva 126 000 tonnu, lai gan termināļa vadība bija solījusi nodrošināt vismaz 1,5 miljonus tonnu. Toties 2006. gadā pieauga ģenerālkravu apstrāde – tika pārkrauti 2,3 miljoni tonnu, par 1,2 miljoniem tonnu vairāk nekā 2005. gadā.

Par 100 000 tonnu pieauga kokmateriālu un šķeldas kravas – kopumā pārkrauti 635 000 tonnu.

Pērn izklaides kuģītis "Hercogs Jēkabs" pārvadāja 64 000 pasažieru – par 8000 vairāk nekā 2005. gadā, un tas ir līdz šim labākais rādītājs, kopš kuģis sācis kursēt.

Lai celtu pakalpojumu kvalitāti un palielinātu kravu apgrozījumu, Ventspils osta cenšas sakārtot un arvien uzlabot infrastruktūru. Vispirms tiek domāts par dzelzceļa infrastruktūras sakārtošanu, tāpēc Ventspils brīvostas pārvalde izsludinājusi konkursu par dzelzceļa atzara izbūvi pašreizējo, topošo un perspektīvā plānoto uzņēmumu apkalpošanai. Atzars būs aptuveni 1,5 kilometrus garš no Jūras parka dzelzceļa mezgla. Tas paredzēts, lai apkalpotu AS "Ventamonjaks", topošo SIA "Bioventa" biodīzeļdegvielas ražotni un, iespējams, nākotnē arī citus uzņēmumus, kurus varētu attīstīt Ziemeļu ielas rajonā.

Reorganizācija AS „Ventamonjaks"

Nodibinot un reģistrējot „Ventamonjaks serviss", kura valdes priekšsēdētājs ir Arnis Janvars, daļēji pabeigta „Ventamonjaka" reorganizācija, nodalot daļu uzņēmuma biznesa. A. Janvars ieņem „Ventamonjaka" prezidenta amatu.

SIA „Ventamonjaks serviss" valdē ir Arnis Janvars (valdes priekšsēdētājs), Svetlana Kopirina, Laimonis Strujevičs, Jeļena Titoka un Jons Višņausks. Uzņēmuma padomē darbojas Jurijs Bespalovs (padomes priekšsēdētāja vietnieks) Vladimirs Frančuks, Gints Laiviņš-Laivenieks, Krists Skuja (padomes priekšsēdētājs) un Andrejs Višņausks.

Ventspils kapteiņdienesta ēka

Turpmāk „Ventamonjaks" nodarbosies tikai ar amonjaku – veiks ķīmiskās kravas noliešanu no dzelzceļa cisternām, uzglabāšanu un uzpildīšanu kuģos. Jaunais uzņēmums „Ventamonjaks serviss" pārņems vairākas funkcijas no „Ventamonjaka" – sniegs dažādus pakalpojumus ostā jau strādājošajiem uzņēmumiem SIA „Varss", AS „Ventamonjaks", SIA „Ventall terminmāls", kā arī topošajam SIA „Bioventa". Tas nodarbosies ar kravu noliešanas operācijām, rezervuāru apkopi, uzturēšanu, drošības kontroli, tehnoloģisko procesu uzraudzību un monitoringu, termināļa teritorijas sakārtošanu, saimnieciskā bloka uzturēšanu, caurlaižu sistēmas un teritorijas apsardzes nodrošināšanu. „Ventamonjaks serviss" pamatkapitāls ir 9 529 100 latu.

Termināļu kompleksu „Ventamonjaks" veido 22 rezervuāri, kuru tilpums ir no 1000 līdz 44 000 kubikmetru. Kopējais rezervuāru parka tilpums ir 200 000 kubikmetru, kopējā pārkraušanas jauda – 3 150 000 tonnu gadā.

AS „Ventamonjaks" meitas uzņēmums SIA „Ventall terminmāls" 2005. gadā strādāja ar 1,163 miljonu latu peļņu, liecina uzņēmuma finanšu pārskats laikrakstā „Latvijas Vēstnesis". Uzņēmuma apgrozījums 2005. gadā bija 5,145 miljoni latu, bet ražošanas izmaksas – 3,706 miljoni latu. 2006. gadu AS „Ventamonjaks" un SIA „Ventall terminmāls" beidza ar nelielu amonjaka un gaišo naftas produktu pārkraušanas apjomu samazinājumu. A. Janvars samazinājumu skaidro ar šo produktu tirgus cenu svārstībām, kas ietekmēja produktu pieprasījumu. 2007. gadā „Ventamonjaks" turpinās tehniskā parka atjaunināšanas programmu, kas paredz jaunas propā-

na gāzes stacijas izbūvi, tehnoloģisko procesu automātikas maiņas skiču projekta izstrādi. Savukārt uzņēmumam "Ventamonjaks serviss" šogad jāsakārto maģistrālo cauruļvadu sistēma, jāpabeidz transformatoru apakšstacijas rekonstrukcijas kārtējais posms. Trīs apakšstaciju modernizācijā, kuras apgādā ar elektrību vairākus ostas uzņēmumus, "Ventamonjaks serviss" plānojis ieguldīt aptuveni miljonu latu. Paredzēts aprīkot ar jaunām iekārtām uzņēmuma laboratoriju, lai sniegtu pakalpojumus jaunajiem uzņēmumiem, piemēram, SIA "Bioventa". SIA "Ventall terminmāls" šogad turpinās celt jaunus rezervuārus gaišo naftas produktu uzglabāšanai, lai varētu uzņemt tankkuģus ar kravnesību līdz 60 000 tonnu. Šogad plānots uzbūvēt vienu 20 000 kubikmetru ietilpības rezervuāru, bet nākamajos gados – četrus 15 000 kubikmetru rezervuārus un divus 20 000 kubikmetru rezervuārus.

„Ventbunkers" meklē izeju

Akciju sabiedrībai "Ventbunkers", visticamāk, neizdosies noslēgt jaunu līgumu ar AS "Ventspils nafta" (VN) par dīzeļdegvielas cauruļvada apkalpošanu, tāpēc uzņēmums meklē iespējas piesaistīt dīzeļdegvielu tiešā veidā, aģentūrai LETA sacīja "Ventbunkera" padomes priekšsēdētāja vietnieks Mārtiņš Kvēps. Līdzšinējais līgums "Ventbunkeram" beidzās pērnā gada 31. decembrī, un jaunu vienošanos ar VN meitas uzņēmumu nav izdevies panākt. Kvēps pieļāva, ka šāda vienošanās tā arī netiks panākta.

„Šāds lēmums no VN puses nav ekonomiski pamatots, tas ir viena vai vairāku cilvēku lēmums, kas nav saistīts ar biznesu," sacīja Mārtiņš Kvēps. „Ventbunkers" sarunu procesā piedāvājis dīzeļdegvielas uzglabāšanai izmantot sev piederošos rezervuārus, tomēr priekšlikums neesot guvis atsaucību no VN puses.

Kvēps uzsvēra, ka „Ventbunkers" aktīvi nodarbojas ar uzņēmējdarbību, tāpēc meklēs veidus, ka piesaistīt dīzeļdegvielas plūsmu. Patlaban daudz kas esot saistīts ar komercnoslēpumiem, tāpēc plašāka informācija atklāta netiekot. VN preses sekretāre Gundega Vārpa informēja, ka pērn "Ventspils nafta" ieguva jaunus akcionārus – starptautiskā naftas konsorcija "Vitol Group" meitas sabiedrību, kas kopš pirmajām dienām pēc izsoles ir paudusi skaidru nostāju savā vēlmē veicināt VN koncerna tranzīta nozares attīstību atbilstoši savām un citu "Ventspils nafta" akcionāru interesēm.

Vēlamies norādīt, ka jebkurš uzņēmums darbojas pēc saviem biznesa plāniem, kas izriet no uzņēmuma īpašnieku ilgtermiņa attīstības redzējuma, nevis pēc savam biznesam, iespējams, ne līdz galam veiksmīgu citu uzņēmumu menedžeru prātojumiem, uzsver VN.

„Tikai mēs paši zinām, kas mums ir izdevīgi un kas ne, un mēs to patiešām zinām pēc 45 gadu darbības pieredzes naftas un naftas produktu tranzīta jomā. "Ventspils nafta" savus biznesa riskus diversificēja laikus, iegūstot manevra iespē-

JA hidrogrāfijas kuģis „Kristiāns Dāls" veic kuģu ceļa pārmērīšanu Ventspils ostā

jas tranzīta nozarei grūtās situācijās, kāds cits to acīmredzot nav izdarījis, un tāpēc varbūt šim citam tagad gaidāmas kādas problēmas," teikts VN paziņojumā presei. „AS „Ventspils nafta" un tās meitas sabiedrības visus nepieciešamos līgumus 2007. gadam ir noslēgušas, tostarp par dīzeļdegvielas transportēšanu pa cauruļvadu, jo šis cauruļvads nepieder ne "Ventbunkeram", ne kādam citam, bet gan tieši "Ventspils naftas" meitas sabiedrībai SIA „LatRosTrans"," teikts paziņojumā.

"Ventbunkers" valdes priekšsēdētājs Ivars Pāže iepriekš pauda cerību, ka "veselais saprāts un biznesa intereses ņems virsroku, nevis ambīcijas", jo "Ventbunkers" un VN sadarbība līdz šim esot bijis "rentabls pasākums". Tomēr, ja jaunais līgums ar VN netiks noslēgts, "Ventbunkeram" maksātnespēja "diez vai uzreiz draudēs", jo uzņēmuma stāvoklis nav tik slikts. "Ventbunkera" valdes priekšsēdētājs gan atzīst, ka problēmas uzņēmumam tas radīs, jo aptuveni divas trešdaļas uzņēmuma bija orientētas tieši uz dīzeļdegvielas cauruļvada apkalpošanu.

Ja līgums netiks noslēgts, uzņēmums pārorientēsies, kas gan var nozīmēt, ka jaunais uzņēmuma bizness nebūs tik rentabls un būs mazāka apmēra, norādīja Pāže. "Ventbunkeru" uzskata par centrālo uzņēmumu Ventspils tranzīta biznesā. Tam pieder kontrolpakete AS "Latvijas naftas tranzīts", kas ir 48,89% AS "Ventspils nafta" akciju īpašniece. VN koncernā ietilpst tādi uzņēmumi kā SIA "Ventspils nafta terminmāls", AS "Latvijas kuģniecība", AS "Preses nams", SIA "Mediju nams" un citi.

Darbs sarežģītos apstākļos

Pārvēlēta SIA "Ventspils nafta terminmāls" (VNT) padome, liecina AS "Ventspils nafta" (VN) paziņojums Rīgas Fondu biržā (RFB). Padomes ievēlēšana saistīta ar iepriekšējā pilnvaru termiņa beigām.
Turpmākos trīs gadus padomē strādās līdzšinējie padomes locekļi Uldis Pumpurs, Vladimirs Krastiņš, Vladimirs Solomatins, Aldis Āķis un no jauna ievēlētais Deniss Krema, kurš pārstāv VN 34,75% akciju īpašnieku – starptautiskā konsorcija "Vitol" sabiedrību "Euromin Holdings Limited".

Akciju sabiedrības „Ventspils nafta" meitas sabiedrība naftas un naftas produktu pārkraušanas uzņēmums SIA „Ventspils nafta terminmāls" (VNT) 2006. gadā pārkrāva kopumā 5,7 miljonus tonnu naftas un naftas produktu, tai skaitā 1,24 miljonus tonnu naftas un naftas produktu, kas terminālim piegādāti ar tankkuģiem pa jūru, un tas ir par nepilnu miljonu tonnu vairāk nekā 2005. gadā. Pa dzelzceļu 2006. gadā SIA „Ventspils nafta terminmāls" piegādāti 2,08 miljoni tonnu dīzeļdegvielas, 2,06 miljoni tonnu dažādu marku autobenzīna un 0,3 miljoni tonnu citu naftas produktu.

Naftas un naftas produktu tranzīta biznesam sarežģītajā situācijā SIA „Ventspils nafta terminmāls", intensīvi iesaistoties jaunu pakalpojumu veidu ieviešanā, jau 2005. gadā uzsāka naftas un naftas produktu pieņemšanu no jūras. Taču īpaši aktīva šā piedāvājuma izmantošana kļuva 2006. gadā, kad terminālim šādā veidā sāka piegādāt ne tikai naftas produktus – dīzeļdegvielu un autobenzīnu, bet arī naftu, kuras daudzums kopējā no jūras pieņemto kravu apjomā sasniedz gandrīz 0,8 miljonus tonnu.

Naftas un naftas produktu piegādes iespēju ar tankkuģiem pa jūras ceļu atzinīgi novērtējis akciju sabiedrības „Ventspils nafta" jaunais akcionārs – kompānijas 34,75% akciju īpašnieks starptautiskais konsorcijs „Vitol", ar kura starpniecību jau 2006. gada rudenī terminālis pieņēma ievērojama apjoma naftas produktu kravas no jūras. Šī sadarbība turpinās arī 2007. gadā.

VNT darbības rezultātus 2006. gadā ietekmēja dažādi no uzņēmuma neatkarīgi ārējie apstākļi, daļa no kuriem, visticamāk, turpinās iespaidot uzņēmuma darbu arī 2007. gadā. Pirmais no tiem neapšaubāmi ir Krievijas noteiktie kravu īpašniekiem neizdevīgi augstie dzelzceļa pārvadājumu tarifi. Tranzīta plūsmu 2006. gadā būtiski ietekmēja arī dažādas tirgus konjunktūras svārstības.

Uzņēmuma pārstāvji skaidro, ka pārkraušanas apjomu visa gada garumā ietekmēja globālā tirgus konjunktūra un citi no uzņēmuma neatkarīgi ārējie apstākļi. Piemēram, pārkrautā autobenzīna pieaugumu terminālī lielā mērā noteica pieprasījuma pieaugums Rietumeiropā un ASV, uz kuru, pateicoties augsti attīstītajai infrastruktūrai un tehniskajām iespējām, atbilstoši klientu vēlmēm spēj elastīgi reaģēt VNT. Kopumā VNT 2006. gadā pārkrāva divus miljonus tonnu dīzeļdegvie-

„Ventbunkers" terminālis Ventspils ostā

las un divus miljonus tonnu autobenzīna, kas piegādāti pa dzelzceļu, un vienu miljonu tonnu naftas un naftas produktu, kas saņemti no jūras.

VNT ir VN koncerna sabiedrība, kas nodrošina tranzīta pakalpojumus – naftas un dīzeļdegvielas pieņemšanu no cauruļvadiem, naftas, dīzeļdegvielas, autobenzīna un citu naftas produktu kravu pieņemšanu no dzelzceļa un no jūras, to uzglabāšanu un pārkraušanu.

VNT ir lielākais šāda veida uzņēmums reģionā – tā naftas un naftas produktu uzglabāšanas rezervuāru parks sasniedz 1,2 miljonu kubikmetru, un tam nav analoga starp līdzīgiem uzņēmumiem tuvākajās valstīs.

Piešķir kredītu Ventspils brīvostas pārvaldei

„Nordea banka" ir uzvarējusi Ventspils brīvostas pārvaldes izsludinātajā Investīciju programmas finansēšanas konkursā. 2006. gada 14. augustā starp Ventspils brīvostas pārvaldi un „Nordea banku" tika parakstīts līgums par aizdevuma piešķiršanu 18,5 miljonu eiro apmērā.

Ventspils brīvostas pārvaldes investīciju programma paredz daudzu attīstības un infrastruktūras projektu realizāciju atbilstoši brīvostas stratēģiskajām prioritātēm. Investīciju programmas pirmais posms paredz, ka bankas piešķirtais finansējums tiks izmantots pasažieru un kravas prāmju termināļu būvniecībai, Ventas tilta un tā pievedceļu rekonstrukcijai, 14. piestātnes rekonstrukcijai un vairāku jaunu piestātņu, kā arī jaunu termināļu teritoriju būvniecībai.

„Nordea bankas" Korporatīvo darījumu departamenta direktors Gustavs Eglītis: "Vērtējot pēc pārkraušanas jaudas, kas ir 70 miljoni tonnu, un kravu apgrozījuma, Ventspils brīvosta ir lielākā osta Latvijā un viena no lielākajām Baltijas valstīs. Esam gandarīti, ka „Nordea" piedāvājums tika atzīts par finansiāli izdevīgāko. Finansējot brīvostas Investīciju programmu, apzināmies, ka atbalstām svarīgas Latvijas ekonomikas sfēras attīstību un arī tautsaimniecības konkurētspējas celšanu kopumā. Pastāvīgi strādājam, lai kļūtu par vadošo finanšu partneri Latvijas lielākajiem uzņēmumiem, kā arī Latvijas valstij kopumā."

Pašreizējais ostas noslogojums atbilst tikai 50% reālo iespēju, un ostas vadība kopā ar pašvaldību pieliek pūles, lai nodrošinātu pilnvērtīgu Latvijas brīvostas kapacitātes izmantošanu.

Ostas 14. piestātnes būvniecībai piesakās viens pretendents

Ventspils brīvostas 14. piestātnes rekonstrukcijai pieteicies viens pretendents – AS "BMGS", informēja Ventspils domes ekonomikas nodaļas galvenā speciāliste Santa Tolkaņova.

AS "BMGS" piedāvātā līgumcena ir Ls 1 852 624,17 (bez PVN). Lēmumu par uzvarētāja noteikšanu plānots pieņemt 2006. gada 16. novembrī.

Ventspils ostas pārvalde izsludinājusi konkursu par 14. piestātnes nulles cikla būvniecību, kura laikā paredzēts izbūvēt enkura sienu un celtņa aizmugurējās sliedes pamatni. Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieks Arnis Mazalis pastāstīja, ka rekonstruējamā piestātne būs 15. piestātnes turpinājums un to izmantoja SIA "Ventplac" kokmateriālu pārkraušanai. Pēc piestātnes nulles cikla būvniecības, kuru plānots pabeigt 2007. gada pavasarī, rekonstrukcija tiks turpināta.

Ventspils ostā būvēs saldēto kravu noliktavu kompleksu

Ventspils dome nolēmusi atļaut SIA „Reefer Cargo Terminal" veikt saldēto pārtikas produktu noliktavas būvniecību Plostu ielā 20/14, brīvostas teritorijā.

"Reefer Cargo Terminal" saldēto pārtikas produktu noliktavu kompleksu plāno būvēt pie 14. piestātnes, kur patlaban savu darbību veic SIA "Ventplac". Saldētos pārtikas produktus pieņems no kuģiem, uzglabās noliktavās -20 grādu temperatūrā, pēc tam iekraus refrižeratorautomobiļos vai dzelzceļa vagonos tālākai transportēšanai.

Plānotais kravu apgrozījums ir 500 tūkstoši tonnu gadā jeb 1400 tonnu dienā. Saldēšanas iekārtās kā aukstuma nesēju plānots izmantot amonjaku. "Reegfer Cargo Terminal" īpašniece ir Lietuvas "Girteka".

Apstiprina AS "Ventbunkers" vides aizsardzības licenci

Ventspils dome apstiprināja AS "Ventbunkers" vides aizsardzības licenci, kas sagatavota, jo beidzas iepriekšējas licences darbības termiņš un uzņēmums plāno sākt ar naftas produktiem piesārņoto notekūdeņu attīrīšanas iekārtu rekonstrukciju.

Pašreizējo notekūdeņu attīrīšanas iekārtu apkalpošana ir dārga, un tās nesasniedz pietiekamu attīrīšanas pakāpi, sevišķi mikrobioloģisko attīrīšanu. AS "Ventbunkers" plāno rekonstruēt 7. rezervuāru parku un būvēt četrus jaunus rezervuārus: būvniecības 1. kārtā trīs rezervuārus ar kopējo tilpumu 20 000 kubikmetru, 2. kārtā vienu ar 5000 kubikmetru ietilpību. Nepieciešamības gadījumā tiks lemts par vēl vienas jaunas dzelzceļa noliešanas estakādes būvniecību.

Pašreiz termināļa kopējā pārkraušanas jauda ir aptuveni astoņi miljoni tonnu dīzeļdegvielas un trīs miljoni tonnu mazuta gadā. Visa AS "Ventbunkers" termināļa, tai skaitā notekūdeņu attīrīšanas iekārtu, rekonstrukcija izgājusi ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru.

Atbilstoši likumdošanas prasībām AS "Ventbunkers" ir potenciāli bīstamo objektu sarakstā, tādēļ ir izstrādāts drošības pārskats – dokuments, kurā izvērtēti objektā esošie bīstamības avoti, iespējamo avāriju sekas, kā arī objekta drošības vadības sistēmas gatavība rīcībām avārijas situācijās.

AS "Ventbunkers" vides aizsardzības licence sagatavota, ņemot vērā Vides ministrijas Vides pārraudzības valsts biroja atzinumu par AS "Ventbunkers" rezervuāru parku būvniecības un rūpniecisko notekūdeņu attīrīšanas iekārtu rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma gala ziņojumu un Vides ministrijas Vides pārraudzības valsts biroja Riska izvērtējuma komisijas atzinumu par AS "Ventbunkers" drošības pārskatu.

Ventspils osta

Ventspils ostā nojauks muliņu akmeņogļu termināļa vajadzībām

Ventspils dome atļāvusi brīvostas pārvaldei nojaukt ostas 1. muliņu (28. un 29. piestātni) Dzintaru ielā 82a, kur taps moderns akmeņogļu pārkraušanas terminālis.

Sākotnēji saistībā ar AS „Baltic Coal Terminal" specializētā akmeņogļu pārkraušanas termināļa būvniecību brīvostas 1. muliņu bija paredzēts rekonstruēt, to pielāgojot jaunam kravu veidam. Taču būvprojekta sagatavošanas procesā, atkārtoti izvērtējot būves apsekošanas materiālus, pasūtītājs ir nācis pie slēdziena, ka, ņemot vērā muliņa nolietojuma pakāpi, ekonomiski vairāk pamatots variants ir esošo piestātņu demontāža un jaunu specializēto piestātņu būvniecība.

Jaunās piestātnes par saviem līdzekļiem būvēs pats privātais investors "Baltic Coal Terminal".

Akmeņogļu pārkraušanas terminālis sāks darboties 2008. gadā. Kopējās projekta investīcijas ir 100 miljoni eiro.

"Baltic Coal Terminal" valdes priekšsēdētājs, kā arī valdes un padomes locekļi ir vairāki Ukrainas uzņēmēji. Uzņēmumu nodibināja "Ventspils tirdzniecības osta" (VTO) un SIA "Indtec Baltic Coal", kas ir meitas kompānija Nīderlandes uzņēmējsabiedrībai.

Jaunais terminālis neaizsalstošas dziļūdens ostas apstākļos nodrošinās *capasize* tipa kuģu apstrādi un ļaus iekraut līdz pat 120 tūkstošu tonnu lielas kuģu

2006. gadā pārkrauto ogļu apjoms Ventspils ostā samazinājās par 14,4%

partijas, kas būtiski samazinās transporta izdevumus, salīdzinot ar konkurējošām ostām, kā arī ļaus paplašināt klientu loku no tālākām valstīm. Uzņēmums radīs aptuveni 150 labi apmaksātu darba vietu.

Sāks būvēt prāmju termināli

Ventspils brīvostas pārvalde parakstījusi līgumus ar AS „BMGS" par prāmju termināļa būvniecību un 17. piestātnes atjaunošanu prāmju vajadzībām.

Atklātā konkursā par būvniecības darbu veikšanu AS „BMGS" piedāvāja izdevīgāko cenu – 4,8 miljonus latu. No projekta kopējām izmaksām 69,49% tiek finansēti no Eiropas Savienības Kohēzijas fonda. Prāmju termināļa būvniecības ietvaros tiks veikta termināļa ēkas rekonstrukcija, kā arī izveidoti automašīnu stāvlaukumi un piebrauktuves. Tāpat tiks izveidotas slēgtas ejas līdz prāmim, lai potenciālos pasažierus lietus gadījumā pasargātu no sliktajiem laika apstākļiem. Prāmju termināļa būvniecība tiks pabeigta 2007. gada jūnijā, savukārt 17. piestātnes rekonstrukcijas darbus plānots pabeigt šā gada novembrī.

Veicot rekonstrukcijas darbus, Ventspilī tiks izveidota moderna infrastruktūra, kas ļaus ievērojami celt prāmju pasažieru apkalpošanas līmeni un kvalitāti, kā arī būtiski tiks uzlabota loģistikas shēma pasažieru nokļūšanai uz un no prāmja.

Pašlaik Ventspils ostā darbojas piecas prāmju līnijas.

Atklāj modernu Kurzemes zivju termināli

Ventspils zvejas ostas teritorijā Loču ielā augusta beigās atklāts specializēts zivsaimniecības attīstību veicinošs komplekss – Kurzemes zivju termināls.

Kurzemes zivju terminālī paredzēts veikt zivju pieņemšanu no zvejas kuģiem, zivju šķirošanu, atvēsināšanu un pārkraušanu tālākai transportēšanai, kā arī zivju transportēšanas taras mazgāšanu un ledus ražošanu.

Ventspils mērs Aivars Lembergs atklāšanā uzsvēra, ka tas ir pirmais publiskais zivju termināls Latvijā, kura pakalpojumus varēs izmantot jebkurš zvejniecības un zivju pārstrādes uzņēmums. Ventspilī uzbūvētais zivju pieņemšanas termināls ir svarīgs publiskās infrastruktūras objekts, kas ļaus saglabāt un attīstīt zvejsaimniecības nozari Ventspilī. Tā izveidošanas mērķis ir paaugstināt zivsaimniecības kvalitāti Ventspilī, nodrošinot zvejniekiem Eiropas Savienības sanitārajām prasībām atbilstošus apstākļus zivju sākotnējās kvalitātes saglabāšanai. Neizbūvējot šādu specializētu zivju pieņemšanas termināli, Ventspils zvejniekiem pamatoti varētu rasties problēmas saistībā ar Eiropas Savienības kvalitātes prasību izpildīšanu. Projekta Kurzemes zivju termināls realizēšanas kopējās izmaksas ir aptuveni 1,5 miljoni latu, kur Ventspils domes vadībā 941 514 latu piesaistīti no Ei-

ropas Savienības struktūrfonda, 235 379 lati bija valsts finansējums, bet 327 813 latus ieguldīja Ventspils brīvosta. Par Kurzemes zivju termināļa apsaimniekotāju konkursa kārtībā ir ticis izraudzīts uzņēmums SIA "Kubuss". Terminālim sākot darboties ar pilnu jaudu, tajā varētu būt 25 darba vietas.

Padziļinās kuģu kanālu

Ventspils brīvosta tuvākajā laikā plāno paplašināt un padziļināt kanālu, pa kuru kuģi ienāk ostā, kā arī rekonstruēt trešo muliņu.

Brīvosta vēlas paplašināt kuģu kanālu par 10 metriem uz katru pusi, kā arī padziļināt to, lai uzlabotu kuģu ienākšanu ostas akvatorijā. Savukārt muliņa rekonstrukcijas apjomi būs atkarīgi no konkursa pretendentu iesniegtajiem projektiem.

Paplašināšanas un rekonstrukcijas darbus plānots sākt šogad septembra vidū un pabeigt nākamā gada jūnija beigās. Ventspils brīvostas pārstāvis plānotās investīcijas paplašināšanai, padziļināšanai un rekonstrukcijai neatklāja.

"Scandlines" pēc gada darba Ventspilī

2005. gada 5. jūlijā Vācijas un Dānijas kopuzņēmuma AS "Scandlines" uzraudzības padome paziņoja, ka pieņēmusi lēmumu par prāmju līniju Rostoka – Ventspils un Kārlshamna – Ventspils izveidi un pārvadājumu sākšanu 1. oktobrī.

Toreiz gan Liepājas SEZ pārvaldnieks G. Krieviņš, gan Liepājas mērs Uldis Sesks, gan Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja bija sašutuši par "Scandlines" lēmumu. Bet vēl jo vairāk viņi bija izbrīnīti, kā tik solīda kompānija, kas ilgus gadus lieliski strādāja Liepājā, kam Liepājas osta vēl tikai pirms pusgada bija piešķīrusi speciālas ostu maksu atlaides, tā, bez iepriekšēja brīdinājuma, pārvelk svītru daudzu gadu darbam un aiziet.

Toreiz Liepājas amatpersonas izteica aizdomas, ka Ventspils osta nodarbojas ar dempingu, un ar nožēlu atzina, ka Latvijas ostu starpā pastāv nevajadzīga konkurence, kas nenāk par labu nevienam. Tā vietā, lai domātu par jaunu projektu, investoru un sadarbības partneru piesaistīšanu Latvijas ostām, ar apšaubāmiem paņēmieniem tiek veidota iekšējā konkurence un naudas maks pārlikts no vienas kabatas otrā.

2006. gadā Ventspils brīvostā "Scandlines" apkalpoja trīs regulārās prāmju līnijas un vienu sezonāla rakstura prāmju līniju:

- Ventspils – Nīneshamna, 5 reizes nedēļā, operators „Scandlines";
- Ventspils – Kārlshamna, 3 reizes nedēļā, operators „Scandlines;
- Ventspils – Rostoka, 4 reizes nedēļā, operators „Scandlines";
- Ventspils – Mintu (no maija līdz septembrim), 6 reizes nedēļā, operators „SSC Ferries".

"Scandlines" atzīst, ka konkurence prāmju biznesā Baltijas jūrā ir salīdzinoši saspringta un "Scandlines" šajā tirgū, protams, nav monopolists. Tomēr nākas arī atzīt, ka Latvijā šajā sektorā par konkurenci īsti nevar runāt, jo patiesā konkurence nāk no Klaipēdas un Tallinas, arī Polija piedalās šī biznesa sektora sadalē. Par laimi, prāmju satiksme Polijas piedāvātajās līnijās ne vienmēr atbilst pieprasījumam un to klientu vajadzībām, kuri savas kravas transportē no Tallinas, Klaipēdas, Rīgas un Ventspils.

Pēc gada "Scandlines" atzīst, ka ir izdevies sasniegt to kravu un pasažieru apjomu, kāds tika prognozēts, tomēr vienmēr var vēlēties vairāk un labāk. Ne vienmēr pasažieru vietas bija aizpildītas, arī kravu apjomu vēl iespējams palielināt. Tāpēc tikai pašsaprotami, ka tiek meklētas iespējas, kā piesaistīt kravas no Kazahstānas, Uzbekistānas un citām šī reģiona valstīm.

No Ventspils uz Sāremu

Pasažieru prāmis „Scania" starp Ventspili un Mintu ostu Igaunijā kursē kopš šā gada 17. maija. Vasaras pirmajā pusē prāmis kursēja četras reizes nedēļā, bet kopš 20. jūnija tas pasažierus pārvadā sešas reizes nedēļā.

Šajā laika posmā prāmja pakalpojumus ir izmantojuši 5232 cilvēki, tai skaitā no Ventspils uz Sāremu ir devušies 2625 pasažieri, bet no Sāremas Ventspilī ieradušies 2607. Maijā prāmi izmantoja 522 cilvēki, jūnijā – 2834, bet no 1. līdz 17. jūlijam 1876 cilvēki.

Jūnijā un jūlija pirmajā pusē no Ventspils uz Sāremu ar prāmi ir devušies 1664 latvieši, 608 igauņi, 182 somi, 131 lietuvietis un 18 vācieši, savukārt ceļā no Sāremas uz Ventspili prāmi izmantojuši 1313 latvieši, 789 igauņi, 236 somi,132 lietuvieši un 29 vācieši, tāpat ceļotāju vidū nedaudz bijuši arī citu valstu pārstāvji – beļģi, holandieši, poļi, angļi, zviedri, itāļi, amerikāņi, čehi un dāņi.

Uz prāmja „Scania" ir 300 pasažieru vietu, un tas var uzņemt ne vairāk kā 80 vieglo automašīnu un autobusu. Brauciens no Ventspils līdz Mintu ostai ilgst četras stundas. Mintu osta atrodas Igaunijas lielākajā salā Sāremā, 43 kilometrus no Kuresāres, Serves pussalā.■

www.ventspils.aktuali.lv un LETA

Mazo ostu lielā attīstība

Latvijas mazajās ostās 2006. gadā pārkrauti 1,07 miljoni tonnu kravu – par 13,3% mazāk nekā 2005. gadā, kad pārkrāva 1,24 miljonus tonnu, liecina Satiksmes ministrijas (SM) apkopotā informācija. Visvairāk kravu pagājušajā gadā pārkrauts Salacgrīvas ostā – 381 800 tonnu, kas ir par 2,2% vairāk nekā gadu iepriekš, kad pārkrāva 373 600 tonnu.

Turpina samazināties kravu apjoms Skultes ostā, pērn tur pārkrāva 371 600 tonnu, par 23,4% mazāk nekā iepriekšējā gadā. Mērsraga ostā 2006. gadā apstrādāja 278 100 tonnu, par 22,4% mazāk nekā 2005. gadā, kad šajā ostā pārkrāva 358 600 tonnu. Rojas ostā pārkrāva 39 900 tonnu (+72,2%), Pāvilostā – 4300 tonnu, bet Engures ostā – 100 tonnu. Kravas darbi pagājušajā gadā nav notikuši Lielupē.

Kopumā Latvijas lielajās un mazajās ostās pērn apstrādāja 59,49 miljonus tonnu kravu, par 0,9% mazāk nekā 2005. gadā, kad attiecīgais rādītājs bija 60,04 miljoni tonnu. Lielākā daļa no šīm kravām (58,41 miljons tonnu) pārkrauta trijās

Rojas osta

lielajās ostās – Rīgā, Ventspilī un Liepājā. Saskaņā ar SM informāciju, tas ir par 0,6% mazāk nekā 2005. gadā.

Latvijā uzmanība pievērsta lielākoties trim lielajām ostām, kuru kravu apgrozījums ik gadu mērāms miljonos tonnu. Tomēr visai veiksmīgi joprojām darbojas arī septiņas mazās ostas. Latvijas Mazo ostu asociācijas priekšsēdētājs Jānis Megnis apgalvo, ka pats smagākais laiks Latvijas mazajām ostām jau aiz muguras, tās attīstīsies, ieņemot stabilu vietu Baltijas jūras kravu pārvadājumos. Aizvadītajos sešpadsmit gados katra no tām iezīmējusi savu attīstības virzienu un stratēģiju.

Latvijā ir septiņas mazās ostas — Salacgrīva, Skulte, Lielupe, Engure, Mērsrags, Roja un Pāvilosta, kas vēsturiski bijušas zvejas ostas un šo darbības sfēru joprojām saglabā. Savulaik līdz ar zvejniecību attīstījās arī zivju apstrāde, kuģu būve un remonts.

Saskaņā ar Latvijas ostu attīstības programmu 1995.–2010. gadam mazajām ostām ir trīs uzdevumi: vietējo kravu apstrāde, zvejas kuģu pieņemšana un bāzēšanās un jahtu tūrisma attīstība. Tā kā mazās ostas atrodas atstatus no dzelzceļa infrastruktūras, uz tām nevar nogādāt tranzītkravas, kas tiek transportētas pa dzelzceļu. Tranzītkravu apkalpošanu šajās ostās kavē arī muitas noliktavu un modernas infrastruktūras trūkums.

Eiropas nauda reģionu attīstībā

Eiropas Reģionālā attīstības fonda (ERAF) līdzfinansējums (2004.–2006.g.) transporta nozarē bija paredzēts galvenokārt tādiem transporta infrastruktūras projektiem, kas nodrošina pieslēgšanos TEN *(Trans European Networks)* tīkliem, tādējādi veicinot ekonomisko attīstību un reģionu pieejamību. Tiek paredzēts izmantot līdzekļus TEN elementu attīstībai, kam nebūs iespējams piesaistīt Kohēzijas fonda līdzekļus nelielā apjoma dēļ. Starp svarīgākajām projektu grupām ir ostu hidrotehnisko būvju atjaunošana un attīstība.

Starp galvenajām aktivitātēm ir minēta jūras ostu infrastruktūras un jūras puses pieejamības uzlabošana, jūras ostu publisko hidrotehnisko būvju atjaunošana un attīstība un navigācijas iekārtu rekonstrukcija un modernizēšana.

Nacionālās programmas projekti:

■ **Mērsraga ostas Ziemeļu mola rekonstrukcijas 1. kārta**

Struktūrfonda finansējuma saņēmējs – Mērsraga ostas pārvalde, Mērsraga pagasts, Talsu rajons, LV-3284.

Projekta īstenošanas vieta – Mērsraga osta.

Sabiedriskā finansējuma apmērs

Finansējums kopā: 1207244,32 LVL.

ERAF līdzfinansējums: 905433,24 LVL.

Nacionālais finansējums: 301811,08 LVL.

Plānotais Dienvidu mols Skultes ostā

■ **Dienvidu mola rekonstrukcija Skultes ostā**

Struktūrfonda finansējuma saņēmējs – Upes iela 41, Zvejniekciems, Rīgas rajons, LV-2161.

Projekta īstenošanas vieta – Skultes osta.

Sabiedriskā finansējuma apmērs

Finansējums kopā: 2186746,65 LVL.

ERAF līdzfinansējums: 1640059,99 LVL.

Nacionālais finansējums: 546686,66 LVL.

Pašmāju atbalsts reģiona ostām

Lielu atbalstu Latvijas mazo ostu attīstībā ir devusi Latvijas Ostu padome un Ostu attīstības fonds. Investīcijas galvenokārt tiek virzītas kuģu ceļu, kopējo hidrotehnisko būvju un navigācijas iekārtu izbūvei un uzturēšanai. Atbilstoši Latvijas Ostu padomes koncepcijai fonda līdzekļi ir izmantojami valsts infrastruktūras attīstībai, no kuras ir atkarīga reģionu ekonomiskā aktivitāte. Ostu padomes atbalsta obligāts priekšnosacījums ir attiecīgās ostas uzņēmēju un vietējās pašvaldības finansiāla piedalīšanās projektā. Ostu attīstības fonda atbalsts ir stimulējis privātās un pašvaldību investīcijas mazajās ostās, un tās ir nodrošinājušas Latvijas mazo ostu pārveidi no zvejas ostām par atraktīvām daudzfunkcionālām ostām, kuras pilnvērtīgi iekļaujas Baltijas jūras transporta sistēmā.

Izvērtējot mazo ostu attīstības dinamiku, jārespektē vēsturiskā realitāte — Latvijas mazās ostas atgriezās starptautiskajā apritē pēc gandrīz 50 gadu pārtraukuma. Investīciju vides uzlabošanai Ostu likumā tām atvēlēta vesela sadaļa, kas nosaka lielāku privātā kapitāla nozīmi ostu menedžmentā un pārvaldē, bet

Saeimas pieņemtais Koncesiju likums paredz valsts infrastruktūras objektu nodošanu apsaimniekošanā privātām sabiedrībām uz koncesijas līguma pamata. Šis likums dod lielākas garantijas privātām investīcijām Latvijas mazajās ostās un padara tās pievilcīgākas investoriem.

Mērsraga bāka

Latvijas Ostu fonda, mazo ostu pārvalžu un ostās strādājošo uzņēmumu ieguldījumi ir nodrošinājuši Latvijas mazajām ostām jaunus tehniskos parametrus, kas garantē Baltijas jūras transportam izmantojamu kuģu pieņemšanu un apstrādi. Skultes, Salacgrīvas un Mērsraga ostas var nodrošināt tā saukto jūras klases kuģu apstrādi, kuri patlaban ir kļuvuši ļoti aktuāli kravu īpašniekiem Baltijas jūras kravu pārvadājumos to augstās jūrasspējas dēļ. Pārējās mazās ostas ir spējīgas apstrādāt tikai tā sauktās upe–jūra klases kuģus un lihterus ar velkoņiem.

Tieši modernākas flotes ienākšana Baltijas jūras kravu pārvadājumos 2000. gadā ir sekmējusi Mērsraga ostas un 2002. gadā Skultes un Salacgrīvas ostas rekonstrukcijas projektu realizāciju, īstenojot Latvijas valsts investīciju programmas. Skultes, Salacgrīvas un Mērsraga ostas tagad var pieņemt līdz 120 metrus garus ledus klases *(1A Swedish)* kuģus ar kravnesību līdz 5000 tonnām un iegrimi līdz 5,7 metriem. Tieši šāda flote ir pieprasīta papīrmalkas, šķeldas, zāģmateriālu un kūdras pārvadātāju vidū. Papīrmalka, šķelda un zāģmateriālu eksports veido 91% no mazo ostu kopējā kravu apgrozījuma.

Kokmateriāli un kūdra

Līdz šim mazo ostu nepietiekamie tehniskie parametri neļāva pieņemt jūras klases kuģus ar augstu jūrasspēju un ledus klasi. Praktiski tas nozīmēja ierobežojumus mazo ostu darbībā ziemas navigācijas periodā. Zāģmateriālu eksportētājiem ir svarīgi nodrošināt kravu eksportu bez pārtraukuma visu gadu, jo šo pro-

duktu cenas ir pārāk augstas, lai varētu atļauties to iesaldēšanu ziemas periodā. Līdz ar tehnisko parametru paaugstināšanu tieši šajā kravu segmentā mazās ostas redz vienu no savām izaugsmes iespējām, piesaistot arī kravas no NVS valstīm. Turklāt, ņemot vērā straujo kūdras eksporta pieaugumu no Latvijas, šis kravas veids nākotnē var nodrošināt kravu apgrozījuma kāpumu mazajās ostās, un tas jau arī notiek. Mazajām ostām kravu apgrozījumu var nodrošināt arī enerģētiskās šķeldas eksports. Pieprasījums pēc tās strauji aug. Tas saistīts ar Eiropas Savienības pieprasījumu pēc atjaunojamiem energoresursiem.

Svaigas un saldētas zivis veido 6% no kopējā mazo ostu kravu apgrozījuma. Pamatā tās ir Baltijas jūrā nozvejotās un no Skandināvijas valstīm importētās zivis, kas tiek piegādātas piekrastes pārstrādes uzņēmumiem. Zivju kravu apjomu nevar vērtēt klasiskajā izpratnē, jo tieši zivis apstrādes procesā iegūst augstāko pievienoto vērtību un to apstrāde nodrošina reģiona ekonomisko aktivitāti. Zivju apstrādātāji 90% no savas produkcijas eksportē uz NVS valstīm. Jaunie mazo ostu tehniskie parametri un saldētavu jaudas var kļūt par impulsu saldētu produktu, tostarp zivju tranzītkravu, piesaistei mazajām ostām.

Katras ostas kravu apgrozījumu nosaka tās atrašanās vieta attiecībā pret kravu baseinos esošajiem resursiem. Latvijas koku ciršanas tāme nākamajiem 30 gadiem un kūdras resursu sadalījums pa valsts rajoniem norāda, ka bagātākais kravu baseins ir Rīgas jūras līča Vidzemes piekrastē, kur mežu ciršanas apjoms ir 5,67 miljoni kubikmetru gadā. Tas līdz 1999. gadam Salacgrīvas ostai ik gadus nodrošināja 50% no visu mazo ostu kopējā kravu apgrozījuma. Skulte, otra Rīgas jūras līča Vidzemes krasta osta, aktīvu kravu eksportu sāka tikai 1998. gadā, taču jau 2000. gadā kļuva par līderi starp mazajām ostām un 2001. gadu pabeidza ar rekordlielu kravu apgrozījumu – 413 tūkstošiem tonnu. Skultes ostas panākumus nodrošina vietējās pašvaldības, ostas pārvaldes un privātuzņēmēju veiksmīgā sadarbība.

Cita situācija ir Rīgas jūras līča Kurzemes piekrastē, kur rajona meža ciršanas apjoms ir divi miljoni kubikmetru gadā. Mērsragā 1999. gadā tika pabeigta ostas modernizācija, un ostā sāka pieņemt jūras klases kuģus ar kravnesību līdz 5000 tonnu, ledus klasi un iegrimi līdz 5,7 metriem. 2001. gada statistika liecina, ka 90% kravu no Mērsraga ostas ir nosūtīti ar šādiem kuģiem. Gandrīz visas 2000. un 2001. gada koksnes kravas no Kurzemes mazajām ostām ir nosūtītas no Mērsraga. Tā kā daļu Kurzemes reģiona koksnes sūta arī no lielajām ostām, ir reāli jāizvērtē nepieciešamība veikt Kurzemes mazo ostu specializāciju. Mērsragā patlaban ir visi priekšnoteikumi arī kūdras eksporta aktivizēšanai, un Kurzemes kūdras krājumi ir pietiekami – aptuveni 70 miljoni tonnu.

Pārējās divas Rīgas jūras līča ostas – Engure un Lielupe – ir zvejas un jahtu ostas, un nav objektīva pamata gaidīt no tām aktīvu papīrmalkas vai kūdras eksportu. Mazo ostu asociācijas priekšsēdētājs Jānis Megnis uzskata, ka Lielupes ostas nākotne ir saistāma ar Jūrmalas attīstību. Tā kā šajā pilsētā uz dzīvi ir apmetušies ļoti turīgi cilvēki, viņi noteikti būs ieinteresēti sakārtot Lielupes ostu, lai ta-

jā varētu iebraukt dažāda tipa jahtas. Diez vai šajā ostā tiks atjaunota zvejas kuģu pieņemšana un dažādu kravu apstrāde.

Vienīgā Latvijas mazā osta, kas atrodas pie Baltijas jūras, ir Pāvilosta. Tiešais Ventspils un Liepājas ostu tuvums, kā arī ierobežotais dziļums kuģu ceļā, ko nevar palielināt bez molu rekonstrukcijas, praktiski izslēdz Pāvilostu no kravu pārvadājumu biznesa.

Modernizē un padziļina Kuivižu ostu

Eiropas Savienība piešķīrusi gandrīz vienu miljonu latu Kuivižu ostas modernizācijai. 2007. gada 4. janvārī Kuivižos viesojās zemkopības ministrs Mārtiņš Roze, Saeimas deputāts Andis Kāposts, Salacgrīvas pašvaldības vadītājs Dagnis Straubergs, Pārtikas un veterinārā dienesta vadītājs Vinets Veldre, Zivsaimniecības pārvaldes vadītājs Normunds Riekstiņš, Zivsaimnieku asociācijas vadītājs Inārijs Voits, Finanšu ministrijas pārstāvji un VID Limbažu rajona vadība.

Kuivižos Kārļa Kleina vadītā SIA „Baņķis" atklāja jaunuzbūvēto zivju saldēšanas kompleksu.

Saldētava ir SIA „Baņķis" pirmais projekts, kam iegūts Eiropas Savienības finansējums. Tas bija vienīgais projekts Latvijā sadaļā „Piekrastes zvejas integrētie projekti". Ražotnes būve kopā ar iekārtām izmaksāja aptuveni 750 000 latu, ES finansējums bija 60% jeb 450 000 latu. SIA „Baņķis" ir uzņēmums, kas nodarbojas ar piekrastes zvejniecību un tagad arī ar zivju apstrādi.

Ražotne jau darbojas un nodrošina darba vietas 23 cilvēkiem.

Kuivižos šobrīd par Eiropas Savienības naudu tiek realizēti vēl divi pašvaldības projekti. Viens no tiem saistīts ar ūdens un kanalizācijas saimniecības sakārtošanu, otrs – ostas molu rekonstrukciju. Tiks padziļināts kuģu ceļš, izbūvēta 60 metrus gara zvejas piestātne. Turpat blakus jaunajai piestātnei plānots būvēt konteineru noliktavu un jaunu mītnes vietu piekrastes zvejniekiem. Ir iecere un investoru interese izveidot Kuivižos atpūtas kompleksu.

Salacgrīvas domē sanāca plānošanas darba grupa, kuras aktualitāte ir Kuivižu ostas teritorijas un pilsētas vēsturiskā centra detālplānojuma izstrāde. Bez domes darbiniekiem un detālplānojuma izstrādātāja Jāņa Kauliņa sanāksmē piedalījās arī Kuivižu ostas teritorijas zemju nomnieki un ēku īpašnieki, lai nākotnē neveidotos pretrunas starp pašvaldības un uzņēmēju vēlmēm.

Viena no firmām savu nākotnes vīziju jau oficiāli apstiprinājusi – SIA „Kuivižu osta" piedāvātais detālplānojums apstiprināts un jau top tehniskie projekti. Anketējot iegūts sabiedrības viedoklis, kādai būt Kuivižu ostas teritorijai un vēsturiskajam centram. Patlaban top abu teritoriju plānojuma 1. redakcija, ko nodos sabiedriskai apspriešanai. Salacgrīvas domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs uzskata, ka Kuivižu plānojums varētu tapt līdz jūlija vidum, vēsturiskā centra gan ne tik ātri. „Vēsturiskā centra detālplānojuma izstrāde būs ilgāks process, jo ir diezgan daudz neskaidrību," sacīja D. Straubergs.

Zivsaimniecības asociācijas vadītājs Inārijs Voits klātesošos informēja, ka "Baņķis" nav vienīgais uzņēmums, kas uzsāk zivju apstrādi piekrastē. To gatavojas darīt arī vairāki uzņēmumi Kurzemes piekrastē.

Salacgrīvas pašvaldības informācijas nodaļas vadītāja Ilga Tiesnese pastāstīja, ka uzņēmums "Baņķis" jau sagatavojis jaunu projekta pieteikumu ražotnes darbības paplašināšanai.

Kuivižu ostā strādā firmas BGS zemessūcējs, kas veic kuģu kanāla padziļināšanas darbus, kuriem Salacgrīvas ostas pārvalde atvēlējusi 10 000 latu.

Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais pastāstīja, ka cenu aptaujā BGS kuģu kanāla padziļināšanu piedāvāja veikt vislētāk, par kubikmetra grunts izsūkšanu prasot tikai latu. „Darbs patiesībā ir dārgāks, var teikt, ka otru latu firma sponsorē, jo ir ieinteresēta izņemto grunti iegūt sev. Tā tiek novietota netālu –

teritorijā, kur SIA „Kuivižu osta" iecerējusi būvēt atpūtas kompleksu. Kā zināms, BGS un Kuivižu ostai ir viens īpašnieks," par savstarpēji izdevīgo līgumu, kad iegūst gan Kuivižu osta, gan pats darbu veicējs, stāsta I. Īstenais. Iepriekšējo reizi kanāls padziļināts pirms četriem gadiem, pie tam salīdzinoši nelielā apjomā. Toreiz līdzekļus darbam bija atvēlējusi Salacgrīvas pašvaldība.

I. Īstenais bilst, ka galvenais iemesls kuģu kanāla padziļināšanai tieši šobrīd ir SIA „Baņķis" darbības attīstība – ostas teritorijā tikko uzceltā saldētava un zvejnieku vēlme ienākt Kuivižu ostā. „Neies taču kuģi Salacgrīvas ostā, lai pēc tam zivis ar zirgu vestu uz Kuivižiem," nosmej kāds no Kuivižu ostā satiktajiem zvejniekiem.

Piekrastes zvejnieku laivas šobrīd Kuivižu ostā ienāk bez problēmām. „Tāpēc, ka ūdens līmenis ir augsts, citādi, nākot ar pilnu laivu, tās dibens sistos pret gultni," atzīst zvejnieki. Patlaban kanāla dziļums ir kāds metrs, zvejas kuģu ienākšanai vajadzīgi aptuveni 3,5 m. Ilgonis Gerķis atceras, kā kolhoza laikā Kuivižu ostā pietauvojušies „Baltika" tipa kuģi, iekšā nākuši arī igauņi. „Un nāks atkal, kad par Eiropas naudu uzbūvēs jaunu, smuku zvejas piestātni," pareģoja I. Gerķis.

Ostas pārvaldnieks zina stāstīt, ka Kuivižu ostu gribētu izmantot arī Skultes zvejnieki, kas šobrīd bāzējas Salacgrīvā. Nav izslēgts, ka tāpat interese varētu rasties kaimiņiem – igauņu zvejniekiem.

Salacgrīvas osta

Salacgrīvas osta jau 1368. gadā vēstures avotos minēta kā Livonijas arhibīskapa osta. 19. gadsimta otrajā pusē tā sāka veidoties par nozīmīgu lauksaimniecības ražojumu un kokmateriālu eksportostu Ziemeļvidzemē. Par aktīvu dalībnieci kravu pārvadājumu tirgū starp Eiropas valstīm tā kļuva 20. gadsimta 90. gadu sākumā, kad no lokālas zvejas ostas pārtapa par kokmateriālu, šķeldas un cita veida kravu eksportostu.

Salacgrīvas osta atrodas Rīgas līča ZA malā Salacas upes grīvā, 100 km no Rīgas un 13 km no Latvijas un Igaunijas robežas. To veido divas teritorijas: Salacgrīvā zemes platība ir 14,4 ha, ūdeņu platība – 28,6 ha, Kuivižos zemes platība – 24,9 ha, ūdeņu platība – 6,4 ha.

Tuvākais ceļš līdz Salacgrīvas ostai ir VIA Baltika (attālums no ostas 300–400 m), tuvākā dzelzceļa līnija un stacija atrodas Limbažos (attālums no ostas aptuveni 50 km).

Salacgrīvas ostas kreisajā krastā 2003. gadā sāka darboties stividorkompānija „Salacgrīvas terminmāls". Labajā krastā jau desmit gadus stividordarbību veic AS „Brīvais vilnis". Ostā un blakus ostas teritorijai darbojas divas zivju pārstrādes rūpnīcas – AS „Salacgrīva-95" un AS „Brīvais vilnis".

Ostā ir sešas piestātnes – divas Salacas upes kreisajā krastā un četras labajā krastā.

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GALAGRĀMATA 2006

Ostā kokmateriālu eksportam izmanto trīs piestātnes – 1., 2. un 4., teorētiski tajās var apstrādāt 900 tūkst. kubikmetru kravas gadā. Pēc veiktajiem aprēķiniem (izmantoti „jūras" tipa kuģi, kuru vidējā kravnesība ir aptuveni 3000 m^3), 1. piestātnes teorētiskā jauda ir 400 tūkst. m^3 gadā, 2. piestātnes – 100 tūkst. m^3 gadā, 4. – arī aptuveni 400 tūkst. m^3 gadā.

Visas trīs piestātnes ir aprīkotas ar mobilo hidraulisko iekraušanas tehniku, kuras jauda ir vairāk nekā 180 m^3 kokmateriālu stundā.

Zivrūpniecības kravu apstrādei Salacas labajā krastā pie 3. piestātnes atrodas divi mazie stacionārie celtņi ar celtspēju līdz 1 tonnai. Kravas no ostas vai tuvumā esošajiem kraujlaukumiem piestātnēs pieved ar autotransportu.

Ostas teritorijā ir izbūvēti un tiek intensīvi izmantoti kraujlaukumi 45 000 m^2 platībā. Vairāki kraujlaukumi atrodas ārpus ostas teritorijas, tālākais – 6 km no ostas. Ostā vēl iespējams ierīkot kraujlaukumus vairāk nekā 8 ha platībā.

Salacgrīvas ostas teritorijā Kuivižos piestātnes izmanto piekrastes zvejas laivu apkalpošanai, bet ostā esošos laukumus – dažādām saimnieciskajām darbībām, tai skaitā kamīnmalkas sagatavošanai.

Ostas teritorijā ir izveidots elektrotīkls, tiek nodrošināts dzeramais ūdens vietējām vajadzībām un pastāv arī iespēja to piegādāt kuģiem, ir attīstīta kanalizācijas, sateču ūdeņu savākšanas sistēma un uzstādītas attīrīšanas iekārtas. Ostā ienākošajiem kuģiem tādējādi tiek piedāvāts pilns serviss. Ir nodrošināti arī telefonsakari, interneta pieslēgums, ir pieejami mobilie telefonsakari.

Jautāts, kā klājas Salacgrīvas ostai, pārvaldnieks Ivo Īstenais ierasti atbild: „Labi!" Runājot par 2006. gada rezultātiem, viņš gan piebilst, ka kravu apgrozījuma pieaugums nav bijis gluži tāds, kā plānots, toties ievērojami pieaudzis apkalpoto kuģu skaits. Pērn ostā apstrādātas 386 343 tonnas kravas – par 15 000

tonnu jeb 4% vairāk nekā iepriekšējā gadā (bija plānots 10% pieaugums), un apkalpoti 157 kuģi (par 17 kuģiem vairāk, un tas ir 12% kāpums). „15 000 tonnu un 17 kuģi gan nav īsti adekvāti skaitļi, bet tas tādēļ, ka pieaug beramkravu apjoms. Skaidrs, ka tās ātri vien piepilda kuģu tilpnes, bet nav īpaši "svarīgas"," skaidro I. Īstenais un piebilst, ka tā nav bēda, jo pamatienākumu dod tieši kuģu skaits – ostas ieņēmums par kravu ir aptuveni 5 reizes mazāks nekā par kuģu apkalpošanu. Aptuveni 70% kravu nosūtīti no Salacas kreisā krasta piestātnes, kur strādā stividorkompānija „Salacgrīvas terminmāls", pārējais ir kolēģu – „Salacas terminā-la" – darba rezultāts upes otrā krastā.

Spriež par muitas pakalpojumu saglabāšanu ostā

Salacgrīvas domē notika saruna par iespēju arī turpmāk ostā saglabāt muitas pakalpojumus. Tajā piedalījās vairāki ar ostu saistītie uzņēmēji, kā arī muitas ļaudis ar Valsts ieņēmumu dienesta Galvenās muitas pārvaldes direktoru Andri Drulli priekšgalā. „Jau kādu laiku muitā briest pārmaiņas, un ir izskanējis, ka varētu tikt slēgts muitas punkts Salacgrīvas ostā. Tas mūs neapmierina, jo līdz ar šo reorganizāciju cietīs gan uzņēmēji, kas nodarbojas ar stividordarbību, gan arī pati osta kļūs mazāk konkurētspējīga," skaidro Salacgrīvas domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs. Secinājums ir viennozīmīgs – muitas darbiniekam jāstrādā uz vietas Salacgrīvā, nevis, piemēram, pēc izsaukuma jābrauc no Valmieras. „ Automašīnas, kur nu vēl kuģi, nepienāk minūte minūtē," teic D. Straubergs.

Mērsraga ostas mērķis – industriālais parks

Mērsraga osta ir viena no septiņām mazajām Latvijas ostām, kur, no malas raugoties, šķiet, darbs noris provinciālā mierā un klusumā. Ostas teritorijā neredz desmitiem kuģu, paretam ieraugāms tikai kāds strādnieks ejam darba gaitās. Taču ostas pārvaldnieks Jānis Budreika Mērsraga ostai saredz attīstības iespējas.

Patlaban 95% no kopējā kravu apgrozījuma Mērsragā veido kokmateriāli — vidēji mēnesī ostā ienāk astoņi kuģi, kas aizved dažādus kokmateriālus un šķeldu. Šīs kravas tiek vestas galvenokārt no tuvākajiem rajoniem un sūtītas uz Skandināvijas valstīm.

Jānis Budreika: „Domājot par ostas tālākās attīstības stratēģiju, būtu nepareizi un tuvredzīgi visu ostas darbību orientēt vienīgi uz kokmateriālu pārkraušanu. Godīgi sakot, tā domāt būtu ļoti riskanti, jo kravu struktūru, transportēšanas apjomu un regularitāti ietekmē daudzi un dažādi faktori, un arī kokapstrādes sektorā notiek reizēm pat neprognozējamas pārmaiņas. Ja vienā dienā kokmateriālu eksports pēkšņi sarūk, kas notiek ar ostu? Tās darbība faktiski apstājas. Tāpēc Mērsraga osta nopietni plāno paplašināt gan pašu ostu, gan arī dažādot kravu struktūru, paredzot nākotnē Mērsragā izveidot modernu tehnoloģisko parku un

pat starptautiskas nozīmes loģistikas centru. Tā pēc būtības ir vienīgā iespēja, kā ostai izdzīvot nākotnē un kā ieņemt savu nišu Baltijas jūras kravu pārvadājumu tirgū un kļūt par kaut cik vērā ņemamu spēles dalībnieku, nodrošinot pievilcīgu servisu. Protams, osta viena par saviem līdzekļiem neko izdarīt nevar, tāpēc industriālā parka izveidē vēlamies piesaistīt Eiropas Savienības un Latvijas valsts līdzfinansējumu. Ja jau ES ir paredzējusi līdzekļus, lai atbalstītu jauno dalībvalstu projektus dažādās tautsaimniecības nozarēs un arī infrastruktūras modernizēšanā, naudu ir jāprot paņemt.

Mērsraga ostas pārvalde ir sākusi investīciju projekta sagatavošanas priekšdarbus, lai piesaistītu Eiropas Savienības struktūrfondu finansējumu. Industriālā parka izveide ir viens no būtiskākajiem ostas attīstības plāniem, kura īstenošana radīs tos priekšnoteikumus, kas dos Mērsraga ostai lielāku brīvību, lai tā varētu strādāt neatkarīgi no valsts piešķirtajiem vai nepiešķirtajiem līdzekļiem infrastruktūras uzturēšanai. Ja viss notiks, kā plānots, nākotnē Mērsrags varētu kļūt par Rīgas jūras līča Kurzemes piekrastes reģiona svarīgāko ekonomiskās aktivitātes punktu, jo, godīgi sakot, pašlaik ne ostas, ne reģiona ekonomiskais potenciāls netiek saprātīgi un pietiekoši izmantots. Minēšu tikai vienu piemēru, kā tiek organizēta kravu plūsma. Lai gan Mērsraga ostas infrastruktūra ir piemērota kokmateriālu kravu apstrādei, tomēr liela daļa vietējo kokmateriālu tiek eksportēta caur Rīgas un Liepājas ostu. Nezinu, vai tā ir domāšanas inerce, vai darbojas kādi citi mehānismi, bet aprēķini rāda, ka ik gadu katrs uzņēmums pārmaksā aptuveni 500 tūkstošus ASV dolāru. Tos izdotos ietaupīt, ja par sadarbības partneri izvēlētos Mērsraga ostu.

Mērsraga ostas pārvalde vēlas panākt, lai industriālā parka projekts tiktu iekļauts Kurzemes reģiona attīstības stratēģijā, jo tad šo projektu varētu pieteikt

ES struktūrfondu finansējumam. Parka kopējā platība paredzēta aptuveni 30 hektāru. Tajā sadarbībā ar kādu no Latvijas augstskolām iecerēts izveidot arī jūras ģeoloģijas centru. Ideja varētu likties nedaudz utopiska, bet tai tomēr ir reāls pamats. Jau tagad ostā ir atvēlētas telpas 2000 kvadrātmetru platībā šāda centra izveidei, kurā plānots ierīkot modernu laboratoriju, bibliotēku, auditorijas. Septiņdesmit piecus procentus no centra kapitāldaļām plāno paturēt Mērsraga osta, divdesmit piecus procentus varētu nodot ārvalstu partneriem. Kā liecina informācijas avoti, jūras ģeoloģijas jomai ES pieejami līdzekļi aptuveni viena miljarda eiro apjomā, un Mērsraga mērķis ir pretendēt uz finansējumu no šiem līdzekļiem. Tāda centra patlaban nav nekur citur šajā reģionā.

Ostas attīstības projekts paredz industriālajā parkā veidot arī dažādus uzņēmumus, kuros tiktu izmantotas modernas tehnoloģijas, kā arī ierīkot muitas noliktavas. Vēlamies kļūt par reģiona nozīmīgāko loģistikas centru, un esam pārliecināti, ka uzņēmēji būs ieinteresēti strādāt šeit gan atrašanās vietas, gan salīdzinoši zemāko izmaksu dēļ.

Novada labākie jaunieši, beiguši skolu, aizbrauc uz pilsētām mācīties augstskolās un vairs neatgriežas dzimtajā pusē, jo viņiem šeit nav piemērotu darba vietu – ostā pagaidām lielākoties ir nepieciešams mazkvalificēts darbs, bet jaunieši ar labu izglītību tādu darbu nedarīs, viņi atradīs labi apmaksātu darbu Rīgā un citās lielajās pilsētās.

Mērsraga osta nevar attīstīties uz pagasta sauszemes teritorijas rēķina, jo apkārt ostai atrodas dzīvojamās mājas, tāpēc esam nolēmusi nepieciešamo teritoriju atņemt jūrai. Citur jūra Latvijai atņem sauszemi, bet mēs rīkosimies pretēji — atņemsim teritoriju jūrai, uzplūdināsim ar jūras smiltīm vajadzīgās zemes platības un vienlaikus padziļināsim jūras gultni pie ostas, lai varētu pieņemt kuģus ar

iegrimi līdz astoņiem metriem. Pēc ostas padziļināšanas Mērsraga ostā varēs ienākt lielākas kravnesības kuģi, un tas paaugstinās ostas konkurētspēju kravu pārvadājumos Baltijas jūrā. Mērsraga ostas tuvākais mērķis ir izveidot elektronisku ostas vadības sistēmu, kas jebkuros laikapstākļos būtiski paaugstinātu kuģu drošību, ienākot un izejot no ostas. Tas ļoti nepieciešams brīžos, kad vizuāli kuģi izvadīt no ostas ir grūti, piemēram, miglas dēļ. Tad elektroniskā vadības sistēma veic šo funkciju un garantē augstu drošību kuģim, kurš iziet selgā.

Ostas attīstības plānu īstenošana nodrošinātu darbu ostā vēl 400–700 cilvēkiem no apkārtējiem pagastiem. Turklāt Mērsraga ostas attīstība radītu jaunas darba vietas arī Mērsraga apkārtnē – gan viesnīcās, gan veikalos un citos servisa uzņēmumos.

Pāvilostas jahtu piestātne

2006. gada maijā Pāvilostā, Saukas upes kreisajā krastā, tika atklāta jauna jahtu piestātne „Pāvilosta Marina". Sakas novada pašvaldība sadarbībā ar SIA „Ziemeļeiropas jahtu aģentūra „Rietumu krasts"" piestātni uzbūvēja starptautiskā projekta „SuPortNet" ietvaros, un Latvijā tā ir pirmā starptautiskajiem standartiem atbilstoša jahtu piestātne.

Piestātnes pirmās kārtas izbūvē aģentūra investējusi aptuveni 300 tūkstošus latu, un tā domāta vairāk nekā 30 jahtām. Piestātne ir tiešām moderna, aprīkota ar visām nepieciešamajām komunikācijām, jahtu pacelšanai un nolaišanai ostas kanālā uzbūvēts slips. Burātāji, kas piestājuši jaunajā un modernajā jahtu piestātnē, var baudīt tur atpūtu un krāt spēkus tālākajam ceļam, jo, kā zināms, īsts burātājs vienā vietās ilgu laiku neaizkavējas, viņu aicina jūra un buras. Un tomēr, jahtas bez krasta iztikt nevar, tāpēc Sakas novada pašvaldības vadītājs Uldis Kristapsons ir patiesi gandarīts, ka nu tās var droši nākt uz Pāvilostu. Kristapsons

Jahtu osta Pāvilostā

ne reizi vien uzsvēris, cik svarīgi ir domāt par reģiona attīstību, un tieši tūrisma attīstība varētu būt tas veids, kā piesaistīt investīcijas Kurzemes reģionam, neļaujot šeit nīkuļot ekonomikai. Tā kā tādas ostas kā Pāvilosta nav piemērotas tranzītkravu pārvadājumiem un lieliem kravas kuģiem, nākas domāt, kādos virzienos attīstīt darbību.

Pagaidām uzbūvēta piestātne un piestātnes komunikācijas, bet priekšā vēl vērienīgi darbi, kuros paredzēts investēt vairāk nekā miljonu latu. SIA „Rietumu krasts" priekšsēdētājs E. Blaževics uzskata, ka projekta otrajā kārtā taps visam Kurzemes reģionam ļoti nozīmīgs objekts – videi droša degvielas uzpildes stacija jūras transportam, ko varēs izmantot ne tikai jahtas un kuteri, bet arī zvejas kuģi, Jūras spēku kuģi un visi citi peldlīdzekļi, kas var ienākt Pāvilostā.

Jaunā jahtu piestātne „Pāvilosta Marina" ūdenssporta cienītājiem piedāvā nomāt „Topcat" tipa katamarānus, bet tie, kuri paši nevēlas vai neprot vadīt kuģošanas līdzekļus, var izmatot citu piedāvājumu – profesionāļu pavadībā ar modernu kuteri doties izklaides braucienā pa Baltijas jūru vai tālākos braucienos ar jahtu.

Uzziņai

Mērsraga ostā pastāvīgi bāzējas seši zvejas kuģi, ostas teritorijā darbojas divi zivju pārstrādes uzņēmumi un ostā kopumā strādā 800 cilvēku.

Ķepa uz Pāvilostas pelēkās kāpas

2002. gadā Pāvilostas dome, pamatojoties uz domes Kāpu un zaļās zonas aizsardzības komisijas ieteikumu, kļuva par ES fonda „LIFE-Nature" projekta „Piekrastes biotopu aizsardzība un apsaimniekošana Latvijā" līdzfinansētāju. Projekta darbu sarakstā sākotnēji tika minēts uzdevums izveidot mikroliegumu Pāvilostas pelēkās kāpas aizsardzībai. Laikam ejot, šis uzdevums no saraksta zūd. Projekta gaitā veiktajā biotopu kartēšanā iegūtie dati liecina, ka šeit atrodas Latvijā īpaši aizsargājams biotops un ES nozīmes biotopa veids – ar lakstaugiem klātas pelēkās kāpas un pelēkās kāpas ar sīkkrūmu audzēm. Šos biotopus aizsargā gan Latvijas, gan Eiropas likumi.

2002. gadā sākās četrus gadus ilga sarakste ar valsts un pašvaldību institūcijām, sākot ar Valsts prezidenti un beidzot ar Sakas novada domi. Papildus sarakstei, kas vairāk gan ir kāpas aizstāvju vēstuļu pārsūtīšana no vienas institūcijas uz otru, tika organizēti pasākumi, lai pievērstu sabiedrības un valdības uzmanību tam, ka nepieciešama steidzama rīcība, lai pelēko kāpu pasargātu no apbūves.

Taču 2004. gadā dome izdod atļauju pelēkās kāpas teritorijā sākt detālplānojumu apbūvei, ko gan Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrija pēc Vides aizsardzības kluba aicinājuma atzīst par prettiesisku.

No 2002. līdz 2004. gadam projekta "Piekrastes biotopu aizsardzība un apsaimniekošana Latvijā" ietvaros neizprotamu iemeslu dēļ netiek iesniegts pieteikums mikroliegumu izveidei Pāvilostā un Sakā.

VAK pieņem lēmumu iesniegt pieteikumu mikroliegumu izveidošanai Pāvilostas pelēkajā kāpā, taču sagatavotajai dokumentu paketei nepieciešamo eksperta slēdzienu nesaņem. Visi uzaicinātie eksperti sniedz vien mutisku apliecinājumu par kāpas unikālo vērtību, bet atsakās rakstīt eksperta slēdzienu!

Tikai 2004. gada 28. oktobrī saistībā ar projektu "Piekrastes biotopu aizsardzība un apsaimniekošana Latvijā" beidzot tiek iesniegts pieteikums mikroliegumu izveidei Pāvilostā un Sakā. Atbildīgās valsts institūcijas atdod to projektam pārstrādāšanai. Šai laikā Sakas pagasta pelēkās kāpas teritorijā tiek realizēts zemes sadalīšanas projekts. Biedrība Dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai vēršas ar pieteikumu rajona administratīvajā tiesā.

Lai pievērstu uzmanību apzināti novilcinātajai lieguma izveidošanai, VAK Piekrastes programmas īstenotāji 2004. gada decembrī nosūta 100 Latvijā pazīstamiem cilvēkiem Jaungada apsveikumus ar aicinājumu no pelēkās kāpas.

Uz aicinājumu atbild arhibīskaps Jānis Vanags. 2005. gada 25. aprīlī viņš Rīgas Domā nolasa Lūgšanu pelēkajai kāpai. Dievkalpojuma laikā savākti vairāk nekā 3000 parakstu ar prasību izveidot īpaši aizsargājamu dabas teritoriju Pāvilostas pelēkās kāpas aizsardzībai.

Pateicoties Lūgšanai un iesniegtajiem vairāk nekā 3000 parakstiem, ir rasta iespēja Pāvilostas pelēkajā kāpā izveidot Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju un iekļaut to "Natura 2000" tīklā.

Lai lieguma robežu jautājumam pievērstu valdības uzmanību, 2006. gada 2. februārī Pāvilostas vidusskolēni ierodas vizītē pie Ministru prezidenta Aigara Kalvīša un uzdāvina jauniešu veidoto filmu "Kas notiek?". Seko neierasti strauja reakcija: jau aprīlī Pāvilostā ierodas Vides ministrijas, Liepājas reģionālās vides pārvaldes pārstāvji un visi eksperti, bet 12. jūnijā pēc jauniešu aicinājuma Pāvilostā ierodas arī Ministru prezidents A. Kalvītis, lai iepazītos ar situāciju pelēkajā

kāpā. Diemžēl pelēkās kāpas lieguma robežas netiek uzskatītas par risināmu problēmu. Lūgts atbildēt uz jauniešu vēstulē izteiktajiem priekšlikumiem pēc būtības, Ministru prezidents vien sniedz informāciju par Eiropas Komisijas aktivitātēm vides aizsardzības jomā un izsaka viņiem pateicību par kāpas aizsardzībai veltītajām pūlēm!

Tomēr 2006. gada 26. oktobrī valsts sekretāru sanāksmē tika izsludināts Vides ministrijas izstrādātais MK noteikumu projekts "Grozījumi Ministru kabineta 1999. gada 15. jūnija noteikumos Nr.212 "Noteikumi par dabas liegumiem"", paredzot papildināt dabas liegumu sarakstu ar jaunu dabas liegumu "Pāvilostas pelēkā kāpa". Sakas novada domes deputāti lemj, ka Pāvilostas pelēkā kāpa tiks saglabāta vismazākajās robežās.

Uzkrītošā slepenība, kādā tiek gatavota lieguma izveidošanas dokumentācija, uzkrītošā nevēlēšanās iekļaut liegumā visu Pāvilostas pelēkās kāpas teritoriju un uzkrītošā kompromisa piesaukšana liecina, ka kāpas zemei uzliktā "ķepa" ir gana liela un nozīmīga, lai ar to rēķinātos gan pašvaldība, gan valsts institūcijas. Bet vai tik nozīmīga, lai, atļaujot izpostīt lielu daļu jūras piekrastes ainavas, neievērotu Latvijas likumus un starptautiskās saistības?■

LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

VAS "Latvijas Jūras administrācija"
Reģ. nr.: 40003022705
PVN reģ.nr.: LV40003022705
Juridiskā adrese: Trijādības 5, Rīga, LV 1048

Fakss: 7860082
E-pasts: lja@lja.bkc.lv
Mājas lapa: http://www.jurasadministracija.lv
http://www.maritimeadministration.lv

■ Direktors Ansis ZELTIŅŠ
Tālr.: 7062101

■ Direktora vietnieks Arturs BROKOVSKIS
Tālr.: 7062155

Jaunajā gadā samazināsim birokrātiju jūrnieku sertificēšanā

Latvijas Jūras administrācijas (JA) direktors **Ansis Zeltiņš** par jūrniekiem svarīgāko aizvadītajā gadā un gaidāmo jaunajā gadā.

Sakārtota un stabila politika

Aizvadītajā gadā izdevās gandrīz pilnībā pabeigt ar jūrniecības nozari saistītās juridiskās bāzes sakārtošanu. Tas attiecas gan uz Eiropas direktīvu ieviešanu, gan Latvijas iekšējo juridisko sistēmu, lai tā atbilstu administratīvajam procesam. Ir vēl juridiskie akti, pie kuriem jāstrādā, bet tas vairs nebūs darbs ugunsgrēka dzēšanas režīmā. Viens no svarīgākajiem darbiem, kas jāpaveic 2007. gadā, ir grozījumi Administratīvo pārkāpumu kodeksā, jo tur ar jūrniecības nozari saistītās normas saglabājušās vēl no deviņdesmito gadu sākuma, līdz ar to tās praktiski nedarbojas.

Neapšaubāmi pozitīvas pārmaiņas gaidāmas sakarā ar pieņemtajiem grozījumiem Jūras kodeksā, kas pieļauj Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistrā reģistrēt arī ārvalstu kuģus. Pagaidām vēl nav ievērojams kuģu skaita pieaugums mūsu reģistrā, taču perspektīvas ir lielas. Galvenais, kas var likt kuģu īpašniekiem izdarīt izvēli par labu Latvijas karogam, ir stabila un saprotama ar kuģu reģistrēšanu saistītās likumdošanas sistēma, un mūsu uzdevums ir to veicināt.

Ja atskatāmies uz aizvadīto gadu no katra jūrnieka individuālā viedokļa, tad pilnīgi noteikti neviennozīmīgi tiek vērtētas pārmaiņas, kas saistītas ar jūrnieku izglītību un sertifikāciju. Tas ir nenovēršami – ikvienā gadījumā, kad prasības kļūst stingrākas, grūti cerēt uz pozitīvu reakciju no tiem, kurus tas tieši skar. Taču sistēma ir sakārtota, tā darbojas labi un nākotnē noteikti sevi attaisnos.

Kuģošanas drošība un aizsardzība

Starptautiskā līmenī aizvadītajā gadā galvenā uzmanība tika pievērsta divām sfērām – kuģu un ostu aizsardzības jautājumiem un kuģošanas drošībai. Runājot par kuģu un ostu aizsardzību, var sacīt, ka Eiropa ir saspringusi, tas, protams, skar ne tikai kuģus un ostas, bet arī citas potenciāli apdraudētās nozares. Tiek pieņemtas normas, kas pastiprina un padara stingrākas jau esošās.

Kuģošanas drošības garantēšanā īpaša uzmanība tiek pievērsta karoga valsts kontrolei. Rūpīgi jāvērtē gados vecākie kuģi, jāizvērtē kuģu tehniskie parametri. Pēdējo gadu laikā saistībā ar dažādām tautsaimniecības nozarēm īpaši tiek uzsvērta gaisa piesārņojuma novēršana – tagad šis jautājums aktualizēts arī attiecībā uz kuģošanu.

Latvijas Jūras administrācijas direktors Ansis Zeltiņš

Jaunās direktīvas, kas attiecas uz ostas valsts kontroli, galvenokārt sagatavotas, balstoties uz pēdējos gados notikušo smago jūras negadījumu izmeklēšanu un analīzi.

Saruks papīru kalni, pieaugs informētība

Jūras administrācijas prioritātes 2007. gadā varētu iedalīt trijos lielos blokos. Pirmais, kas vistiešāk skar jūrniekus, ir Jūrnieku reģistra datu bāzes modernizēšana. Tas gan atvieglos un padarīs efektīvāku reģistra speciālistu darbu, gan arī samazinās laiku, kas jūrniekiem dažādu procedūru veikšanai jāpavada reģistrā. Savukārt sertifikācijas procesa audits ļaus radīt papildu drošības sistēmas, lai novērstu iespēju veikt koruptīvas darbības.

Otrs lielais bloks ir informācijas pieejamības nodrošināšana. Jūrniekiem jābūt operatīvi un vienkārši pieejamai visai viņiem nepieciešamajai informācijai, kas attiecas uz sertificēšanu un citiem būtiski svarīgiem jautājumiem.

Trešais bloks, kas saistīts ar mūsu darbības optimizēšanu, ir jaunu kvalificētu speciālistu piesaistīšana. Viena no nozarēm, kur šis jautājums ir ļoti aktuāls, ir hidrogrāfija. Jauni speciālisti nepieciešami arī Kuģošanas drošības departamentā. Situācija ir sarežģīta, jo runa ir par specialitātēm, kur nepieciešamo izglītību Latvijā iegūt nevar.

Likumdošanas jomā radikālas pārmaiņas nav gaidāmas – jau minēju, ka pamatā sistēmu esam sakārtojuši. Ir jāsakārto administratīvo sodu sistēma par pārkāpumiem jūrniecības nozarē, un tas attiecas uz visiem ar nozari saistītajiem darbiniekiem – tiklab kuģu īpašniekiem, kā jūrniekiem. Runa ir ne tikai par sodu apmēriem, bet arī par kontroles mehānismu.

JA veiks pasažieru kuģu uzraudzību

Jaunajā gadā no tehniskās uzraudzības viedokļa jāpievēršas atpūtas kuģu sektoram. Pēdējā laikā strauji pieaug komerciālo atpūtas kuģu skaits, līdz ar to ļoti aktuāls kļuvis jautājums par vienota drošības standarta ieviešanu. Šim standartam jāreglamentē tehniskie jautājumi, glābšanas līdzekļi un aprīkojums un citi ar drošību saistītie jautājumi.

Šogad esam plānojuši aizvien vairāk iesaistīties kuģu tehniskajā uzraudzībā, pārņemot funkcijas, kas līdz šim bija deleģētas klasifikācijas sabiedrībām. Īpaši tas attiecas uz ISM kodeksa prasību izpildi. Tā kā pašlaik mūsu cilvēku resursi vēl neļauj šo procesu pārņemt pilnībā, vispirms koncentrēsimies uz ro-ro pasažieru kuģiem.■

Eiropas Savienības auditori atzinīgi vērtē Latvijas kuģošanas drošības inspektoru darbu

Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) auditori pirmo reizi izvērtējuši Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas (JA KDI) darbu un to, kā ostas valsts kontroles sistēma Latvijā atbilst Eiropas Savienības (ES) direktīvām.

EMSA reāli sāka darbu 2004. gadā, un līdz šim galvenā uzmanība tika pievērsta ostas valsts kontroles sistēmai vecajās ES valstīs.

Ostas valsts kontroles veikšanu ES valstīs reglamentē direktīva 95/21/EC. Auditori, izvērtējot direktīvas prasību ievērošanu konkrētajā valstī, konstatē neatbilstības, kā arī nosaka "stipros" un "vājos" punktus. Auditoru uzdevums ir veikt izvērtējumu un sagatavot ziņojumu pārbaudītās valsts dienestiem un Eiropas Komisijai.

EMSA auditori Latvijas Jūras administrācijā. No kreisās: Holgers Meijers, Andžejs Batickis un Dimitrios Karabinis

Dimitrios Karabinis un JA direktora vietnieks Artūrs Brokovskis

Trīs ES auditori – Dimitrios Karabinis no Grieķijas, Holgers Meijers no Vācijas un Andžejs Batickis no Polijas – Latvijā strādāja nedēļu. Pirms tam KDI bija jāaizpilda aptaujas anketa ar dažādiem jautājumiem par konkrētām darbībām un nodrošinājumu – kopumā uz gandrīz 80 lapaspusēm.

Strādājot uz vietas JA, auditori galveno uzmanību pievērsa ostas valsts kontroles organizatoriskajiem jautājumiem, likumdošanai, kā arī dokumentācijai. Pārbaudītāji piedalījās arī divās inspekcijās kopā ar KDI inspektoriem. Rīgas ostā tika pārbaudīts Norvēģijas karoga kuģis „Lomur", bet Liepājas ostā kuģis „Volgo Balt 201".

Audita oficiālie rezultāti būs zināmi pēc ziņojuma saņemšanas, taču auditori atzina, ka ostas valsts kontroles sistēma Latvijā atbilst direktīvas 95/21/EC prasībām.

Kā neatbilstība tika minēta nesakārtotā sodu sistēma Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā (APK). Piemēram, ja kuģim, kas gatavojas ienākt kādā no Latvijas ostām, jāveic paplašinātā pārbaude, Kuģošanas drošības inspekcijai ziņojums no kuģa jāsaņem trīs dienas iepriekš. Ja šī prasība netiek pildīta, ir jāpiemēro soda sankcijas, taču nav skaidrs, kas to var darīt. APK ir arī citas nepilnības.

Kā "vājie" punkti atzīmēti apelācijas (par kuģa aizturēšanu) procedūras nepilnības, arī periodisku eksāmenu trūkums kuģu kontroles inspektoriem. Reizē auditori atzina, ka KDI inspektori ir ļoti labi sagatavoti un strādā profesionāli.

Uz kuģa „Volgo Balt 201" Liepājas ostā. No kreisās: Andžejs Batickis, JA kuģu kontroles inspektors Jānis Šuba un Dimitrios Karabinis

Par "stiprajiem" punktiem atzīti ļoti labas kvalitātes kontroles sistēma JA, regulāra inspektoru informēšana par aktualitātēm un jaunumiem, laba darba koordinācija un kontrole, inspektoru pilnvērtīga nodrošināšanas ar visu darbam nepieciešamo, tai skaitā ar instrukcijām un likumdošanas aktiem, kā arī dubultā informācijas pārbaude par ienākošajiem kuģiem – informāciju sniedz gan ostu kapteiņi, gan datu bāze „Velkonis", gan arī tā tiek saņemta no Automātiskās identifikācijas sistēmas (AIS).

Audita ziņojuma pilnu tekstu JA varētu saņemt martā.■

2006. gadā pārbaudīti 26,4% Latvijas ostās ienākušo ārvalstu kuģu

Latvijas Jūras administrācijas (JA) Kuģošanas drošības inspekcijas (KDI) inspektori 2006. gadā veikuši ostas valsts kontroli 477 no 1810 Latvijas ostās ienākušajiem ārvalstu kuģiem. Pavisam Latvijas ostās ārvalstu kuģi iebraukuši 7266 reizes (lielākā daļa kuģu vairākkārt).

Parīzes memorands, par kura pilntiesīgu dalībvalsti Latvija kļuva 2005. gadā, nosaka, ka jākontrolē ne mazāk kā 25% no dalībvalsts ostās ienākošajiem ārvalstu kuģiem. Latvijas inspektori pērn pārbaudījuši 26,4% ārvalstu kuģu.

Pārbaudes laikā KDI inspektori apseko kuģu korpusu, mehānismu un iekārtu stāvokli, pārbauda signāllīdzekļus, radio aprīkojumu un glābšanas līdzekļus, novērtē ugunsdrošības, piesārņojuma novēršanas un navigācijas aprīkojumu, kā arī pilnībā kontrolē kuģa un komandas dokumentāciju. Tāpat kontroles laikā tiek rīkotas mācību trauksmes, īpašu uzmanību pievēršot apkalpju spējai un prasmei darboties ārkārtas situācijās.

JA Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori veic ostas valsts kontroli uz ostā ienākušā ārvalstu kuģa

Pārbaužu rezultātā aizturēti seši ārvalstu kuģi. 16. janvārī Rīgas ostā aizturēts Belizas karoga sauskravas kuģis „Rona", kuram nebija darba kārtībā naftu saturošo ūdeņu filtrēšanas iekārtas. Kuģis atbrīvots 29. janvārī.

24. aprīlī Rīgā aizturēts Kipras karoga kuģis „Pontonikis", uz kuģa nedarbojās avārijas ugunsdzēsības sūknis. Kuģis atbrīvots 27. aprīlī.

27. aprīlī Rīgā aizturēts Antigvas un Barbudas karoga kuģis „Uppland" – darba kārtībā nebija naftu saturošo ūdeņu filtrēšanas iekārtas un neapkalpojamo mašīntelpu signalizācija. Pēc atklāto pārkāpumu novēršanas kuģis tajā pašā dienā tika atbrīvots.

Vēl viens Antigvas un Barbudas sauskravas kuģis – „Emsland" – Rīgas ostā tika aizturēts 28. aprīlī. Uz kuģa nebija nepieciešamo navigācijas karšu, kā arī tika konstatēti vairāki citi pārkāpumi. Kuģis atbrīvots 29. aprīlī.

Liepājas ostā 2. jūnijā aizturēts Belizas karoga kuģis „Oceanic II" , kuram nebija kreisās puses glābšanas laivas. Kuģis atbrīvots 3. jūnijā.

4. oktobrī Rīgā aizturēts Kambodžas karoga kuģis „Linda", kuram konstatēti vairāki pārkāpumi, tai skaitā eļļas noplūde no palīgdzinēja kartera, caurums mašīntelpas priekšējā ūdensnecaurlaidīgajā starpsienā, apkalpes neatbilstība noteikumiem par apkalpes minimālo sastāvu. Kuģis atbrīvots 6. oktobrī.

2005. gadā KDI inspektori veica ostas valsts kontroli 511 Latvijas ostās iebraukušajiem ārvalstu kuģiem no 1791. Savukārt 2004. gadā Latvijas ostās ienāca 1834 kuģi, JA inspektori pārbaudīja 580 no tiem.

2006. gadā JA Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori veikuši 477 pārbaudes uz Latvijas ostā ienākušajiem ārvalstu kuģiem

Latvijas karoga kuģi ārvalstu ostās pagājušā gadā pārbaudīti 43 reizes, aizturēti divi – tankkuģis „Matalobos" un sauskravas kuģis „Fortuna 1".

„Fortuna 1" reģistrēts zem Latvijas karoga 2005. gadā. 2006. gadā to aizturēja Dānijā, kur tika konstatēti vairāki pārkāpumi, tai skaitā nebija sakārtota kuģa mašīntelpa un vairākas ikdienā neizmantotas kajītes. Neilgi pirms tam uz kuģa karoga valsts kontroli veica JA KDI inspektori, norādot uz novēršamajiem trūkumiem. JA KDI vadītājs Artūrs Ošs pieļauj, ka viens no iemesliem, kāpēc atklātie trūkumi laikus netika novērsti, varētu būt jaunās kuģniecības kompānijas pieredzes trūkums.

„Matalobos" tika aizturēts Polijā 2. februārī – laikā, kad Parīzes memoranda valstīs notika pārbaužu kampaņa naftas piesārņojuma novēršanai. Neraugoties uz to, ka kuģa kapteinis bija informēts par kampaņu, viņš izlēma ostā nenodot uzkrātos naftu saturošos ūdeņus. Tā vietā kuģa apkalpe mēģināja apmānīt ostas kontroles inspektorus, skaidrojot, ka naftas produktus saturošu ūdeņu uz kuģa nav. A. Ošs šādu rīcību vērtē kā pilnīgi neizskaidrojamu.

Katra kuģa aizturēšana ārvalstu ostā nopietni kaitē kuģa karoga valsts prestižam. Latvijas karoga kuģi pašlaik atrodas Parīzes memoranda "pelēkajā sarakstā", un tikai nedaudz pietrūkst līdz "baltajam sarakstam", kas apliecinātu, ka zem Latvijas karoga peld visaugstākās kvalitātes un drošības kuģi.

2005. gadā Latvijas kuģi ārvalstu ostās pārbaudīti 41 reizi, aizturēti trīs reizes. JA inspektori 2006. gadā veica 30 karoga valsts kontroles uz Latvijas kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 500 (SOLAS konvencijas kuģi), kā arī notika ap 300 inspekciju uz vietējās flotes – zvejas un palīgflotes kuģiem.

Neraugoties uz minētajiem diviem Latvijas karoga kuģu aizturēšanas gadījumiem, A. Ošs 2006. gadu no kuģošanas drošības uzraudzības viedokļa vērtē kā vienu no veiksmīgākajiem.

Kuģošanas drošības departamenta galvenie uzdevumi:

- organizēt un realizēt kuģošanas drošības standartu kontroli uz kuģiem un Latvijas ostās;
- Latvijas karoga kuģu drošības uzraudzība;
- Starptautiskā drošas pārvaldes (ISM) kodeksa prasību izpildes kontrole uz Latvijas karoga kuģiem;
- ziņošanas kārtības ievērošanas kontrole pasažieru kuģiem, kā arī kuģiem, kuri pārvadā bīstamas un piesārņojošas kravas Latvijas ūdeņos;
- piedalīšanās ostu noteikumu saskaņošanā kuģošanas drošības jautājumos un to ievērošanas kontrole;
- ostu loču un kuģu satiksmes dienesta (VTS) operatoru sertifikācija;
- piedalīšanās ostu hidrotehnisko būvju projektu saskaņošanā no kuģošanas drošības viedokļa;
- piedalīšanās Starptautiskās jūrniecības organizācijas un citu starptautisko organizāciju darbā, saistītā ar kuģošanas drošību;
- piedalīšanās jūrniecības normatīvo aktu projektu sagatavošanā;
- jūrniecības normatīvo aktu izplatīšana.■

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS
Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048, LATVIJA
■ Departamenta direktors Ēriks UMBRAŠKO
Tālr.: 7062177, 7062120
Fakss: 7860083, 7860082
E-pasts: eriks.umbrasko@lja.bkc.lv , valdis.dreimanis@lja.bkc.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA
Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048, LATVIJA
■ Inspekcijas vadītājs Artūrs OŠS
Tālr.: 7062166, 7062169
Fakss: 7860083
E-pasts: arturs.oss@lja.bkc.lv

Starptautiskie normatīvie akti	Spēkā stāšanās datums Latvijā
1972.gada Konvencija par starptautiskajiem kuģu sadursmju novēršanas noteikumiem (COLREG konvencija)	20.05.1992
1974.gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS konvencija) un tās 1988.gada protokols	20.08.1992 03.02.2000
1966.gada Starptautiskā konvencija par kravas marku un tās 1988.gada protokols	20.08.1992 22.102002
1973.gada Starptautiskā konvencija par piesārņošanas novēršanu no kuģiem un tās 1978.gada protokols (MARPOL konvencija)	20.08.1992
1992.gada Konvencija par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību (Helsinku konvencija)	17.01.2000
1969.gada Starptautiskā konvencija par kuģu tilpības mērīšanu (Tilpības konvencija)	11.05.1999
1978.gada Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu, ar grozījumiem (STCW konvencija)	20.08.1992
Starptautiskās darba organizācijas 1976.gada Konvencija par minimālajām normām tirdzniecības kuģiem	12.11.1999

Nacionālie normatīvie akti, kuri nosaka kuģošanas drošību	Pieņemšanas datums
Ministru kabineta noteikumi Nr. 80 „Noteikumi par kuģu apkalpes minimālo sastāvu"	24.01.2006
Ministru kabineta noteikumi Nr. 197 „Ostas valsts kontroles kārtība"	14.02.2006
Ministru kabineta noteikumi Nr. 1044 "Noteikumi par kuģu karoga valsts uzraudzību"	27.12.2005
Ministru kabineta noteikumi Nr. 592 "Kārtība, kādā sniedzami ziņojumi par bīstamām un piesārņojošām kuģu kravām"	09.08.2005
Ministru kabineta noteikumi Nr.508 "Noteikumi par Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību un kuģošanas režīmu tajos"	12.07.2005
Ministru kabineta noteikumi Nr. 747 "Kuģu pasažieru reģistrācijas kārtība"	23.12.2003
Ministru kabineta noteikumi Nr. 359 "Noteikumi par drošības un veselības aizsardzības prasībām un medicīnisko aprūpi uz kuģiem"	01.07.2003
Ministru kabineta noteikumi Nr. 134 „Beramkravu kuģu drošas kraušanas noteikumi"	14.02.2006
Ministru kabineta noteikumi Nr. 144 „Noteikumi par Latvijas kuģu radio un navigācijas aprīkojuma drošības prasībām"	14.02.2006

Kuģu un ostu aizsardzība pret terorisma draudiem

Latvijas Jūras administrācijas (JA) Kuģu un ostu aizsardzības inspekcijas (KOAI) inspektori 2006. gadā veikuši 115 pārbaudes ostās un ostu iekārtās (2005. gadā – 98 pārbaudes) un 17 pārbaudes Latvijas kuģiem (2005. gadā 11 pārbaudes). KOAI pārbauda ostu iekārtu un kuģu atbilstību Starptautiskā kuģu un ostu aizsardzības (ISPS) kodeksa prasībām. ISPS kodekss stājās spēkā 2004. gada 1. jūlijā, un tā ieviešanas galvenais mērķis ir samazināt un novērst terorisma draudus ostās un uz kuģiem.

2006. gada augustā tika pieņemti Ministru kabineta noteikumi „Par kuģu un kuģošanas kompāniju, ostu un ostas iekārtu aizsardzības funkciju sadalījumu" (nr. 682) un „Kuģu aizsardzības trauksmes signālu sakaru tīkla darbības nodrošināšanas kārtība" (nr. 683). Saskaņā ar šo noteikumu prasībām pieaug kuģu pārbaužu apjoms – vairāk tiek pārbaudīti tie kuģi, kas iesnieguši nepilnīgu pirmsienākšanas informāciju, kuru aizsardzības sistēmā konstatēti trūkumi vai par kuriem ir informācija, kas ļauj izdarīt secinājumus par iespējamiem trūkumiem.

No 2006. gada 1. jūlija kuģiem ir uzsāktas starpposmu pārbaudes, kas jāveic starp otro un trešo gadu pēc ISPS sertifikāta izsniegšanas. Saskaņā ar ISPS kodek-

sa prasībām Latvijas karoga kuģi tika sertificēti līdz 2004. gada 1.jūlijam. Tā kā kuģu īpašnieki nesteidz pieteikt kuģus starpposmu pārbaudēm, kas jāpaveic līdz 2007. gada jūlijam, sagaidāms, ka KOAI darba apjoms šā gada pavasara un vasaras sākuma mēnešos radikāli pieaugs.

Paralēli drošības un aizsardzības pārbaudēm ostu iekārtās (termināļos) 2006. gadā tika veikta arī katras ostas drošības novērtēšana, jo 2007. gadā jāievieš direktīva par ostu aizsardzību, kas paredz, ka vienots drošības subjekts ir nevis katrs terminālis, bet gan osta kopumā.

2006. gadā SOLAS konvencijas un ISPS kodeksa prasību ieviešanas gaitu Latvijā pārbaudīja Eiropas Komisijas inspektori. Būtiski trūkumi netika konstatēti, un KOAI darbs tika novērtēts pozitīvi.■

Kuģi zem Latvijas karoga

2006. gadā zem Latvijas karoga no jauna reģistrēti seši SOLAS konvencijas kuģi – kuģi, kuru bruto tilpība pārsniedz 500 tonnu. Tie ir sauskravas kuģi „Irbe Venta", „Irbe Gauja", „Sava Lake" un „Sava Ocean", pasažieru/ ro-ro kuģis "Regina Baltica" un rolkeris „Tor Neringa".

No reģistra izslēgti sauskravas kuģi „Zurbagans" un „Skulte", kā arī tankkuģis „Kera". Līdz ar to Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistrā pašlaik ir 30 SOLAS konvencijas kuģi.

Pavisam zem Latvijas karoga reģistrēti 433 kuģi, no tiem 205 ar bruto tilpību virs 100, kā arī 331 buru jahta, 41 motorjahta un 744 jūras laivas.

Salīdzinājumā ar 2005. gadu kopējais kuģu skaits ir nedaudz samazinājies – no 447 līdz 433. Tas skaidrojams ar nelielo zvejas kuģu sagriešanu. Kuģu ar bruto tilpību virs 100 tonnām skaits palicis nemainīgs. Jahtu skaits palielinājies no 335 līdz 372.

Protams, jebkuras valsts flote vispirms tiek vērtēta tieši pēc SOLAS konvencijas kuģu skaita. Lielai flotei ir liela pievienotā vērtība – tā ir interesanta gan apdrošinātājiem, gan kravu aģentiem, arī bankām. Jauni kuģi reģistrā ved sev līdzi aktivitātes ekonomikā.

2005. gada nogalē tika pieņemti grozījumi Jūras kodeksā, kas pieļauj Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistrā reģistrēt arī ārvalstu kuģus. Tomēr ir viens "bet" – Latvijai ir jāuzmanās, lai savu floti nepalielinātu uz vecu un nekvalitatīvu kuģu rēķina. Tādēļ 2006. gadā dažas firmas, kas vēlējušās reģistrēt savus krietni vien nolietotos kuģus zem mūsu valsts karoga, saņēmušas atteikumu.

Kuģu reģistra vadītājs Raimonds Vingris: „Ja kuģis ir reģistrēts zem kādas valsts karoga, tas vēl nenozīmē, ka kuģis pieder karoga valstij. Ir pilnīgi iespējams, ka, piemēram, Latvijas karoga kuģis visā savā kuģa mūžā ne reizi neienāk kādā no Latvijas ostām. Taču lielai flotei ir liela pievienotā vērtība – tā ir interesanta gan apdrošinātājiem, gan kravu aģentiem, arī bankām. Tātad jauni kuģi reģistrā "ved" sev līdz ekonomiskas aktivitātes. Tas pirmkārt.

Lai gan mēs esam jūras valsts, mums ir savas ostas, ir jūrnieki, bet kuģu mums nav, tāpēc flotes palielināšanās palielinātu arī valsts ietekmi un prestižu.

Kuģu reģistra vadītājs Raimonds Vingris

„Irbe Venta" – pirmais 2006. gadā zem Latvijas karoga reģistrētais kuģis

Pasaulē ir sākta cīņa pret kuģiem, kuru tehniskais stāvoklis neatbilst drošības standartiem, jo tie rada draudus kuģošanai un arī videi. Kopš Malta un Kipra kļuvušas par ES dalībvalstīm, gaidāms, ka tās mēģinās atbrīvot savus reģistrus no šādiem kuģiem. Taču ne visi īpašnieki ir gatavi tos nomainīt pret jauniem un kvalitatīviem, un mūsu reģistrs varētu būt vilinošs patvērums vecajiem kuģiem."

Latvijas Jūras administrācijas direktors Ansis Zeltiņš: „Pašlaik vēl notiek diskusija, vai un kādi kritēriji jānosaka kuģu reģistrēšanai zem Latvijas karoga. Vai kuģiem būtu nepieciešami vecuma ierobežojumi, vai arī tie jāizvērtē pēc tehniskā stāvokļa un tā, cik labi līdz šim ir uzturēti. Mūsu mērķis ir ne pārāk dārgs, bet kvalitatīvs reģistrs.

Viens no priekšnosacījumiem šā mērķa realizēšanai ir valsts nodokļu politikas optimizācija. Diemžēl mūsu valstī nereti mēdz būt „nestabili" likumi – pēkšņi tikai politisku motīvu dēļ var tikt pieņemti tā vai cita likuma grozījumi, neņemot vērā juridiskās vai ekonomiskās loģikas apsvērumus. Kuģu kompānijas, tāpat kā citi lielie ārvalstu investori, rūpīgi seko līdzi šādiem gadījumiem un analizē tos, jo tie var radīt zaudējumus, kas mērāmi miljonos. Lai pieņemtu lēmumu, firmai jābūt pārliecinātai, ka Latvijas likumdošanā pēkšņi neparādās kādi dīvaini grozījumi.

Kuģu īpašnieki visus lēmumus pieņem, tikai balstoties uz ilgtermiņa stratēģijas diktētiem apsvērumiem. Neviens nepārreģistrē kuģi ar domu, ka galu galā pēc pusgada jau var pāriet atkal uz citu reģistru, ja šis nebūs labs.

Primārais ir valsts politika, tomēr ir lietas, ko var paveikt arī pati Jūras administrācija, lai mūsu Kuģu reģistru padarītu pievilcīgāku.

Sauskravas kuģis „Sava Lake"

Jūras administrācija veic kuģošanas drošības un kuģu un ostu aizsardzības prasību ievērošanas kontroli un uzraudzību. Lai neatbaidītu kuģu īpašniekus no kuģu reģistrēšanas zem Latvijas karoga, mums jānodrošina, lai šis process būtu maksimāli saprotams, tolerants, bez liekas birokrātijas un sarežģījumiem, vienlaikus, protams, nepazeminot vērtēšanas kritērijus, jo tikai tā varam garantēt, ka mūsu reģistrā būs droši kuģi."

„Irbe Venta"

2006. gada sākumā to iegādājās sabiedrība „Irbe rēdereja". Tas ir 1985. gadā Vācijā būvēts 86 metrus garš sauskravas kuģis ar bruto tilpību 2816, kura iepriekšējais vārds bija „Sophie O".

Jauno Latvijas karoga kuģi 2006. gada februārī Zviedrijas ostā Udevallā pārbaudīja JA Kuģošanas drošības departamenta (KDD) un Kuģu un ostu aizsardzības inspekcijas (KOAI) inspektori. "Pirmais iespaids par kuģi ir labs, manuprāt, tas pašlaik ir viens no labākajiem mazajām Latvijas kompānijām piederošajiem kuģiem," pēc pārbaudes uzsvēra KDD inspektors Imants Nartišs.

„Sava Lake" un „Sava Ocean"

Augusta sākumā Kuģu reģistrā tika reģistrēti SIA „Liepaja Shipping Company" piederošie sauskravas kuģi – 1990. gadā būvētais „Sava Lake" un 1993. gadā būvētais „Sava Ocean". Abi kuģi būvēti Dienvidslāvijā, un tie ir gandrīz identiski –

JA kuģošanas drošības inspektori pārbauda kuģa „Sava Ocean" korpusu karoga valsts kontroles laikā

70,02 metrus gari, 12,70 metrus plati, sānu augstums – 8,60 metri, dzinēja jauda – 1475 kW.

Pēc karoga valsts kontroles veikšanas arī šos abus kuģus KDD inspektori novērtēja atzinīgi.

"Nav plānots mainīt vai latviskot kuģu vārdus, jo tiem līdz šim ir bijusi laba slava," reģistrējot kuģus, uzsvēra „Liepaja Shipping Company" īpašnieks Genādijs Iļjins. Uzņēmējs īpaši lepojas ar to, ka uz „Sava Ocean" kapteiņa pirmais palīgs ir viņa dēls.

„Regina Baltica"

Augustā Kuģu reģistrā reģistrēts vēl viens kuģis – prāmis „Regina Baltica". Kuģa berbouta turētājs ir AS „Tallink Latvija", kuģa īpašnieks – „Tallinn-Stockholm Line Ltd.". Prāmis būvēts 1980. gadā Somijā, tā garums ir 145,18 metri, platums 25,49 metri, bruto tilpība 18 345 tonnas.

6. aprīlī „Tallink" uzsāka regulārus pasažieru un kravu pārvadājumus maršrutā Rīga – Stokholma. Pirmo mēnesi pārvadājumus veica prāmis „Fantaasia", ko maijā nomainīja „Regina". Taču „Tallink" sarunas par prāmja reģistrāciju zem Latvijas karoga sāka jau 2005. gada nogalē.

Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori no 28. līdz 30. augustam pavadīja „Regina Baltica" reisā uz Stokholmu, lai veiktu kuģa karoga valsts kontroli. Vēl

Pasažieru prāmis „Regina Baltica" Rīgas ostā

pirms došanās pirmajā reisā zem Latvijas karoga kuģa atbilstību ISPS kodeksa prasībām pārbaudīja JA Kuģu un ostu aizsardzības inspekcijas inspektori.

„Tor Neringa"

Decembra sākumā zem Latvijas karoga reģistrēts bijušais Lietuvas kuģis „Tor Neringa". Kuģi savā īpašumā iegādājās SIA „Batavia". Reģistrējot kuģi, tam tika saglabāts līdzšinējais vārds. „Tor Neringa" pierakstīts Rīgas ostā.

„Tor Neringa" ir 1975. gadā Norvēģijā būvēts rolkeris ar bruto tilpību 12 494 tonnas. Kuģa garums – 153,15 metri, platums – 21 metrs, sānu augstums – 14,40 metri, kuģa dzinēju jauda – 8832 kW.

Arī šim kuģim pēc reģistrācijas tika veikta karoga valsts kontrole. Karoga valsts kontrole notika Zviedrijas ostā Gēteborgā. Tika apsekots kuģa korpuss, mehānismu un iekārtu stāvoklis, signāllīdzekļi, radio aprīkojums un glābšanas līdzekļi, kā arī novērtēts ugunsdrošības, piesārņojuma novēršanas un navigācijas aprīkojums un pilnībā kontrolēta kuģa un komandas dokumentācija. Kontroles laikā vairākkārt notika mācību trauksmes, īpašu uzmanību pievēršot apkalpes spējai un prasmei darboties ārkārtas situācijās.

Vienlaicīgi Kuģu un ostas aizsardzības inspekcijas inspektori pārbaudīja kuģa atbilstību ISPS kodeksa prasībām.

Pēc reģistrācijas kuģa „Irbe Gauja" kapteinis Artūrs Nords paceļ Latvijas karogu

„Irbe Gauja"

Kuģu reģistrāciju zem Latvijas karoga 2006. gadā gan atklāja, gan noslēdza „Irbe rēdereja". Šīs kompānijas iegādātais sauskravas kuģis „Irbe Gauja" zem Latvijas karoga pārnāca tieši pirms Ziemassvētkiem. Reģistrējot kuģi, mainīts tā vārds – līdz šim tas bija „Santa Maria".

Kuģis būvēts 1985. gadā Vācijā, tā bruto tilpība ir 3062 tonnas. Kuģa garums – 94,78 m, platums – 14 m, sānu augstums – 7,15 m, dīzeļdzinēja jauda – 1660 kW.

Līdz ar reģistrāciju kuģim veikta karoga valsts kontrole, kā arī pārbaudīta atbilstība Starptautiskā kuģu un ostu aizsardzības (ISPS) kodeksa prasībām.■

Kuģu reģistrācijas tarifi[1]		
Nr. p.k.	Pakalpojums	Cena (latos bez PVN)[2]
1.	Kuģa reģistrācija un pārreģistrācija	
1.1.	kuģis ar dzinēju	55,00 plus 0,45 par 1 neto tilpības vienību (turpmāk – NT)[3]
1.2.	kuģis bez dzinēja	55,00 plus 0,05 par 1 NT[3]
1.3.	būvniecības stadijā esošs kuģis	60,00
1.4.	valsts dienesta kuģis	60,00
2.	Kuģa izslēgšana no reģistra	60,00
3.	Kuģa vārda rezervēšana	115,00
4.	Kuģa vārda maiņa pēc īpašnieka lūguma	60,00
5.	Hipotēkas vai hipotēkas pārjaunojuma reģistrācija	0,1 % no nodrošinātā prasījuma summas, bet ne vairāk kā 1000,00[4]
6.	Hipotēkas dzēšana, grozījums vai cesijas reģistrācija	24,00
7.	Dokumenta izsniegšana	12,00
8.	Dokumentu dublikātu izsniegšanu	60,00
9.	Ikgadējā iemaksa par datu bāzes uzturēšanu	
9.1.	kuģis ar dzinēju	12,00 plus 0,23 par 1 NT[3]
9.2.	kuģis bez dzinēja	12,00 plus 0,03 par 1 NT[3]
10.	Rakstiskas izziņas izsniegšana[5]	6,00

Zvejas laivas reģistrācijas tarifi[1]		
Nr. p.k.	Pakalpojums	Cena (latos bez PVN)[2]
1.	Zvejas laivas reģistrācija un pārreģistrācija	
1.1.	bez dzinēja	6,00
1.2.	ar uzkaramo dzinēju	12,00
1.3.	ar stacionāro dzinēju	18,00
2.	Zvejas laivas izslēgšana no reģistra	6,00
3.	Hipotēkas vai hipotēkas pārjaunojuma reģistrācija	0,1 % no nodrošinātā prasījuma summas, bet ne vairāk kā 1000,004
4.	Hipotēkas dzēšana, grozījums vai cesijas reģistrācija	24,00
5.	Dokumenta izsniegšana	6,00
6.	Dokumentu dublikātu izsniegšana	60,00
7.	Rakstiskas izziņas izsniegšana[5]	6,00

Piezīmes

[1] Lai segtu piemaksas, kas darbiniekam paredzētas par nakts darbu, par virsstundu darbu un par darbu svētku dienās, pakalpojumu tarifam piemēro koeficientu 2, ja pakalpojums pēc pakalpojuma ņēmēja pieprasījuma tiek sniegts nakts laikā, ār-

pus darba laika vai svētku dienās un attiecīgo pakalpojumu objektīvu iemeslu dēļ nav iespējams sniegt darba laikā termiņā, kas apmierina pakalpojuma ņēmēju.

[2] Šiem pakalpojumiem pievienotās vērtības nodoklis nav piemērojams saskaņā ar likuma "Par pievienotās vērtības nodokli" 2.panta divdesmit otro daļu.

[3] Ja kuģim nav noteikta NT vai neto reģistra tilpība, vai NT ir 0, maksas aprēķināšanai lieto kuģa ūdensizspaidu bez kravas. Ja NT ir 5000 un lielāka, aprēķinot maksu, uzskata, ka NT ir vienāda ar 5000.

[4] Nodrošinātā prasījuma apmēru, kas kuģa obligācijā ir noteikts citā valūtā, izsaka latos saskaņā ar rēķina izrakstīšanas dienā noteikto Latvijas Bankas oficiālo kursu nacionālās naudas vienības apmaiņai pret ārvalstu valūtu.

[5] No samaksas par rakstiskas izziņas saņemšanu ir atbrīvotas valsts pārvaldes iestādes un privātpersonas likumā noteiktajā kārtībā deleģēto valsts pārvaldes uzdevumu īstenošanai, kā arī tiesas un prokuratūra atbilstoši attiecīgās iestādes kompetencei.

Papildus šeit uzskaitītajiem tarifiem ir jāmaksā valsts nodeva MK noteikumos Nr.105 „Noteikumi par transportlīdzekļu, gaisa kuģu, mazo kuģu un jahtu reģistrācijas valsts nodevu (transportlīdzekļu reģistra nodevu)" noteiktajā apmērā.

KUĢU REĢISTRS
Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048, LATVIJA
■ Reģistra vadītājs Raimonds VINGRIS
Tālr.: 7062165
Fakss: 7062161
E-pasts: svetlana.salaja@lja.bkc.lv

„Irbe Loja" – pirmais 2007. gadā zem Latvijas karoga reģistrētais kuģis

2007. gadā pirmais zem Latvijas karoga reģistrēts SIA „Irbe BL" iegādātais sauskravas kuģis „Irbe Loja". Kuģis būvēts 1990. gadā Austrālijā. Līdz šim tas ar vārdu „Angola Express" zem Antigvas un Barbudas karoga veica pārvadājumus Āfrikas piekrastē. „Irbe Loja" ir 87,14 metrus garš un 15,10 metrus plats kuģis ar bruto tilpību 3113 tonnas.

Pēc kuģa reģistrācijas Latvijas Kuģu reģistrā uz Keiptaunu (Dienvidāfrika) devās Latvijas Jūras administrācijas (JA) Kuģošanas drošības inspekcijas (KDI) vecākais inspektors kapteinis Alberts Evertovskis, lai veiktu sākotnējo karoga valsts kontroli, kā arī JA Kuģu un ostu aizsardzības inspekcijas (KOAI) vadītājs Harijs Arnicāns, lai pārbaudītu kuģa atbilstību Starptautiskā kuģu un ostu aizsardzības kodeksa (ISPS kodekss) prasībām.

Jau martā „Irbe Loja" no Āfrikas piekrastes, kur tas pašlaik turpina veikt pārvadājumus, dosies uz Eiropu, informē SIA „Irbe rēdereja" flotes menedžeris Ivars Jankavs.

„Irbe Loja" ir viens no trim „Irbe rēdereja" flotes kuģiem. Tāpat kā pārējie „Irbe rēdereja" kuģi, tas ir piemērots kuģošanai visos pasaules reģionos. Kuģis ir

"Irbe Loja" Keiptaunas ostā

"Irbe Loja" apkalpe

Ivars Jankavs pie tikko paceltā Latvijas karoga

apgādāts ar celtņiem, tādēļ var strādāt arī ostās, kurās nav moderna aprīkojuma. Starpklājs nodrošina iespēju pārvadāt dažāda veida kravas.

Pēdējo gadu laikā „Irbe rēdereja" nomainījusi savu floti ar jaunākiem un modernākiem kuģiem. Atšķirībā no daudzām citām Latvijas kuģu īpašnieku kompānijām „Irbe rēdereja" visus savus kuģus ir reģistrējusi zem Latvijas karoga.

"Mums tas ir svarīgi. Latvijas karoga pacelšana uz jauna kuģa – tas ir nozīmīgs brīdis gan mums, gan komandai. Apkalpei patīk, ka esam vietējā, Latvijas firma, cilvēki jūtas piederīgi savai rēderejai un savai valstij. It kā sīkums, taču mēs jūtam, ka ir lielāka atdeve, turklāt vieglāk nokomplektēt apkalpi – darbaspēka jautājums ir aktuāls visām kuģu kompānijām. Bez tam vienkāršāk ir risināt finansēšanas jautājumus – bankas atzinīgi novērtē to, ka viss, kas saistīts ar kuģi, ir kārtojams tepat uz vietas. Un vēl: Latvijas karogs – tas ir ES valsts karogs, ir kravu īpašnieki, kuriem tas ir svarīgi," skaidro I. Jankavs.■

Latvija vada ES cīņu pret viltotiem jūrnieku sertifikātiem

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs (JA JR) ir vadošā organizācija ES līdzfinansētajam pilotprojektam "Jūrnieku sertifikātu viltojumi – drauds jūrnieku sagatavošanas sistēmai". Projektā iesaistītas dažāda profila jūrniecības organizācijas un iestādes no Latvijas, Lietuvas, Vācijas, Lielbritānijas. Projekts turpināsies līdz 2008. gada oktobrim, kad Londonā tiks rīkots noslēguma seminārs.

"Latvijas JR jau četrus gadus notiek pilnīga visu ar sertificēšanu saistīto jūrnieku dokumentu autentiskuma pārbaude. Pateicoties tam, ka JR dokumentu autentiskums tiek kontrolēts nepārtraukti un ļoti rūpīgi, Latvijā viltojumu skaits pēdējo gadu laikā ir ievērojami samazinājies. Šajā jomā mēs esam līderi starp Eiropas valstīm, tādēļ arī saņēmām piedāvājumu vadīt ES līdzfinansēto projektu. Neceram, ka, projektu realizējot, izdosies likvidēt dokumentu viltošanas sistēmu, bet tas arī nav šī projekta mērķis. Galvenais ir panākt, lai cilvēks ar viltotiem dokumentiem nenonāktu uz kuģa," skaidro JR vadītājs Jāzeps Spridzāns.

Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns

Cīņa pret viltotiem izglītības un sertifikācijas dokumentiem jūrniecības nozarē ir īpaši nozīmīga, jo uz kuģa ļoti svarīga ir katra apkalpes locekļa kompetence, bet apkalpes tiek komplektētas no dažādu valstu speciālistiem, kuru dokumentu autentiskumu pārbaudīt bieži vien ir ļoti sarežģīti. Ir vairāk nekā bīstami, ja kuģa vadība nonāk tāda virsnieka rokās, kuram nav nepieciešamo zināšanu. Diemžēl tā gadās samērā bieži, un no lielām traģēdijām glābj tikai kuģu vadības noteikumi – atšķirībā no ceļu satiksmes noteikumiem tie paredz, ka jūrā potenciālā avārijas situācijā par sadursmes novēršanu atbildīgs ir ne tikai tās izraisītājs, bet arī visu citu iesaistīto kuģu vadītāji.

Viltoto dokumentu īpašnieki apdraud visu valstu kuģus, taču ne visas valstis šo problēmu vēlas atzīt un meklēt risinājumu.

Projekts paredz iepazīstināt ieinteresētās puses ar viltojumu izplatību un viltojumu apkarošanas praksi dažādās valstīs, izveidojot jūrnieku sertifikātu paraugu datu bāzi, un izstrādāt rekomendācijas autentiskuma pārbaužu procedūrām viltojumu atklāšanai. Projekta realizācija dos iespēju jūras administrācijām, mācību centriem un darba devējiem saņemt ticamu informāciju un piekļūt sertifikātu paraugu datu bāzei. Tiks uzlabots kvalifikācijas piešķiršanas process un dokumentu autentiskuma pārbaužu tehnoloģijas.

ASV Karsta apsardze jau ir izrādījusi interesi un izteikusi atzinību par ES uzsākto projektu viltoto izglītības dokumentu un sertifikātu apkarošanai.

2007. gada jūnijā Rīgā notiks projektam veltīts seminārs. Savu dalību tajā jau pieteikušas Bulgārija, Čehija, Kipra, Apvienotā Karaliste, Īrija, Nīderlande, Beļģija un citas valstis. Gatavību piedalīties izteikusi arī Eiropas Komisijas pārstāve un speciāliste jūrniecības jautājumos Kristiana Tzannetakis.

Sagaidāms, ka seminārs pavērs iespēju Latvijai reklamēt savas iespējas jūrniecībā. ■

JŪRNIEKU REĢISTRS
Katrīnas iela 2a, Rīga, LV-1045, LATVIJA
Reģistra vadītājs Jāzeps SPRIDZĀNS
Tālr.: 7099401
Fakss: 7099410
E-pasts: jr@lja.bkc.lv

Jūrnieku reģistra darbības statistika

	2003	2004	2005	2006	2007 (prognoze)
1. Jūrnieku grāmatiņu noformēšana un izdošana	1659	1782	2021	**1830**	1900
2. Kursu apliecību reģistrācija	15685	14426	9519	**12536**	15000
3. Atestētie jūrnieki					
Kuģu virsnieki	1003	1631	1551	**2455**	1600
Ierindas jūrnieki	1435	1985	1798	**1674**	1800
GMDSS universālie operatori				**494**	350
4. Jūrnieku sertifikācija					
Kapteiņi	292	255	249	**402**	230
Stūrmaņi	234	252	334	**454**	300
Mehāniķi	502	523	556	**910**	550
Elektromehāniķi	81	82	66	**144**	90
Saldēšanas iekārtu mehāniķi	22	45	16	**47**	40
GMDSS	334	411	419	**576**	350
Diplomu apstiprinājumi	868	626	397	**559**	500
5. Kvalifikācijas apliecību izsniegšana					
Matroži	1231	1229	1049	**920**	1000
Motoristi	491	519	447	**377**	400
Kuģu pavāri	82	168	154	**142**	120
Sūkņu mašīnisti, virpotāji	166	233	162	**195**	180
Stjuarti	43	47	39	**123**	100
Loči, KS operatori	5	2	1	-	40

Jauni jūrnieku sertificēšanas noteikumi

No 2006. gada 1. jūlija tiek sākta Jūrnieku sertificēšanas noteikumu (MK noteikumi nr. 895) piemērošana pilnā apjomā.

Noteikumi stājās spēkā 2005. gada 18. decembrī, taču tobrīd jūrniecības izglītības iestādes vēl nebija gatavas ieviest četras programmas:

- Drošības pamatkurss (SOLAS), Glābšanas līdzekļu vadīšana – kompetences novērtēšanas programma;
- Kvalifikācijas uzturēšanas kursu programmas;
- Vadības līmeņa profesionālās pilnveides programmas;
- Mašīntelpas trenažieru programma.

No 1. jūlija tās tiek ieviestas papildus jau esošajām sertifikācijas programmām.

Turpmāk speciālās kompetences („Drošības pamatkurss" un „Glābšanas līdzekļu vadīšana") tiks novērtētas, jūrniekam saņemot kompetences sertifikātu. „Drošības pamatkursa" novērtējums jāveic visiem jūrniekiem, „Glābšanas līdzekļu vadības" kompetences novērtējums – tiem, kuru kvalifikācija to prasa (MK noteikumu nr. 895 9. pielikums).

No 1. jūlija ieviestajos Kvalifikācijas uzturēšanas kursos (KUK) vecākie virsnieki tiks iepazīstināti ar izmaiņām un jaunumiem jūrniecībā un jūrniecības institūcijās pēdējo gadu laikā, kā arī veiks apmācību uz trenažieriem.

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra (JA JR) speciālisti aptaujājuši jūrniekus, kuri 2005. gadā JR kārtojuši kvalifikācijas eksāmenu. Ar anketu palīdzību aptaujāti 105 jūrnieki – virsnieki un ierindnieki.

60 no aptaujātajiem eksāmenu nokārtojuši, bet 45 jāgatavojas atkārtotai zināšanu pārbaudei. Anketas apkopotas pēc principa – eksāmenu nokārtojušie un nenokārtojušie.

No eksāmenu nokārtojušiem 28% ieguvuši jūrniecības izglītību Latvijas Jūras akadēmijā (LJA), 14,0% Liepājas Jūrniecības koledžā, 20% LJA Rīgas jūrskolā, 38% citā mācību iestādē. No tiem, kuriem eksāmens jākārto atkārtoti, 13,2% beiguši LJA, 34,2% Liepājas Jūrniecības koledžu, 23,7% LJA Rīgas jūrskolu, 28,9% citu mācību iestādi.

28% no eksāmenus nokārtojušiem jūrniekiem strādājuši mononacionālās (pārsvarā krievu valodā runājošās) apkalpēs un 72% – daudznacionālās apkalpēs. Savukārt no eksāmenu nenokārtojušiem 52,6% jūrnieku strādājuši mononacionālās un 47,4% daudznacionālās apkalpēs. JR vadītājs Jāzeps Spridzāns uzsver, ka tas ir likumsakarīgi, jo mononacionālo apkalpju jūrnieki daudz vājāk zina angļu valodu. To apliecina arī pašu jūrnieku anketās paustais vērtējums par viņu angļu va-

lodas zināšanu līmeni: no eksāmenu nokārtojušajiem savas profesionālās angļu valodas zināšanas kā ļoti labas vērtē 20%, kā labas – 70%, bet no tiem, kuriem eksāmens jākārto atkārtoti, – 2,6% kā ļoti labas un 42,1% kā labas.

Aptaujas anketās ir vairāki jautājumi, kas liek novērtēt kvalifikācijas eksāmenu, JR darbinieku attieksmi, objektivitāti, kā arī sniegtā pakalpojuma kvalitāti. Vidēji vairāk nekā 95% eksāmenu nokārtojušo un vairāk nekā 65% eksāmenu nenokārtojušo jūrnieku JR darbu un eksāmena kārtību vērtē pozitīvi.

J. Spridzāns atzīst, ka tas ir pārsteigums, jo JR darbinieki uzskatījuši, ka lielākā daļa jūrnieku, kuri kvalifikācijas eksāmenu nespēj nokārtot pirmajā piegājienā, ir neapmierināti ar reģistra darbu.

92% no eksāmenu nenokārtojušajiem jūrniekiem sapratuši, ka eksāmena nokārtošanai nepietiek ar praksē uzkrāto pieredzi un ir nepieciešams papildināt teorētiskās zināšanas.■

Jūrnieku reģistra darba laiks:

Pirmdienās, otrdienās, trešdienās, ceturtdienās 08.00 - 12.00 un 12.30 - 16.45
Piektdienās 08.00 - 12.00 un 12.30 - 15.30

Dokumentus kvalifikācijas dokumenta (kompetences sertifikāta) saņemšanai vai nomaiņai pieņem Jūrnieku reģistra 24.kabinetā.
Darba laiks: pirmdienās, otrdienās, trešdienās, ceturtdienās 08.00 - 12.00 un 12.30 - 16.45

Kompetences novērtēšana
GMDSS universālajiem operatoriem

Pirmdienās	10.00 - 12.00*	Datortests	7.kabinetā
	13.00	Praktisko zināšanu pārbaude	7.kabinetā

Kuģu vadītājiem un klāja komandai, kā arī kuģu pavāriem un stjuartiem

Otrdienās	08.00 - 12.00*	Datortests kuģu vadītājiem	7.kabinetā
	13.00	Intervija vērtēšanas komisijā	4.kabinetā

Kuģu mehāniķiem un mašīnkomandai

Ceturtdienās	08.00 - 12.00*	Datortests kuģu mehāniķiem	7.kabinetā
	13.00	Intervija vērtēšanas komisijā	4.kabinetā

* precīzu datortesta laiku nosaka Sertificēšanas daļas inspektors, pieņemot dokumentus.

Kvalifikācijas dokumentus izsniedz Jūrnieku reģistra 4.kabinetā.
Darba laiks: pirmdienās, trešdienās 08.00 - 12.00 un 13.00 - 15.00
Jaunu kvalifikācijas dokumentu izgatavo 7 darba dienu laikā pēc kompetences novērtēšanas.

Dokumentus jūrnieka grāmatiņas saņemšanai vai nomaiņai pieņem un jūrnieka grāmatiņas izsniedz Jūrnieku reģistra 23.kabinetā.
Darba laiks:
Pirmdienās, otrdienās, trešdienās, ceturtdienās 08.00 - 12.00 un 14.00 - 16.00
Piektdienās 08.00 - 12.00
Jūrnieka grāmatiņu izgatavo 7 darba dienu laikā.

Ko vajadzētu zināt atpūtas kuģu īpašniekiem

Materiālu sagatavojis Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs kapteinis Jāzeps Spridzāns

Kas ir atpūtas kuģi?

Tie ir kuģošanas līdzekļi garumā no 2,4 līdz 24 metriem, kuri netiek izmantoti komerciālos nolūkos, t.i., netiek izmantoti pasažieru vai kravu pārvadāšanai ar nolūku gūt komerciālus labumus. Atpūtas kuģi tiek izmantoti personiskām vajadzībām atpūtai vai sportam. Tās var būt airu laivas, motorlaivas un ūdens motocikli, buru jahtas, kuteri un motorjahtas.

Atpūtas kuģu vadītāju sertificēšanas prasības

Nav vienotu starptautisko prasību atpūtas kuģu sertificēšanai. Katra valsts var piemērot savas prasības vai vispār neprasīt, lai atpūtas kuģu vadītāji būtu sertificēti. Pagaidām ne tikai nav nekādu starptautisko prasību atpūtas kuģu vadītāju sertificēšanai, bet tāda regulējuma nav pat izstrādes stadijā. Arī Eiropas Savienībā nav. Tāpēc valstis var ieviest, un viena daļa to arī dara, prasības tikai savā jurisdikcijā esošajos ūdeņos. Tas nozīmē, ka no ārzemju atpūtas kuģotājiem tādas valstis savos ūdeņos var pieprasīt satiksmes kārtības pārzināšanu un ievērošanu, bet nevar prasīt atpūtas kuģu vadītāju sertifikātus (apliecības), jo starptautiskās tiesības to neregulē. Ir tikai viens starptautisks dokuments – ANO Eiropas ekonomiskās komisijas rezolūcija nr. 40, kas ieteic valstīm, kuras ievieš atpūtas kuģu vadītāja apliecības, pieturēties pie vienotas formas. Tās gan ir tikai rekomendācijas, kuras tomēr vajadzētu ņemt vērā.

Latvijā ir spēkā noteikumi, kas nosaka, ka mazizmēra kuģošanas līdzekļu (ūdens motociklu, motorlaivu un kuteru, kuru garums nepārsniedz 12 metrus) vadītājiem, kuri kuģo valsts iekšējos ūdeņos un jūras piekrastē 10 kilometru attālumā no krasta, ir jābūt atpūtas (mazizmēra) kuģa vadītāja apliecībai. Tādu apliecību var saņemt CSDD,

nokārtojot datoreksāmenu. Airu laivu vadītājiem apliecība netiek prasīta.

Kuģošanas līdzekļu satiksmes kārtību Latvijas iekšējos ūdeņos nosaka 2005. gada 1. marta MK noteikumi nr. 158, un par šo prasību neievērošanu draud administratīvas sankcijas. Noteikumu ievērošanas kontrole ir uzdota policijai, Valsts robežsardzei un Valsts vides dienestam.

Buru jahtu vadītājiem, 12 – 24 metrus garu motorjahtu vadītājiem, kā arī jebkādu atpūtas kuģu vadītājiem braukšanai atklātā jūrā pagaidām nav speciālu prasību iegūt vadītāja sertifikātu (apliecību).

Un vismaz 2007. gada sezonā arī nebūs.

Ieteikumi atpūtas kuģu vadītājiem

1. Neiespaidoties no lētām reklāmām. Rīgā dažādos reklāmas izdevumos, arī internetā, pa brīžam parādās vismaz viena negodprātīga uzņēmēja reklāmas, kur tiek solīts par labu apmaksu ātri izgādāt citas valsts izdotu it kā starptautisku vadītāja sertifikātu. Pirmkārt jāatzīmē, ka starptautisks sertifikāts var tikt izsniegts tikai tad, ja tam ir starptautiskos līgumos noteikts tiesisks regulējums. Nav regulējuma – nav arī starptautiska sertifikāta. Tā ir visīstākā cilvēku muļķošana un peļņas gūšana negodīgā veidā. Tāds sertifikāts jums īstenībā neko nedod. Otrkārt, sertifikāts bez vajadzīgo prasmju apgūšanas diez vai palīdzēs bīstamās situācijās, kādās var jānokļūt, kuģojot jūrās.

2. Sertificēšanas būtība ir profesionālo zināšanu un prasmju izvērtēšana, un izdotais sertifikāts ir sava veida garants, ka cilvēkam ir atbilstošas kompetences un viņš būs spējīgs droši izmantot savu kuģošanas līdzekli gan no cilvēku drošības, gan vides aizsardzības viedokļa. Esošajā situācijā pats galvenais, lai cilvēks būtu spējīgs to darīt. Sevišķi tas attiecas uz tiem, kuri gatavojas izmantot savu atpūtas kuģi braukšanai atklātā jūrā. Ir būtiski vai nu pašmācības ceļā, vai, vēl labāk, kvalitatīvos kursos apgūt minimālo profesionālo kuģa vadīšanas programmu. Cilvēkam, kas nav profesionāls jūrā braucējs, ir pat grūti iedomāties, ar kādām briesmām savai un savu līdzbraucēju dzīvībai var nākties saskarties jūrā, un būs daudz drošāk pašiem vajadzīgās prasmes apgūt kursos, profesionāli sagatavotu cilvēku uzraudzībā. Pēc profesionālām un sertificētām programmām atpūtas kuģu vadītāji jau šobrīd tiek sagatavoti Tehniskajā jūrniecības centrā Rīgā, Puškina ielā 3, Liepājas Jūrniecības koledžā Liepājā. Buru jahtu vadītājus drošai kuģošanai gatavo jahtklubu kursi pēc Zēģelētāju apvienības sagatavotām programmām. Un šo kursu izdotās kvalifikāciju apliecinošās apliecības ir pilnīgi pietiekams un drošs jūsu kompetences apliecinājums gan pašu drošībai, gan uzrādīšanai ārvalstu ostās, kurās tās nelikumīgi tiek prasītas, kā arī atpūtas kuģu īrei visā pasaulē. Nav nekādas vajadzības pārmaksāt, lai saņemtu apšaubāmus, no jūrniecības tālu stāvošas ārzemju institūciju izdotus „starptautiskus sertifikātus". Starp citu, uz šāda veida sertifikātiem nekādi neattiecas 2005. gada EK direktīva par sertifikātu savstarpēju atzīšanu.■

Elektroniskās jūras kartes kuģošanas drošībai

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta (HD) sagatavoto elektronisko jūras karšu izplatīšanas apjoms divu gadu laikā pieaudzis desmit reizes.

Uzziņai

2003. gadā izplatīja kartes par kopējo vērtību 95 000 dolāru, 2004. gadā – par 246 000 dolāru, 2005. gadā – par 706 000 dolāru.

Latvijas HD bija viens no pirmajiem, kas sāka jūras kartes vispirms sagatavot elektroniski un tikai pēc tam izstrādāt papīra kartes, kamēr lielākā daļa valstu joprojām gatavo papīra kartes un tikai pēc tam elektroniskās. HD var lepoties arī ar to, ka visi Latvijas teritoriālie ūdeņi pilnībā pārklāti ar elektroniskajām kartēm, kamēr daudzu valstu jūras kartēs joprojām ir baltie plankumi.

Arvien vairāk kuģu pasaulē pārgājuši uz elektronisko jūras karšu izmantošanu. Šīs kartes jūrniekiem ir ērtākas, jo tās iespējams koriģēt automātiski, *on-line* režīmā, kam var pieslēgties caur satelītu, mobilo telefonu vai līdzīgā veidā jebkurā diennakts laikā. Strādājot ar elektroniskajām kartēm, ir iespējams saslēgt kopā visas sistēmas, kas uz kuģa sniedz informāciju par atrašanās vietu un kursu – radarus, pozicionēšanās sistēmas, AIS, kompasus utt.

HD priekšnieks Jānis Krastiņš: „Elektronisko karšu izplatīšanas iespējas ir neierobežotas, jo vēl ir daudz neapgūtu nozaru, sākot no visparastākajiem tirdzniecības kuģiem, militārām flotēm un izklaides peldlīdzekļiem un beidzot ar nepieciešamo datu nodrošināšanu dažādu specifisku uzdevumu veikšanai, piemēram, vides aizsardzības pasākumu īstenošanai, kuģošanas drošības uzraudzīšanai, derīgo izrakteņu ieguvei jūrā un citiem darbiem.

„Primar Stavanger" izplata elektroniskās jūras kartes

Jānis Krastiņš bija „Primar Stavanger" (PS) padomes priekšsēdētāja vietnieks, bet kopš 2006. gada rudens vada PS padomi un darīs to turpmākos divus gadus.

J. Krastiņš: „Tieši pašlaik centram risināmi daudzi nopietni jautājumi, bet visvarīgākais – kā palielināt pasaules ūdeņu pārklājumu ar elektroniskajām jūras navigācijas kartēm un padarīt tās ērti pieejamas kuģotājiem.

„Primar Stavanger" centra mītnes vieta ir Norvēģija, un tas ir viens no diviem jūras karšu izplatīšanas centriem Eiropā. PS apvieno norvēģu, somu, zviedru, dāņu, latviešu, igauņu, franču, krievu, poļu, grieķu, horvātu, itāļu jūras karšu sastādītājus, kuriem pievienojušies arī Singapūras kartogrāfi.

„Primar Stavanger" padomes sēde Rīgā. Pirmais no labās Jānis Krastiņš

Arī HD elektroniskās jūras navigācijas kartes tiek izplatītas „Primar Stavanger" sistēmā.

Pašlaik Eiropas teritoriālo ūdeņu pārklājums ar elektroniskajām jūras kartēm ir salīdzinoši augsts. Pārklājums pilnīgs ir Baltijas jūrā un lielā daļā Ziemeļjūras. Vairākas kompānijas, kuru kuģi strādā tikai Baltijas jūrā, gatavojas pilnībā atteikties no papīra karšu lietošanas.

Paredzēts, ka no 2008. gada ātrgaitas pasažieru kuģiem jābūt aprīkotiem ar oficiālām elektronisko jūras karšu sistēmām (ECDIS). Jau tagad ap 500 kuģu Eiropas teritoriālajos ūdeņos pilnībā ir pārgājuši uz elektronisko jūras karšu izmantošanu.

Bez „Primar Stavanger" Eiropā darbojas vēl viens karšu izplatīšanas centrs, kura mītnes vieta atrodas Anglijā. Pēdējā PS padomes sanāksme bija savā ziņā vēsturiska, jo tajā piedalījās arī Anglijas centra pārstāvji, lai runātu par attīstības un sadarbības perspektīvām. Abi centri sadarbojas, lai atvieglotu elektronisko jūras navigācijas karšu iegādes procesu, nodrošinot iespēju visas pieejamās elektroniskās jūras navigācijas kartes iegādāties pie viena izplatītāja. Abiem centriem ir kopīgs konkurents – neoficiālo karšu izplatītāji. Lielākoties kuģinieki zina, ka neoficiālās kartes nav drošas, taču tām ir zemākas cenas.

Dažādu valstu kuģošanas drošības inspektori, veicot kuģu pārbaudes, kontrolē arī, vai uz kuģiem tiek izmantotas oficiālās kartes. Lai atvieglotu inspektoru darbu, PS pieprasa, lai karšu izplatītāji norāda to kuģu IMO (Starptautiskā jūrniecības organizācija) identifikācijas numurus, kuri izmanto oficiālās kartes.

Elektronisko karšu izplatīšanas iespējas ir neierobežotas. Mums ir izdevīgi būt „Primar" dalībniekiem – centralizēti izplatot kartes, nav pašiem jāslēdz līgumi ar vairākiem izplatītājiem un nav jākontrolē to darbs. „Primar Stavanger" ir līgumi ar vismaz 45 karšu izplatītājiem, strādājot individuāli mums nekad nebūtu tik plašas pašu sagatavoto karšu izplatīšanas iespējas.

Latvijas HD bija viens no pirmajiem, kas sāka jūras kartes vispirms sagatavot elektroniski un tikai pēc tam nepieciešamības gadījumā uzlikt uz papīra, kamēr lielākā daļa valstu joprojām gatavo papīra kartes un tikai pēc tam elektroniskās."

Turpmāk svinēsim hidrogrāfu dienu

Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija (IHO) savulaik pieņēma lēmumu, sākot no 2006. gada, 21. jūniju noteikt par starptautisko Hidrogrāfijas dienu. Hidrogrāfijas dienas iedibināšanas mērķis ir popularizēt IHO darbu un veicināt visu pasaules valstu sadarbību ar šo organizāciju, tā garantējot drošu navigāciju visā pasaulē.

Svinot starptautisko Hidrogrāfijas dienu, JA Hidrogrāfijas dienests uz kuģa „Kristiāns Dāls" ciemos aicināja bērnus no Latvijas audžuģimenēm

IHO dalībvalstis tiek aicinātas izmantot Hidrogrāfijas dienu, lai pievērstu savu valstu valdību un sabiedrības uzmanību hidrogrāfijas un drošas navigācijas nozīmei. Paredzēts, ka katru gadu profesionālo svētku atzīmēšanai tiks izraudzīts noteikts temats, 2006. gadā tas bija "IHO ieguldījums navigācijas drošībā 85 gadu garumā", jo šī organizācijas dibināta pirms 85 gadiem.

Latvijas Hidrogrāfijas dienests izpelnījās starptautisku atzinību jau pirms kļūšanas par pilntiesīgu IHO biedru. Mūsu valsts jūras ūdeņi ar jūras kartēm „pārklāti" pilnībā jau kopš 1997. gada, bet daudzās valstīs, arī Somijā un Zviedrijā, šis darbs vēl nav pabeigts. Latvijas hidrogrāfi bija vieni no pirmajiem, kuri sāka jūras kartes sagatavot vispirms elektroniski un tikai pēc tam „uzlikt" uz papīra, ieviešot jaunākās programmas, kuru izstrādāšanā paši piedalījās.

Jānis Krastiņš: „2005. gada maijā Latvija kļuva par pilntiesīgu IHO dalībvalsti, pēc skaita septiņdesmit piekto. Ideja par īpašas profesijas dienas iedibināšanu IHO izskanēja jau pirms vairākiem gadiem. Kaut gan Latvijā hidrogrāfu ir ļoti maz, tomēr arī mēs atzīmēsim savus profesionālos svētkus.

Savā svētku dienā uz hidrogrāfijas mērījumu kuģa aicinājām ciemos bērnus no Latvijas Audžuģimeņu biedrības. Izbrauciena laikā pa Daugavu bērni varēja izpētīt kuģi, vērot, kā tas tiek vadīts un kā ar hidrogrāfijas aparatūru tiek noteikts upes dziļums."

Audžuģimeņu biedrības vadītāja Ilze Golvere: „Ļoti daudzi mūsu bērni dzīvo trūcīgās ģimenēs, vairākus no viņiem audzina pensionāri vecvecāki, tādēļ viņiem

ir ierobežotas iespējas piedalīties dažādos pasākumos, kas viņu vienaudžiem ir pašsaprotami. Mēs esam ļoti gandarīti par katru iespēju parādīt audžuģimeņu bērniem kaut ko jaunu un interesantu, kur nu vēl, ja runa ir par izbraukumu ar kuģi un iespēju redzēt, kā dzīvo un strādā jūrnieki un hidrogrāfi, un kopīgi atzīmēt viņu svētkus!"

Pārmēra dziļumu ostās

2006. gada pavasarī Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālisti atsāka Ventspils ostas pieejas dziļumu pārmērīšanu. Mērījumi tika veikti, izmantojot hidrogrāfijas kuģi „Kristiāns Dāls".

Uzziņai

„Kristiāns Dāls" ir Latvijas hidrogrāfu pašu projektēts kuģis hidrogrāfijas darbu veikšanai. Tas būvēts Somijā 2001. gadā, bet pēc tam šī paša projekta kuģus pasūtīja arī somu un lietuviešu hidrogrāfijas dienesti. „Kristiāna Dāla" krustmāte ir valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga.

Jānis Krastiņš: „Šie mērījumi notiek HELCOM programmas ietvaros. Kā jau zināms, tā ir starpvalstu organizācija, kas pilda Baltijas jūras vides aizsardzības koordinēšanas funkcijas, un viena no šīs organizācijas programmām paredz kuģu ceļu pārmērīšanu Baltijas jūrā.

„Kristiāns Dāls" veica mērījumus Irbes šaurumā, sagatavojot izmaiņas kuģu ceļam, lai Rīgas jūras līcī un ostā varētu ienākt lielāki kuģi, nekā to pieļauj līdzšinējais kuģu ceļš. Nelabvēlīgie laika apstākļi neļāva darbu Irbes šaurumā pabeigt pagājušā gada rudenī.

Savukārt ar hidrogrāfijas aparatūru aprīkoti katamarāni pārmērīja dziļumus Latvijas mazajās ostās."

Latvijas Hidrogrāfijas dienests piedāvā ļoti plašu pakalpojumu klāstu:

- Visu veidu hidrogrāfiskie (dziļumu) mērījumi;
- Ģeodēziskie mērījumi;
- Dažādu specializētu plānu, karšu un planšetu izgatavošana;
- Navigācijas publikācijas;
- Navigācijas līdzekļu apkalpošana;
- Projektu izstrāde navigācijas līdzekļiem;
- Dažādi aprēķini, kas saistīti ar dziļumu izmaiņām;
- Navigācijas publikāciju korektūra u.c.

Lai veiktu jebkāda veida pasūtījumu, nepieciešams rakstisks pieprasījums Latvijas Hidrogrāfijas dienestam veikt konkrētus darbus, aprakstot darbu izpildes nosacījumus. Tagad kartes un publikācijas ir iespējams pasūtīt arī *on-line* režīmā.■

Pakalpojumu veids	izmaksas (Ls)**
Karšu un publikāciju cenas	
Latvijas jūras navigācijas karte ar korektūru	12.00
Latvijas jūras navigācijas karte bez korektūras	10.00
Latvijas jūras navigācijas karšu komplekts jahtām	15.00
Latvijas jūras navigācijas kartes korektūra	4.00
" Latvijas Jūras karšu simboli un saīsinājumi"	1.00
" Ugunis un zīmes Latvijas republikas ūdeņos"	6.00
" Baltijas jūras locija Latvijas piekraste"	15.00
" Paziņojumi jūrniekiem"	0.20
Jūras navigācijas karte bez korektūras sūtīšanai uz ārzemēm	13.50*
Jūras navigācijas karte ar korektūru sūtīšanai uz ārzemēm	15.50*
Uzmērījumu tarifi	
Hidrogrāfijas kuģa ekspluatācijas izmaksas bez mērījumiem (1 st.)	45.00
Hidrogrāfiskie dziļuma mērījumi un to datu apstrādes darbi (1 km)	41.00
Speciālas planšetes izgatavošana (1 km) vai planšetes kopēšana (1 eks.)	9.00

* Pasta izdevumi ir iekļauti cenā (kurjerpasta izdevumi cenā nav iekļauti)
** Visas cenas dotas bez PVN. Pasūtot kartes un publikācijas, pasta izdevumi cenā nav iekļauti (izņemot pozīcijas, kas apzīmētas ar *). Piezīme: dažām publikācijām ir iespējama atlaide

Jūras negadījumi 2006. gadā

2006. gadā reģistrēti 14 jūras negadījumi, kuros iesaistīti Latvijas karoga kuģi vai arī ārvalstu kuģi Latvijas jurisdikcijai pakļautajos ūdeņos. Četri no šiem negadījumiem tiek klasificēti kā smagi, par kuriem Latvijas Jūras administrācijas (JA) Avāriju izmeklēšanas nodaļas (AIN) inspektori ir veikuši izmeklēšanu un sagatavojuši Ziņojumu par negadījuma izmeklēšanu. Pārējie 10 ir klasificēti kā incidenti, kuros nav cietuši cilvēki un kuģiem nav konstatēti bojājumi.

Ugunsgrēks uz zvejas kuģa

Naktī no 17. uz 18. februāri Baltijas jūrā netālu no Bornholmas salas (Dānija) izcēlās ugunsgrēks Latvijas zvejas kuģa „Bērzupe" mašīntelpā. Pēc neveiksmīga mēģinājuma nodzēst ugunsgrēku kuģa apkalpe atstāja kuģi un pārgāja uz glābšanas plostu. Kapteinis lūdza palīdzību Dānijas Karsta apsardzei. Dānijas glābšanas kuteris zvejas kuģa apkalpi nogādāja Rennes ostā (Dānija). Ugunsgrēku likvidēja Dānijas Jūras spēku kuģis un zvejas kuģis. Pēc negadījuma z/k „Bērzupe" un tā apkalpe tika transportēti uz Liepāju.

Izmeklēšanā noskaidrots, ka uz kuģa nebija ugunsgrēka atklāšanas signalizācijas un apjoma ugunsdzēšanas sistēmas, savukārt kuģa apsildes sistēmā izmantots apkures katls ar atklātu uguni. Izceļoties ugunsgrēkam, kapteiņa un apkalpes

Ugunsgrēks uz zvejas kuģa „Bērzupe"

rīcība bija nekompetenta un neefektīva, savlaicīgi netika veikta kuģa hermetizācija. Iespējams, kuģa apkalpes locekļi bija alkohola reibumā, kaut gan paskaidrojumos zvejnieki norādījuši, ka alkoholu lietojuši jau pēc kuģa pamešanas.

Latvijas un Igaunijas zvejas kuģu sadursme

23. februārī Baltijas jūrā netālu no Ventspils notika Igaunijas zvejas kuģa „Emma" sadursme ar Latvijas zvejas kuģi „Pērse". Sadursmē z/k „Pērse" guva kreisā borta apšuvuma vertikālu plīsumu. Kuģis zaudēja jūrasspēju. Cilvēki negadījumā necieta, apkārtējā vide piesārņota netika. Z/k „Emma" guva nenozīmīgu priekšvadņa krāsojuma nobrāzumu.

Izmeklēšanas ziņojumā minēts, ka abu kuģu stūrmaņi rīkojušies neprofesionāli, savlaicīgi nenovērtējot otra kuģa manevrēšanu un neveicot nepieciešamos pasākumus sadursmes novēršanai. Turklāt Igaunijas kuģi vadījis jūrnieks bez stūrmaņa kvalifikācijas sertifikāta, kas uzskatāms par kuģa kapteiņa (vienlaikus arī īpašnieka) rupju pārkāpumu un bezatbildību.

Tankkuģa sadursme ar Karostas kanāla tiltu

12. jūlijā Gruzijas karoga tankkuģis „Anna", pēc kravas uzņemšanas izejot pa Liepājas Karostas kanālu jūrā, sadūrās ar kanāla tilta ziemeļu daļu. Negadījumā tilts tika sagrauts, kuģis guva ievērojamus priekšvadņa bojājumus un zaudēja jūrasspēju.

Izmeklēšanas ziņojumā norādīts, ka sadursmes primārie cēloņi ir kuģa stūres iekārtas defekts, kā arī kuģa kapteiņa neefektīva rīcība ekstremālā situācijā. Zinot sava kuģa manevrēšanas īpatnības, kapteinis neizprotamu iemeslu dēļ pilnībā neizmantoja velkoņa pakalpojumus, tāpēc velkonis „Taifūns", nesaņemot konkrētus rīkojumus ne no loča, ne no kuģa kapteiņa, sekoja aiz tankkuģa. Ja velkonis atrastos kuģa priekšgalā un uz to būtu padota tauva, no sadursmes būtu bijis iespējams izvairīties, kaut arī kuģa vadāmība bija apgrūtināta. Bez tam kapteinis pārsniedza kanālā atļauto kuģošanas ātrumu, kā rezultātā, pārslēdzot kuģa galveno dzinēju atpakaļgaitā, no sadursmes vairs izvairīties neizdevās. Ar novēlošanos tika izmests kuģa enkurs.

Tankkuģis „Anna" iebraucis O. Kalpaka tiltā Liepājā

Par sadursmes sekundāro cēloni atzīta Liepājas ostas loča pasīvā rīcība (bezdarbība) uz tankkuģa tiltiņa. Kā

iespējamais izskaidrojams tam tiek pieļauta loča intoksikācija ar alkoholu, jo pēc negadījuma veiktais alkotests uzrādīja, ka locis negadījuma brīdī ir bijis alkohola reibumā. Tomēr minētais fakts neatbrīvo no atbildības kapteini – atbilstoši starptautisko un nacionālo jūrniecības likumdošanas aktu prasībām kuģa kapteinis jebkurā situācijā ir atbildīgs par kuģa, apkalpes un kravas drošību. Locis ir tikai kapteiņa padomnieks, kurš turklāt nevar tik labi pārzināt kuģa manevrēšanas īpatnības kā kuģa kapteinis.

Ziņojumā kā papildu neatbilstība atzīmēts atbilstoša mēroga navigācijas kartes un Locijas (grāmatas) trūkums uz kuģa.

Prāmja pasažieris izlec jūrā

30. augusta vakarā notika negadījums uz prāmja „Regina Baltica" – viens no pasažieriem no prāmja astotā klāja ielēca jūrā. JA avāriju izmeklētāji veica liecinieku aptaujāšanu un vietas apskati, kaut gan šis gadījums nebija saistīts ar kuģošanas drošību.

Izmeklēšanā noskaidrots, ka pasažieris no kuģa nolēcis ar apzinātu nodomu izdarīt pašnāvību. Kuģa kapteinis un apkalpe, notiekot negadījumam, rīkojās nekļūdīgi – apstādināja kuģi un sāka jūrā nokļuvušā meklēšanu, ko apgrūtināja augstie viļņi un spēcīgais vējš. Vienlaikus par notikušo tika informēti glābšanas dienesti, kuri arī iesaistījās meklēšanā. Prāmis pēc vairākām stundām turpināja ceļu uz Stokholmu. Meklēšana turpinājās, tomēr cilvēks netika atrasts, un 31. augusta priekšpusdienā meklēšanu pārtrauca. Izmeklēšanas laikā netika konstatētas neatbilstības Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra (MRCC) darbībā.

2005. gadā bija reģistrēti 29 jūras negadījumi, kuros iesaistīti Latvijas karoga kuģi vai arī ārvalstu kuģi Latvijas jurisdikcijai pakļautajos ūdeņos. Septiņi no šiem negadījumiem bija smagi un divi sevišķi smagi. 2005. gadā jūras negadījumos gājis bojā viens cilvēks.■

Pirmie uz avarējušā kuģa

2007. gads sākās dramatiski – ar vētrām un vairākiem jūras negadījumiem. Līdz janvāra beigām nopietnus bojājumus bija guvuši turpat divreiz vairāk Latvijas karoga vai Latvijas ūdeņos peldošu kuģu nekā visā 2006. gadā.

Šo bēdīgo statistiku atklāja un vissmagāk cieta Kipras karoga kuģis „Golden Sky", kas naktī no 14. uz 15. janvāri uzskrēja sēklim netālu no Ventspils.

Lai novērtētu kuģa bojājumus, pirmie uz „Golden Sky" ieradās Latvijas Jūras administrācijas speciālisti – vecākais avāriju izmeklēšanas inspektors kapteinis Staņislavs Čakšs, vecākais kuģu kontroles inspektors Igors Lapšins un kuģu kontroles inspektors Andrejs Tīrmanis.

Tā kā 15. janvārī vētra vēl nebija rimusi, kuģim varēja piekļūt tikai no gaisa – nolaižoties no helikoptera. Taču tas nebūt nav transporta veids, kāda izmantošanai būtu sagatavoti Jūras administrācijas inspektori.

Stāsta **Staņislavs Čakšs:** „Es savulaik biju teorētiski apguvis, kā uz kuģa tiek nolaists vai no kuģa pacelts cilvēks. Praktiski ir nācies vētras laikā no helikoptera uz kuģa uzņemt loci. Vēl bija gadījums, man praksē esot, kad no kuģa vajadzē-

Staņislavs Čakšs (no labās) un Andris Tīrmanis uz "Golden Sky" klāja

ja evakuēt slimnieku – viņš tika celts ar visām nestuvēm. Gaisā nestuves sāka griezties, tad tās laida zemē un cēla atkārtoti. Tas tāds neomulīgs skats. Bet pašam līdz šim šādas sajūtas izbaudīt nebija izdevies.

Patiesībā pasākums bija interesants, ar krietnu adrenalīna devu. Katru no mums laida lejā trosē kopā ar glābšanas dienesta speciālistu – bijām saķērušies kopā, viņš mazliet augstāk, es zemāk. Pirmais kuģa klajam pieskaras sazemējuma vads, lai mēs nesaņemtu statiskās elektrības triecienu. Pati nosēšanās bija ļoti maiga, kaut gan apmēram no metra augstuma bija tāds kā brīvais kritiens. Taču pacelšanās bija grūtāka. Gatavojoties pacelties, es ievēroju, ka helikoptera propelleris griežas turpat vai pie kuģa dūmeņa, un tad gan ienāca prātā, kas būtu, ja būtu, ja nu pēkšņi dūmenis tiktu aizķerts...

Taču jāatzīst, ka gan helikoptera apkalpe, gan glābšanas dienesta vīri strādāja ļoti profesionāli.

Uz kuģa bijām apmēram trīs stundas. Kaut arī kuģis acīmredzot bija pamatīgi uzsēdies sēklim, visu laiku bija jūtama spēcīga zvalstīšanās, kreisais borts saņēma viļņu triecienus. Īpaši spēcīgu viļņu ietekmi varēja just kuģa pakaļgalā.

Apsekojot kuģi, konstatējām, ka mašīntelpa bija pieplūdusi ar ūdeni, stūres mašīnas stipri bojātas, otrā kravas telpa pieplūdusi ar ūdeni, trešajā kravas telpā ieplūdis mazuts.

Uz kuģa nebija strāvas, visas telpas varējām apskatīt, tikai izmantojot lukturīšus. Vienīgi radio sakari tika uzturēti ar akumulatoru palīdzību. Nebija, protams, arī iespējams nokopēt izmeklēšanai nepieciešamos kuģa dokumentus.

Visgrūtākais bija atgriezties helikopterā. Mums bija uzvilkti hidrotermiskie aizsargtērpi, kas dotu iespēju izdzīvot, iekrītot aukstā ūdenī, virs tiem glābšanas

vestes – apmēram tādas kā lidmašīnās, ap vidukli josta, kas pieāķēta pacēlāja trosei. Nolaižoties un paceļoties nedrīkst celt uz augšu rokas – lai neizkristu cauri jostai. Un iekļūt helikopterā palīdz tikai cilvēks, kurš pats tur ir iekšā – rokas celt uz augšu nedrīkst, līdz ar to nevar nekur pievilkties, turklāt aizsargtērpu zābaku zoles no staigāšanas pa kuģi, kur daudzviet izlijušas smērvielas, bija kļuvušas slidenas.

Taču nu esmu šādu ekstremālu nolaišanos un pacelšanos izmēģinājis un, ja radīsies vēl kādreiz tāda nepieciešamība, tad jau zināšu, ko un kā darīt!"

Igors Lapšins pēc nolaišanās uz "Golden Skay" klāja

Stāsta **Igors Lapšins:**

„Patiesībā jūrniekiem reti gadās situācijas, kad vajadzētu nolaisties vai pacelties uz helikoptera. Nezinu, var jau būt, ka uz jaunajiem lielajiem pasažieru kuģiem notiek mācības, kur to apgūst. Man pašam, strādājot jūrā, tikai vairākas reizes nācies pāriet no viena kuģa uz otru. Tas notiek ar speciālu ierīču, trošu un "grozu" palīdzību.

Taču, kad Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs teica, ka nepieciešams, lai situāciju uz „Golden Sky" novērtē kuģu mehāniķis, man neradās jautājums, kā tur nokļūt. Savulaik esmu beidzis Kaļiņingradas jūrskolu un pēc tam Kaļiņingradas augstāko jūrskolu, tās bija skolas ar militāru apmācību, tur iemācījos izpildīt to, ko no manis prasa.

Galvenais jau bija klausīt to, ko teica glābēji, kuri mūs nolaišanās un pacelšanās laikā "drošināja". Augstums varēja būt ap 30 metru, bet apkārt skatīties daudz nebija laika, turklāt mēs jau bijām saķērušies kopā ar glābēju – es ar seju viņam pret vēderu. Tikt atpakaļ helikopterā – jā, tas bija grūtāk, ar muguru pret lūku, un vajadzēja mēģināt pievilkties ar rokām, tās uz augšu neceļot. Brīdī, kad jāielien pa lūku, tas glābējs, ar kuru kopā pacēlos, vairs neko palīdzēt nevarēja, palīdzēt varēja tikai tas, kurš bija helikopterā iekšā.

Uz kuģi mani sūtīja, lai es novērtētu, cik bīstamā situācijā tas atrodas. Konstatēju, ka ar tiem līdzekļiem, kas atrodas uz kuģa, elektrostaciju iedarbināt nevar, vispār nevienu mehānismu nevar iedarbināt bez ārējas palīdzības. Jebkurā gadījumā kuģis ir nevadāms, jo bojāta stūres mašīna. Bojāts arī kuģa korpuss, turklāt var just, ka, stāvot uz sēkļa, kuģis visu laiku svārstās – tātad korpuss pakļauts slodzei un bojājumi var būt vēl lielāki.

Tie cilvēki no kuģa apkalpes, kuri vēl nebija evakuēti, šķita tādi ļoti flegmātiski – kā jau filipīnieši. Viņus mums grūti saprast.

Kuģu kontroles inspektors – tas ir mans darbs, man tas patīk. Ja es joprojām strādātu jūrā, būtu vecākais mehāniķis vai otrais mehāniķis – un ar to manas iespējas sevi attīstīt būtu izsmeltas. Es nekad nebūtu darbojies IMO darba grupās, ticies ar citu valstu speciālistiem, piedalījies nacionālās likumdošanas izstrādes procesā. Taču pamatā mans darbs ir panākt, lai kuģi būtu droši. Es nekad neesmu sevi identificējis, piemēram, ar ceļu policijas inspektoru, kurš slēpjas krūmos, lai piekertu kādu pārkāpēju. Es neredzu sava darba jēgu sodīšanā, gandarījums ir tad, ja ir izdevies atklāt problēmu un palīdzēt apkalpei to novērst.

Karoga valsts kontrole – tās ir manas rūpes par manas valsts prestižu.

Kādreiz mēs bijām lielas valsts sastāvdaļa, un, lai kāda bija šī valsts, pasaule bija spiesta to respektēt. Tagad esam teritoriāli maza valsts, un daudzviet pasaulē par mums nav pat neko dzirdējuši. Ir sāpīgi, ja saku – esmu no Latvijas, un man pārvaicā – Lithuania? Un tāpēc ļoti gribas, lai vismaz tie kuģi, kas peld zem Latvijas karoga, būtu labākie, lai tie atbilstu visiem standartiem!

Es nezinu, vai tas ir patriotisms. Es nemostos no rītiem, dziedādams Latvijas himnu, bet es droši zinu: ja jāiet – es iešu, ja jādara – es darīšu. Ja vajag no helikoptera – labi, tad no helikoptera."■

Galvenās problēmas ir drošība un ekoloģija

Krievijas Jūras reģistra rīkotajā ikgadējā starptautiskajā seminārā šogad galvenā sarunu tēma bija Starptautiskais drošas pārvaldes kodekss (ISM) kuģošanas drošībai un vides piesārņojuma novēršanai. Latvijas Jūras administrāciju starptautiskajā sanāksmē pārstāvēja administrācijas direktors **Ansis Zeltiņš**.

ISM kodekss izstrādāts, ievērojot kvalitātes sistēmas principus, lai reglamentētu konkrētu darbību veikšanu, līdz ar to izslēdzot iespēju pieļaut kļūdas, kas apdraudētu kuģu vai apkārtējās vides drošību. ISM prasības nosacīti var iedalīt trīs galvenajās grupās – tehniskās darbības (degvielas uzpilde, kuģošanas manevri utt.), kuģu uzturēšana tehniskā kārtībā (apkopes un remonts) un apkalpju sagatavošana darbībai ārkārtas situācijās.

A. Zeltiņš: „Ir pagājis zināms laiks kopš ISM prasību ieviešanas – daļai kuģu tās kļuva obligātas 1998. gadā, un kopš 2002. gada visiem kuģiem un kuģošanas kompānijām jāstrādā saskaņā ar šīm prasībām. Pienācis laiks izvērtēt, vai ISM ieviešana ir uzlabojusi kuģošanas drošību. Katrā ziņā daudz lielāka nozīme tagad ir tā sauktajam cilvēka faktoram. ISM prasības nosaka nepieciešamību meklēt drošības problēmu cēloņus, nevis tikai cīnīties ar sekām.

Tomēr starptautiskā sanāksme parādīja, ka dažādām kuģošanas kompānijām ir atšķirīga izpratne par ISM prasībām. Klasiskais viedoklis – ISM kodeksā ir pārāk daudz birokrātijas, kas lieki sarežģī dzīvi. Bet patiesībā sistēma ir ļoti elastīga, problēmas rada paši cilvēki, kuri nemēģina sistēmu izprast. Ir daudzas kompānijas, kas nevis pašas izstrādā un ievieš ISM prasības uz saviem kuģiem, bet maksā kādai citai organizācijai vai komersantam. Līdz ar to uz papīra uzrakstītā procedūra nav saistīta ar reālo darbu kompānijās vai uz kuģiem. Formāli it kā viss ir kārtībā, bet praktiski sistēma nedarbojas.

Tā kā jūrniecība ir nozare, ko galvenokārt regulē nevis nacionālie, bet dažādi starptautiskie normatīvie akti, seminārā tika diskutēts par nepieciešamību izvērtēt visas jau esošās Starptautiskās jūrniecības organizācijas (IMO) pieņemtās konvencijas un to reālo darbību, lai nenāktos pieņemt jaunus likumdošanas instrumentus tādēļ, ka esošie netiek ievēroti vai darbojas neefektīvi.

Tāpat tika uzsvērts, ka kuģniecības nozarei, kas ir globāla industrija, nepieciešama vienota starptautiska regulācija – to lielā mērā nodrošina IMO. Maksimāli jāizvairās no dažādu atšķirīgu reģionālu regulēšanas režīmu ieviešanas."■

Latvijas ostas atbilst drošības prasībām

Latvijas Jūras administrācijas Kuģu un ostu aizsardzības inspekcijas (JA KOAI) vadītājs Harijs Arnicāns: „Situācija ostu termināļos kopš 2004. gada 1. jūlija ir radikāli uzlabojusies. Ir augstāks tehniskā nodrošinājuma līmenis – daudzas ostu iekārtas ir apgādātas ar videonovērošanas kamerām un signalizācijas sistēmām, ostu iekārtu teritorijas ir papildus izgaismotas. Ostās pozitīvi ir mainījusies attieksme pret fiziskās drošības prasībām, personāls kļuvis daudz kvalificētāks."

Uzziņai

Rīgas brīvostā darbojas 46 termināļi, un visi atbilst ISPS (Kuģu un ostu aizsardzība) kodeksa un SOLAS konvencijas (Cilvēku dzīvības aizsardzība uz jūras) prasībām.

JA ir kompetentā iestāde, kas atbild par aizsardzības pasākumu ieviešanu (aizsardzības novērtēšanu un plānu apstiprināšanu), uzraudzību un kontroli. Atbilstības apstiprinājumi ostu termināļiem tiek izsniegti uz pieciem gadiem, taču katru gadu jāveic starpposmu pārbaudes – pārtraukums starp pārbaudēm nedrīkst pārsniegt 18 mēnešus. KOAI vadītājs apstiprina, ka starpposmu pārbaudes ir veiktas paredzētajos termiņos.

Pašlaik Latvijas ostās darbojas 87 ostu termināļi, kam jāatbilst starptautiskajām aizsardzības (fiziskās drošības) prasībām. Šīm prasībām atbilst 77 termināļi, 9 starptautisko pārvadājumu apkalpošanu vēl nav uzsākuši vai sākuši nesen, un drošības pasākumi tiek ieviesti, bet vēl nav izsniegti atbilstības apstiprinājumi, savukārt vienā terminālī, kas neatbilst prasībām, tiek veikta rekonstrukcija un operācijas nenotiek.

Eiropas Komisija noteikusi, ka līdz 2007. gadam direktīva par ostu aizsardzību jāievieš ne tikai ostu iekārtās, bet arī ostās kopumā – katrā ostā kā vienotā objektā. Rīgas brīvostā jau tiek gatavots plāns visas ostas kopīgajiem aizsardzības pasākumiem.

Jūras administrācija pilnībā atbalsta ieceri izveidot policijas struktūru, kas kontrolētu drošības ievērošanu ostu akvatorijās un tām piegulošās teritorijās. Ostas policijas izveidošana ir katras valsts iekšējs jautājums, ko nereglamentē starptautiski dokumenti. Vairākās valstīs ostas policijas funkcijas pilda krasta apsardzes dienests.■

Uzziņai

Ostu iekārtu (termināļu) drošību un aizsardzību Starptautiskās jūrniecības organizācijas (IMO) dalībvalstīs reglamentē SOLAS un ISPS. Šie starptautiskie dokumenti nosaka, kādi fiziskās drošības pasākumi ir obligāti visos IMO dalībvalstu ostu termināļos. Savukārt Eiropas Savienības valstīs ir spēkā likumdošanas akti, kas pastiprina atsevišķas ISPS kodeksa prasības.

Tiekas Baltijas valstu jūras administrācijas

Ikgadējās triju Baltijas valstu jūras administrāciju konferences laikā Latvijas, Lietuvas un Igaunijas kuģošanas drošības speciālisti vienojās par kopīgu pozīciju attiecībā uz jaunajām Eiropas Savienības direktīvām.

Direktīvā par ostas valsts kontroli paredzēts iekļaut punktu par iebraukšanas aizliegumu Eiropas ostās Parīzes memoranda "pelēkā" saraksta valstu kuģiem. Mazajām valstīm, kurām ir neliela flote, ir gandrīz neiespējami iekļūt "baltajā" sarakstā. Baltijas valstis arī vienojās iebilst pret metodiku "balto", "melno" un "pelēko" sarakstu sagatavošanā, jo tā ir izdevīga tikai lielajām jūras valstīm.

Latvija jau ir aicinājusi arī pārējās nelielās Eiropas jūras valstis – Horvātiju, Īriju un citas – atbalstīt prasību par metodikas maiņu.

Baltijas valstis uzskata, ka represijas, tai skaitā aizliegumu iebraukt Eiropas valstu ostās, var vērst pret kādu konkrētu, par pārkāpumiem atkārtoti aizturētu kuģi, nevis pret visiem zem kādas valsts karoga reģistrētiem kuģiem.

Baltijas valstis iebilst arī pret ieceri direktīvā paredzēt, ka ostas valsts kontrole jāveic ne tikai ostās, bet arī jūrā, kuģu enkurvietās. Lai to veiktu, nepieciešami ievērojami cilvēku un finanšu resursi, taču pārbaužu rezultāti būs nekvalitatīvi, jo īpaši vējainā laikā, kā arī ziemā, kad kuģi apledo.

Triju Baltijas valstu kopīgas konferences notiek katru gadu, šogad to rīkoja Lietuvas puse. Konferenču galvenais uzdevums ir veicināt pieredzes apmaiņu, identificēt kopīgās problēmas, meklēt to risinājumus un vienoties par sadarbību.■

Jūra gaida kapteiņus

2006. gada 3. maijā notika akcijas vidusskolniekiem „Gaidām kapteiņus, arī Tevi!" noslēguma pasākums. Akciju rīkoja Latvijas Jūras administrācija, Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācija, „Latvijas kuģniecība", Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība un Latvijas Jūras akadēmija.

Akcijas mērķis bija rosināt vidusskolniekus apgūt jūras virsnieka specialitāti, jo kvalificētu jūras virsnieku trūkst ne tikai Latvijā, bet arī citās Eiropas valstīs.

Akcijas laikā vidusskolnieki tika aicināti pārdomāt iespēju apgūt jūras virsnieka specialitāti un atbildēt uz LJA studentu sagatavotajiem jautājumiem.

Akcijas noslēguma pasākumā piedalījās jaunieši no gandrīz visiem Latvijas novadiem – Daugavpils, Gulbenes, Alūksnes, Jēkabpils, Ogres, Valmieras, Liepājas, Talsu rajona un Rīgas. Viņi izmēģināja spēkus kuģa vadīšanā „Latvijas kuģniecības" mācību centrā un varēja izpētīt īstu kuģi – ledlauzi „Varma", kā arī apmeklēja Kuģu satiksmes vadības dienestu un Krasta apsardzes dienesta centru.

Uz pasažieru kuģa „Liepāja" ar jauniešiem tikās jūras virsnieki un Latvijas Jūras akadēmijas studenti, kuri ne tikai stāstīja par savu mācību iestādi, bet arī dziedāja jūrnieku dziesmas un mācīja savus potenciālos studiju biedrus sasiet īstus jūrnieku mezglus.

Pasākuma noslēgumā vidusskolnieki ar kuģīti ieradās Daugavgrīvā, lai iepazītos ar Jūras akadēmiju – vienu no mācību iestādēm, kuru absolvējot var kļūt par jūras virsnieku.

Gan Latvijā, gan citās Eiropas valstīs aizvien jūtamāks kļūst kvalificētu jūras virsnieku – kapteiņu, stūrmaņu, vecāko mehāniķu – trūkums. Turklāt sagaidāms, ka Eiropā šī problēma ar katru gadu aktualizēsies, jo speciālisti labāk izvēlas darbu krastā. Šai situācijā iespēja apgūt jūras virsnieka specialitāti ir veiksmīga perspektīva Latvijas jauniešiem, jo, iegūstot augstāko jūrniecības izglītību, būs garantēts gan interesants un prestižs darbs, gan arī stabili ienākumi.

Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācijas priekšsēdētājs Aleksejs Čurkins:

„Neviens augstāko izglītību ieguvis jūras virsnieks nepaliek bez darba. Turklāt jūrnieki reāli ir tas sabiedrības vidusslānis, par kura trūkumu pie mums tik bieži tiek runāts, jo darba alga krietni pārsniedz vidējo algu līmeni Latvijā. Lai kļūtu par labu jūras virsnieku, noteicošais nav fiziskais spēks, jo kuģu vadība mūsdienās ir automatizēta. Galvenais ir – gribēt! Tad nekas nav neiespējams!"

Akcijas ietvaros bija sagatavots informatīvais materiāls, kas tiek izplatīts vidusskolniekiem ar Izglītības satura un eksaminācijas centra un rajonu izglītības pārvalžu starpniecību.■

Jūrniecības normatīvo aktu krājums iemanto uzticību

Latvijas Jūras administrācijā sagatavots nacionālo jūrniecības normatīvo aktu krājums, ko jau atzinīgi novērtējušas vairākas kuģu īpašnieku firmas un ostu dienesti.

Ir sagatavots nacionālo jūrniecības normatīvo aktu krājums, kurā ietverti visi dokumenti, saskaņā ar kuriem jāstrādā un kam jāatrodas uz Latvijas karoga kuģiem. Aktu krājums tiek komplektēts divējādi – zvejas kuģiem, kuriem nepieciešams mazāks dokumentu apjoms, un pārējiem (pasažieru un kravas) kuģiem.

Normatīvo aktu krājuma cena ir Ls 9,50, un, noslēdzot līgumu, JA garantē krājuma uzturēšanu un aktualizēšanu, operatīvi piesūtot klientiem visas izmaiņas un grozījumus. Noslēdzot līgumu, tiek panākta vienošanās par informācijas sniegšanas veidu – tā vai nu tiek nosūtīta elektroniski, un tādā gadījumā cena par pakalpojumu ir Ls 20 gadā, vai arī tiek sūtīta pa pastu, un tad cena ir Ls 40 gadā. Ja klients vēlas saņemt arī informāciju par izmaiņām starptautiskajos normatīvajos aktos, tad papildus jāmaksā vēl Ls 5.

"Šis piedāvājums ir ļoti izdevīgs – skaidrs, ka tādam krājumam ir jābūt, un jo labāk, ja tā aktualizēšanu iespējams tik vienkārši nokārtot," saka SIA „Irbe rēdereja" flotes vadītājs Ivars Jankavs. "Ja mūsu kuģis ir zem Latvijas karoga, tad, protams, mapīte ar dokumentiem uz kuģa ir vajadzīga. Problēma gan tā, ka aktu krājums ir latviešu valodā, bet mūsu jūrnieki vairāk runā krievu valodā," atzīst SIA „Rīgas kuģniecība" pārstāvis Dainis Caune.

Lai iegādātos normatīvo aktu krājumu un slēgtu līgumu par tā aktualizēšanu, jāvēršas JA (Rīgā, Trijādības ielā 5) pie Kuģošanas drošības departamenta referentes Zintas Lazdiņas, tālrunis 7062141, fakss 7860083, e-pasts: zintal@lja.bkc.lv.■

Iznāk jauns žurnāls jūrniekiem

2007. gadā Latvijas Jūras administrācija (JA) sāk izdot jaunu mēneša bezmaksas žurnālu „Jūrnieks".

Žurnāls "Jūrnieks" 1940. gadā

Žurnāls "Jūrnieks" 1929. gadā

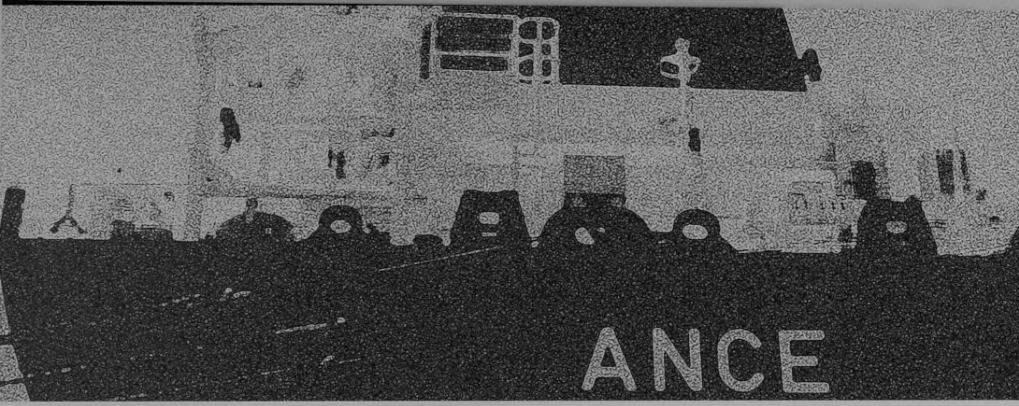
Žurnālā tiek publicēti jūrniekus un citus ar jūrniecības nozari saistītus cilvēkus interesējoši materiāli – par Latvijas jūras floti, kuģu pārbaudēm, notikušajiem jūras negadījumiem un to izmeklēšanu, ar jūrniecību saistītās likumdošanas jaunumiem, izglītības jautājumiem, starptautisko jūrniecības organizāciju darbību, tehniskiem un navigācijas jautājumiem u.c. Tāpat žurnālā tiek ievietoti arī apraksti un dokumentāli vai literāri stāsti.

Žurnāls "Jūrnieks" 2007. gadā

Žurnāls „Jūrnieks", kurā tika publicēti līdzīga satura materiāli, iznāca no 1929. līdz 1940. gadam. JA jaunais izdevums mēģinās turpināt sava priekšgājēja tradīcijas.

Jaunais žurnāls interesentiem pieejams Latvijas Jūras administrācijā, Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā un Hidrogrāfijas dienestā, jūrnieku darbā iekārtošanas kompānijās, jūrniecības izglītības iestādēs un mācību (treniņu) centros, jūrnieku medicīnas iestādēs, ostās un citur.■

JA materiālus sagatavoja Sarma Kočāne



Vai Jūs zinājāt?

■ Tiek lēsts, ka apmēram 3–5% Eiropas iekšzemes kopprodukta nodrošina ar jūrniecību saistītās nozares un pakalpojumi, neskaitot tādas izejvielas kā nafta, zivis vai gāze.

■ Apmēram 90% ES ārējās tirdzniecības un vairāk nekā 40% ES iekšējās tirdzniecības notiek pa jūru.

■ 3,5 miljardi tonnu kravas un 350 miljoni pasažieru gadā iziet caur 1200 Eiropas jūras ostām.

■ Eiropa ir neapšaubāms līderis kuģniecības nozarē, tai pieder 40% pasaules flotes.

■ Akvakultūra veido 19% Eiropas Savienības kopējās zivsaimniecības produkcijas. Līdz 2030. gadam akvakultūra nodrošinās vairāk nekā pusi zivju, kas tiek patērētas visā pasaulē.

Kas ir Eiropas drošības aģentūra?

Kas ir Eiropas drošības aģentūra (ESMA) un kāpēc tā pastāv? Lai gan kravu un pasažieru pārvadājumos tiek izmantotas arvien modernākas tehnoloģijas un pieprasīta arvien stingrāku kuģošanas drošības prasību ievērošana, jūrā joprojām ir augsts risks un bīstamība. Avārijas jūrā prasījušas cilvēku dzīvību, bojā gājuši kuģi un radīti draudi ekoloģijai. Kuģu skaits ik gadus pieaug, tieši tāpat pieaug nejaušas vai tīšas naftas noplūdes jūrā un piekrastē, palielinās dažādu incidentu, lielāku un mazāku negadījumu skaits. Tas viss palielina draudus drošībai un rada finansiālus zaudējumus. Par aģentūras darbību un mērķiem stāsta ESMA izpilddirektors **Vilems de Ruiters.**

Lai gan ES institūcijas ar šiem jautājumiem jau ir nodarbojušās daudzus gadus, tankkuģa „Erika" nogrimšana Atlantijas okeāna Francijas piekrastē 1999. gadā, kurai sekoja tankkuģa „Prestige" nogrimšana 2002. gadā, bija pēdējais piliens, kas sabiedrībai lika aktivizēties. Viena no iniciatīvām bija lēmums izveidot organizāciju, kas varētu darboties ES lēmumu izpildē kā operatīvā vara, kura saņem pilnvarojumu un var uzņemties daudzu konkrētu problēmu risināšanu gan īsākā, gan ilgākā laika posmā.

Tā tika izveidota ESMA, kas kopš dibināšanas brīža ir nodrošinājusi tehnisku atbalstu Eiropas Komisijai un sniegusi informāciju dalībvalstīm, kā arī veikusi pārbaudes, kā dalībvalstis un organizācijas īsteno ES likumdošanas prasības. Turklāt ESMA saņēma arī operatīvu uzdevumu apzināt un reaģēt uz naftas produktu piesārņojuma gadījumiem. ESMA galvenais mērķis ir palielināt drošību ES ūdeņos. Lai to izdarītu, aģentūra uzskata par nepieciešamu sadarboties ar Eiropas institūcijām, dalībvalstu varas iestādēm, starptautiskajām organizācijām un jūrniecības nozares uzņēmumiem.

ES 25 dalībvalstīs ir tūkstošiem kilometru gara piekrastes līnija, vairāk nekā 600 stratēģiski nozīmīgu ostu, caur kurām tiek veikti aptuveni 90% ES ārējās tirdzniecības un aptuveni 35% no tirdzniecības starp pašām ES valstīm. Tai pašā laikā nepārtraukti augošs skaits tankkuģu pārvadā pieaugošu naftas produktu apjomu un citas bīstamas vielas caur tādiem jutīgiem apgabaliem kā Vidusjūra un Baltijas jūra.

Labākas un mērķtiecīgākas pārbaudes

Papildus karoga valstu un klasifikācijas sabiedrību darbam, lai nodrošinātu, ka kuģi tiek būvēti un ekspluatēti pareizi, ES ostas valstu uzdevums ir pārbaudīt ārzemju kuģus, kuri apmeklē šo valstu ostas. Saskaņā ar ES Direktīvu 95/21/EK ku-

ģu pārbaudes ostās regulāri veic ostas valsts kontrole, un katrai dalībvalstij jāpārbauda vismaz 25% no kuģiem, kuri ienāk tās ostās. Ja ostas valsts kontrole atklāj, ka ienākušajam ārvalsts kuģim ir nopietni trūkumi un to novēršanai jāveic remontdarbi, ostas valsts ir tiesīga aizturēt kuģi, līdz tiek pabeigti remontdarbi. Ja kuģi noteiktā laika posmā aiztur atkārtoti, pieeja visām ES ostām var tikt aizliegta uz tik ilgu laiku, kamēr kuģa īpašnieks nav uzskatāmi pierādījis, ka kuģis ir atbilstošā stāvoklī (tā sauktais aizlieguma nosacījums).

Ļoti svarīgi ir nodrošināt, lai visās ES valstīs ostas valsts kontroles amatpersonas darbotos saskaņoti, izmantojot vienādus pārbaudes kritērijus, ziņošanas procedūras, apmācības principus utt.

EMSA ir vairāki uzdevumi ostas valsts kontroles jomā:

- aģentūras speciālisti dodas vizītēs uz dalībvalstīm, lai novērtētu, vai šo valstu ostas valsts kontroles sistēmas un procedūras pilnībā atbilst ES likumdošanai;
- publicē un atjauno ES aizliegto kuģu sarakstu;
- nodrošina tehnisko atbalstu Eiropas Komisijai, palīdzot uzlabot Eiropas un starptautiskos tiesību aktus šajā jomā;
- sadarbībā ar dalībvalstīm organizē mācības, lai uzlabotu direktīvas īstenošanu;
- veic riska novērtējumu un statistikas pētījumus.

Jūrnieku apmācība

Ir aprēķināts, ka aptuveni 80% no nelaimes gadījumiem jūrā notiek cilvēka kļūdas rezultātā – uz kuģa komandtiltiņa pieņem nepareizu lēmumu, it īpaši sarežģītos navigācijas apstākļos. Nelaimes gadījumi var notikt arī dzinēju vai cita

Jūrnieku nodrošināšana no valstīm ārpus ES

Valstis ārpus ES, kas nodrošina ES karoga kuģus		Valstis ārpus ES, kas nodrošina globālo kuģu satiksmi		
Valsts	**% jūrnieku***	**Valsts**	**% jūrnieku**	**Jūrnieku skaits****
Filipīnas	46,5	Filipīnas	28,5	206 000
Ukraina	11,4	Krievija	7,3	53 000
Krievija	9,0	Ukraina	6,2	45 000
Rumānija	4,7	Ķīna	5,4	39 000
Indija	4,5	Indija	5,0	36 000
Indonēzija	3,1	Dienvidkoreja	2,5	18 000
Turcija	3,0	Horvātija	2,3	17 000
Bulgārija	2,6	Rumānija	2,0	14 000

* % jūrnieku no valstīm ārpus ES, kurus ES reģistrētiem kuģiem nodrošinājusi norādītā valsts.

** Šādi rādītāji par jūrnieku skaitu, kas strādā uz ES karoga kuģiem, vēl neeksistē; 724 000 jūrnieku kopumā strādā visā pasaulē uz tirdzniecības kuģiem (92 000 uz kruīza kuģiem).

Avots: Kārdifas Universitāte (*SIRC*), 2002. gads.

aprīkojuma bojājumu dēļ, ja apkalpe nespēj ātri tos novērst. Tāpēc ir ļoti svarīgi, lai jūrnieki tiktu apmācīti atbilstoši visaugstākajiem standartiem.

Aptuveni 75% jūrnieku uz ES reģistrētajiem kuģiem ir no valstīm ārpus ES un tiek apmācīti skolās, kas atrodas valstīs ārpus ES. Tie ir vairāk nekā 40 tautību cilvēki no dažādām valstīm, kas sarežģī viņu apmācīšanu un kvalifikācijas novērtēšanu un līdz ar to arī dalībvalstīs reģistrēto kuģu drošības un vides aizsardzības noteikumu izpildi. Lai veiktu efektīvu uzraudzību, IMO Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu (*STCW*) dod iespēju valstīm, kuras reģistrē kuģus, pārbaudīt apmācības kvalitāti valstīs, kas nosūta jūrniekus darbā uz kuģiem. Savukārt katrai ES dalībvalstij atsevišķi novērtēt aptuveni 40 jūrniecības mācību iestādes ārpus ES būtu ļoti sarežģītu un šādas pārbaudes nedotu vajadzīgo efektu, tāpēc tika nolemts, ka darbs jāveic centralizēti. Šādas tiesības tika deleģētas Eiropas Komisijai, kura savukārt tehnisko darbu uzticēja EMSA. Tas ne tikai nodrošina daudz lielāku efektivitāti, bet arī garantē vienotu pieeju novērtējumiem.

EMSA eksperti reizi piecos gados novērtē apmācības sistēmu, kas izveidota katrā valstī ārpus ES, kurā tiek apmācīti jūrnieki, kas strādā uz ES valstīs reģistrētiem kuģiem. Praksē tas nozīmē 8 līdz 12 novērtējumus katru gadu un pēc tam situācijas pārskatīšanu, lai redzētu, vai novērtējumu skaits un apjoms ir pietiekams. Tādējādi EMSA ir galvenā loma, lai panāktu, ka valstis ārpus ES nodrošina ES valstu kuģiem jūrniekus, kas apmācīti saskaņā ar *STCW* konvencijas prasībām.

No negadījumiem gūto mācību izmantošana

Lai gan ES ūdeņi tagad kopumā ir drošāki nekā agrāk, tomēr joprojām katru gadu notiek simtiem incidentu un negadījumu. Lai palielinātu drošību, svarīgi mācīties no kļūdām un negadījumiem, kas jau notikuši. Saskaņā ar dibināšanas Regulu (EK) 1406/2002 EMSA uzdevums ir izstrādāt kopēju procedūru negadījumu izmeklēšanai, kuru var izmantot visas dalībvalstis. To paveicot, ES ietvaros tiks nodrošināta konsekventāka pieeja šai jautājumā. Vēl viens būtisks EMSA uzdevums ir ES jūras negadījumu datubāzes izveide un uzturēšana, ievietojot tajā dalībvalstu piegādātos datus vienotā formātā. Tas kļūs par vienu no svarīgākajiem negadījumu informācijas avotiem Eiropā, un to izmantos Eiropas Komisija un dalībvalstis, nākotnē pieņemot lēmumus par kuģošanas drošību.■

Eiropas Jūras drošības aģentūra

Eiropas Kopienu Oficiālo publikāciju birojs

„Latvijas kuģniecība" strādā ar peļņu

Akciju sabiedrības „Latvijas kuģniecība" (LK) 2006. gada nerevidētie finanšu rezultāti liecina, ka koncerns strādājis veiksmīgi – tīrā peļņa sasniegusi 34,2 miljonus ASV dolāru, par 25% pārspējot 2005. gada auditēto rezultātu, bet LK apgrozījums 2006. gadā bija 216,3 miljoni ASV dolāru salīdzinājumā ar 198,7 miljoniem 2005. gadā.

AS „Latvijas kuģniecība" valdes priekšsēdētājs **Imants Vikmanis:** „2006. gada pozitīvie finanšu rezultāti apliecina, ka koncerns spēj veiksmīgi konkurēt pasaules kuģošanas tirgū, un tas notiek saskaņā ar LK darbības stratēģijā izvirzītajiem uzdevumiem. Mūsu augšupejas garants ir ne tikai mūsu speciālistu profesionalitāte un mērķtiecība, bet arī kompānijas lielākā vērtība – flote. Līdz ar pirmo jauno tankkuģu saņemšanu, kam doti Latvijas pilsētu un novadu nosaukumi, mēs esam spēruši ievērojamu soli tuvāk mūsu galvenajam uzdevumam – flotes atjaunošanai."

Uzziņai

No 2006. gada 19. jūnija AS „Latvijas kuģniecība" jaunā adrese ir Elizabetes iela 1, Rīga, LV-1807.

Kuģubūves rūpnīcas „3. Maijs" prezidents Tomislavs Prpičs un LK prezidents Imants Vikmanis

2006. gadā visas LK flotes darbojās ar peļņu un apgrozījums no kuģu darbības sasniedza 45,3 miljonus ASV dolāru. Jau tradicionāli vislielāko ieguldījumu – 72% jeb 32,6 miljonus ASV dolāru – devusi tankkuģu flote. Lai gan tankkuģu flote strādāja sekmīgi visa gada garumā, tomēr 2005. gada peļņu sasniegt neizdevās, jo lieli finanšu ieguldījumi bija nepieciešami „Asari" tipa tankkuģu modernizēšanai, kā arī stipri vien pieaugušas kuģu sausā doka remontu izmaksas. LK koncerna rādītājus pozitīvi ietekmēja augstās metāllūžņu cenas, kas ļāva izdevīgi īstenot piecu novecojušo LK kuģu pārdošanu metāllūžņos.

Labus rezultātus 2006. gadā sasniedza gāzvedējkuģu flote, kuras apgrozījums no kuģu darbības sasniedza 27% jeb 12,3 miljonus ASV dolāru salīdzinājumā ar 8,8 miljoniem dolāru 2005. gadā.

Refrižeratorkuģu flotes darbību iespaidoja tirgū dominējošās zemās frakts likmes, tāpēc arī peļņa no kuģu darbības bija samērā neliela – 152,0 tūkstoši ASV dolāru salīdzinājumā ar 569,0 tūkstošiem 2005. gadā.

LK sauskravas flote pārskata periodā strādāja sekmīgi, gūstot peļņu 277,0 tūkstošu ASV dolāru apmērā jeb

Uzziņai

2006. gada 1. janvārī AS „Latvijas kuģniecība" akcionāri bija AS „Ventspils nafta" (49,94%), AS „Hansabanka" klienti (13,27%), VAS „Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūra" (10,00%), „Ojay LTD" (8,83%), „Eastgate Properties LTD" (4,45%), „Skandinavska Enskilda Banken Ab (Publ)" klienti (3,72%), AS „Hansapank" klienti (1,00%), pārējie akcionāri (8,79%).

1% no LK koncerna kuģu darbības rezultāta.

2006. gadā vislielākā uzmanība tika pievērsta flotes atjaunošanai, turpinot īstenot LK tankkuģu atjaunošanas programmu, kuras ietvaros Horvātijas kuģu būvētavā „3. Maj" pasūtīti 10 jauni tankkuģi un četri tankkuģi Korejas kuģu būvētavā „Hyundai Mipo Dockyard Ltd.".

LK valde konceptuāli atbalsta vidēja izmēra tankkuģu flotes turpmāko attīstību, tāpēc paredz palielināt šī segmenta kopējo kravnesību par aptuveni 200 tūkstošiem tonnu (DWT), pasūtot četrus jaunus kuģus, kuriem būs vispusīga izmantošana naftas produktu, ķīmisko kravu un augu eļļas pārvadājumos.

Tankkuģa „Jūrkalne" saņemšana 2006. gada 19. septembrī. No kreisās: kuģubūves rūpnīcas „3.Maj" prezidents Tomislavs Prpičs, kuģa kapteinis V. Smirnovs, LK prezidents I. Vikmanis

Izmaiņas AS "Latvijas kuģniecība" flotes struktūrā

Lai rastu finansējumu četru jaunu vidējas kravnesības tankkuģu būvei, LK padome izvērtēja un atbalstīja LK kuģošanas speciālistu darba grupas koncerna flotes tālākās attīstības projekta ietvaros plānoto *panamax* tipa tankkuģu pārdošanu, jo šie kuģi neatbilst vidējā izmēra tankkuģiem. Kuģu pārdošana ir izdevīga arī tāpēc, ka tam ir labvēlīga tirgus situācija.

Jau 2006. gada 28. decembrī LK valde konceptuāli piekrita vidēja izmēra tankkuģu flotes turpmākās attīstības plānam, kas paredz palielināt šā segmenta kopējo kravnesību par aptuveni 200 tūkstošiem tonnu (DWT), pasūtot četras kuģu jaunbūves. Šā mērķa īstenošanai ir sākta kuģubūves rūpnīcu apzināšana un izpēte, kā arī tiek meklēti iespē-

Uzziņai

2006. gada beigās akciju sabiedrības „Latvijas kuģniecība" komerciālajā vadībā esošajā flotē bija 41 kuģis: 33 tankkuģi, tai skaitā trīs no citiem kuģu īpašniekiem laika nomā paņemti, divi gāzvedējkuģi, pieci refrižeratorkuģi un viens sauskravas kuģis.

Tankkuģa „Jūrkalne" ūdenī nolaišanas ceremonijā 2006. gada 3. jūnijā kuģa krustmāte Iveta Šulca un LK prezidenta padomnieks Viktors Gavriļenko

jamie risinājumi tankkuģu jaunbūves finansējumam, tai skaitā izsverot citu LK flotē ietilpstošo kuģu pārdošanu.

Izvērtējot koncerna flotes attīstības iespējas atbilstoši AS „Latvijas kuģniecība" stratēģiskajiem mērķiem, kuri paredz uzņēmuma vadošo pozīciju saglabāšanu pasaules vidēja izmēra tankkuģu īpašnieku vidū, LK darba grupa norādījusi uz *panamax* tipa tankkuģu raksturlielumu (68 467 kravnesības tonnu).

Izmaiņas AS „Latvijas kuģniecība" struktūrā

AS „Latvijas kuģniecība" uzņēmuma operatīvās darbības pārvaldības uzlabošanas nolūkā papildinājusi sabiedrības struktūru, ieviešot divus jaunus amatus: pirmais viceprezidents, kura pienākumos ietilpst uzņēmuma komercdarbības un flotes pārraudzības sfēra, un viceprezidents, kurš atbildīgs par grāmatvedības, finanšu vadības un informācijas tehnoloģiju nodrošinājumu.

2006. gada 26. septembrī par LK pirmo viceprezidentu apstiprināts līdzšinējais LK valdes priekšsēdētāja padomnieks Miks Ekbaums un par viceprezidenti – LK valdes locekle Solvita Deglava.

LK saņem jaunos kuģus

Pirmo jaunbūvēto tankkuģi „Ance", ko Horvātijas kuģubūves rūpnīcā „3. Maj" būvēja pēc LK pasūtījuma, ekspluatācijā nodeva 2006. gada 7. jūlijā, 2006. gada 19. septembrī turpat Horvātijas kuģubūves rūpnīcā notika otra AS "Latvijas kuģniecība" jaunā tankkuģa „Jūrkalne" saņemšanas ceremonija, 18. novembrī – tankkuģa „Tārgale", bet 2006. gada 12. decembrī – tankkuģa „Puze" ekspluatācijā nodošanas svinīgā ceremonija. Tā kā LK stratēģiskais mērķis ir 2005.–2010. gadā saglabāt koncerna vietu pasaulē vidēja izmēra tankkuģu īpašnieku pirmajā desmitā, tajā pašā laikā noturot līdera pozīcijas Ziemeļeiropas tirgū, tad „Jūrkalne", „Ance" un „Puze, kam pievienosies vēl septiņi kuģubūves rūpnīcā „3. Maj" pasūtītie kuģi, pārstāv vidējā izmēra dubultkorpusa ledus klases tankkuģus ar 51 800 tonnu kravnesību un ir būvēti atbilstoši visām Eiropas Savienības un starptautisko kuģošanas drošības konvenciju prasībām.

Tankkuģa „Puze" nolaišana ūdenī.

„Esmu pagodināta par man izrādīto cieņu – kļūt par krustmāti pirmajam AS „Latvijas kuģniecība" tankkuģim „Ance" ir ne vien liels gods, bet arī atbildība," atzina kuģa krustmāte – ar Triju Zvaigžņu ordeņa Zelta goda zīmi apbalvotā vēsturniece Ingrīda Štrumfa.

Par LK jaunā kuģa „Tārgale" krustmāti ir kļuvusi Ventspils pilsētas galvenā arhitekte Daiga Dzedone.

Kuģa "Jūrkalne" krustmātes godu un pienākumus LK ir uzticējusi jaunajai Eiropas Komisijas pārstāvniecības Latvijā vadītājai un līdzšinējai Latvijas vēstniecei Čehijas un Horvātijas republikās Ivetai Šulcai.

Kuģa krustmātes morālais pienākums un uzdevums ir iepazīstināt sabiedrību ar savas krustmeitas apkalpi un tās sadzīves apstākļiem, veicināt kuģa apkalpes locekļu kultūras un garīguma līmeņa celšanu, pastāvīgi uzturot kontaktus gan personiski, gan vēstuļu veidā. Pēc senām tradīcijām kuģa krustmāti ieceļ tikai vienu reizi uz visu kuģa darbības laiku.

Uzziņai

„3. Maj" kuģubūves rūpnīcā pasūtītie jaunie kuģi ir vidēja izmēra dubultkorpusa ledus klases tankkuģi ar 51 773 tonnu kravnesību, kas būvēti atbilstoši visām Eiropas Savienības un starptautisko kuģošanas drošības konvenciju prasībām.

Tankkuģis „Ance"

"Ance" izglābj nelaimē nonākušos

AS „Latvijas kuģniecība" jaunā tankkuģa „Ance" apkalpe, atsaucoties SAR *(Search and rescue* – meklēt un glābt) signālam, izglābusi divus Kanādas pilsoņus, kuru vadīto katamarānu „One cool cat" 400 jūras jūdžu attālumā no Kanādas krastiem pārsteidza vētra. Abi apkalpes locekļi, no kuriem viena bija sieviete, par Helifeksas ostā reģistrētā katamarāna atrašanos nelaimes situācijā ziņoja 3. novembra pēcpusdienā. „Ance" tajā laikā atradās 30 jūras jūdžu attālumā un, saskaņojot jautājumu ar Kanādas Glābšanas koordinācijas centru, nekavējoties mainīja kursu, lai dotos uz vētras svaidītā katamarāna atrašanās vietu. Ierodoties notikuma vietā, „Ances" apkalpe kapteiņa Viktora Timoščenko vadībā vispirms veica vairākus neveiksmīgus mēģinājumus nocelt no katamarāna klāja cilvēkus. Pēc vairākām stundām glābējiem pievienojās ASV Krasta apsardzes lidmašīna, kuras centieni arī beidzās nesekmīgi. Tikai nākamās dienas rītausmā LK tankkuģa apkalpe tomēr veiksmīgi pabeidza glābšanas operāciju, uz sava klāja uzņemot abus Kanādas pilsoņus. Vēl mirkli pēc tam katamarāns „One cool cat" piesmēlās ar ūdeni un nogrima.

LK tankkuģis „Ance" veiksmīgajā glābšanas operācijā kopumā aizvadīja trīspadsmitarpus stundas, veica 84 jūras jūdzes un izglāba divu cilvēku dzīvību.

Kanādas vēstniecība izsaka pateicību

2006. gada 15. novembrī Kanādas vēstniece Latvijā Klēra Pulēna (*Claire Poulin*) nosūtīja LK vadībai un tankkuģa „Ance" apkalpei pateicības vēstuli par veiksmīgo Kanādas pilsoņu glābšanas operāciju, kuru tā veica naktī no 2006. gada 3. uz 4. novembri. Atzinību un pateicību par nesavtīgo palīdzību un katram jūriniekam svētā pienākuma izpildi tankkuģa „Ance" apkalpe un kapteinis Viktors Timoščenko saņēma arī no LK vadības un kuģa krustmātes Ingrīdas Štrumfas kundzes.

AS "Latvijas kuģniecība" tankkuģi saņem Zaļo karogu

LK tankkuģiem „Dzintari" un „Latgale" ASV Longbīčas osta ir piešķīrusi Zaļā karoga vides aizsardzības sasniegumu balvu 2005. Tāpat kā Latvijas pludmalēs plīvojošais ekosertifikāta Zilais karogs tiek piešķirts par izvirzīto kritēriju pludmales apsaimniekošanā sekmīgu izpildi, Longbīčas ostas Zaļais karogs par sasniegumiem vides aizsardzībā tiek piešķirts kuģiem, kas divpadsmit mēnešu laikā veikuši darbību minētajā ostā un uzturējuši 100% atbilstību Brīvprātīgajai kuģu ātruma samazināšanas programmai. Šī programma aicina, ieejot un atstājot Longbīčas ostu, 20 jūras jūdžu rādiusā samazināt kuģa ātrumu līdz pat 12 mezgliem, tā atbalstot gaisa kvalitātes uzlabošanu šajā teritorijā. Katra kuģa ātrums minētajā zonā tiek speciāli mērīts un uzraudzīts.■

Arī kuģī ir kaut kas sievišķīgs

Ir jau pierasts, ka lietas, kas saistītas un jūrniecību, kur nu vēl kuģiem, ir tāda kā vīriešu ziņā esoša sfēra. Lai arī tā, tomēr AS „Latvijas kuģniecība" PR menedžere Marita Ozoliņa-Tumanovska ir bijusi klāt brīžos, kad kompānijā tiek pieņemti svarīgi lēmumi, ir redzējusi, kā tiek sākta un arī pabeigta LK jauno kuģu būve. Tieši tāpēc viņa aicināta atbildēt uz dažiem jautājumiem.

– Ko uzņēmumam emocionāli nozīmē sākt projektu – pieņemt lēmumu par jaunu kuģu būvi?

– Nepašaubāmi, tās ir ļoti pozitīvas emocijas, jo investīcijas flotes atjaunināšanā liecina par uzņēmuma ilgtermiņa attīstības plāniem. Tā ir mūsu nākotne.

Vērienīgais 14 jaunu kuģu pasūtījums ir ne tikai pozitīvs signāls LK sadarbības partneriem, bet arī lieliska motivācija tās darbiniekiem, t.sk. jūrniekiem. Domāju, nevienam jūrniecības jomā strādājošam speciālistam nav noslēpums, ka kvalificētu apkalpju komplektēšana kuģu īpašniekiem sagādā ne mazums galvassāpju.

Daudzus gadus „Latvijas kuģniecība" ir bijusi pakļauta dažādām politiski ekonomiskām ietekmēm un manipulācijām, tā novēršot Latvijas sabiedrības uzmanību no daudz būtiskākiem faktiem par uzņēmumu, proti: LK ir pasaules klases spēlētājs, kas veiksmīgi konkurē starptautiskajos kuģošanas tirgos, nes peļņu (turklāt netukšojot Latvijas iedzīvotāju maciņus!) un nodrošina darbu aptuveni 1700 cilvēkiem. Vai Latvijā ir daudz tādu uzņēmumu? Tādēļ, aizvien biežāk dzirdot no cilvēkiem, ka „jums taču labi iet, ziņās par jaunu kuģu saņemšanu vien stāsta!", pārņem gandarījums un lepnums.

– Kādas ir Tavas sievišķīgās izjūtas, kad Tu domā un runā par tik vīrišķīgu lietu kā kuģis?

– Kā jau tas sievietei piedienas – emocionāls skatījums uz racionālām lietām. Tomēr kuģis jau nav vīrišķīgs, ne velti angļu valodā saka „she"(viņa).

– Tu stāstīji par izjūtām, kas Tevi pārņēma, kad pirmo reizi iegāji kuģu būvētavā. Nu, tad par šīm izjūtām!

– Pirmo reizi kuģu būves rūpnīcu apmeklēju Horvātijā, Rijekā. Biju neapdomīgi pateikusi, ka līdz rūpnīcas vadības birojam aiziešu pati, tā ka neatlika nekas cits, kā izvairīties no dažādiem šķēršļiem celtņu, mašīnu un citu apjomīgu kustīgu objektu veidolā. Troksnis, rūpnīcas specifiskā vide... Man, kā jau ar tehniskām lietām nesaistītam cilvēkam, bija bail. Savukārt tagad šai rūpnīcā jūtos kā zivs ūdenī un ar tās vadību – kā ilggadēji paziņas. Nu jau arī strādnieki pieraduši, ka

šad un tad viņu teritorijā parādās sieviete bez darba kombinezona un aizsargķiveres.

Krasi atšķirīgs iespaids man radās par Dienvidkorejas kuģu būves rūpnīcu „Hyundai Mipo Dockyard Ltd.". Ieejot tās teritorijā, apmulsu, jo vizuāli par darbības specifiku liecina vien kuģu jaunbūves. Visapkārt sterila tīrība, kārtība, puķu podi ar krizantēmām.

Strādnieki pusdienlaikā atpūšas zālītē (noteikti noaujot kurpes!) un uz soliņiem. Neiztiku arī bez kurioza: nākamajā dienā pēc rūpnīcas apmeklējuma uzzināju, ka kuģu būvētāji bija speciāli nākušu uz ēdnīcu, lai apskatītu „balto sievieti". Ulsanā jeb „ Hyundai City", kā to nereti dēvē vietējie iedzīvotāji, iebraucējus no tālās Eiropas tikpat kā neredz...

AS „Latvijas kuģniecība" PR menedžere Marita Ozoliņa-Tumanovska

– Kāda ir tā kārtība LK, kas saistīta ar jauna kuģa pasūtīšanu, kontrakta parakstīšanu un reālu kuģa pieņemšanu? Un vēl, kā tiek dots vārds un krustmāte kuģim?

– Visiem jaunajiem kuģiem, izņemot vienu – Krišjāņa Valdemāra vārdā nosaukto, ir doti Latvijas pilsētu un apdzīvotu vietu vārdi.

Tā ir mūsu artava Latvijas valsts atpazīšanas veicināšanā, un tie nav tukši vārdi, jo, kā zināms, LK flote strādā visā pasaulē.

Piedzīvojām patīkamu brīdi, kad uzņēmumu apciemoja delegācija no Krāslavas novada domes – pirmo Dienvidkorejā uzbūvēto tankkuģi nosaucām šīs pilsētas vārdā, tādējādi paužot savu atbalstu un ticību Latgales atdzimšanai.

Savukārt krustmāte kuģim tiek izraudzīta pēc kandidāta garīgajām īpašībām un sabiedriskā ieguldījuma. Tā, piemēram, pirmā Horvātijā būvētā tankkuģa „Ance" krustmāte ir ar Triju Zvaigžņu ordeņa Zelta goda zīmi apbalvotā vēsturniece Ingrīda Štrumfa. Visas mūsu jaunbūvējamo kuģu krustmātes ir pelnījušas īpašu cieņu un godu, un ir labi, ka šādā veidā varam to izrādīt.

– Uzbūvēts pirmais LK pasūtītais kuģis, pirmo reizi notiek svinīgā ceremonija... Un tad otrais, trešais, ceturtais, būs desmitais. Vai neiestājas tāda kā rutīna?

– Pirms biju redzējusi kuģa nolaišanu ūdenī *(Launching Ceremony)*, nevarēju pat iedomāties, ka šis brīdis reizē ir tik aizkustinošs un iespaidīgs. Jāteic, ka šāds emocionāls skatījums nav raksturīgs vien sievietēm – asaras acīs bija arī kuģa di-

zaineram. Kuģa nolaišanu ūdenī es salīdzināju ar bērna nākšanu pasaulē. Tiesa, LK „Horvātijas bērni" ir diezgan prāvi – gandrīz 52 tūkstoši kravnesības tonnu katram.

Kuģa „Ugāle" krustmāte Lilita Seimuškāne atzina, ka viņu visvairāk pārsteidzis ātrums, ar kādu kuģis ieslīd ūdenī – Horvātijas kuģu būves rūpnīcā „3. Maj" stāpelis jeb „slipway" ir speciāli pagarināts, lai skatītājiem būtu gana ko redzēt. Pūtēju orķestris, daudzie apmeklētāji, žurnālisti, kuģa iesvētīšana, Adrijas jūras zilums – tas viss veido tik īpašu gaisotni! Tie ir svētki gan kuģa būvētājiem, gan saņēmējiem, gan kuģa apkalpei.

Kuģu krustmātes parasti ir uztraukušās par to, vai izdosies pārcirst virvi, kurā iestiprināta šampanieša pudele. Jāatzīst, arī es pirmo reizi par to nedaudz bažījos.

Par rutīnu... es to sauktu par pieredzi. Pati smejos, ka varētu uzsākt privāto biznesu kuģu saņemšanas ceremoniju organizēšanā, jo Latvijā man daudz konkurentu nevarētu būt!■

LSC MARINE TRAINING

SIA *LSC Marine Training* veic jūrnieku apmācību atbilstoši starptautiskajām kuģošanas prasībām un sagatavo tos darbam dažādās pasaules kuģniecībās.

Adrese: Andrejostas ielā 6
Rīgā, LV-1045
Latvija
Tālrunis: 7020472
Fakss: 7820027
e-pasts: juris.leimanis@lscgroup.lv
www.marinetraining.lv

LICENCĒTO KOMERSANTU SARAKSTS PERSONU IEKĀRTOŠANAI DARBĀ UZ KUĢIEM

Nr.p.k.	Uzņēmuma nosaukums	Juridiskā adrese	Tālr. Nr.
1	AKVAŠIPS	Rīga, Bajāru 59-2c	7035000
2	Anglo-Eastern (IOM) Limited filiāle Latvijā	Rīga, Citadeles 12	7320969
3	Aquarius Shipmanagement	Rīga, Katrīnas dambis 17-7	7790051
4	BALTIC KONTOR	Rīga, Mazā Alūksnes 7	7381467
5	Baltic Shipping Agency	Rīga, Kr. Valdemāra 161-905	7326048
6	Baltijas Internacionālais Marinas Serviss 1	Rīga, Veru 5-2	7321272
7	CANDINA BALTICA	Rīga, Strēlnieku 19-9	7243306
8	CSM BALTIJA	Rīga, Andrejsala 1	7325007
9	DPM Transmar Ltd.	Rīga, Katrīnas dambis 24a-20	7383444
10	EKOHIDROTEHNIKA un Ko	Rīga, Ludzas 2	7508207
11	ENTRA AĢENTŪRA	Rīga, Rencēnu 2a	7382738
12	EUROSAILOR	Rīga, Elizabetes 51-3	7331503
13	EXPROMO AGENCY	Rīga, Lubānas 78	7795212
14	Forestry Shipping	Rīga, Eksporta 10	7323563
15	FRATELLO	Rīga, Detlava Brantkalna 4-72	9222938
16	Hanza Jūras menedžments	Rīga, Pils 6	7222980
17	Inc Shipmanagement Riga Company Limited	Rīga, Ausekļa 14	7326021
18	Liepājas tirdzniecības un kuģniecības aģentūra	Liepāja, Kungu 21-2	3480440
19	LIVONIA SHIPPING COMPANY	Rīga, Sesku 63-14	7240762
20	LSC Shipmanagement	Rīga, Andrejostas 4a	7020402
21	SAIME-K	Rīga, Stabu 94	7372708
22	SCANDINAVIAN SHIP SERVICES	Liepāja, Drāšu 5	3426052
23	SP MANAGEMENT	Liepāja, Spīdolas 10-24	8871129
24	SUNRITA	Rīga, Merķeļa 11-217	7225022
25	TESMA CREW MANAGEMENT	Rīga, Elizabetes 2, 6.st., 607.-608. telpa	7324768
26	UNISHIP	Rīga, Duntes 17	7076354
27	VEGA Z	Rīga, Kuģu 11	7614107
28	Wappen Shipmanagement Riga	Rīga, Kārļa Ulmaņa gatve 2	7623623

Dati: 2006.gada 31. decembris

LICENCĒTO KOMERSANTU SARAKSTS STARPNIECĪBAS PAKALPOJUMIEM JŪRNIEKU IEKĀRTOŠANAI DARBĀ UZ KUĢIEM

Nr.p.k.	Uzņēmuma nosaukums	Juridiskā adrese	Tālr. Nr.
1	ALPO	Liepāja, Ūliha 57	3480853
2	BALTIC MARINE FISHING COMPANY	Rīga, Atlantijas 7	7353207
3	Baltija & Okeāns	Rīga, Baltāsbaznīcas 52	7353506
4	BMGS	Rīga, Ģertrūdes 33/35	7272717
5	Baltic Shipmanagement Ltd.	Rīga, Duntes 17	7076390
6	BALTIC NAVIGATION	Rīga, Apes 3a	7045760
7	DOBSONA KUĢNIECĪBAS AĢENTŪRA	Liepāja, Ūliha 57	3480853
8	LAPA Ltd	Rīga, Kr.Valdemāra 33-3a	7332887
9	LAT.B.G.I	Rīga, Kr.Barona 33/35-10	7506310
10	Liepājas jūras birojs	Liepāja, Klaipēdas 19/21-504	3428404
11	Oceanwide Baltics	Ventspils, Kuldīgas 53-6	3624529
12	Rīgas kuģniecība	Rīga, Skaistkalnes 15a	7601133
13	Rīgas Transporta Flote	Rīga, Baltāsbaznīcas 52	7353880
14	RSS UN PARTNERI	Jūrmala, Tērbatas 32-75	7324524
15	ROKO SHIPMANAGEMENT	Rīga, Katrīnas dambis 17-2	7358745
16	SeaManShip LTD	Rīga, Brīvības gatve 411-45	7790436
17	ŠULTE GRUPA, KUĢU EKIPĀŽU KOMPLEKTĒŠANAS UN KUĢNIECĪBAS BIROJS	Rīga, Brīvības 103-1	7501360
18	SOL S	Rīgas rajons, Mārupes pagasts, Mārupe, Liepkalnu 14	7601701
19	Teekay Shipping (Glasgow) Limited	Rīga, Torņa 4, 2c-102	7508092
20	UNIKOM RĪGA Ltd	Rīga, Ganību dambis 19	7316003
21	VSHIPS MARINE SERVICES BALTIC	Rīga, Kārļa Ulmaņa gatve 2	7623623
22	WELL	Rīga, Bezdelīgu 12	7607971

Dati: 2006.gada 31. decembris

„Lapa" paplašina biznesu

Jau piecpadsmit gadus „Lapa" ir viena no pazīstamākajām un arī labāko reputāciju ieguvušajām jūrnieku darbā iekārtošanas firmām, kura izveidojusi stabilu jūrnieku pūlu un kuras sadarbības partneri ir prestižas kuģošanas kompānijas. Par darbu aizvadītajos piecpadsmit gados, par šodienas raksturīgākajām iezīmēm kuģošanas biznesā un savu attieksmi pret jūrniecību stāsta SIA „Lapa" prezidents **Aleksandrs Nadežņikovs.**

Nu jau septiņus gadus Nadežņikovs ir krastā. Jautāts, vai viņš uz „Lapu" nāca ar savu redzējumu, kādai jābūt kompānijas darbībai, atbild, ka nekādas īpašas vīzijas par krasta darbu viņam nav bijis, jo pirms tam divdesmit gadus strādājis jūrā, uz dažādiem kuģiem, kur no matroža aizgājis līdz pat kapteiņa tiltiņam. „Biju tikai kapteinis," saka Nadežņikovs, un, kad pārjautāju, vai tas tiešām ir *tikai*, skaidro: „Redzat, salīdzinājumā ar to, ko tagad daru krastā, varu teikt, ka kapteiņa darbs ir daudz vienkāršāks, jo uz kuģa viss ir skaidrs, zināms un pat prognozējams. Viss ir salikts pa plauktiņiem, nokomplektēta komanda, kur katrs zina savus pienākumus. Krasta administratīvajā darbā ir pavisam savādāk, jo situācijas vienmēr mainās, tiek izdarīti grozījumi likumdošanā, tirgus mainās, klienti ir dažādi un arī mainās. Tas viss ļoti sarežģī darbu."

Nereti valda uzskats, ka sasniegt kapteiņa amatu varētu būt tāda kā apliecināšanās un pat dzīves piepildījums, tāpēc esmu pārsteigta, kad uz jautājumu, vai nevelk atpakaļ jūrā, saņemu pavisam negaidītu atbildi. „Tas nav tik vienkārši," Nadežņikovs saka, „Ir dažādi apstākļi, kas ietekmē manu gribu. Uz kuģa par kapteiņa tiltiņu augstāk vairs nav kur kāpt. Un tālāk? Ja cilvēks vēlas attīstīties un sasniegt vēl kaut ko, tad uz kuģa tas nav iespējams. Vienmēr, protams, var papildināt zināšanas, var, teiksim, no naftas tankkuģiem pārprofilēties uz gāzvedējiem. Arī man bija iespēja pastrādāt uz lielajiem šķidrās gāzes vedējiem, un tas nozīmē, ka tu vari paplašināt savu kvalifikāciju un pieredzi, bet paaugstināt savu līmeni jūrā nav iespējams."

Jau divpadsmit gadu vecumā Aleksandrs Nedežņikovs ir bijis jūrā, un ne kā pasažieris vai tūrists, bet apkalpes loceklis; vēlāk ar izcilību beidzis Rīgas jūrskolu, un tā tik uz priekšu. Darbu krastā viņam piedāvājusi tā pati kuģošanas kompānija „Bergesen", kas savulaik nopirkusi kompāniju „Haftor" un, sadarbojoties ar „Lapu", komplektējusi apkalpes darbam uz kompānijas kuģiem. Nadežņikovs šajā firmā bija nostrādājis jau desmit gadus un tolaik, kad „Lapai" radās nepieciešamība pēc jauna ģenerālmenedžera, uz viena no kuģiem strādāja par kapteini. Viņam tika piedāvāts darbs krastā, tad mēnesis pārdomām, mēnesis vietnieka amatā, lai aptvertu darba specifiku, un tad – jāpieņem lēmums.

„Tas bija grūts lēmums," atceras Nadežņikovs. „Tomēr, apsverot visus plusus un mīnusus, es nolēmu pieņemt piedāvājumu."

A. Nadežņikovs: „Pēdējā laikā situācija jūrniecībā strauji mainās, un tas nenozīmē, ka pārmaiņas notiek Latvijas iekšējā tirgū, jo tendences raksturīgas jūrniecībai visā pasaulē. Kuģu īpašnieki savus kuģus nodod kuģu menedžeriem, man jāsaka – diemžēl, jo mēs esam pieraduši strādāt ar kuģu īpašniekiem, un jaunie kuģu menedžeri nav mūsu klientu lokā. Varu atzīties, ka jaunajos apstākļos kļuvis grūtāk strādāt, tomēr mēs turamies un pat nedomājam padoties. Grūtums ir tāds, ka ne tikai Baltijā, bet arī visā pasaulē pieprasījums jūrnieku darba tirgū ir lielāks nekā piedāvājums. Ko tas nozīmē, tur gandrīz komentāri nav nepieciešami. Saprotams, ja tirgū rodas deficīts, tad tam līdzi nāk arī netīras spēles. Esmu pārliecināts, ka tās ir netīras spēles, jo kuģu menedžeri un īpašnieki, cīnoties par jūrniekiem, ir uzsākuši manipulācijas ar algām, kas pēdējā laikā mainās gandrīz katru mēnesi. Tādas lielas kompānijas kā „Bergesen", „Tolkers", ar kurām mēs strādājam, nav gatavas tik straujām un pat neprognozējamām algu izmaiņām. Lielās kompānijas vienmēr ir nedaudz inertākas nekā mazie kuģu īpašnieki, tāpēc jau kādu laiku mēs dzenamies pakaļ augošajām algām. Tie jūrnieki, kuri jau gadiem ir mūsu kompānijas pūlā, protams, arī sāk izrādīt neapmierinātību, jo redz, ka tirgū tiek piedāvāts cits atalgojums, un uzdod mums visai nepatīkamus jautājumus. Sak, vai tad mēs esam sliktāki? Mēs taču strādājam tik prestižās kuģošanas kompānijās un savu darbu darām labi. Kāpēc mums maksā mazāk? Mēs, darbā iekārtošanas firma, esam tādi kā ķīlnieki, jo mūsu sadarbības partneri, lielie kuģu īpašnieki, nav gatavi pacelt algas katru pusgadu, savukārt mēs sava pūla jūrniekiem neko iepriecinošu nevaram solīt.

Nevaru apgalvot, ka visas menedžmenta kompānijas tā dara, bet zinu, ka daļa tomēr tā rīkojas: par salīdzinoši augstu atalgojumu pieņem darbā virsniekus vai virsvirsniekus no Latvijas, bet pārējo apkalpi komplektē ar ļoti zemu apmaksātiem jūrniekiem. To, ka labi apmaksātajam virsniekam būs jāstrādā un jāvada ļoti zema līmeņa apkalpe, jūrnieks tai brīdī, kad tiek piedāvāta salīdzinoši laba alga, ignorē, viņam iestājas, kā amerikāņi saka – *many took*. Mūsu jūrnieki ir gatavi riskēt, pat lieliski apzinoties, ka kuģis nebūs tik drošs, tāpēc ka ir zemākas kvalitātes apkalpe, toties viņi saņems mēnesī divus tūkstošus dolāru vairāk. Nesen iepazinos ar kādas menedžmenta kompānijas darbu, kuras menedžmentā ir desmit kuģu. Kompānijas ofiss atrodas Londonā, un tajā strādā tikai pieci cilvēki, tātad praktiski nav nekādu biroja administrēšanas izmaksu. Savukārt kuģošanas kompānijai „Bergen", kurai pieder 95 kuģi, ir vairāk nekā divi simti administrācijas darbinieku, un tās, protams, ir milzīgas administrēšanas izmaksas. Tomēr, neskatoties uz sarežģījumiem, „Lapa" ir spēcīga kompānija, kas stabili turas savā tirgus nišā. Nevienam nav pamata sūdzēties, jo tas taču ir brīvais tirgus, kurā mēs visi tik ļoti gribējām strādāt."

A. Nadežņikovs LJS izlaidumā

Situācija ar pašiem jūrniekiem šajā brīvajā tirgū nemaz nav tik iepriecinoša, kā varētu vēlēties, jo labu jūrnieku trūkst, un to var apliecināt visi kruinga menedžeri. Lai kļūtu par labu jūrnieku, ir vajadzīga laba izglītība.

A. Nadežņikovs: „Mēs ne tikai sekojam tam, kas notiek ar jūrnieku izglītību Latvijā, mēs arī paši aktīvi piedalāmies izglītības darbā. Tomēr nav vienas un viennozīmīgas atbildes, kādai tad īsti vajadzētu būt izglītības sistēmai, lai sagatavotu labu darbinieku kādā no jūrniecības specialitātēm. Latvijas Jūras akadēmijā 2006. gadā ir izveidota jauna diplomēšanas sistēma, bet pagaidām vēl ir grūti prognozēt, kādus rezultātus tā dos, jo, kā mēdz teikt, cāļus skaita rudenī. Tomēr vajadzētu apzināties, ka process var attīstīties dažādi, tostarp arī ne īpaši labvēlīgi pašai jūrniecības nozarei. Jau tagad liela daļa no Latvijas Jūras akadēmijas absolventiem savu dzīvi nesaista ar darbu jūrā. Jaunā diplomēšanas sistēma, kad visi akadēmijas beidzēji iegūst bakalaura vai maģistra diplomu, pavērs vēl lielākas iespējas atrast darbu krastā. Un tā mēs varam nonākt situācijā, ka Jūras akadēmija gan sagatavos jūrniekus, bet jūrnieku mums nebūs, jo lielākā daļa paliks krastā. Taču to, kā būs īstenībā, mēs uzzināsim tikai pēc vairākiem gadiem.

Kas attiecas uz Jūras akadēmijas un „Lapas" sadarbību iepriekšējos gados, varu teikt, kas esam sadarbojušies praktiskās apmācības jomā, jo liels skaits akadēmijas studentu jūras praksi ir ieguvuši darbā uz mūsu sadarbības partneru kuģiem. Statistika liecina, ka aiz „Latvijas kuģniecības" esam otra lielākā kompānija, kas nodrošina studentus ar jūras prakses vietām. Pēdējā laikā gan izskanējusi akadēmijas vēlme veidot cita veida sadarbību, kas būtu balstīta uz finansiālām

saistībām no mūsu, tātad arī mūsu sadarbības partneru, puses. Ne „Lapa", ne arī kuģu īpašnieki nav gatavi maksāt par studentu mācību procesu, tāpēc pagaidām nav skaidrs, kā strādāsim un kā sadarbosimies turpmāk."

2006. gadā apritēja piecpadsmit gadi, kopš „Lapa" strādā kruinga biznesā. Šajā laikā ir bijuši panākumi un arī neveiksmes, bijušas problēmas, ko izdevies atrisināt, un tādas, kas vēl līdz šai dienai praktiski nav izkustinātas no vietas.

A. Nadežņikovs: „Pēc menedžmenta teorijas piecpadsmit gadi kompānijai ir labs rādītājs. Atskatoties uz aizvadītajiem piecpadsmit, varu teikt, ka esam gandarīti par savu darbu, jo esam ne tikai noturējušies savā tirgus nišā, bet arī pratuši ieņemt vienu no līdera pozīcijām tirgū un attīstīt darbību. Ar mūsu kompānijas un mūsu sadarbības partneru palīdzību daudzi jūrnieki ir veidojuši savu karjeru, un mēs esam radījuši apstākļus, kas nepieciešami, lai tā varētu notikt. Daudzi mūsu jūrnieki ir kļuvuši par superintendantiem. Piemēram, tikai kuģošanas kompānijā „Stolt" vien par superintendantiem strādā pieci mūsu jūrnieki. Tas, ka palīdzam jūrniekiem profesionāli izaugt, arī nenoliedzami dod gandarījumu.

Mūsu kompānijai ir izveidots ļoti labs jūrnieku pūls, un jūrnieki arī vienmēr ir bijuši apmierināti ar to pakalpojumu līmeni, kādu mēs viņiem sniedzam. Nevienam nav noslēpums arī tas, ka „Lapai" ir izdevies savā pūlā sapulcināt labākos jūrniekus, un ne tikai jūras virsniekus, bet arī ierindas jūrniekus. Mūsu ierindas jūrnieki ir tie, kuri labi pārvalda angļu valodu, tātad ir konkurētspējīgāki par citiem un arī labi pieprasīti. Varbūt tieši tāpēc mēs jo vairāk izjūtam tās pārmaiņas tirgū, ko jau minēju, – kad mūsu jūrnieki tiek pārpirkti, piedāvājot viņiem lielāku atalgojumu. Piemēram, kad kuģošanas kompānija „Dobson" uz saviem pasažieru prāmjiem Īrijā komplektēja apkalpes, tur strādāt aizgāja tieši mūsu pūla jūrnieki, un mēs viņus zaudējām.

Nereti jūrnieki saka, ka viņi strādā uz „Lapas" kuģiem. Mums jau patīk, ka jūrnieki tā saka, tomēr tā nav taisnība, jo „Lapai" savu kuģu nemaz nav, mēs tikai jūrniekiem sniedzam pakalpojumu – palīdzam viņiem atrast darbu uz kuģiem, uz to kuģošanas sabiedrību kuģiem, ar kuriem esam noslēguši sadarbības līgumus. Nereti mums rodas arī dažādas neparedzētas un pat nepatīkamas situācijas tāpēc vien, ka jūrnieki uzskata, ka viņi strādā „Lapā". Ir bijuši pat tiesu darbi, kuros mēs tiekam aicināti kā liecinieki. Reizēm saņemam mums adresētus rēķinus, jo jūrnieki teikuši, ka viņi strādā šajā kompānijā. Tad nākas skaidroties un risināt dažādas problēmas."

Lai izdzīvotu saspringtajos konkurences apstākļos, ir jāprot ne tikai pielāgoties tirgus apstākļiem, bet arī atrast jaunus darbības virzienus. „Lapa" ir nolēmusi savu ietekmi paplašināt ģeogrāfiski.

A. Nadežņikovs: „Esam atvēruši savas kompānijas meitas uzņēmumu Sanktpēterburgā un tuvākajā laikā atvērsim arī Odesā. Diemžēl vietējais tirgus ir pārlieku mazs un mūsu iespējas arī juridiski ir ierobežotas, lai varētu šeit paplašināt darbību. Kā saka, ja Muhameds neiet pie kalna, tad kalns nāk pie Muhameda. Arī mēs ejam tur, kur ir potenciālie jūrnieki.

Mums ir arī savs mācību centrs, kurā zināšanas lielākoties papildina mūsu jūrnieki, taču mūsu kursi ir atvērti arī visiem citiem, kas vēlas atjaunot vai pilnīgot savas zināšanas un prasmi. Tas, ka varam uzturēt un nodarbināt savu mācību centru, ir apliecinājums tam, cik tomēr daudz jūrnieku ir mūsu pūlā. Sekojam visām prasībām, kādas ir šajā nozarē, un pilnveidojam savu darbību. 2006. gadā piedāvājām arī kvalifikācijas celšanas kursus. Pirms kāda laika mums vēl nebija mašīntelpas trenažiera un tiltiņa trenažiera, tagad tādi ir, un tā soli pa solim ejam uz priekšu.

Arī pasniedzēji mūsu kursos ir savas nozares profesionāļi. Ja kursanti apgūst ugunsdrošību, tad pasniedzēji ir profesionāli ugunsdzēsēji, ja kuģa uzbūvi, tad kuģu arhitekti, ja medicīnu, tad lekcijas lasa profesionāli mediķi, bet par kravas apkalpošanu un kravas vadību, protams, vislabāk spēj pastāstīt šīs nozares speciālists. Kā jau teicu, mēs izmantojam katras nozares labāko speciālistu zināšanas, lai jūrnieki iegūtu iespējami vairāk. No otras puses, jāteic, ka mēs ne tikai dodam, bet arī prasām no jūrniekiem, piemēram, mācoties mūsu kursos, nav atļauts kavēt nodarbības, un šī prasība jāievēro bez atlaidēm.

Tā kā es piedalos arī Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra eksaminācijas komisijas darbā jūrnieku kompetences pārbaudēs, ar pilnu atbildību varu teikt, ka kopumā jūrniekiem ir visai vājas zināšanas un pat zema profesionālā kompetence. Godīgi sakot, biju šokā par mūsu jūrnieku profesionālo līmeni. Mūsdienu tehnoloģijas attīstās ļoti strauji, kuģi ir aprīkoti ar sarežģītu un modernu aparatūru, tomēr tehnika ir tikai tehnika, ja vienā dienā kaut kas notiek un šī teh-

nika vairs nedarbojas, kas tad notiks jūrā? Vai mūsdienu jūrnieks tiek sagatavots tā, lai viņš varētu ne tikai spaidīt pogas? Vai viņš ir apguvis arī kuģošanas pamatus? Šķiet, ka tieši kuģošanas pamatus jūrnieks ir apguvis visai vāji un viņa zināšanas, piemēram, astronomijā, piesardzīgi vērtējot, ir nepietiekamas. Cilvēks nedrīkst paļauties tikai uz tehniku, bet Jūrnieku reģistrā esmu pārliecinājies, ka uz eksāmeniem nāk jūrnieki, kuriem nav pamatzināšanu astronomijā. Manā izpratnē tas nozīmē, ka viņiem nav pamatzināšanu jūrniecībā.

Astronomija savulaik bija tas priekšmets, ko vajadzēja apgūt jūrniekiem, lai vispār dotos jūrā, jo nekā cita kā vienīgi zvaigznes, pēc kurām orientēties, tur nebija. Tagad pat stūrmaņi atklāti atzīst, ka viņi par astronomiju neko nezina, viņi nezina, kādas koordināšu sistēmas ir lietojamas, kā ir uzbūvēts sekstants, tātad nezina jūrniecības un kuģošanas ābeces lietas.

Mūsu jūrniekiem konkurētspēju nodrošina zināšanas un reputācija, kas iegūta daudzu gadu laikā. Ja jūrnieki zaudēs savu kvalifikāciju un tādējādi sabojās reputāciju, viņi no darba tirgus izkritīs, un atgriezties tajā būs praktiski nepiespējami. Esmu bijis Ķīnā, Korejā un Filipīnās, tāpēc varu droši teikt: šīs valstis attīstās un tur ir valsts politika, kas atbalsta jūrniecības nozari, tai skaitā arī jūrniecības izglītību. Mums jāapzinās un jābūt gataviem tam, ka izjutīsim lielu spiedienu no šo valstu darbaspēka puses, un ne jau mazkvalificēta, bet gan konkurētspējīga, kas būs gatavs mūs izspiest no tirgus. Jau tagad pieņēmums, ka filipīnieši ir lētais darbaspēks, vairs neatbilst patiesībai, jo viņu izglītības līmenis ir ievērojami cēlies. Tirgus ir viena ļoti mainīga lieta, šodien izjūtam jūrnieku deficītu, bet rīt jau būs šīs profesijas pārpilnība. Atklāti sakot, ar to kvalifikāciju, ko Latvijas jūrnieki apliecina Jūrnieku reģistra eksāmenos, būs par maz, lai noturētos jūrnieku darba tirgū. Un tā ir viela pārdomām."

Sociālās garantijas jūrniekiem ir tas jautājumu loks, kas ir aktuāls visus otrās republikas gadus, un tā vien šķiet, ka tuvākajā laikā nekas nemainīsies, jo pašreizējā valsts politika rāda, ka jūrniecības nozare mūsu valstī nav atbalstāmo un interesējošo nozaru vidū.

A. Nadežņikovs: „Kas attiecas uz jūrnieku sociālajām garantijām, varu teikt, ka lielākoties mūsu jūrnieki ir, atvainojiet, *bomžu* līmenī. Tas attiecas uz jūrniekiem, kam pienācis pensijas vecums, jo, aizejot pensijā, viņi, neskatoties uz to, ka ir strādājuši sarežģītos un bīstamos apstākļos jūrā, saņem tikai valsts noteikto sociālo pensiju. Šāda situācija izveidojusies nodokļu politikas dēļ, kas neatrisina un pat nerisina jūrnieku nodokļu jautājumu. Pagaidām Latvija vienīgi ar Norvēģiju ir noslēgusi sadarbības līgumu par sociālo apdrošināšanu, un „Lapa" apkalpo lielāko jūrnieku skaitu, kas nodarbināti uz Norvēģijas kuģu īpašnieku kuģiem. Līgums nošaka, ka iemaksas tiek veiktas no divām minimālajām algām, par mūsu jūrniekiem lielākoties maksā kuģu īpašnieki, un arī paši jūrnieki veic zināmas iemaksas. Cik ilgi šis līgums darbosies, to nevaru pateikt. Daudzu gadu garumā mēs, es domāju jūrniecības nozares speciālistus, tai skaitā arī kruinga kompānijas, cenša-

mies pierunāt valdību kaut ko mainīt līdzšinējā sistēmā un atzīt, ka jūrnieki nav pielīdzināmi mazkvalificētiem sēņu vai zemeņu lasītājiem Īrijā. Jūrnieki strādā atbildīgu, augsti kvalificētu un bīstamu darbu jūrā, tāpēc viņiem vajadzētu piemērot pasaules praksē atzītu nodokļu sistēmu. Mūsu valdība šo jautājumu nerisina, jo, manuprāt, negrib to risināt. Sarunas starp jūrniecības nozares speciālistiem un valdību nonākušas nesaprotamā stadijā, jo neesam saņēmuši nekādu atbildi, kas un kā notiks. Cenšamies atrast pieeju mūsu ministriem, bet politiskās svārstības valstī ir pārlieku neprognozējamas, arī sarunas ar Finanšu ministriju līdz šim nav devušas nekādu rezultātu. Tā nu ir izveidojusies visai dīvaina situācija: mūsu jūrnieki nodokļus nemaksā, un neviens par to neuztraucas, lai tik nemaksā. Kad vēlamies panākt, lai valdība pieņem likumu, kas definētu, kā jūrniekiem šie nodokļi būtu maksājami, un lūdzam ievērot starptautisko praksi nodokļu piemērošanā jūrniekiem, valdība nav gatava šo jautājumu risināt. Mēs valdībai piedāvājam variantu, kas ļautu valsts budžetā iekasēt miljonus, bet nevienam tas nešķiet interesanti. Pat padomju sistēma paredzēja dažādas priekšrocības jūrniekiem, turpretī mūsu valstij jūrnieki nav vajadzīgi.

Paši jūrnieki arī ir bezatbildīgi, jo, kamēr jauni un var labi nopelnīt, par pensiju nedomā, bet, kad pienāk pensijas vecums, saprot, ka ir nonākuši neapskaužamā situācijā.

Patiesībā ir ļoti skumji, ka paiet gadi, bet valsts politika attiecībā uz jūrniecību joprojām nav nekāda. Tas nozīmē, ka mūsu valstī jūrniecības nav un nav arī vajadzīga. Žēl."■

SIA "LAPA"

Starptautiskais jūrnieku darbā iekārtošanas un mācību centrs

SIA "LAPA"
33-3a Kr. Valdemāra iela 33 – 3a
Rīga, LV-1010, Latvija

Tālr.: +371 7332887
Fax: +371 7830133
E-mail: lapa@lapa.lv

Kapteinis kā godājams tituls jeb atbildīgs amata pienākums

"Kapteinis" kā goda nosaukums pasaulē ir ļoti izplatīts, bet tā nozīme katrā konkrētajā gadījumā ir saprotama tikai tajās aprindās, kur tas tiek lietots. Piemēram, valstu bruņotajos spēkos vārds "kapteinis" norāda uz dienesta pakāpi un ar to saistītajiem pienākumiem un atbildību. Dažādās industrijas nozarēs vai sportā ar "kapteini" tiek apzīmēts noteiktas grupas vadītājs, līdz ar to visiem saprotams, ka tas ir galvenais, līderis, atbildīgais par lēmumu pieņemšanu un izpildi, kā arī viens no spējīgākajiem pakļaut sev un vadīt noteiktu grupu cilvēku, lai sasniegtu izvirzītos mērķus.

Jūrniecībā ar *kapteiņa* titulu ir nedaudz sarežģītāk jeb nopietnāk. Kuģa *kapteinis* ir persona, kuras pienākums ir komandēt kuģi, dot rīkojumus apkalpei un kura ir absolūti vienpersoniski atbildīga, arī no juridiskā viedokļa, par kuģa komandēšanas rezultātu. Demokrātija beidzas uz muliņa pie kuģa trapa. Lai dzīvo diktatūra! Šai sakarā lietojot angļu valodas terminoloģiju, lietas šķiet skaidrākas, jo gandrīz visos starptautiskajos dokumentos, normatīvajos aktos un konvencijās kuģa *kapteinis* tiek dēvēts par *master,* kam jau ir konkrētāka nozīme – saimnieks, kungs, īpašnieks, un, lai nejauktu, piemēram, ar *Master of Ceremonies*, tad vēl konkrētāk – *master mariner.* Šai gadījumā tituls *kapteinis* netiek piešķirts kāda balsojuma rezultātā, bet ir jānopelna, kā to paredz starptautiskās konvencijas un nacionālie normatīvie akti, uz kuru pamata tiek skatīta jūrnieka kvalifikācijas atbilstība un tiesības saņemt kompetences sertifikātu, kas apliecina šāda titula būtību un liecina, ka kuģa kapteinis ir sasniedzis standartu paredzēto izcilību un lietpratību jūrlietās. Tādu līmeni nevar sasniegt jebkurš izglītots kuģa virsnieks bez atbilstošas jūras prakses un pietiekamas pieredzes.

Galīgā uzņemšana *kapteiņa* kārtā jeb *alokāde* var notikt tikai tad, ja sertificētais kapteinis ir komandējis kuģi, t.i., tiešām sekmīgi strādājis kuģa kapteiņa amatā. Kuģu kapteiņi diezgan greizsirdīgi sargā *kapteiņa* titulu no personām, kas nav izpildījušas šos noteikumus, tāpat ar neizpratni un nosodoši kuģu *kapteiņi* attiecas pret personām, kas nēsā kapteiņa uzšuves vai citādi vēlas sevi demonstrēt par piederīgiem *kapteiņa* titulam.

Starptautiskajā Kuģu kapteiņu asociāciju federācijā (*IFSMA*) var sastāvēt tikai tādi *kapteiņi*, kas ir pierādījuši sevi kā *kuģa kapteini – master mariner,* t.i., visos gadījumos tiek parādīta un saglabājas uzruna k*apteinis.* IFSMA pilnīgi izprot ar

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA 2006

jūrniecību saistīto profesionālo un mācību iestāžu vēlmi izmantot šo titulu plašāk, bet reizē lūdz izvairīties no titula *kapteinis* plašākas lietošanas, lai kuģa kapteiņa tituls netiktu netieši devalvēts jeb pazemināts.

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija (LKKA) ir Starptautiskās Kuģu kapteiņu asociāciju federācijas biedrs kopš 2004. gada, kā arī uzskata sevi par Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrības darbības turpinātāju, tāpēc arī pievienojas IFSMA aicinājumam, aizstāvot savu biedru, kā arī visu kuģu kapteiņu cieņu.■

Kapteinis Artūrs Brokovskis,
LKKA izpildsekretārs

Vai Jūs zināt?

Ēriks Rudais (Sarkanais) (950. – 1003.)
bija pirmais eiropietis, kurš aizkuģoja uz Grenlandi.

Žaks Kartjērs (1491. – 1557.) un Džons Kabots (1450. – 1499.)
tiek uzskatīti par modernajiem Kanādas atklājējiem.

Kristofors Kolumbs (1451. – 1506.)
tiek uzskatīts par moderno Amerikas atklājēju.

Amerigo Vespuči (1454. – 1512.)
bija pirmais, kurš aptvēra, ka Amerika ir atsevišķs kontinents.

Vasko da Gama (1469. – 1524.)
bija pirmais cilvēks, kurš aizkuģoja tieši no Eiropas uz Indiju.

Ferdinands Magelāns (1480. – 1521.)
vadīja pirmo ekspedīciju, kas apkuģoja apkārt pasaulei.

Vitus Jonasens Berings (1681. – 1741.)
atklāja jūrasceļu apkārt Sibīrijai uz ķīnu.

Džeimss Kuks (1728. – 1779.)
izpētīja Kluso okeānu un zīmēja precīzas kartes.

Vienīgā pasaulē?

Rīgas centrā, Skolas ielā, netālu no Dailes teātra, mājvietu radusi godājama jūrnieku organizācija – akciju sabiedrības „Latvijas kuģniecība" pensionāru un invalīdu biedrība „Enkurs". Katru dienu lielā un mājīgā dzīvokļa durvis ver vairāki desmiti staltu vīru sirmām galvām – kādreizējais Latvijas jūras kuģniecības (vēlāk „Latvijas kuģniecība") lepnums: kuģu vadītāji, mehāniķi, motoristi un citi profesionāli jūrnieki. Pašlaik organizācijā ir 1400 biedru, no tiem ap 400 – dāmas. Šo cilvēku darba dzīve pagājusi jūrā un kuģniecības krasta dienestos. Vairākums – gandrīz 950 – strādājuši uz kuģiem.

Mana iepazīšanās klātienē ar *enkurniekiem* aizsākās 2001. gada pavasarī. Tam pamudinājums bija darbs pie enciklopēdijas „Latvijas jūrniecības vēsture 1950–2000". Kopā ar kolēģiem kopš 1999. gada ar toreizējā „Latvijas kuģniecības" prezidenta Andra Kļaviņa laipnu atļauju strādājot LK arhīvā, tika izskatīti tūkstoši jūrnieku personisko lietu. Daudziem ieņemamie amati uz kuģiem un nostrādātie gadi Latvijas jūras transportā atbilda redkolēģijas izvirzītajiem kritērijiem, lai viņu biogrāfijas varētu ievietot topošajā enciklopēdijā. Diemžēl personāla arhīvs nedeva atbildi uz jautājumu, kas noticis ar cilvēkiem pēc tam, kad viņi no Latvijas kuģniecības aizgājuši (daļa devās darbā uz ārzemju kompāniju kuģiem, bet vairākums – pensijā). Turpinājumu šiem dzīves stāstiem mums ieteica meklēt biedrībā „Enkurs". „Parunājiet ar Luīzi, gan jau viņa varēs palīdzēt, jo pazīst gandrīz visus, kas pēc darba Latvijas jūras kuģniecībā devušies pensijā," mums teica daudzi jūrniecības darbinieki. Kad pēc telefoniskas vienošanās kādā 2001. gada lietainā aprīļa pēcpusdienā abi ar kolēģi Aigaru Miklāvu, galīgi salijuši, vērām Skolas ielas 36a nama durvis, mūs tur sagaidīja ne vien Luīze Šigabutdinova, bet arī gandrīz desmit biedrības valdes locekļi, arī valdes priekšsēdētājs Pēteris Daugulis. Šādu *eksāmenu* nebijām gaidījuši. Vairākus no organizācijas vadītājiem pazinām, jo viņu fotogrāfijas bija redzētas jūrniecības izdevumos, piemēram, Jevgēniju Rudzīti, kurš jūrā gāja no 1937. gada, 40. gadu sākumā mācījās K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā, bet pēc Otrā pasaules kara divdesmit piecus gadus vadīja kuģus, arī kādreiz tik slaveno motorkuģi „Sēna". Tur bija arī kuģu vadītājs Ādolfs Jakubovskis, kurš tālbraucēja kapteiņa diplomu saņēma pirms pusgadsimta, un vēl citi, bez kuriem nav uzrakstāma Latvijas jūrniecības vēsture. Kā vienmēr ar laipnu un smaidošu skatu uz mums vērās jau iepriekš pazīstamais Ziedonis Salmiņš-Salms, ilggadējs Latvijas jūras kuģniecības kuģu vecākais mehāniķis. Lai gan nebijām gatavojušies tik nopietnai sarunai, liekas, tā tomēr izdevās un bija sākums neskaitāmām intervijām ar organizācijas biedriem gandrīz divu gadu garumā. Daudzas iepriekš pusē pārtrauktas biogrāfijas ieguva

Biedrības „Enkurs" konference VEF kultūras pilī

turpinājumu, un šo cilvēku devums Latvijas jūras transportā kļuva pieejams enciklopēdijas „Latvijas jūrniecības vēsture 1950–2000" lasītājiem. Grāmata pabeigta, bet mūsu sadarbība ar biedrību „Enkurs", īpaši tās vadītāju Pēteri Dauguli un valdes priekšsēdētāja pirmo vietnieci, precīzāk sakot – organizācijas dibinātāju un dvēseli Luīzi Šigabutdinovu, turpinās.

Ieejot biedrības „Enkurs" telpās, rodas sajūta, ka tur viss darbojas kā precīzi nostādīts pulksteņa mehānisms. Lielākajā telpā, ko jūrnieku valodā varētu nosaukt par kopkajīti, sēž dežurants, pie galdiem vairāki bijušie kuģu apkalpju locekļi lasa avīzes un žurnālus, citi savā starpā pārrunā valsts un personīgās dzīves aktualitātes vai kavējas atmiņās par gadiem, kas aizvadīti jūrā. Pēdējā laikā visbiežāk telpas saimnieka – dežuranta pienākumus (protams, sabiedriskā kārtā) uzņemas bijušais kuģu elektromehāniķis Valentīns Šuks. Istabas sienas grezno mākslinieku Jurija Latucka un Dmitrija Lavrušina gleznas. Uz tām jūra, kuģi, dzimtais krasts. Autoru darbi atrodami arī daudzu *enkurnieku* dzīves vietās. Īpašs dāvinājums pašlaik tiek gatavots Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam – gandrīz 100 gleznu, kurās būs redzami kādreizējie Latvijas jūras kuģniecības kuģi, uz kuriem jūrā gāja organizācijas „Enkurs" biedri.

Gaitenī, pa kuru iespējams nokļūt citās telpās, pie sienām lasāma informācija par tuvākajā laikā paredzētiem pasākumiem, par sadzīvei un labai veselībai nepieciešamām lietām, kuras iespējams saņemt bez maksas vai iegūt ar atlaidēm (to skaitā ziņas par valdes sēdēm, kapu uzkopšanas talkām, kas vairākas reizes gadā tiek rīkotas Pokrova kapos, medicīnas pakalpojumiem, iespējām iegūt veselības

Pēc nopietnas un pamatīgas spriešanas vajag arī kārtīgi iestiprināties – biedrības „Enkurs" konferences VEF kultūras pilī otrā (saviesīgā) daļa

apdrošināšanas kartes, atpūtas pasākumiem, dzimšanas dienu svinībām, kuras „Enkurs" biedri kopīgi atzīmē reizi divos mēnešos, friziera pakalpojumiem, ko par simbolisku samaksu – 25 santīmiem – var saņemt divas reizes mēnesī, par iespējām saņemt medu, pat tapetes un virtuves izlietnes, un vēl, un vēl, un vēl).

Atsevišķā istabā (uz kapteiņa tiltiņa) darba vieta ir biedrības valdes priekšsēdētājam P. Daugulim un viņa pirmajai vietniecei L. Šigabutdinovai. Šeit nejaušs ienācējs jūtas kā īpaši atsaucīgu iestāžu darbinieku kabinetā pieņemšanas laikā. Cilvēki nāk un iet, un katram savs stāsts, katram savs lūgums. Iespēju robežās palīdzību saņem katrs, netiek taupīts arī laipns vārds, kas bieži vien ir tikpat nepieciešams kā materiālā palīdzība. Šai telpā vieta ir arī Zinabai Gatajevai. Viņa ir viena no retajiem „Enkurs" biedriem, kam darba mūžs nav saistīts ar Latvijas kuģniecību, – tur par donkermani strādāja viņas vīrs. Pēc dzīvesbiedra nāves Zinaba palika viena ar diviem maziem bērniem. Neapskaužamo materiālo situāciju palīdzēja atrisināt organizācija „Enkurs", pieņemot viņu darbā par galveno grāmatvedi.

Blakus atrodas videostudija. Šeit tiek komplektētas, apstrādātas un pavairotas filmas, kurās fiksēti visi galvenie „Enkura" notikumi. Katrs organizācijas biedrs var iegūt piemiņai vizuālu materiālu par dažādiem pasākumiem. Vairākus gadus videostudijas saimnieks bija Oļegs Kuzņecovs. 1932. gadā dzimušais jūrnieks vadījis daudzus kuģus, bet visilgāk motorkuģi „Klements Gotvalds" (1978–1994). No 2001. gada Kuzņecova kungs turpināja tālbraucēja kapteiņa Viļa Šauļska aizsākto darbu – no *enkurniekiem* komplektēja maiņas apkalpes brīvgu-

Enkurnieki pulcējušies savās otrajās mājās Skolas ielā 36a. No kreisās: Vasilijs Gubins, Vladimirs Soļskis, Aleksejs Tkačs, Luīze Šigabutdinova un Konstantīns Sukurs

ļā vai remontā esošajiem „Latvijas kuģniecības" kuģiem. Daudzi biedrības biedri, kuriem regulāri strādāt vairs nebija pa spēkam, varēja īsākus laika periodus izmantot savas zināšanas un pieredzi darbā, tai pašā laikā iegūstot papildu ienākumus niecīgajai pensijai. O. Kuzņecovs bija viens no tiem, kurš palīdzēja muzeja darbiniekiem organizēt tikšanos ar enciklopēdijas uzrakstīšanai nepieciešamajiem cilvēkiem. Jāuzteic pensionēto jūrnieku precizitāte un nopietnā attieksme pret intervijām ar muzeja darbiniekiem. Neatceros, ka kāds bez nopietna iemesla nebūtu ieradies vai būtu nokavējis tikšanos, vai arī izturējies pret vēsturniekiem augstprātīgi, tieši pretēji, mums *sauszemes jūrniekiem*, teorētiķiem, kuri kuģi pazīst pārsvarā pēc fotogrāfijām un grāmatu tekstiem, šīs tikšanās bija mācību stundas – kvalifikācijas celšana, un pieredzējušie jūras transporta darbinieki atbildēja uz daudzajiem jautājumiem, kurus centāmies noskaidrot, lai topošajā grāmatā pieļautu iespējami mazāk kļūdu un neprecizitāšu. Arī Oļega Kuzņecova biogrāfija ir neatņemama enciklopēdijas sastāvdaļa. Diemžēl tagad viņa bijušais kabinets kļuvis tā kā tukšāks, un muzejnieki savos reģistros aiz viņa dzimšanas datiem bija spiesti pierakstīt otru gadskaitli – miris 2004. gada 5. maijā. Tomēr dzīve turpinās, un turpina darboties arī videocentrs. Tā jaunais vadītājs Nazips Šakirjanovs jau 1946. gadā kā kuģa radists uzkāpa uz kuģa. Tagad, pensijā būdams, viņš sabiedriskā kārtā vada radiocentru. Maiņas apkalpju komplektēšanu no O. Kuzņecova pārņēma ilggadējs kuģniecības darbinieks Žans Varčeņa, taču kuģniecībai *enkurnieku* palīdzība diemžēl nav īpaši vajadzīga, līdz ar to cilvēkiem pēdē-

Enciklopēdijas „Latvijas jūrniecības vēsture 1950–2000" autorus grāmatas dzimšanas dienā 2003. gada 15. decembrī Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā sveic biedrība „Enkurs". Priekšplānā no kreisās: Jevgēnijs Rudzītis, Pēteris Daugulis, Luīze Šigabutdinova un Aleksejs Tarvids

jos gados zudusi iespēja nedaudz piepelnīties, tāpēc organizācija meklē citas iespējamās darbošanās formas, piemēram, piedāvā dežurantu vai autostāvvietu sarga vietas.

Biedrības dzīvokļa galējā telpa ir agrāko Latvijas jūras kuģniecības darbinieču – dāmu saimniekošanas vieta, tā ir ēdamistaba – virtuve (kambīze). Dienas vidū tur valdošais patīkamais aromāts liecina, ka pienācis pusdienas laiks. *Priekšnieces* te ir bijusī kuģniecības Finanšu daļas vadītāja Klāra Ivanova (viņa „Enkurā" veic arī revidentes pienākumus) un Anna Feoktistova (kādreizējā Latvijas kuģniecības bibliotekāre). Iecienītākie ēdieni esot kotletes, plovs, arī rasoļniks, un vispār visi ēdieni esot gardi. Pasaules attīstītajās valstīs pensionētie jūrnieki (īpaši kapteiņi) ir pārtikuši cilvēki un vecumdienās bieži kopā ar dzīvesbiedru apceļo pasauli. Pie mums tā nu ir gadījies, ka daudzi bijušie kuģinieki, kuru darba stāžs tuvojas gadsimta pusei, pelnītā atpūtā devušies pagājušā gadsimta 90. gados, laikā, kad aprēķinātā pensija ne vienmēr spēja nosegt pat pašus nepieciešamākos tēriņus. Arī pašreizējais tās pieaugums diez vai ir lielāks par inflāciju valstī. Ja līdz pensijas izmaksas dienai vēl drusku jāpagaida, bet makā vairs nekā liela nav, tad jebkurš „Enkura" biedrs var nobaudīt garšīgas pusdienas, kuras neliktu kaunā pat solīdas galvaspilsētas *ēstuves*. Viens no maniem Skolas ielas apmeklējumiem 2006. gadā iegadījās pusdienu laikā. Pēc saimnieču laipna ielūguma nobaudīju galdā celto cienastu un varu apliecināt, ka tur tiek gatavots kā savējiem, kā mā-

jās. Atsevišķās dienās, ja *enkurniekiem* ir kāds īpašs notikums, svinību galds tiek klāts lielākajā telpā un dalībnieku skaits ir daudz lielāks.

Tāda šodien ir organizācijas „Enkurs" biedru ikdiena, kas veidojusies daudzu gadu garumā. Daļa profesionālo jūrnieku ir šai saimē no tās dibināšanas dienas, citi pievienojušies vēlāk, bet daļa salīdzinoši nesen, un, iespējams, pat neko nezina par veterānu organizācijas 15 gados noieto ceļu.

Jūs mums esat kā Ziemassvētku vecītis – par Imantu Vikmani domā Luīze Šigabutdinova

Sākums bija 1990. gadā, kad Latvijā sākās atmoda. Šajā gadā Latvijas jūras kuģniecība nodibināja sabiedrisku organizāciju – Sociālās iniciatīvas centru. Organizācija vāca, apkopoja un analizēja informāciju par LJK darbiniekiem nepieciešamo sociālo un materiālo palīdzību, īpaši izceļot ilggadējos kuģniecības darbiniekus. Ar pētījumu rezultātiem iepazīstināja kuģniecības vadību un ierosināja novērtēt cilvēkus, kas vairākus gadu desmitus godprātīgi strādājuši jūras transportā. Centrā strādāja vairāki gados jauni bijušie Latvijas jūras kuģniecības likvidēto sabiedrisko organizāciju darbinieki, bet to vadīja Luīze Šigabutdinova. Manuprāt, tieši pateicoties viņai centrs noturējās un rada turpinājumu, nevis pazuda bez pēdām, kā tas notika ar daudzām šai laikā izveidotām organizācijām. Var tikai apbrīnot neizsīkstošo enerģiju un darba mīlestību, ar kādu elegantā neliela auguma tatāriete, par spīti daudzajām nopietnajām veselības problēmām, risina neskaitāmos ar biedrību saistītos jautājumus. Varbūt tas tāpēc, ka ģimenē, kurā bija 11 bērni, viņa bija vecākā, varbūt tāpēc, ka pavisam jauna, 22 gadu vecumā, pēc Kazaņas Valsts pedagoģiskā institūta beigšanas viņa ieradās agrāk nepazītā zemē – Latvijā un Līvānu, vēlāk Vircavas vidusskolā sāka mācīt vācu un krievu valodu un tagad bez problēmām runā latviski (bijušie skolnieki viņu atceras arī kā lielisku deju skolotāju), bet varbūt tāpēc, ka ģimenē bija daudzi jūrnieki, pirmkārt, vīrs, Tallinas jūrskolas absolvents, kurš ieguva kuģu vadītāja diplomu un vēlāk brauca uz LJK kuģiem, un divi brāļi, kas strādāja par kuģu mehāniķiem. Divdesmit pieci no L. Šigabutdinovas darba stāža gadiem aizvadīti Latvijas jūras kuģniecībā – viņa vadīja kultūras darbu un Zinību biedrību. Izveidojoties „Latvijas kuģniecībai", 1991. gadā Sociālās iniciatīvas centru pārveidoja par LK sociālās iniciatīvas centru „Enkurs". Tā uzdevums bija jūrnieku, viņu ģimenes locekļu,

Biedrības „Enkurs" sanāksmē Luīze Šigabutdinova (pirmā no labās) pateicas Igoram Pavlovam par regulāro palīdzību jūrniekiem – pensionāriem

bāriņu, atraitņu un invalīdu interešu sociālā aizsardzība. Kuģniecībā darbojās vairākas organizācijas – pensionāru, invalīdu, veterānu, kurām bija līdzīgi mērķi un uzdevumi, tāpēc, lai apvienotu iepriekš darbojošās LK sociālās palīdzības organizācijas un nodibinātu vienu, kas pārstāvētu gan LK pensionāru, gan veterānu un invalīdu intereses, 1991. gadā izveidoja iniciatīvas grupu, kurā darbojās tālbraucēji kapteiņi Roberts Akits un Viļs Šauļskis, kuģu mehāniķis Ziedonis Salmiņš-Salms un jūrniecības darbiniece Luīze Šigabutdinova. 1992. gada 15. oktobrī tika sasaukta organizācijas dibināšanas sapulce. Tajā izveidoja LK pensionāru-veterānu un invalīdu biedrību „Enkurs". Šai laikā par jaunās biedrības biedriem bija reģistrējušies 245 cilvēki. Jaunās organizācijas pirmajā valdē bija 19 cilvēki. Par tās locekļiem kļuva Roberts Akits, Ludmila Bujanova, Dmitrijs Dudins, Fēlikss Fetisovs, Lidija Ivanova, Klāra Luste, Arkādijs Ņeboļsins, Laimonis Plīrums, Roberts Polis, Ādolfs Razins, Jevgēnijs Rudzītis, Ziedonis Salmiņš-Salms, Vadims Soļskis, Viļs Šauļskis, Luīze Šigabutdinovs, Aleksejs Tkačs, Tarass Tkačenko, Viktors Volkovs un Jekaterina Voroncova. Nedēļu vēlāk valde par savu pirmo priekšsēdētāju ievēlēja tālbraucēju kapteini, jūrniecības izglītības darbinieku Robertu Akitu (1925–1997). Organizācijas darbu viņš vadīja četrus gadus. 1992. un 1993. gadā tika izdota avīze „Jūrnieka Zvaigzne". Biedrību reģistrēja Rīgā, un tās pirmās adreses bija Katrīnas iela 2, Katrīnas iela 5, Andrejostas iela 6. Nozīmīgas pārmaiņas „Enkura" darbā notika 1997. gadā. Šā gada 30. janvārī sasauca biedrības kopsapulci, kurā organizāciju pārdēvēja, turpmāk tā saucās Latvijas kuģnie-

Turpmāko sadarbību apspriež Jānis Birks un *enkurnieki* Ādolfs Jakubovskis (pa kreisi) un Aleksejs Tarvids

cības pensionāru un invalīdu biedrība „Enkurs". Par valdes priekšsēdētāju ievēlēja jūrniecības darbinieku Pēteri Dauguli (dzimis 1930. gadā, strādājis gan pie kuģu būvēm un remonta, gan gājis jūrā, gan vadījis Jūras un upju flotes strādnieku arodbiedrību), par viņa pirmo vietnieci – L. Šigabutdinovu, par vietniekiem – Z. Salmiņu-Salmu, Ā. Jakubovski un J. Rudzīti, bet par sekretāriem – Ludmilu Bujanovu un Jevgēniju Brici. Gadu gaitā organizācijas vadībā notikušas pārmaiņas, un pašlaik par sekretāriem darbojas Silvija Sima un Nadežda Kolomņikova. 1997. gadā divas reizes mainījās organizācijas adrese, vispirms tā atradās Biķernieku ielā 33a, tad pārcēlās uz tagadējo mājvietu Skolas ielā 36a. Reorganizētās biedrības darbība balstās uz brīvprātības principa, apvieno „Latvijas kuģniecības" (iepriekš Latvijas jūras kuģniecība) un tās struktūrvienību darbiniekus – strādājošus un nestrādājošus pensionārus (devušies pensijā no LJK vai LK), kuri sasnieguši 50 gadu vecumu un kuru darba stāžs LK (LJK) nav mazāks par 20 gadiem (vīriešiem) vai 15 gadiem (sievietēm), un bijušos strādājošos, kas aizgājuši invaliditātes pensijā (neatkarīgi no darba stāža kuģniecībā). Biedrības „Enkurs" galvenais uzdevums ir rūpēties par biedru sociālo un tiesisko aizsardzību, sadzīves apstākļu uzlabošanu, veselības aizsardzību, medicīnisko palīdzību, atpūtu, veicināt pensionāru nodarbinātību LK un citās cilvēkiem solīdos gados piemērotās vietās, izsniegt bezmaksas pusdienas un pabalstus. „Enkura" biedri regulāri saņem materiālu palīdzību, tiek organizēta valsts svētku, biedru dzīves un darba jubileju, transporta nozarei un LK nozīmīgu dienu kopīga atzīmēšana. Noteikti gribas piebilst, ka jūrnieki māk priecāties, un tad aizmirstas kaites un vainas, valda jautrība dziesmas un

Mēs esam kopā vairāk par pusgadsimtu, saka stiprākie biedrības „Enkurs" pāri

dejas. Ziemassvētku un Jaungada balles notiek VEF kultūras pilī, bet pārējos svētkus parasti rīko Vecrīgā, Pils ielas kafejnīcā „Nellija". 2006. gada nogalē tika sumināti (arī apbalvoti ar naudas prēmiju) tie biedrības biedri un viņu *otrās pusītes*, kuru kopdzīve turpinājusies vismaz 50 gadus. Šādi pāri bija 87, un tas apgāž tautā valdošo uzskatu, ka jūrnieku ģimenes neesot stabilas.

„Enkura" augstākā institūcija ir biedru kopsapulce, kas tāpat kā regulāri rīkotās konferences notiek VEF kultūras pilī. Tās dalībnieki ievēl valdi, kas vada „Enkura" darbu, bet valde ievēl priekšsēdētāju un valdes priekšsēža pirmo vietnieku (organizatoriskā un praktiskā darba vadītāju un koordinatoru), kā arī vietniekus un sekretāru. Biedrības statūtos rakstīts, ka „Enkura" vadība nodrošina finanšu līdzekļu iegūšanu biedrības darbībai – veido līgumattiecības ar „Latvijas kuģniecības" administrāciju, kuģu īpašniekiem un komandām, arodbiedrībām u.c. ieinteresētiem uzņēmumiem un organizācijām. Droši vien cilvēkam, kas nav bijis saistīts ar šāda veida darbību, ir grūti aptvert, kas slēpjas aiz šiem vārdiem. Varam tikai iedomāties, cik dienu, nedēļu, mēnešu un pat gadu ziedots, lai „Enkuram" būtu finansiālais nodrošinājums. Pastāvēšanas sākuma periodā biedrība centās pelnīt pati, veicot komercdarbību. Tika dibinātas firmas, kurās varēja gan mācīties valodas, gan apgūt un vadīt ekskursijas. Mainoties likumdošanai, mainījās situācija – šāda veida komercdarbība organizācijai tika aizliegta, un bija jāmeklē citi ienākuma avoti, lai uzturēt biedrību. Īpaši daudz labu vārdu L. Šigabutdinova un P. Daugulis velta „Latvijas kuģniecības" vadībai. Pirmais koplīgums ar

„Enkurs" biedri kārtējā sakopšanas talkā Pokrova kapos Rīgā

to tika noslēgts 1993. gadā. Līguma pamatojums – jūrnieki, kuri daudzus gadus strādājuši Latvijas jūras kuģniecībā un vairojuši tās bagātību, tagad ir sasnieguši pensijas vecumu un no sapelnītajām vērtībām nav ieguvuši neko. Ar toreizējo kuģniecības priekšnieku Pēteri Avotiņu noslēgtais līgums paredzēja, ka divus gadus „Enkuram" tiks piešķirta noteikta naudas summa, kuru drīkstēja lietot tikai dokumentā paredzētajiem maksājumiem, par naudas izlietojumu regulāri sniedzot pārskatu, lai pierādītu, ka citiem organizācijas biedriem nepieciešamiem izdevumiem līdzekļi nav tērēti. Nelielais, visiem vienādais materiālais pabalsts, protams, bija noderīgs, bet īpašiem gadījumiem, piemēram, bērēm, naudu izlietot nedrīkstēja. No 1995. gada līgumu slēdza jau katru gadu. Šī prakse turpinājās arī nākamo kuģniecības vadītāju darbības laikā (no 1997. gada kuģniecību vadīja tālbraucējs kapteinis Andris Kļaviņš, bet kopš 2002. gada, kad tika pabeigta privatizācija, vada kuģu vadītājs ar daudzu gadu darba pieredzi jūras transportā Imants Vikmanis). Izlietojuma nosacījumi ar katru noslēgto līgumu ir uzlabojušies. Bez materiālajiem pabalstiem noteikta summa tika atvēlēta ārstēšanās izdevumu segšanai, biedru naudu nomaksai, materiālam atbalstam ģimenēm, bijušajiem kolēģiem dodoties aizsaulē (mirušā laulātais draugs saņem naudas summu četru minimālo darba algu apmērā), u.c.

Biedrības „Enkurs" vadība lūdz šai rakstā izteikt pateicību daudziem valsts, privāto un sabiedrisko jūrniecības iestāžu un organizāciju vadītājiem, „Latvijas kuģniecības" kuģu kapteiņiem un apkalpes locekļiem, tiem *enkurniekiem*, kuri vēl strādā un no sev paredzētās materiālās palīdzības atsakās, novēlot to citiem „Enkura" biedriem, kuriem dzīve daudz grūtāka. Gribētos šeit nosaukt visus labdarus, kas daudzu gadu garumā atbalstījuši organizāciju, kā arī izstāstīt par viņu baltajiem darbiem, bet tad jau tas aizņemtu visu gadagrāmatu, tāpēc minēšu tikai dažus: Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība (prezidents Igors Pavlovs), AS „Latvijas Jūras medicīnas centrs" (valdes priekšsēdētājs Jānis Birks, veselības aprūpes galvenā ārste Marta Aizsilniece, ģimenes ārsti), tālbraucēji kapteiņi Aļiks Beļezjaks, Leonīds Dedovs, Nikolajs Lomakins, Jurijs Popovs un vēl daudzi, daudzi citi.

Kopš pastāvēšanas sākumiem „Enkura" biedru skaits pieaudzis gandrīz astoņas reizes (1990. gadā bija 18, 1991. gadā – 142, 1997. gadā – 862, 2000. gadā – 1250 biedri). Vairums pensionēto „Enkura" biedru dzīvo Latvijā (Rīgā, Liepājā,

Luīze Šigabutdinova un „Enkura" labais gariņš Valentīns Prosvirņins. Kādreizējais Latvijas jūras kuģniecības kuģu bocmanis vienmēr atradīs, kur pielikt darbīgu roku, lai dzīve biedrībā ritētu bez starpgadījumiem, bet galvenais – viņš ikdienā sabiedriskā kārtā veic organizācijas šofera pienākumus, arī enciklopēdija „Latvijas jūrniecības vēsture 1950–2000" no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja uz Skolas ielu ceļoja ar Valentīna kunga palīdzību

Ventspilī u.c.), bet daļa kādreizējo Latvijas jūras kuģniecības darbinieku devušies atpakaļ uz vietām, no kurām tie uz toreizējo Latvijas PSR tika nosūtīti un kur ir viņu dzimtās mājas, piemēram, uz Maskavu un tās apgabalu, Sanktpēterburgu un Ļeņingradas apgabalu, Pleskavu, Hersonu. Viņu sazināšanās ar bijušajiem darba biedriem un vienojošo organizāciju „Enkurs" parasti notiek ar vēstuļu starpniecību.

Nobeigumā jāatbild uz virsrakstā uzdoto jautājumu: vai vienīgā pasaulē? **Jā, vienīgā.** Attīstītās pasaules valstīs pastāv dažādas jūrnieku biedrības un organizācijas, bet to biedrus parasti vieno profesionālas intereses un par dalību jāmaksā diezgan *krietna* biedra nauda. Pensijas vecums, nepieciešamība pēc sociālas un tiesiskas aizsardzības, kā arī materiāla palīdzība tur nav prioritāte, un šāds cenzs droši vien pat nebūtu saprotams. Savukārt citu bijušās Padomju Savienības kuģniecību pensionāri mūsējos var tikai apskaust, apskaust par to, ka mums bija un ir tāda Luīze Šigabutdinova, ka bija un ir tādi jūras transporta veterāni, kuri regulāri palīdz darboties organizācijai, ka bija un ir kuģu komandas, jūrniecības organizācijas, īpaši „Latvijas kuģniecība", kas vairākkārt ir mainījusi adresi, nosaukumu, struktūru un pārvaldi, bet nav mainījusi attieksmi pret saviem bijušajiem cienījama vecuma biedriem.■

I. Bernsone

Latvietis uz komandtilta

Visās trīspadsmit līdz šim iznākušajās Latvijas jūrniecības gadagrāmatās Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja darbinieki ir rakstījuši par cilvēkiem, kuri iepriekšējā gadā palīdzējuši pētīt mūsu valsts jūrniecības vēsturi un kuru dāvinājumi papildinājuši Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājumu ar vērtīgām fotogrāfijām, dokumentiem, kā arī lietiskajiem materiāliem. 2006. gadā īpaša pateicība pienākas tālbraucējam kapteinim Ēvaldam Grāmatniekam, aizvadītā gada gaviļniekam, kurš vasaras vidū svinēja nozīmīgu jubileju. Jūrniecības vēsturei svarīgas lietas kapteinis ir dāvinājis vairākkārt. Pirmie viņa materiāli muzejā ienāca 2001. gadā, un tagad kopējais Grāmatnieka fondā apvienoto vienību skaits tuvojas simtam. Ar to palīdzību iespējams izsekot viena latviešu jūrnieka dzīvei, bet tāda bija raksturīga daudziem jūras valstī (tolaik padomju republikā) dzīvojošiem puišiem laikā, kad tika darīts viss, lai šīs tautības jaunieši neizvēlētos vienu no kādreiz neatkarīgās jūrnieku un zvejnieku zemes prestižākajām profesijām. Nu tā saucamais *padomju laiks* jau ieņemis savu vietu vēsturē, topošie jūrnieki augstāko profesionālo izglītību var iegūt dzimtenē – Latvijas Jūras akadēmijā un savas profesijas dokumentus saņemt Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā, un ir ļoti svarīgi, lai mūsu tautai tik sarežģīto *sociālisma* laiku kuģniecībā saglabātu ne vien cilvēku atmiņa, kas diemžēl ir īslaicīga un gaistoša, bet arī muzeju krātuves un vēsturnieku pētījumi. Grāmatnieka kungs palīdz šai darbā un, neskatoties uz lielo aizņemtību, neatsaka ar jūru nesaistītiem cilvēkiem palīdzēt izprast, kas, kā un kāpēc pirms dažiem gadu desmitiem notika jūras

Ēvalds Grāmatnieks mācību laikā Rīgas jūrskolā, 1962. gads

Oļģerts Mangulis, Ēvalda Grāmatnieka jūrskolas biedrs, prakses laikā Ziemeļos uz motorkuģa „Poļus", 1963. gads

Ēvalds Grāmatnieks, strādājot Arhangeļskā, Ziemeļu jūras kuģniecībā, ap 1972.–1973. gadu

Ēvalds Grāmatnieks (pa kreisi) kopā ar jūrskolas biedru Staņislavu Šmulānu prakses laikā uz mācību kuģa „Zenīts", 1965. gads

transportā. Viņš ir viens no tiem latviešu kuģiniekiem, kurš nešauboties iesaistījās jaunās, neatkarīgās Latvijas Republikas jūrniecības politikas veidošanā un realizācijā.

Kuģu vadītājs, jūrniecības un jūrniecības izglītības darbinieks un mecenāts Ē. Grāmatnieks dzimis neilgi pēc 2. pasaules kara beigām – 1946. gada 17. jūlijā Cēsu rajona Raunas lauku ciematā (tagad pagasts). Skolas gaitas Ēvaldam sākās Ieriķu pamatskolā. Pēc skolas beigšanas ceļš nākamo kapteini veda uz Rīgu, uz Kronvalda bulvārī mājojošo Rīgas jūrskolu. Kopš 2006. gada muzejā glabājas Ēvaldam Grāmatniekam izdota PSRS Jūras flotes ministrijas Rīgas jūrskolas kursanta apliecība (biļete) nr. 679, kurā norādīts, ka Gramatnieks Evalds Karlovičs 1961. gada 25. augustā uzņemts Rīgas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. Latvijas galvaspilsētas jūrskolas izdotajā apliecībā nav neviena vārda latviski – gan tās formulārs (iespiests Polockas tipogrāfijā) ir krievu valodā, gan arī tā aizpildīta rokrakstā krieviski. Skola deva vidējo speciālo izglītību, un pēc čet-

riem gadiem (1965. gadā) Ēvalds to absolvēja. Par šo viņa dzīves periodu liecina arī muzejam uzdāvinātās fotogrāfijas – skolas pūtēju orķestris, jūrskolnieki prakses laikā uz mācību kuģa „Kapella", motorkuģa „Zenīts" u.c. kuģiem. No vairākiem attēliem uz mums raugās arī Grāmatnieka skolas biedri, to starpā Latvijas Republikā pazīstami kuģu vadītāji un jūrniecības darbinieki Oļģerts Mangulis un Staņislavs Šmulāns.

Kā daudziem Rīgas jūrskolas absolventiem, arī diplomētajam jūrniekam Grāmatniekam pēc skolas beigšanas bija jādodas prom no Latvijas, lai Baltijas jūras krastā varētu ierasties citu Padomju Savienības pilsētu jūrskolu beidzēji. Viņu nosūtīja darbā uz Ziemeļu jūras kuģniecību Arhangeļskā. Darbs ziemeļos ilga gandrīz 18 gadus. 1966. gadā Ē. Grāmatnieku norīkoja darbā par kapteiņa ceturto palīgu uz tvaikoņa, tam sekoja kapteiņa trešā un otrā palīga amati uz tvaikoņiem un motorkuģiem. No 1971. gada novembra līdz 1973. gada februārim kuģa virsnieka mundieris bija jānomaina pret armijas frenči. Pēc dienesta padomju armijā darbs Ziemeļu jūras kuģniecībā atsākās. Līdz 1979. gadam Ēvalda kungs gāja jūrā kā kapteiņa otrais, tad vecākais palīgs. Vairāki dokumenti, kas tagad glabājas muzejā, apliecina, ka Ziemeļu jūras kuģniecībā latviešu jūrnieks darbu veica profesionāli un godīgi, par ko viņš daudzkārt apbalvots, kā arī saņēmis tolaik flotē prestižo nosaukumu *Labākais profesijā*. 1979. gada 21. augustā no Arhangeļskas ostas kapteiņa 33 gadus vecais Ēvalds Grāmatnieks saņēma tālbraucēja kapteiņa diplomu. Tā vajadzēja sagadī-

Свидетельство

Товарищу ГРАМАТНИЕКУ
ЭВАЛДУ КАРЛОВИЧУ
присвоено звание
ЛУЧШИЙ ПО ПРОФЕССИИ
СЕВЕРНОГО МОРСКОГО БАССЕЙНА
по итогам социалистического соревнования
работников ведущих профессий за 197[8] г.

Apliecība par nosaukuma *Labākais profesijā* piešķiršanu, izdota Ēvaldam Grāmatniekam Arhangeļskā, 1978. gads.

Ēvalds Grāmatnieks, strādājot Ziemeļu jūras kuģniecībā par motorkuģa „Imants Sudmalis" kapteini, ap 1981.–1982. gadu

Ēvalds Grāmatnieks pie Jamaikas motorkuģa „Petrojam Trader" vadības pults, 1993. gads

ties, ka pirmais kuģis, uz kura kā galvenais komandas loceklis jūrā gāja Ē. Grāmatnieks, bija iepriekš Latvijas jūras kuģniecībai piederējušais tankkuģis „Imants Sudmalis". 1968. gadā Kerčas pilsētā ūdenī nolaistais motorkuģis tika pierakstīts Rīgā un pārvadāja naftu un naftas produktus no Ventspils (vai Klaipēdas) uz Eiropas ostām. 1979. gadā LJK kuģi nodeva Ziemeļu jūras kuģniecībai, un kopš 1980. gada augusta agrāko Latvijas kuģi vairākus gadus vadīja ziemeļos dzīvojošais latviešu kapteinis. Arī par šiem notikumiem liecina vairāki Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam nodotie materiāli. To vidū ir gan dažādu organizāciju izsniegtie Ē. Grāmatnieka raksturojumi, pavēles par viņa apbalvošanu, kuģu ruļļi (saraksti), pat trīs medicīniskās grāmatiņas, kurās norādīts tās īpašnieka teicamais veselības stāvoklis, kas bija nepieciešama prasība, lai ceļš uz jūru nebūtu slēgts. Jūrnieka formas tērpu un to detaļu kolekciju tagad papildinās plecu zīmotnes – pagonas, kādas bija PSRS tirdzniecības flotes kuģu kapteiņiem (uz melna pamata četras brokāta uzšuves, augšējām centrā Nelsona cilpa). Ē. Grāmatnieks formu ar šādām zīmotnēm nēsāja 80. gados.

Nopietnie amata pienākumi nekavēja Ēvaldu Grāmatnieku uzsākt mācības Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstākās inženieru jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā (neklātienē). Augstākās mācību iestādes studentam Ē. Grāmatniekam 1973. gada 11. augustā izdotā ieskaišu grāmatiņa nr. A-1733248 kļuvusi par vienu no retajiem šīs mācību iestādes dokumentiem, kuri līdz šim iegūti Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājumā, bet 1981. gada 30. martā Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstākās inženieru jūrskolas izdotā apliecība ir dokuments, kas liecina par augstākās izglītības iegūšanu.

Latvijas Republika
Republic of Latvia

APLIECĪBA
Certificate
Nr. 318/94

Uzvārds Surname: Grāmatnieks
Vārds Name: Ēvalds
Dzimšanas gads Date of birth: 17.07.1946.
Kvalifikācija – Competency of: Radiotelefonists / Radiotelephone operator
Izsniedzēja iestāde Issuing Authority: Latv. Jūrn. reģ.
Datums Date: 23. novembris 1994.g.
Paraksts Signature:
Zīmogs Seal:
Apliecības īpašnieka paraksts Signature of the holder of the Certificate:

Republic of Latvia

ENDORSEMENT OF CERTIFICATES

Issued under the provisions of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW-78). The Government of the Republic of Latvia certifies that the present certificate is issued to Grāmatnieks Ēvalds
who has been found duly qualified in accordance with the provisions of Regulation(s) II/3 of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as Radiotelephone operator
with the following limitations only: none
Date of issue of this endorsement: November 23, 1994
Signature, official Seal:

AB 3125

Ēvaldam Grāmatniekam izdots dokuments, kas apliecina radiotelefonista kvalifikāciju, 1994. gads

1983. gadā Ēvalds Grāmatnieks atgriezās Latvijā un pieteicās darbā Latvijas zivrūpniecības ražošanas apvienības Rīgas refrižeratorflotes bāzē. Sākumā viņš bija šīs bāzes rezerves kapteinis, bet pēc gada jau ieņēma kapteiņdirektora amatu uz zvejas peldošās bāzes „Vilis Lācis", kas strādāja tāljūras ekspedīcijās Atlantijas okeānā. Tādu pašu amatu Ē. Grāmatnieks ieņēma uz zvejas peldošās bāzes „Roberts Eihe" un transporta refrižeratorkuģa „Ostrov Kotļin". Sekoja jauns izaicinājums – septiņi gadi kapteiņa instruktora amatā Rīgas refrižeratorflotes bāzes trenažieru centrā. 1992. gadā kuģu vadītājs atkal kāpa uz kapteiņa tiltiņa un izmantoja iespēju, ko deva Latvijas valsts iegūtais neatkarības statuss – trīs gadus viņš vadīja ārzemju tankkuģus, visilgāk – divus gadus – Jamaikas motorkuģi, tankkuģi „Petrojam Trader". Tā apkalpē bija deviņi cilvēki no Jamaikas, divi no Grenādas, viens no Rumānijas (vecākais mehāniķis) un viens latvietis – kuģa kapteinis Ēvalds Grāmatnieks.

1995. gadā kuģi ar svešzemju karogiem tika nomainīti pret sarkanbaltsarkano – šai gadā tālbraucējs kapteinis vadīja SIA „Rīgas kuģniecības kompānija" piederošo 1989. gadā Rumānijā būvēto motorkuģi, sauskravnieku „Daugavpils".

Kopš 1996. gada Ē. Grāmatnieka darbība joprojām ir cieši saistīta ar jūru, ar jūras transportu, bet uz komandtilta kapteinis vairs nestāv, un daudziem agrāk darbā uz jūras nepieciešamiem dokumentiem praktiska pielietojuma vairs nav. Pēc Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja darbinieku lūguma kuģu vadītājs daudzus no tiem uzdāvināja muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļai. Krātuvēs vietu atraduši viņa tālbraucēja kapteiņa diplomi, daudzi kvalifikācijas un kompetences

No kreisās: Kipras motorkuģa "Omodos" vecākais mehāniķis Jurijs Kozins (1958. gadā beidzis Tallinas jūrskolu, vairāk nekā 40 gadus strādājis Latvijas jūras kuģniecībā) un kapteinis Ē. Grāmatnieks, 1995. gads

sertifikāti, jūrnieka pases, izdotas gan Latvijā, gan citās valstīs, pat Jamaikā. Šeit rūpīgi tiek glabāts arī 90. gadu otrajā pusē valkātais Latvijas Republikas tālbraucēja kapteiņa formas tērps – melna žakete ar četrām brokāta uzšuvēm uz piedurknēm, ar ko lepojas jebkurš profesionāls jūrnieks, un melna cepure. Uz tās attēlota mūsu valsts kuģu virsnieka tērpam paredzētā simbolika: priekšā centrā kokarde – uz melna pamata dzeltens ozollapu vainags, tā centrā enkurs, apakšā izšūtas sarkanbaltsarkanas joslas.

1990. gadu sākumā Ē. Grāmatnieks izmēģināja spēkus pasniedzēja darbā Latvijas Jūras akadēmijā, viņš bija prorektora vietnieks prakses jautājumos, kā arī Valsts eksaminācijas komisijas loceklis. Tas bija laiks, kad akadēmija vēl darbojās Rīgas Tehniskās universitātes paspārnē. Muzejam uzdāvināta Rīgas Tehniskās universitātes APLIECĪBA nr. 91-182, kas 1991. gadā izdota Ēvaldam Grāmatniekam, Latvijas Jūras akadēmijas vecākajam pasniedzējam. Sadarbība ar akadēmiju joprojām nav pārtraukta. Daudzus gadus viņš ir atbalstījis spējīgākos studentus un drosmīgākās idejas.

No 1996. līdz 1998. gadam Ē. Grāmatnieks strādāja "Latvijas kuģniecībā" par mācību centra globālās jūras negadījumu un drošības sakaru sistēmas (*GMDSS*) klases vecāko instruktoru un centra vadītāja vietnieku, bet kopš 1999. gada viņa darbs saistīts ar SIA „Kuģu menedžments".

Neskatoties uz lielo aizņemtību darbā, Ēvalds Grāmatnieks nekad nav stāvējis malā arī valsts atmodas laikā, kad veidojās ne vien nacionālā valsts, bet arī nacio-

nālā jūrniecība, piemēram, kā liecina muzejam uzdāvināts dokuments (pilnvara), 1992. gadā Latvijas Republikas Jūras lietu ministrija pilnvaroja Ē. Grāmatnieku vest sarunas ar Ziemeļu Jūras kuģniecību par ledlauža „Kapitan Meļehov" iegādi. Viņš ir piedalījies jūrniecības nozīmīgākās sabiedriskās organizācijas – Latvijas Jūrniecības savienības – dibināšanā un daudzus gadus darbojies šīs savienības valdē. Ilgie jūras transportā nostrādātie gadi un darbs „Latvijas kuģniecībā" ļauj Ē. Grāmatniekam būt LK veterānu biedrības „Enkurs" biedram. Organizācijas valdes priekšsēdētāja 1. vietniece Luīze Šigabutdinova Grāmatnieka vārdu parasti piemin ar īpašu cieņu – viņš esot cilvēks, kurš nekad neizmanto pienākošās privilēģijas, bet pienākošos materiālos labumus lūdz atdot tiem, kam dzīve ir grūtāka.

Ēvalds Grāmatnieks pie Lielbritānijas valsts karoga Londonā uz karakuģa „Wellington", 1999. gads

Katram cilvēkam, īpaši jūrniekam, gan darbā, gan privātajā dzīvē ir daudz prieka un arī skumju brīžu. Manuprāt, 2006. gada jubilāram Ēvaldam Grāmatniekam, ar kuru daudzkārt tikos, strādājot pie enciklopēdijas „Latvijas jūrniecības vēsture 1950–2000", kā arī saņemot vēsturei vērtīgos dāvinājumus muzejam, balto dienu bijis vairāk nekā melno. Viņa skaistā jubileja liek uz mirkli apstāties, padomāt par aizgājušajiem gadiem un iet atkal tālāk, jo gadu smagums staltajā tālbraucējā kapteinī nav pamanāms un vēl daudz iespējams dot savai ģimenei, mīļotajam darbam un Latvijas Republikas jūrniecībai.■

I. Bernsone

Kolkas sargs vētru naktī

Ir 16. janvāra rīts. Vēl naktī te, Kurzemes krastā, plosījās gada stiprākā vētra. Nu Kolkas šoseja ir necerēti klusa, un arī māju logos neredz spīdam Iļjiča spuldzītes. Nav elektrības, vadi sarauti, un tomēr mūsu ceļš ved uz Kolkas ragu. Interesanti, ko vētra tam atkal nodarījusi?!

Kolkasraga priedes sakritušas ūdenī kā nu kura – cita ar skuju cekulu uz leju, saknēm gaisā, cita – gluži otrādi. Pabaisa posta aina. Vēlāk par to stāstīs mūsu draugs tālbraucējs kapteinis Visvaldis Feldmanis, kuram nu jau kuru gadu uzticēta Kolkas bākas uzraudzība. Lūk, tur jau tā ir – vētru pārcietusi, lepna, vēl arvien droši ar savu gaismas aci rādīdama kuģiem ceļu uz seno Hanzas pilsētu Rīgu.

Kā pārcietāt pūtienu? – tas ir mūsu, Latvijas TV-1 raidījuma „Latvji, brauciet jūriņā!" radošās grupas, pirmais jautājums, ienākot kapteiņa Feldmaņa viesmīlīgajā sētā, kur vārtos gluži kā fārvaterā mirgo zaļās un sarkanās kuģu ceļa gunis.

„Šorīt jau puspiecos braucu pa liedagu gar kāpu uz Pitragu, kur ir mūsu ģimenes vasaras mājiņa, un biju lielā izbrīnā, ka nebija izgāzts neviens koks. Pašā Kolkā divām mājām esot bojāti jumti, un arī ceļš nobraukšanai liedagā pie raga ir pilnīgi nogriezts, taču vispār – nekādu stihijas bojājumu un postījumu nav. Arī pats Kolkasrags tik katastrofāli, kā varēja domāt, nav cietis."

Ar stihijām ir jāprot sadzīvot

„Naktī pusvienos es mērīju vēju – bija 29 metri sekundē, un tas jau ir tuvu orkānam. Taču vēja virziens šoreiz mums bija pateicīgs – tas iegriezās no rietumiem, viļņi neskaloja nost krastu gareniski, bet skaloja tieši – viļņi nāca uz krastu."

Bet ilgām runām nav vaļas. Cik mūžā vētru pārdzīvots! Un Visvaldis Feldmanis no zivju namiņa ceļ ārā karsti kūpinātas butes. Nu var baudīt un kavēties atmiņās...

„16 gadu vecumā no Kolkas pārcēlos uz Rīgu, sāku klejot pa jūrām, tādēļ par saviem jaunības dienu orkāniem un to ietekmi uz Kolkas ragu man stāstu nav. Pie vecajām tēva mājām kādā no rudens pūtieniem bija izskalota Kolkas zvejnieku laiva, kas pie Saunaga bija gājusi pēc butēm, un mamma tad šīs butes cepa. Laikam tāpēc, ka pats tās laivā atradu, šī garša man palikusi atmiņā uz visu mūžu. Atceros, ka vīri garos ādas zābakos, par laimi, bija izglābušies, žāvēja sāļajā jūras ūdenī samirkušo apģērbu un tā savādi jokoja.

Ar stihijām ir jāprot sadzīvot. Vakar, piemēram, man bija tāda sajūta, ka šo vētru es jūrā pārlaistu vieglāk. Te, krastā, tumsā tu neko neredzi (pusdivos pazuda elektrība), tikai krāc jūra, troksnis baigs – visi jumti grab, torņi un antenas pie mājām kauc, svilpo... Kad jaunībā gāju Atlantijā, vētras pārlaidu daudz mierīgāk – kuģis stāvēja ar degunu pret vilni, un mēs gaidījām, kad pūtiens rimsies.

Jūra pie Kolkas pēc vētras

Tagad manas dienas ir saistītas ar bāku. Nezin, kurš tās runas palaidis, bet es gan stingri varētu teikt – pa sauszemi Kolkas bāka nekad nav bijusi sasniedzama. Agrāk bija arī otra bāka te, krastā, tās bija kā vadlīnijas. Ir gan cits stāsts.

Kājgrieži vilināja kuģus uz sēkļiem

No seniem laikiem Kolkas iedzīvotājus sauc par kājgriežiem. (Tagad, ja vēlies kādu kolcinieku aizkaitināt, nosauc viņu par kājgriezi!) Agrāk bijis arī mūžīgs naids starp kolciniekiem un dundadzniekiem – it kā tie Kolkas lībieši esot dundadzniekiem griezuši ballēs nost meitenes, tie atkal saukti par kājgriežiem, un tad jau dūres gājušas pa gaisu. Kāds tad ir šejieniešu dzīves moto? Kājgrieži ir bijuši un paliks tikai leģendās, tomēr arī tagad te ļoti lēni pieņem ienācējus, jo zvejniekiem ir plecos tas smagais, sīkstais kurzemnieku raksturs.

„Ja šādas vētras ar SW, W vējiem būtu biežāk, tad no Atlantijas okeāna un Ziemeļjūras ienāktu Baltijā vairāk ūdens, tas apmainītos, un jūra kļūtu nedaudz sāļāka – būtu lieli mencu lomi. Tiesa, šiem vējiem gan ir viens liels mīnuss – tie skalo nost mūsu skaisto Kurzemes piekrasti, kāpas.

Pirms 13 gadiem, kad mani šeit norīkoja par Kolkas bākas uzraugu (pārvaldnieku), krievu virsnieki, kuri nodeva objektu Latvijas Jūras administrācijai, man izstāstīja šādu absurdu lietu: jau bijis izplānots militāristu aprindās, ka Kolkas rags palikšot kā sala. Bija domāts te izrakt kanālu, nogriezt ragu nost, tā saīsinot kuģiem ceļu uz Rīgu. Mēs visi zinām, ka Kolkas raga apiešana ir piņķerīga – tālu no krasta ir sēkļi, viss dibens pilns ar nogrimušu kuģu vrakiem, kas paildzina ceļu uz

Vai jūra tiešām uzbrūk krastam?

Rīgas ostu. Par laimi, militāristi nepaspēja šo slepeno plānu realizēt (maz kāds kaut ko tādu būtu dzirdējis!). Iespējams, bija apjēguši, ka pie šīm vētrām tā viņu sala būtu noskalota no zemes virsas – iepūsta līcī.

Nezinu, cik Latvijas krastā nākotnē būs bāku, taču par to, ka paliks un darbosies Kolkas bāka, man nav ne mazāko šaubu, jo te ir ļoti smags navigācijas rajons. Kolkas rags Latvijai ir tikpat simbolisks kā Skāgena rags Dānijai.

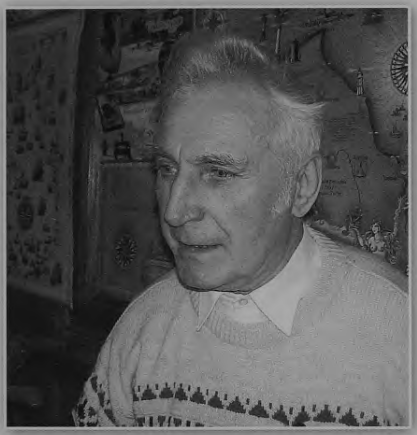
Tieši Kolkasrags ir tā unikālā vieta, kur satiekas lībiešu mazā un lielā jūra, un, lai arī cik dīvaini tas būtu, dzelzs priekškars, ko te 50 gadus novilka militāristi, ļāva krastam būt brīvam no neorganizētu atpūtnieku ordām. Šīs vigas, šie kangari, piekrastes liedags – viss palicis pirmatnējs. Te taču kāju nedrīkstēja spert – pierobežas zona. Te jau smejas – ja tā padomju vara būtu bijusi vēl divus gadus, ceļš no Ventspils līdz Kolkai būtu noasfaltēts. Tagad 42 kilometrus no Kolkas līdz Lūžņai ir tankodroms, lai gan nupat sola – asfaltēšot."

Reāla konflikta nav

Visvaldis Feldmanis sarunu griež uz zvejnieku pusi, kā nekā pats ir piekrastes zvejnieks un pašvaldības deputāts.

„Kolkas pagasta zvejniekus mums iedalītie zvejas limiti apmierina. Zvejas rīku – stāvvadu, murdu – skaits ir pietiekams. Ar laiku zušu zveja tikšot pavisam aizliegta, pagaidām ir četri zušu murdi. Nupat kā nāku no pagasta deputātu sēdes, tur tieši dalījām zvejas limitus saviem 20 zvejniekiem. Vēl 15 vīri iet jūrā kā paš-patēriņa zvejnieki.

Zini, kas man pēdējā laikā baigi nepatīk? Tas ir mākslīgi radītais konflikts starp makšķerniekiem un piekrastes zvejniekiem. Mums ir viena valsts un viena jūra, un



Kolkas bākas saimnieks Visvaldis Feldmanis

šādam konfliktam cilvēkos nevajadzētu būt. Varbūt tas ir radies Rīgas pievārtē, jo te, Kolkas pagastā, neviena makšķernieka nav, kas zvejotu butes, te brauc tikai sporta makšķernieki. Mēs, zvejnieki, jau divus mēnešus jūrā tīklus neliekam, jo, redziet, kāda ir oktobra butīte – viena zivs puse ikriem pilna. Vai tādas ir vērts ķert? Taču makšķernieku ir pilns krasts, un diezin vai viņi, noķēruši butīti ar ikriem, to palaiž atpakaļ jūrā.

Bet gadās arī citādāki vīri. Viendien gar liedagu braucu uz savu atpūtas māju un satieku krastā makšķernieku no Daugavpils. Noķēris milzu buti, vīrs to palaiž atpakaļ jūrā. Es pat izbrīnījos par tādu cēlu rīcību, bet viņš saka: „Tai zivij taču ir jānārsto!" Un tādēļ es īpašu konfliktu te nejūtu. Principā – kā zvejnieki, tā makšķernieki domā par nākotni.

Nupat jau te bija viens falšs gājiens pret Baltijas lasi – aizliedza tirgot, un kam tad ķert, vai tikai rekomendētajam pašpatēriņam? Būtībā konflikts ir aizmirsts, cilvēki saprata, ka tās ir politiskās spēlītes. Paldies Dievam, Baltijas jūra vēl ir pietiekami tīra, un mēs šos lašus vēl ilgi ķersim un ēdīsim mazsālītus, kūpinātus, nebaidoties no dioksīna un benzopirēna. Zivij ir jābūt gan garšai, gan krāsai. Bez dūmiem un īstas alkšņa malciņas te nu nekādi neiztikt. Līdzīgi ir ar butēm, brētliņām utt. Ķīmiju, uz ko mūs dzen daži ES birokrāti, savā galdā necelsim! Ja jūs man taujājat, ko vajag pirkt un ēst, tūdaļ atbildu – es jums ieteiktu Kolkas butes! Visi saka, ka vislabākās butes ir no Kolkas raga līdz Miķeļtornim. Tā tas esot bijis arī pagājušā gadsimta 20.–30. gados – vistreknākās un sulīgākās.

Tagad runā, ka drīzumā būtu jāaizliedz tīklu zveja. Ziniet, te ir grauds patiesības. (Par to gan tagad aktīvi cīnās arī makšķernieki.) Jūrā iet ir smagi, visu mūžu tai esmu atdevis, bet tagad redzu – ķīniešu tīkli maksā piecus sešus latus, vietām pat lētāk, ja malu zvejniekiem izņem, nav ne bēdas – viens noķerts lasis tīklus atpelna. Bezatbildība un nevērīgā attieksme pret jūru vienkārši tracina. Tie ķīniešu tīkli tā atvērtā veidā peld pa jūru, dreifē, zivis iet iekšā, nobeidzas, smird, piecūko jūru. Ir jādomā, kā limitēt tīklu daudzumu. To apmaiņu jūrā. Agrāk bija tā – tu saņēmi piecus tīklus un zvejoji, kad gribēji jaunus, pieci vecie bija jānodod kolhozam. Bet tagad? Tīklus tirgo vai uz katra stūra gan Rīgas Centrāltirgū, gan mazās bodītēs. Tur nu makšķerniekiem ir taisnība – ar tīkliem kārtības nav! Man domāt, nevis tīklu zveju aizliegt pavi-

sam, bet gan limitēt – caur pašvaldībām, zivju inspektoriem. Citādi vēl ilgi pludmales būs pilnas ar jūras izskalotiem, jūras mēsliem un smiltīm pilniem nekam nevajadzīgiem lētiem ķīniešu tīkliem. Piecūkota jūra un atkritumiem sagandēts liedags.

Latvijai ar turpat 500 kilometru garu jūras robežu ir pavisam neliels skaits jūras inspektoru. Zvejas tiesību pārbaude ir ierobežota, tādēļ šim procesam ir jākļūst efektīvākam. Jo cilvēkus jūra pievelk. Nevar taču sēdēt kāpās un visu laiku skatīties uz jūru. Cilvēki iet jūrā, izmanto mobilos sakarus, lai zinātu, kur atrodas zivju inspektori. Ļaudis jūrā ir jālaiž, bet tam jānotiek likumīgi."

Kolka nav pasaules mala!

„Tā jau nav, ka mums šeit, Kolkā, nav nekādu problēmu. Lūk, Kolkas steķis ir pilnīgi privāts. Kur laivām piestāt? Mūsējie zvejnieki cer, ka steķi varēs uzbūvēt Mazirbē. Līča zvejnieki jau lielākoties iet uz butēm, un tas ir lielajā jūrā.

Par satiksmi arī varētu gari runāt. Ar Rīgu tā ir pilnīgi apmierinoša – autobusi iet trīs reizes dienā. Satiksme ar rajonu centru – Talsiem – neapmierina nevienu. Uz Ventspili (79 km no Kolkas) satiksmes autobusa vispār nav – ne dienā, ne nedēļā, ne gadā! Ko nu Lībiešu krasts? Mēs jau esam lepni – mūsu vēl ir daudz. Tādi lībieši kā Jānis Ērenštreits, Aldis Ermanbriks, Staltu dzimta nes šīs tautas vārdu pasaulē. Kultūras lietas jau ir mūsu pašu ziņā – Mazirbē ir Lībiešu tautas nams, pašiem tikai jābūt aktīvākiem. Bieži jau atceras tos starpkaru laikus. Lūk, Ulmaņlaikos no Mazirbes uz Rīgu gāja kuģis – kravas taksis, astoņiem cilvēkiem vietas bija. Saunagā arī bija divi kuģi – malkas janči, kas gāja uz Rīgu un veda arī te ķertās zivis."

Kamēr mēs tā runājam par vecajiem laikiem, iedegas gaisma. Nu nav Kolka taču nekāda pasaules mala! Pats Krišjānis Valdemārs ir teicis, ka te esot Eiropas centrs. Protams, ja te dzīvo vēl tādi īsti lībieši un jūras vilki kā Visvaldis Feldmanis. Starp citu, šovasar žurnālists Kārlis Vahšteins būs pabeidzis filmu par tālbraucēju kapteini. Gaidiet laikā starp Jūras un Lībiešu svētkiem!

Ārā jau krietni satumsis. Kad atvadāmies, Visvaldis aicina ciemos atkal. Jo te vienmēr vīri ir sardzē – Kolkas bākā, krastā, liedagā –, lai kuģiem drošs ceļš un cilvēkiem labs prāts.■

Gints Šīmanis

"BGS" sniedz kvalitatīvus pakalpojumus

Jau no senseniem laikiem cilvēki ir saredzējuši un izmantojuši tās priekšrocības, ko sniedz dabiskās ūdenstilpes – okeāns, jūra, upe vai strauts. Šīs ūdenstilpes ir kalpojušas par nozīmīgu iztikas avotu, par tirdzniecības ceļiem, arī aizsardzībai pret svešzemju tikotājiem, savukārt cilvēks laika gaitā tās ir pielāgojis savām vajadzībām, izbūvējot ostas, veidojot nostiprinājumus, padziļinot gultnes un mainot ūdens dabisko tecējumu. Daba šādu cilvēka iejaukšanos neatstāj bez sekām, tādēļ notiek nemitīga cilvēka ciņa ar dabas stihijām par radīto vērtību saglabāšanu, atjaunošanu un uzlabošanu. Cilvēks izvirza sev aizvien jaunus mērķus, vēlmes un prasības kļūst augstākas, un mūsu uzdevums ir šo mērķu realizācija, nepārkāpjot trauslo robežu, kad dabas postošie procesi kļūst neatgriezeniski.

SIA "BGS" sniedz pakalpojumus hidrotehniskās būvniecības un vispārējās celtniecības jomās, par galvenajām prioritātēm izvirzot ekonomiskos un ekoloģiskos aspektus. To īstenošanai mēs izmantojam jaunākās paaudzes tehniku, lietojam mūsdienīgas tehnoloģijas un videi nekaitīgus materiālus, darba procesus vada zinoši un augsti kvalificēti speciālisti.

SIA "BGS" ir dibināta 1992. gadā un sākotnēji bija piecu inženieru hidrotehniķu komanda, kas nodarbojās šauri specializētā jomā – ostu hidrotehnisko konstrukciju remonts un būvniecība. Gadu gaitā firma auga un paplašinājās, aptverot arvien jaunus darbības virzienus. Šodien mūsu uzņēmumā strādā vairāk nekā 100 darbinieku un mūsu darbība aptver tādas nozares kā

- ostu hidrotehniskā būvniecība
- bagarēšanas darbi
- pamatu, atbalsta sienu izbūve
- ūdenstilpju renovācija, krastu nostiprinājumi
- mikropāļu instalācija
- **JAUNUMS** – termosūkņu sistēmu uzstādīšana

SIA "BGS" ir Latvijas Būvnieku asociācijas un Latvijas Kvalitātes asociācijas biedrs. Uzņēmumā strādā 120 darbinieku, un pēdējo divu gadu laikā darbinieku skaits ir divkāršojies un turpina augt. Palielinoties darbu apjomiem, projektu sarežģītības pakāpei un tehnisko resursu komplicētībai, prasības personāla kvalifikācijai kļūst aizvien augstākas. Mūsu uzņēmumā strādā augsti profesionāli, savā darbības nozarē pieredzējuši speciālisti, t.sk. sertificēti hidrotehniskās un vispārējās būvniecības inženieri, pieredzējuši tehnikas operatori un apkalpojošais personāls.
SIA "BGS" ir izveidojusies cieša sadarbība ar vairākiem Vācijas uzņēmumiem, kas nodrošina plašu pakalpojumu klāstu dažādās jomās, kā arī esam šo uzņēmumu pārstāvji Latvijas un Baltijas tirgū, piedāvājot gan to ražoto produkciju, gan veicot būvprojektus ar šo uzņēmumu produkciju.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2006

Spēks ir vienotībā

Tāds ir Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības moto. 1991. gada 22. februārī toreiz vēl valsts uzņēmumā „Latvijas kuģniecība" notika peldošā sastāva arodbiedrības konference, kuras laikā pieņēma lēmumu par neatkarīgas arodbiedrības veidošanu. Atjaunotās valsts jaunajā formācijā viss bija pa jaunam, starp darba devēju un darba ņēmēju veidojās līdz tam nebijušas attiecības tirgus ekonomikas apstākļos, un arī pati tirgus ekonomika bija kas jauns. Kad Latvijas neatkarība bija pasludināta *de facto* un *de jure,* tiklīdz tas kļuva juridiski iespējams, 1991. gada novembrī jaunā jūrnieku arodbiedrība tika reģistrēta.

Arodbiedrības sūtība ieguva pilnīgi citu būtību, jo nevajadzēja vairs koriģēt dzīvokļu rindu un dalīt ceļazīmes uz sanatorijām, pionieru nometnēm un ekskursijām uz socvalstīm. Arodbiedrībai bija jāmācās strādāt pavisam savādāk, gūstot pieredzi starptautiskajā arodbiedrību kustībā.

Par Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības šefu kļuva Igors Pavlovs. Patiesībā visus šos 15 gadus, precizējot vai saīsinot garo Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības (LTFJA) nosaukumu, to vienkārši sauc par Pavlova arodbiedrību.

1998. gadā Latvijas delegācija ITF kongresā

Kopā ar kuģa "Global Mariner" kapteini izstādes laikā

Igors Pavlovs atceras, ka doma par jaunas arodbiedrības nepieciešamību radās jau 1989. gadā.

„Tas bija evolūcijas un revolūcijas laiks, mēs vēl bijām jauni, nācām no darba flotē, tāpēc ļoti labi zinājām, kas jūrniekam vajadzīgs, kas traucē un kas palīdz. Vēl jūrniekiem atšķirībā no citiem Latvijas cilvēkiem bija iegadījusies tā lielā priekšrocība redzēt daudzas pasaules valstis un salīdzināt tur redzēto ar pašu mājas realitāti. Un arī tā bija nenovērtējama pieredze. Tagad, domājot par tālo deviņdesmit pirmo gadu, esmu priecīgs, ka tolaik bijām pietiekami gudri un tālredzīgi, lai neiesaistītos politiskajās batālijās. Mūsu lozungs bija nepārprotams – mēs bijām un joprojām esam jūrnieku interešu aizstāvji un šo pozīciju neesam mainījuši, un savus uzskatus arī ne. Arodbiedrība nav ne labēja, ne kreisa, arodbiedrība nav par latviešiem vai krieviem, arodbiedrība nav dibināta, lai risinātu nacionālās saskaņas vai nesaskaņas jautājumus, arodbiedrība iet savu ceļu."

Kā viss sākās?

Igors atceras, cik daudzi deviņdesmito gadu sākumā gribēja nostāties nacionālajās pozīcijās, uz ko viņš kā jaunradītās organizācijas vadītājs teicis: puiši, stājieties arodbiedrībā, bet atcerieties, ka mūsu jautājumu loks un intereses ir darba alga un darba apstākļi. Viss! Citas problēmas lai risina citas organizācijas un valsts institūcijas!

1994. gadā ar kompānijas "Stold Parcel" viceprezidentu tiek parakstīts pirmais darba koplīgums

Būt centriskam – tas nozīmē būt sistam no abām pusēm. Kreisie ir neapmierināti, ka arodbiedrība viļņa virsotnē neuznes tā dēvēto minoritāšu un starpnacionālo jautājumu. Arī labējie pauž neapmierinātību – kāpēc arodbiedrība klusē par nacionālajiem jautājumiem! Taču arodbiedrība nemaz nevar uzdrošināties risināt šos jautājumus, saka Igors, jo arodbiedrībā apvienojušies dažādu uzskatu un nacionālās piederības jūrnieki. Arī tagad, pēc piecpadsmit gadiem, Pavlovs joprojām ir cieši pārliecināts, ka viņa nostāja tolaik bijusi pareiza.

Otrs pareizais lēmums tika pieņemts 1993. gadā, kad LTFJA kļuva par Starptautiskās transporta darbinieku arodbiedrību federācijas (ITF) biedru. No ITF varēja ne tikai mācīties, bet arī gūt reālu atbalstu. Igors ir cieši pārliecināts, ka nedrīkst „vārīties tikai pa savu katlu vien", ir jāspēj lūkoties plašāk un tālāk. Arī jūrniekiem ir svarīgi apzināties, ka viņi pieder lielai starptautiskai kustībai, vēl jo vairāk tāpēc, ka jūrnieka darba specifika nosaka, ka šodien viņš var būt Francijā, bet pēc laika jau Argentīnā. Tāpēc ir labi apzināties – lai kur arī tevi aizved darba gaitas, tu neesi viens ar problēmām, no kurām nav pasargāts neviens.

I. Pavlovs: „Protams, ar vārdiem vien nepietiek, lai jūrnieks apzinātos, ka arodbiedrība viņam patiešām vajadzīga, cilvēkam ir jāredz padarītais darbs. Piecpadsmit gados ir izdevies paveikt diezgan daudz, un labākais apliecinājums tam ir jūrnieku uzticība, ko viņi apliecina, stājoties mūsu, pareizāk sakot, savā arodbiedrībā. No 1991. gada biedru skaits ir tikai audzis un tagad mērojams aptuveni astoņu deviņu tūkstošu robežās, kaut izsniegto apliecību skaits ir daudz lielāks,

1995. gadā Rīgas lidostā filipīnieši pateicas LTFJA par palīdzību

tomēr jārēķinās, ka daļa no arodbiedrības biedriem darbu jūrā ir nomainījuši pret kaut ko citu. Mēs, protams, nevaram sacensties ar Šveices, Holandes vai Amerikas arodbiedrībām. Rietumvalstu arodbiedrību kustībai ir gadu desmitos veidojušās ļoti stabilas tradīcijas, kas gājušās kopsolī ar kapitālistisko valsts formāciju un attiecībām darba tirgū, jo būtībā par arodbiedrību kustību var runāt tikai tad, ja starp darba devēju un darba ņēmēju ir tirgus ekonomikas attiecības. Sociālistiskajā darba dalīšanas sistēmā arodbiedrība nemaz nav vajadzīga un tās darbošanās ir tikai formāla, tāda deficīta un ceļazīmju dalīšana labākajiem strādniekiem."

Uz ko jābūt gataviem?

Mūsdienās, kad esam spēlētāji nežēlīgajā tirgus ekonomikas laukumā, ļoti būtisks kļūst jautājums, vai jūrnieks apzinās, kas tad īsti ir kustība, par kuras dalībnieku viņš ir gatavs kļūt? Daudziem taču atmiņā vēl vecie laiki un vecie tikumi, varbūt viņi domā, ka tāpat vien formāli jāiestājas un jāsamaksā biedru nauda. Un viss.

I. Pavlovs: „Būšu godīgs, tā īsti arodbiedrības darbības principus izprot tikai daļa no jūrniekiem, tāpēc mūsu galvenais ideoloģiskais darbs ir skaidrot tiem, kas vēlas pievienoties arodbiedrību kustībai, ko šī kustība viņiem dos un kādi būs viņu pienākumi, kas ir stipra arodbiedrība un kā kļūt par stipru arodbiedrību. Ja, piemēram, veiktu aptauju, vai Latvijā ir spēcīgas arodbiedrības, varu derēt, ka at-

I. Pavlovs un pirmais ārvalstu darba devējs – kompānijas "Akomarit" viceprezidents Ž. Bills paraksta koplīgumu

bildes būtu aptuveni šādas: pie mums nav arodbiedrību, arodbiedrības ir vājas, ir vienīgi kabatas arodbiedrības. Bet ja uzdotu jautājumu, kāpēc mums ir vāja arodbiedrību kustība, neesmu pārliecināts, ka būtu daudzi, kuri spētu pareizi atbildēt uz šo jautājumu. Bet lietas būtība patiesībā ir ārkārtīgi vienkārša: arodbiedrība – tie ir cilvēki. Ņemsim kaut vai mūsu arodbiedrību. Esmu visiem pateicīgs par lielo uzticību, kā cilvēkam man tas ir patīkami, un tomēr nav pareizi visu tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrību asociēt tikai ar vienu cilvēku. Kā vadītājs es lieliski apzinos, ka viss nav atkarīgs tikai no manām spējām un zināšanām vadīt šo organizāciju, no manas pozīcijas vai pilsoniskās nostājas, viss ir atkarīgs no tiem cilvēkiem, kuri ir iestājušies arodbiedrībā, no viņu gatavības atbalstīt jebkuru arodbiedrības iniciatīvu, piketēt un piedalīties streikā, ja uz to aicinātu arodbiedrības vadība. Jāatzīst, ka Latvijā arodbiedrību kustība ir vāja vien tāpēc, ka paši cilvēki nav gatavi paust savu attieksmi. Biežāk par arodbiedrību cilvēki domā apmēram tā: es maksāju savu biedra naudu, un arodbiedrība mani aizstāv. Tas der vienīgi tajos gadījumos, kad arodbiedrība, teiksim, risina kādus juridiskus strīdus, tad, protams, katrs atsevišķs arodbiedrības biedrs var mierīgi strādāt savu ikdienas darbu. Te kā piemēru varu minēt gadījumu ar prāmja „Baltic Kristina" strādājošo interešu aizstāvību, kad arodbiedrība visu paveica juridiskā līmenī un citu jūrnieku solidaritāte nebija nepieciešama. Taču ir gadījumi, kad, lai kaut ko panāktu, ir nepieciešams streiks, bet, lai spertu šo soli, ir vajadzīga vīrišķība un so-

lidaritāte. Streiko taču cilvēki, nevis kaut kāda mistiska arodbiedrība vai Pavlovs. Par to, ka ne visi mūsu arodbiedrības biedri ir gatavi atsaukties arodbiedrības aicinājumam, mēs pārliecinājāmies, kad risinājās LTFJA konflikts ar „Latvijas kuģniecību". Daudzi mūsu biedri parādīja savu vājumu un neizlēmību, pakļāvās darba devēja spiedienam. Cilvēciski saprotams, tomēr pēc šī notikuma mūsu taktika ir kļuvusi citāda. Tagad vairs nepietiek, ja jūrnieks uzraksta iesniegumu, ka vēlas iestāties arodbiedrībā. Mēs ļoti nopietni un atklāti runājam ar katru un skaidrojam viņam, kādi ir noteikumi, kārtība un pat likumi, kuriem būs jāpakļaujas. Tam, kurš vēlas kļūt par arodbiedrības biedru, pašam sev ir godīgi jāatbild uz dažiem jautājumiem: vai es spēšu būt solidārs ar citiem pat tad, ja man personīgi tas nebūs izdevīgi, vai es spēšu pārvarēt savu ego, vai spēšu stāvēt pāri izteiktajiem draudiem? Stājoties šajā organizācijā, tev daļa savas suverenitātes ir jāzaudē. Ja esi tam gatavs, lūdzu, stājies iekšā, bet, ja šaubies, tad varbūt nevajag steigties. Pēc šādām sarunām aptuveni piecpadsmit procenti no gribētājiem atkrīt. Man ļoti svarīgs ir princips – jābūt godīgiem un jāspēlē ar atklātām kārtīm. Diemžēl daudzi vienkārši nespēj saprast arodbiedrības jēgu un neapzinās, ka arodbiedrība būtībā ir lāpsta viņu rokās, ar kuru pašiem vien jāstrādā."

1989. gada janvāris. Tikai divas nedēļas krastā

Viens vai kopā ar visiem

Arī jūrniecībā notiek paaudžu maiņa, ienāk jaunie, kuri neko nezina par sociālisma laika arodbiedrībām, ja nu vienīgi no vecāku stāstītā. Jaunajiem attieksme pret dzīvi un savām tiesībām ir gluži atšķirīga no tās, kāda bija vecajiem, ar viņiem strādāt ir daudz interesantāk, jo jaunajos jūtams mugurkauls, viņus nav tik

LTFJA prezidents Igors Pavlovs 2006. gadā novembrī LTFJA 15 gadu jubilejas reizē

viegli iebaidīt un pakļaut, viņi ļoti bieži mēdz uzdot jautājumu – kāpēc? Jūrnieks darba tirgū var pastāvēt pats par sevi, bet var apvienoties ar citiem un smagumu dalīt ar citiem. Pavlovs ir pārliecināts, ka jūrnieku darba specifika ir tāda, ka vienam būt atklātā jūrā, tēlaini, protams, izsakoties, ir grūti. Var mēģināt, bet jāapzinās, ka darba devējam ir daudz vieglāk tikt galā ar katru atsevišķi, nevis ar visiem kopā. Koplīgums – lūk, veids, kā arodbiedrības var uzņemties attiecību kārtošanu starp darba ņēmēju un darba devēju.

I. Pavlovs: „Darba devēju gandrīz vienmēr vairāk apmierina divpusējas attiecības: darba devējs – darba ņēmējs, tā ir vieglāk risināt problēmas, jo tās zināšanas un spēks, kas ir darba devēja rokās, nav samērojamas ar darba ņēmēja zināšanām un spēku. Tas būtu tas pats, ja ringā sacenstos vieglā un smagā svara bokseri, par sagaidāmo iznākumu šaubu nav. Bet, ja ringā pret smagā svara bokseri iznāk vairāki vieglā svara sportisti, tad, kā saka, var smago arī noknābāt."

Gandarījums

Igors Pavlovs kopā ar domubiedriem izveidoja LTFJA un ir gandarīts, ka to izdarīja īstajā laikā un visu sāka būvēt uz stingriem, tātad arī pareizi ieliktiem pamatiem. Pavlovs lieliski apzinās, ka viņam ir gan piekritēji, gan bargi kritiķi, gan pretinieki, gan atklāti ienaidnieki. Un kā gan citādi var būt, saka Pavlovs, tāda ir dzīve. Bet pats galvenais viņa skatījumā ir cilvēks, kurš vai nu uzticas vai neuzticas arodbiedrībai. Tā kā biedru skaits pieaug, tas nozīmē, ka uzticības ir vairāk, un tas ir labi.

LTFJA 15 gadu jubilejā sveic Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns

I. Pvalovs: „Es nevarētu nosaukt nevienu uzņēmuma, firmas, organizācijas vai žurnāla vadītāju, kura darbam būtu tikai piekritēji vai vienīgi noliedzēji, un tā ir normāla dzīve. Svarīgi, lai piekritēju un pozitīvi domājošo būtu nedaudz vairāk nekā noliedzēju un ienaidnieku. Nedomāju, ka piecpadsmit gadus esmu arodbiedrības līderis vien tāpēc, ka man ir kāds slepens varas noturēšanas mehānisms, esmu pārliecināts, ka demokrātiskā sabiedrībā varu nevar noturēt, ja neapmierināto skaits sasniedz kritisko robežu. Ja man vajadzētu nosaukt trīs lietas, kas sniedz lielāko gandarījumu par piecpadsmit gados paveikto, es teiktu tā: galvenais ir tas, ka mums ir izdevies izveidot postsociālisma valstīs labāko un spēcīgāko jūrnieku arodbiedrību, otrs – mēs esam tiesīgi un esam savas tiesības izmantojuši atbilstoši Latvijas Republikas Satversmes 108. pantam, kur teikts, ka strādājošajiem ir tiesības uz koplīgumu, kā arī tiesības streikot, un ka valsts aizsargā arodbiedrību brīvību. Trešā labā lieta ir tā, ka par LTFJA daudz runā, tātad šī organizācija nav jūrniecības sabiedrībai vienaldzīga.

Kad svinam kādu jubileju, neviļus prātā tiek pārcilāts viss, kas bijis, kas noticis. Ir lietas, kas nāk un aiziet, pagaist no atmiņas, bet ir notikumi, kas paliek kopā ar tevi uz mūžu un iezīmējas tik spēcīgi, it kā tas būtu noticis vakar. Ļoti spilgti atceros pirmos streikus, ko 1992. un 1993. gadā sarīkojām uz kuģa „Norina" un kuģa „Anna". Streiks bija jārīko tāpēc, ka jūrniekiem neizmaksāja darba algu. Deviņdesmito gadu sākums bija vētrains visās nozīmēs un nozarēs, tas attiecas arī uz jūrniecību. Varbūt viss nenotika gluži kā amerikāņu filmās par Čikāgu trīsdes-

Zem jūrnieku arodbiedrības lietussarga Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācijas prezidents A. Čurkins (pa kreisi) un superintendants J. Škurenko

LJS valdes priekšsēdētājs A. Vjaters un Latvijas Brīvo arodbiedrību savienības priekšsēdētājs Pēteris Krīgers

mitajos gados, bet reizēm daudz arī netrūka. Ļoti atbildīgs bija 1994. gads, kad valdība bija nolēmusi jūrnieku pārtiku aplikt ar ienākuma nodokli, un arodbiedrība uz streiku pacēla „Latvijas kuģniecībā" strādājošos jūrniekus. Līdz streikam toreiz bija atlicis tikai viens solis, flote tam bija gatava. Toreiz pēdējais solis tomēr netika sperts, streiks tika apturēts, jo tālaika satiksmes ministrs Andris Gūtmanis lūdza streiku neizsludināt un solīja neaplikt ar ienākuma nodokli jūrnieku ēdināšanu. Mēs pieņēmām ļoti smagu lēmumu un paļāvāmies, ka ministrs pildīs solījumu, tomēr labi apzinājāmies: ja solītais būs bijis tikai tukši vārdi, mēs būsim tie, kas pievīluši mūsu jūrnieku un arodbiedrības biedru uzticību. Pēc tam vēlreiz pacelt viņus uz streiku mums nekādā gadījumā neizdosies, zaudētu uzticību atgūt ir grūti. Toreiz, paldies Dievam, viss atrisinājās mums visiem labvēlīgi.

Ar milzīgu rūgtumu atceros konfliktu ar „Latvijas kuģniecību", kas notika pirms dažiem gadiem, kad Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrību gribēja izslēgt no spēles. Laikam tas ir bijis pats grūtākais posms manā darbā, tomēr nav sliktuma bez labuma, un katra šāda reize liek pārdomāt, analizēt un izvērtēt, ko esi izdarījis nepareizi, ja esi kļūdījies, tad kur. Arī konflikti dod pieredzi un stiprina raksturu. Esmu pateicīgs visiem tiem jūrniekiem, kuri, neskatoties uz milzīgo spiedienu no darba devēju puses, tomēr palika uzticīgi arodbiedrībai. Cilvēkiem ir svarīgi, ka viņš var uzticēties savam līderim, bet tikpat svarīgi arī tas, lai vadītājs varētu uzticēties savējiem. Es pārliecinājos, ka man aiz muguras stāv spēcīgi cilvēki.

LFTF sveicēju vidū arī apdrošināšanas kompānijas BTA prezidents Gints Dandzbergs

Varēja taču būt arī tā, ka paskatos atpakaļ, bet tur neviena nav, ka es, cīnīdamies par jūrnieku interesēm, kaujas laukā esmu bijis viens pats. Vienmēr, kad sarunās ar darba devējiem tiek aizstāvētas jūrnieku intereses, kur nu vēl risinot konflikta situācijas, arodbiedrības vadītājam ir ļoti liela atbildība un psiholoģiskā slodze, jo tieši viņš saņem pirmo spiedienu un reizēm arī sitienu. Ja tu esi uzņēmis šo spiedienu un zini, kāpēc to esi darījis, un apzinies, ka tas ir vajadzīgs cilvēkiem, tad daudz ko var izturēt, bet, ja tev nav atbalstītāju, tad kāda gan visam ir jēga? Daudzi tolaik teica, ka es konfliktēju ar LK savu interešu vadīts, jo vēlos, lai viens procents, ko jūrnieki maksā kā dalībmaksu arodbiedrībai, būtu naudas ziņā ietilpīgāks. Es šādas runas pilnībā noraidu, jo jautājumu par vienu procentu varu atrisināt ātri, taču es pārstāvēju un cīnījos par jūrnieku deviņdesmit deviņiem procentiem, un tās vairs nav personīgās intereses, kā daudzi pārmeta. Tagad rūgtais konflikta kauss ir iztukšots, tomēr mieles no šī kausa laikam nezudīs nekad."

Jūrniekiem jākļūst gudrākiem

Par to jau ir daudz runāts, un tomēr atkārtojas viens un tas pats – jūrnieki nezina savas tiesības, jūrnieki nonāk neapskaužamās situācijās. Kas tad īsti notiek jūrnieku darba tirgū?

I. Pavlovs: „Daudzu gadu garumā aina paliek nemainīga, jo jūrnieki joprojām ļoti paviršu un nenopietni izturas pret svarīgām un būtiskām lietām. Jūrnieks meklē darbu un dodas uz kādu no kruinga kompānijām. Loģiski būtu, ja viņš vispirms mēģinātu noskaidrot, kas tā ir par kompāniju. Ir visplašākās iespējas iegūt

„Jūrnieku forums" sveic LTFJA

šādu informāciju, sākot no interneta un beidzot ar mūsu arodbiedrību. Taču ir vēl kas daudz būtiskāks, proti, uz kādiem kuģiem šī kompānija jūrniekus iekārto darbā. Kruinga kompānija taču ir tikai starpnieks, kas sadarbojas ar kuģošanas kompānijām, lai iekārtotu jūrniekus darbā uz šo kompāniju kuģiem. Un nereti gadās, ka kruinga kompānijai ir laba reputācija, bet jūrnieks nonāk uz kuģa, kas ir sliktā tehniskā stāvoklī, kur darba devējs laikā neizmaksā algu, kur ir daudz citu problēmu, un viņš jūtas pievilts. Bet, pirms jūrnieks nonāk uz kuģa, viņš paraksta līgumu, un ar nožēlu jāatzīst, ka bieži vien pat neizlasa, ko paraksta. Pieredze rāda, ka jūrnieks parasti uzdod tikai vienu jautājumu – kāda ir alga? Taču vēl svarīgāks par algu ir sociālo garantiju, tātad apdrošināšanas jautājums. Ja nu ar jūrnieku notiek kāda nelaime, kas par to maksās, kāda ir sociālā aizsardzība? Jūrnieki par to parasti neinteresējas. Labi, ja uz attiecīgā kuģa ar arodbiedrību ir noslēgts koplīgums, jo koplīguma gadījumā sociālo garantiju un atalgojuma jautājumi ir sakārtoti. Faktiski pirmajam jautājumam, ko katram jūrniekam, kurš vēlas iekārtoties darbā, būtu jāuzdod, vajadzētu būt par to, vai ir noslēgts koplīgums."

Veiksme vai likumsakarība

Kuģis ar arodbiedrības karogu turpina uzņemto kursu. Apkalpe mainās, vieni aiziet, to vietā nāk citi. Uz arodbiedrības kuģa kapteiņa tiltiņa joprojām stāv Pavlovs, kuru deviņdesmito gadu sākumā, viens otrs arī tagad, sauca par interfron-

Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidents Andris Kļaviņš un Igors Pavlovs

tieti, kaut viņš nekad neesot bijis šīs organizācijas biedrs. Un vispār pēdējos piecpadsmit gadus sevi ar partijām nav saistījis, bet, ja vajadzētu izvēlēties, tas būtu izteikts centrs. Savulaik gan bijis komunistiskās partijas biedrs un tajā stājies pilnīgi apzināti, jo jau bērnībā bijis aktīvists, vēlāk taisnības meklētājs, bet *marehodkā* par savu tiešumu bieži sēdējis *gubā*. „Neesmu pieradis padoties grūtībām," saka Igors un atceras laiku, kad visi stājās ārā no kompartijas. Viņš nav bijis starp pirmajiem, kas aiziet, viņu *aizgāja*, ja tā var apzīmēt procesu, kad Kuģniecības partijas vadība izteica brīdinājumu Pavlovam par nepareiziem uzskatiem. Ļoti žēl, uzskata Pavlovs, ka cilvēki daudz enerģijas tērē naidam un nevajadzīgām cīņām, latvietis pret krievu, jo visi taču esam cilvēki. „Nu ko tad lai daru, ja mana dzīve jau padomju gados bija saistīta ar Latviju? Saka – arodbiedrību vada krievs Pavlovs. Nē, es neesmu krievs! Vienmēr esmu bijis lepns, ka esmu baltkrievs, ka manās saknēs ir baltkrievu kultūra, un arī Latvijas pilsoņa pasē es lūdzu ierakstīt – baltkrievs. Kā citādi? Daudz vairāk labuma būtu, ja deviņdesmito gadu sākumā un arī vēl tagad cilvēki neplēstos nacionālās piederības dēļ."

Daudz var spriedelēt, kā būtu, ja būtu, bet Pavlovs ir pārliecināts: lai kā, bet viņš savu vietu vienmēr un visur būtu atradis. Jau vairāk nekā piecpadsmit gadus tā ir Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība.■

Kur Liepājā atpūšas jūrnieki?

Visi, kas kaut reizi gājuši pa Celtnieku ielu, noteikti ir pamanījuši moderno ēku, ko rotā uzraksts gan latviešu, gan angļu valodā – "Jūrnieku centrs". Kopš 2002. gada septembra, kad tas tika atklāts, pagājis krietni liels laika sprīdis. Pietiekams, lai varētu sākt vērtēt, kā izdevušās sākotnējās ieceres. Vēl jo vairāk tāpēc, ka diskusiju par to, kādam jābūt šādam centram, pirms tā uzcelšanas bija daudz un samērā pretrunīgas. Tāpat kā strīdi par to, kam to celt un kam tam piederēt. Centrs tika uzcelts ar Starptautiskās transporta darbinieku arodbiedrību federācijas atbalstu, tā pārvaldītāja ir Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība.

No kristīgās ievirzes ieceres atsakās

Jūrnieku centra celšanas idejas pirmsākumos daudz tika runāts par to, ka tas būs centrs ar kristīgu ievirzi, ko atbalstīs Pasaules kristīgo jūrnieku apvienība. Bija pat doma, ka primārais akcents būs starpkonfesionāla baznīca, pie kuras būs rekreācijas telpas – atpūtas zāles, sporta zāles, pirts, kafejnīca. Taču sākotnējā iecere aprima līdz domai par kapelas iekārtošanu.

Liepājas Jūrnieku centra menedžeris Turaids Šēfers atzīst, ka no visiem 611 pasaules jūrnieku centriem daudziem ir reliģiska ievirze, tos pat sauc nevis par jūrnieku centriem, bet par jūrnieku misijām. Liepājas Jūrnieku centrā joprojām ir arī telpa kapelānam, taču – stāv tukša. Turaids Šēfers plāta rokas. Esot piedāvājis to izmantot vairāku konfesiju un draudžu garīdzniekiem, taču saņemts atteikums. Neviens no garīdzniekiem nav bijis ar mieru bez maksas vadīt lūgšanu brīžus vai sniegt Liepājā iebraukušajiem jūrniekiem garīgo mierinājumu. Centra budžetā kapelāna alga nebija paredzēta. Arī Šēfers uzskata, ka par šādiem pakalpojumiem garīdzniekiem atalgojumu prasīt nebūtu ētiski.

Taču, lai dotu iespēju mūsu pilsētā iebraukušajiem jūrniekiem saņemt garīgo aprūpi, viņiem centrā pieejama informācija par visu Liepājas kristiešu draudžu atrašanās vietām un darba laiku. Ja vajag, ar centra transportu viņus uz vēlamo dievnamu arī aizved. Pagājušā gada nogalē, piemēram, grupa filipīniešu jūrnieku vēlējusies pabūt Sv. Annas baznīcā. Jūrnieki arī daudz neuzsverot, kas viņi ir – musulmaņi, budisti, luterāņi vai baptisti. Viņiem galvenais – pabūt vietā, kur var parunāties ar Dievu.

Kā justies kā mājās?

Turaids Šēfers uzsver, ka galvenais nav centrā sludināt kristietību, bet ļaut svešzemju jūrniekiem tur justies kā mājās. Tā šodien ir centra galvenā misija. Un tā sākas ar to, ka centrā ir pieejama informācija par mūsu pilsētu un valsti. Tur

Jūrnieku centrs Liepājā

var saņemt palīdzību, ja jūrniekam gadījušās problēmas uz kuģa, nesaskaņas ar kapteini vai citiem kuģa vadītājiem. Tur var vienkārši atnākt un atpūsties ērtās, gaišās telpās. Tajās pieejams bezmaksas internets, kas ļauj saņemt mājinieku atsūtītās vēstules, nosūtīt viņiem savas. Bezmaksas telefons ar Londonu, no kurienes iespējamas telefona sarunas ar jebkuru pasaules vietu. Ir atpūtas telpa, kurā var paskatīties televizoru, kādu filmu. Jūrniekiem pieejama arī bezmaksas sauna. Arī fitnesa centrs un lielā sporta zāle. Protams, par īstu mājas sajūtu centrā pagrūti runāt, bet atslodzi pēc spraigajām, kuģa šaurībā pavadītajām dienām gūst tie, kuri līdz centram atnāk.

Galvenā aktivitāte – sports

Lai arī Jūrnieku centra lielā sporta zāle ir noslogota no rīta līdz vakaram, darbdienās tās grafikā ir atstāti tā saucamie logi, kas domāti tieši jūrniekiem. Taču, izrādās, viņi ir samērā neatsaucīgi to izmantotāji. Iespējams, tāpēc, ka ne visi kapteiņi darba dienas laikā atvēl savām apkalpēm brīvus brīžus. Bet pievakarēs, kad diena aizvadīta smagā darbā, jūrniekiem īstas vēlēšanās sportot vairs neesot. Lielākās aktivitātes notiek sestdienās un svētdienās.

Taču, kad nesen Jūrnieku centru apmeklēja Starptautiskās jūrnieku sporta komitejas koordinators Eiropā Jorgs Faušs, viņš centra darbu vērtēja kā labāko Bal-

tijā. Kāpēc? Izrādās, tāpēc, ka centra darbinieki negaida, kamēr svešzemju jūrnieks atradīs ceļu pie viņiem. Tikko saņemta ziņa, ka ostā ienācis kuģis, viņi dodas turp, lai aicinātu uz centru.

Un viņiem ir ko piedāvāt. Atbalstu guvis pašu darbinieku izstrādātais projekts konkursam, ko bija izsludinājis Starptautiskās transporta darbinieku arodbiedrību federācijas fonds "Trust" ("Uzticēšanās"). Fonds piešķīris 4600 dolāru, ko centrs izmantojis, lai nopirktu sporta apavus, sporta tērpus, basketbola un futbola inventāru. Tos sporta nodarbību laikā var izmantot ostā esošo kuģu jūrnieki.

Sacensības rada interesi

Ar fonda "Trust" atbalstu bijis iespējams sarīkot arī vairākas sacensības. Izrādās, un to apgalvojis arī Jorgs Faušs, Liepājā tās notiek pat aktīvāk un biežāk nekā tādā slavenā un milzīgā pasaules ostā kā Roterdama.

Minifutbolā spēkiem mērojušies dažādu tautību jūrnieki, kuri kuģo ar Krievijas, Turcijas, Belīzas karogiem. Lai sacensības būtu spraigākas, tajās iesaista arī vietējās komandas – Jūrniecības koledžas audzēkņus, Liepājas jūrniekus, kuri ir krastā. Liepājā nekur citur, izņemot "Liepājas metalurgu", taču nenotiek starptautiskas sacensības, lepojas Šēfers. Īpaši gandarīti par interesantajām sacensībām bijuši Murmanskas jūrnieki, kuru kuģis atradās remontā Tosmarē un ikdiena tika pavadīta garlaicīgā, depresīvā vidē.

Noticis arī volejbola turnīrs. Tur gan pirmo vietu dabūjis "Kurzemes Vārds". Tas tā gadījies tāpēc, ka ostā pašlaik ienāk tik maz kuģu, ka, lai noorganizētu sacensības, ar iebraucēju komandām vien ir par maz, tāpēc viņiem pretī stāties aicina vietējos sporta entuziastus.

Kapteiņiem ir savas – kapteiņu domas

Lai arī dižu konfliktu līdz šim nav bijis, kuģu kapteiņi ne vienmēr ar sapratni uzņem to, ka jūrnieks darba dienas laikā varētu nokāpt krastā, lai uzspēlētu bumbu, to, ka sporta nodarbības pēc tam nāks par labu darbam un komandas noskaņai kopumā. Lai arī arodbiedrību pārstāvji saka, ka ar šādu kapteiņu nostāju nav apmierināti, lielas pārmaiņas kapteiņu attieksmē panākt nav izdevies. Kapteiņu galvenā iebilde: nav laika spēlēties, jāpielādē kuģis un jābrauc tālāk. Jūrnieku centrs pašu jūrnieku labā arī necenšas ar kapteiņiem daudz kašķēties.

Vienu reizi gan centra darbinieki atteikušies no malā stāvēšanas. Kāda ar Nigērijas karogu braucoša kuģa apkalpei ilgāku laiku netika maksāta alga. Komanda, ienākusi Liepājā, atteicās turpināt darbu. Turaids Šēfers aprunājies ar jūrniekiem, un atklājusies patiesība. Bijis skaidrs – ir jāpalīdz. Piezvanījis Starptautiskās transporta darbinieku federācijas inspektoram Baltijas valstīs Norbertam Petrovskim. Viņš nākamajā dienā jau bijis klāt, un konflikts atrisināts – jūrnieki saņēma algu, un kuģis devās prom no Liepājas. „Tas gan nebija mans nopelns," ru-

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA 2006

nājot par šo starpgadījumu, saka Turaids Šēfers. Galvenais iemesls tik ātram un jūrniekiem labvēlīgam risinājumam, viņaprāt, ir Starptautiskās transporta darbinieku federācijas lielā starptautiskā ietekme. Pat viskaprīzākie kapteiņi un skopākās rēderejas uzskata par labāku ar šo organizāciju nekonfliktēt. Tās pārstāvji ir visās pasaules ostās, un, ja kuģis pret komandu nepilda saistības kaut vienu reizi, tas tiek fiksēts, tā darbībai seko īpaši uzmanīgi, tiek atzīmēts katrs mazākais pārkāpums, līdz pat tam, ka kuģis zaudē licenci.

Turaids Šēfers gan ir ievērojis, ka ne visu valstu jūrnieki uzdrošinās atklāti stāstīt par saviem konfliktiem ar kuģu amatpersonām. Īpaši tas sakāms par jūrniekiem, kuri kuģo ar Krievijas karogu. Viņi baidās par savu darba vietu, vaicāts par iemeslu, atzīst Turaids Šēfers. Krievijā bezdarbs ir vēl lielāks nekā pie mums. Ja pāridarījums ir tik sāpīgs, ka Liepājas centra darbiniekiem tomēr tiek uzticēts, piemēram, ka jāstrādā daudz garākas stundas, nekā paredz līgums, vai alga mazāka, nekā solīts, pēc tam seko jūrnieku pašu lūgums neko oficiāli neuzsākt.

Jūrnieku centrs – arī pilsētai

Lai izdzīvotu, sporta zāles, konferenču telpas, kafejnīca tiek iznomātas. Pagaidām tā ir vienīgā iespēja, kamēr Latvija nav pievienojusies starptautiskajai konvencijai "Par jūrnieku labklājību jūrā un ostā", kas paredz valsts līdzdalību jūrnieku klubu un centru darbības finansēšanā. Jūrnieku centrā notiek arī stundas Jūrniecības koledžas audzēkņiem. Trenažieru zāle un lielā zāle tiek izīrētas individuāliem sportot gribētājiem. Taču ir organizācijas, kam Jūrnieku centrs nāk pretim bez maksas. Jau divus gadus tā telpas izmanto pilsētas invalīdi. Sporta zālē notiek ratiņdejotāju treniņi, bet bijušā veikala telpās viņi apgūst datorprasmi un angļu valodu.

„Ja Jūrnieku centrs atļautos strādāt tikai ar jūrniekiem, mēs bankrotētu," Turaids Šēfers ir atklāts. Taču viņš, tāpat kā centra direktors Visvaldis Radelis, tomēr cer, ka reiz pienāks diena, kad valsts, pašvaldība un osta sapratīs, ka tikai atpūties jūrnieks ir labs sava darba darītājs.■

Līvija Leine

Latvijas Jūrnieku misija pasaules jūrniekiem

Latvijas Jūrnieku misija darbojas jau vairākus gadus, un tās priekšsēdētājs ir Latvijas Evaņģēliski luteriskās baznīcas arhibīskaps Jānis Vanags. Mūsu valstī šī sabiedriskā organizācija izveidota, pateicoties Zviedrijas Jūrnieku misijas atbalstam un ierosinājumam, kur šāda misija darbojas jau 150 gadu. Jūrnieku misijas uzdevums ir sniegt atbalstu jūrniekiem, kuri pēc gara reisa nokāpj krastā, palīdzēt viņiem saņemt medicīnisko aprūpi, palīdzēt sazināties ar ģimeni, atpūsties mierīgā gaisotnē, vidē, kur nav narkotiku un prostitūcijas piedāvājumu, kur neviens nevarētu iekārot viņu naudu. Lai jūrnieks krastā justos drošs, visā pasaulē tiek veidoti jūrnieku centri, kas ir alternatīvs piedāvājums krogiem un citām izklaides vietām.

Latvijas Jūrnieku misijas priekšsēdētājs Jānis Vanags ir pārliecināts, ka lielākā daļa pasaules jūrnieku ir ticīgi cilvēki. Ja ne skaļi vārdos, tad sirdī Dievu lūdz gandrīz visi, jo ikdiena viņiem jo bieži liek sastapties ar briesmām un grūtībām. Arī daudzas jūrnieku aptaujas apliecinājušas, ka garīgo aprūpi viņi vērtē ļoti augstu.

Misijas savu darbu veido ciešā sadarbībā ar jūrnieku arodbiedrībām, un šo misiju valdēs darbojas gan katoļu, gan pareizticīgo baznīcu arhibīskapi, gan arī ostu, Latvijas Ūdens transporta arodbiedrību federācijas un Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības priekšsēdētāji.

Latvijas Jūrnieku misijas priekšsēdētājs Jānis Vanags uzskata, ka jūrnieku mācītāju darbam jābūt ekumēniskam, ka garīgā un cita veida palīdzība jāsniedz visiem jūrniekiem, kas nokāpj Latvijas krastā, neatkarīgi no viņu rases, ticības, tautības, kā tas notiek vairāk nekā 600 jūrnieku centros visā pasaulē.■

PROFESIONĀLĀS AUGSTĀKĀS IZGLĪTĪBAS STUDIJU PROGRAMMAS

Latvijas Jūras akadēmija
Flotes iela 5b, RĪGA, LV-1016, tālr.: 7321161; 7161113; fax: 7830138; 7430423;
e-mail: lma@latja.lv; http://www.latja.lv/
IZM reģ. nr. 3343001281

PIRMĀ LĪMEŅA PROFESIONĀLĀS AUGSTĀKĀS IZGLĪTĪBAS PROGRAMMAS

Latvijas Jūras akadēmijas koledžas programmas

Liepājas Jūrniecības koledža
Ūliha iela 5, LIEPĀJA, LV-3401,
tālr.: 3484615, 3484619; fax: 3484621; e-mail: s.raksa@apollo.lv;
http://www.ljk.lv
IZM reģ. nr. 3034002320

PROFESIONĀLĀS VIDĒJĀS IZGLĪTĪBAS PROGRAMMAS

LJA Jūrskola
Flotes iela 5b, RĪGA, LV-1016, tālr.: 7320302, 7161121; fax: 7430423; 7830138;
e-mail: lma@latja.lv; http://www.latja.lv/
IZM reģ. nr. 3331002482

Latvijas Jūras akadēmijas Jūrskolas Engures filiāle
Skolas iela 7, p/n "Engure", Engures pagasts, Tukuma rajons
tālr. 3161231; http://www.latja.lv/
IZM reģ. nr. 3331002482

Latvijas Jūras akadēmijas Jūrskolas Salacgrīvas filiāle
Pērnavas iela 31, Salacgrīva, Limbažu rajons
tālr. 4023060; http://www.latja.lv/
IZM reģ. nr. 3331002482

Liepājas Jūrniecības koledžas jūrskola
IZM reģ. nr. 3031002439

Rīgas 46. arodvidusskola
Lielupes iela 1/8, RĪGA
tālr. 7432987; fax: 7432157; e-mail: 46avs@apollo.lv
IZM reģ. nr. 3331000655

PROFESIONĀLĀS TĀLĀKIZGLĪTĪBAS PROGRAMMAS

LJA Jūrskola
Flotes iela 5b, RĪGA, LV-1016, tālr.: 7320302, 7161121; fax: 7430423; 7830138
e-mail: lma@latja.lv; http://www.latja.lv/
IZM reģ. nr. 3331002482

Liepājas Jūrniecības koledžas mācību centrs
Ūliha iela 5, LIEPĀJA, LV-3401
tālr.: 3484615, 3484619; fax: 3484621; e-mail: s.raksa@apollo.lv
http://www.ljk.lv
LJK koledžas struktūrvienība (2004. gada 10. novembra koledžas padomes sēdes protokols nr. 14)

SIA LSC "Marine Training" Mācību centrs
Andrejostas iela 6, RĪGA
tālr. 7020472; fax 7325814; e-mail: leimanis@lsc.riga.lv
http://www.marinetraining.lv
IZM reģ. nr. 3360800228

SIA "DIENVIDI" Jūrniecības mācību centrs
Puškina iela 3, RĪGA, LV-1050
tālr. 7204495; fax 7204495; e-mail: dienvidi@dienvidi.lv
IZM reģ. nr. 3360800090

SIA "ZERKO" Mācību centrs
Ganību dambis 40, RĪGA
tālr. 7382850; fax 7382850; e-mail: zerko@rinf.riga.lv
IZM reģ. nr. 3332800010

SIA "GGB" Mācību centrs
K.Valdemāra iela 149-309a, RĪGA
tālr./fax 7378707; e-mail: ggb@elidars.lv
http://www.vessel.lv
IZM reģ. nr. 3360800172

SIA "Sunrita" Mācību centrs
Merķeļa iela 11, RĪGA
tālr. 7225022; fax 7225009; e-mail:sunr@neonet.lv
IZM reģ. nr.3360800175

SIA "Jūrniecības tehniskais centrs"
Puškina iela 3, RĪGA, LV-1050
tālr. 7229524; fax 7228433; e-mail:jtc@nite.lv
IZM reģ. nr.3360800544

Top jauns televīzijas konkurss par jūrniecības tēmu

Ņemot vērā saasināto situāciju jūrniecības darba tirgū un aizvien pieaugošo kadru trūkumu jūrniecības nozarē gan uz kuģiem, gan krastā, Latvijas Jūras administrācija ir uzņēmusies koordinēt akcijas – televīzijas konkursa vidusskolniekiem – organizēšanu.

Akciju atbalsta un tās organizēšanā iesaistījušās vairākas ar jūrniecību saistītas iestādes un organizācijas (t.sk. Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācija, AS „Latvijas kuģniecība", Rīgas brīvosta, Liepājas SEZ osta, Ventspils brīvosta, SIA „Novikontas", Latvijas Jūras akadēmija un citas).

Akcijas mērķis ir ieinteresēt vidusskolniekus par iespēju apgūt jūras virsnieka profesiju, kā arī piesaistīt sabiedrības uzmanību faktam, ka kvalificētu jūras virsnieku trūkst ne tikai Latvijā, bet arī visā Eiropā, ka tā ir perspektīva un augsti atalgota profesija.

Savulaik populārs un jauniešu vidū iecienīts bija televīzijas konkurss „Vai Tu mīli jūru?" To organizēja Zvejnieku kolhozu savienība, un tajā piedalījās galvenokārt piejūras skolas.

Jaunais konkurss no „Vai Tu mīli jūru?" atšķirsies ar to, ka jaunieši tiks aicināti pievērsties nevis zvejnieka, bet tirdzniecības flotes jūras virsnieka arodam. Tur-

Tikšanās ar vidusskolniekiem Rēzeknes 1. vidusskolā

Tikšanās Bauskas 1. vidusskolā

klāt piedalīties konkursā tiek aicinātas skolas no dažādiem Latvijas novadiem.

Pirmo reizi konkurss un televīzijas ieraksts notiks 21. aprīlī SIA „Novikontas" mācību centrā Duntes ielā 17 a. Savā starpā sacentīsies Bauskas 1. vidusskolas, Rēzeknes 1. vidusskolas, Rojas vidusskolas, Brocēnu vidusskolas, Salacgrīvas vidusskolas, Rīgas 13. vidusskolas, Rīgas 74. vidusskolas un Rīgas universālās vidusskolas komandas.

Jaunieši sacentīsies sešās "disciplīnās":

1) uzdevums peldbaseinā – 3 komandas dalībniekiem jāuzvelk hidrotērpi, pa kārtai jāpārpeld baseins un jāierāpjas glābšanas plostā;

2) sviedlīnes mešana;

3) uzdevums dūmu labirintā – 3 komandas dalībnieki uzvelk ugunsdzēsēju tērpus un gāzmaskas un iziet cauri dūmu labirintam, pa ceļam sameklējot un iznesot tur novietoto priekšmetu;

4) uzdevums ar trenažieri (simulatoru) – 3 komandas dalībniekiem (kapteinim, stūrmanim un stūres vīram), savstarpēji sadarbojoties, jāizvada ātrgaitas kuteris pa noteiktu distanci, ievērojot izliktās zīmes un izvairoties no sadursmēm;

5) virves vilkšana;

6) teorētiskā daļa, kas sastāv no jautājumiem un uzdevumiem par ģeogrāfiju un jūrniecības vēsturi.

Komandas, kas kopvērtējumā iegūs pirmās trīs vietas, katra kā balvu saņems iespēju piedalīties vairākdienu reisā uz kāda no Latvijas karoga kuģiem. Skolniekus pavadīs „Novikontas" instruktori, kuri brauciena laikā iepazīstinās jauniešus ar procesiem un norisēm uz kuģa.

Paredzēts, ka par skolēnu piedzīvojumiem jūrā rudenī tiks sagatavots speciāls televīzijas raidījums.

Gatavojoties konkursam, Latvijas Jūras administrācijas un SIA „Novikontas" speciālisti, kā arī Latvijas Jūras akadēmijas studenti un pasniedzēji tikās ar akcijā iesaistīto vidusskolu skolēniem, stāstīja par jūras virsnieka profesiju un perspektīvām un atbildēja uz skolnieku jautājumiem.

Iecerēts, ka šādu akciju varētu rīkot katru gadu, iesaistot tajā aizvien vairāk Latvijas skolu.■

Sarma Kočāne

Jūras akadēmija uzņēmusi jaunu kursu

2006. gada pavasarī beidzot noslēdzās daudzus gadus ilgušais process un Latvijas Jūras akadēmija pārcēlās uz Daugavgrīvu. Kā saka LJA rektors **Jānis Brūnavs,** tas bija smags process, kas prasīja lielas finanses.

– Mēs esam gandarīti, ka to ir izdevies paveikt, ka beidzot mēs esam Daugavgrīvā. Nebūs jau nekāds atklājums, ja teikšu, ka nosēdēt uz diviem krēsliem nav visai ērti, piedevām Jūras akadēmijai šāda sēdēšana Kronvalda bulvārī un Daugavgrīvā ne tikai izmaksāja pārāk dārgi, tas traucēja normāli organizēt pašu mācību procesu. Domāju, ka ieguvēji esam mēs visi, jo jaunajās telpās viss noris loģiski un likumsakarīgi.

Vispirms gribu palepoties ar jauno mācību centru, kas izveidots un aprīkots, piesaistot Eiropas finansējumu un Latvijas valdības līdzfinansējumu. Ieguldītie līdzekļi sasniedz aptuveni deviņsimt tūkstošus eiro, un, pateicoties šim finansējumam, esam tikuši pie moderna mācību centra ar plašu bibliotēku, ar lasītavām, auditorijām, interneta lasītavām, kā arī maģistrantūras studiju telpām. Tā ir mācību materiālā bāze, ar kuras palīdzību mūsu studenti var apgūt un pilnīgot savas zināšanas, meklēt un atrast atbildes uz saviem jautājumiem.

Ļoti svarīgs pavērsiens ir Jūras akadēmijas pievēršanās zinātniskajam darbam, kas ir būtisks process akadēmijas tālākā attīstībā un konkurētspējas celšanā, jo pēc pasaules standartiem un prakses pasniedzējiem aptuveni septiņdesmit procentus no sava darba laika vajadzētu veltīt zinātniskajam darbam un tikai trīsdesmit procentus darbam ar studentiem. Kā jau akadēmiskā augstskolā, zinātniskās tēmas, pie kurām strādā mūsu pasniedzēji un studenti, ir visdažādākās, katra katedra mēģina apzināt attiecīgās nozares svarīgākās problēmas, tādējādi meklējot zinātniskās pētniecības virzienu. Pagaidām vēl nav iezīmējusies kāda viena noteikta specializācija vai temats, laiks rādīs, kā šis darbs attīstīsies, kura katedra būs spēcīgākā, un arī pati dzīve parādīs, kuri pētījumi būs tālāk atbalstāmi.

– Lai gan zinātniskais darbs ir tikai aizsākumā, vai jau tagad var nojaust, kura tēma pašlaik tirgū ir aktuāla un būs perspektīva?

– Līdzšinējā tirgus analīze liecina, ka pašlaik aktuālas ir vairākas tēmas, piemēram, multimodālie pārvadājumi un kuģu elektroapgāde ostās. Ja runājam par kuģu elektroapgādi ostās, tad jāatzīst, ka pasaulē šī tehnoloģija jau krietni attīstījusies, īpaši ASV ostās. Būtība ir tāda, ka, ienākot ostā, kuģis ar elektroenerģiju tiek apgādāts no krasta, lai tam nebūtu jādarbina savi dīzeļdzinēji. Šādas tehnoloģijas izmantošana dod lielu ieguldījumu vides kvalitātes uzlabošanā. Lai gan tie ir miljonu vērti projekti un prasa milzīgus resursus, tomēr uzskatu, ka mēs varētu attīstīt pētījumus, jo tieši šī tēma nākotnē noteikti būs aktuāla arī pie mums. Pagaidām vēl mūsu

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GALAGRĀMATA 2006

ostas no šī projekta ir tālu, taču mūsdienās viss ļoti strauji mainās un tehnoloģijas pilnveidojas tik ātros tempos, ka mums jau tagad jāspēj paraudzīties gadus piecus, desmit uz priekšu, lai mēs būtu gatavi reaģēt uz dažādām tirgus izmaiņām un pieprasījumiem. Domāju, ka, piemēram, Rīgas ostai nākotnē šis jautājums varētu būt aktuāls attiecībā uz pasažieru termināli, kas, visticamāk, arī pēc ostas aizvirzīšanās no pilsētas centra joprojām atradīsies iespējami tuvu centram. Šāda termināļa dislokācija uzliks pienākumu risināt vides aizsardzības problēmas, ko, ļoti iespējams, palīdzēs paveikt arī jaunās tehnoloģijas, tāda kā kuģu elektroapgāde no krasta.

Pie svarīgām pētniecības tēmām varētu piepulcināt arī tādas kā kuģu tehnisko iekārtu diagnostika, pētījumi navigācijas jomā, kā arī vides aizsardzības jautājumi, piemēram, invazīvo sugu izplatība Baltijas jūrā.

2006. gadā no Izglītības ministrijas saņemtais finansējums bija pamats rīkot kārtējo starptautisko zinātnisko konferenci „Ūdens transports un infrastruktūra", kas ir ļoti labs pieteikums, lai Jūras akadēmija varētu iziet starptautiskajā zinātnes telpā. Ar katru gadu palielinās ne tikai finansējuma apjoms, bet arī pašu pieredze un zināšanu līmenis.

Es ļoti ceru, ka jaunizveidotais Latvijas Jūras akadēmijas zinātniskais centrs iet pareizā virzienā un mēs savā jomā spēsim problēmas aplūkot un izpētīt pietiekami dziļi. Jau pašā mūsu mācību iestādes nosaukumā *akadēmija* ieliktā jēga liek mums mācību procesu virzīt ne tik daudz plašumā, cik dziļumā, sniedzot pamatīgas zināšanas profesionālajā jomā. Kad notika diskusijas par jauno izglītības politiku, viens no jautājumiem bija, kā vajadzētu saukt mūsu mācību iestādi.

– Jūs domājat, ka tai vajadzētu būt akadēmijai?

– Esmu pārliecināts, ka jāsaglabā akadēmija, jo mēs esam specifiska jūrniecības nozares mācību iestāde, kas, ja tā var teikt, rok salīdzinoši šauri, bet ļoti dziļi gan.

– Kā studenti iesaistās zinātniskajā darbā?

– Mēs rosinām arī savus studentus iesaistīties zinātniskajā darbā, un mūsu uzdevums ir atrast tos studentus, kuri vēlas un ir orientēti šai virzienā. Eiropā zinātnieki ir pieprasīti un labi atalgoti, arī mūsu nākotne ir zinātnē, tāpēc iepriecina fakts, ka beidzot arī Latvijā politiskā līmenī ir parādījusies šī apziņa. Viens no pozitīvajiem rezultātiem, ko izjūtam arī mēs, ir tas, ka 2006. gadā diezgan ievērojami ir palielinājušās pasniedzēju algas. Varētu domāt, kāds sakars pasniedzēju algām un studentu iesaistīšanai zinātniskajā darbā? Vistiešākais. Šodienas students taču ir eventuālais zinātnieks un augstskolas pasniedzējs, bet vai viņš vēlēsies pievērsties zinātniskajam un pasniedzēja darbam, tas lielā mērā būs atkarīgs no tā, cik konkurētspējīgs būs atalgojums. Viss savā starpā ir ļoti cieši saistīts.

– Vai ir kādas pārmaiņas arī pašā Jūras akadēmijas darbībā?

– 2006. gadā tika sertificēta bakalauru studiju programma, kas atbilst Eiropas Savienības noteiktajiem standartiem, tātad Boloņas prasībām, kas nosaka, ka pirmais mācību posms ir bakalaura studijas, otrais maģistra studijas. Savukārt bakalaura studijas trijos gados dod vispārējā bakalaura, bet četros gados profesionālā bakalaura

LATVIJAS
RNIECĪBAS
DAĢRĀMATA
2006

LJA rektors Jānis Brūnavs

grādu. Lai organizētu mācību procesu atbilstoši ES prasībām, mums nācās pārstrādāt mācību programmas, un 2006. gada 1. septembrī studenti jau uzsāka mācības pēc jaunajām studiju programmām. Optimizējot mācību programmas, izdevies panākt, ka studiju laiks ir saīsinājies par pusgadu un tagad diplomu var saņemt četros gados un trīs mēnešos. Mācoties pēc vecās mācību programmas, absolvents patiesībā ieguva inženiera grādu, un mēs uzskatījām, ka tas tiek pielīdzināts bakalaura grādam. Godīgi sakot, īsti atbilstošs šis pielīdzinājums tomēr nebija, jo bakalaura programma Jūras akadēmijā nebija akreditēta un šis diploms akadēmijas beidzējiem nebija pietiekams, lai turpinātu studijas kādā citā mācību iestādē ne tikai Latvijā, bet arī citur Eiropā. Tagad mēs esam lauzuši šo sistēmu, tomēr tie studenti, kuri mācības uzsāka pēc vecajām programmām, tās arī turpina, jo nevaram kaut ko mainīt jau iesākta mācību procesa vidū.

– Vai tie, kas mācās pēc vecajām programmām, nebūs tā kā mazliet apdalīti?

– Zināmā mērā, jo nesaņems bakalaura diplomu. Taču darbojas akadēmiskā grāda pielīdzināšanas institūcija, tā sauktā *Erik Narik*, kuras biroji ir katrā ES valstī, un tie arī nodarbojas ar diplomu pielīdzināšanu. Šajā institūcijā arī jāvēršas absolventiem, lai saņemtu izziņu, ka Latvijas Jūras akadēmijas programma atbilst starptautiski atzītajai bakalaura programmai. Šādu izziņu nepieciešamības gadījumā būs jāmeklē arī Jūras akadēmijas absolventiem. Vecā sistēma zināmā mērā bija arī nepareizi uzbūvēta, tāpēc neveiksmīga, jo pirmajos trijos gados studenti apguva speciālās zināšanas un tikai vēlāk pievērsās matemātikas, fizikas un citu priekšmetu teorētiskajām studijām. Patiesībā teorētiskajām zināšanām vajadzētu būt tam pamatam, kas palīdz speciālo zināšanu apgūšanai. Lai trijos gados saņemtu darba diplomu, studentam ļoti nopietni vajadzēja apgūt speciālos priekšmetus, tāpēc tādi akadēmiskie priekšmeti kā fizika un matemātika šajā studiju periodā no studiju programmām tika izspiesti. Tā sakot, no pirmā mācību bloka pārcēlās uz otro, kas arī palīdzēja veidot šo neloģisko sistēmu, ka teorētiskos priekšmetus, kas palīdzētu izprast speciā-

los, sāka mācīti tikai tad, kad speciālo priekšmetu apgūšana jau bija pabeigta. Saprotama bija studentu neizpratne, kāpēc šāda sistēma vajadzīga – mēs jau esam gatavi stūrmaņi, kāpēc mums tagad vēl vajadzīga tā fizika? Tagad bakalaura programmās viss ir nostājies savās vietās.

– Kāpēc vajadzēja paiet tik daudziem gadiem, lai nonāktu pie šādas atziņas?

– Gandrīz vienmēr situāciju nosaka objektīvi un subjektīvi iemesli. Viens no subjektīvajiem bija sadarbība ar Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociāciju, kas daļēji finansēja studijas un izteica stingru vēlēšanos saņemt speciālistu trijos gados. Tā kā tagad Latvijas Jūras akadēmija vairs neturpina sadarbību ar norvēģiem, mēs varam daudz brīvāk veidot savu sistēmu. Tomēr nevajadzētu uzskatīt, ka sadarbības laiks ar Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociāciju ir bijis nevērtīgs vai pat nodarījis kādu kaitējumu mūsu studentiem un pašai mācību iestādei. Tā nav, jo pirms gadiem desmit bija cita situācija gan izglītības sistēmā, gan pašā kuģošanas biznesā, un sadarbība ar norvēģiem tolaik palīdzēja atrisināt daudzas problēmas. Vēlos teikt, ka arī tagad mēs ļoti augstu vērtējam visus savus sadarbības partnerus. Viens no mūsu lielākajiem sadarbības partneriem ir „Latvijas kuģniecība", kas vienmēr ir novērtējusi, cik svarīgi, ja uz kuģa strādā profesionāli sagatavots speciālists. Sadarbojamies arī ar vairākām ārzemju kuģošanas kompānijām, tādām kā „Hanseatic", „Pasqualis" un citām. Arī tagad daudzi studenti jau mācoties zina, kas būs viņa darba devējs. Noslēdzot līgumu ar kādu no kuģošanas kompānijām, tiek apmaksāta viņa studiju programma, savukārt jaunais speciālists pēc studiju beigšanas attiecīgajās kompānijā strādā tik gadus, cik gadus šī kompānija ir apmaksājusi viņa mācības. Tā ir brīvprātīga izvēle, nekas obligātā kārtā netiek uzspiests. Mācību laikā studentam svarīgi ir ne tikai zināt, kur viņš strādās un kādi būs viņa darba noteikumi nākotnē, viņam ļoti nozīmīgs ir arī materiālais atbalsts pašā studiju procesā. Nav jau noslēpums, ka nereti tieši materiālais stāvoklis spiež studentu vairāk domāt par strādāšanu, lai izdzīvotu, nevis veltīt visas pūles profesijas apguvei. Studenta un nākamā darba devēja līgums ļauj studentam justies materiāli nodrošinātākam, tāpēc viņš savu laiku var veltīt tiešajām studijām. No šādas sadarbības ieguvēja ir gan kuģošanas kompānija, jo tā var prognozēt savu darbību, zinot, kādi speciālisti strādās, gan arī akadēmija, kas no kuģošanas kompānijām saņem materiālu atbalstu un ar tā palīdzību var attīstīt un uzlabot darbību.

Kopš 2006. gada esam veikuši arī struktūras pārveidojumus, likvidēta neklātienes studiju daļa. Tagad studijas notiek attiecīgajā specialitātē, atšķiras vienīgi studiju apmeklējuma organizēšana. Ja atceramies studijas neklātienē, tad prātā nāk veca anekdote: kad jautā, kāda ir atšķirība starp zvirbuli un lakstīgalu, atbilde ir – praktiski nekāda, abi mācījušies konservatorijā, tikai zvirbulis neklātienē, bet lakstīgala klātienē. Līdzīgi bija arī ar mūsu klātieni un neklātieni, jo diezgan dažādas bija prasības pret vieniem un otriem, tomēr attiecīgās specialitātes diplomus saņēma visi absolventi. Vēl par iekšējām pārmaiņām runājot, varu teikt, ka no 2006. gada lielāka atbildība par studentiem ir deleģēta katrai nodaļai, kas atbild par studentu sek-

mēm un zina viņu vajadzības, jo esam pārliecināti, ka tieši nodaļa vislabāk pazīst savus studentus un var visefektīvāk ar viņiem strādāt. Katra nodaļa arī attīsta savu zinātnisko specifikāciju, studentus virza zinātniskajam darbam, kā arī strādā ar potenciālajiem darba devējiem, kuri pēc studiju beigšanas dos darbu mūsu absolventiem. Tātad ir notikusi decentralizācija.

LJA jaunās telpas Daugavgrīvā

– Kas jauns vecajā jautājumā par pasniedzējiem?

– Protams, joprojām ir aktuāli visi tie paši jautājumi, kas bija iepriekšējos gados, – atalgojums, jaunu pasniedzēju un aktīvās jūrniecības pārstāvju piesaistīšana, tomēr jāteic, ka pēdējā gada laikā ir jūtamas arī pārmaiņas, kas iepriecina. Darba tirgus ir saistīts ar darba samaksu, un tā kā pasniedzēju algas ir palielinātas, mēs esam varējuši piesaistīt jaunus pasniedzējus. Kuģu vadītāju un ostu specialitātes nodaļā par vadītāju sācis strādāt visiem pazīstamais kapteinis Gunārs Šteinerts, un esmu pārliecināts, ka akadēmijai tas ir liels ieguvums, jo Šteinerts nāk no Latvijas Jūras administrācijas, tātad savā iepriekšējā darbā bijis saistīts ar aktīvo jūrniecību. Bieži vien mums pamatoti pārmet, ka mūsu pasniedzēji ir tāli no reālās jūrniecības, kas gan nenozīmē, ka mums būtu vajadzīgi cilvēki, kas nāktu tieši no kuģiem, jo arī kuģis ir noslēgta vide un ne vienmēr šie cilvēki ir labi informēti par jūrniecības jautājumiem ārpus sava tiešā darba. Esmu apmierināts, ka mūsu jaunie pasniedzēji arvien vairāk nāks no jūrniecības biznesa struktūrām.

– Vai Latvijas Jūras akadēmija var palepoties ar kādām starptautiskām aktivitātēm?

– Mums izveidojusies starptautiska sadarbība ar jūrniecības mācību iestādēm citur pasaulē, kuras ietvaros tiek realizētas studentu un pasniedzēju apmaiņas programmas. Latvijas likumdošanas atļautajos ietvaros mēs esam sākuši priekšmetu pasniegšanu angļu valodā un ceram, ka šādas iespējas arvien pieaugs, jo viena lieta ir mācīt angļu valodu kā priekšmetu, bet pavisam cita, ja topošais jūrnieks speciālos priekšmetus apgūst angļu valodā, jo visiem ir jāsaprot un jāapzinās, ka jūrnieku darba valoda ir tieši angļu valoda. Es vienmēr esmu uzsvēris, ka lekcijas angļu valodā un angļu valodas zināšanas nav mērķis, bet gan darba instruments, kas jāpārvalda, tāpēc priecājos, ka pēdējos gados angļu valodas zināšanas ir ievērojami uzlabojušās.

Esam sākuši veidot triju Baltijas valstu jūrniecības mācību iestāžu asociāciju, kurā apvienosies Latvijas Jūras akadēmija, Igaunijas Jūras akadēmija un Klaipēdas Jūrniecības augstskola, lai, kopīgi strādājot, varētu veidot kopīgu apmācību sistēmu. Projektam tālāk attīstoties, kopīgi varētu strādāt pie zinātniskajiem projektiem, varētu optimizēt augstskolu darbu, veidot pasniedzēju un studentu apmaiņas sistēmu. Pašlaik mācību programmas Baltijas valstu jūrniecības augstākajās mācību iestādēs nav saskaņotas, un tas nedod iespēju tieši sadarboties, tāpēc būtu lieliski, ja nākotnē izdotos šīs mācību programmas saskaņot, lai optimāli izmatotu pasniedzēju resursus. Lai gan pati jūrniecības nozare ir salīdzinoši šaura, tomēr nākas pārliecināties, ka tirgus prasa vairāk, nekā mūsu mācību iestāde var piedāvāt. Pie šādas atziņas ir nonākušas arī Igaunijas un Lietuvas jūrniecības augstskolas. Piemēram, Igaunijas Jūras akadēmija tagad strādā pie mācību programmas hidrogrāfijas specialitātei, kurā apmācību savulaik piedāvājām arī mēs, tomēr nelielā speciālistu pieprasījuma dēļ mācības šajā specialitātē bijām spiesti pārtraukt. Ja triju valstu jūrniecības augstskolas saskaņotu mācību programmas, varētu daudz operatīvāk reaģēt uz tirgus pieprasījumu, bet nākotnē pat varētu veidoties tāda kā Baltijas jūras mācību iestāde. Līdzšinējā pieredze rāda, ka pasaulē ar mazu augstskolu mazāk arī rēķinās, bet, apvienojot spēkus, mēs varētu iegūt daudz augstāku prestižu. Lai gan darbs pie asociācijas izveides ir tikai sākuma stadijā, domāju, ka šis projekts ir perspektīvs.

– Ko vēl vajadzētu pieminēt, domājot par 2006. gadu?

– 2006. gadā no Igaunijas dāvinājumā saņēmām mācību kuģi, kas gadus piecus mums godam kalpos. Mācību kuģis stāvēs krastā, jo pārāk dārgi izmaksātu šā kuģa jūrasspējas uzturēšana.

Savukārt kuģošanas drošības iemaņas studenti var apgūt uz tā sauktā pontona. Diemžēl līdz šim mums nav izdevies atrisināt piestātnes jautājumu, turpinām sarunas ar Rīgas brīvostas pārvaldi par Latvijas Jūras akadēmijai paredzētās piestātnes atrašanās vietu. Pagaidām īrējam piestātni, kur novietot pontonu un mācību kuģi, par īri maksājam diezgan bargu naudu, un tā kā tērējam valsts naudu, gribētos to darīt saprātīgāk.

Domāju, ka starp studentiem un pasniedzējiem veidojas ļoti labas koleģiālas attiecības. Mēs cenšamies pilnveidot mācību procesu, lai mūsu studenti saņemtu iespējami labāku izglītību, un, protams, ceram, ka jaunieši tieksies pēc zināšanām un arvien vairāk izvēlēsies kādu no jūrniecības specialitātēm, savukārt politiķi arvien nopietnāk ieklausīsies speciālistu viedoklī, lai valsts politika no sava redzesloka neizlaistu tādu Latvijas tautsaimniecībai svarīgu nozari kā jūrniecība.■

No pagātnes uz nākotni

1991. gada 18. februārī Latvijas Republikas Ministru padome pieņēma lēmumu nr. 57 par Liepājas jūrskolas iekļaušanu Latvijas Republikas Izglītības ministrijas sistēmā. 1991. gada 11. aprīlī toreizējais izglītības ministrs A. Piebalgs izdeva pavēli nr. 123 – ar 15. jūniju slēgt Kārļa Jansona vārdā nosaukto Liepājas jūrskolu un uz tās bāzes izveidot Liepājas jūras koledžu ar sešgadīgu mācību laiku, lai sagatavotu pasaules līmeņa prasībām atbilstošus jūrniekus, kā arī nodrošinātu jauno Jūras akadēmiju ar studentiem. Par jaunās Jūras koledžas direktoru 1991. gada 1. jūnijā iecēla jūrskolas bijušo pasniedzēju un mācību daļas vadītāju Ivaru Virgu.

1991. gada augustā, tūlīt pēc neatkarības atjaunošanas, Latvijā sāka veidot jūras robežas aizsardzības spēkus, tāpēc bija vajadzīgi speciālisti. Jau līdz 1. septembrim Jūras koledžas direktoram Ivaram Virgam kopā ar aizsardzības spēkiem vajadzēja izstrādāt mācību programmu. 1991. gada 4. oktobrī Izglītības ministrija izdeva pavēli organizēt jūras robežsargu apmācību Liepājā.

Bet pirmais mēģinājums nodibināt jūrskolu Liepājā bija 1843. gadā. Toreiz tā bija privātā skola, kurā mācības notika tikai vācu valodā. 1861. gadā pie pilsētas apriņķa skolas atvēra jūrskolu, kura pastāvēja līdz 1876. gadam.

1876. gadā pēc Krišjāņa Valdemāra iniciatīvas Liepājā nodibināja jūrniecības skolu. Par tās direktoru kļūst Emīls Kvass. 1892./1893. mācību gadā direktora pienākumus sāk pildīt Kristiāns Dāls. Sākoties 1. pasaules karam, jūrniecības skolu evakuēja uz Krieviju. Liepājā jūrniecības skola darbu atsāka tikai 1929. gada 1. augustā. Skolā apmācīja kuģu vadītājus, mehāniķus un zvejniekus. Par Liepājas jūrskolas priekšnieku tika iecelts jūrskolotājs un jūrniecības darbinieks M. Grotiņš. Skolā bija 20 pasniedzēji. Jau 1930. gadā tajā mācījās 133 audzēkņi. 1936. gadā skolu nācās slēgt lielā bezdarba dēļ, tomēr Liepājā palika zvejsaimniecības skola (mācību ilgums bija 5 mēneši), kura pastāvēja līdz 2. pasaules karam.

Uzziņai

1991. gada 12. aprīlī klajā nāk LR Izglītības ministrijas pavēle nr. 124 "Par Latvijas jūrniecības izglītības koncepcijas apstiprināšanu". Jaunā koncepcija paredzēja Latvijas Republikā izveidot daudzpakāpju jūrniecības izglītības sistēmu. Bija paredzēts līdz 1991. gada 1. septembrim izstrādāt un apstiprināt jaunos mācību plānus un programmas 1991./1992. mācību gadam.

1955. gada 18. martā Liepājā atjaunoja jūrniecības skolu, kur varēja apgūt divas specialitātes – jūras kuģu vadīšanu un kuģu spēka iekārtu ekspluatāciju. Skola atradās Ūliha ielā 5 (padomju laikā Uzvaras iela 5). No 1955./1956. mācību gada Liepājas jūrskolā gatavoja speciālistus PSRS zivrūpniecības saimniecībai. Par skolas direktoru kļuva Aleksandrs Jampoļskis, kuru 1963. gadā nomainīja Ivans Kandibins. No 1965. līdz 1970. gadam direktora pienākumus pildīja Jānis Smelteris, pēc tam līdz 1980. gadam – Staņislavs Geršovičs, no

1980. līdz 1991. gadam – Vasilijs Dmitrijevs un dažus mēnešus arī Nikolajs Kučerovs.

Skolas reorganizācijas process turpinājās. 1991. gada 11. aprīlī iznāk LR Izglītības ministrijas pavēle nr. 123 "Par Liepājas Kārļa Jansona vārdā nosauktās jūrniecības skolas likvidēšanu ar 1991. gada 15. jūniju". Uz bijušās Liepājas jūrniecības skolas bāzes atvēra Liepājas Jūrniecības koledžu, jau no 1991. gada 19. septembra koledža saņēma tiesības uz savu mācību kuģi – lielo zvejas saldētājtraleri "Afanasijs Ņikitins". Laika gaitā Liepājas Jūrniecības koledžā palielinājās dažādu nozaru un līmeņu speciālistu sagatavošana. Apmācības notiek kā klātienes, tā neklātienes nodaļās. Papildus vēl uz Liepājas Jūrniecības mācību kuģa "Afanasijs Ņikitins" no 1992. gada notiek triju mēnešu apmācības kursi kuģu motoristiem, matrožiem, elektriķiem, sešu mēnešu kursi kuģu vadītājiem (kuģiem līdz 500 BT), mehāniķiem (līdz 300 kW), tiek apgūts pamatkurss drošībā (kuģu dzīvotspēja un ugunsdzēsība). Uz koledžas mācību kuģa savu pirmo mācību praksi iziet visi koledžas audzēkņi. Regulāri tiek organizēti GMDSS, radiotelegrāfijas kursi gan par maksu, gan arī koledžā studējošiem par brīvu.

Laika posmā no 1994. līdz 1998. gadam Liepājas Jūrniecības koledža strādāja pēc sešu gadu apmācības programmas, tad notika pārēja uz piecu gadu apmācību. No 1999. gada bija mācību programmu reorganizācija. Jaunieši sāka mācīties četrus gadus un saņēma 3. profesionālā līmeņa diplomus. No 2000. gada mācības koledžā notiek latviešu valodā. 2002. gada 6. novembrī iznāca LR IZM rīkojums nr. 628, kas apstiprināja koledžas nolikumu. 2002. gada 19. novembrī Liepājas Jūrniecības koledža piereģistrēta kā augstskola, reģistrācijas nr. 3034002320. Ar 2003./2004. mācību gadu sākās jauns attīstības periods, kad koledža sāka pāriet uz apmācību pēc 1. pakāpes augstākās jūrniecības izglītības programmas. Koledžā ir izveidota struktūrvienība – jūrskola, kas ir organizatoriski nodalīta no koledžas. Jūrskola ir reģistrēta 2003.g. 28. novembrī, reģistrācijas nr. 3031002439. Liepājas Jūrniecības koledžas jūrskolas darbību nosaka nolikums, kas izstrādāts saskaņā ar Izglītības likumu un Profesionālās izglītības likumu un kuru apstiprinājusi koledžas padome 2003. gada 2. septembrī. Jūrskola īsteno profesionālās vidējās izglītības programmas un dod iespēju iegūt trešo profesionālās kvalifikācijas līmeni. Pēc jūrskolas beigšanas absolventiem ir iespēja turpināt studijas koledžā.

Liepājas Jūrniecības koledžā šobrīd klātienē mācās ap 500 audzēkņu, bet neklātienē – ap 600. Viņu rīcībā ir speciāli iekārtoti mācību kabineti dažādiem mācību priekšmetiem, darbnīcas un laboratorijas. Novecojušos mācību līdzekļus pakāpeniski nomaina ar jauniem. Piemēram, 1997. gadā no Latvijas Zvejniecības savienības koledža iegādājās radiolokācijas trenažieri, bet 1999. gadā no Zviedrijas nopirka sakaru trenažieri.

Pārvarot daudzas grūtības, koledža pakāpeniski atrod savu vietu jūrniecības izglītības sistēmā. Droši vien atkal pienāks laiks, kad būt jūrniekam būs prestiža lieta un mācīties jūrskolās vēlēsies daudzi puiši.

Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Ivars Virga: "Skola jūrniekus gatavo atbilstoši starptautiskā jūrnieku reģistra prasībām un gala eksāmenus pieņem komisija, ko norīko Latvijas Jūras administrācija. Visiem koledžas pasniedzējiem ir augstākā izglītība."■

Pēc Liepājas Jūras koledžas materiāliem

"LaCon" strauji attīstās

Rīgas brīvostas stividorkompānijas SIA "LaCon" teritorija atrodas Daugavgrīvā tieši pie ostas vārtiem un pašlaik aizņem 23,5 hektāru platību.

SIA "LaCon", kompānija ar vairāk nekā 10 gadu pieredzi dažādu kravu apstrādes jomā, kopš 2003. gada aprīļa nodarbojas ar ogļu pārkraušanu. Klientiem sniegto pakalpojumu kompleksā ietilpst visas iespējamās darbības, sākot ar vagonu pieņemšanu no pārvadātāja dzelzceļa gala stacijā Bolderājā ar iespējamu atkārtotu kravas svēršanu un beidzot ar tās magnētisko tīrīšanu, šķirošanu un smalcināšanu. Veiksmīgā sadarbība ar ekspeditoru organizācijām ļauj sniegt klientam visu nepieciešamo informāciju par kravas kustību uz stividorkompāniju, jau sākot no Krievijas Federācijas teritorijas, kas dod iespēju laikus prognozēt kuģu partiju izveidei nepieciešamo kravas apjomu uzkrājumu un operatīvi risināt jautājumu par kuģu pietauvošanu iekraušanai.

Pašlaik SIA "LaCon" strauji attīstās. Ar uzskalošanas metodi izveidota papildu noliktavu teritorija 2,5 ha apjomā, kas ļauj terminālī vienlaicīgi uzglabāt 250 tūkstošus tonnu kravas. Slēgtās noliktavas platība ir 5000 m2. Pēc akvatorijas padziļināšanas darbu kompleksa veikšanas piestātnes DG-1 pieejas kanāla un ostas akvatorijas faktiskais dziļums pārsniedz 13 metrus, kas kompānijai "LaCon" dod iespēju pieņemt un apstrādāt *panamax* tipa kuģus.

Jaunu laukumu izveide ostā turpinās un vienlaikus ar veikto tehniskās bāzes modernizāciju (mobilo un portālceltņu, kausiņkrāvēju, smalcināšanas un šķirošanas iekārtu ieviešanu), izbūvējot jaunus dzelzceļa sliežu ceļus, ļāva SIA "LaCon" 2005. gadā pārkraut vairāk nekā 300 000 tonnu kravas mēnesī. Turpmākie kompānijas attīstības plāni ietver arī otras piestātnes izbūvi un kuģu iekraušanas mašīnas ar ātrumu līdz 1000 tonnām stundā ieviešanu.

Kopējā ogļu caurlaidspēja 2005. gadā sasniedza 360 tūkstošu MT līmeni un pakāpeniski, ar plānveidīgu modernizācijas pasākumu veikšanu ļaus, sākot no 2006. gada pavasara, palielināt pārkraušanas apjomu no 360 tūkstošiem līdz 420 tūkstošiem tonnu mēnesī.

Jaudīgas celtņu iekārtas un riteņtehnikas parks, ogļu apstrādes iekārtas ļauj nodrošināt diennaktī vairāk nekā 150 vagonu izkraušanu un vairāk nekā 15 000 tonnu ogļu iekraušanu kuģī.

Izdevīgs ģeogrāfiskais stāvoklis, elastīga cenu politika, moderns tehniskais aprīkojums, jaunu tehnoloģiju izmantošana rada mūsu klientiem labvēlīgusm konkurētspējīgus apstākļus izdevīgam biznesam.

Mēs esam pateicīgi visiem mūsu klientiem un partneriem par sadarbību un aicinām visus interesentus uz dialogu par kopdarbību.

Boriss Medvedevs,
SIA "LaCon" valdes priekšsēdētājs

Gads zem NATO un BALTRON karoga

2006. gads Jūras spēku kuģim A53 sākās zem BALTRON karoga, jo no 1. janvāra „Virsaitis" uz pusgadu tika iekļauts vienības sastāvā kā štāba un apgādes kuģis. Vārds kuģa komandai.

Pirmās mācības BALTRON bija paredzētas marta vidū, tādēļ gadu iesākām ar kuģa gatavošanu šim uzdevumam. Kuģis bija ne tikai jāapgādā ar nepieciešamajām materiālajām vērtībām, bet arī jāveic komandas apmācība un treniņi. Pirms kuģošanas sezonas sākšanās, janvārī, kuģi apmeklēja gan LR aizsardzības ministre, gan Ukrainas NBS komandieris. Par godu šiem pasākumiem kuģa koks bija sarūpējis svinīgas pusdienas, ko augstie viesi novērtēja.

Marta vidū uz kuģa ieradās BALTRON vienības komandieris ar savu štābu, un mums kopā ar igauņu un lietuviešu mīnu meklētājiem sākās kopīgas mācības un gatavošanās tālākajai kuģošanas sezonai. Kā jau tas pavasarī Liepājas pusē mēdz gadīties, vējš brīžiem ieviesa savas korekcijas mūsu apmācības un treniņu plānos, tomēr 27. martā BALTRON vienība atstāja Liepājas ostu, lai dotos uz gada lielākajām mācībām Norvēģijā.

Arī troļļu zemē vējš un viļņi mūs nežēloja, iekavējās mācību jūras fāzes sākums, nedaudz mainījās mācību uzdevumi, bet mēs varējām uz savas ādas izbaudīt Ziemeļjūras specifiku. Mīnu meklētāji brīžiem nebija pamanāmi bangās, ik pa

brīdim to priekšgali izurbās cauri viļņiem, kas skaloja ne tikai klājus, bet nu jau arī mastus. Mēs sākām apskaust sevi par to, ka dienam uz vislielākā no vienības kuģiem. Toties borta lielā augstuma dēļ spēcīgā vējā mūsu kuģa nonesums, ieejot fjordos, reizēm pārsniedza 20°. Neskatoties uz iespaidu, ka sliktais laiks nekad nebeigsies, vējš ātri norima, un mēs bez problēmām varējām turpināt štāba un apgādes kuģa funkcijas.

Pāris nedēļas pēc atgriešanās no Norvēģijas BALTRON vienība atkal devās jūrā, šoreiz meklēt sprādzienbīstamus priekšmetus Kurzemes piekrastē. Lai gan vairākas dienas bija migla, operācija un treniņi izdevās veiksmīgi, un vienība varēja doties uz Rīgu, lai piedalītos mīnu meklēšanas operācijā MCOPLAT 06, kas norisinājās Irbes šaurumā. Nelaimīgas sakritības dēļ operācija sagadījās vienā laikā ar pasaules čempionātu hokejā, un viens no galvenajiem brīvo maiņu radiotehniskās komandas jūrnieku uzdevumiem kļuva Latvijas izlases spēļu translāciju nodrošināšana kuģa salonos. Laiks mīnu meklēšanai bija tuvs ideālam, viļņošanās nekādas, un spīdēja spoža saule. Mīnu meklētāji labprāt nāca mums bortos atpūsties, uzņemt degvielu un ūdeni. Beidzoties operācijai, kuģa komandai bija neliela atelpa, un 27. maijā mēs uzsākām ceļu uz Vāciju, lai piedalītos kuģa dzīvotspējas treniņos dažādos trenažieros. Šāda profesionāla apmācība lielākai daļai kuģa komandas bija jaunums un izaicinājums, ko papildināja sarežģītā ieiešana ostā. Kartē šķietami plašā ieeja ostā dabā izrādījās daudz šaurāka, un piedevām vēl otrā pusē piestātņu kanālam, kura platums pārsniedza labi ja pusotra kuģa garuma, bija pietauvotas desmitiem dārgu jahtu. Krastā stāvošajiem vāciešiem bija liela interese, kā mums izdosies apgriezties un pietauvoties, bet manevri mums izdevās, kā bija plānoti, un mēs pietauvojāmies norādītajā vietā. Jau nākamajā dienā sākās intensīva komandas apmācība krasta trenažieros. Mācījāmies, kā dzēšams

ugunsgrēks, sniedzama pirmā medicīniskā palīdzība, kas darāms sūces gadījumā un kā nepieciešamības gadījumā atstājams kuģis. Papildus treniņiem krastā kuģa komanda vācu instruktoru virsvadībā veica dažādus dzīvotspējas treniņus uz pietauvotajiem kuģiem, bet pēdējā dienā arī izejot jūrā. Ieguvuši milzīgu informācijas un pieredzes bagāžu, 2. jūnijā varējām doties mājās, lai atpūstos un sagatavotos jūlijā gaidāmajam notikumam, kad pēdējais obligātā militārā dienesta iesaukums atstās kuģi un turpmāk paliks tikai profesionālais dienests. Darāmā bija daudz, un nepadarīto vislabāk varēja sajust, kad obligātā militārā dienesta matroži jau bija atstājuši kuģi. Uz kuģa pēkšņi iestājās tukšums, kuru lēnām sāka aizpildīt profesionālie karavīri.

Tuvojoties oktobrim, sākām izjust Rīgas samita rosību un 9. oktobrī devāmies uz Rīgu, lai piedalītos mācībās, kuras tika izspēlētas pēc samita scenārija. Papildus mācībām atklājām jaunās Jūras spēku piestātnes Buļļupē. Novembra sākumā kuģim tradicionālā vainagu nolaišanas ceremonija jūrā par godu bojā gājušajiem An-

Uzziņai

Kuģa „Virsaitis" galvenie pasākumi 2006. gadā:
25.01. – AM vizīte un pusdienas uz kuģa
27.01. – Ukrainas NBS komandiera vizīte
27.02.–03.03. – Norvēģija, Frederikstāde, kravas transportēšana
21.03.–08.04. – Norvēģija, mācības „Loyal Mariner"
24.04.–27.04. – „Route Survey", Kurzemes jūrmala
04.05.–18.05. – MCOPLAT, Rīgas jūras līcis
27.05.–03.06. – DC EX, Vācija
14.07. – OMD ieskaitīšana rezervē
09.10.–20.10. – SAMEX, vainagu nolaišana
16.11.–30.11. – NATO samita nodrošināšana

glijas, Francijas un Īrijas jūrniekiem sakarā ar samitu un Lielbritānijas karalienes vizīti Rīgā bija pārcelta un notika gandrīz mēnesi agrāk. Šāda veida un ranga ceremonijas no kuģa komandas prasa saliedētu darbību, punktualitāti un pieredzi, kas, pateicoties dalībai vairākās vainagu nolaišanas ceremonijās, bija iegūta, un pasākums norisinājās godam. Jau pāris dienas pēc ceremonijas mēs atkal devāmies jūrā un sākām treniņus, lai samita norises laikā nebūtu misēkļu un tiktu panākta maksimāla drošība. Mācībām sekoja analīze un atklāto kļūdu novēršana.

Valsts svētkus „Virsaitis", rotāts ar karodziņiem, nu jau tradicionāli sagaidīja Daugavas vidū uz enkura iepretī Vanšu tiltam. Arī šogad, tāpat kā iepriekšējos, uz mūsu kuģa nakšņoja visi Jūras spēku parādes dalībnieki, kuru transportēšanu nodrošinājām ar laivu. Īsi pēc svētkiem sākās dalība Rīgas samita nodrošināšanā, šai laikā mūsu galvenais uzdevums bija konkrēta jūras rajona kontrole. Noteiktos laikos Rīgas jūras līča dienvidu daļa tika slēgta kuģošanai, kas kuģa lokatorā radīja sirreālu attēlu – šķiet, līcis bez kuģiem vēl nekad nebija redzēts. Mūsu darbu rajonā atviegloja gan zvejnieki, gan transporta kuģu vadītāji, kas šajās intensīvajās dienās labprāt sadarbojās un izrādīja iecietību un sapratni par īslaicīga-

Aizsardzības ministrs Atis Slakters un JS komandieris A. Pavlovičs atklāj jauno JS piestātni Rīgas ostā

jiem ierobežojumiem. Samits norisēja bez pārkāpumiem un aizrādījumiem, un mēs varējām atgriezties Liepājā.

Kopumā 2006. gads kuģim un komandai pagāja mierīgi. Neskatoties uz kuģošanas intensitāti, uzdevumu dažādību un OMD karavīru ieskatīšanu rezervē, plānotos uzdevumus paveicām godam un esam gatavi jauniem izaicinājumiem, kas mūs jau gaida 2007. gadā. Par padarīto, protams, vēlētos pateikties ne tikai „virsaitiešiem", kā komandu dēvē mūsu kuģa krustmāte, bet arī mūsu ģimenēm, bez kuru sapratnes un atbalsta mēs nevarētu būt tie, kas esam, un nevarētu veikt to, ko veicam.

Jūras spēki veicina labdarību

2006. gada 6. septembrī Liepājā uz štāba un apgādes kuģa "Virsaitis" notika Dzejas dienu pasākums, bet 9. septembrī karakuģis izgāja jūrā ar Latvijas Ordeņu brālības salidojuma dalībniekiem uz klāja. Šī nebija pirmā reize, kad jūrnieki atbalsta kādu labdarības akciju.

2005. gadā Jūras spēki vizināja bērnus ar hidrogrāfijas kuģi "Varonis". Tāpat Jūras spēki ir atbalstījuši Latvijas Bērnu fonda aktivitātes, dažādu nometņu dalībniekus, Liepājas domes Jaunatnes lietu komisijas organizētos pasākumus, veicinot jaunatnes izpratni par armiju, uzlabojot sadarbību ar nevalstiskajām organizācijām un sabiedrību, popularizējot Jūras spēku uzdevumus un demonstrējot tehniskās iespējas.

Jauna piestātne Jūras spēku kuģiem

2006. gada 4. oktobrī Rīgas brīvostā, Daugavgrīvas ostā, atklāja Jūras spēku bāzes Buļļupes piestātņu pirmo kārtu.

Piestātņu atklāšanā piedalījās aizsardzības ministrs Atis Slakteris, Jūras spēku komandieris komandkapteinis Aleksandrs Pavlovičs, patruļkuģu eskadras komandieris kapteiņleitnants Māris Polencs un Jūras spēku štāba personālsastāvs.

Buļļupes piestātnēs tika izvietota patruļkuģu eskadra, arī krasta apsardzes kuģi un kuteri. Piestātņu dziļums atļauj tur pietauvot arī mīnu kuģus, kā arī cita tipa kuģus, kas piedalās starptautiskajās mīnu meklēšanas un iznīcināšanas operācijās un mācībās. Līdz šim patruļkuģi tika pietauvoti Rīgas Tirdzniecības ostā.

Jūras spēku Krasta apsardzes dienests

Jūras spēku Krasta apsardzes dienests 2006. gadā saņēma 260 izsaukuma signālu, kopumā izglābti 107 cilvēki, deviņus cilvēkus glābt neizdevās, trīs bojā gājušie netika atrasti.

Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta un JS kuģi jau četrus gadus piedalās jūras ekoloģiskajā uzraudzībā un zvejas kontrolē. 2006. gadā JS KAD sadarbībā ar Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes inspektoriem veica 54 zvejas kontroles reidus gar visu Latvijas jūras piekrasti, tai skaitā arī Vides ministrijas akcijas "Dzīvais ūdens" ietvaros.

Reidu laikā pavisam izņemts 191 nelikumīgs zvejas rīks, tai skaitā 171 maluzvejnieku tīkls (kopējais garums – 17 000 metru). Visvairāk nelikumīgo tīklu konfiscēts un maluzvejnieku sodīts lašu nārsta laikā – oktobrī. Vislielākais reidu

skaits bijis Engures, Mērsraga un Kolkas piekrastē. Zvejas kontroles reidi tika veikti, izmantojot sešus Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes kuģus. Kopumā JS kuģu īstenoto zivju resursu aizsardzības pasākumu rezultāti bija labāki nekā 2005. gadā.

Jūras novērošanas un sakaru dienests

2006. gada 13. decembrī Jūras novērošanas un sakaru dienests svinēja 15. gadadienu.

2006. gads Jūras novērošanas un sakaru dienestam (JNSD) aizritējis salīdzinoši mierīgi, nekādi ievērojami notikumi vai pasākumi nav bijuši. Bija ikdienas darbs – radiotehniskā novērošana un kā papildu uzdevums – piedalīšanās cilvēku meklēšanas un glābšanas operācijās.

JNSD piedalās arī jaunatnes militārajā audzināšanā un nodrošina Kurzemes novada Ventspils 419. jaunsardzes vienības praktiskās apmācības procesu, piemēram, palīdz apgūt šaušanu. JNSD piedalījās Nacionālo bruņoto spēku dienās un 2006. gada maijā nodrošināja MCOPLAT krasta atbalstu.

2006. gadā rezervē tika atvaļināti pēdējie obligātā militārā dienesta karavīri un sakarā ar to notika pēdējās lielāka mēroga kontrolmācības.

Jūras spēku flotiles Mīnu kuģu eskadras mīnu meklētāja M-03 „NAMEJS" veikums 2006. gadā

M-03 „NAMEJS" piedalījās mācībās:

- BALTRON SQUADEX (Latvija)
- BRILIANT MARINER (Norvēģija, Zviedrija)
- ROUTE SURVER (Latvija)
- DC EX NEUSTADE (Vācija)

Mācību laikā iznīcinātas četras mīnas.

„NAMEJS" komanda piedalījās NATO pirmās pastāvīgās pretmīnu grupas darbā, kas saistīts ar MCM datu bāzes standartizācijas jautājumiem.

Jūras spēku flotiles Mīnu kuģu eskadras mīnu tralera M-01 „Viesturs" veikums 2006. gadā

M-01 ,,VIESTURS" piedalījās mācībās:

- BALTRON SQUADEX II (Igaunija)
- OPEN SPIRIT 2006 (Igaunija)
- AMBER SEA 2006 (Lietuva)
- POLISH PASEX (Polija)

Latvijas Jūras spēki no Nīderlandes saņem mīnu meklētāju kuģi

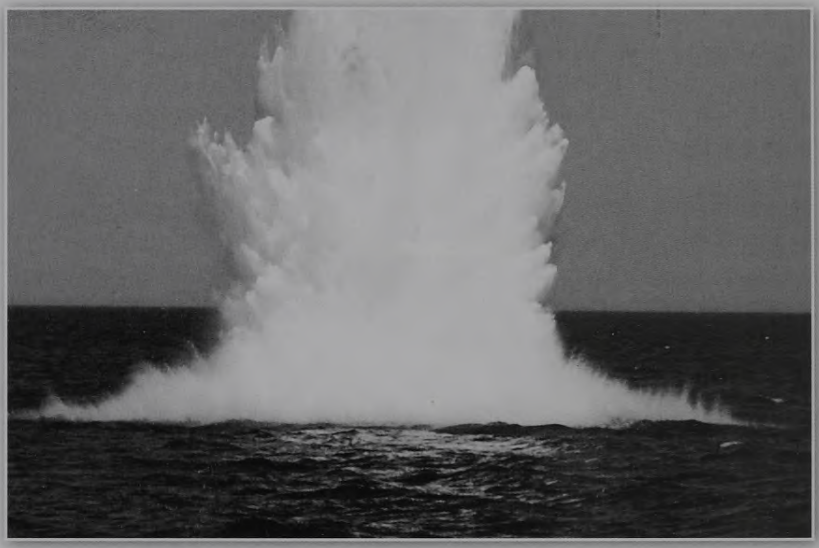
2006. gada 7. martā Liepājas ostas 2. piestātnē Latvijas Nacionālo bruņoto spēku (NBS) Jūras spēki no Nīderlandes savā īpašumā pārņēma mīnu meklētāju kuģi M-04 "Imanta". Šis ir pirmais no pieciem mīnu meklētāju kuģiem, kurus Latvija iegādājusies no Nīderlandes. Kuģa garums ir 51,5 m, platums – 8,9 m.

Ceremonijā piedalījās Aizsardzības ministrijas un NBS vadība, kā arī Nīderlandes Aizsardzības ministrijas valsts sekretārs. Aprīlī kuģis M-04 "Iman-

Uzziņai

2006. gadā Latvijas Jūras spēku kuģi piedalījušies šādās starptautiskās mācībās:

- SINTEX 2006 (Latvija, Rīga – PKE p/s)
- MCOPLAT 2006 (Latvija, Rīga – KA-01, KA-09, P-03, P-02, A-90)
- BALTOPS 2006 (Zviedrija, Kārlshamna – P-03)
- Dalība Ķīles nedēļā (Vācija, Ķīle – P-03)
- Vācijas fregates F208 „NIEDERSACHSEN" vizītes nodrošinājums (Latvija, Rīga – KA-01, KA-09)
- Dalība Beļģijas Jūras spēku dienās (Beļģija – P-02)
- STORMEX 2006 (Lietuva, Klaipēda – P-02, P-04)
- SAMEX 2006 (Latvija, Rīga – PKE p/s, KA-06)
- NATO samita nodrošināšana (Latvija, Rīga – P-01, P-02, P-03, P-04, A-90, KA-01, KA-06, KA-09)



ta" jau iekļāvās Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) sastāvā. 2005. gada 24. augustā tika parakstīts līgums starp Latvijas un Nīderlandes aizsardzības ministrijām par piecu kara kuģu iegādi no Nīderlandes Jūras spēkiem. Viena kuģa cena ir 8 miljoni latu. Piecu ALKMAAR klases mīnu meklētāju pamatuzdevums ir mīnu meklēšana un neitralizēšana, taču tie var veikt arī citus uzdevumus: piedalīties NATO reaģēšanas vienībās, meklēšanas un glābšanas operācijās un nepieciešamības gadījumā arī patrulēšanā.

Latvijas Nacionālie bruņotie spēki šodien:

■ NBS pamatuzdevums ir aizsargāt Latvijas valsts suverenitāti, teritoriālo nedalāmību un tās iedzīvotājus no agresijas;

■ NBS sastāv no Sauszemes, Jūras un Gaisa spēkiem, kā arī Zemessardzes, Nodrošinājuma pavēlniecības, Mācību vadības pavēlniecības un atsevišķām vienībām – Saeimas un Valsts prezidenta drošības dienesta, Militārās policijas, Sporta kluba;

■ bez tam NBS aktīvi iesaistās nemilitārajās operācijās – Jūras spēki koordinē un veic cilvēku meklēšanas un glābšanas darbus jūrā, likvidē jūrā notikušo avāriju sekas un piesārņojumu ar naftas produktiem, kā arī piedalās ekoloģiskajā uzraudzībā, Gaisa spēki piedalās avārijas, ugunsdzēsības un glābšanas darbos un ārkārtējo situāciju izraisīto seku likvidēšanā, kā arī cilvēku meklēšanas un glābšanas darbos, sadarbībā ar Katastrofu medicīnu centru nodrošina smagi ievainotu civiliedzīvotāju transportēšanu uz slimnīcām;

■ 2006. gadā NBS dienēja vairāk nekā 4800 profesionālā dienesta karavīru un

10600 zemessargu, kā arī vairāk nekā 1000 civilo un militāro darbinieku. Patlaban obligāto militāro dienestu pilda arī vairāk nekā 500 pēdējā obligātā militārā dienesta iesaukuma karavīru. Līdz 2008.gadam profesionālā dienesta karavīru skaits nepārsniegs 6000. Latvija būs pirmā Baltijas jūras reģiona valsts, kuras bruņotos spēkus veidos tikai profesionālā dienesta karavīri;

■ 2006. gadā NBS dienēja apmēram 20% sieviešu;

■ NBS dienē latvieši, krievi, poļi, lietuvieši, ukraiņi, baltkrievi un citu tautību pārstāvji.■

Krasta apsardze vienmēr sardzē

Kā atzīst Krasta apsardzes dienesta vadītājs Hermanis Černovs, arī 2006. gadā viņa vadītajam dienestam darba nav trūcis, jo nelaimes jūrā notiek un cilvēku bezatbildība joprojām ir ļoti liela. Pārgalvība, neprofesionālisms un alkohols visbiežāk ir vainojami negadījumos, kas notikuši uz ūdens. Ik mēnesi Jūras meklēšanas un glābšanas centrā tiek reģistrēts liels skaits izsaukumu, kad nākas operatīvi reaģēt, lai glābtu nelaimē nonākušos cilvēkus. Gadās, ka palīdzība jāsniedz arī kādam ārvalstu pilsonim.

Tā 2006. gada 2. februārī Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MRCC Rīga) saņēma trauksmes signālu no Dānijas Meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra – bija nepieciešams veikt cilvēka medicīnisko evakuāciju no Dānijas zvejas kuģa „Pernile", kas tobrīd atradās 20 jūras jūdzes no Liepājas.

Pēc informācijas saņemšanas MRCC Rīga glābšanas koordinators sazinājās ar zvejas kuģi. Tika noskaidrots, ka vienam no kuģa apkalpes locekļiem ar vinču savainota roka, tāpēc ir nepieciešama medicīniskā palīdzība. MRCC Rīga izsludināja trauksmi Gaisa spēku dežūrējošajam helikopteram Mi-8 MTV 1 un JS krasta apsardzes kuģim KA-07 „Ausma". Glābšanas koordinators kuģim „Pernile" lika mai-

nīt kursu uz Liepājas ostu, informējot kuģa kapteini, ka pretī dodas Jūras spēku kuģis. Zvejas kuģim tika nodrošināta arī medicīniska konsultācija ar Katastrofu medicīnas centru. Pēc ierašanās Liepājas ostā Dānijas pilsonis tika nodots Liepājas ātrās medicīniskās palīdzības rokās, kura operatīvi bija reaģējusi uz Jūras spēku izsaukumu. Lūk, tikai pēc viena piemēra lieliski varam redzēt, cik saliedētai un labi organizētai jābūt dažādu institūciju sadarbībai.

To, cik bezatbildīgi ir cilvēki, spilgti parāda kāds notikums: 12. martā MRCC Rīga no Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta (VUGD) saņēma informāciju, ka Tūjā 200 metru no krasta cilvēks ir uz ledus un viņu pūš jūrā. Uz notikumu vietu izbrauca VUGD brigāde un Limbažu rajona neatliekamās medicīniskās palīdzības brigāde, tika izsludināta trauksme Gaisa spēku meklēšanas un glābšanas helikopteram Mi-8 MTV 1 LAF 104. VUGD glābēji devās ar laivu jūrā un izglāba pārgalvīgo atpūtnieku. Cilvēks tika nogādāts krastā, medicīniskā palīdzība nebija nepieciešama. Līdzīgs atgadījums 27. martā notika pie Skultes, kad bija nepieciešama daudzu glābēju iesaistīšanās.

Protams, katra cilvēka dzīvība ir zelta vērta, tomēr reizēm rodas jautājums, kāpēc nereti pats cilvēks to nenovērtē?

Latvijas piekrastē notika semināri „Cilvēka dzīvības drošība jūrā"

Tuvojoties aktīvajai vasaras atpūtas sezonai un ņemot vērā sabiedrības pozitīvo atsauksmi par 2005. gada informatīvo akciju „Par cilvēku meklēšanu un glābšanu jūrā", Jūras spēku Krasta apsardzes dienests turpināja informēt cilvēkus, Latvijas piekrastes pilsētās organizējot semināru ciklu „Cilvēka dzīvības drošība jūrā".

Semināri notika Salacgrīvā, Rīgā, Rojā, Engurē, Pāvilostā, Liepājā un Ventspilī, kur bija sanīkotas tikšanās ar zvejniekiem, zivsaimniekiem, ostu un kuģu kapteiņiem, kā arī pašvaldības pārstāvjiem un iedzīvotājiem. Semināru ciklu Jūras spēku Krasta apsardzes dienests rīkoja sadarbībā ar Valsts ugunsdzēsības un glāb-

šanas dienestu un Katastrofu medicīnas centru. Akcijas mērķis bija vērst sabiedrības uzmanību uz dzīvības drošības pasākumiem jūrā, un tās laikā glābšanas dienesti informēja dalībniekus par drošības pasākumiem jūrā, kuģošanas drošību, Jūras atbalsta dienesta iespējām un citiem būtiskiem jūras drošības jautājumiem.

Pasākuma dalībnieki saņēma rokasgrāmatu „Cilvēka izdzīvošana aukstā ūdenī".

Jūras spēki strādā diennakts režīmā

Jūras spēku kuģi un mobilās glābšanas vienības 24 stundas diennaktī dežūrē Baltijas jūras Latvijas teritoriālo ūdeņu piekrastē.

JS krasta apsardzes kuģis KA-01 „Kristaps" atrodas Rīgas ostā. KA-09 „Klints" dežūrēja Mērsraga ostā, KA-14 „Astra" atrodas Ventspilī un KA-08 „Saule" apkalpe ir gatava doties palīgā Liepājas piekrastes iedzīvotājiem. Visi kuģi ir gatavi iziet jūrā 20 minūšu laikā. Cilvēku meklēšanas un glābšanas operācijās diennakts režīmā ir gatava doties arī JS laiva „Rescue 3". Komanda dežūrē Rīgas ostā ar 10 minūšu gatavību.

JS mobilās glābšanas vienības izvietotas arī Kolkas un Jūrmalciema piekrastē. Glābšanas vienību gatavība ir 20 minūtes, ārpus darba laika un brīvdienās – 40 minūtes. JS dežūrējošās glābšanas vienības veic meklēšanas un glābšanas operācijas, krasta apsardzi, nodrošina teritoriālo ūdeņu kontroli.

Jūras spēki brīdina, ka kuģošana Lielupes grīvas rajonā ir riskanta un cilvēku dzīvībai bīstama.

Mirdzošs prieks svinībās un drošība jūrā

Sveicot Latvijas iedzīvotājus un viesus Jūras svētkos un novēlot visiem mirdzošu prieku un drošu jūras vilinājumu, Jūras spēku Jūras meklēšanas un glābša-

nas koordinācijas centrs, JS kuģi un Gaisa spēku (GS) meklēšanas un glābšanas helikopters svētku laikā tomēr atradās paaugstinātā gatavībā, lai nepieciešamības gadījumā varētu sniegt palīdzību. No 7. līdz 9. jūlijam JS palielināja dežūrējošo kuģu skaitu Baltijas jūras Latvijas teritoriālo ūdeņu piekrastē.

Cilvēks aiz borta – glābšanas darbi uzsākti

2006. gada 30. augustā plkst. 20:03 Jūras spēku Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs saņēma trauksmes signālu no prāmja „Regina Baltica". Kuģa kapteinis ziņoja, ka viens cilvēks ir pārkritis pāri prāmja bortam. Nelaimes brīdī „Regina Baltica" atradās 11 jūras jūdzes no Mērsraga.

31. augustā plkst. 10:00 Jūras spēku (JS) Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs pārtrauca vīrieša meklēšanu. Meklēšanas un glābšanas operācija ilga 14 stundas, bet cilvēka izdzīvošanas iespējas ūdenī, kura temperatūra ir +16°, ir 7 līdz 12 stundas.

No trauksmes signāla saņemšanas brīža līdz pat 31. augustam plkst. 10:00 negadījuma rajonā vizuālu un tehnisku meklēšanu veica JS kuģi P-04 „Bulta", KA-01 "Kristaps" un Valsts robežsardzes kuģis „Valpas", kā arī Gaisa spēku meklēšanas un glābšanas helikopters Mi-8 MTV 1 LAF 101.

Ņemot vērā īpaši nelabvēlīgos laika apstākļus jūrā un aprēķinātās cilvēka izdzīvošanas iespējas, Jūras spēku Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra glābšanas darbu koordinators nolēma pārtraukt cilvēka meklēšanu. Glābšanas operācija bija slēgta.

Šengenas novērtēšanas komisijas vizīte Jūras spēku Krasta apsardzes dienestā

2006. gada 8. jūlijā Jūras spēku Krasta apsardzes dienestā notika Šengenas novērtēšanas komisijas vizīte, kuras sastāvā bija pārstāvji no Francijas, Vācijas, Nīderlandes, Spānijas, Portugāles, Austrijas, Norvēģijas, Zviedrijas, Somijas, kā arī no Eiropas Komisijas un Eiropas Padomes. Vizītes mērķis bija pārbaudīt LR gatavību pievienoties Šengena līguma dalībvalstīm un izvērtēt Latvijas puses paveikto jūras robežas apsardzībā.

Vizītes laikā Šengenas līguma dalībvalstu ekspertu grupa iepazinās ar JS krasta apsardzes funkcijām un to realizēšanas veidiem. JS KAD pārvaldes priekšnieks jūras kapteinis H. Černovs sniedza pārskatu par veikumu krasta apsardzē un uzsvēra, ka izstrādāts plāns, kā nākotnē realizēt kuģošanas drošību un kuģu satiksmes monitoringu Baltijas jūras Latvijas teritoriālajos ūdeņos.

Turpina sadarbību ar Zviedrijas Krasta apsardzi

2006. gada 17. un 18. janvārī Rīgā notika Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta pārstāvju kārtējā tikšanās ar Zviedrijas Krasta apsardzes pārstāvjiem.

Tikšanās notika Jūras spēku Meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra telpās un tajā piedalījās pārstāvji arī no Gaisa spēkiem un Aizsardzības ministrijas.

Tikšanās mērķis bija turpināt apspriest aizsākto sadarbību starp Latvijas Jūras spēkiem un Zviedrijas Krasta apsardzi.

Jūrniekiem māca naftas noplūdes jūrā seku likvidāciju

Jūras spēku (JS) Krasta apsardzes dienestā notika JS personālsastāva teorētiskas mācības naftas produktu noplūdes jūrā seku likvidācijas jautājumos.

Kursa ietvaros jūrnieki tika iepazīstināti ar naftas likvidācijas aprīkojumu, naftas likvidācijas taktiku, kā arī starptautisko un nacionālo likumdošanu naftas produktu noplūdes jūrā gadījumos.

Ja ir noticis negadījums, kura rezultātā ir radīts piesārņojums vai piesārņojuma draudi Latvijas ūdeņiem, piekrastei vai jebkurām ar ūdeņiem un piekrasti saistītajām interesēm, Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku vienības veic pasākumus, lai likvidētu kuģu negadījumu un avāriju sekas.■

Pēc JS informācijas

Zivsaimniecībā jāapgūst miljoni

2007. gada sākumā Latvijas Republikas Ministru kabinetā tika spriests par zivsaimniecības nozares stratēģisko plānu un tā galvenajiem mērķiem. Šī plāna ietvaros nākamajā finansēšanas periodā laikā no 2007. līdz 2013. gadam no ES un valsts budžeta paredzēts kopumā apgūt 131,9 miljonus latu. Kā saka Valsts zivsaimniecības pārvaldes priekšnieks Normunds Riekstiņš, zvejnieki zaudē vecos kuģus, bet saņem līdzekļus, lai savu arodu turpinātu.

Lielākā daļa naudas minētajā periodā būs pieejama no ES budžeta – 91,4 miljoni latu, savukārt 50,5 miljoni latu zivsaimniecības nozarei jāatvēl no valsts budžeta.

117,2 miljoni latu būs pieejami no ES Zivsaimniecības fonda. Ap tā izveidi un līdzekļu apguvi ilgu laiku vērpās neziņa. Latvijas Zivsaimnieku asociācijas prezidents Inārijs Voits atzīmē, ka fonda izveide bija stratēģiski svarīga, jo šī nauda būtu tērējama nozarē iesaistīto cilvēku spēju un zivsaimniecības reģionu attīstībai. Šie līdzekļi paredzēti arī zvejniecības, akvakultūras, iekšējo ūdeņu zvejas un tirdzniecības „uzturēšanai pie dzīvības".

24,7 miljoni latu no budžeta, precīzāk, no Zivju fonda, Vides aizsardzības fonda un citiem avotiem, lai īstenotu zivsaimniecības nozares stratēģisko mērķi, kas skan īpaši cēli – zivju resursu ilgtspējīgas izmantošanas iespējas nākamām paaudzēm un zivsaimniecībā iesaistīto cilvēku pārticībā. Šie vārdi pagaidām gan ir pretstatā Latvijas piejūras pilsētās un zvejniekciemos redzētajam: vecie vīri vēl turas, bet jaunie jūrai jau uzgriezuši muguru. 2006. gadā pat radās nopietnas problēmas Engures un Salacgrīvas jūrniecības koledžklašu nokomplektēšanā.

Ko tad paredz mūsu nozarē līdz pat 2013. gadam? Ieteikts veicināt un ar zivju resursiem līdzsvarot konkurētspējīgus zvejas uzņēmumus un Latvijas zvejas floti. Tas ir tas pats jau pazīstamais veco kuģu sagriešanas plāns – zvejas flotes kapacitātes līdzsva-

rošana ar Latvijai pieejamajiem zivju resursiem. Te blakus kuģu sagriešanai tiek minēta arī zvejas kuģu izmantošana citiem mērķiem (piemēram, tūrismam, kā tas jau noticis Igaunijai piederošajās salās), atlikušo zvejas kuģu modernizēšana, paaugstinot to ekonomisko dzīvotspēju, kā arī ostu infrastruktūras uzlabošana zvejas kuģu darbības nodrošināšanai (ledus ražošana, jaunas piestātnes, degvielas un ūdens apgāde utt.).

Stratēģiskajā plānā būtiska loma ierādīta kvalitatīvu un tirgus pieprasījumam atbilstošu produktu ražošanai, modernizējot akvakultūras, iekšējo ūdeņu zvejas un zivju apstrādes uzņēmumus. Kā to panākt? Plāns paredz iekšējo ūdeņu zvejas aprīkojuma pilnveidošanu, ūdens vides, faunas un floras saglabāšanu, tehnoloģiski modernu akvakultūras uzņēmumu darbības veicināšanu un zivju apstrādes uzņēmumu konkurētspējas palielināšanu.

Par tirgu runāt grūti, kamēr to kropļo politiskais pasūtījums. Latvijas šprotu un citu zivju konservu tirdzniecības aizliegums Krievijā 2006. – 2007. gadā rada milzīgus zaudējumus zivju apstrādātājiem un lielu sociālo spriedzi piejūras iedzīvotājos. Vienlaikus iekšējo ūdeņu zveja draud iznīkt makšķernieku sabiedrisko organizāciju spiediena rezultātā, un te vietā Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētāja Antona Vjatera viedoklis: iekšējo ūdeņu zvejnieki ir sena latviešu aroda „mohikāņi", un būtu neprāts tos nīcināt par labu sporta makšķerniekiem, kuriem šāda veida zveja, pretstatā zvejniekiem, nav ne iztikas avots, ne dzīvesveids.

Stratēģiskajā plānā ir jūtama cenšanās pagriezties ar seju pret nozarē strādājošajiem, jo, lūk, viens no mērķiem turpmākajos septiņos gados ir nozarē iesaistīto cilvēku spēju un teritoriju attīstība. Mērķis esot sasniedzams, attīstot zivsaimniecības reģionus, cenšoties saglabāt tās darba vietas, kas vēl šajos reģionos ir palikušas. (Varam minēt jaunos zivju apstrādes cehus un saldētavu jaudas Rojā, Ventspilī un Kuivižos.)

Cits jautājums – kā saglabāt zivju konservu ražošanu piekrastē, ja reāli tiek prognozēts tuvākajos gados izdzīvot trim četriem lielajiem zivju pārstrādes kompleksiem.

Kā ekonomisko aktivitāšu dažādošanu taču varam saprast arī zvejnieku pievēršanos tik daudzinātajam lauku tūrismam, vadu vilkšanai krastā un āķu likšanai jūrā.

Tiek plānota arī zivsaimniecības nozarē nodarbināto kvalifikācijas celšana un sadarbības spēju attīstības veicināšana.

Kā zināms, stratēģiskais plāns valsts iestādēs ir jāapspriež un valdībā jāapstiprina līdz 15. martam, pēc tam jāiesniedz apstiprināšanai Eiropas Komisijā.

Tātad – zivsaimniecībai paredzēti 142 miljoni latu. Kā tos tērēsim, tas jau ir mūsu pašu ziņā, atbilstoši mērķiem, darbotiesgribai un vēsturiskajai zvejniecības nozares vietai un lomai Latvijas sabiedrībā.■

Gints Šīmanis

ES jauna Zivsaimniecības kontroles aģentūra

Lēmums izveidot ES Zivsaimniecības kontroles aģentūru tika pieņemts saskaņā ar 2002. gada kopējās zivsaimniecības politikas reformu, lai pastiprinātu ES zivsaimniecības pasākumu pārraudzību un kontroli un lai palīdzētu nodrošināt to vienādu piemērojumu visā ES. Aģentūra darbosies saskaņoti ar attiecīgajām reģionālajām konsultatīvajām padomēm, lai nodrošinātu ieinteresēto personu ieguldījumu un palīdzētu sekmēt ES īstenoto saglabāšanas un pārvaldības pasākumu atbilstību visā ES.

Eiropas Kopienas Zivsaimniecības kontroles aģentūras administratīvā valde pieņēma jaunizveidotās ES Zivsaimniecības kontroles aģentūras pirmo darba programmu. Aģentūras uzdevums ir pastiprināt zvejniecības pasākumu inspekciju un kontroli un nodrošināt to vienveidīgāku izpildi visā Eiropas Savienībā, db.lv informēja Eiropas Komisijas pārstāvniecība Latvijā.

Lai to īstenotu, tā organizēs dalībvalstu inspekcijas un pārraudzības pasākumu operatīvu koordināciju, sākot no zvejas kuģiem līdz pat izkrāvumu vai ES ie-

Eiropa par īpaši atbalstāmu uzskata piekrastes zveju

vesto zivju pirmajai pārdošanai. Aģentūra 2007. gadā piešķirs prioritāti mencu krājumu atjaunošanas un pārvaldības īstenošanai, zilo tunzivju aizsardzībai, cīņai pret nelegālu, nedeklarētu un neregulamentētu zveju un pārmērīgas nozvejas un izmetumu samazināšanu.

Administratīvā valde arī pieņēma Aģentūras budžetu 2007. gadam 5 miljonu eiro apmērā. "Šis ir vēl viens solis tuvāk tam, lai nodrošinātu tik ļoti vajadzīgos līdzvērtīga līmeņa konkurences apstākļus, pastiprinot ar zivsaimniecību saistītos pasākumus visā ES. To vēlas panākt lielākā daļa ieinteresēto personu.

Labāks pasākumu piemērojums neapšaubāmi nodrošina lielāku taisnīgumu starp darbības veicējiem un labāku zivju krājumu aizsardzību," teica Džo Borgs, Eiropas zivsaimniecības un jūrlietu komisārs. Pirmais kopējais izvietošanas plāns, kas jāizveido 2007. gadā, ir saistīts ar mencu krājumu atjaunošanu Ziemeļjūrā, Kategatā, Skagerakā un Lamanša austrumdaļā. Šajā plānā būs iesaistītas tādas dalībvalstis kā Apvienotā Karaliste, Beļģija, Dānija, Francija, Nīderlande, Vācija un Zviedrija. Kopējie izvietojuma plāni attiecībā uz mencām Baltijas jūrā un zilajām tunzivīm tiks sniegti vēlāk.

Aģentūra organizēs operatīvu sadarbību starp dalībvalstīm, īstenojot kopējus izvietošanas plānus inspekcijas un kontroles veikšanai. Šajos plānos tiks izmantoti dalībvalstu kopējie resursi – cilvēkresursi, kā arī iekārtas, piemēram, kuģi, lidaparāti un citi fiziski līdzekļi kontroles un inspekcijas veikšanai. Minētie izvietošanas plāni tiks izstrādāti tā, lai īstenotu vajadzības attiecīgajās zivsaimniecības jomās un lai nodrošinātu resursu racionālu un efektīvu izvietojumu.

Starptautiskā mērogā Eiropas Komisija varētu aicināt Aģentūru veikt ar atbalsta sniegšanu saistītos papildu uzdevumus, piemēram, palīdzot dalībvalstīm, kas iesaistītas inspekcijas un uzraudzības pasākumu veikšanā saskaņā ar Ziemeļaustrumatlantijas zvejniecības komisiju (NEAFC) un Ziemeļrietumatlantijas zvejniecības organizāciju (NAFO). Aģentūrā, kura uz laiku ir izvietota Briselē, līdz 2007. gada beigām paredzēts pieņemt darbā 38 personāla darbiniekus.

Aģentūra tiks pārcelta uz tās pastāvīgo atrašanās vietu Vigo, Spānijā, cik vien iespējams drīz pēc vajadzīgo pasākumu veikšanas.■

Latvijas zvejnieki sagriež kuģus un gaida labākus *mencu laikus*

Zinātnieki ir skeptiski. Ekoloģiskā situācija Baltijas jūrā pasliktinās un ar zivīm kļūst arvien bēdīgāk. Zveju Baltijas jūrā regulē nozvejas kvotas, kuras pastāvīgi samazinās. Zvejnieki griež kuģus metāllūžņos un īpaši slikti, vismaz pagaidām, nejūtas – var saņemt Eiropas kompensācijas par vecu jūras *rumaku,* un tas nav maz. Lai arī latvjiem ir daudz tautasdziesmu par jūrā braukšanu un lepna bija tā ģimene, kuras dēls kļuva par kuģa kapteini, zvejnieka arods lēnām kļūst par gandrīz vai ekskluzīvu iespēju.

„Ekoloģiskā situācija Baltijas jūrā nav labvēlīga. Kas vainojams? Pirmkārt – ūdens piesārņojums. Baltijas jūrā satek visu piekrastes valstu notekūdeņi, jūra tiek piesārņota ar barības sāļiem, kā dēļ palielinās slāpekļa un fosfora daudzums," stāsta zinātnieks Māris Vītiņš. Jūra *tiek pārbarota*, tādējādi attīstās sīkā augu valsts, aļģes, kuras nogrimst dziļumā un degradē jūru. Dziļajās jūras ieplakās sa-

No labās: zinātnieks Māris Vītiņš un Zivsaimniecības pārvaldes vadītājs Normunds Riekstiņš kopā ar ES zivsaimniecības un jūras lietu komisāru Džo Borgu.

mazinās skābekļa daudzums. Samazinās jūras caurspīdīgums. Piekrastes zonā ūdens kļūst sliktāks, jo saule netiek tik dziļi. „Tas ietekmē reņģu populāciju, jo tās nārsto piekrastes ūdeņos," skaidro zinātnieks.

Otrkārt, arvien pavājinās arī Baltijas jūras ventilācija, nenotiek pietiekami liela apmaiņa ar tīrajiem Ziemeļjūras ūdeņiem pa Dānijas šaurumiem. Šī parādība ir vērojama pēdējos 20 gadus.

„Tas savukārt atstāj ietekmi uz skābekļa daudzumu ūdenī un uz tām zivīm, kuras nārsto dziļumā, piemēram, mencām. Samazinās arī Baltijas jūras sāļums, kas ietekmē zivju ikru izdzīvošanu," saka Vītiņš.

Protams, jāņem vērā, ka zivju daudzumu samazina ne tikai ekoloģiskā situācija jūrā. Savu roku pielikuši arī paši zvejnieki, kuri zivis ķēruši ļoti intensīvi, tādējādi apdraudot sava aroda pastāvēšanu nākotnē.

Mencu nebūs?

Patlaban, no zinātnieku viedokļa raugoties, vislabākā jeb, kā saka zvejnieki, relatīvi apmierinoša situācija Baltijas jūrā ir ar brētliņām, jo tās nārsto nedziļos ūdens slāņos. Taču ar pārējām zivīm ir lielas problēmas.

Mencu, kas no ekonomiskā viedokļa ir vērtīgākā Baltijas jūras zivs, resursi ir ļoti *saspringtā stāvoklī* – intensīvās zvejas un vides piesārņojuma dēļ to krājumi samazinās. Arī reņģu situācija nav spoža. Rīgas jūras līcī reņģu krājumi vēl ir pietiekami, tomēr zinātnieki uzskata, ka ir nepieciešama rūpīga kontrole, lai tie nesamazinātos.

Savukārt Baltijas lasi ietekmē ne tikai ekoloģiskas problēmas, bet arī tirgus likumi. Iedzīvotāji ir iecienījuši Norvēģijā mākslīgi audzētos, sarkanas nokrāsas lašus. Prece pievilcīga un *apetītelīga*. Lašu populāciju Baltijas jūrā uztur mākslīgi audzētās zivis – teju vai 80% visu krājumu ir mākslīgi audzētas Zviedrijā, Somijā, Latvijā un Polijā. Tikai pateicoties tam, šīs zivis vēl mīt Baltijas jūrā. Lasis gan var kļūt arī bīstams cilvēka veselībai, jo, būdama trekna zivs, uzkrāj sevī bīstamo vielu dioksīnu daudz intensīvāk nekā liesākas zivis.

Latvijas Pārtikas un veterinārais dienests iesaka Baltijas jūrā zvejotos lašus ēst ne biežāk kā reizi mēnesī, bet mencu aknu konservus ne biežāk kā reizi četros mēnešos. Savukārt grūtniecēm un maziem bērniem šie produkti nebūtu ieteicami, to vietā labāk lietot liesākas zivis, upju, ezeru zivis vai zivis no speciālām audzētavām. Zviedrijā jau kopš 1995. gada sievietēm grūtniecības laikā iesaka ierobežot Baltijas siļķu un lašu produktu lietošanu uzturā.

Mēģina regulēt ar kvotām

Tā kā jūras *dzīvi* ir ļoti grūti ietekmēt un ekoloģisko situāciju var uzlabot ilgā laikā, vienīgais ceļš, kā saglabāt Baltijas jūrā vēl kaut kādas zivis, ir ierobežot to nozveju. Tāpēc ir noteikti divi ceļi, kā to izdarīt. Pirmais – katru gadu tiek noteiktas zivju nozvejas kvotas katrai zivju sugai. Otrs – tiek samazināts kuģu daudzums, kuri zivis zvejo.

Džo Borgs

Mēģinot ņemt vērā zvejnieku ekonomiskās intereses un zinātnieku izteiktās bažas par iespējamo zivju apdraudējumu, Eiropas Komisija (EK) šā gada jūlija beigās pieņēma plānu daudziem gadiem, kā atjaunot un saglabāt mencu krājumus Baltijas jūrā drošā bioloģiskā līmenī. Iespējams, ka plāns stāsies spēkā nākamgad. EK ierosina vairāku gadu laikā samazināt mencu nozveju par 15% ik gadu. Tomēr EK arī rosina palielināt siļķu un brētliņu nozveju un nemainīt plekstu nozvejas apjomu. Ierosinājums šā gada oktobrī tiks apspriests Zivsaimniecības padomē.

"Šis priekšlikums apliecina mūsu saistības piemērot pakāpenisku pieeju, kuras mērķis ir palīdzēt atjaunot mencu krājumus un aizsargāt tos krājumus, kas ir labākā stāvoklī, vienlaikus saglabājot iespējami mazāku ekonomisko spiedienu uz nozari," saka Eiropas Savienības zivsaimniecības un jūras lietu komisārs Dž. Borgs.

Visticamāk, ka vēl sekos kvotu apjoma samazinājums. Par to, cik liels tas būs, tiks spriests. Valsts zivsaimniecības pārvaldes vadītājs Normunds Riekstiņš uzsver, ka patlaban neoficiāls ES piedāvājums paredz kvotas samazinājumu nākamgad reņģēm un mencām par aptuveni 15%. Taču viņš pieļauj, ka kvotu samazinājums pēc Baltijas jūras dalībvalstu sarunām varētu būt mazāks par 10%. Tirgošanās sarunas par zvejas apjomiem ir uzsāktas, prognozēt to iznākumu ir grūti. "Diez vai situācija ar zivju krājumiem nākamajos gados varētu radikāli pozitīvi mainīties, būtu labi, ja tā stabilizētos!" uzskata N. Riekstiņš.

Zvejnieki pamet biznesu

Latvijas Zivsaimnieku asociācijas prezidents Inārijs Voits atzīst, ka zivju nozvejas apjomi ir sarukuši jau šogad un viens no iemesliem ir zvejas flotes samazi-

N. Riekstiņš

nāšana, kas tiek konsekventi īstenota. Šā gada pirmajā pusē nozvejoti tikai 89% no pagājušā gada pirmās puses apjoma.

Patlaban Latvijas zvejas floti veido 152 kuģi (kuri zvejo ārpus piekrastes joslas), no tiem deviņus jau tuvākajā laikā plānots sagriezt metāllūžņos. Ir saņemts apstiprinājums, ka īpašnieki dabūs ES kompensācijas. "ES finansējums un kuģu samazinājums sniedz mūsu zvejniecībai pozitīvu iespēja attīstīties, jo tad kvota tiek sadalīta starp atlikušajiem kuģiem, un tas savukārt ļauj palielināt darba ražīgumu – vidējo nozveju," piebilst Voits.

No metāllūžņos sagrieztā kuģa kompensāciju var izmantot citu kuģu modernizācijai, kuģu remontam, skaidro Voits. Taču nav ierobežojumu, kā izmantot saņemto kompensāciju, naudu var ieguldīt kaut vai viesnīcas vai kurpju darbnīcas izveidē. "Var jau zvejniecībai pateikt – *čau*. Šī iespēja ļauj samazināt *spiedienu* uz zivju resursiem, kas ir Eiropas zivsaimniecības politikas pamatā," uzver Voits. Zivsaimnieku asociācija, vērtējot pašreizējo situāciju, uzskata, ka zvejas kuģu floti Latvijā no 2007. līdz 2013. gadam vajadzētu samazināt vēl par 50 kuģiem. Patlaban no ES līdzekļiem kā kompensācija par kuģu sagriešanu pieejami 2,2 miljoni latu, bet nepieciešams divreiz vairāk – tik daudz pieteikumu saņemts. Nākamajā plānošanas periodā – no 2007. līdz 2013. gadam – Latvijas zivsaimniecībai, zvejai, apstrādei, ostām un akvakultūrai plānoti aptuveni 110 miljoni eiro. "Tas ir ļoti labs rādītājs," spriež zvejnieku aizstāvis.

Kas notiks ar zvejniekiem?

Vides ministrs **Raimonds Vējonis**: „Baltijas jūra ir piesārņota, tās ekoloģiskā situācija aizvien pasliktinās. Jūrā satek visu apkārtējo valstu notekūdeņi, un slāpekļa un fosfora daudzums palielinās, savukārt tādēļ aizvien aktīvāk aug aļģes un citi sīkie ūdens augi. Skābekļa daudzums ūdenī samazinās. Baltijas jūrai ir arī nepietiekama ūdens apmaiņa ar Ziemeļjūru, kas vēl vairāk samazina skābekļa daudzumu ūdenī un paša ūdens sāļumu. Rezultātā cieš zivju resursi, taču viskatastrofālākā situācija Baltijas jūrā ir ar mencām, kuras pavisam drīz var kļūt par lielu retumu. Ekoloģisko situāciju var vērst par labu tikai ilgākā laika posmā, tāpēc arī noteiktas zivju nozvejas kvotas, kas sistemātiski tiek samazinātas. Ja nekas netiks darīts, tad, iespējams, pēc gadiem pieciem, varbūt pēc nedaudz ilgāka laika Baltijas jūrā būs zvejojamas tikai brētliņas. 2006. gada jūlijā Eiropas Komisija (EK) pieņēma plānu, kas paredz ik gadus vairāku gadu garumā par 15% samazināt mencu nozvejas kvotas. Nav izslēgts, ka gadījumā, ja nebūs manāma mencu po-

pulācijas atjaunošanās, mencu zveju var pārtraukt vispār, kas, protams, ietekmēs zvejnieku ekonomisko situāciju. Šāds lēmums negatīvi ietekmētu ne tikai piekrastes zvejniekus, bet arī visu zivsaimniecības nozari kopumā, tāpēc to ir grūti pieņemt. Ja valsts atklāti pateiktu, kāda ir situācija un ka visprātīgāk būtu pašlaik nezvejot, nāktos nopietni domāt par zvejnieku nodarbinātību un par to, ko tad piekrastē darīt. Zvejas aizliegums ir jāpieņem visām Baltijas jūras valstīm, un obligāti jābūt kompensācijas mehānismam.

EK pieņem paziņojumus

Latvijā ES Kopējās zivsaimniecības politikas ietvaros tiek veikti pasākumi bioloģiskās daudzveidības saglabāšanas un ilgtspējības aizsardzības jomā: samazināta zveja un notiek kuģu sagriešana metāllūžņos, tiek atbalstīti akvakultūras pasākumi ar videi draudzīgu tehnoloģiju ieviešanu, kā arī zvejā arvien vairāk tiek lietoti jauni, selektīvi zvejas rīki.

Zivju resursu izmantošanā un zivju resursu atražošanas valsts programmas izpildes nodrošināšanā tiek ievēroti vispārējie bioloģiskās daudzveidības saglabāšanas principi.

Latvija ir iesaistījusies arī starptautiskā projektā „Jūras aizsargājamās teritorijas Baltijas jūras austrumu daļā", kura mērķis ir jūras bioloģiskās daudzveidības aizsardzība un resursu ilgtspējīga izmantošana Baltijas jūrā. Projekta ietvaros iegūtā zinātniskā informācija tiks izmantota jūras „Natura-2000" izvēlei un izveidošanai trijās Baltijas valstīs.

Visi šie pasākumi palīdz nodrošināt zivju krājumu saglabāšanos un sekmē bioloģiskās daudzveidības ilgtspējīgu aizsardzību.

2006. gada 22.maijā Eiropas Komisija nosūtīja ES Padomei paziņojumu: "Kā apturēt bioloģiskās daudzveidības samazināšanos līdz 2010.gadam un turpmāk. Ilgtspējīgi ekosistēmu pakalpojumi cilvēka labklājībai". Programmas mērķis ir stiprināt ES rīcību, lai līdz 2010.gadam izbeigtu bioloģiskās daudzveidības samazināšanos, atjaunotu esošus biotopus un dotu maksimālu ieguldījumu pasaules mēroga bioloģiskās daudzveidības zuduma tempu samazināšanā.

ES rīcības plānā līdz 2010.gadam un turpmāk iekļauti šādi mērķi:

– vēlākais 2016.gadā jāievieš ekosistēmas pieeja jūru aizsardzībai, lai ieviestu zvejas vietu apsaimniekošanas pasākumus;

– no 2007.gada būtiski jāpalielina videi labvēlīgu zvejas vietu apsaimniekošanas finansējums;

– no 2006.gada pakāpeniski un būtiski jāsamazina zvejas ietekme uz saistītajām sugām un biotopiem;

– no 2008.gada būtiski jāuzlabo informēšana un ar vides jautājumiem saistītu ziņojumu sniegšana sakarā ar Kopējo zivsaimniecības politiku.■

Pēc EK un preses materiāliem

Akreditēta izglītība – arī privātais bizness

SIA "GGB" tika dibināta 2000. gada 14. janvārī, un tās dibinātājs ir Vladimirs Gorgocs, kura tālbraucēja kapteiņa stāžs ir vairāk nekā 20 gadu. Laika gaitā zem vienas buras Rīgā ir apvienojušās trīs firmas – "GGB", "Jūras grāmata" un "GoodLuck", kuras palīdz jūrniekiem un ūdenssporta cienītājiem iegūt nepieciešamās zināšanas un saņemt atbilstošus dokumentus.

SIA "GGB" ir piešķirts privātās izglītības iestādes statuss. Firma organizē matrožu un motoristu kursus, kas ir akreditēti, un šeit visi interesenti var apgūt matroža un motorista specialitāti.

Tā kā pēdējos gados Latvijā pieaug jahtu skaits un rodas arvien lielāka interese par ūdenssportu, SIA "GGB" un "GoodLuck" ir noslēgušas sadarbības līgumu ar Igaunijas Starptautisko jūras tiesību asociāciju, un šī sadarbības līguma rezultātā visi jahtu un kuteru īpašnieki un citi interesenti var apmeklēt kursus un sagatavoties mazizmēra kuģa (kuģa garums līdz 24 m) vadītāja eksāmenam, lai iegūtu Eiropas starptautisko mazizmēra kuģa vadītāja apliecību. Jāpiebilst, ka pašas mācības notiek Rīgā, bet uz Tallinu ir jābrauc tikai vienu reizi – kārtot eksāmenu. Eksāmenu pieņem Igaunijas Ūdenstransporta departamenta komisija, un pēc veiksmīgas eksāmena nokārtošanas Igaunijas Autotransporta departaments izsniedz Latvijas iedzīvotajiem Eiropas starptautisko mazizmēra kuģu vadītāja apliecību. Tā 2006. gadā Igaunijas vēstniecībā Rīgā apliecības saņēma vairāk nekā 50 kursu beidzēju.

Firmas "GGB", "Jūras grāmata" un "GoodLuck" organizē kuteru un ūdens motociklu, kuru garums nepārsniedz 12 metrus, vadīšanas kursus, sagatavojot eksāmena kārtošanai CSDD.

Nodarbības vada sertificēti tālbraucēji kapteiņi, izmantojot mūsdienīgas apmācības tehnoloģijas. Mācību materiālu un interneta mājas lapu ar CSDD eksāmenu jautājumiem projicēšana uz lielā ekrāna dod iespēju apgūt visu vielu vienas dienas laikā un veiksmīgi nolikt eksāmenu CSDD. No līdzšinējiem 400 kursu beidzējiem vēl neviens nav izkritis eksāmenā.

Kursu apmeklētājiem tiek piedāvātas divas mācību klases K. Valdemāra ielā 149 un Bruņinieku ielā 50.

Sakoties kuģošanas sezonai, visi interesenti varēs apgūt praktiskās iemaņas kutera vai jahtas vadīšanā.

"Jūras grāmata" ir vienīgais interneta veikals (www.vessel.lv) Baltijas valstīs, kas specializējas jūras tehniskās literatūras pārdošanā krievu, angļu un latviešu valodā. Jaunākie izdevumi mūsu veikalā ir pieejami agrāk nekā mazumtirdzniecībā. Cieša sadarbība izveidojusies ar Krievijas un Ukrainas izdevniecībām, ir iespējama grāmatu saņemšana pa pastu vai ar kurjerpastu.

Mūsu adrese: Bruņinieku iela 50-8, Rīga. Tālr: +371 7311208, 28674054

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2006

Latvijas Jūras medicīnas centrā jaunākās tehnoloģijas

AS „Latvijas Jūras medicīnas centrs" (LJMC) ir sertificēta augsta līmeņa ārstniecības iestāde, kur palīdzību var meklēt ikviens, kam tāda ir nepieciešama, un to var darīt:

- Centrālajā slimnīcā Rīgā, Patversmes ielā 23
- Vecmīlgrāvja slimnīcā un Ziemeļu diagnostikas centrā Rīgā, Vecmīlgrāvja 5. līnijā 26
- Vecmīlgrāvja primārajā veselības aprūpes centrā Rīgā, Melīdas ielā 10

LJMC ir noslēgti sadarbības līgumi ar visām veselības apdrošināšanas kompānijām un slimokasēm.

Ļoti svarīga agrīna diagnostika

Attīstītajās Rietumu valstīs viens no biežākajiem nāves cēloņiem ir sirds un asinsvadu slimības. Statistika liecina, ka apmēram trīsdesmit piecos procentos gadījumu tas ir nāves cēlonis, bet Latvijā šis rādītājs pārsniedz 55% – ar asinsrites slimībām slimo 28%, gandrīz trešā daļa sociāli aktīvo iedzīvotāju.

Lielāko risku izraisa smēķēšana, stress, paaugstināts holesterīna līmenis un paaugstināts asinsspiediens. Protams, var jau atrunāties, ka mūsdienu straujais dzīves temps uzliek papildu slodzi cilvēka nervu sistēmai, un tieši tas vainojams sirds slimībās, taču godīgi jāatzīst, ka arī cilvēks pats nereti nodara sev lielu ļaunumu. Kaitīgie ieradumi un nevērīgā attieksme pret savu veselību. Pie ārsta dodas tad, kad, ja tā var teikt, ūdens smeļas mutē.

Ateroskleroze ir asinsvadu slimība, kam raksturīgs asinsvadu iekšējās sieniņas bojājums ar holesterīna izgulsnēšanos, veidojot asinsvadu iekšienē *pangu*, tai pakāpeniski palielinoties un arī plīstot, var pasliktināties dažādu orgānu asinsapgāde. Tā var izpausties kā miokarda infarkts, arī smadzeņu insults ar paralīzi vai kā pēkšņa nāve. Neārstētai aterosklerozei raksturīga pasliktināšanās, tāpēc ļoti svarīgi šo procesu novērtēt un kontrolēt. Savlaicīgi diagnosticēto sirdsasinsvadu patoloģiju iespējams aizkavēt un mazināt.

Ziemeļu diagnostikas centrā piedāvā veikt dažādus izmeklējumus sirds un asinsvadu stāvokļa novērtēšanai – elektrokardiogrammu, veloergometriju, ehokardiogrāfiju ar krāsu dopleru, stresa eho-kardiogrāfiju, holtera diennakts monitorēšanu, asinsspiediena diennakts monitorēšanu, M-eho izmeklēšanu u.c.

Asinsrites izvērtēšanai galvas smadzeņu asinsvados veicam gan kakla, gan galvas asinsvadu skenēšanu (transkraniālo un brahiocefālo asinsvadu duplekso izmeklēšanu).

Bez tam iespējamas kvalificētu internistu, kardiologu, neirologu konsultācijas.

Kad ārstēšana ar zālēm vairs nevar dot vēlamo rezultātu, jāķeras pie radikālākām ārstēšanas metodēm – ķirurģijas, pie laparaskopiskām ķirurģiskām operācijām, kas pēdējā laikā tiek plaši izmantotas. Lietojamais instrumentu komplekts nodrošina minimāli invazīvu ārstēšanas metodi, kas nodrošina pacientam ātru atgriešanos aktīvajā dzīvē.

Visa veida radioloģiskā diagnostika, LJMC Ziemeļu diagnostikas centrā izveidots Latvijā jaunākais magnētiskās rezonanses diagnostikas kabinets, sāpju problēmu speciālisti (algologi, vertebrologi, neiroķirurgi, reimatologi) sniedz palīdzību pacientam, kuriem grūti risināt hronisku sāpju problēmas.

Pēdējos gados palielinās saslimstība ar resnās zarnas audzējiem. 1997. gadā, LJMC ar fibrokolonoskopu izmeklējot 197 pacientus, 10 pacientiem tika atklāts resnās zarnas vēzis. 1998. gadā no 267 pacientiem audzējs bija 18 gadījumos, bet 2006. gadā no 442 pacientiem – 16 gadījumos. Latvijā kopumā gadā vidēji tiek atklātas 700 līdz 800 saslimšanas ar vēzi. Pēdējā laikā konstatēti vēža gadījumi arī gados jauniem pacientiem. Latvijas Jūras medicīnas centrs iegādājas vismodernāko zarnu saslimšanas diagnostikas aparatūru – **visjaunākās paaudzes videokolonoskopu**. Ar šo aparātu ir iespējams daudz ātrāk un efektīvāk uzstādīt diagnozi un savlaicīgi izvēlēties vispiemērotāko ārstēšanu resnās zarnas saslimšanas gadījumos. Izmantojot jauno videokolonoskopu, gandrīz 10 reizes saīsinās izmeklēšanas laiks, vienlaikus tiek veikts videoieraksts, kas ļauj saslimšanu izvērtēt arī atkārtoti, veikt dokumentēšanu un ekspertīzi. Tā kā izmeklējums ir redzams uz kvalitatīva displeja, vajadzības gadījumā diagnosticēšanā vienlaikus var piedalīties vairāki ārsti, aparatūru iespējams plašāk izmantot ārstu un ārstu asistentu apmācībā. Pacientam izmeklēšana vairs nav tik nepatīkama. Videokolonoskops "Olympus CV-160", ar kuru strādā LJMC ārsti, pirmo reizi prezentēts 2001. gada maijā Amerikā gastroenterologu kongresā.■

Pēc JMC materiāliem

CENTRA SLIMNĪCA
Rīga, Patversmes iela 23
LV-1005
Tālr.: +371 7391315
Fax: +371 7501240
E-mail: info@ljmc.lv

VECMĪLGRĀVJA PVAC
Rīga, Melīdas iela 10
LV-1015
Tālr.: +371 7340442
Fax: +371 7340341
E-mail:
vecmilgravis@ljmc.lv

VECMĪLGRĀVJA SLIMNĪCA UN ZIEMEĻU DIAGNOSTIKAS CENTRS
Rīga, Vecmīlgrāvja
5. līnija 26
LV-1015
Slimnīcas tālr.:
+371 7098420,
+371 7098433
Fax: +371 7340341
E-mail:
vecmilgravis@ljmc.lv

"BMGS" sniedz kvalitatīvus pakalpojumus

Jau vairāk nekā 50 gadus AS "BMGS" sniedz pakalpojumus hidrotehniskajā un civilajā būvniecībā.

Kompānijas galvenais darbības virziens ir ostu būvju, jebkura tipa pāļu pamatņu, tiltu, dzelzceļa būvju celtniecība, kā arī projektēšanas darbi un ģeotehniskā izpēte.
Hidrotehniskā celtniecība vienmēr ir bijusi viens no galvenajiem kompānijas darbības virzieniem. Pierādījums tam ir vairāk par simt objektu rekonstruētajās un uzbūvētajās ostās Baltijas jūras krastos. Kompānijai pieder nepieciešamā tehniskā flote, iekārtas un aprīkojums, lai veiktu darbus piestātņu un hidrotehnisko būvju ierīkošanā uz jebkāda veida pamatnes, gultnes padziļināšanas darbus gan pašu spēkiem, gan pieaicinot vietējos un ārzemju partnerus.

Lai realizētu AS "BMGS" ambiciozās ieceres, kompānijai ir stratēģiskās attīstības plāns, ko shematiski varētu raksturot šādi:

kvalitāte	**drošība**	**estētiskums**	**nekaitīgums**
apkārtējās vides aizsardzība		**partnerattiecības**	**nozīmīgums**

Kompānija apzinās, ka labus sasniegumus var gūt tikai ar profesionālu darbu, tāpēc raugās, lai tās darbinieki vienmēr celtu savu profesionālo līmeni.

BMGS klienti un sadarbības partneri ir Ventspils brīvostas pārvalde, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, Rīgas brīvostas pārvalde, AS "Venceb", SIA "Jūras Projekts", SIA "Strek", AS "DC projekts", AS "Ceļuprojekts", AS "Rūpnīcprojekts", AS "Latvijas gāze", AS "PBLC", AS "SWH grupa", AS "Latvenergo", AS "RBS Skals", AS "Remus", AS "DBH", SIA "Tebodin Latvija", AS "CMC Baltic", AS "IBNA", SIA "LPL", SIA "BKB", SAS "Ļenmorniiprojekt" (Krievija), CP "FTA Enterprizes"(Krievija", UAB "Regina ir Co"(Lietuva), AS "SKANSKA" (Igaunija), "Witteveen + Bos" (Holande) u.c.

Viļņi Baltijas jūrā

Somu jūras pētījumu institūts ir mērījis viļņus dažādās vietās Baltijas jūras ziemeļu un vidusdaļā jau kopš 1970. gada. Kaut arī Baltijas jūra ir maza salīdzinājumā ar okeānu, tā ir spējīga izraisīt lielus viļņus, kas līdzīgi okeāna viļņiem.

Jo īpaši Baltijas jūras ziemeļu daļā bieži veidojas lieli viļņi. Tā 2004. gada 22. decembra lielās vētras laikā viļņu augstums Baltijas jūras ziemeļos sasniedza 7,7 metrus, bet augstākais vilnis bija 14 metri. Iepriekšējais rekords fiksēts 1999. gada decembrī, kad viļņu augstums sasniedza 7,4 metrus. Pirms tam viļņa augstums 7,7 metri tika nomērīts tikai vienreiz 1984. gada janvārī pie Almagrundetas Zviedrijā.

Augstākais nomērītais vilnis Somu jūras līcī netālu no Helsinkiem bijis 5,2 metri, kas fiksēts 2001. gada 15. novembrī, kad jūrā augstākais vilnis sasniedza 9 metrus.

Kas devis nosaukumu „jahta"?

Vārdam „jahta" ir sena vēsture. Pētnieki uzskata, ka šis vārds ir cēlies Ziemeļeiropā, kaut arī ir dažas norādes, ka jahta pieminēta senajos franču tekstos „Histoire de la Marine Francaise" 1551. gadā, kur to apraksta kā laivu, kas tiek izmantota atpūtai. Tomēr apzīmējums „jahta" tagadējā izpratnē nāk no Ziemeļeiropas: dāņu un vācu *yagd*, zviedru un holandiešu *yagt*. Vārdu *yagd*, *yagt* nozīme ir *medīt*, *straujš* un *ātrs*. Jahta tiek pieminēta dāņu tekstos no septiņpadsmitā gadsimta, lai apzīmētu tievu, veiklu laivu, kas pamatā tika lietota kā eskorta kuģis un ie-

saistīta tā laika Vidusjūras medību un militārajās darbībās. Taču *jagt* vai *yacht* tiek pieminēta holandiešu tekstos, sākot ar sešpadsmitā gadsimta vidu. Sākotnēji jahtas tika izmantotas tikai militāriem mērķiem, vēlāk valsts vajadzībām, dažādu lietu transportēšanai vai vienkārši atpūtai tiem, kas ar tām burāja. Lai kā arī jahtas tiktu izmantotas, briti pieņēma terminu *jahta,* kas beigu beigās nozīmēja kuģa tipu, kuru izmanto atpūtas braucieniem.

Kā ir ar burāšanu?

Lai gan atrodami vēstures fakti par izklaides burāšanu arī pirms Kristus dzimšanas, ir visai grūti šajos aprakstos atrast kaut ko kopīgu ar mūsdienu moderno burāšanas sportu. Tomēr ir skaidrs, ka senais cilvēks burāja ne tikai nepieciešamības spiests, bet arī vēlēdamies atrast prieku un sasniegt jaunus horizontus.

Tā Ēģiptes karalis vizināja savu sievu un bērnu pa Nīlas upi, bet pirmais izaicinājums jahtu sacensībām bija pēc tam, kad 1661. gadā karaliskajās jahtu sacīkstēs Temzā Čārlza II jahta sadūrās ar viņa brālēna jahtu. Sacensības notika tāpat kā mūsdienās Amerikas kausā – pret vēju, aizvējā un pa vējam. Tas bija sākums. Kopš tā laika izklaides burāšana visā pasaulē notika un notiek, sāncensības mudināta un vadīta. Burāšana māca un prasa pacietību un pilnīgu pakļaušanos burāšanas vilinājumam, tā stimulē nemitīgus meklējumus pēc perfektā: būt labākajam neatkarīgi no vēja un pārspēt labāko sasniegumus. Tāda nu ir burāšanas būtība, kas ietekmējusi jahtu attīstību.■

Zilais karogs jahtu ostām

Lai šo ekosertifikātu saņemtu jahtu osta, tai ir jāatbilst 22 kritērijiem, tai skaitā vides izglītības, vides pārvaldes, drošības un servisa, kā arī ūdens kvalitātes nosacījumiem. Jahtu ostā ir jābūt pieejamai informācijai par dabas liegumiem un aizsargājamām teritorijām, kas atrodas ostas tuvumā, jābūt pieejamam vides uzvedības kodeksam, informācijai par Zilo karogu jahtām un viena gada laikā jānodrošina vismaz trīs vides izglītības pasākumi. Jahtu ostā jābūt pieejamiem konteineriem kaitīgo atkritumu (krāsas, šķīdinātāji, eļļas, akumulatori, lampas utt.) savākšanai, kas atbilst apkārtējās vides drošības prasībām, jābūt iespējai dalītai atkritumu savākšanai, iespējām izsūknēt tualetes tvertnes, jānodrošina remonta ūdeņu un jahtu mazgāšanas ūdeņu nenokļūšanu jahtu ostas teritorijā, ūdenī un notekūdeņu sistēmās. Drošības un servisa kritērijs nosaka, ka ostā jābūt rīcības plānam ugunsgrēka vai citas avārijas gadījumā, neatliekamās palīdzības un glābšanas aprīkojumam, kas ir novietots labi redzamā vietā. Ūdens kvalitāte – ostas teritorijā vizuāli tīrs ūdens, tas ir, bez eļļas, notekūdeņiem vai citiem redzamiem piesārņojumiem.

Ķer vēju burās!

SIA "Ziemeļeiropas jahtu aģentūras "Rietumu krasts"" 2006. gadā ekspluatācijā nodotā jahtu piestātne Pāvilostā, biedrības "Burinieks" jūnijā atklātā Ķīpsalas jahtu osta un daudzas citas Latvijas jahtu īpašnieku aktivitātes liecina, ka

Jahtas „Anita" komanda

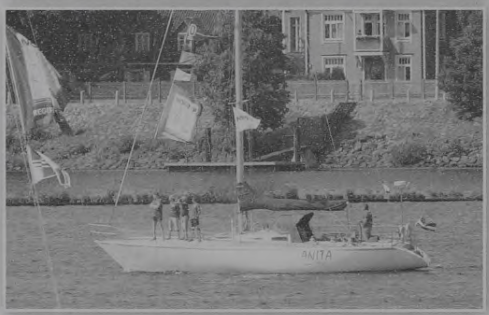
jahtu iegādes, izīrēšanas un ūdens tūrisma uzņēmējdarbība, kā arī mazās ostas attīstās.

Ķert vēju burās vai izjust motorjahtu ātrumu viļņu mugurās... Tā ir romantika, bet ko gan zinām par jahtu biznesu, tā attīstību Latvijā? Vai jahtu izpriecas ir tikai bagāto priekšrocība?

Pāvilosta

SIA "Ziemeļeiropas jahtu aģentūras "Rietumu krasts"" valdes priekšsēdētājs Ernests Blaževičs: „Baltijas jūrā kuģo tūkstošiem burulaivu, motorjahtu, kruīzu kuģu... Apmēram septiņdesmit procentu no jahtu braucējiem ir vācieši, parasti ģimenes. Zviedri, dāņi jahtā visbiežāk brauc kopā ar bērniem. Nav vairs retums sastapt arī igauņu, lietuviešu jūras tūristus. Kur Latvijā atrast kādu mazo ostu jahtu novietnei? Sākotnēji spriedām, kur uzglabāt jahtas ziemā. Meklējām dažādas vietas pie Liepājas, Ventspils, līdz nonācām līdz Pāvilostai. Tā ir ne vien ģeogrāfiski izdevīga (tuvumā Gotlande, nav tālu iecienītie starptautiskie kruīzu ceļi), bet arī tīra – te nepārkrauj lielās kravas – un ainaviski pievilcīga. Te arī izveidojām jahtu piestātni "Pāvilosta Marina" (marina – starptautisks jahtu ostas apzīmējums). Esam īstenojuši ilglaika investīciju projekta pirmo kārtu, piestātnes izbūvē investēti aptuveni 300 tūkstoši latu, degvielas uzpildes stacijas izveidē – 150 tūkstoši.

Kopumā plānots ieguldīt aptuveni miljonu latu. Pāvilostā teritorija ap jahtu piestātni veidos Sakas upes kreisā krasta pilsētas centru. Piestātnes izbūvē iegul-



Jahtas Rīgas ostā

dījām milzu darbu, jo nebija ne elektrības pieslēguma, ne kanalizācijas, ne komunikācijas... Lai piesaistītu ārzemju burātājus, jābūt labai piestātnes infrastruktūrai, jānodrošina vajadzīgais ostas dziļums, elektrības padeve, degvielas un dzeramā ūdens uzpilde, sadzīves pakalpojumi... Attīstot ostu tīklu, attīstīsies arī jahtu un citu ūdenssporta veidu tūrisms, teic SIA "Ziemeļeiropas jahtu aģentūras "Rietumu krasts"" valdes priekšsēdētājs Ernests Blaževičs.

Paveiktais ir paraugs, kā attīstīt mazu pilsētiņu, kā censties piesaistīt Eiropas Savienības finansējumu un rūpēties par jaunām darba vietām.

Usma

Lielākais jahtklubs Latvijā pēc jahtu skaita ostā ir Usmas jahtklubs. Reģistrētas sešdesmit jahtas, ūdenī ap piecdesmit. Klubs ar uzņēmējdarbību nenodarbojas, jahtas neizīrē, taču tas nenozīmē, ka interesenti nevar izvizināties. Tā kā jahtas pieder privātīpašniekiem, tad ar viņiem var sarunāt braucienus, protams, par samaksu. Izrādās, mūsu valstī jahtas arī būvē. SIA „Micros" (Usmas pagastā) īpašnieks Staņislavs Backāns teic: „Trijos gados esam izgatavojuši trīspadsmit 5,5 metru garas buru jahtas. Jahtas aptuvenā cena ir desmit ar pusi tūkstoši latu."

Engure

Vai Latvijā vēl kur būvē peldlīdzekļus? SIA "PHL Pluss" Engurē jau kopš 1998. gada taisa trimarānus – buru trīskorpusu jahtas. Tās spēj sasniegt pamatīgu ātrumu – līdz pat 32 mezgliem – un ir ar zemu iegrimi. Šīs jahtas ir ērtas lietošanā, tās var piestāt jebkurā smilšainā krastā. Sakļaujot sānu korpusus, uz treilera var nogādāt izvēlētajā burāšanas vietā. Esot uzbūvēti četri trimarāni „Catri-23" (skaitlis norāda jahtas garumu),

Uzziņai

Vienīgā burāšanas skola Latvijā atrodas Priedaines jahtklubā, tur sagatavo arī izlasi – kādus divdesmit jauniešus. Viņi trenējas ar katamarāniem, "Micro" klases jahtām Lielupē, Rīgas līcī, Usmas ezerā un Ķīšezerā.

Tallinas ostā

lēnām topot arī katamarāns. Astoņu vīru komanda taisot sagataves zviedru pasūtītajam kuterim „Westline-32". Pārsvarā peldlīdzekļus pasūta ārzemnieki: zviedri, dāņi, šveicieši...

Ir nodoms jahtu būves vajadzībām piesaistīt Eiropas Savienības līdzekļus.

Rīgas jahtu ostās

Rīgas reģionā ir vairākas jahtu ostas un piestātnes – Rīgā, Jūrmalā, Salacgrīvā, Engurē, tomēr nenotiek vienota jahtu ostu piestātņu tīkla izveide. Jahtu ostu attīstību Lielupē un izeju no Lielupes uz jūru kavē pastāvīgā upes deltas aizsērēšana. Daugava ir izdevīga jahtu ostām, bet tikai līdz tiltam, jo tālāk netiek buru jahtas ar augstiem mastiem. SIA „Rīgas jahtu centrs „Andrejosta"" ir lielākā galvaspilsētas piestātne ne vien pašmāju, bet arī ārzemju jahtām.

„Andrejostas" ostas kapteinis Arnis Bērziņš: „Atrodamies ideālā vietā, netālu ir pilsētas centrs. Ar katru gadu mūsu ostā ienāk arvien vairāk viesu jahtu. 2004. gadā to bija 303, pērn – jau 320. Izīrējam privātās jahtas, kuteriņus. Cenas ir samērīgas – ap 25 latiem stundā."

Vērojama tendence, ka visvairāk pērk motorjahtas, jo to vadīšana ir daudz vienkāršāk apgūstama, vien atliek cerība, ka finansiāli spēcīgie uzņēmumi sāks pirkt buru jahtas savu darbinieku atpūtas vajadzībām. Andrejosta lepojas ar vairākām jahtām, tostarp ar „Lateko", seno jahtu „Iskra", ar populārajām „Spaniel"

Rīgas ostā

un „Sparta", kuras piedalījušās pasaules lielākajā jahtu un burinieku regatē "50th Anniversary Tall Schips' Races 2006".

Moderna jahtu piestātne uz pontoniem

Daugavas kreisajā krastā iepretim Ģipša fabrikai biedrība „Burinieks" 2006. gada jūnijā atklāja jahtu piestātni uz pontoniem. No lielajiem viļņiem to pasargā EF dambis.

Biedrības „Burinieks" valdes priekšsēdētājs Māris Gailis: „Ideja par šīs piestātnes izveidi radās jau tad, kad plānoju savu braucienu ar jahtu „Milda". Būvniecība ilga trīs sezonas un izmaksāja 55 tūkstošus latu. Nu tapusi moderna piestātne. Mums ir sava motorjahta „Ingrīda" (no sarkankoka, būvējis slavens zviedru meistars 1935. gadā). Ar to vizinām pa kanālu un pāri Daugavai uz Ģipša fabrikas restorānu. Laivā uzņemam desmit cilvēkus, braucienus iecienījuši kāzinieki. Jahtas īre – trīsdesmit pieci lati stundā".

Uzziņai

Latvijas kuģu reģistrā līdz šā gada 26. jūnijam reģistrēti 357 atpūtas kuģi, garāki par 12 metriem (320 jahtas un 37 motorjahtas).

Mazizmēra kuģošanas līdzekļus, tas ir, airu laivas, ūdensmotociklus, motorlaivas un kuterus, kuru garums ir mazāks par 12 metriem, Latvijā reģistrē Ceļu satiksmes drošības direkcijā (CSDD). 1. jūlijā reģistrēti 9059 mazizmēra kuģošanas līdzekļi, to skaitā 3413 airu laivas, 4430 motorlaivas, 735 ūdens motocikli un 481 kuteris.

Peldlīdzekļus būvē arī Latvijā, buru jahtas līdz 5,5 metriem taisa SIA „Micros" Ugālē, trimarāni, katamarāni top SIA „PHL Pluss" Engurē.

Latvijas Jahtu reģistrā reģistrētās lielākās jahtas: „Spaniel" (īpašnieks – Gunārs Šteinerts), „Sparta" (Viktors Vasiļjevs, Pāvels Holodņuks), motorjahtas „Ayupa" (SIA „Sirocco"), „Elena" (Jeļena Zeiza).■

Pēc Sea Club materiāliem

Zelta reiss

Tradicionālā burinieku un jahtu regate „The Tall Ships' Races" 2006. gadā notika īpašā jubilejas gaisotnē. Pirms 50 gadiem Londonas advokāts Bernards Morgans un Portugāles vēstnieks Lielbritānijā Pedro Pereira nolēma sarīkot burinieku reisu no Torbejas Lielbritānijā uz Lisabonu. Tajā piedalījās 20 burinieki un jahtas no 11 valstīm. Reisa patrons bija Edinburgas hercogs princis Filips. Buru parādi Dartmutas upē noskatījās ap 150 tūkstoši cilvēku, kuri negribēja palaist garām šādu iespēju – laikam pēdējo reizi redzēt kopā tik daudz burinieku, jo to ēra taču bija pagājusi.

Milzīgā mediju uzmanība, raksti presē, TV un radio sižeti visā pasaulē darīja savu, un tika nolemts rīkot šādus reisus regulāri, liekot uzsvaru uz maksimālu jaunatnes iesaistīšanu. 30 gadus visā pasaulē, arī Rīgā 2003. gadā, regate bija pazīstama ar nosaukumu "Cutty Sark Tall Ships' Races". Vairākkārt ir mainījies juridiskais statuss organizācijām, kas organizē regati. Kopš 2003. gada tā ir starptautiskā organizācija "Sail Training International" (STI), kurā pārstāvētas 22 pasaules valstu burāšanas mācību organizācijas, no Latvijas tā ir biedrība "Latvijas Burāšanas mācību asociācija".

Ņemot vērā „Tall Ships' Races" ieguldījumu austrumu un rietumu attiecību uzlabošanā 20. gadsimta 70.–80. gados, dažādu valstu kuģu un dažādu tautību un kultūru jauniešu piedalīšanos regatēs daudzu gadu garumā, kā arī STI augošo ietekmi un aktivitātes visā pasaulē, „Sail Training International" ir izvirzīta apbalvošanai ar 2007. gada Nobela Miera prēmiju.

Kas ir mainījies šo 50 gadu laikā? Ja pirmajā reisā piedalījās 20 burinieki un jahtas, tagad katru gadu piedalās ap 80 un pat vairāk. Lielā mērā pateicoties šo reisu popularitātei, visā pasaulē tiek būvēti arvien jauni burinieki, to skaits, salīdzinot ar 1956. gadu, ir vismaz trīskāršojies.

Mainījies ir reisu mērķis, tagad uzmanība no pašiem kuģiem ir pievērsta to komandām – galvenais uzdevums ir jauniešu apmācība burāšanā uz buriniekiem un jahtām, dodot iespēju iegūt jaunu sociālu un izglītojošu pieredzi. Palielinājies ir reisu ģeogrāfiskais areāls. Pirmā reisa garums bija 800 jūras jūdžu, 2006. gada reisu kopējā distance ir 2300 jūdžu. 50 gadu laikā šīs regates ir bijušas vairāk nekā 90 pilsētās Eiropā, ASV, Kanādā un Bermudās. Ar regates organizatoru atbalstu ir noorganizēti uz tiem pašiem principiem balstīti reisi starp Japānas un Korejas, Austrālijas un Jaunzēlandes ostām.

Pirmās regates dalībnieku starpā nebija nekādu sakaru, viņiem nebija priekšstata, kur atrodas citi sacīkšu dalībnieki. Tagad katrs kuģis divreiz dienā paziņo savas koordinātes sakaru kuģim, kas pārvietojas kopā ar regates floti, regates direktorāts divreiz dienā aprēķina katra dalībnieka vietu klasē un kopvērtējumā, un rezultāti nekavējoties

tiek publicēti STI interneta lapā. Tas ne tikai dod iespēju jauniešu mammām un tēviem gulēt mierīgi, bet arī rada papildu interesi citiem jauniešiem par reisu. Drošības līmenis šo 50 gadu laikā ir ievērojami cēlies – satelītu sistēmas, radari, radio sakari, satelīttelefoni, pārējais kuģu drošības aprīkojums, vieglāki buru materiāli, vieglāka burinieku un jahtu vadīšana.

Bet kas tad nav mainījies? Ir palicis spēkā jau pirmajam reisam izstrādātais noteikums – vismaz 50% no komandas jābūt vecumā no 15 līdz 25 gadiem. Jūra joprojām ir tikpat nepastāvīga un arvien gatava pārbaudīt burātāju prasmi un izturību. Un katru gadu daļa katra kuģa komandas dodas jūrā pirmoreiz un visu izbauda uz savas ādas pirmoreiz. Par to – nākošajā nodaļā.

"Zaļie" zilajos ūdeņos

"Spaniel" komandas biedri pēdējo gadu laikā cītīgi paaugstina savu burātāju kvalifikāciju. Pēc mūsu tradīcijas jaunajiem kapteiņiem pirmajā gadā tiek uzticēts reiss no Rīgas vai atpakaļ uz Rīgu. Un tā Andris Skadiņš 16. jūnijā ar komandu devās savā pirmajā kapteiņa reisā uz Senmalo Francijā.

Stāsta kapteinis Skadiņš: "Komandā bijām divi pieredzējuši burātāji un astoņi "zaļie". Situācija bija interesanta, komandas lielākā daļa nesaprata terminoloģiju un reizēm arī to, kas konkrēti darāms. Par laimi, bija mierīgs laiks, un ķērāmies pie intensīvas apmācības. Programmā navigācija, jahtas uzbūve, burāšanas teorija apvienojumā ar praksi un mezgli. Praktiski jaunie apguva visu otrās kategorijas stūrmaņa programmu, un tā apmēram nedēļu bez pārtraukuma! Pamazām visa komanda sāka saprast, ko darām un kāpēc jahta ar burām kustas uz priekšu. Lai būtu droši, ka ekstremālās situācijās, kad uz klāja *forā* būs tikai "zaļie", viņi atradīs vajadzīgās falles, štagas u.c. objektus, aprakstījām ar CD marķieri mastu. Drošība svarīgāka par principu – tāpat tas visiem jāzina.

Pirmā pieturvieta – Dānijai piederošā miniatūrā Kristianas sala 10 jūdzes no Bornholmas mūs sagaidīja piecos no rīta saulaina un simpātiska kā vienmēr. Viena no vietām, kur gribas atgriezties un citiem to parādīt. No komandas vienīgais biju tur bijis, tagad bija iespēja ar šo jauko Dānijas saliņu iepazīstināt komandu.

Tuvojoties Ķīlei, apmācība deva rezultātus. Vējam pastiprinoties, nolēmām neizaicināt likteni un ātri likām vētras štagu un vētras foku. Šoreiz tikai ar "zaļo" spēkiem. Abi ar Oskaru noskatījāmies, kā mūsu jaunie komandas biedri ātri vien uzliek visu nepieciešamo vētras aprīkojumu jahtas forā. Foks piesiets pie reliņa. Kad vācām nost foku, viļņi jau bija ap trim metriem. Mana maiņa, dodoties uz foru, vēl laikam nesaprata, ka pelde būs neizbēgama – pie pirmā viļņa saņēmu pārmetošu skatu no Lindas: "Skadiņ, par ko savai maiņai rīko slapjo T kreklu šovu?" Tikai pēc pāris minūtēm, ienirstot ar visu foru kādu metru zem ūdens, mūsu jaunie burātāji saprata – joki beigušies. Cīnījāmies ar vētru ne pa jokam – vējš 42 mezgli. Pa 16. kanālu "Sparta" ziņoja, ka ceļu turpināt nevarot, izmetuši vētras enkuru. Kā vēlāk uzzinājām, problēmas ar komandu – nav, kas varētu strādāt uz klāja vētrā. Atcerējos mūsu mācības un treniņus – mums

IR uz klāja tagad burātāji!!! Nu nav viņiem tās lielās pieredzes, bet ir sajēga un gribēšana burāt, arī vētrā! Devāmies virzienā uz Ķīli pretī vētrai un triju metru viļņiem. Ķīlē ieradāmies, vētras samocīti, drausmīgā lietus gāzienā apmēram 24:00. Mūs sagaidīja "Spaniel" burātāja Sigita un ostas kapteinis. Darba laiks viņam beidzies 17:30... Sigita ostas kapteiņa birojā bija rezervējusi "Spaniel" VIP piestātni Ķīlē! Neatceros, ka kāda Latvijas jahta tur būtu stāvējusi – mēs stāvējām veselu dienu! Izkārām slapjās drēbes kokpitā pa vidu. Šādu "bardaku" uz jahtas nebiju redzējis, bet ārā trakoja negaiss, vētra, drausmīgs lietus un piedevām kļuva arvien aukstāks. Ieslēdzām sildītāju un gājām gulēt.

22. jūnija pēcpusdienā devāmies ceļā uz Ķīles kanālu, lai Līgo vakarā paspētu būt Helgolandes salā. Pirms tam izbraucām goda apli gar Ķīles centru – daudz jahtu un kuģu, skati fantastiski – pēc dažām dienām būs slavenais gadskārtējais festivāls "Kieler Woche". Diemžēl kanāla slūžas aizvēra pirms mums, visas jahtas (ap 20) nodzina malā un lika gaidīt. Gaidījām līdz 17:00, tad paziņoja, ka kanālā migla un šodien nekas nenotiks. Devāmies apskatīt nelielo ciematiņu pirms kanāla. Skaists, neliels, tūristu nenomocīts vācu ciematiņš. Nekas nenotika arī no rīta ne divos, ne trijos. Četros pa 12. kanālu indīgi formālā tonī uzprasīju Ķīles kanāla dispečerdienestam, kā ir ar vācu kārtību – kad jahtas laidīs slūžās. Kā balvu saņēmu atļauju triju minūšu laikā iebraukt lielajās slūžās zem sarkanās gaismas, bet ar nosacījumu – ātri! Bijām slūžās pēc trim minūtēm, ar maksimālo ātrumu, norautiem galiem, nenoņemtiem fenderiem utt. Pārējās jahtas šo pasākumu veiksmīgi nogulēja. Nu ko – viņiem Jāņi būs pie šiem dzelzs vārtiem. Mūs gaidīja Helgolande un Ziemeļjūra. Magnetofona skandas uz pilothause jumta, un sākām vāciešus iepazīstināt ar latviešu Līgo dziesmām. Kanāls – kā parasti, satikām daudz kuģu, daži tik lieli, ka slēdzām derības – tiks zem tilta vai ne.

Helgolande pieder Vācijai. Tas ir putnu un dzīvnieku rezervāts, klints gabaliņš, kas kara laikā nosedza izeju no Ķīles kanāla uz Vāciju un Ziemeļjūru. Skaisti dabas skati, romantika, saullēkti un saulrieti no 200 metru augstām klintīm ar skatu uz Ziemeļjūru. Ak, jā, arī *tax free...*"

Pēc Helgolandes "Spaniel" apmeklēja Zēbrigi, vairākas Francijas ostas, kā arī Džersijas un Gērnsijas salas, līdz naktī uz 6. jūniju nokļuva Senmalo. "Zaļie" pirmās ūdenskristības bija izturējuši.

Royal Hennessy

Pēc tradīcijas katrā regates ostā ir savs reisa patrons, kāda no augstākajām valsts personām – karalis, princis, prezidents, premjers. Jubilejas reisa starts bija paredzēts Torbejā, Lielbritānijā, turpat, kur pirms 50 gadiem. Un, tāpat kā toreiz, Edinburgas hercogs princips Filips (karalienes Elizabetes II vīrs) bija piekritis būt par regates patronu. Programmā bija hercoga tikšanās ar vairākiem regates veterāniem, šāgada reisa kapteiņiem, kadetiem un organizatoriem. STI uzmeklēja apmēram 200 pirmā reisa dalībnieku, kuri piekrita piedalīties Zelta reisā. No Senmalo flote devās uz Torbeju, kur palika līcī uz enkura. Pēc STI izdarītās izvēles sešas no apmēram 60 jahtām, arī "Spa-

niel", devās pietauvoties molam, lai nākamajā rītā to pārstāvji tiktos ar Edinburgas hercogu. Jau aprīlī STI sazinājās ar Gunāru Šteinertu un paziņoja, ka "Spaniel" būs viena no šīm sešām jahtām, uz tikšanos tiks aicināti kapteinis un viens no kadetiem, un palūdza laikus atsūtīt pasu kopijas. Nopietni.

Katrā ostā iepriekšējā dienā pirms starta notiek kapteiņu sapulce, kurā tiek sniegtas instrukcijas par "Buru parādes" kārtību, regates starta procedūru, regates norisi un nokļūšanu nākamajā ostā. Senmalo pēc kapteiņu sapulces STI vadība lūdza uzkavēties sešu izraudzīto jahtu un dažu burinieku kapteiņus, lai veiktu instruktāžu, kā notiks tikšanās ar hercogu. Katrs kapteinis saņēma instrukciju uz divām lapām, kurā paredzēts viss, ieskaitot uzrunas formu. Tā nu stundu pirms tikšanās Gunārs Šteinerts staigāja pa jahtas kopkajīti un atkārtoja: *"Your Royal Highness, Your Royal Highness...* (Jūsu karaliskā augstība)". Tā kā mums uz jahtas katram gadījumam kādam īpaši skaistam vakaram bija sagādātas dažas pudeles slavenā franču konjaka, atļāvos pajokot: "Gunār, saki – *Your Royal Hennessy,* to taču vieglāk atcerēties!" Tā nu Gunārs un Mārtiņš tagad tiek saukti "Personas, kuras tikās ar *Royal Hennessy*".

Par tikšanos stāsta Mārtiņš Mellēns: "Piedalīties šāgada regatē man personīgi bija sevišķi nozīmīgi vairāku iemeslu dēļ. Mans pirmais lielais starptautiskais maršruts, burājot ar jahtu, bija pirms astoņiem gadiem tieši uz Lisabonu. Atgriezties vietā, no kurienes sākās mana spēcīgā mīlestība pret jūru un vēju, bija gandrīz kā neapzināti obligāts pienākums, lai labāk saprastu un formulētu, ko man tas viss nozīmē. Edinburgas hercogu biju redzējis vēl gadu atpakaļ viņa cienījamajā vecumā piedalāmies nopietnās burāšanas sacensībās Vidusjūrā, un viņš tādā ziņā var kalpot par zināmu modeli, kā vajadzētu plānot un tiekties pavadīt savas vecumdienas.

Neiztrūkstošais divu stundu garais etiķetes brīfings bija tieši tik aizkustinoši muļķīgs, cik visa britu aristokrātijas plēnējošā varenība. Tika stāstīts, kā jāizturas, kā jārunā un kāda drīkst būt sejas izteiksme – visnotaļ svarīgas un būtiskas lietas 30 sekunžu tikšanās laikā. Par visu vairāk hercogs bija priecīgs, ka mēs, izvēlētie jaunieši no dažādu valstu komandām, varējām viņam kaut ko pastāstīt īsi un brīvā formā par to, kāpēc mēs nodarbojamies ar burāšanas sportu, kas mūs piesaista, cik ilgi mēs to darām un no kurienes mēs nākam. Viņš pat vēlējās, lai mēs esam dabiski, un pajokoja, ka kokainums, kas viņam jāredz, mums nemaz nepiestāv. Pēc tikšanās, kuras laikā paspēju tikai izstāstīt par jahtu "Spaniel" un sevi, man palika iespaids, ka viss aristokrātiskais teātris īsti jau vairs nepatīk arī pašam hercogam."

Interesanti, ka pie mola, uz kura notika tikšanās, bija pietauvotas Spānijas, Vācijas un Francijas jahtas, otrajā bortā divas angļu jahtas un "Spaniel". Pajautāju regates direktoram anglim Polam Bišopam: "Vai tas speciāli, ka pie mola pietauvotās jahtas pārstāv tās valstis, ar kuru flotēm Lielbritānijai vēsturiski ir bijušas niknākās jūras kaujas?" Atbilde skanēja: "Laikam jau tādēļ, lai uzsvērtu, ka šīs regates lozungs ir – par starptautisku sapratni un draudzību." Kamēr hercogs uz mola sarunājās ar pirmās regates veterāniem, kapteiņiem un kadetiem, piecu jahtu komandas parādes tērpos stāvēja uz klāja un draudzīgi māja ar rokām. Uz franču jahtas klāja nebija neviena. Tā arī

nesapratu – vai tā ir republikāņu franču attieksme pret monarhiju, vai projām zaudējumu Trafalgaras kaujā nevar aizmirst...

Torbeja – Lisabona

Starts pie Torbejas notika pilnīgā miglā, kas radīja saspringtu gaisotni – ka tik nenotiktu sadursme ar citiem kuģiem, ka tik pareizi šķērsotu starta līniju. Pirmās dienas pagāja diezgan veiksmīgi, cerējām uz kādu godalgotu vietu. Taču pēdējā diennakts izgaisināja šīs cerības. Kad jau bija redzams Roka rags, pie kura bija paredzēts finišs, vējš pazuda pilnīgi. Es uzstādīju savu "personisko ātrumrekordu" pie "Spaniel" stūres, stundā noejot 0,1 jūdzi. Kamēr mīcījāmies uz vietas, vairākas jahtas pietuvojās. C klasē startēja 20 jahtas, finišēt spēja 13. "Spaniel" ierindojās 4. vietā. Centāmies uz iegūto vietu raudzīties ar humoru: "Nuja, vissliktāk jūtas 2. un 4. vietas ieguvēji..."

Tomēr esam optimisti un cenšamies baudīt burāšanu kā tādu. Stāsta Juris Radus, jahtas „Spaniel" kapteiņa palīgs: "Mans pavasarī iegūtais 1. klases jahtu vadītāja diploms iezīmēja to, ka šogad līdzdalība regatē man būs pavisam atšķirīga no iepriekšējiem gadiem. Tā arī notika, jo daudzas lietas man bija pirmo reizi: es pirmo reizi burāju Biskajas līcī, pirmoreiz to darīju ar 1. stūrmaņa diplomu kabatā un pirmo reizi man tika uzticēts vadīt maiņu jeb, kā mēs to dēvējam, *vatču*. Faktiski tas nozīmēja, ka pirmo reizi esmu kļuvis par kapteiņa palīgu. Katrs *vatčs* stāv maiņā pa četrām stundām un tad astoņas atpūšas. Es atbildības nastu izjutu divtik – pirmkārt jau tāpēc vien, ka tas ir pirmo reizi, otrkārt tāpēc, ka stāvu maiņā no plkst. 12 līdz plkst. 4 gan dienā, gan naktī. Naktīs mēdz notikt visādi negadījumi, jo cilvēki ir lēnāk reaģējoši, naktīs visam jāpievērš dubulta uzmanība. Tādēļ mēs, vairāk pieredzējušie komandas locekļi, cenša-

mies nepārtraukti dalīties savā pieredzē un apmācīt jauniešus, kuri katru pavasari atnāk uz "Spaniel", lai pirmo reizi mūžā pamēģinātu, kas tad tas ir – burāt ar jahtu, baudīt vēja un viļņu spēku, izjust lietu, šļakatas un vēju uz sevis, noraudzīties neaizmirstamos saulrietos un saullēktos, priecāties par delfīniem, kuri kā rotaļādamies pavada mūs jūrās un okeānos...

Vai ir daudz tādu cilvēku Latvijā, kas izstūrējuši jahtu zem Lisabonas iespaidīgā 25. aprīļa tilta vai, šūpojoties viļņos, noraudzījušies uz „Pasaules malu" – Roka zemesragu ar 140 metru augstu stāvkrastu? Vai pazīsti daudz cilvēku, kas šovasar ir peldējušies atklātā Atlantijas okeānā un kuriem tuvākā zeme bijusi aptuveni 1,5 km uz leju – zem kājām? Tādi mirkļi ir neaizmirstami, un tos mums dod šī vienreizējā iespēja – burāt ar „Spaniel"."

Lisabonas tramvajs

Šis stāsts ir padoms tiem, kuri vēlas iepazīt svešu pilsētu, izbaudot vietējā sabiedriskā transporta koloritu.

Portugāles galvaspilsēta Lisabona ir slavena ar saviem tramvajiem. Tie tur ir divu veidu: vieni vecie, rūpīgi saglabātie tramvaji no 20. gadsimta pirmās puses, otri moderni zemās grīdas tramvaji, par kuru ieviešanu patlaban tiek diskutēts arī Rīgā. Braucot vecajā tramvajā, kas čīkstēdams lēnām rāpjas augšup pa līkumotajām ieliņām, vislabāk var izbaudīt Lisabonas vecpilsētas koloritu. Savukārt jaunais ar tā komfortu un ātrumu vislabāk piemērots braucieniem uz tālākiem Lisabonas rajoniem. Regates flote Lisabonā stāvēja ostā, kas atrodas 15 minūšu brauciena attālumā ar moderno 15. tramvaju. Lisabonas pilsēta katram regates dalībniekam uzdāvināja bezmaksas kartiņu braucienam ar tramvaju, autobusu un metro visā pilsētas teritorijā. Izmantojām gan abu veidu tramvajus pilsētas apskatei, gan autobusu, dodoties uz brīnišķīgo un milzīgo akvāriju.

Tad nu vienu dienu braucu ar 15. tramvaju pa Lisabonas centru. Kad vēlējos izkāpt man vajadzīgajā pieturā, priekšā pēkšņi sāka stumdīties kāds jauns cilvēks, it kā nezinādams, izkāpt vai ne. Es nepaguvu izkāpt, un durvis aizvērās. Šiem modernajiem tramvajiem labās puses durvīs ir podziņa, kuru nospiežot durvis atveras, ja vien tramvajs nav sācis braukt. Ļoti ērti veciem cilvēkiem vai pasažieriem ar bērniem. Ņemot vērā, ka esmu piesardzīgs ceļotājs, visas trīs dienas biju staigājis pa Lisabonu, neizņemot labo roku no bikšu kabatas, kurā atradās maks. Izņēmu roku, nospiedu pogu, atvērās durvis, izkāpu, aizvērās durvis, iebāzu atpakaļ roku kabatā – maka nebija. Tas viss notika kādu piecu sekunžu laikā. Iekliedzos, ka esmu apzagts, atvērās tramvaja durvis un pasažieri sāka klaigāt, norādot, ka man vajadzētu skriet pakaļ zaglim uz vienu vai otru ielas pusi. Kaut kā stulbi – neiesi taču klāt katram portugālim un angļu valodā neprasīsi, lai parāda kabatu saturu.

Protams, makā esošās kartes nekavējoties tika nobloķētas, tomēr biju palicis bez tām, bez skaidras naudas un bez autovadītāja apliecības. Turpat netālu stāvēja policijas auto. Piegāju, pateicu, kas noticis, mani aizveda uz policijas iecirkni. Kad pienāca mana rinda, pirmais policista jautājums bija: "15. vai 28.?" Tātad – kurā tramvajā tas

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
ALAGRĀMATA
2006

374

noticis? Sapratu, ka tas ir iecirknis, kurš tieši specializējas uz iesniegumu pieņemšanu par notikušām kabatas zādzībām. Policisti strādāja kā konveijers – to divu stundu laikā, ko pavadīju iecirknī, papīrus formējot, tika pieņemti iesniegumi no apmēram 10–12 ārzemniekiem, kuriem nozagti maki tramvajā. Policists, ar kuru runāju, atzina, ka tas ir Lisabonas lāsts. Esot pat speciāla policijas vienība, kas to vien dara, kā civilā ģērbušies augu dienu braukā tramvajā un mēģina noķert zagļus notikuma vietā.

Kad atkal ar to pašu 15. tramvaju devos atpakaļ uz ostu, pamanīju, ka uz katra otrā tramvaja loga ir piktogramma, kas attēlo roku, kura velk ārā no kabatas maku. Protams, tās tur bija arī pirms tam, bet vai tad to vispirms cenšas ievērot tūrists svešā pilsētā?

Atlantijas kruīzs

Jubilejas regate bija neparasta arī ar to, ka tajā bija divi kruīza posmi, kuros bija iespēja apmeklēt daudzas Spānijas un Portugāles ostas. Parasti ir tikai viens kruīza posms, kurā var pagūt paviesoties tikai dažās ostās. Pirmais kruīza posms bija no Lisabonas uz Kadisu – Spānijas dienvidu ostu netālu no Gibraltāra šauruma. 2002. gadā "Spaniel" komanda ceļā uz regates starta ostu Alikanti apmeklēja Seutu Āfrikā un Gibraltāru. Komandas biedru stāstītais bija palicis spilgtā atmiņā, tādēļ arī mūsu komanda nolēma vispirms apmeklēt šis ostas un tad doties uz Kadisu. Kā vienmēr, kruīza posmā paņēmām savā komandā kādu no burinieka "Mir" kadetiem – rīdzinieku Danielu.

Ja pie delfīnu joņošanas gar jahtas bortu mūsu komanda jau ir pieradusi, tad vaļu bariņa parādīšanās netālu no mūsu kursa ceļā uz Seutu gan bija pārsteigums. Labi, ka "lielās zivtiņas" neizrādīja vēlēšanos pamēģināt mūs pastumt sānis.

Kapteinim Gunāram un viņa kādreizējam stūrmanim Jānim Ēlertam Seuta bija iemesls gremdēties mazliet nostalģiskās atmiņās par laikiem, kad viņi te kuģoja uz tankera. Mums pārējiem citas izjūtas – pirmoreiz ar jahtu Āfrikā! Kad uzkāpj pakalnā, tālumā redzamais tuksnesis ir Maroka.

Pāris stundās apstaigājuši pilsētu, devāmies pāri jūrai uz Gibraltāru. Te nu karte nav vajadzīga – Gibraltāra klints redzama jau no Seutas, atliek vien stūrēt uz to. Tomēr nācās piedzīvot vilšanos. Jahtkluba personāls bija noskaņots neviesmīlīgi un paziņoja, ka uz mūsu jahtas esošais "Mir" kadets nedrīkst nokāpt krastā, jo viņam nav vīzas. Arguments, ka viņam ir jūrnieka pase, personālu nepārliecināja. Piedāvājām jahtas kapteiņa parakstītu garantiju, ka Daniels paliks uz jahtas. Arī tas nederēja. Vajagot profesionāla kuģu aģenta garantijas vēstuli. Tas maksāšot 70 angļu mārciņu. Pateicām paldies un pacēlām enkuru. Sarūgtinājumu centāmies kompensēt ar "Hennessy" saulrietā un tam sekojošu dziedāšanas vakaru.

Lakorunja – Antverpene

No Kadisas flote devās otrajā kruīza posmā uz Lakorunju, no kurienes sākās otrs sacensību posms uz Antverpeni.

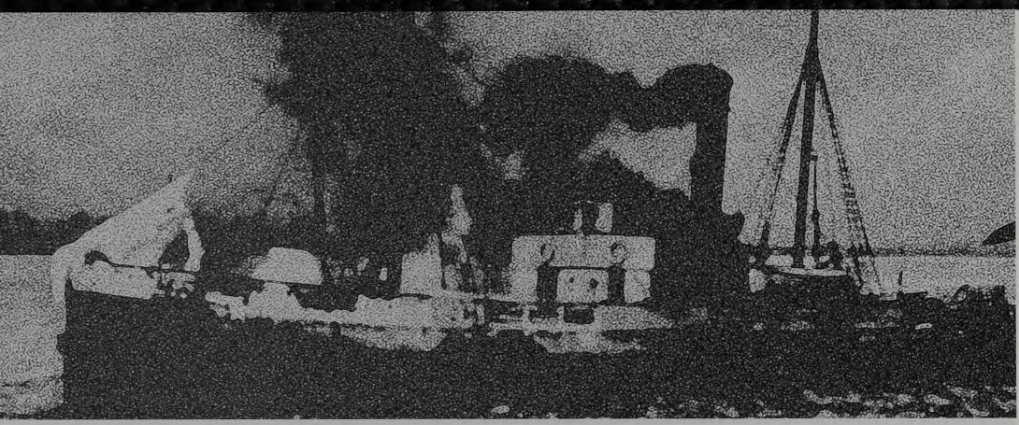
Par to stāsta Uģis Lībietis: "Jau izejot jūrā, dabūjām izjust divu triju metru augsto viļņu izraisītās jūras slimības pazīmes, kas beigās skāra četrus no desmit komandas locekļiem (pat kapteini). Daži kuģi pat bija spiesti atgriezties ostā sasirgušo komandu dēļ. Tomēr mūsu cīņas sparu tas nemazināja. Komandai nācās cīnīties ne tikai ar sevi un stihiju, bet arī tīri tehniskām grūtībām. Protams, ka lielākā komandas daļa jau bija pieradusi pie tekošām lūkām, slīdošām grīdām un mitrām gultām, bet šā reisa lielākais izaicinājums bija tas, ka jau otrajā dienā salūza jahtas tualete. Par to, kā šī situācija tika risināta, jau ir cits stāsts...

Regates laikā katrs kuģis divreiz dienā noraida reisa kontroles kuģim savas koordinātas, pēc kurām tiek noteikta pašreizējā vieta klasē un flotes kopvērtējumā. Lai gan pēc pirmās dienas savā klasē bijām tikai 10. vietā, ar katru nākamo sakaru seansu "Spaniel" rezultāti uzlabojās, līdz aptuveni dienu pirms jahtas finiša mēs bijām pirmie gan klasē, gan kopvērtējumā. Neilgi pirms finiša uz dažām stundām "Spaniel" nokļuva gandrīz vai pilnīga bezvēja zonā, tas ļāva pietuvoties D klases krievu jahtai "Akela", kas kopvērtējumā izcīnīja pirmo vietu. Kopumā varu teikt vienu – mums ir tāda sajūta, ka tik laba komanda sen nav burājusi kopā. Pirmkārt, visi šajā komandā bija vairāk vai mazāk vienaudži (jaunākajai 19, vecākajam 34 gadi), otrkārt, komanda savā starpā sapratās vienkārši ideāli, paši izrādot iniciatīvu un bez mazākajiem iebildumiem veicot jebkuru darbu."

Tā nu "Spaniel" izcīnīja savu septīto pirmo vietu un 1. septembrī atgriezās Rīgā. 2007. gadā jubileja būs mūsu komandai – "Spaniel" desmito reizi piedalīsies regatē.■

Uģis Kalmanis

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA 2006



Vai jūs zinājāt?

■ MOSS projekta (Ziemeļeiropas kuģu vraku vietu monitorings, nodrošināšana un vizualizēšana) mērķis ir veicināt interesi par Eiropas kopējo zemūdens kultūras mantojumu un mudināt sabiedrību aizsargāt šo mantojumu. Projekts tiek īstenots kā zemūdens logs četriem nozīmīgiem Eiropas kuģu vrakiem, kas atrodas Nīderlandes, Vācijas, Zviedrijas un Somijas ūdeņos.

■ "Escal Atlantic" ir Sennazēras "Ville-Port" projekta galvenais posms. Tas tika sākts 2000. gada 23. aprīlī ar mērķi izglītot vietējos iedzīvotājus par pilsētas jūrniecības vēsturi. Veca zemūdene tika pārvērsta par muzeju, kur apmeklētāji varēja un joprojām var izbaudīt virtuālu ceļojumu.

Latvijas ostas 20. gadsimta sākumā

20. gadsimta sākumā Rīga, Liepāja un Ventspils bija svarīgas Krievijas impērijas Baltijas jūras ostas. Iepriekšējā gadsimta otrajā pusē Krievijā ļoti strauji pieauga lauksaimniecības preču produkcijas ražošana. Tās bija galvenās Krievijas pieaugošā eksporta preces. To veicināja augošais pieprasījums pēc pārtikas precēm Rietumeiropā. Krievijas iekšējos un ārējos ekonomiskos sakarus paātrināja dzelzceļu būve. Tie savienoja lauksaimniecības rajonus ar Krievijas ostām. 1861. gadā sāka darboties Rīgas – Daugavpils dzelzceļš, kuru vēlāk pagarināja līdz Orlai (1866. gadā) un Caricinai (Volgograda) (1871. gadā). Liepājas ostas attīstību veicināja 1876. gadā atklātais Liepājas – Romnu dzelzceļš. Dzelzceļi kļuva par galvenajiem transporta ceļiem, pa kuriem notika preču pārvadāšana uz un no Latvijas ostām.

20. gadsimta sākumā Rīgas, Liepājas un Ventspils ostu īpatsvars Krievijas ārējā tirdzniecībā pieauga. Rīgas osta pēc tirdzniecības kopapjoma ar 15,2% apsteidza Pēterburgu (attiecīgi 13,5%) un Odesu (12,2%) un kļuva par lielāko Krievijas impērijas ostu. Liepājas ostas īpatsvars bija 4,8%, bet Ventspils – 1,7%. Katrai no Latvijas ostām bija savas attīstības īpatnības. Rīga attīstījās kā klasiska osta. Liepāju ietekmēja tās militārais statuss. Ventspils attīstību iespaidoja privātais kapitāls.

Rīga bija lielākā Latvijas osta. Tā bija eksporta osta, kurā dominēja lauksaimniecības preču (labība, sviests, olas, lini, kaņepāji, linsēklas, ādas u. c.) un kokmateriālu kravas. To apjoma straujā palielināšanās radīja nepieciešamību veikt ostas paplašināšanu un uzlabošanu. Esošās piestātnes nespēja nodrošināt kravu apstrādi un kuģu ātru iekraušanu un izkraušanu. Trūka noliktavu un specializētu kravas laukumu, galvenokārt kokmateriāliem un akmeņoglēm. Līdzīgs stāvoklis bija Liepājas un Ventspils ostās. Raksta uzdevums ir apskatīt ostu attīstības plānu izstrādi 20. gadsimta sākumā.

Krievijas Tirdzniecības un rūpniecības ministrija, ievērojot ārējās tirdzniecības grūtības, izstrādāja ostu attīstības programmu. Pēc tam sākās tās apspriešana. Valsts Domes budžeta apakškomisija ieteica ostu iekārtošanai piedot sistemātisku raksturu, norādot termiņus un izpildes laiku. Tā norādīja, ka nepieciešama ostu sadale pēc kategorijām atkarībā no ekonomiskā nozīmīguma. Valsts Padomes Finanšu komisija, lai panāktu darbu ātrāku izpildi, ierosināja ieviest piecu gadu termiņu. Lai ostas varētu uzņemt lielākus kuģus un ātrāk apstrādāt kravas, galvenā uzmanība tika pievērsta to padziļināšanai un tehniskai iekārtošanai. Konkrētus priekšlikumus ostu attīstībai iesniedza ostu valdes. Jautājumu apspriešanā aktīvi piedalījās biržas komitejas.

Rīgas osta ieguva augstāko, tas ir, pirmo kategoriju. Līdz plāna izstrādāšanai 1908. gadā bija jau veikti dažādi darbi. Sakarā ar Rīgas – Orlas dzelzceļa preču stacijas pārvietošanu 1901. gadā uz bijušajām pilsētas ganībām vajadzēja ierīkot īpašu dzelzceļa staciju ostas tuvumā. Sāka būvēt tā saucamo Dzelzceļa ostu. Tās būvi pabeidza 1906. gadā. 1903. gadā Rīgas biržas komiteja šajā teritorijā uzbūvēja septiņas pagaidu nojumes, kuru kopējā platība bija 1700 kvadrātasis (7735 kvadrātmetri). Sviesta, olu, medījumu eksportu veicināja 1902. gadā angļu sabiedrības „Union" uzbūvētā saldētava. Pēc pāris gadiem „Union" uzbūvēja vēl otru ēku. Kopā tās abas varēja uzņemt ap 400 000 muciņu sviesta. 1906. gadā firma „Brāļi Nobel" Mīlgrāvī uzbūvēja divus petrolejas rezervuārus, katra tilpums bija 200 000 pudu.

Darbu plāns Rīgas ostā bija paredzēts no 1909. līdz 1915. gadam. Tā realizācijai no valsts kases asignēja 9 135 000 rbļ. Galvenais darbs bija Muitas krastmalas, kuras garums bija 520 asis (1168 m), pārbūve par dziļūdens piestātni un Dzelzceļa ostas krastmalas pagarināšana par 300 asīm (640 m). Šiem nolūkiem paredzēja attiecīgi 2 080 000 rbļ. un 1 241 000 rbļ. Rīga bija pasaulē lielākā kokmateriālu eksportosta. Izveda galvenokārt zāģētus kokmateriālus (dēļus, plankas, brusas, gulšņus u. c.), kurus sagatavoja vietējās kokzāģētavas. Nepieciešamos kokus piegādāja pa Daugavu un it sevišķi daudz pa dzelzceļu. Vagonus parasti izkrāva Mīlgrāvī. Taču trūka piestātņu, un daļu kravu nācās novirzīt uz Dzelzceļa ostu. Bija vajadzīga koku osta dziļi peldošiem kuģiem. 475 000 rbļ. bija paredzēts izlietot, lai par 350 asīm (747 m) pagarinātu krastmalu Jaunmīlgrāvī. Mīlgrāvja savienošanai ar pilsētu 1910. – 1912. paredzēja izbūvēt tiltu un ceļu līdz Ganību dambim. Pa Daugavu pienākošos plostus novietoja augšpus dzelzceļa tilta. Tur varēja novietot līdz 8400 plostu, bet tas bija par maz. Vidēji gadā Rīgas ostā pa Daugavu ienāca ap 15 000 plostu. Projekts paredzēja aiz NOP dambja izveidot vietu to stāvēšanai. Koku kravu apstrādei bija paredzēts izmantot arī Hapaka grāvi. 1910.–1912. gadā Mīlgrāvī bija jāuzbūvē naftas osta, tās paredzētās izmaksas bija 300 000 rbļ. 1913.–1915. gadā bija paredzēta jaunu piestātņu izbūve Andrejsalā no Daugavas un Dzelzceļa ostas puses. Vairāk nekā vienu miljonu rbļ. bija domāts izdot noliktavu būvēm un celtņu iegādei. Daļa no paredzētajiem darbiem Rīgas ostā tika realizēta. 1912. gada decembrī pabeidza Muitas krastmalas pārbūvi. Šeit uzbūvēja četras nojumes preču glabāšanai. Tika uzsākta Dzelzceļa ostas krastmalas izbūve. Darbus pārtrauca 1. pasaules karš.

Liepāja bija otra lielākā osta Latvijas teritorijā. Tāpat kā Rīga tā bija galvenokārt eksporta osta. Eksportā dominēja lauksaimniecības produkcija, kokmateriāli, bet importā – akmeņogles, siļķes, sāls, lauksaimniecības mašīnas. Pēc Liepājas – Romnu dzelzceļa atklāšanas ostā notika plaši izbūves darbi. Koka krastmalas aizstāja ar mūra. Molus būvēja no betona masīviem. Lielākie darbi Liepājas ostā notika no 1890. līdz 1904. gadam. Pagarināja Dienvidu molu par 899 metriem. Uzbūvēja no betona masīviem Ziemeļu molu (1800 m), iekšējo viļņlauzi (661 m),

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA 2006

dalošo molu (993 m) un ziemeļu un dienvidu viļņlaužus. Reida krastmalā uzbūvēja mūrētu piestātni (351 m) un nostiprināja krastu (171 m). Ziemas ostu pagarināja, izbūvējot jaunu mūrētu krastmalu (1108 m). Tirdzniecības ostas kanālā pārbūvēja krastmalu (1930 m). Izraka kara ostas kanālu (ap 3300 m garu, 150 – 250 m platu) ar baseinu (ap 900 m garu, 260 m platu). Ierīkoja divus sausos dokus. Izraka ostas baseinu, kuru izmantoja kā zvejas ostu. Liepājas ostā bija maz dziļūdens piestātņu, saspiesta ostas teritorija, vājš tehniskais nodrošinājums. Tirdzniecības kanālā, Ziemas ostā dziļums bija 6,7 m. Ostā darbojās pieci celtņi. Galvenais ostas attīstības kavēklis bija Liepājas cietoksnis. Kaut to likvidēja 1908. gadā, ierobežojošie cietokšņa noteikumi darbojās arī vēlāk.

Liepājas ostas attīstības projektu izstrādāja uz vietas. Tas paredzēja pievērsties okeāna tirdzniecībai. Kā galvenās kravas bija minētas labība, kokmateriāli, siļķes, akmeņogles, sāls. Izstrādāto projektu apstiprināja 1908. gada 11. janvārī. Tā kopējās izmaksas bija 8 650 000 rbļ. Projekts paredzēja, uzbūvējot divus jaunus molus, iegūt trīs jaunus baseinus. Bija jāizbūvē austrumu piekrastes baseins, jauns dienvidu mols, jāpagarina austrumu reida piekraste par 132 asīm (282 m), jāpadziļina ostas kanāli un baseini. Plāna realizācijas gadījumā osta iegūtu 1542 metrus garas jaunas piestātnes. To dziļumi bija paredzēti 26 – 28 pēdas (7,8 – 8,5 m). Īpaša uzmanība bija pievērsta *emigrantu* kuģu apkalpošanai. 1906. gada rudenī Brīvprātīgo flotes un Austrumāzijas kuģniecības sabiedrības atklāja tiešo satiksmi Liepāja – Ņujorka. 1907. gadā uz Ameriku izceļoja vairāk nekā 56 tūkst. cilvēku. Piestātne šīs līnijas apkalpošanai bija jāizbūvē 450 asu (960 m) gara, lai vienlaicīgi tur varētu stāvēt seši kuģi. Labības eksporta attīstīšanai tika apsvērta elevatora būve, kas varētu uzņemt 69 000 tonnu labības. 1908. gada projekta realizāciju pārtrauca 1. pasaules karš. Priekšostā bija uzbūvētas divas rievsienas (500 m un 180 m garas). Darbi tālāk netika turpināti.

Ventspils ostas uzplaukums sākās 1901. gadā, kad līdz tai pagarināja dzelzceļa līniju no Tukuma. 1904. gada 11. septembrī atklāja dzelzceļa līniju Maskava – Ventspils – Ribinska. Tāpat kā pārējās ostās, arī Ventspils ostas ārējā tirdzniecībā dominēja eksports. No Ventspils izveda lauksaimniecības preces, kokmateriālus, ieveda akmeņogles, siļķes, sāli, dažādas mašīnas un iekārtas. 1897. gadā, sākot Maskavas – Ventspils – Ribinskas dzelzceļa būvi, tika izstrādāts projekts ostas attīstībai. Bija paredzēts izveidot priekšostu, nodrošināt ieeju ostā kuģiem ar 7 metru iegrimi. Plānotā kravu apgrozība bija 850 000 tonnu gadā. Darbu rezultātā Dienvidu molu pagarināja līdz 1490 metriem, Ziemeļu – līdz 2059 metriem. Izveidotās priekšostas platība sasniedza 170 hektārus. Ārējās tirdzniecības kravu apstrāde koncentrējās Ventas labajā krastā. 1901. gadā Maskavas – Ventspils – Ribinskas dzelzceļa biedrība uzcēla elevatoru, kas bija viens no modernākajiem Eiropā. Elevatora tilpums bija ap 3 miljoniem pudu labības. Turpat uzcēla 35 dažādas noliktavas. 1908. gadā pēc sešu mēnešu celtniecības ekspluatācijā nodeva firmas „Gerhard & Hey" saldētavu, kur varēja uzglabāt ap

100 000 muciņu sviesta. Ekonomijas dēļ visas Ventspils ostas hidrotehniskās būves būvēja no koka.

Ostas tālākās attīstības projektu apstiprināja 1908. gada 25. janvārī. Tā bija domāta kā Rīgas un Pēterburgas ziemas osta. Tāpat kā Liepājai, Ventspils ostai nākotne bija okeāna tirdzniecībā. Paredzēts bija nostiprināt kravu apgrozību ar Ameriku, it sevišķi ar ASV. Viens no svarīgākajiem uzdevumiem bija dzelzs tilta būve pār Ventu. Tas ļautu kravas operācijām izmantot upes kreiso krastu. Plāns paredzēja tur uzbūvēt piestātnes importa kravām 225 asu (480 m) garumā un tādas pašas eksporta kravām, kā arī pārbūvēt pilsētas krastmalu 552 asu (1177 m) garumā, kuru pēc tam bija plānots izmantot kā ziemošanas ostu, kara un valsts kuģu stāvvietu. Ventas labajā krastā kokmateriālu eksportam vajadzēja izveidot jaunu piestātni ar garumu 350 asis (747 m). Importa kravu apstrādei Muitas rajonā bija paredzēts uzstādīt 45 tonnu celtni. Svarīgs uzdevums bija ostas padziļināšana līdz 28 pēdām (8,5 m), jo tādas iegrimes kuģi gāja cauri Ķīles kanālam. No izstrādātā attīstības plāna daudz ko neizdevās realizēt. Tilta būve tika iesākta, līdz 1. pasaules karam nepaguva uzbūvēt tā vidējo pagriežamo daļu, tāpēc projekta daļa, kas attiecās uz Ventas kreiso krastu, netika realizēta. 1911. gadā Muitas piestātnē samontēja elektrisko 45 tonnu celtni, pirmo tāda veida Krievijā. 1912. gadā Ventspils ostā tika sasniegts 28 pēdu (8,5 m) dziļums.

Krievijas lauksaimniecības straujā attīstība, dzelzceļu būvniecība, augošais pieprasījums pēc pārtikas produktiem Rietumeiropā palielināja ārējās tirdzniecības apjomus. Tas savukārt lika paplašināt un labiekārtot ostas, caur kurām galvenokārt gāja kravas uz un no ārzemēm. 20. gadsimta sākumā attīstības plāni bija arī Rīgas, Liepājas un Ventspils ostām. Daļu no tiem izdevās realizēt, kā rezultātā kravu apgrozība pieauga. Ostu tālāku attīstību pārtrauca 1. pasaules karš. Noslēdzās viens noteikts posms Latvijas ostu vēsturē.■

A. Miklāvs

Galvenās upes galvenā bāka

Iepriekšējā Jūrniecības gadagrāmatā, kā atceras cienījamais lasītājs, mēs savu Latvijas bāku vēsturisko apskatu beidzām ar Mērsraga bākas dzīves stāsta izklāstu. Šoreiz autora uzmanības lokā Daugavgrīvas bākas un tās priekšteču īss vēsturisks atgādinājums. Iemesls ir ļoti vienkāršs – 2007. gadā aprit tieši 50 gadu, kopš tagadējās Daugavgrīvas bākas torņa gaismas telpā tika iedegta uguns.

Lai aprakstītu Daugavgrīvas bāku torņu vēsturi, vispirms jāatgādina, ka sākotnēji Daugavas grīva atradās tagadējo Vecāķu rajonā, kur līdz pat mūsdienām Vecdaugava atgādina par seno Daugavas gultni. 1536. gada kartē attēlotā bāka atradusies turpat. Te jāatceras, ka pašreizējās Daugavas grīvas izcelšanās datējama ar 1781. gadu, kad palu ūdeņi atrada jaunu ceļu austrumos no Komētforta tagadējās Bolderājas rajonā. Jāatzīmē, ka Rīgas pilsēta poļu laikos 1582. gadā izdotajās Stefana Batorija privilēģijās mantoja tiesības uzturēt bākas. Tas turpinājās arī zviedru pārvaldes gados, kad jau atrodami kartogrāfiski pierādījumi par navigācijas zīmēm Daugavas grīvā ar roku zīmētas kartes „Cart De See Ports zu Riga" veidolā, kas datēta ar 1644. gadu. Šajā gadā izdotajā Rīgas rātes instrukcijā atzīmēts, ka ieņēmumi un funkcionē divas bākas un četras bojas, mazliet vēlāk – divas bākas un piecas bojas. Tā kā pēc katra paliem bagāta pavasara Daugavā notika smilšu sēkļu pārvietošanās, izdevīgāk bija izmantot t. s. *mobilās bākas*. To izvietojums mainījās atkarībā no jauniem smilšu sanesumiem, kuri veidojās Daugavas gultnē katru gadu. Šīs bākas īstenībā bija garāks baļķis, kura augšgalā novietoja grozu ar malku vai akmeņoglēm, vai arī mucu ar eļļu. Zviedru laikos, ap 17. un 18. gadsimta miju, uzcēla akmens krāvumus, uz kuriem kurināja signālugunskurus. Tas bija izplatīts navigācijas zīmju veids Rietumeiropā, un tādi bija arī Latvijas piekrastē, piemēram, Kolkasragā. Šajā laikā Daugavas grīva pārvietojās rietumu virzienā un pirms jaunā un pēdējā izrāviena 1781. gadā atradās tagadējās Ziemas ostas rajonā.

1721. gadā sastādītajā Baltijas jūras locijā atzīmēts akmeņu krāvums, uz kura platformas dedzis ugunskurs. Tas atradies pie toreizējās Daugavas grīvas. 1751. gadā izdotajā locijā bāka vairs nav atzīmēta. 1765. gadā Komētforta ziemeļu daļā uzbūvēja koka bāku ar divām ugunīm jeb eļļas lampām, toties 1788. gadā jau pie jaunās Daugavas upes ietekas jūrā pacēlās baļķu tornis kā bāka uz jaunuzceltā akmens mola. Tornis bija *atvērts*, uz vaļējas platformas tika kurta uguns. Pēc 30 gadiem, 1818. gadā, uzcēla jaunu bāku, tā gaismas signālus sāka raidīt 15. jūnijā. Pie bākas uzstādīja signālmastu vētras un citu signālu standartu pacelšanai. Bākas projekta autors bija Krievijas hidrogrāfijas dienesta priekšnieks L. Spafarjevs (no 1803. gada arī Baltijas bāku direktors jeb uzraugs). Pēc uzbūves bāka bija koka tornis uz astoņstūra mūra pamatnes, kura lieti noderēja Krimas kara laikā, kad bāku 1854. gada nojauca un uz pamatnes novietoja lielgabalus, kas bija domāti Dau-

Daugavgrīvas bāka pirms 1. pasaules kara.

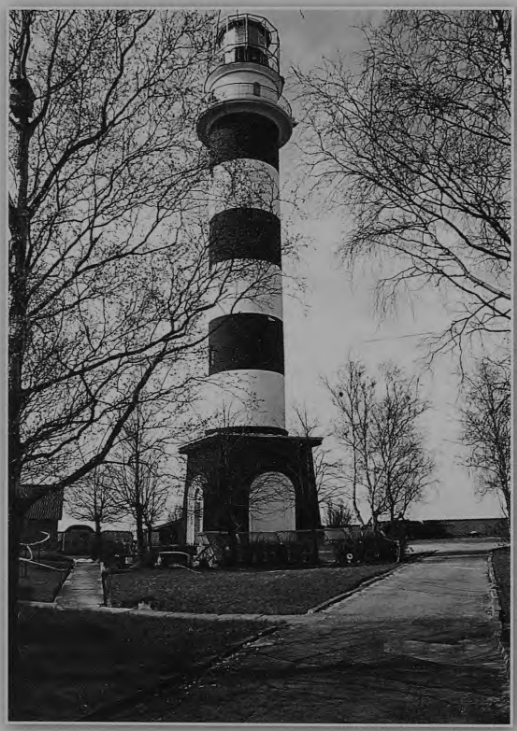
gavgrīvas rajona aizstāvībai pret angļu flotes uzbrukumiem. 1818. gadā uzceltās bākas uguns avots bija eļļas lampas ar reflektoriem, kas pastiprināja bākas gaismu. Tos uzstādīja 1830. gadā. Bākas gaisma bija nepārtraukta un nemainīga, to nodzēsa vasaras naktīs (laika posmā no maija vidus līdz 1. jūlijam). Bākas gaismas tika izslēgtas arī ziemā. Pēc Krimas kara beigām 1856. gadā tika uzcelts jauns bākas koka tornis, kuru izmantoja līdz 1863. gadam, kad pabeidza jaunās bākas čuguna korpusa montāžu. Tā atradās uz granīta pamata un pēc konstrukcijas bija čuguna tornis, veidots no saliekamām konstrukcijām, kuras tika sastiprinātas kopā ar bultskrūvēm. Līdzīga bākas konstrukcija bija arī 1868. gadā celtajai Liepājas bākai. Tā paša gada rudenī, septembrī, iededzināja bākas ugunis – franču firmas „Soter" rotējošo gaismas aparatūru, kuru papildināja staru metēju lēcas. Bākas baltā zibšņu uguns bija redzama 12 jūras jūdzes tālu. Tās gaismas signāls palielinājās ik pēc 30 sekundēm. Tornī bija arī nepārtraukta sarkana uguns, paredzēta izmantošanai sarežģītos navigācijas apstākļos pavasarī, ledus iešanas laikā, un to varēja redzēt piecu jūras jūdžu attālumā. Firmas „Soter" gaismas aparāts Daugavgrīvas bākās kalpoja līdz pat 20. gs. 50. gadiem, ekspluatācijas laikā tas tika iznīcināts divas reizes. Pašas bākas torņa augstums kopā ar granīta pamatni bija 31 metrs. Sākoties 1. pasaules karam, 1914. gada vasarā Daugavgrīvas bākas ugunis tika izdzēstas, lai tās nekalpotu par orientieri vācu kara flotes kuģiem. Pašas bākas mūžs noslēdzās 1915. gadā, kad, atkāpjoties no Rīgas, to uzspridzināja krievu armija. Tūlīt pat vācu armijas daļas uzbūvēja koka pagaidu bākas torni 30 metru augstumā. Tas noturējās līdz 1919. gada 15. oktobrim, kad to nodedzināja Bermonta karaspēka apšaudes laikā no angļu un franču karakuģiem.

Jaunizveidotajai Latvijas Republikai vitāli svarīgs jautājums bija Rīgas ostas darbības atjaunošana un navigācijas zīmju, tai skaitā arī bāku, celtniecība. 1920.

gadā tika izstrādāts jaunas dzelzsbetona bākas projekts Daugavgrīvai, un tā paša gada 28. augustā starp Rīgas ostas būvvaldi un uzņēmēju Jūliju Kibermani noslēdza līgumu par tās celtniecību. Jāpiezīmē, ka sākumā bija paredzēts celt koka pagaidu bāku, bet sakarā ar kokmateriālu piegādes problēmām un vietējo uzņēmēju neatsaucību tika nolemts celt dzelzsbetona bāku. Projekta autors baltvācietis Eduards Veiss 1919. gadā bija Latvijas Universitātes docents un vēlāk arī profesors būvmehānikā. Viņa izstrādāto projektu klāsts Latvijas tautsaimniecībā bija daudzpusīgs. Bez Daugavgrīvas bākas projekta te var minēt arī projektu veidošanu dzelzsbetona noliktavām Rīgas ostas Eksporta rajonā, Latvijas Universitātes Lielās aulas, sēravotu ūdenstorņu Ķemeros, Bulduru pontontilta un Sarkandaugavas tilta projektu izstrādi. Jaunās 32 metru augstās bākas celtniecību pabeidza 1921. gada 11. jūnijā, un tā sāka darboties 1. oktobrī, visas gaismas iededzot 20. oktobrī. Šī bāka stāvēja vecās, uzspridzinātās čuguna bākas vietā. Celtniecības darbu laikā nevajadzēja dzīt pāļus, jo vecās bākas 88 priedes koka pāļi bija labi saglabājušies. Bākai bija mainīga forma – līdz pat 1, 25 metriem griezumā tā bija kā nošķelta piramīda, līdz 13 metru atzīmei tornis bija astoņstūra formā, vēl augstāk – apaļš. Torņa sienu biezums bija no 25 līdz 12, 5 centimetriem, samazinoties virzienā uz augšu. Pašā bākas galā, 28 metru augstumā, atradās bākas sarga telpa ar sešiem logiem. 31 metra augstumā bija ārēja platforma, kura apvija gaismas telpu. Cilvēku pārvietošanās drošībai platformas margu augstums tika noteikts 1,15 metri. Torni nokrāsoja baltā krāsā. Bākas gaismas telpas detaļas tika piegādātas no Berlīnes, bet acetilēngāzes rotējošo aparātu ar četrām starmetēju lēcām atsūtīja un uzstādīja zviedru firma „AGA". Bākai bija balta zibšņu uguns ar darbības periodu 1 zibsnis 10 sekundēs, un to novietoja 33,5 metrus virs jūras līmeņa. Kuģotāji, tuvojoties Daugavgrīvai, to varēja redzēt jau no 16 jūras jūdžu attāluma. Sarkanā zibšņu uguns ar darbības periodu 40 zibšņi minūtē, tāpat kā vecajā bākā, kalpoja ekstremālas navigācijas periodos ziemā un pavasarī. Šī gaismas aparatūra pastāvīgi radīja problēmas, un 1926. gadā to nomainīja. Jāatzīmē, ka Daugavgrīvas bākas darbībai ļoti palīdzēja 1930. gadā uz Rīgas ostas rietumu mola uzstādītais nautofons jeb miglas taure. Šī Daugavgrīvas bāka kalpoja līdz 1944. gada 11. oktobrim, kad tās pamatus saspridzināja vācu karaspēks, atkāpjoties no Rīgas. Sprādziena rezultātā Daugavgrīvas bāka sašķiebās un nogāzās. Tika sagrauts arī blakus esošais loču tornis.

Atsevišķs stāsts ir par bākas uzraugiem. Tāpat kā Kurzemes piekrastes bākās, kur 20. gs. sākumā par bāku uzraugiem dažkārt strādāja bijušie kuģu kapteiņi, arī Daugavgrīvas bākas uzraugi bijuši pazīstami jūrniecības darbinieki. Piemēram, 1919. gada 1. jūlijā par Daugavgrīvas toreizējās bākas un arī Daugavas lejteces navigācijas uguņu uzraugu kļuva tālbraucējs kapteinis un Mangaļu jūrskolas 1899. gada absolvents Jānis Drēziņš. Viņš bijis burinieku „Liwadia" un „Rudolf" kapteinis 20. gs. sākumā, vēlāk braucis uz tvaikoņiem par 1. stūrmani Krievijas ziemeļu jūrās un par 3. stūrmani Melnajā jūrā. 1912.–1913. gadā J. Drēziņš bija

Rīgā pierakstītā tvaikoņa „Lucy 2" stūrmanis un vēlāk Daugavas prāmja kapteinis. Viņš vadīja arī Daugavgrīvas bākas sargu darbību. 20. gs. 20.–30. gados to vidū var minēt Jāni Auziņu, Jāni Pakalnu, Heinrihu Niemanu u. c. Jāpiebilst, ka Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājumu pirms pāris gadiem papildināja Daugavgrīvas bākas sarga Jāņa Pakalna dienesta apliecība, kuru muzejam nodeva viņa radinieki.



Daugavgrīvas bāka, 20. gs. 90. gadi

Padomju laikos, sākot no 2. pasaules kara beigām līdz pat LR neatkarības atjaunošanai, par uzraugiem Latvijas bākās, to skaitā Daugavgrīvas bākā, strādāja atvaļināti padomju militārie darbinieki, kara jūrnieki. Par viņu palīgiem reizēm strādāja ģimenes locekļi. Tāda bija, piemēram, Iraīda Hrustaļeva, Daugavgrīvas bākas tehniķe, kuras vīrs, šīs pašas bākas sargs, bija atvaļināts padomju militārais darbinieks Jevgeņijs Hrustaļevs. Šo vēsti mums sniedz laikraksts „Rīgas Balss" 1982. gada 12. oktobrī, un šī ziņa sākumā tomēr liekas dīvaina, jo Latvijas bākas un viss, kas ar tām saistīts, ietilpa padomju *slepenajā robežzonā*. Tas tāpēc, ka bāku saimniecība Padomju Savienībā atradās toreizējā militārā resora – PSRS Aizsardzības ministrijas Jūras kara flotes Hidrogrāfiskā dienesta pārraudzībā un par bāku uzraugiem varēja strādāt tikai pēc padomju mērauklām *politiski uzticami* cilvēki. Iespējams, tāds arī bija laikraksta „Rīgas Balss" uzdevums – parādīt, ka pie mūsu padomju dzimtenes pēdējām sauszemes robežām strādā tikai uzticami cilvēki. Arī minētā raksta autors bija pārbaudīts cilvēks – t.s. Lielā Tēvijas kara veterāns, atvaļināts padomju armijas inženierapakšpulkvedis V. Čepurņenko.

Bet atgriezīsimies pie Daugavgrīvas bākas likteņa pēc 2. pasaules kara. Tā kā Daugavas grīvā bija steidzami nepieciešama jauna bāka, PSRS Jūras kara flotes hidrogrāfu vadībā uz Komētforta dambja uzcēla koka pagaidu bāku. Tornim bija

trīsskaldņa forma, tā augstums bija 20 metri, augšējā daļa bija apšūta ar koka līstēm. Bākas uguni radīja acetilēngāze, kuras deglis bija ieriķots bākas augšdaļā. Šīs pagaidu bākas mūžs bija īss – tikai 11 gadi, kad krietni bojātās koka konstrukcijas nopostīja 1956. gada rudens vētra. Bet šajā laikā Daugavgrīvā jau bija sākta tagadējās dzelzsbetona bākas celtniecība, kuru pabeidza 1957. gadā. Jaunais 35 metrus augstais, ar baltām un melnām horizontālām svītrām rotātais dzelzsbetona tornis uzcelts uz 5,6 metrus augstas monolīta dzelzsbetona pamatnes. Bākas galvenais elements ir dzelzsbetona cilindrs ar iekšējo diametru 4 metri un sienas biezumu 18 cm. Lai iegūtu lielāku stabilitāti, tornis ir papildus apbetonēts līdz 6 metru augstumam. Augšējā platforma kā dzelzsbetona plātne atrodas 29 metru augstumā. Te atrodas bākas laternas telpa, kur novietots gaismas avots. Baltā zibšņu gaisma redzama 18 jūras jūdžu attālumā caur bākas 12 logiem. Tie ir 165 cm augsti un 75 cm plati. Bākai ir arī rezerves uguns, to iespējams saskatīt līdz pat septiņām jūras jūdzēm. Lai nokļūtu līdz bākas augšējai platformai, apkalpojošajam personālam jāveic ceļš pa spirālveida kāpnēm ar 150 pakāpieniem. Bākas vidū ir brīva telpa līdz pat augšējai platformai. Tā nepieciešama, lai vajadzības gadījumā varētu pacelt ne visai liela izmēra materiālus vai aparatūru visā bākas garumā.

Pēc LR neatkarības atjaunošanas visa Latvijas bāku saimniecība, tostarp arī Daugavgrīvas bāka, tika nodota no Krievijas Federācijas Jūras kara flotes Baltijas jūras Hidrogrāfiskā dienesta jaunizveidotajam Latvijas Republikas Hidrogrāfijas dienestam. Pārņemšanas process sākās 1993. gada 1. februārī un tika pabeigts 1. novembrī. Šajā gadā veica Daugavgrīvas bākas torņa pārbaudi un krasta rietumu malas nostiprināšanas darbus, kā arī sastādīja bākas torņa kapitālā remonta tāmi. Pēc gada, 1994. gada 1. novembrī, Hidrogrāfijas dienests nonāca jaunās administratīvās struktūras – LR Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta Jūras administrācijas – pakļautībā. Tagad, mūsu dienās, Daugavgrīvas bāka kopā ar 12 citām Rīgas līča bākām atrodas Rīgas brīvostas Kuģošanas departamenta Jūras kanāla dienesta bāku daļas aprūpē. Mūsu galvenās upes Daugavas galvenās bākas mūžs Daugavgrīvā turpinās.■

A. Cekuls

Latvijas tirdzniecības flote 2. pasaules kara laikā (1941–1945)

1941. gada 22. jūnija rītausmā vācu artilērija un aviācija sāka Padomju Sociālistisko Republiku Savienības (PSRS) teritorijas bombardēšanu. Neiedziļinoties vēstures peripetijās, atzīmēsim plaši izplatīto uzskatu, ka Padomju Savienība gatavojās uzbrukuma, nevis aizsardzības karam. Hitleram pārsteiguma moments izdevās, un šādam pavērsienam nebija gatavi ne civilie, ne militārie resori. Vācijas kara flote saņēma pavēli jūrā aizturēt un novirzīt uz Vācijas ostām padomju kuģus. Kad tvaikoņa „Gaisma" kapteinis N. Duve pavēli pildīt atteicās, kuģi torpedēja. Apstākļos, kad jau no četriem rītā vācu karaspēka triecienus saņēma Liepāja, kā arī bija pienākusi radiogramma par uzbrukumu tvaikonim „Gaisma", Latvijas Valsts jūras kuģniecības vadība aizliedza kuģiem iziet jūrā, bet tiem, kas bija ceļā, pavēlēja doties uz tuvākajām PSRS ostām. Šo pavēli gan izpildīja tikai viens Baltijas kuģniecības tvaikonis (Rīgā atgriezās „Vtoraya pyatiletka"), citi to izdarīt vairs nevarēja.

Visu kuģu darbība tika pakļauta kara laika vajadzībām, parasti tos pārņēma militārie resori, pārsvarā izmantojot par transportkuģiem, nereti apbruņojot, atsevišķus kuģus arī pārbūvēja. Īsumā pievērsīsimies Latvijas tirdzniecības flotes kuģu likteņiem 2. pasaules kara sākumperiodā. Saistībā ar 1939. gada septembrī notiekošajām Jūras dienām Latvijā žurnāla „Jūrnieks" 9. laidienā bija ievietots pārskats par Latvijas Republikas tirdzniecības flotes attīstību. 1939. gada 1. septembrī flotē bija 88 preču un preču pasažieru kuģi (86 tvaikoņi, 2 motorkuģi) ar kopējo tilpību 201 566 BRT. No šiem kuģiem laikā līdz 1941. gada 22. jūnijam gāja bojā septiņi: trīs nogremdēja vācu zemūdenes

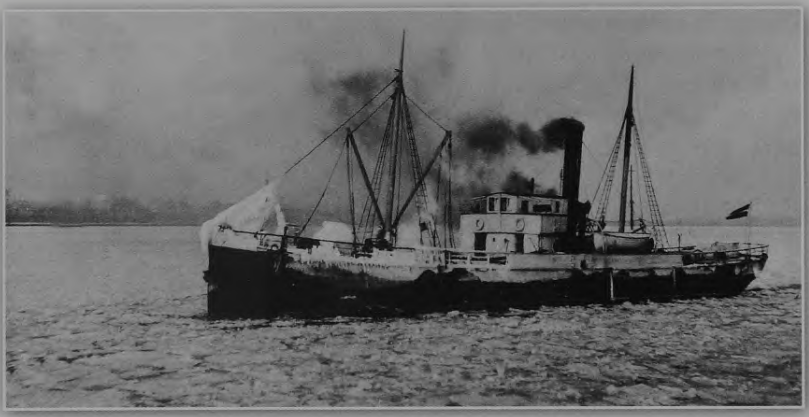
Tvaikonis „Iris Faulbaums" vēl ar Latvijas Republikas karogu mastā. 1940. gada sākumā pārvests zem Vācijas karoga, vārds „Wally Faulbaum". 1945. gada 19. aprīlī nogremdēja sabiedroto aviācija

Tvaikonis „Valdona" no 1941. gada 7. augusta brauca ar Vācijas karogu un vārdu „Memelland". 1944. gada 25. decembrī torpedēja un nogremdēja PSRS zemūdene

(„Everene", „Sigurds Faulbaums") un aviācija („Tālvaldis"), vienu pirms vāciešu ienākšanas nogremdēja Francijas ostas Djepas ieejā („Kaupo"), bet trīs avarēja („Jaunjelgava", „Tobago", „Vulcan"). Trīspadsmit bija saglabājuši Latvijas Republikas karogu: astoņi kuģoja Amerikas kontinenta ūdeņos un pieci atradās Rietumeiropas ostās, bet starptautiskā likumdošana nepieļāva karoga nomaiņu šādos apstākļos. 1940. gada rudenī nacionalizēja jau pēc Latvijas inkorporācijas zem PSRS karoga pārliktos 54 kuģus, bet motorkuģis „Hercogs Jēkabs", kura kapteinis H. Mihelsons vienīgais izpildīja Latvijas marionešu valdības 1940. gada 26. jūlija rīkojumu atgriezties tuvākajā Padomju Savienības ostā, pārlikts zem sarkanā karoga un pārdēvēts par „Sovetskaya Latvia", bija braucienos starp PSRS Tālo Austrumu ostām.

Seši tvaikoņi bija braucienos ar Vācijas karogu: par kara kontrabandu bija apsūdzēts un konfiscēts viens, bet pieciem nomainīja karogu, uz Vāciju repatriējoties rēderim M. Faulbaumam. Vācijas vajadzībām strādāja arī zem vācu okupētās Dānijas karoga pārliktais tvaikonis „Vizma". Četrus kā piederības valsti zaudējušus rekvizēja Lielbritānijas valdība un izmantoja kravu pārvadājumos ar savu karogu. Vienu, apvainojot kara kontrabandā, 1939. gadā konfiscēja Spānijas nacionālisti, tas brauca ar Spānijas karogu, bet vēl vienu kuģīpašnieks, Lielbritānijas pavalstnieks, pārdeva Grieķijai, tas brauca ar Panamas karogu.

Baltijas jūras baseinā 1940. – 1941. gadā risinājās dzīva PSRS un Vācijas tirdzniecība, kurā, apstākļu spiesta, piedalījās arī Latvijas tirdzniecības flote. Gatavodamās uzsākt karu ar Padomju Savienību, Vācija centās izvest savus kuģus no PSRS ostām un aizturēt valsts ostās iespējami vairāk nākamā pretinieka transportlīdzekļu. No PSRS Jūras kara flotes ministrijas štāba Baltijā operatīvā ziņojuma redzams,



Tvaikonis „Gaida". Visu apkalpi 1941. gadā no Ļeņingradas nosūtīja uz Arāla jūru

ka 1941. gada 20. jūnijā ārzemju ostās atradās 15 un braucienā bija 10 padomju kuģi. Bet Padomju Savienības Baltijas ostās atradās tikai divi – viens Somijas kuģis Ļeņingradā un viens Vācijas tvaikonis Ventspilī. Tam vajadzēja būt brīdinājuma signālam, kuru padomju varas iestādes, ievērojot Staļina nemitīgos norādījumus „nekaitināt Hitleru", neņēma vērā. Laikā, kad Vācija iebruka Padomju Savienībā, Latvijā palika tikai viens vācu kuģis, tvaikonis „Claus Rickmers", kas bojātās mašīnas dēļ nevarēja atstāt Ventspils ostu. Vācijas ostās un teritoriālajos ūdeņos 1941. gada 22. jūnijā tika internēti 32 padomju kuģi, trīspadsmit no tiem bija Latvijas kuģniecības tvaikoņi. Lībekā internēja tvaikoņus „Andrejs Kalniņš", „Arija", „Dole", „Everonika", „Gundega", „Kangars", „Kaupo"; Štetīnē – „Ausma", „Evertons", „Gauja", „Konsuls P. Dannebergs"; Ķīlē – „Krīvs"; Dancigā – „Sports".

1940. gada maijā okupētās Nīderlandes ostā Roterdamā Vācija 1941. gada 23. jūnijā konfiscēja remontā novietotos tvaikoņus „Tautmīla" (pēc vācu aviācijas uzbrukuma 1940. gada 29. janvārī) un „Valdona" (pēc sadursmes ar mīnu 1940. gada 7. martā). Vācu iestādes 1941. gada augustā kuģus atdeva likumīgajam īpašniekam, vācu pilsonību pieņēmušajam Georgam Freimanim (1941. gadā mirušā rēdera un kapteiņa Jāņa Freimaņa dēls), taču uz īres līguma pamata abus tvaikoņus savā rīcībā pārņēma Vācijas valsts, īpašnieka rēderejai atstājot to apsaimniekošanu. G. Freimanim apsaimniekošanā nodeva arī tvaikoņus „Arija" un „Gundega", kuru līdzīpašnieks arī bija J. Freimanis.

Vācijas rokās nonāca arī tie kuģi, kurus PSRS nepaspēja izvest no Latvijas ostām. Novēlotās un vāji organizētās evakuācijas rezultātā Liepājā Vācija ieguva bijušās Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņus „Amata", „Kandava", „Ogre", „Rauna", „Venta" un kuģu būvētavā „Tosmare" remontam novietotos kuģus „Auseklis", „Kaija", „Kuldīga", „Rīga", „Spīdola" un „Velta". Ieņemot Rīgu, vācieši ostā atrada motorkuģi „Bru" un nelielos tvaikoņus „Dzintarkrasts", „Mols" un

„Neptuns". Pieskaitot jau agrāk konfiscēto „Aija" un sešus pēc rēderu Faulbaumu repatriācijas Štetīnē pierakstītos kuģus, kā arī vāciešu 1941., 1942. gadā izceltos un prīzētos (prīze – pretinieka kuģis kā kara ieguvums) „Bārtava" un „Everiga", Vācijas rīcībā ilgāku vai īsāku laiku kara gados atradās 39 bijušie Latvijas kuģi ar 84 485 BRT kopējo tilpību. Šeit jāpieskaita arī 1940. gada augustā zem Dānijas karoga pārliktais tvaikonis „Vizma" (2875 BRT), tā kā Vācija savām kara vajadzībām izmantoja arī okupēto valstu kuģus.

Internētos un prīzētos kuģus pārņēma Vācijas valsts īpašumā, pārlika zem Vācijas karoga, un to apsaimniekošanu uzticēja vācu rēderejām. Kuģus pārdēvēja, nereti par kapteini iecēla vācieti, aizdomu reizēs apkalpi pārbaudei ievietoja koncentrācijas nometnē. Pēc pārbaudes latviešu jūrniekiem atļāva turpināt dienestu uz tirdzniecības flotes kuģiem vai nosūtīja uz Latviju. Bija gadījumi, kad latviešu apkalpi pilnā sastāvā paturēja darbā. Tā tvaikoņa „Kangars", pārdēvēta par „Michael", apkalpe ar kapteini P. Jansonu nemainījās līdz pat 1942. gada 1. aprīlim, kad kuģi torpedēja PSRS zemūdene „ŠČ-404" un tvaikonis ar smago niķeļa rūdas kravu strauji nogrima. Vācu kara flotes apsargkuģi izglāba tikai deviņus latviešu jūrniekus, līdz ar citiem bojā gāja arī kapteinis (uz „Kangars" 1923./24. gadā 6,5 mēnešus par ogļu padevēju kalpoja Vilis Lācis). Nelielajiem (līdz 500 BRT) un sliktā tehniskā stāvoklī esošajiem kuģiem (piemēram, motorkuģis „Bru"), kurus izmantoja kabotāžas reisos, visu kara laiku atļāva izmantot Latvijas Republikas karogu, saglabāt iepriekšējo kapteini un apkalpi. To apsaimniekošanu nodeva iepriekšējo likumīgo īpašnieku rokās.

No šiem kuģiem karu pārdzīvoja 19, taču seši no tiem tika atzīti par neremontējamiem („Bārtava", „Dzintarkrasts", „Everiga", „Mols", „Neptuns", „Rauna") un nodoti noārdīšanai. Arī motorkuģi „Bru", kuru pēc saņemšanas no Dānijas nodeva Rīgas jūrskolai, atzina par nederīgu jūras braucieniem. Ar dažādiem karogiem jūrā gāja 12 bijušās Latvijas brīvvalsts flotes tvaikoņi, taču tikai divi pēc kara atgriezās Latvijā – „Konsuls P. Dannebergs" un „Auseklis". Pirmais, pārdēvēts par „Braunau", 1944. gada 16. oktobrī tika bojāts mīnas eksplozijā un pēc kara atradās Dānijā. 1947. gadā to nodeva PSRS un ar nosaukumu „Liepāja" pierakstīja Rīgā. Otrais, pārdēvēts par „Ortelsburg", 1943. gada 28. aprīlī nogrima Oslo reidā pēc Norvēģijas pretošanās kustības dalībnieku uzstādīto spridzekļu detonācijas. Pēc kara izceltu un kapitāli izremontētu Varnemindē (VDR) 1951. gadā to nodeva Latvijas Valsts jūras kuģniecībai. Tvaikonis ar kādreizējo nosaukumu „Auseklis" bija viens no visilgāk izmantotajiem bijušās Latvijas Republikas flotes kuģiem (būvēts 1914. gadā, norakstīts 1967. gadā).

Izmantojot domstarpības karā uzvarējušo valstu starpā reparāciju jautājumā, Lielbritānija Rietumeiropā pārņēma septiņus savulaik Vācijas konfiscētos Latvijas kuģus („Kaupo", „Kuldīga", „Ogre", „Spīdola" un „Sports" Rietumvācijā, „Gauja" Dānijā un „Venta" Norvēģijā). Apkalpes nokomplektēja ar latviešu jūrniekiem no pārvietoto personu nometnēm, un kuģus 1947. gadā pārvietoja uz Lielbritāniju,

Tvaikonis „Everita". Tallinas evakuācijas laikā 1941. gada 28. augustā uzsprāga uz mīnas un nogrima Somu līcī

kur atjaunoja kādreizējos nosaukumus, pārlika zem Apvienotās Karalistes karoga un nodeva Lielbritānijas Transporta ministrijas rīcībā. 1949. gada 20. jūnijā tvaikoni „Gauja" (būvēts 1899. gadā, 1501 BRT) ar nelietojamu karamateriālu kravu nogremdēja Atlantijas okeānā. Rietumu pasaulē dzīvojošajiem likumīgajiem kuģīpašniekiem (viņu mantiniekiem), kuri pierādīja savas īpašuma tiesības, kuģus atdeva („Kaupo" un „Spīdola" 1952. gadā, „Sports" 1953. gadā, „Kuldīga" 1955. gadā).

Pēc kara izcēla un 1941. gada represijās bojā gājušā rēdera Friča Grauda mantiniekiem atdeva tvaikoni „Evertons", kas brauca ar Hondurasas karogu. Izcēla arī kravas kuģi „Rīga", ko pārdeva Somijai. Izremontēts un pārdēvēts par „Nylandia", tas bija braucienos ar Somijas karogu, gan tikai līdz 1950. gadam.

Jau minēts, ka 1941. gada 22. jūnija rītausmā bojā gāja tvaikonis „Gaisma" (šķiet, uzbrukums notika pirms karadarbības sākuma sauszemē, jo krievu autori kā vienīgo kara pirmajā dienā bojā gājušo min transportkuģi „Ruhno", kas uzsprāga uz mīnas Peterhofas traversā).

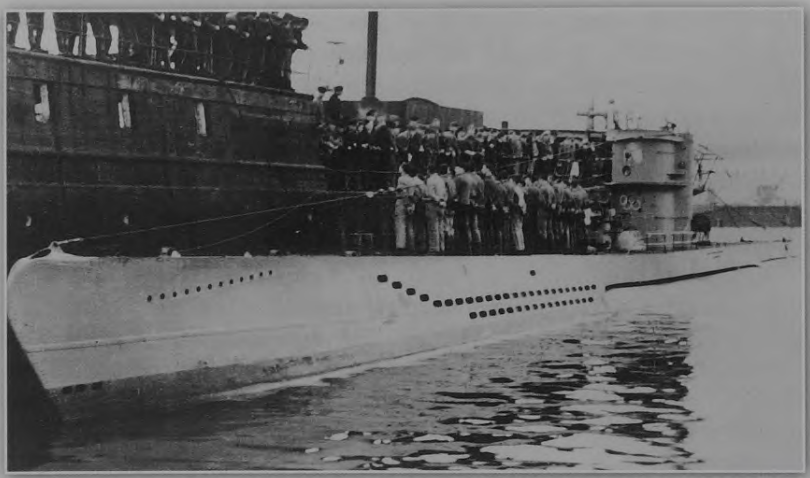
Apstākļos, kad Vācijas armija guva straujus panākumus uzbrukumos sauszemē, padomju pusei par svarīgāko uzdevumu kļuva peldošo līdzekļu, cilvēku, materiālo vērtību un kara materiālu evakuācija no ostām. Taču konkrētu rīcības plānu attiecīgajā situācijā nebija ne civilajai administrācijai, ne militārajai pavēlniecībai. Tam sekas bija vāji organizētas, novēlotas akcijas, kas īpaši spilgti izpaudās Liepājas evakuācijā. Liepājas ostā nogremdēja sešas zemūdenes, saspridzināja mīnu kuģi „Lenin", ledlauzi „Silach" un citus peldošos līdzekļus, munīcijas noliktavas ar apmēram 100 torpēdām, gandrīz 3000 dziļumbumbām, pāri par 700 mīnām utt.,

kā arī degvielas noliktavu. Liepājas ostas piestātnēs vācieši starp citiem peldošajiem līdzekļiem sagrāba 11 bijušās neatkarīgās Latvijas jūras tirdzniecības flotes kuģus un ap 2300 tonnu vērtīgu importa kravu. Cerības izkļūt no aplenktās Liepājas saglabājās tikai mazākajam no 12 Latvijas tvaikoņiem, kuri šeit atradās. Tas bija tvaikonis „Vienība" (288 BRT) ar evakuējamiem cilvēkiem. Pretinieks kuģi nogremdēja četras jūdzes uz ziemeļiem no Liepājas. Kapteinis A. Bērtiņš, kā arī daļa pasažieru un apkalpes izglābās.

Sekmīgāka bija Ventspils un Rīgas ostu evakuācija, vāciešu rokās šeit nonāca tikai četri nelieli, vecuma un sliktā tehniskā stāvokļa dēļ pamesti kuģi. Latvijas ostu evakuācijas rezultātus padomju pavēlniecība atzina par neapmierinošiem, apvainojot tās vadītājus gļēvulībā, panikas celšanā, noziedzīgā bezdarbībā, un nodeva tos tiesai. Tā, piemēram, bijušo Liepājas jūras kara bāzes komandieri kontradmirāli P. Traiņinu 1941. gada 12. augustā PSRS Augstākās tiesas kara kolēģija degradēja un notiesāja, atņemot brīvību uz 10 gadiem, sodu izciešot pēc karadarbības beigām. Taču jau pēc mēneša (11. septembrī) visi šajā lietā notiesātie tika reabilitēti un ar atjaunotām dienesta pakāpēm nosūtīti turpināt aktīvo dienestu vienībās, kur viņi nebija pazīstami (piemēram, P. Traiņinu pārcēla no Lādogas uz Volgas flotili). Šīs iebiedēšanas politikas rezultātā komandieri glābšanas pasākumus nereti īstenoja slepus no augstākās pavēlniecības, baidoties no apsūdzības *gļēvulībā un panikas celšanā*.

No Liepājas izveda tikai Igaunijas tvaikoņus „Meero", „Maia" un tvaika šalandu „Amga". Pēc ierašanās Ventspils ostā 27. jūnija rītā tie karavānā ar citiem, arī tvaikoni „Krimulda", kas 24. jūnijā ar kokmateriālu kravu bija ieradies no Rīgas, devās uz Sāmsalu. Tālāk to ceļš veda no Tallinas uz Ļeņingradu. 27. jūnija vakarā no Rīgas ostas izgāja karavāna, kuras sastāvā bija arī 13 Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņi, kura pa ceļam apvienojās ar kuģu karavānu no Ventspils. Pārgājienā no Rīgas uz Tallinu 1. jūlijā plkst. 20.30 uz mīnas uzskrēja un nogrima tvaikonis „Krimulda" (pieci cilvēki gāja bojā), bet „Everīga" 3. jūlijā nogremdēja Pērnavas reidā. Tālākajā ceļā uz Ļeņingradu tvaikonis „Imanta" Narvas līcī uzskrēja uz sēkļa, un to neizdevās glābt. 5. jūlijā „Rasma" uzdūrās mīnai un nosēdās uz grunts, bet 10. jūlijā somu torpēdlaivas to saspridzināja. Kara pirmajās dienās bija zaudēti 6 kuģi („Gaisma", „Vienība", „Krimulda", „Everīga", „Imanta" un „Rasma") ar 14 420 BRT koptilpību.

1941. gada 12. jūlijā Ļeņingradā atradās 19 Latvijas kuģi, tos nodeva Baltijas kuģniecībai un kā militāriem transportkuģiem nosaukumu vietā piešķīra numurus. Padomju varas iestādes neuzticējās latviešu jūrniekiem, tādēļ daudziem kuģiem nomainīja ne vien kapteiņus, bet arī apkalpi (pilnībā vai daļēji). Tā, piemēram, nomainīja visu tvaikoņa „Everanna" apkalpi un kuģi komandēt sāka F. Vorobjovs. Nomainīto tvaikoņa „Gaida" apkalpi pilnā sastāvā nosūtīja uz Arāla jūru. Jau pirms karadarbības ar Vāciju sākuma sākās par nepieņemamiem jaunajai varai atzīto kapteiņu nomaiņa (piemēram, tvaikoni „Gaisma" vadīja krievu tautības kapteinis Ni-



Vācijas zemūdene „U-203", nogremdēja tvaikoni „Everoja" 1941. gada 3. novembrī. Kuģis ar Lielbritānijas karogu gāja bojā Kanādas piekrastē

kolajs Duve). Tā turpinājās arī pēc kuģu evakuācijas uz Ļeņingradu. Par lojāliem atzītie jūrnieki padomju sistēmai labvēlīgo nostāju parasti apliecināja arī turpmākās darbības sfēras izvēlē pēc savu kuģu zaudējuma. Tā, piemēram, tvaikoņa „Daugava" kapteinis Pauls Brašķis pēc kuģa novietošanas ilgstošā remontā dienestu turpināja PSRS kara flotē Kaspijas jūrā, bet tvaikoņa „Turaida" kapteinis Erihs Tomsons – Sarkanajā armijā.

Latvijas kuģi turpināja reisus starp Ļeņingradu un Tallinu, pildīja militārās pavēlniecības uzdevumus Somu līcī un Monzunda salu rajonā. Braucieni notika grūtos apstākļos, jo karakuģu konvojēšanai nepietika, nebija arī aizsega pret aviācijas uzlidojumiem un krasta artilēriju. Veicot reisus, nopietnus bojājumus guva tvaikoņi „Daugava" un „Bārtava". Kad vācieši sasniedza Tallinas priekšpilsētas, pilsētas aizstāvēšana praktiski kļuva neiespējama. Tika pieņemts lēmums par Tallinas garnizona evakuāciju un kuģu izvešanu uz Kronštati. No bijušās Latvijas Republikas jūras flotes evakuācijā piedalījās septiņi transportkuģi un ledlauzis „Krišjānis Valdemārs". Tikai tvaikonis „Saule" sasniedza galamērķi, pārējie septiņi gāja bojā pārgājiena laikā no 28. līdz 30. augustam.

Pēc kara no Ļeņingradas Latvijā atgriezās nedaudz kuģu, un tie paši sliktā tehniskā stāvoklī. 1945. gada 15. oktobrī republikā bija astoņi tvaikoņi – „Arethusa", „Bārta", „Biruta", „Daugava", „Everanna", „Everolanda", „Ilga" un „Turaida" (koptilpība 14 941 BRT).

Amerikas Savienotās Valstis un Lielbritānija neatzina Latvijas inkorporāciju PSRS, atbalstīja Kirhenšteina marionešu valdības rīkojumu ignoranci kā par latviešu diplomātu pilnvaru atcelšanu, tā arī par kuģu nogādāšanu padomju ostās. Lat-

vijas Republikas noslēgtie konsulārie nolīgumi deleģēja Latvijas sūtniecībām un konsulātiem tiesības pārstāvēt prombūtnē esošu vai citādi nīcībā ierobežotu Latvijas pilsoņu intereses. Pēc PSRS īstenotās Latvijas aneksijas, aizstāvot Latvijas kuģīpašnieku intereses un lai nepieļautu kuģu pāreju PSRS vai tolaik tai draudzīgās Vācijas nīcībā, aktīvi šīs tiesības izmantoja sūtņi Lielbritānijā un ASV K. Zariņš un A. Bīlmanis, konsuls Īrijā J. Mežs, Latvijas sūtniecības Argentīnā lietvedis P. Oliņš un citi. Tā ar vietējo varas iestāžu atbalstu un saziņā ar kuģīpašnieku pilnvarotajām kuģu aģentūrām izdevās novērst tvaikoņu „Ciltvaira" un „Regent" nodošanu Padomju Savienībai.

2. pasaules kara sākumā pieņemto Valsts aizsardzības noteikumu (*Defense regulations*) 53. pants deva tiesības Lielbritānijas valdībai rekvizēt privātīpašnieku, kā arī ārzemju kuģus, ja tā uzskatīja šādu nīcību par nepieciešamu valsts aizsardzībai vai kara darbībai. Rekvizētos kuģus valdība nodeva Britu kara transporta ministrijai (*British Ministry of War transport – BMOWT*), tos vai nu atpirka, vai noslēdza ar īpašniekiem (viņu pilnvarotiem aģentiem) īres līgumus, bet apsaimniekošanu uzticēja angļu firmām. Kara gados rekvizēja septiņus no 1939. gada 1. septembrī Latvijas reģistrā ievestajiem kuģiem ar 16 088 BRT.

Vācijai okupējot Dāniju, Lielbritānija pārņēma šīs valsts īpašnieku 1939. gada beigās zem Dānijas karoga pārliktos tvaikoņus „Dago" un „Kaupo". Pirmais, kaut cietis vācu aviācijas uzlidojumos, karu pārdzīvoja un jau 1945. gada septembrī tika atdots dāņu īpašniekiem. Otro, atstājot Djepas (Francija) ostu, 1940. gada 16. jūnijā nogremdēja ostas ieejā.

1940. gada nogalē rekvizēja tvaikoņus „Elizabete", „Katvaldis" un „Miervaldis", bet 1941. gada jūlijā – „Everoja" un „Ramava". 1941. gada 3. novembrī kuģi „Everoja" torpedēja vācu zemūdene „U-203", un tas pie Kanādas nogrima ar Lielbritānijai adresētu ASV labības kravu. Visus 37 kuģa vīrus uzņēma konvoja apsargkuģis. „Katvaldis" nogrima Atlantijas okeāna ziemeļdaļā 1942. gada 24. augustā ceļā uz Kanādu pēc vācu zemūdenes „U-605" uzbrukuma. Bojā gāja četri cilvēki, pārējos izglāba konvoja eskortkuģis, cik zināms, latviešu jūrnieki kuģa katastrofā necieta. Pārējie trīs palika Britu transporta ministrijas nīcībā, tāpat kā no Vācijas pārņemtie septiņi tvaikoņi. „Miervaldis" 1948. gada 22. septembrī tika nogremdēts Atlantijas okeānā ar karā neizmantoto indīgo gāzu tvertnēm, tvaikoni „Elizabete" 1952. gadā pārdeva Kārdifas privātrēderejai, bet „Ramava" 1957. gadā atdeva bijušo īpašnieku mantiniekiem, kuri to pārdeva noārdīšanai, novērtējot kuģu remontu un tālāko ekspluatāciju kā nerentablu.

Laikā, kad Latvija zaudēja patstāvību un tika iekļauta PSRS, ASV pilnībā akceptēja Latvijas Republikas karoga lietošanu uz kuģiem un atzina tagad nīcībspēju zaudējušo kuģīpašnieku jau agrāk pilnvaroto aģentēšanas firmu tiesības, kā arī neatkarīgās Latvijas sūtņa ASV A. Bīlmaņa virspārraudzību pār Ziemeļamerikas un Dienvidamerikas ūdeņos palikušajiem deviņiem Latvijas kuģiem, no kuriem tikai motorkuģis „Hercogs Jēkabs", kapteiņa H. Mihelsona vadīts, tai nepakļāvās un

aizveda kuģi uz Vladivostoku. Pēc tam, kad Vācija 1941. gadā okupēja Latviju, uz astoņiem palikušajiem tvaikoņiem („Abgara", „Ciltvaira", „Everagra", „Everalda", „Everasma", „Everelza", „Ķegums" un „Regent") attiecināja 1940. gada aprīlī izdoto t.s. iesaldēšanas likumu (mērķis – novērst okupēto valstu pilsoņu īpašumu pāreju Vācijas rīcībā) un 1941. gada 6. jūnijā pieņemto likumu par nenodarbināto ārvalstu kuģu pārņemšanu un lietderīgu izmantošanu. Kuģus pārņēma ASV valdība un nodeva Kara laika kuģniecības pārvaldes (*War Schipping Administration – WSA*) rīcībā, kura noslēdza nomas līgumus ar kuģīpašnieku pilnvarotajiem aģentiem. Apmaksu deponēja īpašnieku ASV banku kontos, tāpat kā kompensācijas par bojāgājušiem kuģiem. Pilnvaroto aģentūru apsaimniekotus kuģus ar Latvijas karogu, nemainītu nosaukumu un apkalpi iesaistīja kara laikam nepieciešamo kravu pārvadājumos.

Hardegens, kapteiņleitnants, Vācijas zemūdenes „U-123" komandieris. Nogremdējis 27 sabiedroto kuģus, t. sk. tvaikoni „Ciltvaira" 1942. gada 19. janvārī

Otro pasaules karu pārdzīvoja tikai divi kuģi no tiem, kuri 1940. gadā bija palikuši Amerikas Savienotajās Valstīs – F. Graudam piederošie tvaikoņi „Everagra" un „Ķegums". Pēc kara tos nodeva Friča Grauda mantiniekiem. 1946. gadā zem Hondurasas, vēlāk zem Panamas karoga pārliktā „Everagra" bija ekspluatācijā līdz 1957. gadam, kad gāja bojā Jaunkaledonijas salas piekrastē. Tvaikonis „Ķegums" – vienīgais, kurš vēl pēc kara jūrā gāja ar Latvijas Republikas karogu, 1948. gadā strandēja Biskajas līcī.

Seši Latvijas kuģi gāja bojā 1942. gadā karadarbības rezultātā. Piecus nogremdēja Vācijas zemūdenes (19. janvārī „Ciltvaira", 6. maijā „Abgara", 24. jūnijā „Regent", 28. jūnijā „Everalda" un 13. augustā „Everelza"). Sesto tvaikoni („Everasma") 28. februārī ar torpēdām un artilērijas uguni iznīcināja Itālijas zemūdene. Kopumā dzīvību zaudēja 41 jūrnieks.

Tātad no 13 kuģiem, kas 1941. gadā atradās Lielbritānijā un ASV, karu pārdzīvoja tikai pieci, bet Latvijā neatgriezās neviens. 1948. gada 8. decembrī līdz ar tvaikoni „Ķegums" no pasaules jūrām un okeāniem uz gariem gadu desmitiem pazuda arī Latvijas sarkanbaltsarkanais karogs. Līdz brīdim, kad kuģa mastā atkal uzvijās neatkarīgas Latvijas Republikas karogs, bija jāgaida gandrīz pusgadsimts.■

J. Siks

Pirms 70 gadiem

Tas nebija *klīstošais holandietis*

Beidzās Pirmais pasaules karš un sākās karā ierauto valstu tautsaimniecības atjaunošana. Straujais starptautiskā preču apgrozījuma kāpums nodrošināja jūras pārvadājumu izaugsmi un augtas frakts cenas. Labvēlīgā konjunktūra veicināja pirmskara Latvijas rēdereju atdzimšanu un jaunu veidošanos, kā rezultātā karā praktiski iznīcinātās Latvijas jūras tirdzniecības flotes tvaikoņu skaits nepilnu desmit gadu laikā (1920–1929) izauga no pieciem līdz 83, bet to koptilpība palielinājās vairāk nekā 50 reizes. Drošas un ātras peļņas izredzes pievilka kuģniecībai arvien jaunus interesentus, kuri ieguldīja naudu šajā biznesā. Arī Liepājas būvuzņēmējs Vinkmanis, bankas direktors Zakss un apriņķa ārsts Glūdiņš sadomāja pelnīt jūras kuģniecībā, nodibināja rēdereju un nosūtīja kapteini E. Kļaviņu uz Vāciju pirkt kuģi, piešķirot viņam plašas pilnvaras.

1928. gada aprīlī E. Kļaviņš no Kēnigsbergas ar tvaikoni „Atalanta" ieradās Liepājā, atvedot paša sameklētu kravu – kaltētus liellopu kaulus. Nelielais 179 BRT tilpības kuģītis bija cienījamā vecumā (būvēts 1879. gadā Ķīlē), tomēr ar stipru, labi saglabājušos dzelzs korpusu. Tā konstruktīva īpatnība bija neierasti lielais korpusa dziļums (nejaukt ar iegrimi). 95,9 pēdas (1pēda – 0,3048 m) garā un 20,9 pēdas platā kuģa borta augstums bija 12,1 pēda (salīdzinājumam: 181 BRT lielā tvaikoņa „Vulkans" attiecīgie parametri – 96,4, 22,7 un 9,2 pēdas). Kuģa borti salīdzinājumā ar tā garumu un platumu liekas nesamērīgi augsti, kas varētu radīt problēmas nemierīgā jūrā. Taču jaunizceptajiem rēderiem par to izpratnes trūka, bet kapteinim varēja būt savi apsvērumi (E. Kļaviņš jau pirms kara bija braucis uz dāņu akcionāru Krievijas – Austrumāzijas tvaikoņu sabiedrības preču un pasažieru kuģa „Kursk" transatlantiskos reisos, kur bija iemantojis izmanīga cilvēka, krietna iedzērāja un meiču mīļotāja reputāciju).

Ar saglabātu nosaukumu „Atalanta" kuģīti nodarbināja malkas un dēļu pārvadājumos Kurzemes rietumu piekrastē, ar ļoti retiem braucieniem uz Klaipēdu un Dancigu. Tvaikoņa iekārtojums un izskats bija visai neparasts: mašīntelpa un komandtilts atradās kuģa vidusdaļā, kur izvietotas arī dzīvojamās telpas kapteinim, stūrmanim un pavāram. Mehāniķa kajīte bija uz mašīntelpas platformas, turpat arī telpa ar kojām divos stāvos diviem matrožiem un diviem kurinātājiem. Šīm telpām piekļūt varēja vienīgi pa mašīntelpas kāpnēm. Divmastu kuģī bija trīs kravas tilpnes un trīs kravas lūkas – viena pakaļgalā, divas priekšgalā, pie kam pirmā ļoti maza. Kraušanas darbiem uz kuģa bija tikai viena tvaika vinča pie priekšmasta lielākās tilpnes apkalpošanai, pārējās bija jāapkalpo ar rokas vinčām. Apstākļos, kad kuģa ekspluatācijas izdevīgums bija atkarīgs no kravu apstrādes ātruma, „Atalanta" bija vājš konkurents. Bez tam arī kapteinis Kļaviņš neesot atmetis pa-

Tvaikoņa „Toni" apkalpe un viesi uz kuģa klāja, 1933./1934. gads

sažierkuģu braucienos iemantotos *tikumus*, un 1930. gadā viņu nomainīja kapteinis M. Pētersons. Gaidīto peļņu īpašnieki tomēr neguva un, nonākuši maksājumu grūtībās, 1933. gadā „Atalantu" pārdeva H. Baumanim Rīgā.

Kapteiņa E. Šulca vadībā, pārdēvētu par „Toni", tvaikonīti tāpat kā iepriekš izmantoja kokmateriālu pārvadājumos piekrastē. Īsajos krastbraucienos, kur peļņa atkarīga no kravu ātras aprites, ko bija grūti nodrošināt ar vienīgo kravas vinču, arī jaunais īpašnieks ar kapteini Šulcu darbus attiecīgi organizēt neprata (vai nespēja, un panākumi izpalika. Pienāca ziema, ledus apstākļos braucieni bija pilnīgi jāpārtrauc, bet parādi krājās ...

Par 10 000 latiem novērtēto kuģi 1934. gada jūlijā vairāksolīšanā savā īpašumā ieguva kaltenieši A. Vibeks un K. Ķulmis. Pārdēvēts par „Indru", tvaikonis pieredzējušā tālbraucēja kapteiņa K. Ķulmja vadībā turpināja iesāktos braucienus, šķiet, ar labākiem panākumiem nekā iepriekš. Cerībā gūt lielāku peļņu tika uzsākts kaut kas jauns – 1936. gada novembrī Jelgavā uzņēma rudzu krava. Liekas, „Indra" ir vienīgais tvaikonis Latvijas jūrniecības vēsturē, kas ar kravu veicis Lielupes ūdensceļu un izgājis jūrā. 1936. gada 16. novembrī „Indra" no Jelgavas devās mazajam kuģītim neparasti garajā ceļā uz Helsinkiem, 20. novembrī izgāja no Rīgas un pazuda bez vēsts ...

Jūrnieku aprindās atcerējās 1929. gada janvārī bez vēsts pazudušo tvaikoni „Laima", kas bija ceļā no Kēnigsbergas uz Rīgu. Presē tāpat kā toreiz uzvirmoja nostāsti par *klīstošajiem holandiešiem*. Bet tad 1936. gada decembrī Igaunijas piekrastē jūra izskaloja noslīkuša jūrnieka līķi ar „Indras" glābšanas riņķi. Mistifikācijām vairs nebija vietas, bija skaidrs, ka kuģis gājis bojā vētrā, kura pēkšņi bija sākusi plosīties tajās dienās. Kopā ar kuģi dzelmē nogrima tā kapteinis K.

Tālbraucējs kapteinis Kārlis Ķulmis ar dzīvesbiedri Mariju Šarloti 1905. gadā. Foto iegūts 1973. gadā ekspedīcijas laikā Kaltenē no tolaik Liepiņu mājās dzīvojošās kapteiņa atraitnes M. Š. Ķulmis

Ķulmis (dz. 1877. gadā, 1900. gada Liepājas jūrskolas absolvents, kādreizējais burinieku kapteinis un īpašnieks, taču „Indra" bija viņa pirmais un pēdējais tvaikonis), stūrmanis K. Pūliņš, mehāniķis J. Rečs, kurināt̄āji Leja un Jaunzems, matrozis Priede. Jūras atdotajā jūrniekā tika atpazīts matrozis Sils.

Avārijas cēloņi palika nenoskaidroti. Pieņēma, ka kuģa konstrukcijas īpatnība – dziļās tilpnes, kuras ar smago graudu kravu pilnībā nevarēja piepildīt nepietiekamas kravnesības dēļ, kā arī apkalpes nesagatavotība šāda veida kravu pārvadājumiem – iespējams, krava netika pienācīgi nostiprināta, kas ļāva tai pārvietoties un sasvērt tvaikoni, kļuva par kuģa apgāšanās un bojā ejas cēloni. Citu versiju izvirzīja jelgavnieki – „Indra" uzdūrusies kuģuceļu padziļinot saspridzinātajām asajām klintsradzēm un guvusi sūci. Graudu krava neļāva savlaicīgi konstatēt ūdens ieplūdi, kas veicināja (vai bija par cēloni) kuģa bojā eju. Presē parādījās arī atgādinājumi par Romas pāvesta 13. gs. ar lāstu aplikto aizliegumu jūras kuģiem apmeklēt Zemgales ostu, radot notikumam reliģiski mistisku skaidrojumu, jo „Indra" esot šā lāsta upuris kā pirmais aizlieguma pārkāpējs. Nepieskaroties citiem aspektiem, jānorāda, ka Jelgava nekādā gadījumā nav identificējama ar Zemgales ostu, bet Jelgavu jau pirms 250 – 300 gadiem apmeklēja Kurzemes hercogistes jūras flotes kuģi.

Lai arī kādi bija tvaikoņa „Indra" bojāejas patiesie apstākļi, nekādai mistifikācijai šeit nav vietas. Visam pamatā bija cilvēka faktors – kuģa īpašnieku dzīšanās pēc peļņas, izvirzītajam uzdevumam izmantojot nepiemērotu ūdens transportlīdzekli un attiecīgo pienākumu izpildei nepietiekami profesionāli sagatavotus jūrniekus. Rezultātā tika zaudēts ne tikai kuģis. Zaudēts tika arī kas daudz vērtīgāks – septiņu cilvēku dzīvības.■

J. Siks

Pirmā un pēdējā Ziemeļeiropā būvētā koge

Viduslaikos Ziemeļeiropas valstīs ekonomiskais pamats bija tirdzniecība. Lielu preču klāstu pārvadāja pa jūras ceļiem ar kuģiem. Baltijas jūrā ar tirdzniecību nodarbojās Hanzas savienība – Ziemeļeiropas tirgotāju apvienība. No 13. līdz 15. gadsimtam Baltijas jūras un Ziemeļjūras reģionā valdošais bija koges tipa kravas kuģis.

Kuģu būves vēsturē koges parādīšanās bija liels notikums. Šajos kuģos varēja ielikt lielas kravas, kas ļāva palielināt tirdzniecības apjomu un veicināja Hanzas attīstību. Hanzas koge bija pirmais kuģis Baltijas jūrā ar piekārtu stūri airu vietā. Kuģa konstrukcija bija racionāla un ļoti veiksmīga. Koge bija pārāka par normāņu airu laivām. To varēja apkalpot salīdzinoši mazāk cilvēku. Airiniekus sāka izmantot tikai kā karakuģus.

Koges būvēja Hanzas pilsētās Baltijas jūras un Ziemeļjūras piekrastē: Lībekā, Hamburgā, Rostokā, Gdaņskā, Vismārā, Štrālzundē, Elbingā, Ķīlē, Brēmenē, Greifsvaldē u. c. 1386. gadā Hamburgā uzbūvēja 598 koges, bet Lībekā – 846.

Baltijā koges parādījās 13. gs. sākumā. Hanzas savienības tirgotāji ar tām veda no austrumiem uz rietumiem graudus, ādas, medu, vasku, vāverādas un linus, no rietumiem uz austrumiem – sāli, siļķes, metālus, vīnu un alu. Vācu kuģu ceļš veda pa Baltijas jūru no Lībekas uz Visbiju, tālāk uz Daugavu un Rīgu. Rīgas ostā piestāja kuģi, kas transportēja ne vien tirgus preces, bet arī krustnešus: vācu tirgotāji ar saviem kuģiem veda uz Baltiju karavīrus un garīdzniekus. Daugavas lejtecē ieradās kristiešu misionāri un bīskaps Alberts, garīdznieks no Brēmenes.

Hanzas koge, 13.-14. gs. tirdzniecības kuģis.

Pirmoreiz koge pieminēta 12. un 13. gs. mijā angļu dokumentos. Vārds "kogge" cēlies no senvācu *kuggon* vai *kukkon*, kas nozīmēja saliekts, izliekts trauks vai kuģis. 13. gs. sākumā koge bija neliels, pamatīgs vienmastu tirdzniecības kuģis. Korpusu būvē-

ja noapaļotu ar augstiem, izliektiem bortiem un smailu kuģa pakaļgalu un priekšgalu, kas beidzās ar taisnu vadni, virzītu uz ķīli. Korpusa apšuvumu izgatavoja no ozola pārlaidu jeb klinkera tehnikā – katrs nākamais dēlis, sākot ar ķīli, nedaudz pāri iepriekšējiem. Korpusa garums bija līdz 30 m, platums līdz 8 m, iegrime līdz 4 m. Šāds vienmastu burinieks varēja pārvadāt 60 līdz 100 lastu (200 t) smagu kravu. Būvēja arī mazākas un vidēja lieluma koges. Mazākās koges izmantoja zvejniecībā. 13. gs. vezumu labības, kas vilkts ar četriem zirgiem, dēvējuši par lastu. Lasts (vācu valodā krava – *die Last*) bija kuģu tilpuma mērs līdz 19. gs. beigām. Dažādām kravām tas bija atšķirīgs. Viduslaiku Rīgas rudzu lasts bija aptuveni 120 pudu graudu (ap 2 tonnām), bet 1 lasts bija arī 1,9 tonnas vilnas. Rudzu krava vispilnīgāk izmantoja kuģa tilpni.

Liela platība bija atvēlēta kuģa pakaļgalam. Uz tā būvēja platformu ar robotu apžogojumu, kuru bieži izmantoja par kaujas laukumu cīņā ar jūras pirātiem. Zem tā atradās kajītes un telpa, kur no vēja un lietus varēja paslēpties komanda. Burinieka vidū bija viens masts ar taisno buru, kas vēja enerģiju uztvēra 150–200 m^2 lielā laukumā, dzenot kuģi uz priekšu. Koge bija vadāma ar pakaļvadņa stūri, kas bija iekārta dzelzs āķos aiz vadņa. To izgatavoja no ozola vai priedes koka. Pakaļvadņa stūres lietošana ļāva palielināt kuģim braukšanas ātrumu un mainīt virzienu, neapgriežot pašu kuģi. Kuģis bija piemērots preču pārvadāšanai tālos jūras braucienos. Labā vējā koge spēja sešās dienās nokļūt no Tallinas Lībekā. Hanza koges lietoja arī vietējā satiksmē.

Hanza organizēja preču transportu no Ziemeļeiropas uz Rietumeiropu. Starp pilsētām un valstīm attīstījās tirdznieciskie sakari, pieauga pārvadājamo preču klāsts. Kuģi ar graudu un citām kravām kursēja pa Baltijas jūru uz Somiju, Zviedriju, Krieviju. Šķērsojot Ziemeļjūru, tie sasniedza Angliju un Norvēģiju, šķērsojot Vidusjūru – Spāniju un Itāliju.

Viduslaikos tirgotāji prata ne vien tirgoties, bet arī karot, jo ceļā vienmēr gadījās dažādas sadursmes, kas nereti izvērtās īstās jūras kaujās. Koges lietoja arī militārām vajadzībām. Tirdzniecības kuģiem aizsardzību pret jūras pirātiem nodrošināja karavīri. Kara gadījumā to skaits palielinājās no 40 līdz 100. Tos iekļāva ekipāžas sastāvā. Airu un buru kuģu laikmetā izplatīts jūras kauju paņēmiens bija abordāža. Ar kāšu palīdzību kuģinieki centās kuģus sakabināt kopā, lai uz klāja cīnītos ar aukstiem ieročiem. Kuģa mastā izveidoja īpašu laukumu – „vārnas ligzdu" jeb speciālas „muciņas", no kurām kaujas laikā uz ienaidnieku meta šķēpus un degošas lāpas. Vēlāk uz tām novietojās šāvēji ar arbaletiem un lokiem. Arbaletu kā šaujamo ieroci lietoja jau tālā senatnē. Jūras kaujās arbaletus izmantoja arī tad, kad jau bija ugunssšaujamie ieroči. Karavīri ar arbaletiem galvenokārt apsargāja kuģus un pilis. Eiropā bija izveidota arbaletu savienība, kas simbolizēja pilsētu brīvību, bagātību un uzplaukumu. Arbaletu nomainīja šaušana ar loku. 14. gs. beigās un 15. gs sākumā uz kogēm uzstādīja lielgabalus. Visi tirdzniecības kuģi bija apbruņoti.

Hanzas koge, būvēta 1470. gadā

15. gadsimta sākumā būvēja divmastu, bet gadsimta vidū arī trīsmastu koges. Pēdējā uzbūvētā trīsmastu koge ir reģistrēta 1470. gadā. Vairāku gadsimtu garumā koges tipa kravas kuģi tehniski pilnveidojās, mainījās to konstrukcija. Trīsmastu kogēm priekšvadnis beidzās ar bugšpritu, kas kalpoja priekšējo buru nostiprināšanai. Uz katra masta joprojām bija tikai viena bura. Masti sastāvēja no divām vai vairākām daļām. Blakus taisnām burām lietoja arī slīpās. Burinieks varēja pārvietoties ieslīpi pret vēju. Kuģis bija vieglāk vadāms, ar labākām manevrēšanas spējām un lielāku kravnesību.

Par kuģa pazīšanas zīmi kalpoja karogs. Pārsvarā jūras koges būvēja Gdaņskā, tāpēc tām mastu rotāja Polijas valsts karogs. To uzvilka kuģa pakaļgalā. Grotmastā uz stengām pašā uzgalī uzvilka stengu karogu. Kogēm uz stengām uzvilka sarkanbaltu karogu (sarkans krusts uz balta fona un balts krusts uz sarkana fona) vai vimpeli, kas norādīja vēja virzienu. Hanzas savienības pilsētu kuģu karogi bija dažādi. Hamburgai pierakstītās koges brauca ar sarkanu karogu, bet kogēm no Rostokas karogā bija zila, balta un sarkana krāsa. Rīgai pierakstītās koges brauca ar melnu karogu, kura centrā bija balts krusts.

Daudzos pasaules jūrniecības vēstures muzejos ir apskatāmi koges modeļi. Vācijas pilsētas Brēmerhāfenes muzejā kopš 1971. gada apmeklētāju apskatei ir izstādīts unikāls eksponāts – Hanzas koge. Kuģa vraku atrada Brēmenes arheologi Vēzeres upes gultnē 1962. gadā. Seno kuģa vraku izcēla no upes gultnes. Speciālisti veica ilgstošu darbu, lai atraktu un saglabātu 550 dažādas kuģa detaļas. Tas bija vienmastu burinieks – 23,5 m garš, 7 m plats, 7,5 m augsts, ar kuru varēja

pārvadāt 65 lastu (130 tonnu) smagu kravu. Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājumā glabājas Brēmenes koges rasējumi. Tie ir publicēti Vācijas kuģniecības muzeja izdevumā par Brēmenes kogi.

Divi koges modeļi ir apskatāmi arī Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. Tā ir pirmā un pēdējā būvētā koge. 13. un 14. gs. būvētā vienmastu koge ir izstādīta Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijā. Modeli izgatavoja kuģu modelists G. Koņevs 1983. gadā. Gadsimtu vēlāk būvētās koges modelis pašreiz ir apskatāms izstādē „Muzeja jaunieguvumi 1999-2005". Modeli izgatavoja pēc rasējumiem 2002. gadā kuģu modelists un restaurators Mārtiņš Maike.

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja ekspozīcijā „Viduslaiku Rīga" vairāki eksponāti stāsta par Rīgu kā Hanzas savienības dalībnieci un tirdzniecību kā svarīgu pilsētas saimnieciskās dzīves jomu. Koge simbolizēja kuģniecības nozīmi Hanzas laikmetā. Koges siluets ir redzams Lībekas 13. gs. zīmoga atlējumā, Dancigas pilsētas un Rīgas tirdzniecības organizācijas Lielās ģildes ģerbonī un zīmogā. Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja karogu kolekcija glabā Lielās ģildes karogu, uz kura ir arī koges attēls. Viduslaikos ģildēs apvienojās ne tikai pilsētu iedzīvotāji pēc savas nodarbošanās, bet arī pilsētas. Tāda bija Hanzas pilsētu savienība, tāpēc daudzām Hanzas vācu pilsētām Baltijas jūras un Ziemeļjūras piekrastē, kā Lībekai, Dancigai, Vismārai, Rostokai, Štrālzundei, viduslaiku zīmogi bija ar koges attēlu. Bieži bija redzami divi vīri kuģī.

Turpmākajos gados Baltijas jūrā sāka kuģot izmēros divreiz lielāks burinieks ar citādu apmastojumu un kravnesību. Bet tā vairs nav Hanzas koge.■

Inta Kārkliņa

Pulkstenis – atzinības zīme: Nikolaja II dāvana Rīgas ostas locim

Pulksteņus tieši un netieši var dēvēt par laika simboliem. No vienas puses, pulkstenis ir mērierīce, kas saistīta ar tehnikas attīstību, bet reizē tā formas ir pakļautas attiecīgā laika mākslas (stila) tendencēm. No otras puses, tie ir liecinieki gan saviem saimniekiem, gan dažādiem notikumiem. Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs glabā pulksteņus, kas saistīti arī ar jūrniecības tēmām – tie stāsta par atsevišķām personām, kā arī par ievērības vērtiem notikumiem.

Jūrnieku t.s. memoriālie pulksteņi saņemti par izcilu darbu, sekmēm mācībās, kā jubilejas dāvanas, tos vērtē arī pēc lietojuma (piemēram, kuģu pulksteņi). Šoreiz – par pulksteņiem, kurus saviem padotajiem dāvināja Krievijas impērijas valdnieks Nikolajs II. Atzinību guvušo vidū bija arī ilggadējais Rīgas ostas locis Jānis Eduards Kaijaks.

Muzejā ir trīs sudraba kabatas pulksteņi, kurus 20. gadsimta sākumā dāvināja Nikolajs II. Tie ir firmas „Pawel (Paul) Bure" sudraba kabatas pulksteņi ar aplikatīviem Krievijas impērijas divgalvainā heraldiskā ērgļa atveidiem. Vienam no pulksteņiem ērgļa atveids ir stilizēts un viss rotājums atgādina me-

Krievijas imperatora Nikolaja II dāvinātie pulksteņi. 20. gs. sākums

Nikolaja II jahta „Standart" Rīgas ostā 1910. gadā

daļjonu. Divu citu pulksteņu izpildījums ir līdzīgs: tie rotāti ar Krievijas impērijas mazo ģerboni – uz viena no pulksteņiem tas ir no sudraba, uz otra – no zelta. Ar sudraba ģerboni rotātā pulksteņa virsmu klāj ornaments, kas atgādina čūskas (zvīņainu) ādu. Pulksteņiem ir baltas emaljētas ciparnīcas ar melniem romiešu cipariem stundu norādēm. Uz visu trīs pulksteņu iekšējā, mehānismu sedzošā vāka ir uzraksts krievu valodā: *Павел Буре / поставщик / Двора Его Величества* (Pāvels Bure, Viņa Augstības Galma piegādātājs), kā arī pulksteņa numurs.

Pulksteņus Krievijas galma vajadzībām piegādāja arī citas firmas, bet „Pawel Bure" bija viena no tām, kas 19. gadsimta beigās un 20. gadsimta sākumā varēja lepoties ar gandrīz vai monopolstāvokli šajā jomā. Firmu 1815. gadā dibināja Pauls Leopolds Bure *(Buhré)*, bet 1879. gadā tā oficiāli ieguva Krievijas imperatora galma pasūtījumu izpildītāja nosaukumu. Bure firma, atšķirībā no citiem pulksteņu piegādātājiem, pati izgatavoja pulksteņus un izpildīja arī nepieciešamo rotāšanu, kā tas bija dāvināmo pulksteņu gadījumā. 1880. gadā Pāvels Bure Šveicē, Leloklā *(Le Locle)*, atklāja pats savu fabriku, kuru vadīja pulksteņmeistars Pauls Otenins-Žirards *(Othenin-Girard)*.

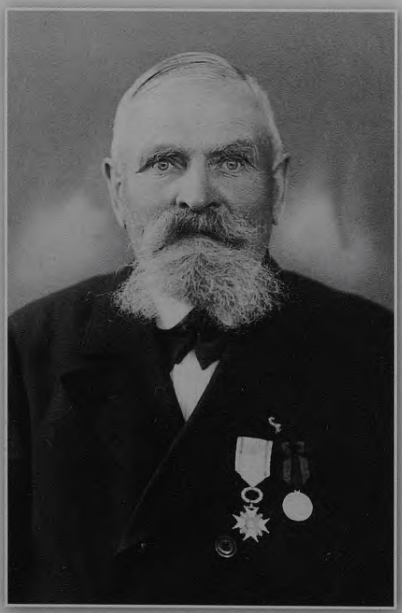
19. gadsimta beigās firma izgatavoja aptuveni 3 līdz 6 tūkstošus kabatas pulksteņu gadā, bet 20. gadsimta sākumā – līdz pat Pirmā pasaules kara beigām – ap 40 tūkstošus zelta, sudraba, niķeļa un tērauda kabatas pulksteņu gadā. Krievija bija firmas galvenais tirgus, bet imperatora galma un armijas vajadzībām tā izgatavoja aptuveni trešdaļu no savas produkcijas.

Šādus pulksteņus – galvenokārt sudraba, retāk zelta – Krievijas valdnieki dāvināja zemākajiem armijas virsniekiem, arī civilā dienesta ierēdņiem (augstākie virsnieki kā dāvanas saņēma naudu, zelta žetonus, ieročus vai citas lietas no sudraba). Kāds no imperatora kancelejas darbiniekiem savās atmiņās ir minējis, ka dāvanas „katram gadījumam" vienmēr tika ņemtas līdzi, jo nekad nevarēja zināt, kad, kur un kas izpelnīsies augsto atzinību. Šā paša iemesla dēļ dāvanas līdzi tika vestas lielā skaitā: „32 lādes ar portretiem, kausiem, portsigāriem un pulkste-

Nikolajs II vizītes laikā Rīgā 1910. gadā

ņiem no visiem iespējamajiem metāliem un visdažādākajās cenās".

Uz Nikolaja II dāvinātajiem pulksteņiem reti kad tika attēlots pats imperators, biežāk tas bija Krievijas mazais ģerbonis vai arī ar armijas tematiku saistīti attēli uz viena no pulksteņa ārējiem vākiem, otru atstājot nerotātu. Cara attēli biežāk bija sastopami uz Nikolaja II priekšgājēju – Aleksandra II un Aleksandra III – dāvinātajiem pulksteņiem.



Rīgas ostas locis J. E. Kaijaks

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja kolekcijā esošie pulksteņi pārstāv firmas „Pawel Bure" 20. gadsimta sākuma ražojumus. Spriežot pēc pulksteņu numuriem, tie ir izgatavoti: 1903. g. (ar mazo Krievijas impērijas ģerboni no sudraba); 1907.–1908. g. (ar ģerboni no zelta); 1914. g. (ar stilizēto medaljonu). Pirmie divi ir saņemti kā dāvanas 1910. gadā – imperatora Nikolaja II vizītes laikā Rīgā. Par trešo trūkst precīzas informācijas, tomēr, spriežot pēc tā izgatavošanas laika, pulkstenis ir dāvināts Pir-

Nikolajs II kopā ar meitām un Rīgas pilsētas galvu Džordžu Armitstedu Pārdaugavā vizītes laikā 1910. gadā.

mā pasaules kara laikā. Imperators šīs dāvanas varēja nepasniegt pats personīgi, bet tas tika darīts viņa vārdā.

Nikolajs II viesojās Rīgā 1910. gadā no 3. līdz 5. jūlijam, lai piedalītos pompozajās svinībās par godu 200 gadu jubilejai, kopš Rīga Ziemeļu kara laikā 1710. gadā tika iekarota un pievienota Krievijas impērijai. Rīgā viņš ieradās ar jahtu „Standart". Viens no pulksteņa (ar ģerboni no zelta) saņēmējiem ir locis Jānis Eduards Kaijaks, kurš ieveda imperatora kuģi Rīgas ostā. J. E. Kaijaks (12.09.1864.–28.02.1945.) bija tālbraucējs kapteinis un pārstāvēja Latvijā pazīstamu jūrnieku dzimtu. 1897. gadā viņš stājās loča amatā un līdz 1935. gadam strādāja par Rīgas ostas loci. Vēl viens interesants fakts viņa biogrāfijā ir kuģa „Saratow" ievešana Rīgas ostā apšaudes laikā 1919. gada oktobrī, kad kuģis Latvijas pagaidu valdības uzdevumā piegādāja militārās kravas armijai, par ko J. E. Kaijaks vēlāk saņēma Triju Zvaigžņu ordeni. Trīs no viņa bērniem beidza jūrskolas: divi dēli kā tālbraucēji kapteiņi, viens kā kuģu mehāniķis.

Par otru dāvanas saņēmēju 1910. gadā ir zināms vien tas, ka viņš strādāja uz dzelzceļa. Savukārt par 1914. gadā izgatavotā pulksteņa saņēmēju ziņu trūkst.

Informācija par locim dāvināto pulksteni līdz mums ir nonākusi, pateicoties Kaijaku dzimtai un tajā glabātajām tradīcijām. J. E. Kaijaks pulksteni dāvināja vienam no saviem dēliem, kura ģimene to savukārt nodeva muzejam.■

Rasa Pārpuce

Jauns eksponāts Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijā

18. gs. trīsmastu fregates „Dat Rigsche Wapent" modelis, stipri bojāts, ilgus gadus atradās Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājumā. Pateicoties ilgstošam un rūpīgam restauratora darbam, burinieks ir atjaunots un izstādīts Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijā līdzās citiem kuģu modeļiem.

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja kuģu modelists un restaurators Mārtiņš Maike modeli restaurēja divus gadus. Restaurācijā to nodeva 2004. gada 19. janvārī, pabeidza 2006. gada 21. martā. Restaurācijas gaitā atklājās, ka modelis ir vairākkārt labots un pārkrāsots. To parādīja atsegtie krāsu slāņi. Lai noteiktu fregates pirmo krāsojumu, veica krāsu ekspertīzi.

Ekspozīcijā modeli izlika pagājušā gada 15. maijā. Tas bija skaists notikums, kurā piedalījās kuģniecības vēstures nodaļas darbinieki. Modeli, novietotu uz speciāli izgatavotas nestuves, pārnesa no restaurācijas centra uz Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīciju. To visu fotografēja muzeja fotogrāfe A. Meirāne. Neizpalika arī senā ceremonija – kuģa kristības. Tā bija paraša, lai iegūtu dieva labvēlību jaunam kuģim. Mēs neapslacījām kuģa klāju ar vīnu un nesasitām šampanieša pudeli pret priekšvadni, bet izdzērām glāzi šampanieša, lai buriniekam būtu

veiksmīgs reiss muzeja ekspozīcijā.

Fregates bija izplatīts kuģu tips Ziemeļeiropā 18. gadsimtā. „Dat Rigsche Wapent" būvēta 1743. gadā. Tas bija holandiešu karakuģis. Buru laikmetā karakuģus atkarībā no lielgabalu skaita un buru aprīkojuma sauca par fregatēm. Karakuģus būvēja no koka, tie bija ar ātru gaitu un labām manevrēšanas spējām. Kuģis bija apbruņots ar 60 lielgabaliem, kas bija novietoti bortos uz vairākiem klājiem. Seno laiku fregatēm pakaļgals bija četrstūrains, uz tā bija attēlots ģerbonis un uzrakstīts kuģa nosaukums. Fregates „Dat Rigsche Wapent" priekšgalā bija kokā griezta lauvas figūra. Modeli 1894. gadā izgatavoja M. Beitike un F. Golendorfs, pēc profesijas loči. Modelis bija izstādīts Rīgas pilsētas jubilejai veltītajā izstādē 1901. gadā. Izstādes rīkotājiem modeli dāvināja Rīgas biržas komiteja. Tas bija izstādīts arī 1. Latvijas kuģniecības izstādē Rīgas biržā 1920. gadā no 10. līdz 27. novembrim. Ilgus gadus modelis glabājās K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. 1939. gada 29. augustā fregati deponēja muzejam. 1940. gadā Rīgas pilsētas vēsturiskā muzeja direktors R. Šnore lūdza jūrskolas vadību kuģa modeli nodot muzeja īpašumā. Interesanti, ka tas bija novērtēts par 15 latiem.

Vairāk nekā simt gadus vecais kuģa modelis, tagad skaists un lepns, aicina muzeja apmeklētājus ielūkoties Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijā.■

I. Kārkliņa

Jūrnieki un jūrniecības darbinieki – simtgadnieki

Nikolajs Andersens dzimis 1906. gada 5. aprīlī Rīgā. Jūrnieka gaitas sāka uz buriniekiem. 1. pasaules kara laikā nonāca Krievijā. 1921. gadā atgriezās Latvijā un brauca par kurināt̄āju un matrozi uz kuģiem. 1925. gadā emigrēja uz PSRS. 30. gados brauca uz kuģiem Tālo Austrumu valsts jūras kuģniecībā. 1936. gadā beidza Vladivostokas jūras tehnikumu un specskolu. 1940. gadā bija Tālo Austrumu valsts jūras kuģniecības politdaļas priekšnieks. Gada beigās atbrauca uz Rīgu, un viņu iecēla par Latvijas Valsts jūras kuģniecības politdaļas priekšnieku. Vadīja flotes evakuāciju uz Ļeņingradu. Karoja frontē: 201. strēlnieku divīzijas pulka komandieris (1941–1942), 43. divīzijas izlūkdaļas priekšnieks (1942–1943). 1943. gada maijā viņu atsauca no frontes un iecēla par PSRS Jūras flotes tautas komisariāta Baltijas nodaļas priekšnieku. No 1944. līdz 1946. gadam bija Latvijas Valsts jūras kuģniecības priekšnieks. Pēc atcelšanas no amata bija velkoņa kapteinis, Rīgas zvejas ostas rajona priekšnieks. No 1959. gada strādāja ar jūrniecību nesaistītos darbos. Miris 1989. gada 19. aprīlī Rīgā. Apbedīts Ulbrokas kapos.

Miķelis Andersons dzimis 1906. gada 19. februārī Datmavā, Lietuva. Jūrniecības izglītību sāka apgūt Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā, kurā beidza divas klases. Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas IV klasi beidza 1942. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1941. gadā. 1938. gadā brauca par 2. stūrmani uz angļu tvaikoņiem. Bija 1. stūrmanis uz tvaikoņa „Vienība" (1940–1941). Pēc kara strādāja Latvijas valsts jūras kuģniecībā. Bija kapteiņa vecākais palīgs uz tvaikoņiem „Daugava" (1945), „Aretuza" (1945), „Feodosija" (1946), „Turaida" (1946), kapteinis uz tvaikoņiem „Ilga" (1946), „Dzintarkrasts" (1946–1947).

Jurijs Andrejevs dzimis 1906. gada 27. jūnijā Puškinā, Krievija. 1937. gadā beidza Ļeņingradas ūdens transporta inženieru institūtu. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1945. gadā. Brauca par mehāniķi uz kuģiem Baltijas valsts jūras kuģniecībā (1936–1940). Strādāja par vecāko mehāniķi uz kuģiem Ziemeļu (1940–1943), Tālo Austrumu (1943–1944) valsts jūras kuģniecībās. 1944. gadā atgriezās Ļeņingradā un bija tvaikoņa „Saule" vecākais mehāniķis. 1945. un 1946. gadā strādāja par Rīgas jūras tirdzniecības ostas remontdarbnīcas galveno inženieri, vēlāk direktoru. 1946. gadā atsāka braukt uz kuģiem. Bija vecākais mehāniķis uz tvaikoņiem „Biruta" (1946–1948), „Rjazaņa" (1949), „Jānis Rainis" (1950–1953), jūras velkoņa „Pomor" (1948–1949). No 1959. līdz 1961. gadam brauca par vecāko mehāniķi uz motorkuģiem „Esentuki", „Daugava", „Liepāja". Vēlāk strādāja par mehāniķi – instruktoru LJK (līdz 1967. gadam). Miris 1978. gada septembrī Rīgā.

Voldemārs Bartušēvics dzimis 1906. gada 18. martā. Jūrniecības izglītības apguvi sāka Liepājas jūrskolā, kur beidza II un III klasi. 1939. gadā beidza Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļu. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1940. gadā. Amatu apguva K. Veibela svaru darbnīcā (1923–1926). Strādāja par atslēdznieku M. Festerlinga ūdensvada un atslēdznieku darbnīcā, E. Jonasa atslēdznieku darbnīcā Liepājā (1926–1929). Jūrā sāka iet kā kurinātājs uz kara kuģa „Virsaitis" (1927–1928). Vienu gadu bija atslēdznieks Zemūdeņu divīzijas darbnīcās Liepājā. 30. gados brauca par mehāniķi uz kuģiem Latvijas tirdzniecības flotē. Bija 2. mehāniķis uz tvaikoņiem „Krīvs" (1930–1931), „Albin" (1931), „Bārtava" (1933–1935), 1. mehāniķis uz tvaikoņa „Zenta" (1935), 2. mehāniķis uz tvaikoņiem „Klints" (1935–1938), „Kalpaks" (1939–1941).

Antons Brūders dzimis 1906. gada 8. aprīlī Basu pagastā. 1923. gadā viņš beidza kara skolu un 1932. gadā K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolu. Lielākā daļa A. Brūdera darba dzīves bija saistīta ar Latvijas Republikas kara floti – kopš 1932. gada viņš dienēja uz valsts ka-

ra flotes flagmaņkuģa „Virsaitis", tad bija zemūdeņu bāzes kuģa „Varonis", mīnu aizžogotājtralera „Imanta" un karakuģa „Virsaitis" komandieris. Par profesionālu un godprātīgu darbu virsnieku apbalvoja ar Triju Zvaigžņu ordeni, Viestura ordeni un Aizsargu nopelnu krustu. Padomju Savienībai okupējot Latviju, Antonu Brūderu apcietināja, viņam piesprieda nāvessodu un 1941. gada 27. novembrī Staļingradā (tag. Volgograda) nošāva.

Teodors Bušs dzimis 1906. gada 7. aprīlī Rīgā. 1929. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Mācoties ar pārtraukumiem, to beidza 1938. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1939. gadā. Jūrnieka gaitas sāka 1924. gadā kā matrozis uz burinieka „Nikolajs". Bija stūrmanis uz tvaikoņa „Dzintarkrasts" (1933), 2. stūrmanis uz tvaikoņiem „Curonia" (1934), „Dagmar" (1935), „Ciltvaira" (1935–1936), „Ārija" (1938–1939), 1. stūrmanis uz tvaikoņa „Daugava" (1940). Pēc 2. pasaules kara brauca uz ārzemju kuģiem. Miris 1982. gada 5. janvārī Sietlā (ASV).

Aleksandrs Dundurs dzimis 1906. gada 13. decembrī Vitrupes pagastā. 1933. iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolu pabeidza 1939. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1940. gadā. Jūrā sāka iet 1930. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Margarete". Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Everoja" (1939–1940), „Evertons" (1940). 1941. gadā viņu iecēla par kapteini uz tvaikoņa „Ilga". Sākoties PSRS – Vācijas karam, kuģis atradās Rīgas ostā. 1941. gada 27. jūnijā kuģu karavānā izbrauca uz Ļeņingradu. Vēlāk pārvadāja kravas Lādogas ezerā. 1941. gada 22. septembrī apkalpe ar kuģi pārbēga pie somiem. Apkalpe atgriezās Rīgā. Kara laikā A. Dundurs strādāja Rīgas ostā. 1945. gada 3. februārī viņu apcietināja un 14. maijā tiesāja. Nāves sodu izpildīja 1945. gada 25. jūlijā Baltijskā, Kaļiņingradas apgabalā.

Arturs Emsiņš dzimis 1906. gada 5. maijā Ādažu pagastā. Tur arī tika uzsāktas mācības vietējā draudzes skolā, vēlāk Rīgas 1. ģimnāzijā. 20 gadu vecumā viņu iesauca karadienestā. Tā bija pirmā nopietnā iepazīšanās ar jūru, jo dienests notika uz Latvijas Republikas kara flotes flagmaņa „Virsaitis". 15 mēnešus Arturs bija šā kuģa matrozis. Pirmais tirdzniecības flotes tvaikonis, uz kura kā matrozis uzkāpa nākamais kapteinis, bija 1906. gadā Lielbritānijā būvēts štīmeris „Lucy". Tam sekoja „Johanne", „Miervaldis", „Ausma" u. c. No 1933. līdz 1939. gadam A. Emsiņš mācījās K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā un ieguva kuģu vadītāja specialitāti. 2. pasaules kara sākumā profesionālais jūrnieks ieņēma kuģa virsnieka – 3. un 2. stūrmaņa – amatu uz tvaikoņiem „Konsuls P. Dannebergs", „Everiga" un kļuva par kapteini uz „Atis Kronvalds". 1941. gada 29. augustā kuģi ceļā no Tallinas uz Ļeņingradu (tag. Sanktpēterburga) nogremdēja vācu aviācija, bet Arturs Emsiņš ar savainotām rokām nonāca slimnīcā. Gadu vēlāk viņu mobilizēja Sarkanajā armijā, kur arī tika sagaidītas kara beigas. Atsākās civilā jūrnieka gaitas uz Latvijas Valsts jūras kuģniecības kravas tvaikoņiem „Arethusa" un „Razļiva", bet no 1953. gada līdz aiziešanai pensijā 1970. gada septembrī viņš vadīja okeāna zvejas kuģus. Arturam Emsiņam piešķīra Latvijas Nopelniem bagātā zvejnieka goda nosaukumu. Kopš 1980. gada tālbraucējs kapteinis regulāri apmeklēja Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju un palīdzēja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas darbiniekiem pētīt valsts jūrniecības vēsturi. Arturs Emsiņš mira 1984. gada 18. maijā un ir apbedīts Rīgā Meža kapos.

Jānis Ezeriņš dzimis 1906. gada 26. oktobrī Praulienas pagastā. Beidza Rīgas amatniecības skolas 1. klasi. 1927. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas II klasē. Jūrskolu beidza 1932. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1929. gadā. Amatu paguva A. Leiboma kalēju darbnīcā Madonā (1924–1925) un P. Romaņa auto remontu un elektrotehniskā darbnīcā (1925–1927). Jūrā sāka iet 1928. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa „Rauna". Brauca par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem „Naiga" (1929–1930, „Albert" (1930–1931), par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Aurora" (1934), „Paula Faulbaums" (1935), 2. mehāniķi uz tvaikoņa „Saule" (1940) un 3. mehāniķi uz tvaikoņa „Gauja" (1940–1941).

Jānis Gustsons dzimis 1906. gada 26. novembrī Rencēnu pagastā. Profesionāls jūrnieks, politisks un saimniecisks darbinieks nodzīvoja ļoti pretrunīgi vērtējamu dzīvi, gan vadot tirdzniecības un zvejas kuģus, gan cīnoties par strādnieku tiesībām Latvijas Republikā, gan būdams ministrs pirmajā Latvijas PSR valdībā 1940. gadā, gan arī strādājot par Līgatnes papīrfabrikas direktoru. Jūrnieka gaitas J. Gustsons sāka 1925. gadā uz burinieķiem. No 1927. līdz 1932. gadam viņš mācījās K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā Kuģu vadītāju nodaļā. Paralēli profesijas apguvei Gustsons gāja jūrā uz Latvijas Republikas tvaikoņiem par matrozi, vēlāk bocmani, tad stūrmani. 1934. gadā viņš kā stūrmanis ar pirmo Latvijas kuģi – motorkuģi „Bru" – devās uz Islandes piekrasti tāljūras zvejā. Sekoja darbs uz Latvijas brīvvalsts tirdzniecības tvaikoņiem „Everonika" un „Everene". 1937. gadā par revolucionāru darbību viņu no kuģa noņēma, un dabūt vietu citā kuģniecības firmā neizdevās, tāpēc trīs gadus J. Gustsons bija strādnieks Rīgas ostā un pagrīdē darbojās Latvijas komunistiskajā partijā. 1940. gadā viņš kļuva par mežrūpniecības tautas komisāru (ministru), bet no 1941. līdz 1946. gadam bija Padomju Savienības Augstākās padomes Tautību padomes deputāts. 50. gados Jānis Gustsons, kā daudzi ar viņam līdzīgu likteni, nonāca valdošo spēku nežēlastībā, bet viņam kā cilvēkam ar labu profesiju bija, kurp doties, viņš atgriezās darbā uz kuģiem – sākumā vadīja mazus zvejas kuģus, bet 1954. gadā ar vidējo zvejas saldētājtraleri (VZT) 1247 kā pirmais izbrauca uz Atlantiju siļķu zvejā. 1959. gadā, pasliktinoties redzei kapteiņa darbu uz kuģiem nācās atstāt. Staļiniskās represijas bija beigušās, un viņš atkal varēja iegūt augstus amatus krastā – Jānim Gustsonam piedāvāja Līgatnes papīrfabrikas direktora vietu. Fabriku J. Gustsons vadīja līdz aiziešanai pensijā 1966. gadā. Pateicoties tālbraucējam kapteinim, Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs glabā vēstures liecības gan par tāljūras zveju ar motorkuģi „Bru" tālajos 20. gadsimta 30. gados, gan arī par Latvijas zvejas kuģu darbu Atlantijas okeānā 50. gados. Jānis Gustsons mira 1991. gada 29. aprīlī un ir apbedīts Līgatnē.

Rihards Jākobsons dzimis 1906. gada 21. septembrī Rīgā. 1935. gadā beidza Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļu. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1937. gadā. Jūrā sāka iet 1922. gadā kā jaunākais matrozis uz burinieka „Christian Waldemar". Brauca par 2. un 1. stūrmani uz tvaikoņa „Kaupo" (1932–1934), par 1. stūrmani uz tvaikoņa „Arethusa" (1935), 2. stūrmani uz tvaikoņa „Skrunda" (1935–1936), „Abava" (1936–1937), „Kandava" (1937, 1938–1939), „Turaida" (1937–1938), 1. stūrmani uz tvaikoņa „Kandava" (1939). 1939. gadā repatriējās uz Vāciju.

Ansis Jaunzems dzimis 1906. gada 5. martā Kalnciema pagastā. Beidza Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļu 1936. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1943. gadā. Brauca par stūrmani uz velkoņa „Rīga" (1937), 2. un 1. stūrmani uz tvaikoņa „Banga" (1939, 1941), 2. stūrmani uz tvaikoņa „Venta" (1939 – 1941), 1. stūrmani uz tvaikoņa „Kandava" (1941), kapteini uz tvaikoņa „Dzintarkrasts" (1941–1943). 1944. gada oktobrī pārcēlās uz Zviedriju. Miris 1959. gada 27. oktobrī Sidnejā (Austrālija). Pelnu urna apbedīta 1968. gadā Kalnciema Puču kapos.

Žanis Klēvers dzimis 1906. gada 3. novembrī Rīgā. Beidza Liepājas jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļu 1935. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniķu diplomu ieguva 1938. gadā. Strādāja par atslēdznieku R. Liepiņa mašīnu darbnīcā Jelgavā (1923–1925). Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Onda" (1930–1931), „Sports" (1931), 2. mehāniķi uz tvaikoņiem „Vilnis" (1934), „Everosa" (1935–1936), 3. mehāniķi uz tvaikoņa „Everhope" (1936–1937), 1. mehāniķi uz tvaikoņa „Ausma" (p. o. Rīga) (no 1941. gada jūnija zem vācu karoga kā „Kathe Oldendorf") (1939–1942). Kuģim ejot bojā izglābās.

Pēteris Krauklis dzimis 1906. gada 4. janvārī Svētes pagastā. 1926. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Mācoties ar pārtraukumiem, to pabeidza 1933. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1936. gadā. Jūrā sāka iet 1924. gadā kā matrozis uz motorburinieka „Sofija–Marija". Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Donator" (1930–1931), „Laimdota" (1933), „Valdona" (1934–1935), „Latvis" (1935–1936), „He-

lena Faulbaums" (1946), 1. stūrmani uz tvaikoņa „Latvis" (1936) un 2. stūrmani uz tvaikoņa „Kaupo" (1939). Miris 1939. gada 12. decembrī Rīgā.

Jānis Eduards Krustiņš dzimis 1906. gada 28. decembrī Duntes pagastā. 1927. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. To pabeidza 1932. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1937. gadā. Jūrā sāka iet 1925. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Kaija". Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Kokness" (1930, 1932), „Kaupo" (1932), „Auseklis" (1934), „Kangars" (1934–1940), 1. stūrmani uz tvaikoņa „Kangars" (no 1941. gada zem vācu karoga kā „Michael") (1940–1941). Braucot zem vācu karoga bija tā 2. stūrmanis. Gāja bojā kopā ar kuģi 1942. gada 1. aprīlī.

Arnolds Leiškalns dzimis 1906. gada 17. novembrī Rīgā. 1929. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Mācoties ar pārtraukumiem, to beidza 1937. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1938. gadā. Jūrā sāka iet 1928. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Biruta". Brauca par 2. un 1. stūrmani uz tvaikoņa „Gundega" (1933–1937). Divus gadus strādāja kuģa rēderejā par muitas deklarantu. 1939. gadā brauca par stūrmani uz tvaikoņa „Vienība". Vācu okupācijas laikā bija kapteinis uz piekrastes braucienu kuģiem. 1944. gadā novadīja tvaikoni „Neptuns" ar bēgļiem uz Gotlandi. Pēc kara brauca uz Zviedrijas tirdzniecības flotes kuģiem. 1953. gadā kopā ar ģimeni izceļoja uz Austrāliju. Vadīja velkoņus un loču kuģus. Miris 1992. gada 22. augustā Karakotā (Austrālija).

Hermanis Vilhelms Leitlands, kuģu mehāniķis, dzimis 1906. gada 24. aprīlī Rīgā. Domājams, ka profesijas izvēli noteica tēva paraugs, jo Jānis Vilhelms Leitlands jau pirms 1. pasaules kara, 1913. gadā, bija ieguvis kuģu mehāniķa augstāko kvalifikāciju – 1. šķiru. Pirmais H. V. Leitlanda kuģis bija „Spīdola" un amats – ogļu padevējs. Viņš sāka mācīties K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā un 1937. gadā jūrskolu absolvēja. Paralēli mācībām Leitlands gāja jūrā, bet nu jau par 3., 2. un 1. mehāniķi uz tvaikoņiem „Valentine", „Aija" (šajā vārdā mehāniķis vēlāk nosauks savu jaunāko meitu), „Ausma", „Latvis" u. c. 1940. gadā pēc vairāk nekā 10 gadu darba uz štīmeriem nācās nokāpt krastā. Tāpat kā daudziem jūrniekiem, kuru darba vieta bija pildīta ar ogļu putekļiem, bija cietušas plaušas. Arī pēc 2. pasaules kara H. V. Leitlands strādāja par mehāniķi, gan ne jūrā, bet Rīgas Piena kombinātā, tomēr pie ūdeņiem viņš bija sastopams bieži – ar makšķeri rokās. Hermanis Vilhelms Leitlands ir miris Rīgā 1974. gada 1. jūnijā un apbedīts Meža kapos.

Kārlis Pauls Lipsbergs dzimis 1906. gada 22. jūnijā Ventspilī. 1928. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas II klasē, jo pirms tam bija beidzis Ventspils arodskolu. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1933. gadā. Kā labākais absolvents apbalvots ar zelta kabatas pulksteni. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1939. gadā. Amatu apguva K.Birznieka mehāniskajā darbnīcā Ventspilī (1923–1927). Jūrā sāka iet 1928. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa „Kurland". Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Evermore" (1930–1931), „Everolanda" (1933–1935), 2. mehāniķi uz tvaikoņiem „Everolanda" (1935–1936), „Evertons" (1936), 1. mehāniķi uz tvaikoņa „Everards" (1937–1938). Bija uz kuģa, kad to Gibraltārā aizturēja Spānijas nacionālistu kuģis. Pēc atgriešanās Rīgā brauca par 1. mehāniķi uz tvaikoņiem „Everest" (1939), „Everene" (1939–1940). Kuģi 1940. gada 25. janvārī torpedēja vācu zemūdene. Tas bija pirmais Latvijas Republikas tirdzniecības flotes zaudējums 2. pasaules karā. K. P. Lipsbergs, kuģim bojā ejot, izglābās. 1940. un 1941. gadā brauca par 1. mehāniķi uz tvaikoņa „Everita".

Romans Harijs Lomanis dzimis 1906. gada 25. jūlijā Rīgā. 1925. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Mācoties ar pārtraukumiem, to beidza 1932. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1934. gadā. Jūrā sāka iet 1923. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Turaida". Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Kandava" (1929–1931), „Sigulda" (1932–1934), 1. stūrmani 1934. gadā uz tvaikoņiem „Sigulda" un „Valdona".

Boriss Maļinovskis dzimis 1906. gada 3. septembrī Rīgā. 1930. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Mācoties ar pārtraukumiem, to beidza 1940. gadā. Tajā pašā gadā ieguva arī tālbraucēja kapteiņa diplomu. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Krīvs" (1937–1939), „Aija" (1939), „Kangars" (1940–1941), 1. stūrmani uz tvaikoņa „Gauja" (1941).

Miķelis Matisons dzimis 1906. gada 16. septembrī Engures pagastā. 1930. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Beidza to 1934. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1937. gadā. Jūrā sāka iet 1928. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Everest". Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Everolanda" (1933), „Everest" (1934–1937), 1. stūrmani uz tvaikoņiem „Everest" (1938–1939), „Everhope" (1939–1940). Vēlāk emigrēja uz ASV.

Jānis Arvīds Mazurs dzimis 1906. gada 11. oktobrī Jelgavā. 1928. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas II klasē. Pirms tam bija beidzis Jelgavas arodskolas vakara kursus. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu pabeidza 1940. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniķu diplomu ieguva 1942. gadā. Amatu apguva un strādāja par atslēdznieku J. Belova velosipēdu būvētavā un izlabošanas darbnīcā Jelgavā (1923–1928) un Pasta un telegrāfa virsvaldes galvenajā darbnīcā (1928–1929). Jūrā sāka iet 1929. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa „Vaidava". Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Arija" (1933–1935, 1936–1937), „Ciltvaira" (1935), „Valdona" (1935–1936), „Tautmīla" (1936), 2. mehāniķi uz tvaikoņiem „Valdona" (1938–1939), „Arija" (1940–1941). No 1941. gada augusta strādāja par 2. mehāniķi uz bijušajiem Latvijas Republikas tvaikoņiem „Tautmīla" un „Valdona", kas brauca zem Vācijas karoga. Pēc kara bija tvaikoņa „Kaupo" 1. mehāniķis (1947). Vēlāk dzīvoja ASV.

Ādolfs Menca dzimis 1906. gada 19. septembrī Rīgā. 1931. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas II klasē. Jūrskolu beidza 1934. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniķu diplomu ieguva 1940. gadā. Amatu apguva O. J. Kellera mašīnu fabrikā (1923–1926). Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Kaupo" (1934–1936), „Kuhrs" (1936), 2. mehāniķi uz tvaikoņiem „Kaupo" (1937–1939), „Andrejs Kalniņš" (1940).

Arvīds Osis dzimis 1906. gada 11. martā Rīgā. 1925. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Mācoties ar pārtraukumiem, to beidza 1931. gadā. Kā labākais absolvents apbalvots ar zelta kabatas pulksteni. 3. šķiras kuģu mehāniķu diplomu ieguva 1928. gadā. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Ausma" (1928–1929), „Gaisma" (1929), „Kandava" (1931).

Žanis Aleksandrs Ozoliņš dzimis 1906. gada 5. oktobrī Sakas pagastā. 1936. gadā beidza Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļu. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1940. gadā. Brauca par stūrmani uz burinieka „Laimdota" (1934) un motorburinieka „Orion" (1935). Bija tvaikoņa „Everita" 3. (1939), 2. (1939–1940), 1. stūrmanis (1940–1941). Gāja bojā 1941. gada 28. augustā, kuģim uzsprāgstot uz mīnas Somu jūras līcī.

Arvīds Leopolds Paisums (līdz 1940. gada jūnijam uzvārds Paiso) dzimis 1906. gada 6. septembrī Zviedrijā tālbraucēja kapteiņa, Liepājas jūrskolas absolventa Jāņa Paiso ģimenē. Tēva vadīti, 19. gs. beigās un 20. gs. sākumā jūras un okeānus šķērsoja daudzi Latvijā būvēti burinieki, piemēram, „Auda", „Gulbis", „Anna", „Baltzer", bet 1. pasaules kara laikā – Lielbritānijas tvaikoņi. 19 gadu vecumā par jūrnieka profesiju izšķīrās arī Arvīds Leopolds, viņa pirmais kuģis bija tvaikonis „Sigrid", bet ieņemamais amats – matrozis. Uz štīmeriem „Alice", „Biruta" un „Everita" viņš bija matrozis un vecākais matrozis. Sekoja studijas K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā un mācību prakse uz burinieka „Jūrnieks". 1934. gadā viņš beidza skolas trešo klasi un ieguva tālbraucēja stūrmaņa diplomu, kas deva iespēju ieņemt stūrmaņa vietu uz kuģiem („Viesturs", „Aija"). Līdz 2. pasaules kara sākumam Paisums strādāja arī Ķeguma spēkstacijas būves inspekcijā veicot latviešu – zviedru valodas tulka pienākumus. 1941. gadā viņu mobilizēja Sarkanajā armijā. Pēc ievainojuma 1943. gadā A. L. Paisumu demobilizēja

no armijas un nosūtīja uz Kazahiju par velkoņu kapteini Balhaša ezerā. Karam beidzoties, viņš atgriezās Latvijā un strādāja Rīgas ostā. Arvīds Leopolds Paisums miris 1985. gada 5. augustā Rīgā. Dokumentus un fotogrāfijas par viņa dzīvi un darbu glabā Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs.

Kārlis Salna dzimis 1906. gada 28. jūlijā Ventspilī. 1927. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolu beidza 1932. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1936. gadā. Jūrā sāka iet 1925. gadā kā matrozis uz burinieka „Dzenis". Brauca par 2. stūrmani uz „Katvaldis" (1931–1932), 1. stūrmani uz tvaikoņa „Tālvaldis" (1935–1937). 1938. un 1939. gadā bija tvaikoņa „Tālvaldis" kapteinis. Pēc kara dzīvoja ASV.

Fricis Sternats dzimis 1906. gada 15. novembrī Bolderājā. 1929. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1935. gadā. 2. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1934. gadā. Amatu apguva A. Baloža koku apstrādāšanas fabrikā (1923–1926). Strādāja par atslēdznieku Rīgas biržas komitejas kuģu būvētavā (1928–1930). Jūrā sāka iet 1927. gadā kā mašīnists uz kara kuģa „Virsaitis". Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Everanna" (1933), „Kangars" (1936).

Roberts Veinbergs dzimis 1906. gada 4. oktobrī Maskavā. 1932. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolu beidza 1936. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1938. gadā. Pirms jūrskolas brauca par matrozi uz franču, vācu un beļģu tvaikoņiem. Bija 2. stūrmanis uz tvaikoņiem „Bārta" (1936–1938), „Jānis Faulbaums" (1939), „Sigurds Faulbaums" (1939).

Edgars Ernests Vītols dzimis 1906. gada 24. jūnijā Cēsīs. 1931. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas II klasē. Jūrskolu beidza 1935. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1938. gadā. Bija 2. stūrmanis uz tvaikoņiem „Vizma" (1933–1934), „Amata" (1934), „Astra" (1935–1940). 2. pasaules kara laikā dienēja vācu armijā. Pēc kara dzīvoja Vācijā, Kanādā. Gāja bojā nelaimes gadījumā 1960. gada 7. decembrī Portarturā (Kanāda).

Artūrs Zamuels dzimis 1906. gada 30. janvārī Bolderājā. 1929. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1943. gadā. 2. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1942. gadā. Amatu apguva Rīgas biržas komitejas kuģu būvētavā kā katlu kalēja palīgs (1922, 1924–1926). Strādāja par atslēdznieku Vidzemes artilērijas pulka ieroču darbnīcā (1927–1928). Jūrā sāka iet 1928. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa „Lucy". Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņa „Sigulda" (1934–1935), 1. mehāniķi uz tvaikoņa „Ilga" (1939), 2. mehāniķi uz tvaikoņa „Arethusa" (1940), „Gundega" (no 1941. gada vasaras zem vācu karoga kā „Weichselland", 1941–1942). 1946. gada februārī viņu arestēja un izsūtīja uz Sibīriju. Pēc atgriešanās dzīvoja Rīgā. Miris 1971. gada 29. augustā Rīgā. Apbedīts Vecmīlgrāvja kapos.■

I. Bernsone, A. Miklāvs

Vīri, kas uzdrīkstējās

Ir skaista, saulaina un samērā silta 2006. gada 18. maija diena. Šajā dienā Ainažu jūrskolas muzeja dārzā tiek svinēti dubulti svētki – Starptautiskā muzeju diena un Ainažu jūrskolas dibinātāju godināšana. Dārzs saposts, un muzeja darbinieki gaida savus viesus – vecos jūrniekus, jūrniecības organizāciju darbiniekus, Rīgas muzejniekus, Ainažu jūrskolnieku pēctečus un visus tos, kam sirdij tuva „jūra, saule un vējš". Sākumā, kā vienmēr, visi pulcējas vecajos Ainažu kapos, kur zem zilām atraitnītēm dus mūsu jūrniecības celmlauži. Dzied Valmieras politiski represēto vīru koris. Pateicības vārdus vecajiem jūras vilkiem teic Latvijas jūrniecības aroda turpinātāji A.Vjaters, I. Vikmanis, J. Brūnavs un citi. Uz kapu kopiņām nogulst pateicības ziedi, un tiek iedegtas piemiņas uguntiņas.

Pēcāk jūrskolas laukumā, vietā, kur 1902. gadā par Ainažu jūrnieku ziedotiem līdzekļiem uzcēla jauno jūrskolas ēku, pasākuma viesus priecē NBS Sauszemes spēku orķestris ar savu defilē programmu. Vēlāk visi dodamies uz jūrskolas muzeja dārzu, kur zem baltām burām mūs sagaida Ainažu kuģinieki – brāļi Veides, par kuriem K. Valdemārs teicis: „Tie ir vīri, kuru vārdus nebūs aizmirst, tālab, ka bez viņu ziedojumiem jūrskolas priekš latviešiem nebūtu varēts nodibināt." Šie ir vīri, kuri tai tālajā 1864. gadā izloloja sapni par jūrskolu atvēršanu latviešiem, kuri atsaucās K. Valdemāra aicinājumam, kuri Ainažos atvēra pirmo jūrskolu! Šie vī-

Ainažu muzeja direktore Iveta Erdmane un LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters

Tradicionālajā jūrnieku saietā Ainažos 2006. gadā

ri jau sen bija pelnījuši, ka viņus pagodā. Un atkal, kā tai tālajā 1864. gadā, tika vākta kolekte. Atsaucās mūsu šodienas jūrnieki, jūrniecības organizācijas un pat Latvijas valdības pārstāvji. Skulptūras no Latvijas ozola izgatavoja tēlnieks K. Īle. Nu pats svarīgākais mirklis – Ainažu kuģinieku skulptūrām tiek noņemta bura, tās tiek nodotas visu klātesošo vērtējumam. Mums, muzejniekiem, tas ir liels saviļņojums, jo tik ilgs bija ceļš līdz šim mirklim! Arī tēlniekam tas ir liels brīdis, jo šīs skulptūras ir viņa pirmie lielākie darbi kokā. Bez kuģinieku skulptūrām piemineklis tiek atklāts arī kartupeļu maisiem. Jā, jā, tiem pašiem, kurus Ainažu kabotāžnieki veda uz Pēterpili pārdot, lai par saņemto naudu nodibinātu saviem dēliem jūras skolu. Visi skulptūru atbalstītāji saņem „kartupeļu brandvīnu" ar tā paša ozola gabaliņu, no kura taisīti šie koka pieminekļi. Pasākuma dalībniekiem ir arī iespēja uzspēlēt kartupeļu spēles, nogaršot Salacgrīvas zvejnieku vārīto zivju zupu, ceptas reņģes un kambīzē „Pie Laša kundzes" sagatavotos gardumus.

Tā nu īsumā esmu pastāstījusi, kā mēs svinējām šos skaistos svētkus, bet tagad lai runā paši vecie jūras vilki – Jānis Miķelsons, Andrejs un Juris Veides.

Viencēliens, veltīts skulptūru atklāšanai Ainažu jūrskolas muzeja dārzā 2006. gada 18. maijā.

Darbojas: Stāstītājs, Jānis Miķelsons, Andrejs Veide un Juris Veide, kuģa puika.

STĀSTĪTĀJS: – Tiem, kas pārdzīvos šo laiku, es lūdzu vienu: neaizmirstiet! Neaizmirstiet ne labos, ne ļaunos! Pacietīgi savāciet ziņas par tiem! Pienāks diena, kad tagadne kļūs par pagātni, kad runās par lielo laiku un visiem tiem – zināmiem un nezināmiem varoņiem, kuri veidojuši vēsturi. Vēl 19. gadsimta sākumā viss Ainažu novads bija nepārredzams purvains mežs, tagadējo Ainažu vietā atradās vientuļš zvejnieku ciems, kuram vārdu devuši zemes senie iemītnieki lībji. Ar mežiem un akmeņiem klātā zeme vietējiem iedzīvotājiem pārtiku nevarēja solīt, tādēļ tie turējās pie vienīgās uzturētājas un barotājas – jūras. Viņu vienīgā nodarbošanās bija zveja. Līdz Krimas karam šiem jūrmalniekiem bija tikai kāds rets kuģis, un pie tam viņa lielums bija niecīgs. Tikai 19. gadsimta vidū ainažnieki sāka

Teatralizētā uzveduma laikā

rosīgāk nodarboties kuģniecības laukā, būvēdami jau prāvas liellaivas piekrastes braucieniem un iestādamies par šo kuģu kalpotājiem.

Brāļi Veides, nesdami jūrnieku lādi, kopā ar J. Miķelsonu dodas uz kuģi.

JĀNIS MIĶELSONS: – Ei, Andrej, tu taču lādi nebūsi aizslēdzis, ko?

STĀSTĪTĀJS: – Jūrnieku lāde toreiz aizvietoja čemodānu. Tai bija vēl otrs praktisks uzdevums – atvietot sēžamo šaurajā *rufē*. Kastes drīkstēja noslēgt tikai ostās, jūrā tām vajadzēja būt vaļā. *Rufes* vecākais to īpaši pārbaudīja. Ja kāda lādi atrada aizslēgtu, tā bija īpaša neuzticības izrādīšana biedriem.

Kuģa puika ar švabru mazgā klāju un svilpo.

ANDREJS VEIDE: – Nesvilpo!

STĀSTĪTĀJS: – Svilpošana uz buru kuģa bija aizliegta un pret ticību, jo tā varēja izmainīt vēja virzienu. Ja vēja nebija, tad vienīgi pats kapteinis svilpoja un skatījās uz to pusi, no kuras gribēja vēju, tā bija īpaša svilpošana. Laiku prognozēt varēja pēc putnu uzvešanās. Meža kapteiņi tolaik vairāk ticēja jūras putniem un savam reimatismam nekā barometram. Kādā ķermeņa pusē reimatisms grauza, no tādas nāks vējš. Arī sapņi bija labi laika prognozētāji: ja sapnī redzēts dzimtais krasts vai veca brūte – vētra klāt kā likts.

JURIS VEIDE: – Vai buras kārtībā? Vai otrs buru komplekts paņemts?

JĀNIS MIĶELSONS: – Vīri, vai jūs zināt, kā ar burām bija izgājis mūsu pašu Kihnu Jenam? Uz viņa kuģiem tak īsteni jūrnieki nekad braukt negribēja. Šim bijis jāiztiek tik ar zemes žurkām vien. Jens bijis tīrā postā ar šiem, viņi takš neviena gala nosaukumu nav zinājš. A ko Jens, ar tak nav ar pliku roku ņemams, šis pie katras buras falles un šotes piesējis vienu spēļu kārti un tā ticis labi galā ar zemes

žurkām. Pats tik no priekšgala komandējis – puikas, pievelkat pīķa dūzi un laižat vaļīgāk ercena karali! Tad arī puikas sameklējuši zināmo kārti un darījuši, kā teikts.

ANDREJS VEIDE: – Vai visa krava uzlādēta?

JURIS VEIDE: – Jā, jā, visi pašu audzētie kartupeļi.

ANDREJS VEIDE: – Nolaist enkuru, pacelt buras! Laižam ar dievpalīgu uz Pēterpili.

STĀSTĪTĀJS: – Biežākie reisi bija uz Pēterpili ar ģipsi vai lauksaimniecības ražojumiem. Uz Dāniju, Norvēģiju veda kokmateriālus, atpakaļ veda sāli, dzelzi, tēraudu vai šamota mālus. Starp Rīgu un Pēterpili vīri bija vietā, bet tālāk – kā neredzēja krastu, tā nevarēja braukt. Šie vīri piedzīvoja to, ka viņiem pietrūka jūrniecības zināšanu. Bieži brauca aplam, pat apmaldījās. Rīgā jau gan varēja nopirkt kartes, bet kapteiņi tās nepazina. Kapteiņi bieži darīja tā: kuģi atstāja pie krasta, un kapteinis ar karti un kādu matrozi devās malā un ar vietējiem iedzīvotājiem pētīja, kas tā par vietu Un kaut ko atzīmēja kartē. Citreiz valodas nezināšanas dēļ nevarēja pat sarunāties.

ANDREJS VEIDE: – Vīri, es vairs neredzu krasta līniju. Stūrē uz krastu. Iesim pie turieniešiem uzzināt koordinātas.

Vīri izkāpj krastā, A. Veidem rokās karte. Dodas pie cilvēkiem.

ANDREJS VEIDE: – Tere tulemast! Vai Tu spīkē agliš? Kas šī par zemesmal? Vai līdz Pēterpil vēl tāl?

Noskaidrojuši kursu, vīri tencina vietējos iedzīvotājus par padomu. Pateicībā iedod kādu Ainažu kartupeli.

Vietējā ciemā ir ieradies cirka mākslinieks – ugunsrijējs. Seko viņa priekšnesums.

STĀSTĪTĀJS: – Ne tikai jūrā, bet arī ārzemju ostās ar šādām zināšanām šiem meža kapteiņiem bija rūgta pile jānorij. Meža kapteiņu starptautisko jūras likumu nezināšanu un vācu valodas neprašanu ostu uzraudzība un mākleri izmantoja savā labā. Bieži vidzemnieku kuģi tika pat apķīlāti. Un tad meža kapteiņi nosprieda, ka uz kuģa jāņem jūrnieks ar izglītību. Tas palīdzētu kapteinim navigācijā un varētu kārtot lietas ar ostu pārvaldēm un mākleriem. Šos algotos jūrniekus vīri nodēvēja par karogkapteiņiem. Arī brāļi Veides un Miķelsoni neiztika bez karogkapteiņiem. Matrožus ņēma no vietējiem, bet karogkapteiņus algoja no Rīgas biržas skolu beigušajiem. Īstus jūrniekus tomēr starp viņiem varēja atrast reti. Tie bija pieraduši pie vieglas dzīves, nerēķinājās ar tēriņiem un pie visa tā bija vēl bezgala iedomīgi. Ar to nebija mierā strādīgie kuģu īpašnieki.

JĀNIS MIĶELSONS: – Iezvana pusdienas. Kas ta mums šodien pusdienā?

JŪRIS VEIDE: – Kā vienmēr, kā vienmēr, pašu audzēti un vārīti tupenīši mundierī un siļķu sālījums. Gaļas vairāk nav. Cūku apēdām jau izgājušo nedēļ, un visas vistas taču bija pavēle nokaut. Ar ūdeni arī uzmanīgi, kamēr tiksim krastā. Drēbes un klāju mazgāt tikai ar lietus ūdeni.

Teatralizētā uzveduma laikā vecie jūrnieki paceļ buras

JĀNIS MIĶELSONS: – Atkal prusaki skapī apēduši visu maizi. Kuģa puika, sataisi petrolejas maisījumu.

STĀSTĪTĀJS: – Prusakus tolaik varēja nīdēt, cik grib, vienalga tie uzvarēja. Tos iznīcināt varēja tikai kuģa bojā eja.

Kuģa puika atnes pusdienas. Vīri ēd un spriež.

ANDREJS VEIDE: – Jāmet miers šiem tuvbraucieniem. Skat, mums mežos pašiem labs kokmateriāls, darba roku arī netrūkst. Palīgos sarunāsim kādus igauņus.

JURIS VEIDE: – Jā, būvēsim ar trim un pat četriem mastiem. Un uzsāksim tālbraucienus.

JĀNIS MIĶELSONS: – Bet kā ar kapteiņiem? Man tā karogkapteiņu būšana nepatīk. Vadzi, kāpēc mūsu pašu puiši nevarētu būt kapteiņi?

ANDREJS VEIDE: – Ko runā niekus! Ne Rīgā, ne Liepājā, ne Pērnavā viņiem nav ko darīt. Tajās skolās jau var tikai smalki kundziņi tikt. Un jāmāk arī vācu mēle.

JURIS VEIDE: – Klausieties vīri! Nesen dabūju zināt, ka viens mūsējais, nu, latvietis, vārdā Krišjānis Valdemārs, izskolots pašā Tērbatā, jau esot padomājis, kā šādus prastus mužiku dēlus kā mūsējos pataisīt par kapteiņiem.

JĀNIS MIĶELSONS: – Zinait ko, nopārdosim Peterpilī kartupeļus un noiesim pie šī vīra. Viņš turpat Vasilija salā dzīvojot.

STĀSTĪTĀJS: – Kad vīri ar savu kartupeļu kravu nobrauca Pēterpilī, nopārdevuši kartupeļus viņi ar čaukstošiem rubļiem ķešā devās uz Vasilija salu pie slavenā tautieša. Turpat notika arī neliela naudas ziedošana priekš jaundibināmās jūrskolas. Brāļi Veides deva sākuma kapitālu – katrs pa 50 rubļiem, Miķelsons 25 rubļus,

Ziedi kuģubūves un jūrniecības pamatlicējiem Ainažos Andrejam un Jurim Veidēm un Jānim Miķelsonam

pats Valdemārs atdeva savus pēdējos 25 rubļus. Vecais Veide atdeva savu kalpu namu. Par skolotāju pieaicināja Kristiānu Dālu, pēc tautības zviedru, kurš uz Veides kuģiem brauca par kapteini. Un tā 1864. gada 23. novembrī mācības varēja sākties. Vīri bija lepni bezgala. Viņu dēli vadīs kuģus pasaules jūrās un okeānos. Nu tikai nadzīgi jāķeras klāt pie lielo kuģu būvēšanas.

ANDREJS VEIDE: – Miķelson, pastāsti, kā tu vienā braucienā atradies par mata tiesu no nāves.

JĀNIS MIĶELSONS: – Nu, tas bija braucienā uz Piņņiem pie Helgoland salas. Kuģis vētrā tika sadragāts pret klinti, un visa komanda noslīka. Arī es iekritu jūrā, bet krītot kāda kuģa koka planka ar naglu man aizķērās mugurpusē aiz bikšu stores, un tā es tiku turēts no plankas. Vilnis planku ar mani skaloja pret krastu vairākas reizes, kamēr noskaloja malā, bet es ilgu laiku nevarēju atbrīvoties no plankas. Bija jau nakts. Tā es izmircis un noguris uzkāpu krastā. Visapkārt tumšs, tukšs un svešs ar krūmiem apaudzis apvidus. Soļoju tik uz iekšieni, kamēr ieraudzīju ugunis spīdam.

JURIS VEIDE: – Tu tak tai reizē izglābi dzīvības arī pāris matrožiem, un tevi kronis apbalvoja ar medāli.

JĀNIS MIĶELSONS: – Eh, ko nu par to!

STĀSTĪTĀJS: – Kuģu būvēšana Ainažos guva neredzētu spēku. Zāģi, cirvji un cirtņi, kalti dziedāja no agra rīta līdz vēlam vakaram. Veckabļu Grants ar savu znotu Marksonu ielaida ūdenī divmastu burinieku „Sīriuss" un otrā gadā trīsmastu „Jupiter", brāļi Veides dabūja zem burām „Monitor" un „Ekvator". Visiem kuģu

īpašniekiem bija vēlēšanās braukt tālās jūrās, jo visus kutināja Veides zelta kaste, katrs to vēlējās iegūt.

ANDREJS VEIDE: – Atkal mazais Džonijs apslimis. Ei, Miķelson, iedod zāles un uzliec darvas plāksterus uz plaukstām.

JĀNIS MIĶELSONS: – Kuras zāles ņemt? Rumu, viskiju vai džinu?

Defilē Ainažos

ANDREJS VEIDE: – Ņem nu tādu krietnāku pudeli ruma. Slimība rādās būs nopietna. Trīs reizes dienā, Miķelson, dod šīs zāles visai komandai, sazin, ka nav lipīga slimība.

STĀSTĪTĀJS: – Un tā drīz jau bija redzams dzimtais krasts. Slimnieks uzreiz kļuva veselāks. Kuģa komanda atvadījās līdz nākamajam reisam. Bet brāļi Veides un Miķelsoni turpināja aktīvi darboties arī krastā. Darbā un dzīvē viņi labi sapratās, vēlāk pat saradojās. 1868. gadā viņi sameta kopā naudu un par 68 000 rubļu no grāfa Mellina nopirka Ainažu muižu. Ieguvuši Ainažus, viņi sāka līst līdumus, cirst mežus, būvēt jaunas saimniecības. Jānim Miķelsonam ir plašs skats nākotnē. Lai Ainaži attīstītos, viņš ierīko ķieģeļcepli, uzceļ mūra vējdzirnavas un spīķeri jūrmalā. Turpretī Andrejs Veide uzbūvē jūrā tālu akmeņu bulverķi, pa kuru pārvadāt mantas kuģos, ierīko alus darītavu, uzceļ spīķeri jūrmalā. Viņš arī aizsteidzās citiem priekšā ar tvaika kuģu iegūšanu, kuri uzturēja pasažieru satiksmi starp Ainažiem, Rīgu un Pērnavu. Uzbūvēja četrmastu burinieku „Andreas Weide", savukārt Miķelsons uzbūvēja četrmastu burinieku „Hainasch".

Ainažu īstie, vecie celmlauži aizgājuši nebūtībā.

Andrejs Veide miris 1889. gadā, Juris Veide – 1894. gadā, Jānis Miķelsons –1913. gadā.

Šie vīri mūsu mazapdzīvoto vientuļo vietu padarīja par tālu pazīstamu un attīstītīties spējīgu pilsētu. Gods un slava viņiem par to!

Skan R. Paula dziesma „Ainažu vecajā skolā".

Tiek atklātas skulptūras Andrejam un Jurim Veidēm.

(Aktieri – Ainažu kultūras nama teātra pulciņa dalībnieki.)■

I. Erdmane

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA 2006

Pēteris Mazitāns

(1933. 14. VI – 2006. 31. VIII)

Skaistā 2006. gada septembra dienā tuvinieki, draugi un kolēģi izvadīja tālbraucēju kapteini Pēteri Mazitānu pēdējā gaitā.

Pēteris Mazitāns savu darba dzīvi veltīja tāljūras zvejai.

Dzimis Latvijas ziemeļrietumos, Valkas rajona Mežciemā, pēc Gaujienas vidusskolas 9. klases pabeigšanas viņš izvēlējās jūrnieka profesiju. Tāpēc 1950. gadā dzīves ceļš viņu aizveda uz Rīgu, kur līdz 1953. gadam Rīgas Zvejniecības jūrskolā apguva jūrnieka aroda prasmi, iegūstot kuģa vadītāja specialitāti.

Pēc jūrskolas absolvēšanas P. Mazitāns sāka darba gaitas Liepājas zvejnieku kolhozā „Boļševiks" par kapteiņa palīgu, pēc tam strādāja par kapteini vispirms uz mazajiem, tad vidējiem zvejas traleriem Atlantijas okeānā.

Lai papildinātu teorētiskās zināšanas, P. Mazitāns 1965. gadā absolvēja Liepājas jūrskolu, bet tālbraucēja kapteiņa diplomu saņēma 1970. gadā. No 1967. līdz 1973. gadam viņš strādāja Ventspils zvejnieku kolhozā „Sarkanā bāka" uz lielā zvejas saldētājtralera „Dzintarjūra" par kapteiņa vecāko palīgu, bet no 1968. gada par kapteiņdirektoru.

No 1973. līdz 1981. gadam P. Mazitāns bija Ventspils zvejas ostas kapteinis, bet no 1981. gada zvejnieku kolhoza „Zvejnieks" flagmaņkapteinis.

Pēdējā darba vieta no 1992. līdz 2000. gadam viņam bija Ventspils osta, kur viņš pildīja dežūrkapteiņa un vecākā inspektora pienākumus.

Aizsaulē aizgājis krietns un darbīgs cilvēks – jūras braucējs. Viņa atdusas vieta ir Ventspils Meža kapos.

Paturēsim Pēteri Mazitānu gaišā piemiņā.■

Pasmel lāsē no jūras un tās krūzes,
Ar kuru saullēkts ūdeni smeļ.
Tas ir tavs ceļš. Tas ir tavs ceļš.
(Skaidrīte Kaldupe)

Vitālijs Pasternaks
(1932.16. V - 2006. 19. IV)

Tālivaldis Bērziņš
(1943. 19. VI - 2006. 29. V)

Voldemārs Maculevičs
(1934. 10. VII - 2006. 1. X)

Edgars Smehovs

(1935. 9. IV – 2006. 1. XII)

Visa Edgara Smehova dzīve ir bijusi cieši saistīta ar jūru. 1957. gadā viņš kļuva ar jūras virsnieku, bija stūrmanis uz zemūdenēm, bet 1961. gadā veselības stāvokļa dēļ bija jāatstāj dienests uz zemūdenēm. Taču krastā Edgars Smehovs nepalika, viņš kļuva par kapteini uz zvejas kuģiem, strādāja par kapteini instruktoru Kubā. No 1974. līdz 1991. gadam strādāja Rietumu baseina zivrūpniecības pārvaldes sistēmā, bet no 1995. gada līdz pat sava mūža pēdējai dienai veidoja veco burinieku modeļus.■

Jānis Lapsa

(1930. 1. IX – 2006. 2. III)

Jānis Lapsa – žurnālists un rakstnieks, bet sirdī īsts jūras cilvēks.

„Siļķu grāmata", „Vētru grāmata", „Banānu grāmata", „Naftas grāmata", „Zilā grāmata" – tās visas par zvejniekiem, jūrniekiem, kuģiem un jūru. Par cilvēku attiecībām, mīlestību un naidu – viss kā jau dzīvē, nekā izskaistināta, nepatiesa vai lieka. Kā rakstnieks tik dziļi var izprast jūras būtību un jūrnieka dzīvi? Atbilde ir pavisam vienkārša: tāpēc, ka viņš ir bijis kopā ar jūrniekiem uz kuģiem, vērojis viņu darbu, kopā pārlaidis vētras, runājis par viņu problēmām un mēģinājis tikt klāt cilvēku slēptākajām domām. Un tas Jānim lieliski izdevās, viņš prata atraisīt vīru mēles, jo bija viens no viņiem, sēdēja uz zivju kastēm, iemeta *čarku* un, protams, neaizmirsa ieslēgt diktofonu un pieslēgt sirdi. Vai gan citādi par jūrnieku dzīvi būtu uzrak-

Rakstnieks un žurnālists Jānis Lapsa vēlas izzināt it visu – gan zvejniecības noslēpumus, gan zivju kūpināšanas *knifus*

1992. gadā J. Lapsa kopā ar pirmo un vienīgo Latvijas jūras lietu ministru Andreju Dandzbergu

1993. gads. J. Lapsa un Jūras spēku komandieris G. A. Zeibots

stīts romāns „Rūgtums", kas rakstniekam 1984. gadā atnesa V. Lāča prēmiju? Vai gan citādi būtu rakstīts scenārijs filmai „Atspulgs ūdenī"? Vai gan citādi būtu dibināts laikraksts „Jūras Vēstis", kurā Jānis strādāja vispirms par redaktoru, vēlāk par speciālkorespondentu. „Jūras Vēstis" bija viņa pēdējā darba vieta, kaut gan rakstnieki un žurnālisti jau pensijā tā pa īstam nemaz nevar aiziet, tieši tāpat kā nevar aiziet no jūras, ja tā ir dziļi sirdī.

„Eh, kā man gribētos tikt uz kāda kuģa un izbraukt vēl vienu reisu!" Tā Jānis teica pavisam neilgi pirms 2. marta, kad aizkuģoja mūžībā, ļoti iespējams, lai tajā tāljūrā, kurā devies, rakstītu jaunus romānus.■

A. Freiberga

Andrejs Šulcs

(1910. 14. V - 2006. 21. XI)

Viņa bērnības zeme bija Miķeļtornis, viņa sirds darbs – gleznošana, viņa nodarbošanās – muzeju un kultūras darbinieks, bet aizraušanās – latviešu un līvu jūrniecības vēstures un kultūras pētniecība. Andrejs Šulcs bija viens no Ventspils Vēstures muzeja dibinātājiem, Ventspils Jūras zvejniecības brīvdabas muzeja izveides iniciators, veidojis z/k „Uzvara" brīvdabas muzeju Lielupē un, protams, gleznojis jūru. Latvijas Jūrniecības savienības biedrs no 1989. gada, 1997. gadā apbalvots ar Triju Zvaigžņu ordeni.■

Jevgeņijs Astašovs

(1937 – 2006)

Jevgeņijs Astašovs dzimis 1937. gada 24. novembrī Krievijā, Rostovas apgabalā. Vairāk nekā 30 gadus viņš bija motorkuģu mehāniķis. Pirmā nopietnā saskare ar jūru Astašovam notika jūras kara flotē. 1957. gadā viņš sāka mācības Ļeņingradas Augstākajā robežapsardzības kara jūrskolā, to beidza 1960. gadā. Augstāko izglītību ieguva Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstākajā inženieru jūrskolā, kuru absolvēja 1963. gadā. Kā daudzi toreizējie Padomju Savienības jūrnieki, arī viņš saņēma norīkojumu strādāt Latvijas jūras kuģniecībā. 1964. gadā Jevgeņijs Astašovs sāka strādāt LJK par motorkuģu motoristu, no 1964. gada bija 4., 3, tad 2. mehāniķis. Pirmās – augstākās šķiras kuģu mehāniķa diploms tika iegūts 1970. gadā. Tas ļāva ieņemt vecākā mehāniķa vietu uz kuģiem. No 1973. līdz 1997. gadam viņš bija vecākais mehāniķis uz daudziem Latvijas jūras kuģniecības motorkuģiem, piemēram, „Larisa Reisnere", „Aleksandra Kollontaja", „Jānis Lencmanis", „Vasilijs Struve", „Vasilijs Fesenkovs", „Imants Sudmalis", „Ivans Polzunovs", „Ivans Kulibins", „Jēkabs Alksnis", „Akadēmiķis Hohlovs", „Zenta Ozola", „Akadēmiķis Artoboļevskis", „Panteleimons Ponomarenko", „Akadēmiķis Bočvars", „Belgoroda", „Nikolajs Koperniks". Pēc aiziešanas pensijā J. Astašovs dzīvoja Liepājā un bija viens no Latvijas kuģniecības pensionāru un invalīdu biedrības „Enkurs" biedriem. Ilggadējais kuģu mehāniķis miris Ventspilī 2006. gadā.■

I. Bernsone

Vladlens Fiļipčenko

(1940 – 2006)

Vladlens Fiļipčenko dzimis 1940. gada 6. janvārī Krievijā, Krasnojarskas novadā, Jemeļjanovskas rajonā. 11 gadu vecumā viņš kopā ar ģimeni pārcēlās uz dzīvi Rīgā. 1962. gadā Vladlens iestājās un 1965. gadā pabeidza Rīgas industriālo politehnikumu ar specializāciju automehāniķis. 1968. gadā V. Fiļipčenko sāka strādāt Latvijas jūras kuģniecībā, un turpmāk viņa dzīve bija saistīta ar jūrniecību. Vispirms viņš ieņēma matroža amatu, tad kļuva par donkermani un no 1977. gada strādāja par 4. un 3. mehāniķi. Lai iegūtu augstāko izglītību, Vladlens Fiļipčenko 1981. gadā sāka mācīties Kaļiņingradas Zivrūpniecības un zivsaimniecības tehniskajā institūtā. 1989. gadā tika absolvēta institūta mehāniķu (kuģa spēka iekārtu) nodaļa. Jau studiju laikā, 1985. gadā, tika iegūts 1. šķiras kuģu mehāniķa diploms. No šā gada V. Fiļipčenko gāja jūrā par vecāko mehāniķi uz kuģniecības motorku-

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA 2006

ģiem „Ķegums", „Majori" un „Sloka". No 1992. gada viņš bija ārzemju kuģniecības sabiedrību gāzvedējkuģu vecākais mehāniķis. Pēc aiziešanas pensijā V. Fiļipčenko bija viens no Latvijas kuģniecības pensionāru un invalīdu biedrības „Enkurs" biedriem. Vladlena Fiļipčeno šīs zemes gaitas pārtrūka 2006. gadā.■

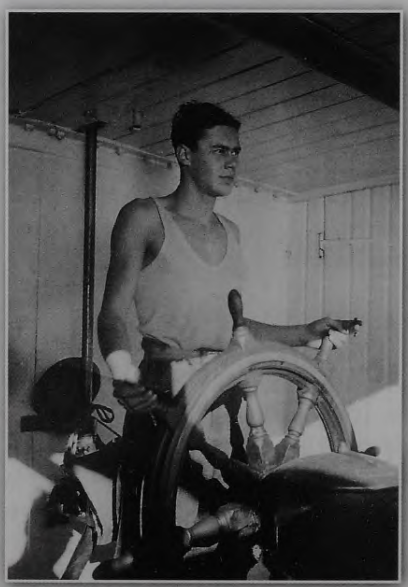
I. Bernsone

Atvadu sveiciens Arvaldam Mārtiņam Kalniņam

(1917 – 2006)

2006. gadā naktī no 23. uz 24. oktobri tālajā Kārdifā (Lielbritānija, Velsa) miris tālbraucējs kapteinis, locis, jūrniecības darbinieks un lielisks cilvēks Arvalds Mārtiņš Kalniņš.

Pirmā iepazīšanās ar jūrnieku, gan neklātienē, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja darbiniekiem notika 1974. gada janvārī, kad mēs devāmies materiālu vākšanā uz Mangaļsalu pie Elfrīdas Kalniņas. Viņa muzejam uzdāvināja Latvijas Republikas tvaikoņu un to komandu fotogrāfijas, ostu skatus, kā arī vairākus brīvvalsts gados populārā mēnešraksta „Jūrnieks" numurus. Viens no sarunas galvenajiem tematiem bija par viņas dēlu Arvaldu Mārtiņu, kurš kara laikā aizbrauca no dzimtenes un strādā uz Lielbritānijas kuģiem. Tolaik pat drosmīgākajos sapņos nevarēju iedomāties, ka pēc gadiem divdesmit tikšos ar šo cilvēku un, neskatoties uz diezgan lielo vecuma starpību, mēs kļūsim draugi un viens otru uzrunāsim ar *tu*. 15 gadu laikā vairākkārt tikāmies gan Rīgā, gan Pabažos, desmitiem vēstuļu ceļoja no Latvijas uz Velsas pilsētu Kārdifu un atpakaļ, bet aktuālākie jautājumi tika risināti telefoniski. Visa Arvalda dzīve bija saistīta ar jūru.



Matrozis Arvalds Mārtiņš Kalniņš pie tvaikoņa „Everita" stūres, 1937. gads

A. M. Kalniņš dzimis 1. pasaules kara laikā – 1917. gada 4. maijā Petrogradā (Krievija). Pēc kara ģimene atgriezās Latvijā. 1934. gadā Arvalds

Mācītājs Džons Livingtons, Rūta Ozols un Arvalds Mārtiņš Kalniņš kāzu dienā 1997. gada 10. maijā Kārdifā (Velsa)

No kreisās: Arvalds Kalniņš, Ilze Bernsone, Imants Balodis (1924–2001, tālbraucējs kapteinis), Rūta Ozols (Kalniņa) un Inta Kārkliņa Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, 2000. gads

Mārtiņš sāka jūrnieka gaitas uz Latvijas Republikas tvaikoņiem (pirmā kuģa vārds bija „Livonia"), bet 30. gadu beigās iestājās K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Pirmais profesionāla jūrnieka nosaukums – tuvbraucējs stūrmanis – tika iegūts 1939. gada pavasarī. 2. pasaules karš aizveda Arvaldu prom no Latvijas, un viņš vairs nekad neatgriezās dzimtenē uz pastāvīgu dzīvi. Pēc kara Kalniņš mācījās Baltiešu jūrskolā Flensburgā (Vācija), kā arī bija viens no šīs skolas padomes locekļiem. Viņš arī absolvēja Dienvidvelsas Jūras koledžu Kārdifā un vairākus profesionālus jūrnieku kursus Lielbritānijā. Uz Latvijas kravas tvaikoņiem sāktās jūrnieka gaitas nācās turpināt uz kuģiem, kas gāja ar Lielbritānijas, Ēģiptes, Libērijas un Sudānas karogiem, nu jau stūrmaņa un kapteiņa amatā. Viens no pirmajiem viņa tvaikoņiem ārzemēs, uz kura Arvalds bija stūrmanis, bija ar Lielbritānijas karogu kuģojošais tvaikonis „Venta". Kādreizējais Latvijas Republikas tirdzniecības flotes štīmeris tagad piederēja Lielbritānijas transporta ministrijai. No 1955. līdz 1967. gadam A. M. Kalniņš kā locis un vēlāk loču komandieris ievadīja kuģus Sudānas ostās, bija arī franču okeanogrāfa Žana Kusto pārstāvis Sarkanajā jūrā. Kopš 1968. gada Arvalda kungs strādāja ar naftas ieguvi saistītus darbus Saūda Arābijā un Apvienotajos Arābu Emirātos, bija naftas rūpniecības koncernu pārstāvis un konsultants. Darbs daudzās pasaules zemēs radīja nepieciešamību apgūt svešvalodas, tai skaitā pat arābu.

Pēc aiziešanas pensijā Kalniņš dzīvoja Kārdifā un turpināja darbu sabiedriskās organizācijās, to skaitā Pasaules kuģniecības sabiedrībā, Britu Tirdzniecības flotes un aviācijas virsnieku apvienībā, Britu Karaliskajā ģeogrāfijas apvienībā u.c.

Latvijas kuģniecības vēstures izpētē svarīgākā ir Arvalda Mārtiņa Kalniņa darbība Latvijas Jūrniecības vēstures arhīvā. Šī sabiedriskā organizācija tika nodibināta 1966. gada 27. novembrī Kārdifā, un tajā apvienojās ārzemēs dzīvojošie latviešu jūrnieki un jūrniecības darbinieki. Vairums no viņiem dzimteni bija atstājuši 2. pasaules kara gados. Arvalds bija viens no organizācijas dibinātājiem un ilggadējs tās ģenerālsekretārs. Arhīva nozīmīgākā daļa aptvēra materiālus par Latvijas Republikas tirdzniecības floti 2. pasaules kara laikā, par kuģiem un cilvēkiem, par kuriem Latvijas PSR iegūt ziņas nebija iespējams. Latvijā sākās atmoda, atjaunojās neatkarīga valsts, un arvien vairāk ārvalstīs dzīvojošo latviešu sāka apciemot dzimteni. Ieradās arī vairāki Latvijas Jūrniecības vēstures arhīva biedri. Latvijas Kultūras fonds un vēlāk arī Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs sāka saraksti ar A. M. Kalniņu. Pieredzējušais kapteinis pieņēma lēmumu – arhīvam jābrauc mājās. Tā arī notika, nozīmīgākā ārzemēs glabātā jūrniecības vēstures arhīva daļa atgriezās Latvijā. Par tās mājvietu kļuva Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļa. Pateicoties Arvalda Mārtiņa Kalniņa lēmumam, kara un Latvijas okupācijas dēļ uz pusēm pārrautās cilvēku un kuģu biogrāfijas apvienojās. Daudzas no jauniegūtajām ziņām publicēja 1998. gadā izdotajā enciklopēdijā „Latvijas jūrniecības vēsture 1850–1950".

Latvijas atmodas sākuma gadi tālumā dzīvojošā Kalniņa personīgajā dzīvē nesa vairākas traģēdijas: nācās apbedīt ļoti tuvus cilvēkus, arī dēlu Jāni Johanu – Latvijas kuģniecības sabiedrisko pārstāvi Ziemeļeiropā un Lielbritānijā; firma, kura maksāja kapteinim pensiju, bankrotēja, un tālbraucējam kapteinim, kurš darba mūža laikā saņēma labu atalgojumu, josta bija jāsavelk ciešāk. Sekoja arī laimes brīži – 1997. gada maijā, sagaidījis 80. dzimšanas dienu, Arvalds salaulājās ar sen pazīstamo Rūtiņu (Rūtu Ozols). Laulību ceremoniju vadīja mācītājs Džons Livingtons, kādreizējais tirdzniecības flotes kuģu vecākais mehāniķis. Turpmāko mūža daļu abi dzīvesbiedri dzīvoja roku rokā, dalot gan priekus, gan bēdas.■

I. Bernsone

Kārlis Rūdolfs Kundziņš

(1915 – 2006)

Miris viens no pēdējiem pasaulē dzīvojošajiem K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolventiem, jūrnieks ar pāri par 30 gadu tālbraucēja kapteiņa stāžu Kārlis Rūdolfs Kundziņš.

K. R. Kundziņš dzimis 1. pasaules kara laikā 1915. gada 24. novembrī Permā (Krievija). Pēc kara Kārlis ar ģimeni atgriezās Latvijā. 1934. gadā sākās nākošā tālbraucēja kapteiņa jūrnieka gaitas uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes kuģiem – viņš kā matrozis uzkāpa uz tvaikoņa „Lettonia". 1936. un 1937. gadā sekoja dienests Latvijas armijā. Pēc karadienesta jau vecākā matroža amats uz štīmeriem „Astra" un „Spīdola". 1938. gadā Kārlis Rūdolfs sāka mācības K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā.

2. pasaules kara sākumā K. R. Kundziņš bija tvaikoņa „Kangars" 2. stūrmanis. Brīnumainā veidā nākošajam kapteinim izdevās atgriezties vācu okupētajā Rīgā un 1943. gadā pabeigt mācības jūrskolā. Viņa sekmes bija labākās no visiem absolventiem, bet labākā skolnieka balvu – zelta pulksteni – Kārlis nesaņēma, jo okupācijas gados to vairs nepiešķīra. Tas bija slavenās Valdemāra jūrskolas pēdējais izlaidums. Pēc profesionālās izglītības iegūšanas sekoja darbs uz jūras velkoņa „Moon" kapteiņa amatā, bet par dzīves vietu kļuva Liepāja. 1945. gada februārī, kad Sarkanā armija tuvojās Kurzemei, K. R. Kundziņš ar zvejas laivu „Guna" pārcēlās uz Zviedriju. Viņa vadītā laiva no Latvijas uz Gotlandes salu aizveda 26 cilvēkus, pārsvarā latviešu inteliģences pārstāvjus – arhitektus, inženierus. Pēc trim mēnešiem Kundziņu ģimene pārcēlās uz Zviedrijas dienvidiem, uz Lundu. Šai pilsētā nācās uzkavēties 14 mēnešus, strādājot fiziski smagus darbus ķieģeļu fabrikā, cukura fabrikā u.c. Tālāk sekoja radu izsaukums uz Amerikas Savienotajām Valstīm, un Kundziņi ar kuģi devās uz Ņujorku.

Tālbraucējs kapteinis Kārlis Kundziņš Amerikas Savienotajās Valstīs, ap 1985. gadu.

Tomēr ceļš līdz savai profesijai vēl bija vairāku gadu garumā. Sākumā viņš strādāja valsts austrumu krasta pilsētā par strādnieku šokolādes

fabrikā (par 50 centiem stundā pārnēsāja maisus ar kakao pupiņām), tad atslēdznieku darbnīcā par kvalificēto atslēdznieku izsūtāmo (alga pakāpeniski pieauga līdz 1 dolāram stundā). Vēlēšanās atrast darbu profesijā nerima, un pēc speciālu pārbaudījumu nokārtošanas viņš dabūja vecākā matroža apliecību ar tiesībām strādāt uz ASV tirdzniecības kuģiem. 1951. gadā Kundziņš ieguva šīs zemes pavalstniecību un tālbraucēja kapteiņa diplomu un tā paša gada novembrī pārcēlās uz dzīvi valsts rietumos – Kalifornijas štatā (vairākums no Latvijas emigrējušo jūrnieku par savām otrajām mājām izvēlējās austrumu piekrasti). Pirmā kompānija, uz kuras kuģiem Kārļa kungs ieņēma virsnieka – 1. stūrmaņa amatu, bija „American Trading and Production Co" un pirmā tankkuģa vārds – „Crown Trader". 1953. gadā stūrmaņa forma tika nomainīta pret kapteiņa mundieri. Gandrīz 30 gadus latviešu tautības tālbraucējs kapteinis vadīja tankkuģus, kuru mastā plīvoja ASV karogs. Ar Latviju viņu saistīja vairs tikai vēstules, kuras ceļoja pie brāļa uz Liepāju un pie labākā drauga, jūrskolas biedra Friča Fogeļa uz Mērsragu. Kādā no reisiem Kārļa Rūdolfa Kundziņa kuģim vajadzēja ienākt Padomju Savienības republikas Ukrainas ostā Odesā. Brālis, cerībā pēc daudziem gadiem ieraudzīt Kārli, kopā ar meitu ieradās Odesā. Liktenim un PSRS ierēdņiem labpatikās tankkuģi no Odesas novirzīt uz Iļjičovsku, un satikšanās izpalika. Brāļi tā arī nekad vairs neredzējās. Pirmo reizi atļauju apciemot dzimteni K. R. Kundziņš saņēma 1973. gadā, kad bija pagājuši gandrīz 30 gadi, kopš viņš bija atstājis Latviju. Šajā laikā iebrucēji no kapitālistiskās pasaules atstāt republikas galvaspilsētu nedrīkstēja. No Mērsraga uz tikšanos ar skolas biedru ieradās Fricis Fogels. Draugu pēdējā tikšanās notika 2001. gada jūnijā Mērsragā (sk. „Latvijas jūrniecības gadagrāmatu 2001". R., 2001.). Kaut arī Kārlis Kundziņš 1980. gadā pensionējās, darbu viņš turpināja, sākumā strādāja par loci un bija maiņas kapteinis, vēlāk ostā nodrošināja naftas pievadi tankkuģiem. Viņa kopējais darba stāžs pārsniedza 60 gadus. Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas ceļš vairākkārt veda uz Latviju, tad tika apciemots arī Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs. 2001. gadā uzturoties Latvijā tika pieņemts galīgais lēmums – nopirkt Rīgā māju un pārcelties atpakaļ uz pastāvīgu dzīvi dzimtenē. Vēlmi izdevās realizēt, bet dzīve šeit nebija ilga, jo smaga slimība pieveica tālbraucēju kapteini. Kārlis Rūdolfs Kundziņš nomira 2006. gada 21. februārī Rīgā, tā arī īsti nepieņēmis un nesapratis dzīvi Latvijā, bet arī nevēlēdamies atgriezties tālajā Amerikā. Pēc tālbraucēja kapteiņa nāves tuvinieki izpildīja viņa gribu un uzdāvināja muzejam gleznu, kurā redzams viens no viņa vadītajiem kuģiem – „New York Trader", un fotogrāfiju ar bieži apmeklētās Hjūstonas ostas skatu.■

I. Bernsone

Zigfrīds Kvists

(1919 – 2006)

22. martā 87 gadu vecumā mūžības ceļu aizgāja kuģu mehāniķis Z. Kvists.

Zigfrīds Kvists dzimis 1919. gada 4. martā Ventspils apkārtnē – Sarkanmuižas pagastā. 1936. gadā viņš devās uz Rīgu un sāka mācības K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Paralēli sākās arī darbs uz kuģiem – 1937. un 1938. gadā viņš bija kravas tvaikoņa „Andrejs Kalniņš" kurinātājs, gāja jūrā arī uz mācību burinieka „Jūrnieks", motorkuģa „Bru" un velkoņa „Austra" par mehāniķi. Jūrskolu Zigfrīda kungs beidza 2. pasaules kara sākumā – 1941. gada maijā. Karš noteica kuģu mehāniķa turpmāko likteni. Viņu mobilizēja Sarkanajā armijā, kur tika gūts smags ievainojums un kontūzija. Pēc kara nācās ārstēties, un jūra uz laiku bija jāaizmirst. Darbu viņš sāka Kuldīgas patērētāju biedrības veikalā par veikala vadītāju, tad strādāja Ventspils politehnikuma darbnīcās par meistaru un Līgatnes papīrfabrikā par mehāniķi. Tikai 50. gados neilgi izdevās iziet jūrā, gan tikai Rīgas līci – Z. Kvists bija vecākais mehāniķis uz Valsts zvejas pārvaldes kuģiem. 1959. gadā Zigfrīds Kvists sāka strādāt zvejnieku kolhozā „9. maijs", kur viņš dažādos amatos nostrādāja līdz aiziešanai pensijā 1982. gadā.

1982. gada rudenī viņš pirmo reizi ieradās Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā uz K. Valdemāra kuģu vadītāju skolas bijušo skolnieku salidojumu. Mūsu sadarbība klātienē turpinājās turpat 10 gadus. Iepriekš salidojumus apmeklēja pārsvarā Kuģu vadītāju nodaļas absolventi, bet viņš apzināja Latvijā dzīvojošos bijušos jūrskolas biedrus – mehāniķus, kas arī kļuva par regulāriem muzeja viesiem, bet Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājums papildinājās ar jauniem eksponātiem. Kopš 1990. gadu sākuma mūsu sazināšanās notika galvenokārt telefoniski. Nopietnas veselības problēmas liedza kuģu mehāniķim atstāt māju.

Zigfrīds Kvists ir guldīts Vecmīlgrāvja kapos.■

I. Bernsone

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2006

Heinrihs Zorins

(1930 – 2006)

Heinrihs Zorins dzimis 1930. gada 29. martā Krievijā, Irkutskas apgabala pilsētā Bodaibo. 1946. gadā viņš sāka mācības Tallinas jūrskolā. 1951. gadā Zorins jūrskolu pabeidza, iegūstot kuģu mehāniķa kvalifikāciju, un sāka darbu uz Igaunijas jūras kuģniecības tvaikoņiem 2. un 3. mehāniķa amatā. No 1954. gada marta dzīvoja Latvijā un strādāja Latvijas jūras kuģniecībā. Sākumā viņš bija 2. un 3. mehāniķis uz LJK kuģiem. 1961. gadā ieguva 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu. Jau no 1959. gada H. Zorins ieņēma 1. (galvenā) mehāniķa amatu uz tvaikoņiem „Ģenerālis Bagramjans" un „Balašova", kopš 1961. gada darbs šai amatā tika turpināts uz motorkuģiem „Rava Russkaja", „Balvi", „Rīga", „Talsi", „Pēteris Stučka", „Pļaviņas", „Cēsis", „Liepāja", „Limbaži", „Žaks Diklo". Pēc aiziešanas pensijā viņš bija viens no Latvijas kuģniecības pensionāru un invalīdu biedrības „Enkurs" biedriem.

2006. gadā Heinrihu Zorinu, jūrnieku ar pusgadsimta darba stāžu uz kuģiem, tuvinieki, draugi un bijušie kolēģi pavadīja ceļā uz pēdējo ostu.■

I. Bernsone

Jānis Graumanis

(1931. 23. IX – 2006. 26. XII)

2006. gada 26. decembrī aizsaules ceļos pēc smagas slimības aizgāja zivsaimniecības darbinieks, tālbraucējs kapteinis un Vecmīlgrāvja jungu skolas absolvents Jānis Graumanis.

Jānis Graumanis dzimis 1931. gada 23. septembrī Mežotnes pagastā. 1949. gadā viņš absolvēja Vecmīlgrāvja jungu skolu, vēlāk jūrnieka profesijas zināšanas papildinot Mācību kursu kombinātā un Kaļiņingradas jūrskolā, kuru pabeidza 1961. gadā. Kapteiņa darba gaitas pārsvarā bija saistītas ar zivsaimniecības zinātniskās pētniecības nozari tālu no dzimtenes krastiem. Sācis kā matrozis, traļmeistars un bocmanis uz Vissavienības Jūras zivsaimniecības un okeanogrāfijas zinātniski pētnieciskā institūta Latvijas nodaļas kuģiem, viņš no 1955. gada strādāja šā institūta Baltijas nodaļā Kaļiņingradā. Šajā laikā J. Graumanis bija gan vidējo zvejas traleru kapteiņa palīgs, gan kapteinis, bet no 1963. gada līdz 1971. gadam Vissavienības organizācijas „Promrazvedka" flotes kapteinis uz zinātniskās pētniecības kuģiem Atlantijas okeānā. 1963. gadā J. Graumanis vadīja piecu

kuģu grupu, kurai izdevās Karību krīzes laikā apiet ASV noteikto Kubas blokādi un nokļūt Havannas ostā. 1966. gadā tiek iegūts tālbraucēja kapteiņa nosaukums. No 1971. gada J. Graumanis kā lielo zvejas saldētājtraleru kapteinis piedalās zinātniskajās ekspedīcijās Antarktīdā un citos attālos pasaules okeānu rajonos. No 1973. gada viņš strādāja Latvijā, toreizējā Baltijas Zivsaimniecības pētniecības institūtā Rīgā par flotes ekspluatācijas sektora vadītāju, vēlāk bija institūta zemūdens pētījumu sektora vadītājs. No 1976. līdz 1991. gadam J. Graumanis bija institūta direktora vietnieks ražošanas jautājumos, tad līdz pat 2003. gada maijam – Latvijas Zivsaimniecības pētniecības institūta saimniecības dienesta priekšnieks. Kā atsaucīgu cilvēku, krietnu darba darītāju J. Graumani atcerēsies visi viņam tuvie cilvēki, draugi un kolēģi.■

A. Cekuls

Mihails Fedotovs

(1934 – 2006)

Mihails Fedotovs dzimis Krāslavā. 1965. gadā beidza Rīgas jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļu. 1966. gadā sāka darba gaitas Latvijas jūras kuģniecībā. Tās saistījās ar tankkuģiem. 1966. gadā sāka braukt par 4. mehāniķi uz motorkuģa „Apšeronska". 1972. gadā ieguva 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu. Tajā pašā gadā ieņēma vecākā mehāniķa vietu uz tankkuģa „Auce". Vēlāk brauca uz motorkuģiem „Tukums", „Ainaži", „Balta", „Alūksne", „Apšeronska", „Auseklis", „Taganroga". Aizvadīja 21 arktisko navigāciju. 1994. gadā beidza iet jūrā. Noslēdzies čakla darbarūķa mūžs.■

Aivars Grendze

(1942 – 2006)

Aivars Grendze dzimis Daugavpilī. 1962. gadā, pabeidzis Rīgas jūrskolu, sāka darba gaitas Latvijas jūras kuģniecībā. Tās saistījās ar tankkuģiem. Līdztekus darbam turpināja mācīties. 1986. gadā beidza Kaļiņingradas Zivrūpniecības un zivsaimniecības tehnisko institūtu. Tajā pašā gadā ieguva tālbraucēja kapteiņa diplomu. 1987. gada septembrī ieņēma kapteiņa vietu uz tankkuģa „Talsi". Bija arī šā kuģa pēdējais kapteinis. Vēlāk vadīja tankkuģus „Ojārs Vācietis", „Ropaži" (līdz 1991. gadam kuģa nosaukums „Panteleimons Ponomarenko"), „Viktorio Kodovilja". Mūžībā aizgājis krietns un darbīgs cilvēks.■

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA 2006

Arvīds Busse

(1923 – 2006)

Arvīds Busse dzimis Krievijā, Gorkijā. Pēc kara iestājās Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstākajā inženieru jūrskolā. Pēc augstskolas beigšanas 1949. gadā strādāja Rīgas jūrskolā. Bija Kuģu vadītāju nodaļas priekšnieks, kapteiņa palīgs uz jūrskolas mācību burinieka „Kapella". 1956. gadā sāka braukt uz kuģiem Murmanskas valsts jūras kuģniecībā. 1961. gadā pārgāja strādāt uz Latvijas jūras kuģniecību. Brauca par kapteiņa vecāko palīgu uz tvaikoņa „Ligovo". 1961. gadā ieguva tālbraucēja kapteiņa diplomu. Nākamajā gadā sāka strādāt uz tankkuģiem. 1963. gadā maijā pirmo reizi ieņēma kapteiņa vietu un sāka vadīt motorkuģi „Tukums". Bijis kapteinis uz motorkuģiem „Kokanda", „Balvi", „Limbaži", „Bauska", „Baldone", „Rīga", „Konstantīns Ciolkovskis", „Vsevolods Kočetovs", „Preiļi". 1968. gadā Gdiņā (Polija) pieņēma Latvijas jūras kuģniecības jauno tankkuģi „Talsi". 13 gadus bija šā kuģa kapteinis. Jūrā beidza iet 1986. gadā. Tēva pēdās gāja arī viņa dēls Sergejs (1951–1980), kurš beidza Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstāko inženieru jūrskolu un strādāja Latvijas jūras kuģniecībā. A. Busses materiāli par darbu uz kuģiem papildināja Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājumu. Aizvadīts bagāts mūžs, vairāk nekā 20 gadus vadot kuģus. ■

Jurijs Sirota

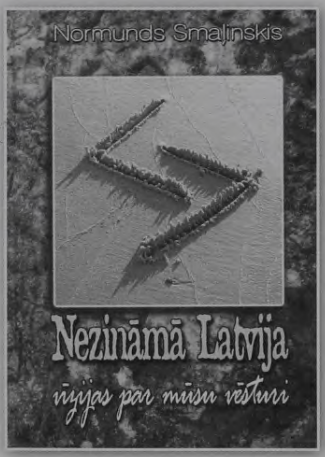
(1936 – 2006)

Jurijs Sirota dzimis Krievijā, Voroņežas apgabalā. Jūrnieka izglītību ieguva Hersonas jūrskolā, kuru beidza 1956. gadā. Darba gaitas pēc tās saistījās ar Latvijas Ekspedīcijas zvejas pārvaldes kuģiem, braucot uz tiem par kapteiņa palīgu. 1963. gadā turpināja izglītību Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstākajā inženieru jūrskolā. Pēc tās beigšanas 1969. gadā sāka strādāt uz Latvijas jūras kuģniecības tankkuģiem. Aprīlī ieņēma kapteiņa 3. palīga vietu uz motorkuģa „Pļaviņas". Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1979. gadā. Brauca par kapteini uz motorkuģiem „Jelgava", „Abrene", „Ape", „Tukums", „Altajs", „Narva", „Apšeronska", „Abava", „Krāslava", „Ķegums", „Razdoļnoje", „Ventspils". Jūrā beidza iet 1995. gadā. Mūžībā aizgājis darba cilvēks.■

A. Miklāvs

Tavam grāmatu plauktam

Normunds Smaļinskis. Nezināmā Latvija. Vīzijas par mūsu vēsturi. Rīga, Avots, 2006.g. – 160 lpp.



Vai senajiem baltiem kādreiz bijusi sava rakstība? Kas un kad Latvijas smilšakmens iežos iegrebis noslēpumainas rakstu zīmes? Kāpēc, ar kādu nolūku? Šie intriģējošie un līdz šim neatbildētie jautājumi joprojām turpina rosināt daudzu pētnieku fantāziju.

Savas senatnes vīzijas un meklējumu ceļus vairāk nekā desmit gadu garumā savā pirmajā grāmatā apkopojis Normunds Smaļinskis, Latvijas TV režisors. Ar viņa līdzdalību savulaik tapuši tādi populāri raidījumi kā „PIK", „Nezināmā Latvija", „Ahoi!", „4. studija", „Latvija – XX gadsimts", „Prezidenta laiks". Pašreiz viņa režijā tiek veidoti raidījumi „Galva. Pils. Sēta" un „Skats no malas".

Pēc Normunda Smaļinska scenārija Latvijas valsts astoņdesmitgades svinību laikā Rīgas pils Baltajā zālē tika izspēlētas Veļu nakts vīzijas Rīgas pilī – vēl viens atskats ne tik senā mūsu valsts vēsturē.

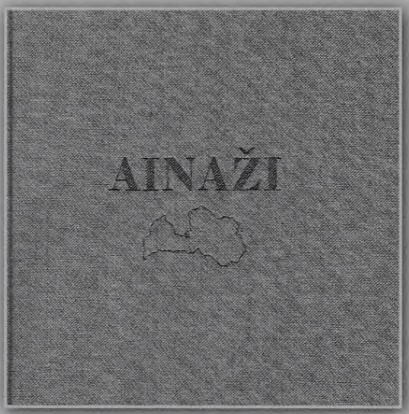
Autoram tuva arī Austrumu filozofija un kultūra, īpaši japāņu garīgā skola Reiki. Varbūt tieši tā un interese par senskandināvu rūnu rakstu rosinājusi autoru paskatīties uz mums jau labi zināmām un arī nezināmām lietām no gluži citas, daudziem varbūt visai negaidītas puses.

Lasītāji varēs iepazīties ar Normunda pārdomām par Jūrakmeni, bīskapa Alberta sūtītajiem miera vēstnešiem pie kuršiem, rūnu rakstiem liedagā un daudz ko citu, par ko mēs nezinām – kādus vēl noslēpums un pārsteigumus glabā mūsu zeme un jūra. Varbūt paši negaidītākie un pārsteidzošākie atklājumi mūs vēl tikai gaida tuvākā un tālākā nākotnē.■

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA 2006

Valdis-Mārgods Renemanis. Ainažu pilsētai – 80. Rīga, SIA „Jūras vēstis", 2006.g. – 172 lpp.

Ar Ainažu pilsētas domes atbalstu izdota jubilejas grāmata greznos linaudekla vākos par seno latviešu jūrnieku Meku cauri gadsimtu griežiem. Grāmatas autors ir kultūras cilvēks, kas ilgus gadus vācis materiālus par dzimtā novada vēsturi. Grāmatas ievadā Ainažu pilsētas domes priekšsēdētājs Ojārs Zvejnieks uzsver:



„Cilvēka patiesais vērtības mērs ir darbs, tā ieguldījums savas dzimtās vietas izaugsmē un atstātais mantojums saviem bērniem un bērnubērniem – nākamajām paaudzēm. Ainažnieki šajā ziņā ir unikāli visā Latvijas tautsaimniecības un kultūrvēsturē.

Kad pirms astoņdesmit gadiem 1926. gadā Ainažiem tika piešķirtas pilsētas tiesības, to vārds jau bija izskanējis tālu pāri pasaules jūrām un okeāniem. Staltie tālbraucēji kapteiņi, kuģu būvētāji un Ainažu jūrskolas absolventi latviešu jūrnieku slavu godam nesa visos zemeslodes platuma grādos. Nelielais miests Vidzemes jūrmalā 20. gadsimta sākumā bija cariskās Krievijas trešā lielākā osta kuģu pieraksta ziņā tūdaļ aiz Sanktpēterburgas un Rīgas.

Te, latviešu un igauņu pierobežā, plauka tirdzniecība, un tieši tādēļ šodien, 21. gadsimta sākumā, stingri balstoties pagātnes sekmīgajā pieredzē, Ainažiem atkal ir jākļūst par tautsaimnieciski spēcīgu un atpūtniekiem pievilcīgu pilsētu, kura savu simtgadi sagaidīs kā sena jūrnieku Meka ar funkcionējošu ostu pie starptautiskās automaģistrāles Via Baltica.

Ainažiem – 80! Neļausimies vājumam, būsim optimisti, un lai stiprums ir mūsu kopīgā darbība. Daudz spēka, radošu domu un laimi visiem pašvaldības iedzīvotājiem – esošajiem un bijušajiem –, viesiem un mūsu sadarbības partneriem! Lai mums visiem kopīgi izdodas!"■

Transit Latvia in pictures. – Rīga, Latvijas Republikas Satiksmes ministrija, SIA „Jūras vēstis", 2006.g. – 112 lpp.

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA 2006

Pēc VAS „Latvijas dzelzceļš" un Rīgas brīvostas pārvaldes reklāmas speciālistu ieteikuma sākotnēji tika noorganizēta izstāde par Latvijas tranzītu nedaudz neparastākā fotomeistaru redzējumā. Fotomākslinieku Haralda Apoga, Andorija Dārziņa, Sergeja Ivančenko, Gunta Jostmaņa, Oskara Jūras, Jura Kalniņa, Ivo Koliņa, Oskara Ludviga, Jura Presņikova, Anatolija Popeluhas, Aivara Slišāna un Lindas Zvirbules darbi rādīja Latvijas ceļu būvi, Rīgas, Liepājas un Ventspils ostas, starptautisko lidostu „Rīgu" un Latvijas dzelzceļu.

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs fotoalbumā raksta: „Mūsdienu straujajā dzīves ritmā cilvēki aizvien vairāk dzīvo no priekšstatiem, kurus labākajā gadījumā ir ieguvuši personiskās pieredzes ceļā, taču pārsvarā tos veido mediju „visaptverošā" un visur klātesošā acs. Piekrītu, ka labāk vienreiz redzēt, nekā

desmit reižu klausīties, un tomēr... Mēs nespējam fiziski būt visur klāt un vēl jo vairāk nespējam saskatīt to, ko mums spēj atklāt cilvēki, kuru uzdevums ir parādīt citiem mūsu ikdienu. Lietas un vidi, ko uztveram kā pašsaprotamu. Tā tas ir noticis arī šoreiz. Jūra, ostas un kuģi mums blakus eksistē jau simtiem gadu, taču, ja mēs neesam īpašā veidā saistīti ar šo nozari, mūsu uztvere to izslēdz no aktīvās informācijas aprites, atbrīvojot vietu visuresošajai ikdienai. Paradoksāli, ka mūsu ikdienas darbs ir stāstīt un iepazīstināt ar ostas darbu un tās daudzveidīgajām iespējām biznesā, taču mēs esam pārstājuši to uzlūkot kā estētisku kategoriju. Vai tiešām mēs brīnišķo spējam novērtēt tikai tad, kad tas jau ir zudis, lai visiem spēkiem un līdzekļiem mēģinātu to saglābt? Kāpēc?

Šie cilvēki, kas ir fiksējuši fotoattēlos mūsu kopīgo ikdienu, ir kārtējo reizi mēģinājuši mūs apturēt un piespiest kaut uz brīdi palūkoties sev apkārt. Un izrādās, ka kuģis nav tikai peldošs metāla gabals, ka mūsu iejaukšanās dabiskajā vidē spēj būt ne tikai noderīga cilvēkam, bet arī estētiska un harmonizējoša. Mēs redzam, kā buras spēj vienot laikmetus un cilvēkus, tāpat kā mēs redzam, ka mūsu darbs cilvēkiem ir vajadzīgs, lai pasaule būtu spējīga vienoties par kopējiem mērķiem un principiem."

Cerams, ka šie izdevumi bagātinās jūsu mājas bibliotēkas.■

Gints Šīmanis

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2006

Latvijas jūrniecības enciklopēdija

Enciklopēdija par to, kā latvieši kļuva par jūrniekiem un Latvija – par jūras valsti. Tā grāmatas autori Ilze Bernsone un Juris Siks piesaka enciklopēdiju „Latvijas jūrniecība", kas 2006. gadā tika izdota sērijā „Latvijas mazā enciklopēdija".

Lai gan Latvijas mazās enciklopēdijas lasītājs ir jaunākā paaudze un arī jūrniecības enciklopēdija veidota, domājot tieši par šo mērķauditoriju – tā ir ļoti krāsaina, bagātīgi ilustrēta ar saistošu tekstu un aprakstiem, tomēr jāatzīst, ka grāmata ir interesanta ikvienam. Pat vecie jūras vilki, jūrniecības darbinieki un speciālisti atzīst, ka viņi enciklopēdijā atraduši daudz līdz šim nezināma. Un ir vēl divi iemesli, kāpēc grāmata iegūst jo lielāku vērtību. Pirmais – tāpēc, ka latviešu valodā ir ļoti maz izziņas materiālu un literatūras par jūrniecības tēmu. Otrais ir publicētās informācijas ticamība. Zinot, ar kādu atbildību autori izturas pret ikvienu darbu un ar kādu pedantismu Ilze un Juris pārbauda katru faktu, gada skaitli un cilvēka vārdu, publicētajam varam uzticēties par visiem simt procentiem.

Enciklopēdijas autori Ilze Bernsone un Juris Siks

Senie kuģi un jūrniecības pamatlicējs Latvijā Krišjānis Valdemārs, jūrnieki, rēderejas, ostas un avārijas – par to visu stāsta grāmatas autori, un viņu stāstījumu papildina Jāņa Spalviņa zīmējumi, Māras Alševskas mākslinieciskais noformējums un fotomākslinieka apkopotais bagātīgais fotomateriāls.

Grāmata izdota apgādā „Zvaigzne ABC" un repre-

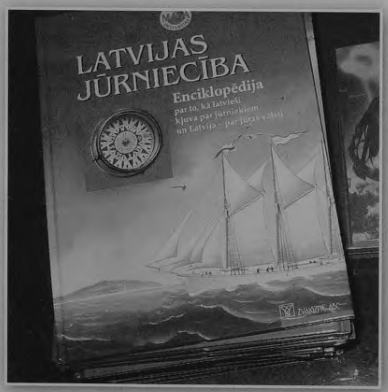
LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA 2006

Enciklopēdijas radošais un tehniskais kolektīvs.

zentēta Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulcē 2006. gada 24. martā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Baltajā zālē.

Kopā ar daudzajiem apsveikumiem un laba vēlējumiem grāmatas autori saņēma arī kādu ļoti svarīgu novēlējumu – neapstāties un turpināt, un ja ne katru gadu, tad reizi divos trijos gados kādai jaunai grāmatai vajadzētu iznākt. Lai gan Ilze Bernsone sev gandrīz nosolījusies – pietiek, vairāk grāmatu nebūs, pazīstot Ilzi, rodas pārliecība, ka gan jau vēl kāda par jūrniecības vēsturi dienasgaismu ieraudzīs. Katrā grāmatā autors ieliek enerģiju un sirdi, un, kad grāmata nonākusi pie lasītājiem, šķiet, arī autora spēki ir galā. Tomēr šādas sajūtas nav ilgas, pienāk brīdis un rodas vēlēšanas radīt atkal, tāpēc gribas novēlēt, lai Ilzei un Jurim šis mirklis pienāk iespējami drīz, jo no viņu darbiem ieguvēji būsim mēs visi.

A. Freiberga



JA direktors Ansis Zeltiņš sveic grāmatas autori un dāvanā no viņas rokām saņem enciklopēdiju.

Gleznas ceļo pa jūras piekrasti

2006. gada 28. jūlijā Rīgas Rātsnamā tika atklāta *jūras vilka* Jēkaba Lībmaņa (Latvija – Dānija) gleznu izstāde "Jūra — dzīve mana". Tad vēl nebija radusies doma, ka tā varētu kļūt par ceļojošo izstādi.

Mākslinieks Jēkabs Lībmanis

J. Lībmanis un A. Vjaters izstādes atklāšanā Rīgas Rātsnamā 2006. gada jūlijā

Jēkabs Lībmanis ir jūrnieks un savu jūras izjūtu iemūžinājis gleznās un jūrnieka pacietīgajam darbam tik raksturīgos kuģu modeļos. Gleznošanu apguvis pašmācības ceļā, varbūt tālab viņa jūras vērojumi pārsteidz ar neviltotu izteiksmi un krāsu prieku.

Jēkabs Lībmanis dzimis Latvijā, Rīgā, 1930. gada 3. decembrī. Ģimenes cilvēks – divi dēli un divi mazbērni. Skolā, protams, visvairāk patikusi zīmēšana. Brālis un māsas gan nereti meklējuši jaunā mākslinieka *nozūmētos* zīmuļus un krāsas. Tā tapušas pirmās marīnas. Piecpadsmit gadu vecumā Jēkabs iestājās Vecmīlgrāvja jūrskolā, mehāniķu nodaļā. Pēc pieciem gadiem sācies dienests padomju armijas ciešajās rindās — jūras aviācijā, taču armijā tapušās skices un karikatūras sajūsmināju̇šas tikai līdzbiedrus...

Jūras tuvums joprojām materializējies studijās un uzmetumos. Un tad, kad 1955. gadā Jēkabs Lībmanis sāka strādāt par motoristu uz zvejas kuģiem, viņam bija iespēja Ziemeļatlantijā ik dienas vērot bezgalīgo ūdens klaju.

Pirms vairāk nekā divdesmit pieciem gadiem J. Lībmanis kopā ar ģimeni pārcēlās uz Dāniju, kur turpināja strādāt par kuģu mehāniķi. „Šeit,

brīvajā karaliskajā valstī, varēju mālēt un zīmēt, ko vēlos," apgalvo *jūras vilks* un turpina gleznot, savu mākslas izjūtu nododot tālāk — mazmeitai Annai Jūlijai.

Jēkabs Lībmanis piedalījies vairākās izstādēs Vācijā un Dānijā, bet pirmā gleznu un kuģu modeļu izstāde notika Rīgā, Vēstures un kuģniecības muzejā.

2006. gadā Jēkaba Lībmaņa gleznu izstāde kļuva par ceļojošo. No Rīgas Rātsnama tā devās uz Salacgrīvu, Ainažiem, tad uz Enguri, no kurienes turpinās ceļu līdz pat Liepājai.

Ir tik brīnišķīgi, ja cilvēks dara to, kas viņam sirdij tuvs, vēl jo vairāk tad, ja ar saviem darbiem viņš spēj sagādāt prieku arī citiem. Tā kā Jēkaba Lībmaņa izstāde pa jūras piekrasti apceļo Latviju, jūras burvību un arī tās skarbumu, iemūžinātu gleznās, var aplūkot daudzi Latvijas ļaudis.■

2006. gada notikumi

Informatīvs materiāls par transporta un loģistikas nozari Latvijā

Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra (LIAA) ir izstrādājusi informatīvu materiālu par transporta un loģistikas nozari Latvijā angļu valodā „Transport and Logistics Industry in Latvia".

Informatīvā materiāla mērķis ir informēt ārvalstu uzņēmējus par transporta un loģistikas nozares attīstību Latvijā un investīciju un sadarbības iespējām, tādējādi sekmējot ārvalstu investīcijas un Latvijas uzņēmumu ārējo tirdzniecību gan transporta un loģistikas, gan ar to saistītajās nozarēs.

Materiāls tika ievietots LIAA mājas lapā internetā (www.liaa.gov.lv), kā arī publicēts brošūras veidā. Brošūru ārvalstu uzņēmējiem izplatīja Latvijas ārējās ekonomiskās pārstāvniecības, Latvijas diplomātiskās pārstāvniecības ārvalstīs, LIAA ārvalstu vizītēs, semināros, starptautiskajās izstādēs, kā arī uzņemot ārvalstu uzņēmēju delegācijas Latvijā.

Latvija Eiropas kartē

Transporta maršruts Ventspils – Rīga – Maskava, kas savieno Latviju ar Maskavu, atzīts par vienu no prioritārajiem Eiropas Savienības transporta maršrutiem un iezīmēts globālajā transporta plūsmu kartē. Par to panākta vienošanās Eiropas Komisijas izveidotajā Augsta līmeņa darba grupā.

Eiropas Komisija jau 2004. gada nogalē izveidoja Augsta līmeņa darba grupu sarunām ar ES kaimiņvalstīm, lai noteiktu prioritārās transporta asis, kas savieno ES un tās kaimiņvalstis.

Kritēriji galveno transporta asu noteikšanai paredz visu iesaistīto dalībvalstu atbalstu konkrētajam maršrutam, maršruta sasaisti ar kādu no Transeiropas transporta tīkla (TEN-T) vadlīnijās minētajiem prioritārajiem transporta projektiem, tāpat vērā tika ņemtas esošās un potenciālās transporta plūsmas perspektīvā līdz 2020. gadam. Bez tam īpašs uzsvars tika likts uz maršrutiem, kuros transporta plūsmām traucē administratīvās barjeras, piemēram, robežšķērsošanas problēmas, atšķirīgi tehniskie standarti u.c., jo viens no darba grupas uzdevumiem ir vienoties par darbībām, kas veicamas administratīvo barjeru likvidācijai. Kopumā no iesaistītajām valstīm tika saņemti ap 200 priekšlikumu, apstiprināti tikai 30.

Līdz ar Latvijai svarīgā austrumu – rietumu virziena iekļaušanu šajā Eiropas Savienības prioritāro transporta plūsmu kartē palielināsies Latvijas atpazīstamība, kas nākotnē ļauj cerēt uz ievērojamu attīstību šajā virzienā. Maršruts Ventspils – Rīga – Maskava iekļauts tā saucamajā Ziemeļu savienojumā, kas kalpo, lai savienotu ES ar Norvēģiju un tālāk ar Ziemeļiem, kā arī ar Krieviju un Baltkrieviju un tālāk ar Austrumiem.

Pēc globālās transporta plūsmu kartes vadās daudzas starptautiskas pārvadājumu kompānijas.

Izsniegti profesionālās kompetences sertifikāti

2006. gada 20. februārī Latvijas Republikas Satiksmes ministrijā ministrs Ainārs Šlesers Latvijas transporta loģistikas jomas speciālistiem un Transporta un sakaru institūta studentiem izsniedza 160 starptautisko kravas un pasažieru pārvadājumu administratora profesionālās kompetences sertifikātu (CPC). Svinīgajā ceremonijā piedalījās Eiropas tirdzniecības palātas (ETP) pārstāvis Latvijā Vladimirs de Starcevs, LR Satiksmes ministrijas Autosatiksmes departamenta direktora vietnieks Jūlijs Vaitužs, Latvijas Transporta savienības prezidents Vladimirs Zvonarevs, Latvijas Transporta attīstības un izglītības asociācijas prezidents Andris Gūtmanis, Transporta un sakaru institūta (TSI) rektors profesors Jevgeņijs Kopitovs, TSI zinātnes un attīstības prorektors profesors Igors Kabaškins.

Projektā „Satiksmes ministrijas darbības stratēģija" īpaša uzmanība pievērsta loģistikas parku un distribūcijas centru attīstībai Latvijā, kam jāsekmē kravas plūsmu pieaugums starp Eiropas Savienības, NVS valstīm un Ķīnu. Nodrošināt šīs ilgtermiņa stratēģijas īstenošanu spēj tikai kompetenti profesionāli speciālisti, kuru līmenis atbilst augstajām Eiropas tirgus prasībām.

Pēc Eiropas Savienības paplašināšanās un muitas kontroles atcelšanas ir samazinājies pārvadājumu laiks starp vecajām un jaunajām ES valstīm, pieaudzis arī šajā jomā nodarbināto transportlīdzekļu skaits, aktivizējusies Baltijas valstu ostu darbība, par 20% pieaudzis Latvijā izsniegto komercpārvadājumu licenču skaits. Viens no galvenajiem priekšnoteikumiem licences saņemšanai starptautisko autopārvadājumu veikšanai ir sertifikāts – administrators ar profesionālo kompetenci (CPC). Šāds sertifikāts apliecina Eiropas Savienības direktīvā noteikto darbinieka profesionālo kompetenci preču un pasažieru pārvadājumu organizēšanā.

Profesionālās kompetences kursus ir pabeiguši dažādu organizāciju pārstāvji. To vidū ir Aizsardzības ministrijas iestāžu un apdrošināšanas kompāniju darbinieki, privātā biznesa pārstāvji, t.sk. transporta uzņēmumu vadītāji. Mācības organizēja Transporta un loģistikas zinātniskais mācību konsultatīvais centrs kopā ar Transporta un sakaru institūtu, eksāmenus pieņēma neatkarīga LR Satiksmes ministrijas eksaminācijas komisija, bet profesionālās kompetences sertifikātus izsniedz šīs ministrijas augstākās amatpersonas.

2006. gadā Transporta un loģistikas zinātniskais mācību konsultatīvais centrs un Transporta un sakaru institūts kopā ar LR Satiksmes ministrijas stratēģiskās plānošanas departamentu ir sagatavojuši jaunu mācību kursu, lai iegūtu sertifikātu „Bīstamo kravu starptautisko pārvadājumu konsultants".

Kopā ar sertifikātiem kursu absolventi saņems Eiropas Tirdzniecības palātas diplomus, kurus viņiem pasniegs ETP pārstāvis Latvijā Baltijas tirdzniecības misijas vadītājs V. de Starceva kungs.

Kuģošanas drošības komitejas 82. sesija

Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) Kuģošanas drošības komitejas (MSC) 82. sesijā, kas notika Stambulā (Turcija), tika apstiprinātas 23 rezolūcijas, 4 grozījumu projekti, 19 cirkulāri un virkne citu dokumentu, kā arī izveidotas vairākas darba grupas.

Citu starpā tika izveidota arī korespondences grupa, kas izstrādās un sagatavos rokasgrāmatas projektu par Starptautiskā kuģu un ostu aizsardzības (ISPS) kodeksa prasību piemērošanu vietējās flotes kuģiem (ne-SOLAS kuģiem). Tika pieņemts lēmums, ka VDR (kuģu melnās kastes) gadskārtējās pārbaudes tests jāapstiprina karoga valsts jūras administrācijai. Pārbaudes var veikt jūras administrāciju apstiprināti speciālisti. Savukārt SSAS (ISPS trauksmes sistēmas) pārbaudes jāveic jūras administrāciju inspektoriem. Glābšanas laivu pārbaudes līdz šim bija jāveic ražotāja pārstāvja klātbūtnē, turpmāk jūras administrācijas varēs izlemt, vai pārbaudei piesaistīt ražotāja pārstāvi. Šāds lēmums bija nepieciešams, jo nereti ražotāja pārstāvim nav iespējams ierasties valstī, kurā notiek kuģa pārbaude. Lēmums būs spēkā līdz 2010. gadam, kad šo jautājumu plānots izvērtēt atkārtoti.

Latviju MSC 82. sesijā pārstāvēja Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors Aigars Krastiņš, Latvijas Jūras administrācijas direktora vietnieks Artūrs Brokovskis un Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors Ēriks Umbraško.

HELCOM sanāksme Rīgā

2006. gada 12. septembrī Rīgā notika HELCOM darba grupas sanāksme par sekošanas programmas vienkorpusa tankkuģiem pilotprojekta izstrādi. Sanāksmi organizēja Latvijas Jūras administrācija.

Eiropas Savienības valstīs aizliegts smago naftas produktu transportēšanai izmantot vienkorpusa tankkuģus, kuri rada nopietnus vides piesārņojuma draudus. Taču Eiropas valstu ūdeņus joprojām šķērso vienkorpusa tankkuģi, kuri dodas uz vai no Krievijas ostām. Lai sekotu šo kuģu kustībai un savlaicīgi reaģētu briesmu gadījumā, tiek izstrādāta speciāla programma, kas palīdzēs dalībvalstīm, izmantojot automātiskās identifikācijas sistēmu (AIS), atpazīt un novērot tieši vienkorpusa tankkuģus. Eiropas Savienības ostās smagos naftas produktus atļauts kraut tikai dubultkorpusa tankkuģos.

Darba grupas sanāksmē piedalījās speciālisti no Latvijas, Lietuvas, Igaunijas, Krievijas, Somijas, Zviedrijas, Norvēģijas un Dānijas. HELCOM ir starptautiska institūcija, kas atbild par vides drošību Baltijas jūras reģionā.

Irbes šaurums plašākā skatījumā

Piedaloties Šanhajā notikušajā Starptautiskās bāku īpašnieku asociācijas (IALA) konferencē, Latvijas pārstāvji – Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfi-

jas dienesta vadītājs Jānis Krastiņš un nacionālais koordinators Aigars Gailis ar ārvalstu speciālistiem pārsprieduši iespēju Latvijā organizēt starptautisku semināru – darba grupu Irbes šauruma kuģu ceļu pārskatīšanai.

Šāda ideja konferences laikā aizgūta no Austrālijas delegācijas, kas sarīkoja prezentāciju par starpvalstu semināru – darba grupu *(Workshop)* kāda bīstama jūras šauruma kuģošanas drošības risku analīzei, izmantojot IALA un ASV risku izvērtēšanas modeļus.

JA direktora vietnieks Artūrs Brokovskis atzīst, ka šāda starptautiska darba grupa Irbes šauruma kuģu ceļu pārskatīšanai būtu nepieciešama, turklāt „jo ātrāk, jo labāk".

Konferences laikā Latvijas pārstāvji arī panāca vienošanos ar vienu no pasaulē lielākajiem navigācijas līdzekļu ražotājiem „Pharos Marine" par produkcijas prezentāciju Latvijas ostu pārstāvjiem.

Ostas un uzņēmumi transporta loģistikas izstādē Ķīnā

No 2006. gada 19. līdz 22. septembrim Rīgas, Ventspils un Liepājas ostas, "Latvijas dzelzceļš", Latvijas starptautisko autopārvadātāju asociācija, ar transportu un loģistiku saistīti uzņēmumi, kā arī Satiksmes ministrija pirmo reizi piedalījās starptautiskajā transporta un loģistikas izstādē Šanhajā (Ķīna).

Izstāde notika četras dienas, pirmajā dienā tika organizēta Latvijas transporta nozares prezentācija – seminārs „Looking for EU? Look at Latvia!". Tajā runāja un diskutēja par Latvijas vietu pasaules loģistikas tīklā, par dažādiem projektiem, kas jau ir realizēti vai vēl tikai ieplānoti, kā arī par turpmākajām sadarbības iespējām.

Izstāde Šanhajā ir lielākais šāda veida pasākums Ķīnā. Pagājušajā gadā to apmeklēja aptuveni 40 tūkstoši interesentu.

Valsts atbalstīs Liepājas ostu

2006. gada 5. maijā Ekonomikas ministrs Aigars Štokenbergs tikās ar Liepājas uzņēmējiem. Iepazinies ar Liepājas ostu un tās attīstības plāniem un iespējām, ministrs solīja valsts atbalstu Liepājas ostas padziļināšanai un piestātņu rekonstrukcijai. Kopumā ostas padziļināšanas un piestātņu rekonstrukcijas darbi varētu izmaksāt aptuveni 16 miljonus eiro, no kuriem 6,5 miljoni eiro varētu būt valsts līdzfinansējums. Liepājas ostas akvatorijas dziļums pašlaik ir vidēji 10,5 m, bet,

lai osta varētu būt konkurētspējīga beramkravu un ģenerālkravu apstrādē, ostas dziļumam vajadzētu būt 12 m. Padziļinot ostu, kravu apjoms no 4,5 milj. tonnu varētu pieaugt līdz 7 miljoniem tonnu.

Rīgas dzelzceļa mezgla rekonstrukcija

Lai Rīgas dzelzceļa infrastruktūra spētu apkalpot pieaugošos kravu apjomus Rīgas ostā, Rīgas dzelzceļa mezgla rekonstrukcijai nepieciešami 53 miljoni eiro. Aptuveni 60% no šīs summas plānots piesaistīt no ES Kohēzijas fonda līdzekļiem, bet pārējo summu finansēs no valsts budžeta un VAS „Latvijas dzelzceļš" līdzekļiem.

Projektu plānots sākt 2008. gadā un pabeigt līdz 2013. gadam. Projekta ietvaros paredzēts uzbūvēt vēl vienu pieņemšanas parku Bolderājā, sliežu ceļus Krievu salā un Kundziņsalā un citus objektus. Infrastruktūras modernizācija ļaus Rīgas ostai apstrādāt 40 miljonus tonnu kravu.

Jauni noteikumi

2006. gada 23. martā spēkā stājās Ministru kabineta noteikumi nr.199 „Noteikumi par bīstamo un piesārņojošo kravu apriti un kontroli ostā" , kas attiecas uz bīstamo un piesārņojošo kravu apstrādi ostās (kravu iekraušanas vai izkraušanas operācijas uz kuģiem, dzelzceļa vagonos, treileros, kravas konteineros vai citos transportlīdzekļos, kravu pārvietošana noliktavā, termināļa teritorijā vai uz kuģa, ieskaitot šādu kravu ievešanu, izvešanu vai uzglabāšanu ostas teritorijā to tālākai pārkraušanai no viena transportlīdzekļa citā), kā arī minēto prasību ievērošanas kontroli.

Sākts kriminālprocess par vides piesārņošanu

2006. gada 12. jūnijā Rīgas brīvostā Mīlgrāvja caurtekā kravas operāciju laikā no SIA „Ovi" piederošās liellaivas „Draugs" darbinieku nolaidības dēļ notika dīzeļdegvielas noplūde ostas akvatorijā. Pēc notikušā SIA „Ovi" darbinieki neziņoja par noplūdi likumā noteiktajā kārtībā. SIA „Ovi" atbildīgās amatpersonas atzina uzņēmuma darbinieku vainu.

AS „Rīgas kuģubūvētava" veica piesārņojuma seku likvidāciju un ostas akvatorijā pēc minētās noplūdes savāca aptuveni 100 litru dīzeļdegvielas un ūdens maisījuma.

Arī iepriekš, 2005. gada 19. jūlijā, SIA „Ovi" darbinieki pieļāva līdzīgu pārkāpumu, un par ostas akvatorijas piesārņošanu ar dīzeļdegvielu SIA „Ovi" tika piemērots naudas sods 900 latu apmērā saskaņā ar Administratīvā pārkāpumu kodeksa 58. panta 1. daļu un 84. panta 1. daļu.

Līdz ar to SIA „Ovi" ir pieļāvusi atkārtotu vides piesārņošanu gada laikā, un Jūras un iekšējo ūdeņu pārvalde pieņēma lēmumu nosūtīt lietas materiālus policijai un lūgt uzsākt kriminālprocesu saskaņā ar Krimināllikuma 102. panta 1. daļu un 105. pantu. Šis ir viens no pirmajiem gadījumiem Latvijā, kad par vides piesārņošanu ir sākts kriminālprocess.

Liepājas Karostas tiltā ietriecas tankkuģis

2006. gada 12. jūlijā pēc plkst. 15:00 Liepājas Karostas tilta ziemeļu daļā ietriecās ar Gruzijas karogu peldošais tankkuģis „Anna". Sadursmes rezultātā nopietni bojāts tilts un tankkuģa priekšgals. Naftas produktu noplūde nenotika.

Valsts vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes Liepājas jūras kontroles sektora darbinieki veic pastiprinātu notikuma vietas uzraudzību, līdz situācija normalizēsies un kuģis tiks aizvilkts uz remonta rūpnīcu. Tā kā sadursmes rezultātā bojāts tikai kuģa priekšgals un tankkuģim ir dubultkorpuss, ir cerība, ka jau tā piesārņotos Karostas kanāla ūdeņus neietekmēs šī viena no lielākajām katastrofām Liepājas ostā.

Noslēdzies inspektoru mācību seminārs pirmais cikls

Saskaņā ar Valsts vides dienesta apstiprināto mācību programmu vides inspektoriem no 2006. gada 7. aprīļa līdz 9. maijam notika inspektoru mācību semināru cikls par Baltijas jūras vides tiesisko aizsardzību un zvejniecību saskaņā ar Latvijas un ES normatīvajiem aktiem. Piedalījās 186 klausītāji – vides valsts inspektori, nozvejas uzskaites inspektori, Valsts vides dienesta pilnvarotās personas,

pašvaldību pilnvarotās amatpersonas, zemessargi, sabiedriskie vides inspektori un šā statusa kandidāti.

2006. gada septembrī tika rīkota atestācija sabiedriskā vides inspektora statusa iegūšanai tiem kandidātiem, kuri ir apguvuši inspektoru darbam nepieciešamās zināšanas un iemaņas, kā arī saņēmuši rekomendācijas no Valsts vides dienesta amatpersonām par atbilstību ieņemamajam amatam. Atestācija notika saskaņā ar Sabiedrisko inspektoru darbības reglamentu.

Liepājas piekrastē izskalotā viela nav nafta

Saskaņā ar laboratorijas analīžu rezultātiem bālganā nezināmas izcelsmes viela, kas 2006. gada 16. aprīlī tika izskalota Liepājas pludmalē, ir organiskas izcelsmes un nesatur naftas produktus. Kas tieši tā ir par vielu, netika noskaidrots arī laboratorijā, taču, spriežot pēc praktiskās pieredzes, Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes Liepājas jūras kontroles sektora vadītājs A. Priediens pieļāva varbūtību, ka tā varētu būt no kuģa kravas jūrā nokļuvusi palmu eļļa vai līdzīgs produkts.

Liepājas Karostas kanāla attīrīšanas projekts

2006. gada 12. aprīlī Liepājā notika projekta „Liepājas Karostas kanāla attīrīšanas projekta sagatavošana" noslēguma seminārs, ko organizēja Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde sadarbībā ar valsts SIA „Vides projekti". Seminārā tika prezentēti projekta darba rezultāti un turpmākie plāni Karostas kanāla attīstībā.

Projektu saskaņā ar Vides ministrijas pasūtījumu realizēja valsts SIA „Vides projekti". Projekts tika sākts 2005. gada maijā, un tā mērķis bija sagatavot pieteikuma dokumentāciju Eiropas Savienības Kohēzijas fondam, lai saņemtu finansējumu Liepājas Karostas attīrīšanai no piesārņotajiem nogulumiem. Projektam ir vairākas daļas – normatīvo aktu analīze, esošās situācijas izvērtējums, kanāla papildu izpētes darbi, kanāla attīrīšanas alternatīvu izvēle, finanšu un ekonomiskā analīze, pieteikuma sagatavošana Kohēzijas fondam un darba uzdevuma sagatavošana valsts iepirkumam. Liepājas Karostas kanāls ir vispiesārņotākā bijušās militārās teritorijas daļa Liepājā, kuras platība ir 780 000 m^2. Galvenās piesārņojošās vielas ir naftas produkti un smagie metāli, bet kopējais piesārņoto nogulumu apjoms ir aptuveni 650 000 m3. Saskaņā ar valsts SIA "Vides projekti" izstrādāto tehniski ekonomisko pamatojumu šīs nogulsnes paredzēts pārvietot Karostas kanāla austrumu galā uzbūvētajā rievsienas nosprostojumā, kur ierobežotajā teritorijā izveidos nogulumu deponēšanas vietu.

Krišjānis Valdemārs iemūžināts arī monētā

Plašākā nozīmē – ne vien ekonomiskā, bet arī kultūrvēsturiskā un politiskā – nauda atspoguļo visu civilizācijas attīstības gaitu. Tā bieži vien satur unikālu informāciju par reiz dzīvojušu personu, tautu un valstu likteņiem,

seniem vēstures notikumiem un kultūras pieminekļiem. Nereti tā dod skaidrojumu leģendām, liecina par politiskām pārmaiņām valstī.

Naudas vēsture Latvijā ir ļoti interesanta un vienlaikus sarežģīta. To noteikusi ilgstošā saistība ar lielajiem tirdzniecības ceļiem, no kuriem populārākie bija t.s. Dzintara ceļš, ceļš no varjagiem līdz grieķiem un Zīda ceļš. Tāpat īpatnas pēdas Latvijas monētniecībā ir atstājusi vācu, poļu, zviedru un krievu politiskā un ekonomiskā virskundzība. Grāmatā stāstīts par vissenākajiem naudas atradumiem Latvijas teritorijā – romiešu monētām (sudraba denārijiem, bronzas sestercijiem, dupondijiem, kvadransiem), kas Latvijā ieceļojušas 450 gadu ilgā laika posmā. Arī turpmākajos gadsimtos pa dažādiem ceļiem te nonākuši gan arābu dirhēmi un Rietumeiropas denāri, gan bizantiešu miliarisiji.

Jauns posms Latvijas naudas vēsturē aizsākās 13. gadsimtā, kad monētas kala arī Baltijā. Livonijas konfederācijas laikā, poļu un zviedru laikos Latvijā tapušās un ievestās naudas, Krievijas naudas, 1. pasaules kara gados okupācijas varu un apstākļu radītās naudas ienākšana Latvijas naudas apritē ved lasītāju cauri laiku lokiem, ļaujot būt nacionālās valsts un nacionālās valūtas tapšanas lieciniekiem. Arī 20. gadsimta 40. gadu un vēlākie notikumi nesa Latvijai ne tikai arvien jaunas okupācijas varas, bet nomainīja latus ar červonciem un rubļiem, tos savukārt ar reihsmarkām, kuras aizstāja padomju rubļi. Rubļu vizuālo tēlu savukārt mainīja naudas reformas. Latvijas nacionālās valsts atjaunošanai sekoja lata atdzimšana.

Nacionālās piemiņas monētu programmas „Latvija. Laikmetu grieži un laikmetu vērtības" sērijas „Cilvēki" ietvaros izdota piemiņas monēta „Krišjānis Valdemārs". Monētas nominālvērtība ir 1 lats, svars 31,47 g, diametrs 38,61 mm. 925 proves sudraba monēta kalta 2006. gadā Nīderlandē, monētas grafisko dizainu veidojusi mākslinieces Arta Ozola-Jaunarāja, bet plastiku mākslinieces Ligita Franckēviča. Monēta nes lielu informatīvo slodzi un sniedz tikpat lielu estētisko baudījumu, jo šeit ietverts un pateikts viss: Krišjāņa Valdemāra portrets ar viņa vēsturisko aicinājumu „Latvji, brauciet jūriņā!", jūra un Valdemāra paraksta faksimils. Latvijas Banka monētai noteikusi 21,50 latu cenu.

Jūrniecības tēmai veltītas vēl vairākas monētas. 1996. gadā kalta monēta „1895. gadā būvēts gafelšoneris „Julia Maria"", kas 1997. gadā iemūžināts arī mazajā zelta monētā, 1997. gadā izdota monēta „Hercoga Jēkaba laiku fregate „Gekronte Ehlend"", 1998. gadā divas monētas – „Rīgas kuģis (12.gs.) un tā arheoloģiskās atliekas" un „Ledlauzis „Krišjānis Valdemārs"".

Samita galds

Rīgas samita laikā vienkopus pie sarunu galda sēdās 26 NATO valstu un valdību vadītāji, lai pārrunātu NATO nākotni un aktuālus starptautiskās drošības politikas jautājumus. Šim mērķim bija paredzēts īpašs sanāksmes galds, ko izgatavoja uzņēmums „Coppa LTD", kas iesniedza labāko piedāvājumu LR Aizsardzības ministrijas rīkotajā cenu aptaujā par apaļā sanāksmes galda piegādi. Sanāksmes galda diametrs bija 18 metri, un tas sastāvēja no 31 atsevišķa segmenta, kas savstarpēji savienoti kopā. Pēc samita katra no apaļā galda sastāvdaļām atrada savu īpašnieku.

Jūrmalā izstāde par kuģiem dzelmē

2006. gada sākumā Jūrmalas pilsētas muzejā atklāja interesantu izstādi „Kuģi dzelmē", kurā bija parādīti priekšmeti un citas vēsturiskas liecības, kas saistītas ar kuģošanu Baltijas jūrā, sākot no 9. gadsimta līdz pat mūsu dienām. Izstāde stāstīja par Latvijas un citu pasaules valstu kuģiem, kas gājuši bojā Baltijas jūras ūdeņos. Izstādes apmeklētāji shematiskajos attēlos varēja aplūkot kuģu kapsētu vietas Baltijas jūrā, kā arī uzzināt ko vairāk par iemesliem, kas vainojami kuģu nogrimšanā.

Pirms 15 gadiem Jūrmalas pilsētas muzejs noslēdza sadarbības līgumu ar sabiedrisko organizāciju SELA („Senās laivas"), kas Voldemāra Raina vadībā nodarbojās ar zemūdens arheoloģiju, bet 2004. gada 15. oktobrī Voldemāra Raina vadībā tā paša muzeja paspārnē sāka darboties Zemūdens kultūrvēsturiskā mantojuma asociācija.

Jūras spēku Krasta apsardzes kuģis Rīgas jūras līcī atrod mirušu vali

2006. gada 21. jūlijā ceļā uz Salacgrīvu Nacionālo bruņoto spēku sporta dienu nodrošināšanai Jūras spēku Krasta apsardzes kuģis KA-09 „Klints" Rīgas jūras līcī atrada mirušu kuprvali, kas, visticamāk, bija saskrējies ar lielu kuģi.

Par šo faktu nekavējoties tika informēta Vides ministrija.

Jūras spēku Krasta apsardzes kuģis „Klints" atrasto vali nogādāja Skultes ostā un nodeva zinātniekiem izpētei.

Dabas muzejā Rīgā atklājot izstādi "Vaļi Baltijas jūrā", vides ministrs Raimonds Vējonis norādīja, ka atbildīgajiem dienestiem vaļa izcelšana un speciālistiem skeleta sagatavošana bija jauna pieredze. Vējonis pauda cerību, ka tuvākajā laikā nevienam ar šāda uzdevuma risināšanu vairs nebūs jānodarbojas.

Tagadējais veselības ministrs, toreiz Pārtikas un veterinārā dienesta ģenerāldirektors Vinets Veldre, kurš nodēvēts par kuprvaļa krusttēvu, atzina, ka Latvijas krastos vaļus neizskalo bieži, tādēļ izstādītais vaļa skelets būs nenovērtējama liecība nākamajām paaudzēm.

"Lēmums par mirušā vaļa turpmāko likteni bija jāpieņem bez kavēšanās," sacīja V. Veldre, atceroties saspringto 21. jūlija dienu un tai sekojošo negulēto nak-

ti. V. Veldre nekavējoties nolēma vērtīgo eksponātu nelaist zudībā, tādēļ valis tika transportēts uz Jelgavu, kur Latvijas Lauksaimniecības universitātē aizsākās gigantiskā dzīvnieka secēšana un preparēšana. Šeit pamazām kā mozaīka tapis 10 metrus garais kuprvaļa skelets. Neparasto atradumu speciālisti uzreiz novērtēja kā īpaši retu, jo šī bija tikai otrā zināmā reize vēsturē, kad Baltijas jūra Latvijas pludmalēm atdevusi vali.

Izstāde „Vaļi Baltijas jūrā" stāsta, ka visā pasaulē sastopamas 76 vaļu sugas, vaļu kārtai būtībā pieder arī delfīni. Šie dzīvnieki spēj izdot augstas frekvences skaņu, ar kuru orientējas vidē. Kuprvaļa nosaukums cēlies no tā, ka šā vaļa muguras spura nedaudz atgādina kupri. Valis izceļas ar to, ka tā krūšu spuras sasniedz trešo daļu ķermeņa garuma un ir pašas garākās vaļu valstībā. Kuprvaļa ķermeņa garums var sasniegt 18 metrus.

«Birokrātiskā haosa» dēļ aiztur šprotes

Krievijā aizliegta Latvijas uzņēmumu «Brīvais vilnis» un «Gamma A» ražotā produkcija, kurā konstatēts paaugstināts benzopirēna līmenis. Krievijas noteiktā aizlieguma dēļ «Brīvais vilnis» no darba jau atbrīvojis aptuveni 100 darbinieku.

Lai izdabātu Krievijas valsts iestādēm un Latvijas zivju pārstrādātāju produkcija atbilstu prasībām, ražotāji cenšas samazināt benzopirēna saturu šprotu konservos, kā rezultātā šprotes kļuvušas gaišākas un alkšņu malkas dūmu aromāts gandrīz vairs nav jūtams. Krievijas lielie klienti un veikalu tīkli atzinuši, ka produkts būtībā ir sabojāts un tagad vairāk garšo pēc eļļā vārītām reņģēm, tomēr viņi arī šādu produkti ir gatavi ņemt pretī.

„Jaunais vilnis" atnes „Samaru" un Abramoviču

2006. gada jūlija beigās Rīgas pasažieru ostā piestāja krievu miljardierim Romānam Abramovičam piederošā 45 m garā jahta „Pelarus", kas Kaimanu salās reģistrēta kā „Samar". Speciālisti domā, ka luksusa klases jahtas cena varētu tuvoties 90 miljoniem eiro. Informācija par to, kas ar šo jahtu ir atkuģojuši uz Rīgu, bija stingri slepena, galu galā tomēr noskaidrojās, ka „Samara" kopā ar spožo popmūzikas zvaigzni Enriki Iglesiasu un vēl dažām prominencēm uz jauno izpildītāju festivālu „Brīvais vilnis" it kā atvedusi arī Krievijas bagātāko cilvēku un jahtas īpašnieku Romānu Abramoviču, tomēr šim faktam īstu apstiprinājumu neviens tā arī neguva.

Tranzīts un ostas fotogrāfijās

2006. gada 3. novembrī Latvijas dzelzceļa vēstures muzejā Rīgā, Uzvaras bulvārī 2/4, tika atklāta tranzīta biznesa nozarei veltīta izstāde "Transit Latvia". Fotoizstādes mērķis ir tuvāk iepazīstināt skatītājus ar Latvijas tautsaimniecībai svarīgas nozares ikdienas darbu un vienlaikus atklāt to romantikas devu, kas neapšaubāmi piemīt arī šim ārēji skarbajam darbam.

Viens no izstādes autoriem Sergejs Ivančenko

Fotogrāfijās tverti gan raksturīgākie ikdienas darba ritmi dzelzceļa kravu apstrādē, gan tranzīta nozarei svarīgu, ar ES fondu līdzfinansējumu topošu infrastruktūras objektu būvniecība.

Latvijas trīs lielākās ostas, neraugoties uz kravu apstrādes tehnoloģijas kopību, fotogrāfijās mūsu skatienam atklājas katra ar savu specifisku niansi, ar savu neatkārtojamo vizuālo tēlu.

Spēcīgu emocionālo iespaidu rada no "putna lidojuma" uzņemtās fotogrāfijas.

Savdabīgu vizuālo kontrastu izstādes ekspozīcijai piešķir tās dalībnieku sastāvs, kurā ir gan profesionāli fotomeistari, gan ar fotokameru draugos esoši tranzīta uzņēmumu darbinieki, kuri tik labi kā neviens cits pārzina katrs savu "objektu". Tādēļ arī ekspozīcijā ir gan fotogrāfijas, kurās dokumentāli fiksēti tranzīta nozarei svarīgi notikumi, gan attēli, kuros dzelzceļa vai ostas darbība tverta poētiski, uzsverot gaismas spēli vai ritmu.

Izstāde novembrī bija skatāma Latvijas dzelzceļa vēstures muzejā, decembrī tā aizceļoja uz Liepāju, janvārī uz Ventspili un, visbeidzot, februārī atkal atgriezās Rīgā. Izstādi "Transit Latvia" veidojis autoru kolektīvs.

Ventspils osta – foto Juris Presņikovs, Anatolijs Popeluha un Oskars Jūra.
Rīgas osta – foto Haralds Apogs.
Liepājas osta – foto Guntis Jostmanis, Linda Zvirbule, Ivo Koliņš.
Latvijas dzelzceļš – foto Sergejs Ivančenko.■

Jūrniecības darbinieki – jubilāri 2006

Herberts Asaris (1926. 4. VIII)

Zandars Balodis (1931. 19. XII)

Ilze Bernsone (1946. 29.XII)

Jānis Birks (1956. 31.VII)

Jānis Buklovskis (1931. 19.IV)

Vladislavs Buklovskis (1926.2.III)

Arvīds Buks (1936.1.V)

Vitolds Daubergs (1936.17.II)

Pēteris Drebeiniks (1936.8.XII)

Vladimirs Einiņš (1936.1.VII)

Artūrs Lapiņš (1936.16.X)

Gunārs Ozoliņš (1936.18.I)

Gints Ozoliņš (1976. 1.XI)

Gonerts Pešiks (1926.30.IX)

Gunārs Šteinerts (1936.7.IV)

Antons Zīle (1936.18.VII)

Nikolajs Zirdziņš (1916.12.X)

Kārlis Kleins (1946.20.III)

Andris Unbedahts (1956.16.V)

Igors Pavlovs (1956. 22.XI)

Anita Freiberga (1956.7.XI)

Jēkabs Lībmanis (1931.3.XII)

Ēvalds Grāmatnieks (1946.17.VII)

Jānis Krastiņš (1976.5.III)

Arturs Lapiņš (1936.16.X)

Ivars Ross (1936.13.II)

Romāns Rudzītis (1931.17.VI)

Georgijs Baranovs (1946.25.VIII)

Andris Bernāns (1946.14.III)

Jānis Grāvītis (1931.8.X)

Uģis Kalmanis (1956.20.X)

Valērijs Latiševs (1931.7.V)

Artis Līdaks (1966.10.X)

Jevgēnijs Rudzītis (1921.19.II)

Zigmunds Smirnovs (1956.24.VI)

Haralds Sulainis (1966.11.X)

Jānis Šļars (1946.14.I)

Ainārs Vimba (1966.3.XII)

Aldis Zieds (1956.9.X)

Paldies par sadarbību un atbalstu!

Rīgas brīvostas pārvaldei
Ventspils brīvostas pārvaldei
Liepājas ostas pārvaldei
Salacgrīvas ostas pārvaldei
Skultes ostas pārvaldei
Mērsraga osts pārvaldei
Latvijas Jūras administrācijai
VAS „Latvijas dzelzceļš"
AS „Latvijas kuģniecība"
LR Jūras spēkiem
Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijai
Latvijas Jūras akadēmijai
Liepājas Jūrniecības koledžai
Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai
Jūras medicīnas centram
AS „Latvijas kuģniecība" pensionāru biedrībai „Enkurs"
Firmām:
SIA „Lapa"
AS „BMGS"
„Liepājas osta LM"
„Baltic Container Terminal"
SIA „BGS"
Rīgas Centrālais terminmāls
„LaCon"
„Jūras grāmata"
„Ekohidrotehnika un Ko"

Paldies visiem, kas palīdzēja „Latvijas Jūrniecības gadagrāmatas 2006" sagatavošanā, neliedzot padomu, informāciju, fotomateriālus, kā arī finansiāli atbalstīja tās izdošanu.

Satura rādītājs

Priekšvārds

3 Vai esmu darījis visu, ko spēju?
4 Kad šaubas pāraug neticībā

Gada notikumi

6 Saeimas vēlēšanas
7 NATO samits ceļ Latvijas prestižu

Jūrniecības savienība

12 Jaunie jūrnieki vieš cerības
29 Jūras jeb zvejnieku svētki

Politika

34 Brisele. Dod cerību vai grauj uzticību...
44 Latvijas deputāti Eiropas Parlamenta komitejās un delegācijās
46 Tiesību aktu pakete jūrniecības drošības jomā (ERIKA III)
48 Aviācijas un jūras satiksmes drošības pasākumu finansēšana
50 Eiropas transporta politika
52 Sadarbība Baltijas jūras reģionā
60 Piešķirts finansējums kuģu radīto jūras piesārņojumu novēršanai
68 Satiksmes ministrija nosaka prioritātes
82 Latvijas dzelzceļš domā par nākotni
92 Paši neņem un citiem arī neatdod
94 Velns nemaz nav tik melns
96 Jūras vidi var aizsargāt tikai kopīgiem spēkiem
103 Jūras valsts uzliek atbildību
109 Konvencija par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību
110 Aizsargājamās teritorijas Baltijas jūras austrumu daļā
112 Vai jūra uzbrūk krastam?

Ostas

116 Kopējās tendences Eiropas Savienības valstu ostās
118 Kravu apgrozījums
122 Baltijas lielākie graudu termināļi ir gandrīz tukši
126 Rīga – Baltijas centrs
136 Rīgas brīvostas attīstības stratēģija
141 Rīgas osta atbilst ISPS drošības kodeksa prasībām
148 Ekoloģija nav tikai tukša skaņa
155 „Magnat Group" sāk projektu „Vēju Roze"
160 Atdzimšana caur kultūru
164 Liepājas SEZ uzņēmumu apgrozījums 2006. gadā – 83 miljoni latu
173 Kapteinis uz ostas komandtiltiņa
175 Ventspils ostas infrastruktūras projekti
188 Mazo ostu lielā attīstība

Jūras administrācija

206 Jaunajā gadā samazināsim birokrātiju jūrnieku sertificēšanā
209 Eiropas Savienības auditori atzinīgi vērtē Latvijas kuģošanas drošības inspektoru darbu
212 2006. gadā pārbaudīti 26,4% Latvijas ostās ienākušo ārvalstu kuģu
217 Kuģu un ostu aizsardzība pret terorisma draudiem
219 Kuģi zem Latvijas karoga
227 „Irbe Loja" – pirmais 2007. gadā zem Latvijas karoga reģistrētais kuģis
229 Latvija vada ES cīņu pret viltotiem jūrnieku sertifikātiem
232 Jauni jūrnieku sertificēšanas noteikumi
234 Ko vajadzētu zināt atpūtas kuģu īpašniekiem
236 Elektroniskās jūras kartes kuģošanas drošībai
242 Jūras negadījumi 2006. gadā
245 Pirmie uz avarējušā kuģa
249 Galvenās problēmas ir drošība un ekoloģija

Ls. 5,58
Vēsture

250 Latvijas ostas atbilst drošības prasībām
251 Tiekas Baltijas valstu jūras administrācijas
252 Jūra gaida kapteiņus
253 Jūrniecības normatīvo aktu krājums iemanto uzticību
254 Iznāk jauns žurnāls jūrniekiem

Jūrniecības nozare

256 Kas ir Eiropas drošības aģentūra?
259 „Latvijas kuģniecība" strādā ar peļņu
266 Arī kuģī ir kaut kas sievišķīgs
269 Licencēto komersantu saraksts personu iekārtošanai darbā uz kuģiem
270 Licencēto komersantu saraksts starpniecības pakalpojumiem jūrnieku iekārtošanai darbā uz kuģiem
271 „Lapa" paplašina biznesu
278 Kapteinis kā godājams tituls jeb atbildīgs amata pienākums
280 Vienīgā pasaulē?
291 Latvietis uz komandtilta
298 Kolkas rags vētru naktī

Arodbiedrības

304 Spēks ir vienotībā
316 Kur Liepājā atpūšas jūrnieki?
320 Latvijas Jūrnieku misija pasaules jūrniekiem

Izglītība

321 Licencētās jūrnieku izglītības programmas
323 Top jauns televīzijas konkurss par jūrniecības tēmu
325 Jūras akadēmija uzņēmusi jaunu kursu
331 No pagātnes uz nākotni

Jūras spēki

334 Gads zem NATO un BALTRON karoga
344 Krasta apsardze vienmēr sardzē

Zvejniecība

349 Zvejniecībā jāapgūst miljoni
351 ES jauna Zivsaimniecības kontroles aģentūra
353 Latvijas zvejnieki sagriež kuģus un gaida labākus mencu laikus

Medicīna

359 Latvijas Jūras medicīnas centrā jaunas tehnoloģijas

Buru sports

362 Viļņi Baltijas jūrā
364 Zilais karogs jahtu ostām
369 Zelta reiss

Vēsture

378 Latvijas ostas 20. gadsimta sākumā
382 Galvenās upes galvenā māka
387 Latvijas tirdzniecības flote 2. pasaules kara laikā (1941–1945)
396 Pirms 70 gadiem
399 Pirmā un pēdējā Ziemeļeiropā būvētā koge
403 Pulkstenis – atzinības zīme: Nikolaja II dāvana Rīgas ostas locim
407 Jauns eksponāts Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijā
409 Jūrnieki un jūrniecības darbinieki – simtgadnieki
415 Vīri, kas uzdrīkstējās

422 **Pro Memoria**

Kultūra

435 Tavam grāmatu plauktam
438 Latvijas jūrniecības enciklopēdija
440 Gleznas ceļo pa jūras piekrasti
442 2006. gada notikumi
454 Jūrniecības darbinieki – jubilāri 2006

LATVIJAS NACIONĀLĀ BIBLIOTĒKA
0308091672

Ut
629.5