LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA

2007

0308091673

U+
629.5

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA 2007

15. GRĀMATA

RĪGA 2008

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 foto, kā arī foto no Ministru kabineta, 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 spēku, jahtas „Anita", LU Preses centra krājuma.

Rakstos izmantota ES, EK, Satiksmes ministrijas, aģentūras LETA, BNS, Latvijas Jūras administrācijas žurnāla „Jūrnieks", laikrakstu „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

Ir pienācis laiks cilvēkam

Politika, bizness, nauda, sakari. Visas šīs lietas mūsu ikdienā ir tik nozīmīgas un aizņem tik daudz vietas, ka bieži vien visparastākajām cilvēciskajām attiecībām vairs neatliek nekā.

Priecājamies par kravu pieaugumu ostās, par uzbūvētiem jauniem kuģiem un rekonstruētām piestātnēm. Bet kas gan visu to apgroza, būvē un rekonstruē? Nu, protams, cilvēks. Bez viņa taču nekā nebūtu! Un nekam nebūtu jēgas...

Reizēm šķiet viss sagriezies kājām gaisā, un tā vietā, lai manta kalpotu cilvēkam, cilvēks kā apmāts kalpo mantai. Skrien, sitas, grozās. Tāda ir dzīve.

Un tad kādu dienu, kad esi pavēris durvis, lai tikai garām skrienot sveicinātu sen neredzētu cilvēku, tu pēkšņi sajūti, ka cilvēks aiz šīm durvīm ir patiesi priecīgs par tavu sveicienu.

Pār tevi nāk atklāsme – blakus taču ir cilvēki, kuri daudz vairāk ir pelnījuši tavu uzmanību, nekā tu viņiem to esi sniedzis.

Arī Gadagrāmata, aplūkojot jau tradicionālos, jūrniecībai nozīmīgos tematus, šogad visvairāk centās ieklausīties cilvēkos, saprast viņu domas, apbrīnot darbu un priecāties par panākumiem.

Un pateikt paldies!

Jūsu Gadagrāmata

Piecpadsmit grāmatas jūsu grāmatu plauktā

„Latvijas Jūrniecības gadagrāmata 2007" ir piecpadsmitais izdevums, kas nonāk pie sava lasītāja. Cerams, ka tā ir gaidīta un pa šiem ilgajiem gadiem arī iemīlēta. Mūsu Jūrniecības gadagrāmata.

Atskatos uz aizvadīto laiku, un blakus manam datoram gadu secībā sarindotas stāv visas gadagrāmatas – no pavisam plāniem izdevumiem līdz krietna apjoma grāmatām. Pirmajām četrām vāka stūrī ir emblēma, kurā attēlots enkurs un trīs burti – JVK, ceturtajai blakus ir arī Latvijas Jūrniecības savienības logotips.

Pirmajos gados Gadagrāmatu izdeva Latvijas Kultūras fonda Jūrniecības vēstures kopa, bet grāmatas idejas autors bija vēstures pētnieks Arvis Pope, kurš nu jau vairāk nekā gadu no mums aizgājis, bet viņa iesāktais darbs turpinās.

Pirmās „Latvijas Jūrniecības gadagrāmatas '89/'90" ievadā Arvis Pope raksta: „Tagad jau pagrūti atcerēties, kurš pirmais ieminējās par šādas grāmatas izdošanu, šķiet, ka tas bija Jūrniecības vēstures kopas dibinātājs Egons Līvs un saruna notika 1987. gadā. Grāmata tika apspriesta kopā ar Egonu Līvu, bet vēlāk – jau bez viņa."

Iesākumā bijusi doma atjaunot savulaik pirmās Republikas laikā izdoto „Kuģniecības gada grāmatu", tomēr reālā situācija 1990. gadā Latvijā teica priekšā, ka, A. Popes vārdiem runājot, „jaunās gadagrāmatas mērķis ir populārā formā iepazīstināt sabiedrību ar latviešu jūrniecības zudušo slavu, šodienas bēdīgo stāvokli un nākotnes cerībām. Citi lasītāji, citi uzdevumi, cits saturs. Tādēļ tika pieņemts lēmums neuzskatīt jauno gadagrāmatu par „Kuģniecības gada grāmatas" turpinājumu un dot tai citu, nedaudz atšķirīgu nosaukumu." Grāmatas izdevēji atstājuši arī liecības par to, cik problemātiska bijusi līdzekļu meklēšana grāmatas izdošanai. Un šī tradīcija saglabājās daudzu jo daudzu gadu garumā.

No 1993. gada Gadagrāmatas izdošanu sāk atbalstīt Latvijas Jūrniecības savienība, bet no 1994. gada tā ir arī šīs grāmatas izdevēja.

Kad 1994. gadā es sāku piedalīties „Latvijas Jūrniecības gadagrāmatas" veidošanā, LJS valdes priekšsēdētājs bija Miķelis Elsbergs, bet pati Jūrniecības savienība svinēja piecu gadu jubileju. Tolaik tematiski tika turpinātas pirmajā Gadagrāmatā aizsāktās tradīcijas, un arī tās tradīcijas, kas attiecās uz naudas meklēšanu grāmatas izdošanai, nekur nepazuda. Grūti spriest, vai tagad dāsnāki ir sponsori, vai Latvijas jūrniecības nozares uzņēmumi paši kļuvuši finansiāli stabilāki, vai arī „Latvijas Jūrniecības gadagrāmata" pierādījusi savu dzīvotspēju un sponsoru skatījumā kļuvusi par prestižu izdevumu, bet varbūt viss teiktais, kopā ņemot, taču pēdējos pāris gadus tagadējam Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājam Antonam Vjateram vairs nav jāstaigā ar izstieptu roku, lai sadabūtu naudu. Bija ļoti pārsteidzoši tikties, piemēram, ar „Alpha Shipping Company" līdzīpašnieku Valdi Siliņu, kurš godīgi atzinās, ka viņa

kompānijai Latvijā reklāma nav nepieciešama un naudu Gadagrāmatas izdošanai dod, vienīgi patriotisku jūtu vadīts. Vai arī saruna ar „Liepājas osta LM" prezidentu Pēteri Iesalnieku, kurā viņš atzinās, ka Gadagrāmatas atbalstīšanu uzskata par savu goda pienākumu. Un „Latvijas kuģniecība", Latvijas ostu pārvaldes un... kā lai visus šeit piemin? Domāju, ka tieši tāpat vai līdzīgi varētu teikt visi tie, kas draudzīgi samet *kolekti* kārtējai Gadagrāmatai. Laikam jau tomēr mecenātisms vēl nav miris, un, pateicoties tam, nākamajām paaudzēm paliks šī vēstures liecība. Grāmatas izdevēji un veidotāji par to visiem saka lielu paldies, bet vislielāko pateicību, iespējams, kaut kādā kosmiskā izteiksmē mēs visi saņemsim no tiem, kas dzīvos pēc simt un vairāk gadiem.

Nauda ir ļoti nepieciešama grāmatas izdošanai, bet tā vajadzīga vien tad, ja kāds ir uzrakstījis pašu grāmatu. Tāpēc nu pateicības vārdi tiek sūtīti visiem, kas strādājuši pie visu piecpadsmit Gadagrāmatu veidošanas. Tie ir rakstu autori, literārie un tehniskie redaktori, fotogrāfi, maketētāji, mākslinieki, tipogrāfijas ļaudis. Te vajadzētu saukt ļoti daudzus vārdus, bet es nosaukšu tikai vienu: Ilze Bensone. Viņa ir bijusi visu izdevumu redkolēģijā un sagatavojusi materiālus visiem Gadagrāmatas izdevumiem.

Un, protams, paldies visiem tiem, kuri ir piederīgi šai grāmatai, bet diemžēl vairs nav līdzās mums. Viņi turpina dzīvot mūsu visu atmiņās un sirdīs.

Arī Jūrniecības gadagrāmatas tematika gadu gaitā mainījusies. Ja pirmajos neatkarības gados bija jāpasaka daudz kā tāda, kas padomju režīma laikā netika izrunāts, un Gadagrāmata akcentu lika uz vēsturi, tad 1994. gadā A. Pope Gadagrāmatas ievadrakstā atzīstas: „Šoreiz grāmatas saturs nedaudz atšķirīgs no iepriekšējām. Veidotāji nolēma, ka lietderīgi tajā ievietot dažus jūrlietām nozīmīgākos likumdošanas aktus un citus aktuālus materiālus. Vairāk mūsdienu, mazāk vēstures."

Tā nu mēs strādājam: intervējam cilvēkus, apkopojam informāciju un rakstām Grāmatu.

Varu teikt godīgi un atklāti: veidojot piecpadsmito izdevumu, esmu kļuvusi ļoti bagāta, jo esmu tikusies ar lielām personībām, izciliem darbiniekiem, lieliskiem cilvēkiem un strādājusi kopā ar labiem un uzticamiem draugiem, uz kuriem vienmēr varu paļauties.

Un vēl, rakstot par jūrniecības lietām, sapratu, ka mēs pārlieku reti pasakām paldies cilvēkiem par viņu darbu. Tāpēc „Latvijas Jūrniecības gadagrāmata" aizsāk jaunu tradīciju – jūrniecības gada cilvēka godināšanu. Šajā gadā esam uzņēmušies atbildību un par mūža ieguldījumu godinām tālbraucēju kapteini Igoru Vītolu (par kapteini Vītolu lasiet 341. lpp.). Un aicinām Latvijas Jūrniecības savienību, profesionālās organizācijas un visu jūrniecības sabiedrību turpināt tradīciju, reizi gadā godinot tos cilvēkus, kas aizvadītajā gadā ar savu darbu izpelnījušies jūrniecības sabiedrības pateicību, kā arī ar savu mūža darbu vairojuši Latvijas labklājību un cēluši tās prestižu.

Paldies visiem par kopīgo darbu!

Anita Freiberga,
„Latvijas Jūrniecības gadagrāmatas" redaktore

ES Reformu līgums veicina mazo valstu ietekmi

2007. gada 13. decembrī tika pieņemts Eiropas Savienības Reformu līgums, kas apvieno visus līdzšinējos ES dibināšanas dokumentus un ietver sevī arī savulaik nepieņemtās Eiropas konstitūcijas svarīgākos pamatprincipus. Lai Reformu līgums nekļūtu par konstitūciju, tā veidotājiem nācās iekļaut tekstā virkni sarežģītu juridisku atrunu. Līguma būtību tomēr varam izteikt īsi.

Eiropas Savienības Reformu līgums pazīstams arī ar otru nosaukumu – Lisabonas līgums. Tieši Portugāles galvaspilsētā 2007. gada oktobrī notika neformāla Eiropas Padomes sanāksme, kurā dalībvalstu pārstāvji parakstīja šā dokumenta galīgo versiju. Jaunais līgums apvieno un papildina iepriekšējos starpvalstu līgumus, ar kuru palīdzību nodibināta Eiropas Savienība, proti, Eiropas Savienības un Eiropas Kopienas dibināšanas līgumus.

Līgums ir Eiropas Savienības pamatdokuments, taču tā nav ES konstitūcija. Reformu jeb Lisabonas līgums ir kompromisa risinājums pēc 2004. gada neveiksmīgā mēģinājuma vienoties par Eiropas konstitūciju. Eiropadome vienojās par ES konstitūcijas pieņemšanu, taču Francijas un Nīderlandes referendumu negatīvais rezultāts konstitūcijas veidošanu apturēja. Tieši pēc gada, 2005. gada jūnijā, Eiropadome ierosināja "pārdomu periodu", kura laikā dalībvalstis varēs saskaņot viedokļus. Līgumā nekas nav minēts par ES karogu, himnu un moto, tie paliks tādi paši kā līdz šim. Reformu līgumā ir atsauce arī uz Eiropas Cilvēktiesību hartu. Tomēr, lai līgums netiktu uzskatīts par konstitūciju, šie divi dokumenti šobrīd nav apvienoti, bet darbojas, viens otru papildinot.

Valsts prezidents Valdis Zatlers, Ministru prezidents Aigars Kalvītis un ārlietu ministrs Māris Riekstiņš Lisabonā paraksta Lisabonas līgumu.

Reformu līgums ļauj turpināties ES veidošanās procesam, un tādēļ tajā ir ietverti arī jauninājumi, kas sākotnēji bija konstitūcijas projektā. Viena no

būtiskākajām izmaiņām ir ES rotējošās sešu mēnešu prezidentūras aizstāšana ar pastāvīgu Eiropadomes prezidenta amatu ar pilnvaru laiku uz 2,5 gadiem. Jauns ES ārējo sakaru un drošības nozares vadītāja amats apvieno divu atsevišķu amatu pienākumus, kurus līdz šim pildīja Havjērs Solana un Benita Ferrero-Valdnere. Sākot ar 2014. gadu, samazināsies arī Eiropas Komisijas komisāru skaits. Eiropas Parlaments, ES Padome un Eiropas Komisija iegūst lielāku iespaidu uz dalībvalstu tieslietu un iekšlietu iestāžu darbu.

Līgums apstiprina arī jau iegājušos Eiropas likumdošanas pieņemšanas kārtību, sadarbojoties Eiropas Parlamentam un ES Padomei. Panākta arī pakāpeniska pāriešana uz dubultā vairākuma principu ES balsojumos, proti, dubulto vairākumu veido 55% dalībvalstu, ja tās pārstāv 65% no visiem ES iedzīvotājiem. 2014. gadā šis princips pilnībā nomainīs visus pārējo balsojuma veidus. Tiesa, pārejas laika izņēmumus ES vēl pieļaus līdz 2017. gada 31. martam. Turpmāk dalībvalstis saskaņos savu rīcību arī enerģētikas nozarē un attieksmē pret klimata pārmaiņām. Būtiski jauninājumi ir arī dalībvalstu tiesības uz brīvprātīgu izstāšanos no ES un atteikšanās no atsevišķu dalībvalstu veto tiesībām.

Latvijai, tāpat kā citām mazām valstīm, ES Reformu līguma pieņemšana ir laba ziņa. Skaidri formulēti noteikumi un politiska stabilitāte Eiropas Savienībā nodrošina Latvijai labākas iespējas aizstāvēt savas intereses. Latvijas pārstāvjiem kļūs vieglāk plānot tālākos politiskos soļus un izvēlēties apstākļiem atbilstošas darba grupas un koalīcijas. Cerams, ka dalība labi organizētā un politiski stabilā valstu savienībā veicinās stabilitāti arī pašā Latvijā.

Pēteris Zvagulis

2007. gada 21. decembrī Latvija pievienojās Šengenas zonai

Līdz ar Latvijas pievienošanos Šengenas telpai Latvijas pilsoņiem, nepilsoņiem, bezvalstniekiem un bēgļiem ir tādas pašas ceļošanas tiesības kā citu dalībvalstu pavalstniekiem.

Ir atcelta robežkontrole uz iekšējām robežām: Latvijas – Igaunijas un Latvijas – Lietuvas valsts robežas. Šķērsojot šīs iekšējās robežas, kā arī ceļojot uz/no Šengenas valstīm ar lidmašīnu (gaisa robežkontroli plāno atcelt 2008. gada 30. martā) vai ar kuģi, dokumenti netiks pārbaudīti. Organizējot starptautisko satiksmi Latvijas lidostās, kā arī ostu pasažieru terminālos, robežšķērsotāju plūsma tiks sadalīta uz Šengenas un ne-Šengenas termināliem. Trešo valstu pilsoņi, uzrādot derīgu Šengenas dalībvalstu vīzu vai uzturēšanās atļauju, vai Šveices un Lihtenšteinas uzturēšanās atļauju, varēs iecelot un uzturēties Šengenas, tātad arī Latvijas, teritorijā ne ilgāk par trim mēnešiem pusgada laikā. Iestājoties Eiropas Savienībā, Latvija apņēmās pilnībā ieviest Šengenas konvencijas prasības attiecībā uz telpu bez iekšējām robežām. Sagatavošanās pievienoties Šengenas līguma telpai bija viena no Valsts robežsardzes svarīgākajām prioritātēm.

UZZIŅAI

Ar Latvijas pievienošanos Šengenas telpai gan Latvijas pilsoņi, gan Latvijas nepilsoņi, bezvalstnieki un bēgļi varēs brīvi pārvietoties jebkurā no divdesmit četrām Šengenas valstīm: Latvijā, Lietuvā, Igaunijā, Somijā, Zviedrijā, Norvēģijā, Dānijā, Polijā, Ungārijā, Slovākijā, Čehijā, Austrijā, Vācijā, Nīderlandē, Beļģijā, Luksemburgā, Francijā, Spānijā, Portugālē, Itālijā, Grieķijā, Slovēnijā, Īslandē, Maltā. Pēc pievienošanās Šengenas telpai Latvijas nepilsoņi, bezvalstnieki un bēgļi bez vīzas nevarēs ieceļot Lielbritānijā un Īrijā.

Fragmenti no **Valsts prezidentes Vairas Vīķes-Freibergas uzrunas Saeimā**

2007. gada 21. jūnijā

Augsti godātais Saeimas priekšsēdētāj!

Ļoti cienītās deputātes un godātie deputāti!

Uzrunājot jūs no augstās Saeimas tribīnes pēdējo reizi Valsts prezidentes amatā, es vēlos pateikties 9. Saeimai par sadarbību, kā arī novēlēt, lai likumdošanas procesā tikpat aktīvs kopdarbs ar dažādām Saeimas komisijām turpinātos arī nākamā Valsts prezidenta laikā.

Latvijā kā parlamentārā republikā Satversme paredz varas līdzsvaru starp Valsts prezidentu, Saeimu un valdību, kamdēļ savas prezidentūras laikā esmu konsekventi centusies Valsts prezidenta institūciju šajā varas trijstūrī veidot kā vērā ņemamu spēku. Tai pašā laikā esmu arī konsekventi vienmēr aizstāvējusi kā likumdevēja, tā izpildvaras leģitimitāti un politisko lēmumu pieņemšanas pienākumus un tiesības..

Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga.

.. Viens zīmīgs izņēmums Saeimas atsaucībai pret prezidentu ir bijuši šī gada sākumā steidzamības kārtā pieņemtie drošības likumu grozījumi. Konstatējot, ka vispirms jau Ministru kabinets un pēc tam Saeima izvēlējās palikt kurli pret maniem atkārtotiem, mutiski un rakstiski izteiktajiem un juridiski pamatotajiem iebildumiem, pirmo reizi Latvijas Republikas pastāvēšanas vēsturē biju spiesta izmantot vēl vienu, Satversmes 72. pantā Valsts prezidentam paredzētu instrumentu, apturot likuma izsludināšanu uz diviem mēnešiem un uzsākot procesu, kas nu jau ir novedis līdz manas prezidentūras pašā pēdējā dienā paredzētajam referendumam. Gribu šeit Saeimas un tautas priekšā vēlreiz uzsvērt, ka tas nebūt netika darīts vieglprātīgi no

Trīs Latvijas prezidenti: Guntis Ulmanis (no labās), Vaira Vīķe-Freiberga un Valdis Zatlers.

manas puses, bet gan tamdēļ, ka šie likumu grozījumi visnopietnākā veidā radīja draudus valsts interesēm. Varu pateikties, ka Saeima tikpat steidzami pēc šī mana soļa savus lēmumus atcēla, bet varu arī nožēlot, ka iebildumi tika sadzirdēti tikai zem referenduma drauda..

.. Visu pagājušo astoņu gadu garumā man ir notikušas iknedēļas tikšanās ar pieciem dažādiem Ministru prezidentiem pēc kārtas un sadarbība ar garu virkni dažādu valdību ministriem, nemaz jau nerunājot par pašvaldību, iestāžu un lielu vai mazu uzņēmumu vadītājiem un darbiniekiem, ierēdņiem, visdažādāko organizāciju un neformālu grupu pārstāvjiem, literatūras, mākslas, mūzikas, zinātnes, sporta un daudzu citu lauku izcilniekiem. Protams, ir notikusi arī kontaktēšanās – vai nu rakstiski vai mutiski – ar visiem tiem pilsoņiem un nepilsoņiem, kas par to ir izteikuši vēlēšanos. Visiem, ar kuriem man ir bijusi konstruktīva un auglīga sadarbība, gribu izteikt vissirsnīgāko paldies.

Augsti godātā Saeima!

..Man kā prezidentei aiz muguras paliek astoņi ātri pagājuši smaga darba gadi, bet arī lielas laimes un gandarījuma gadi. Man ir bijis liels gods kalpot Latvijai, un esmu pateicīga 7. Saeimai, kas mani ievēlēja, un 8. Saeimai, kas mani pārvēlēja. Novēlu nākamajam prezidentam labas sekmes viņa darbā, un esmu pārliecināta, ka tauta arī viņam dāvās to uzticību un mīlestību, ko savas prezidentūras gaitās pati ar pateicību esmu baudījusi.

Es ticu Latvijas cilvēkiem, viņu nenogurdināmajam spēkam turpināt savas dzimtas, veidot savas mājas un sakārtot savu valsti. Bieži esmu smēlusies spēku savai darbībai no savu tautiešu stājas, sasniegumiem un pašapziņas, no viņu tēvzemes mīlestības un ticības brīvas Latvijas ideālam. Katrs ikdienā labi padarīts darbs var būt gluži kā mazs ķieģelītis pasaules notikumu gūzmā, taču visi tie kopā palīdz celt, veidot un būvēt mūsu Latvijas valsts kopības ēku. Tomēr svarīgāka par visu man šķiet tieši apziņa, ka esam viena saime, ka esam izauguši no vienām saknēm, kur paaudžu paaudzēs uzkrātās gara mantas veido sensenu mantojumu, kas vienādi pieder mums visiem. Šodien ir vasaras Saulgrieži, kuru svinēšanā mums ir bagātas tradīcijas. Novēlu visai Latvijai, lai Līgo vakarā un Jāņu naktī skan daudz dziesmu un ir droša līgošana!

To senču dzīvības spēku un garīgo mantojumu, kas mūsu dzīvi ir bagātinājis, mums ir svēts pienākums kopt, saudzēt un darināt tālāk, lai būtu ko nodot mūsu nākamajām audzēm un ar ko dalīties ar mūsu līdzcilvēkiem plašajā pasaulē.

Dievs, svētī Latviju, svētī to šodien un tās tālākajā ceļā!

8. jūlijā Valdis Zatlers Saeimā deva oficiālo Valsts prezidenta zvērestu. Uzrunājot parlamenta deputātus, Zatlers solīja turpināt un attīstīt Latvijas ārpolitikas kursu, kā arī būt neatkarīgs no politiskajām partijām.

Pils laukumā jaunais Valsts prezidents Valdis Zatlers svinīgi pārņēma pilnvaras no bijušās Valsts prezidentes Vairas Vīķes-Freibergas. Svinīgās ceremonijas laikā notika arī goda sardzes maiņa un tika atskaņota valsts himna.

Pēc svinīgās pilnvaru maiņas eksprezidentei un jaunajam prezidentam notika tikšanās Rīgas pils Prezidenta kabinetā. Sarunā ar Valdi Zatleru Vaira Vīķe-Freiberga atzīmēja, ka Valsts prezidenta darbs ir grūts un atbildīgs, bet tajā pašā laikā arī aizraujošs. Viņa novēlēja Valdim Zatleram sekmes amatā Latvijas un tās tautas labā.

Valsts prezidenta Valda Zatlera uzruna pēc svinīgā zvēresta došanas Saeimā

2007. gada 8. jūlijā

Augsti godātais Saeimas priekšsēdētāj! Cienījamās deputātes un godātie deputāti! Ekselences! Klātesošie! Latvijas tauta!

Man ir tas gods šodien kā Valsts prezidentam pirmoreiz jūs uzrunāt no Saeimas tribīnes. Kā Latvijas pilsonis vēlos pateikties visu pēdējo sasaukumu Saeimām, prezidentam Guntim Ulmanim, prezidentei Vairai Vīķei-Freibergai, visai Latvijas sabiedrībai par darbu, atjaunojot un stiprinot mūsu valsti Latviju!

Pirms 38 dienām no šīs tribīnes jau teicu – ceļā uz mērķiem nedrīkst pazaudēt ideālus. Brīva Latvijas valsts un tās valstiskā neatkarība vienmēr ir bijusi un būs mūsu tautas mērķis un lielākā vērtība. Vērtība, kura iemieso tautas ilgu gadu centienus un demokrātijas principus. Tā ir vērtība, pret kuru jāizturas ar lielu atbildību gan politiķiem, gan sabiedrībai. Politiķiem – ar saviem lēmumiem, sabiedrībai – ar savu līdzdalību. Un visiem kopā – ar savu darbu savā, savas ģimenes un savas valsts labā.

Savā līdzšinējā ārsta darbā vienmēr esmu strādājis ar lielu atbildību. Un atbildība ir tā, ko pirmo esmu ielicis arī savā Valsts prezidenta ceļasomā. Atbildību kā neapstrīdamu vērtību es vēlētos redzēt katrā valsts institūcijā, nevalstiskajā organizācijā, uzņēmumā, katra cilvēka dzīvē.

Mana – Valsts prezidenta – atbildība ir būt neatkarīgam no politiskajām partijām. Turpināt iepriekšējo prezidentu veiksmīgi nodrošināto līdzsvaru starp valsts prezidenta institūtu, Saeimu un valdību. Mana – Valsts prezidenta – atbildība ir vienot un saliedēt sabiedrību. Šobrīd varam teikt, ka mums Latvijā ir izveidojusies pilsoniska sabiedrība. Latvijā kopā veiksmīgi strādā dažādu tautību cilvēki un sadzīvo dažādas reliģiskās konfesijas. Tas neapšaubāmi ir liels mūsu valsts sasniegums un vērtība.

Vienlaikus sabiedrībā dažkārt vērojama neiecietība un necieņa pret pretējiem viedokļiem. Pat vienkāršos jautājumos. Tas gluži kā neārstēts augonis rada drudzi mūsu sabiedrībā. Karo dažādu uzskatu pārstāvji, nespējot un pat nevēloties veidot cilvēka cieņu neaizskarošu dialogu. Ir būtiski, lai sabiedrībā izskanētu dažādi viedokļi, taču uzskatu dažādībai jābūt tai, kas veicina izsvērtu lēmumu pieņemšanu.

Mēs esam ekonomiski augoša valsts. Tautas labklājība no tālas vīzijas pārtop par sasniedzamu mērķi. Taču tikai labklājība vien ne cilvēku, ne sabiedrību nedarīs laimīgu. To var panākt tikai tad, ja visi Latvijas ļaudis atbildīgi iesaistās

valsts dzīvē. Darboties un nevis cīnīties ir mūsu uzdevums. Labklājībā valsts ir ietvars, kurā katram ir iespējas sasniegt savus mērķus un būt drošiem par savu, savu bērnu un mazbērnu nākotni.

Valsts prezidents Valdis Zatlers.

Mana – Valsts prezidenta – atbildība ir turpināt un attīstīt Latvijas ārpolitikas kursu. Latvijas valsts sasniegumus raksturo tas, ka mēs pirmo reizi Latvijas valsts vēsturē varam justies droši un dalība Eiropas Savienībā vairs nav tikai ārpolitika. Mums jāturpina būt uzticamiem sabiedrotajiem, jāveicina transatlantiskais dialogs. Eiropas Savienībā mums ar aktīvu darbu jāapliecina, ka esam atbildīgi partneri. Stipra Eiropas Savienība un NATO ir Latvijas labklājības un drošības garants. Mums augstu godā jātur Baltijas valstu vienotība. Tie ir mūsu tuvākie draugi un sabiedrotie. Ar citām kaimiņvalstīm uzturēsim konstruktīvu dialogu un attīstīsim sadarbību, jo mēs visi kopā esam atbildīgi par šī reģiona ilgtspējīgu attīstību. Ārpolitika pieprasa izsvērtus un atbildīgus iekšpolitiskos lēmumus, jo bez tiem nav iespējama veiksmīga sadarbība ar tuvākiem un tālākiem partneriem.

Godātie klātesošie! Latvijas tauta!

Mans ideāls un mērķis ir laimīga un lepna Latvijas tauta. Dievs svētī Latviju!

Viktors Kaļužnijs atvadās no Latvijas

2007. gada 30. janvārī Ministru prezidents Ivars Godmanis tikās ar Krievijas Federācijas ārkārtējo un pilnvaroto vēstnieku Latvijā Viktoru Kaļužniju, kurš ieradās atvadu vizītē.

Ivars Godmanis un Viktors Kaļužnijs.

Ivars Godmanis pateicās Viktoram Kaļužnijam par paveikto darbu un personisko ieguldījumu Latvijas un Krievijas attiecību veicināšanā un izteica cerību, ka abu valstu attiecību turpmākā attīstība būs tikpat veiksmīga.

Krievijas vēstnieks atzinīgi novērtēja sadarbību ar valdošo koalīciju un valdību, kas ir bijusi konstruktīva un pragmatiska.

Ministru prezidents uzsvēra valdības vēlmi paplašināt ekonomisko sadarbību ar Krieviju, īpaši enerģētikas jomā, jūras un dzelzceļa pārvadājumu sektorā, kā arī savstarpējā investīciju piesaistē.

Valdības vadītājs un Krievijas vēstnieks bija vienisprātis par nepieciešamību sagatavot un parakstīt starpvalstu līgumus par savstarpēju investīciju veicināšanu un aizsardzību, dubultu neaplikšanu ar nodokļiem, kā arī atvieglojumiem pierobežas teritoriju iedzīvotājiem vīzu izsniegšanā un robežas šķērsošanā. Ministru prezidents apliecināja valdības vēlmi turpināt aktīvi strādāt Latvijas un Krievijas starpvaldību komisijā likumdošanas sakārtošanā un praktisku jautājumu risināšanā.

Jaunais Krievijas vēstnieks Latvijā Aleksandrs Ješņakovs

2008. gada 18. februārī Ministru prezidents Ivars Godmanis tikās ar Krievijas Federācijas ārkārtējo un pilnvaroto vēstnieku Latvijā Aleksandru Ješņakovu, kurš ieradās iepazīšanās vizītē.

Ministru prezidents apsveica Aleksandru Ješņakovu ar darba sākšanu Latvijā un izteica cerību, ka vēstnieka darbība būs sekmīga un veicinās Latvijas un Krievijas attiecību tālāku attīstību. Krievijas vēstnieks apliecināja gatavību turpināt pozitīvo kursu abu valstu attiecībās. Ministru prezidents un Krievijas vēstnieks pārrunāja Latvijas un Krievijas divpusējās attiecības. Ivars Godmanis un Aleksandrs Ješņakovs apsprieda ciešāku sadarbību enerģētikā, banku sektorā, dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā, uzsverot nepieciešamību risināt jautājumu par jaunu robežas šķērsošanas punktu izveidi uz Latvijas un Krievijas robežas, esošo robežkontroles punktu caurlaides spēju palielināšanu un infrastruktūras uzlabošanu. Latvijas valdības vadītājs un Krievijas vēstnieks apmainījās ar viedokļiem par abu valstu ekonomisko attīstību un iekšpolitiskajiem procesiem.

Aleksandrs Ješņakovs tiekas ar Ivaru Godmani.

UZZIŅAI

A. Ješņakovs dzimis 1952. gadā Arhangeļskas apgabala Baikalovas ciemā zvejnieku ģimenē, un viņa jaunība bija cieši saistīta ar jūru. 1972. gadā viņš ar izcilību beidza Arhangeļskas jūrniecības skolu (padomju laikā tā tika uzskatīta par ļoti prestižu mācību iestādi, kurā bija liels konkurss – 12 cilvēki uz vienu vietu), vēlāk Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas augstāko inženieru jūrskolu un kādu laiku strādāja par kuģa mehāniķi. Tomēr darbs apgūtajā profesijā nebija ilgs, jau drīz viņš pievērsās komjaunatnes un partijas darbam. „Jūrnieka profesija, no vienas puses, ir romantiska un ļoti interesanta, taču ļoti neparasta un nav domāta normāliem cilvēkiem. Tā ir pārāk ilga prombūtne no mājām un ģimenes. Un tas ir ļoti grūts pārbaudījums. Varbūt kādam to ir vieglāk izturēt, bet es sapratu, ja tas ievilksies, vairs nekad nevarēšu atteikties no jūras. Vienkārši būs bailes no cita darba un citas dzīves," tā A. Ješņakovs.

Valdība ir mirusi, lai dzīvo valdība!

2007. gada oktobra sākumā Ministru prezidents Aigars Kalvītis no amata pienākumu pildīšanas atstādināja Korupcijas novēršanas un apkarošanas biroja (KNAB) priekšnieku Alekseju Loskutovu.

Loskutovs uzskata, ka Kalvītis atradies interešu konflikta situācijā, jo uzdevumu viņu atstādināt no amata devis, vienlaikus būdams Tautas partijas priekšsēdētājs. KNAB vadītājs ir pārliecināts, ka Kalvītis kā TP priekšsēdētājs ir personiski ieinteresēts, lai šī politiskā organizācija netiktu sodīta par priekšvēlēšanu izdevumu ierobežojumu pārkāpumiem.

2007. gada 18. oktobrī Doma laukumā Rīgā pulcējās daudzi tūkstoši Latvijas iedzīvotāju, lai protestētu pret valdības patvaļu. Tautas saietu nosauca par Lietussargu revolūciju, kuras pašlaik vienīgais reālais ieguvums ir Loskutova atjaunošana amatā un Kalvīša valdības demisija.

Aleksejs Loskutovs.

Aigars Kalvītis atstāj savu foto LR ministru prezidentu fotogalerijā.

Aigars Kalvītis nodod savas pilnvaras Ivaram Godmanim.

Ivara Godmaņa Ministru kabinets.

Saskaņā ar Ministru prezidenta Aigara Kalvīša 2007. gada 9. novembra rīkojumu Aleksejs Loskutovs atsāka pildīt Korupcijas novēršanas un apkarošanas biroja priekšnieka pienākumus.

2007. gada 5. decembrī premjers Aigars Kalvītis paziņoja par savu atkāpšanos no amata.

Valsts prezidents Valdis Zatlers Ministru prezidenta amatam izvirzīja Ivaru Godmani, kurš A. Kalvīša valdībā bija iekšlietu ministrs. Nosauktais premjerministra kandidāts saņēma Saeimas atbalstu.

2007. gada 19. decembrī darbu sāka Ivara Godmaņa valdība. ◍

Indulis Emsis atkāpjas no amata, Gundars Daudze stājas viņa vietā

2007. gada 21. septembrī prokuratūra pieņēma lēmumu uzsākt jaunu kriminālprocesu pret Induli Emsi par nepatiesas liecības sniegšanu. Viena no iespējamām nepatiesām liecībām sniegta krimināllietā saistībā ar Emša portfeļa nozagšanu.

Indulis Emsis.

2007. gada 22. septembrī Saeimas priekšsēdētājs Indulis Emsis paziņoja, ka atkāpjas no amata un noliek deputāta mandātu.

Par Saeimas priekšsēdētāju tika ievēlēts Gundars Daudze, kurš 2007. gada 27. septembrī pirmo reizi vadīja Saeimas plenārsēdi. Atzīstot, ka vēl pāragri vērtēt, kā G. Daudze varētu pildīt valsts otrās amatpersonas pienākumus, kas paredz arī ārpolitiskās aktivitātes, kolēģi Saeimā viņa vadīšanas stilu vērtē atzinīgi. ◍

Gundars Daudze.

Latvijas Nacionālā
BIBLIOTĒKA

Aivaru Lembergu apsūdz noziedzīgos nodarījumos

2007. gada 14. martā uz Kuldīgas ceļa aizturēja Ventspils mēru Aivars Lembergu, kuram uzrādīja apsūdzību par kukuļņemšanu, noziedzīgi iegūtas naudas legalizēšanu un amatpersonai noteikto ierobežojumu pārkāpšanu.

2008. gada 4. februārī tika uzlikts arests smagos noziegumos apsūdzētajam Aivaram Lembergam, viņa dēlam Anrijam Lembergam un meitai Līgai Lembergai piederošajām piecu akciju sabiedrību un 11 sabiedrību ar ierobežotu atbildību kapitāldaļām.

Apcietinājumā un mājas arestā Ventspils mērs Aivars Lembergs atradās līdz 2008. gada 22. februārim, kad Kurzemes apgabaltiesa atcēla viņam noteikto mājas arestu. Arī turpmāk Lembergs nedrīkstēs pamest valsti, mainīt dzīvesvietu vai ieņemt amatus. Ventspils mērs uzskata, ka prokuratūras izvirzītās apsūdzības ir nepamatotas.

Tā sauktajā Ventspils amatpersonu lietā tika aizturētas vēl četras personas – AS „Ventspils nafta" padomes priekšsēdētājs un VN īpašnieces AS „Latvijas naftas tranzīts" prezidents Mamerts Vaivads, AS „Ventamonjaks" padomes priekšsēdētājs Krists Skuja, Ventspilī praktizējošais advokāts Gints Laiviņš-Laivenieks un komandītsabiedrības „Ventspils ekspedīcija loģistika KS" darbiniece Gita Grasmane.

Jūrniecības savienība

2007. gada 30. martā Latvijas Jūrniecības savienības pilnsapulce nolēma: panākt Jūras svētku iekļaušanu svētku dienu sarakstā, turpināt darbu pie jūrnieku nodokļu jautājuma sakārtošanas, aktivizēt sadarbību ar Latvijas Jūrniecības fondu, panākt reālu zvejas kuģa „Astrīda" bojāejas izmeklēšanu un vainīgo personu saukšanu pie atbildības, kā arī atbalstīt Jāņa Buklovska atmiņu grāmatas „Jūras noburtie" izdošanu. Daļa uzdevumu paveikta, bet liels darbs vēl darāms.

Mūsu pienākums ir raudzīties nākotnē

Kā visu pastāvēšanas laiku, arī 2007. gadā Latvijas Jūrniecības savienība nestāvēja malā un nebija atrauta no politiskajiem un saimnieciskajiem procesiem valstī. Par aizvadītā gada darbu stāsta Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs ANTONS VJATERS.

Viens no nozīmīgākajiem aizvadītā gada notikumiem, protams, bija Valsts prezidenta vēlēšanas. Cik demokrātiski tika izraudzīts jaunais prezidents un cik ētisks bija tā ievēlēšanas process? Par to sabiedrībā diskusijas nerimstas. Vistic amāk, šīs diskusijas turpināsies arī nākamos četrus gadus, un Valsts prezidentam Valdim Zatleram būs krietni jānopūlas, lai tauta viņa prezidentūru atcerētos kā gaišu laiku Latvijai. Bet mēs respektējam Saeimas gribu un netērējam laiku tukšām runām par prezidenta izvēli, jo apzināmies, ka nākamos četrus gadus mums būs jārēķinās ar viņa lēmumiem un jāatsaucas uz aicinājumiem, kā arī jācenšas palīdzēt izprast to nozaru specifiku, kas līdzšinējā ārsta darbā viņam nebija pazīstama. Un viena no šādām nozarēm ir jūrniecība.

LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters un Latvijas Jūras akadēmijas prorektors Jānis Bērziņš.

Latvijas Jūrniecības savienība ar lielu nopietnību uztvēra prezidenta Valda Zatlera ienākšanu Prezidenta pilī un tūlīt pēc viņa ievēlēšanas nosūtīja prezidentam vēstuli, kurā apsveica ar ievēlēšanu augstajā amatā un lūdza rast iespēju tikties, lai jūrniecības nozares speciālisti varētu paust savu viedokli par šīs svarīgās tautsaimniecības nozares darbu, ieguldījumu valsts ekonomikā, kā arī apspriestu neatrisinātās problēmas, kas ievērojami kavē nozares attīstību. Jautājumi, kurus vēlējāmies apspriest, bija jūrnieku nodokļu politika, jūrnieku vēlēšanu tiesības un zvejas kuģa „Astrīda" lieta. Protams, ir arī citi apspriešanas vērti jautājumi, bet šie, mūsuprāt, ir svarīgākie. Jāteic, ka mums pagaidām nav izdevies prezidentam šīs lietas skaidrot, jo no Prezidenta kancelejas saņēmām atrakstīšanās vēstuli, ka jautājumi, nenoliedzami, ir svarīgi, prezidents tos ņems vērā, bet diemžēl viņš aizņemtības dēļ nevar ar mums tikties. Atliek vien secināt, ka valstī ir svarīgāki jautājumi par jūrniecības nozares problēmām un ka Latvija, visticamāk, nemaz nav tāda jūras valsts, par kādu mēs to vienmēr esam uzskatījuši. Viss, kas saistīts ar jūrniecību, valsts līmenī šķiet nesvarīgs.

Dzied jūrnieku jaunā maiņa.

LJS kopsapulces biedru reģistrācija.

Ilze Bernsone diskutē ar Antonu Vjateru. Otrajā plānā Imants Burvis.

Nodokļi joprojām bez risinājuma

Jau no 2002. gada noris diskusijas par jūrnieku nodokļiem, un vēl līdz šim jautājumam nav rasts risinājums. Jāatzīst, ka arī jūrniecības sabiedrībā par jūrnieku nodokļu maksāšanu nav vienota viedokļa un iekšējās diskusijas turpinās. Tajās iesaistījušās profesionālās organizācijas un asociācijas – Kuģu īpašnieku asociācija, Kuģu

LJS kopsapulce rit pilnā sparā.

apkalpes komplektēšanas kompāniju asociācija, Kapteiņu asociācija, Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs, Jūrniecības savienība, jūrnieku arodbiedrības, kas daudzkārt nākušas kopā, lai mēģinātu rast labāko risinājumu. Viens ir skaidrs: nedrīkst būt tāda situācija, ka aptuveni tikai divdesmit procenti no Latvijas jūrniekiem, kuri strādā zem Latvijas un Norvēģijas karoga, maksā likumā noteiktos nodokļus, bet pārējie astoņdesmit procenti, kas strādā uz citu valstu karogu kuģiem, tiek atstāti bez ievērības. To, ka nodokļu maksāšanas lietas ir jāsakārto, atzīst ne tikai profesionālo jūrniecības organizāciju pārstāvji, par to aktīvu interesi izrāda arī paši jūrnieki, tiesa, ne visi. Daudzi pauž viedokli, ka viņi nekādus nodokļus nemaz nevēlas maksāt un ka tas, kā Latvijā tiek nodrošinātas viņu sociālās garantijas, viņiem nav svarīgi. Diemžēl daudzi jūrnieki vēl joprojām domā, ka sociālās garantijas ir mazsvarīgs jautājums, bet tas par pašu svarīgāko kļūst tad, kad cilvēks saslimst vai viņam tuvojas pensijas vecums. Tad daudzi saprot, ka viņu statuss ir līdzvērtīgs *bomža* statusam, lai gan pirmie ir strādājuši smagu un bīstamu darbu, bet otrie neko nav darījuši. Nedaudz savādāka situācija ir jauno jūrnieku vidū, kuri, šķiet, labāk izprot sociālo garantiju būtību.

Latvijas Jūrniecības savienība kopā ar Kuģu īpašnieku asociāciju, Kuģu kapteiņu asociāciju un Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociāciju 2008. gada 26. februārī nosūtīja kārtējo vēstuli par jūrnieku nodokļu problēmām nu jau tagadējam Latvijas Republikas finanšu ministram Atim Slakterim.

Par nodokļu piemērošanu attiecībā uz Latvijas jūrniekiem

Viesojas Saeimas deputāts Jānis Strazdiņš.

„Vispirms vēlamies izteikt pateicību LR Finanšu ministrijas darbiniekiem par atsaucību un veiksmīgo sadarbību, izstrādājot grozījumus normatīvajos aktos par iedzīvotāju ienākuma nodokli jūrniekiem, kuri strādā uz kuģiem, kas reģistrēti Latvijas Republikas Kuģu reģistrā un par kuriem kuģu īpašnieki maksā tonnāžas nodokli. Grozījumu rezultātā šiem jūrniekiem tika ieviests iedzīvotāju ienākuma nodokļa objekts – valstī noteiktās divas minimālās darba algas, kā arī ievērojami palielinājās Latvijas Republikā reģistrēto kuģu skaits.

2005. gadā, lai saglabātu Latvijas jūrniekiem darba vietas uz Norvēģijas karoga kuģiem, tika noslēgts līgums ar Norvēģijas Karalisti „Par sociālo nodrošinājuma shēmu piemērošanu", kā rezultātā jūrniekiem, kuri strādā uz kuģiem, kas reģistrēti Norvēģijas Kuģu reģistrā, tiek nodrošinātas valsts sociālās garantijas valsts noteikto divu minimālo darba algu apmērā.

Lai cik pievilcīgi šķiet iepriekšminētie nosacījumi, visus Latvijas jūrniekus nevar nodrošināt ar darbu uz Latvijas Republikā vai Norvēģijas Karalistē reģistrētajiem kuģiem, tāpēc lielākā daļa Latvijas jūrnieku strādā uz citās valstīs reģistrētiem kuģiem, kur pastāv specifiska jūras un darba likumdošana. Tā rezultātā jūrniekiem, kuri strādā uz Latvijas Republikas vai Norvēģijas Karalistes karoga kuģiem, tiek piemērota viena nodokļu likme, savukārt tiem, kuri strādā uz citās valstīs reģistrētajiem kuģiem – cita nodokļu likme. Mūsuprāt, lai neizkropļotu vienoto jūras darba tirgu, visiem Latvijas jūrniekiem būtu jāpiemēro vienāda nodokļu likme neatkarīgi no tā, uz kādas valsts karoga kuģa viņi strādā.

Pašlaik jūrniecības nozarē ir vērojams krass jūrnieku deficīta pieaugums un profesijas prestiža kritums, un sakarā ar to Eiropas Savienības institūcijas ir izstrādājušas rezolūcijas un vadlīnijas jūrniecības jomas saglabāšanai, kā arī jūrnieku prestiža celšanai (Zaļā grāmata „Ceļā uz turpmāko ES jūrniecības politiku: Eiropas redzējums par okeāniem un jūrām", COM (2006) 0275), aicinot arī dalībvalstis samazināt iedzīvotāju ienākuma nodokļa likmi jūrniekiem. Atsaucoties šim aicinājumam un parādot ieinteresētību jūras nozares saglabāšanā, vairākas

Eiropas Savienības valstis, tai skaitā Somija, Francija, Polija, Lietuva, jau ir ieviesušas 0% iedzīvotāju ienākuma likmi savas valsts jūrniekiem, bet Lielbritānijā jūrniekus, kas vairāk par 183 dienām pavada aiz valsts robežas, atbrīvo no ienākuma nodokļa maksāšanas.

Pašreizējās nodokļu sistēmas saglabāšana tiem Latvijas jūrniekiem, kuri strādā uz ārvalstu kuģiem, veicinās situāciju, ka šie jūrnieki būs ieinteresēti pārcelties uz citām Eiropas Savienības valstīm, kurās tiek piemērota samazināta iedzīvotāju ienākuma nodokļa likme jūrniekiem, vai arī atteikties no darba jūrā. Tā rezultātā var tikt likvidētas arī daudzas darba vietas krastā, kuras tieši saistītas ar jūrniecības nozares apkalpošanu, jo jūrniecības sekmīgam darbam ir nepieciešama plaša un sazarota krasta servisa struktūra. Šāda situācija savukārt negatīvi ietekmēs ne tikai Latvijas jūrniecības nozari, bet ekonomisko situāciju valstī kopumā.

Lai novērstu pieminētās problēmas un samazinātu iespējamos riskus, vēršamies pie Jums ar lūgumu izveidot darba grupu, kuras mērķis būtu izstrādāt vienotu nodokļu sistēmu attiecībā uz visiem Latvijas jūrniekiem, neatkarīgi no tā, uz kuras valsts karoga kuģa viņi strādā. Vēlētos ar Jums apspriest mūsu sagatavotos priekšlikumus esošo problēmu novēršanai, lai kopīgi izstrādātu nepieciešamos grozījumus normatīvajos aktos. Mūsu pozīciju minētajā jautājumā atbalsta gan Latvijas Jūras administrācija, gan jūrnieku profesionālās arodbiedrības."

Ar patiesu cieņu
A. Kļaviņš, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidents
K. Zakss, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents
A. Čurkins, Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācijas prezidents
A. Vjaters, Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs

Aktualitātes jūrniecības nozarē

Jautājums, kuru vēlējāmies apspriest ar prezidentu, ir arī jūrnieku vēlēšanu tiesības jūrā. To jūrnieku skaits, kuri vēlēšanu laikā strādā jūrā, nebūt nav mazs, bet līdz šim valsts līmenī neviens nav vēlējies šo problēmu uztvert nopietni, kur nu vēl risināt. Tomēr nevajadzētu aizmirst, ka jūrniekiem ir pilsoņa pienākumi un tiesības, bet, atrodoties jūrā, viņiem ir liegti gan vieni, gan otri, un tas notiek mūsdienās, elektronikas laikmetā.

Un vēl kāds jautājums, kuru negribētos atstāt neatrisinātu, ir traģiskais notikums ar zvejas kuģi „Astrīda". Lai šajā ziņā ieviestu skaidrību, esam vērsušies gan Saeimā, gan valdībā, gan Ģenerālprokuratūrā un pauduši savu neizpratni un sašutumu par to, ka vēl līdz šim traģēdijas vaininieki nav saukti pie atbildības un saņēmuši pelnīto sodu. Tie, kas vainojami sešu „Astrīdas" jūrnieku nāvē, mierīgi turpina darbu. Vai tas ir iespējams, ka Latvija un Ukraina savā starpā nevar vienoties par to, kā sodāmi vainīgie? Neticu, ka šo jautājumu nevar civilizēti sakārtot. Neviens jau nevēlas vainīgajiem augstāko soda mēru, bet tikai to, lai noziegums

nepaliek nesodīts. Nedrīkst taču aizmirst, ka tieši kuģošanas drošības jautājumi ir tie, kuriem tiek pievērsta vislielākā uzmanība starptautiskā līmenī. No starptautiskās kuģošanas dalībnieku puses tiek prasīta vislielākā atbildība, jo lielākās traģēdijas parasti notiek tieši cilvēka faktora dēļ.

Eksperti savu slēdzienu „Astrīdas" lietā ir snieguši un atzīst, ka traģēdijā vainojama Ukrainas jūrnieku bezatbildība. Tāpēc sašutumu un neizpratni izraisa fakts, ka tādi jūrnieki joprojām atrodas uz kuģiem, radot bīstamas situācijas, no kurām nav pasargāts neviens, un ka tādas traģēdijas kā „Astrīdas" jūrnieku bojāeja var atkārtoties.

LJS kopsapulce.

Liela mīnus zīme joprojām stāv pie valsts programmas jūrniecībā. Piedaloties Latvijas Ostu padomes darbā, lieliski var izjust, kādas pozitīvas pārmaiņas valsts līmenī notiek ostu jautājumu sakārtošanā. Pēdējo pāris gadu laikā ostu politika tiek mērķtiecīgi veidota un, šķiet, sekmīgi tiek modelēta ostu nākotnes stratēģija. Tiek analizēts kravu tirgus, prognozēta kravu plūsma un aplūkotas Latvijas ostu iespējas jaunu kravu piesaistīšanā. Šai ziņā lielu darbu veic tieši Satiksmes ministrija kā nozares ministrija un satiksmes ministrs Ainārs Šlesers personīgi, kurš gatavs uzņemties atbildību smagu problēmu risināšanā. Diemžēl Satiksmes ministrijas Jūrniecības departaments vēl joprojām maz vērības velta jūrniecības nākotnes stratēģijai, tas attiecas arī uz jūrnieku jautājumiem un atspoguļojas Satiksmes ministrijas stratēģiskajā plānā nākamajiem desmit gadiem.

Tālbraucējs kapteinis Harijs Līdaks.

Māra Mihejeva (pa labi) un Raisa Jurovska.

Vides aizsardzība – pret cilvēku

Esmu pārliecināts, ka katrs sevi cienošs cilvēks ar lielu godbijību un saudzību izturas pret apkārtējo vidi. Dabas aizsardzība nav tikai modes lieta, tā ir dzīves nepieciešamība. Tomēr dažreiz nākas pārliecināties, ka daudz tiek domāts par putniem, zvēriem, augiem un ūdeņiem, aizmirstot, ka ir arī cilvēks. Šāda atziņa rodas, klausoties par plāniem, kas saistīti ar projektu „Natura 2000". Tā vien šķiet, ka visa Latvija būs tikai zaļā zona, kurā nedrīkstēs notikt pilnīgi nekāda ekonomiskā darbība. Paraudzīsimies uz Latvijas jūras piekrasti no Rīgas līdz Ainažiem – visa šī teritorija iezīmēta kartē ar sarkanu krāsu, kas nozīmē, ka tā būs iekļauta „Naturā". Savukārt tālāk aiz Ainažiem, Igaunijas teritorijā „Natura" vairs neturpinās. Te nu pats no sevis rodas jautājums: kā tad tā, vai Igaunijā jūras piekraste ir savādāka nekā pie mums? Bet varbūt mēs pārspīlēti cenšamies iztapt Eiropas prasībām? Laikam jau tomēr esam pārlieku centīgi Eiropas prasību pildītāji, bet, kā zināms, pārāk liela centība rada pārcentību, un par to nākotnē paši vien cietīsim. Ja kāds apgalvo, ka vispirms iezīmēsim īpaši aizsargājamās teritorijas un pēc tam varēsim diskutēt, tad viņš jāapbēdina, jo nebūs vairs nekādu diskusiju par lietām, kas apstiprinātas Eiropā. Tas būs kā ar cirvi akmenī iecirsts. Mēs varam tikai zīlēt, kas nākotnē, piemēram, notiks Irbes jūras šaurumā, kuru paredzēts iekļaut „Natura" teritorijā. Ja atceramies, tad Irbes šaurums ir intensīvs kuģošanas ceļš, un prognozes liecina, ka kravu pārvadājumu intensitāte šeit tikai pieaugs. Savukārt kuģi, kas pārvadā kravas pa šo jūras ceļu, ir ļoti būtiski Latvijas ekonomikai, jo nodrošina ostu darbību, tātad tie ir miljoni valsts budžetā un desmitiem tūkstošu darba vietu. Un ja nu pēkšņi kāda zīriņu vai gaigalu kolonija

Latvijas Jūras akadēmijas studenti komandkapteiņa Hugo Legzdiņa piemiņas stūrīša atklāšanā Latvijas Jūras akadēmijā.

izvēlas Irbes jūra šaurumu par migrācijas vietu? Pašlaik vides speciālistu atbilde ir aptuveni šāda: mēs domājam, ka tā nenotiks. Mēs ar tādu atbildi nevaram samierināties, bet diemžēl neviens nesniedz atbildi uz jautājumu, kam ir izdevīgi samazināt Latvijas ekonomisko konkurētspēju.

Notiek arī labas lietas

Bet jūrniecības nozarē ir notikušas arī labas lietas. No 2007. gada Jūras svētki mūsu valstī ir svētku diena. Tagad atliek vēl tikai formulēt savu attieksmi pret Eiropas jūras dienu, kas turpmāk tiks svinēta 20. maijā, un cerēt, ka neaizmirsīsim arī paši savus svētkus.

Visi taču esam pārliecinājušies, cik svarīgi ir veidot un kopt tradīcijas. Reizi gadā tradicionāli notiek Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulce. No vienas puses, šīs kopsapulces ir obligātas, to nosaka Latvijas Jūrniecības savienības statūti, bet, no otras puses, ar gandarījumu jāatzīst, ka arvien vairāk jauno jūrnieku izrāda interesi par mūsu profesionālās organizācijas darbību un nākotnes iecerēm.

Par tradīciju kļuvis arī piemiņas brīdis 7. decembrī pie komandkapteiņa Hugo Lezdiņa atdusas vietas Lēdurgas kapos, kad kopā pulcējas viņa skolnieki, tuvinieki un jūrniecības darbinieki.

2007. gadā Latvijas Jūras akadēmijā tika atklāts Hugo Legzdiņa piemiņas stūrītis, par kura izveidi īpaši jāpateicas Rīgas brīvostas pārvaldnieka vietniekam

Aigaram Pečakam un Rīgas jūrskolas direktoram Spartakam Leimanim, kā arī mākslinieciei un komandkapteiņa ģimenes locekļiem. Tas ir lieliski, ka topošie jūrnieki, steidzoties savās ikdienas gaitās, uz mirkli var piestāt, lai no jūrniecības leģendas Hugo Legzdiņa smeltos spēkus un iedvesmu tālākajām studijām un nākotnes karjeras veidošanai. Domāju, ka Latvijas Jūras akadēmijā vēl ir daudz brīvu vietu, kur iespējams veidot piemiņas stūrīšus gan ievērojamiem jūrniekiem, gan tiem, kas Atmodas laikā ne tikai domāja par Latvijas jūrniecības nākotni, bet arī reāli darbojās, lai izveidotu Latvijas Jūras akadēmiju. Tie ir tādi jau daļēji piemirsti toreizējie ministri kā Ramāns un Bartkevičs, bez kuru atbalsta akadēmija netiktu atvērta. Tie ir tādi jūrniecības aktīvisti kā rakstnieks Egons Līvs un vēstures pētnieks Arvis Pope, arī daudzi citi, kuru neatlaidībai varam būt pateicīgi par to, ka tika izveidota šī mācību iestāde.

Par Latvijas Jūras akadēmiju runājot, ar prieku jāatzīst, ka šeit jūtamas pozitīvas pārmaiņas, par kurām vislabāk zina spriest Jūrnieku reģistra priekšnieks kapteinis Spridzāns. Ja vēl pirms gadiem trim daudzi akadēmijas beidzēji Jūrnieku reģistrā nevarēja nokārtot kompetences pārbaudi, tad tagad situācija ir mainījusies, jo Latvijas Jūras akadēmijas mācību programmas ir saskaņotas ar starptautiskajām jūrniecības prasībām. Arī valsts finansējums akadēmijai ik gadus palielinās. Latvijas Jūras akadēmijas studiju centrs – bibliotēka aicina jūrniecības darbiniekus ielūkoties savos grāmatu

plauktos un ziedot grāmatas Latvija Jūras akadēmijai, lai nokomplektētu akadēmijas bibliotēku, jo ar jūrniecības literatūru ir diezgan kritiska situācija.

2007. gadā aizsākās vēl kāda lieliska tradīcija – tika izveidots televīzijas konkurss vidusskolēniem „Enkurs", kurā piedalās Latvijas vidusskolu audzēkņi, bet paša konkursa organizēšanā aktīvi piedalās Latvijas jūrniecības organizācijas, kas sniedz gan finansiālu atbalstu, gan aktīvi līdzdarbojas. Īpašu pateicību par darbu ar jauniešiem jāizsaka Latvijas Jūras administrācijas direktoram Ansim Zeltiņam un sabiedrisko attiecību speciālistei Sarmai Kočānei, kā arī daudziem citiem.

2007. gadā izdotas vairākas grāmatas par jūrniecības tēmu. Pēc daudzu gadu centieniem klāja nāca Jāņa Buklovska atmiņu stāsts „Jūras noburtie" un Laimoņa Millera „Jūrniecības terminu vārdnīca". Speciālistu viedoklis par šo vārdnīcu nav viennozīmīgs, daudzi uzskata, ka tā nav īsti noderīga mūsdienu profesionālajai flotei, kas nodarbojas ar kravu pārvadājumiem. Bet, ja vārdnīca būtu domāta burātājiem, tad tieši šo tēmu grāmatā vajadzēja izvērst plašāk. Tagad kopā saliktas tik dažādas lietas kā kara flote, tirdzniecības flote, burāšana, bet diemžēl neviena no tēmām nav pilnībā izvērsta. Un tomēr mēs priecājamies par katru jūrniecības nozares izdevumu. Tāds ir žurnāls „Jūrnieks", kura izdošanu apmaksā Latvijas Jūras administrācija, „Jūrnieku Vēstnesis", ko jau daudzus gadus izdod Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība. Jūrniecības tēmu aplūko

Atklāšanas brīdī. No labās: Hugo Legzdiņa dēls Kārlis Legzdiņs, Jānis Brūnavs, Antons Vjaters un Spartaks Leimanis.

Hugo Legzdiņa meita un dēls.

Piemiņas stūrīša atklāšanas svētkos.

arī televīzija raidījumi „Jūras laiks" un „Latvji, brauciet jūriņā", kas top ar Latvijas Zivju fonda atbalstu. 2007. gadā piekrastes ļaudis no Ainažiem līdz Ventspilij priecēja Jēkaba Lībmaņa ceļojošā gleznu izstāde, kas noslēdzās Rīgā un bija apskatāma Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā.

Un, protams, vislielākais gandarījums ir par „Latvijas Jūrniecības gadagrāmatu", kura piedzīvojusi piecpadsmito izdevumu. Lai gan tās pamatlicējs Arvis Pope jau aizsaukts tālajā mūžības jūrā, viņa savulaik iesāktais darbs tiek sekmīgi turpināts. Ik gadus Gadagrāmata sniedz ieskatu jūrniecība nozares notikumos, aplūko aktuālākās problēmas un sarunājas ar jūrniecības ļaudīm.

Pie aizvadītā gada labajiem darbiem jāpiemin arī Latvijas Jūrniecības savienības mājas lapas atjaunošana (www.ljs.lv), kas tagad paplašina informācijas apmaiņu starp jūrniecības nozares darbiniekiem un ļauj šo nozari iepazīt arī visiem, kas par to interesējas.

Esam gandarīti, ka ik gadus pieaug Latvijas kuģu īpašnieku skaits un palielinās Latvijas flote, jo tas dod ticību, ka arī nākotnē Latvijas jūrniecība, neskaties uz grūtībām un problēmām, ne tikai izdzīvos, bet arī uzplauks. Un, ja valsts paslaik vēl nevelta jūrniecības nozarei pienācīgu vērību, esam mēs, kuru pienākums ir popularizēt Latvijas jūrniecību un izskaidrot šīs nozares nākotnes lomu Latvijas tautsaimniecībā.

Politika

Mēs visi esam atbildīgi. Visi kopā un katrs atsevišķi. Visvieglāk jau, protams, ir teikt – vainīgi politiķi, Eiropa mūs nesaprot, ministri slikti strādā. Bet tā ir tikai atrunāšanās un veids, kā apslēpt savu negribēšanu un nevarēšanu domāt un darīt. Visvieglāk jau, protams, ir kritizēt citus. Un tai pat laikā pašiem izbraukāt kāpas, piecūkot jūru un būt vienaldzīgiem pret visu.

Ceļā uz turpmāko ES jūrniecības politiku: Eiropas redzējums par okeāniem un jūrām

Eiropu varam uzskatīt par lielu pussalu, ko aptver okeāni un jūras un apūdeņo daudzas upes un kanāli. Nav iespējams par augstu novērtēt jūru un okeānu nozīmi, ņemot vērā to nepilnīgi apgūto resursu daudzveidīgās izmantošanas iespējas un nozīmi saimnieciskajā darbībā. Kaut arī jūrniecības nozīme Eiropā ir acīmredzama, ES politika jūras transporta, rūpniecības, piekrastes reģionu, jūras enerģētikas, zivsaimniecības un jūras vides jomās ir attīstījusies atšķirīgi un nereti pat pretrunīgi. Tāpēc ir ļoti svarīgi izstrādāt visaptverošu jūrniecības politiku, kuras mērķis būtu stiprināt Eiropas jūrniecības nozares noturību. Zaļajā grāmatā ietverts solījums izpētīt neizmantotās sinerģijas iespējas un radīt jaunu vīziju par okeānu pārvaldi.

Ar jūru saistītā rūpniecība un pakalpojumi aptver ļoti plašu dažādu nozaru ekonomisko aktivitāšu spektru, sākot no kuģu būves un ostām un beidzot ar akvakultūru un jūras enerģētikas izpēti. Ar jūru saistītas darbības veido 3 līdz 5

procentus no Eiropas IKP, tās dod darbu vairāk nekā 3 miljoniem cilvēku.

Eiropa guvusi labus panākumus jūras klasteru veidošanā un šai ziņā ir pasaules tirgus līdere. Arī Eiropas kuģu būvētavas ir vadošās pasaules tirgū gan apgrozījuma, gan produktu un procesu inovācijas ziņā. Eiropas valstis pārvalda aptuveni 40% no pasaules tirdzniecības flotes un kontrolē starptautisko līnijpārvadājumu tirgu. Eiropa ir vadošā vietā pasaulē arī kuģu aprīkojuma ražošanā – tai ir 35% liela daļa šajā sīvas konkurences pārņemtajā un uz zināšanām balstītajā tirgū.

Eiropas galējais punkts Portugālē.

Jūrai ir būtiska nozīme energoapgādē, un tā paver interesantas iespējas ražot atjaunojamo enerģiju, jo, izmantojot jūras vēju, okeāna straumes, viļņus un plūdmaiņu, var iegūt ārkārtīgi lielus enerģijas apjomus.

Jūras biotehnoloģija uzskatāma par vienu no pašām aizraujošākajām jauno tehnoloģiju nozarēm ar milzu iespējām sniegt vērtīgu ieguldījumu gandrīz ikvienā rūpniecības nozarē – no veselības aprūpes līdz atkritumu bioloģiskajai attīrīšanai, no kosmētikas līdz ārstniecisku pārtikas produktu, tostarp aļģu, ražošanai.

Nozares ar vislielāko izaugsmes potenciālu ir kuģu pakalpojumi izklaides un atpūtas jomā, akvakultūra, atjaunojamā enerģija, zemūdens komunikācijas un jūras biotehnoloģija. Potenciālās uzņēmējdarbības iespējas tomēr jāatbalsta ar turpmāku pētniecības un attīstības darbu. Eiropā ražošana ir jābalsta uz zināšanām, lai tā būtu konkurētspējīga pasaules mērogā. Ir vajadzīgs izglītots darbaspēks un pastāvīgi jauninājumi. Šai ziņā svarīgākie būtu novatoriski informācijas un komunikācijas tehnoloģu risinājumi – no jūrniecības datu vākšanas un izmantošanas līdz ostu darbībai (*Galileo* projekts un GMES iniciatīva).

ES jākļūst par jūrniecības politikas pasaules līmeņa dalībnieku gan pētniecībā, gan citās jomās. Līdz šim ES politika bijusi sadrumstalota un Eiropas Savienības viedoklis nebija vienots. Šai ziņā jāgūst panākumi, jo īpaši tādēļ, ka arī pārējā pasaule gaida no mums pasaules līmeņa iesaisti.

Atzinums par turpmāko stratēģiju

2007. gada 4. maijā Eiropas Komisijas Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteja ar savu atzinumu iepazīstināja Transporta un tūrisma komiteju.

Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Transporta un tūrisma komiteju savā rezolūcijas priekšlikumā ierakstīt, ka tā:

1) viennozīmīgi atbalsta visaptverošas Eiropas jūrniecības politikas izveidi, kuras mērķis būtu sekmēt Eiropas Savienības jūrniecības nozares noturību;

2) atzīst, ka kuģu būves un kuģu aprīkojuma ražošanas nozarēm Eiropas Savienībā izdevies saglabāt konkurētspēju, jo ir veiktas investīcijas novatoriskos produktos un procesos un radītas uz zināšanām balstītas tirgus nišas; uzskata, ka Eiropas jūrniecības stratēģijai jārada atbilstoši apstākļi, lai arī turpmāk Eiropas Savienība šajos tirgos būtu vadībā, piemēram, sekmējot jūras tehnoloģiju nodošanas mehānismu veidošanu;

3) uzsver, cik svarīgs ir labi izglītots darbaspēks, lai nodrošinātu, ka Eiropas integrētā jūrniecības nozare arī turpmāk būtu konkurētspējīga, un tāpēc mudina Komisiju popularizēt jūrniecības nozares amatu pievilcību un veikt pasākumus, lai novērstu pašreizējo kvalificētu darbinieku trūkumu;

4) mudina Komisiju sniegt PTO līmeņa atbalstu Eiropas kuģu būvētavām, kuras pastāvīgi pakļautas Āzijas kuģu būves uzņēmumu negodīgai konkurencei;

5) konstatē, ka Eiropā populārs ir jahtu tūrisms, izprieckuģu tūrisms un ar niršanu saistīts tūrisms, un mudina piejūras reģionos ieguldīt līdzekļus jahtu ostu infrastruktūras attīstībā un citā līdzīgā infrastruktūrā, lai gūtu labumu no šā augošā tirgus, reizē nodrošinot dzīvotņu, sugu un jūras ekosistēmu aizsardzību, kā arī aicina Komisiju palīdzēt noteikt saskaņotus teritoriju un tehniskā aprīkojuma standartus, lai nodrošinātu augstu pakalpojumu kvalitāti visā Eiropas Savienībā;

6) uzskata, ka Eiropas Savienības jaunajā jūrniecības politikā vajadzētu pievērst uzmanību arī jūras arheoloģisko resursu aizsardzībai un popularizēšanai;

7) uzskata, ka satelītu navigācijas sistēma *Galileo* un GMES sistēma jūrniecības nozarei paver milzu iespējas, un mudina Komisiju aktīvāk veicināt šo sistēmu lietošanu saistībā ar jūrniecības stratēģiju;

8) uzskata, ka, ņemot vērā īpaši straujo jūras ūdens atsāļošanas uzņēmumu veidošanos, kuri ieplūdina jūrā daudz sāls šķīduma un citu produktu, Komisijai ir jāpēta, kā šādi uzņēmumi iespaido planktonu un jūras gultni un kādas pārmaiņas un mutācijas rodas ekosistēmā;

Brisele. Eiropas Parlaments.

9) norāda, cik svarīgi ostu loģistikā ir izmantot informācijas un sakaru tehnoloģijas; ir pārliecināta, ka jauniem likumdošanas priekšlikumiem, tostarp par radiofrekvenču identifikāciju, jāpalīdz virzīt uz priekšu šo tehnoloģiju izmantošana; aicina Komisiju noteikt informācijas un sakaru tehnoloģiju standartus visām Eiropas Savienības ostām un uzņemties vadošo lomu sarunās par starptautisku tehnoloģisko standartu noteikšanu;

10) ņemot vērā, ka okeāns ir sarežģīta sistēma, ko grūti izprast ar tiešiem novērojumiem, aicina Komisiju veicināt datu vākšanas un apmaiņas saskaņošanu starp dalībvalstīm, radot Eiropas jūras novērojumu un informācijas tīklu; norāda, ka, piemēram, Ūdens pamatdirektīvas un citu ES politikas nostādņu īstenošanai arī jāveido saskaņots novērošanas tīkls;

11) uzskata, ka jaunajā ES jūrniecības stratēģijā jāiekļauj arī ostu stratēģija, ņemot vērā ūdens transporta lielo nozīmi gan iekšējā tirgū, gan attiecībās ar Eiropas Savienības tirdzniecības partneriem;

12) atzīst, ka oglekļa dioksīda noglabāšana jūras gultnes dzīlēs ir svarīga daļa pasākumu kopumā, kas paredzēti siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšanai; aicina radīt skaidru juridisku un regulējošu pamatu šādu tehnoloģiju veidošanai;

13) saredz lielas iespējas, lai jūras transportā samazinātu fosilā kurināmā izmantošanu un CO_2 emisiju, citstarp sekmējot biodegvielas lietošanu un turpmākus pētījumus šajā jomā, kā arī palielinot vēja enerģijas izmantošanu kuģu dzinējspēkam; tomēr uzsver, cik svarīga ir biodegvielas obligāta vides un sociālā sertifikācija un ka neapstrīdami svarīga ir degvielas pilna cikla efektivitāte attiecībā uz klimatu un CO_2 bilanci;

14) uzsver vēja, okeāna straumju, viļņu un plūdmaiņas radītās enerģijas iespējamo nozīmi, jo īpaši Eiropas piekrastes reģionos, turklāt ne tikai energoapgādes vajadzībām, bet arī ekonomikas attīstībai un darba vietu radīšanai;

15) atzīst, ka augstvērtīgas zināšanas par jūras vidi un tās īpašībām sekmē kvalitatīvus, videi draudzīgus un ekonomiski izdevīgus jauninājumus; tāpēc pieprasa, lai jūras pētījumiem piešķirtu īpašu nozīmi un pievērstu papildu uzmanību, piemēram, palielinot atvēlēto līdzekļu apjomu;

16) uzsver, cik svarīgi veidot Eiropas līmeņa stratēģiju, lai pētītu un prognozētu klimata pārmaiņu sekas, tostarp arī attiecībā uz jūras vidi un piekrastes rajoniem, prognozējot vai mazinot iespējamo vides un ekonomisko ietekmi;

17) uzsver jūras vēja enerģijas milzīgo izaugsmes potenciālu un lielo ieguldījumu, ko tā var sniegt, lai sekmētu Eiropas neatkarību no enerģijas importa un aizsargātu klimatu, tomēr norāda, ka ir vajadzīgi milzu pūliņi, lai izmantotu šo potenciālu, tāpēc aicina Komisiju izveidot jūras vēja enerģijas rīcības plānu, kurā ietvertu efektīvu Eiropas pieeju jūras vēju tehnoloģijai, tīklu aktīvāku veidošanu un iezīmētu perspektīvas, kā līdz 2020. gadam sasniegt vismaz 50 GW lielu enerģijas ražošanas jaudu, tāpēc pirmām kārtām sagaida, ka tiks ieviesta vienas iestādes apstiprinājuma sistēma un tiks veidota attīstīta jūras enerģijas tīklu infrastruktūra; atzinīgi vērtē Komisijas ieteikumu izstrādāt Eiropas energotehnoloģiju stratēģisko plānu un mudina galvenokārt pievērsties plašai jūras vēja enerģijas izmantošanai;

18) uzskata, ka ar jūru saistītas biotehnoloģijas nākamajās desmitgadēs būs viens no daudzsološākajiem jauno tehnoloģiju veidiem, tās būs iespējams izmantot farmācijā, kosmētikā, pārtikas rūpniecībā un vides atveseļošanā; uzskata, ka šajā jomā jāpastiprina pētniecība un jāpanāk lielāka sinerģija, labāk koordinējot pētniecības pasākumus dalībvalstīs;

19) uzsver, ka, lai ar jūru saistītajā pētniecībā un attīstībā visas Eiropas Savienības dalībvalstis sasniegtu vienlīdz augstu līmeni, jāstiprina ierosmes veidot

augstskolu, sabiedrisko pētniecības centru un tehnisko skolu sadarbības tīklus, tostarp izstrādājot kopīgas programmas un rīkojot šīs jomas studentu un pētnieku apmaiņu, lai tādējādi izveidotu Eiropas jūras pētniecības iestāžu tīklu;

20) uzskata, ka Eiropas Savienībai jānosaka vides un drošības standarti attiecībā uz tās jurisdikcijas zonā demontējamiem kuģiem un jācenšas šajā ziņā panākt arī starptautisko standartu saskaņošanu;

21) uzskata, ka transporta nozarē jānosaka noteikti cilvēka un vides drošības un kvalitātes mērķi; atzīst, ka, lai veiksmīgi sasniegtu šos mērķus, īpaši svarīga ir pētniecība uzlabotu tehnoloģiju jomā un personāla apmācība;

22) aicina Komisiju visaptveroši izpētīt visas jūras transporta vides ietekmes, sākot no pieejamās degvielas kvalitātes līdz izmešiem gaisā un kuģu notekūdeņiem, un ierosināt pasākumus kuģniecības noturīgai attīstībai;

23) uzskata jūras teritoriālo plānošanu par ļoti svarīgu, lai varētu sekmīgi saskaņot jūras vidē veiktās dažādās darbības; uzskata, ka Komisijai šajā saskaņošanā jāuzņemas vadošā loma;

24) uzskata, ka efektīva integrēta piekrastes zonas apsaimniekošana ir neaizstājama, lai jūrniecības politika kopumā būtu veiksmīga, tā ir īpaši svarīga, palielinot starpnozaru pētniecību attiecībā uz piekrastes pārvaldi un jūras reģionālo plānošanu, plašāk iesaistot ieinteresētās puses un panākot, ka šīs jomas zinātniskajā izpētē ir iespējami lielāka atklātība, saskaņa un līdzdalība.●

2007. gads Eiropas Parlamentā

2007. gadā Eiropas Parlaments sāka darbu, ievēlot jaunu priekšsēdētāju, apstiprinot jaunu Parlamenta struktūrvienību sastāvu un uzņemot savā vidū Bulgārijas un Rumānijas kolēģus, deputātu skaitam pieaugot no 732 līdz 785. Gada nogalē Eiropas Parlaments izstrādāja un pieņēma priekšlikumu par jauno asamblejas vietu sadalījumu 2004.–2009. gada sasaukumā un kopā ar Eiropas Savienības Padomi un Eiropas Komisiju pasludināja Eiropas pamattiesību hartu, uz kuru atsaucas pants jaunajā Lisabonas līgumā. Līgums, kas stāsies spēkā, kad to būs ratificējušas visas dalībvalstis, Eiropas Parlamentam piešķirs plašākas likumdošanas un politiskās pilnvaras.

Iedibinot jaunu tradīciju, Parlaments pirmo reizi piešķīra Eiropas Parlamenta LUX filmu balvu. Tās mērķis – popularizēt Eiropas filmas, vienlaikus ar kino starpniecību rosinot debates par Eiropas identitāti.

Eiropas Parlaments 2007. gadā pabeidza darbu pie vairākiem apjomīgiem likumprojektiem: par mobilo sakaru viesabonēšanas tarifiem, reklāmu televīzijā, bezskaidras naudas norēķiniem ES iekšienē, pasažieru dzelzceļa pakalpojumu liberalizāciju, degvīna klasifikāciju, gaisa kvalitāti, plūdu riska pārvaldību, finansējumu programmai *Daphne* cīņai pret vardarbību pret bērniem, jauniešiem un sievietēm. Parlaments deva zaļo gaismu Šengenas zonas paplašināšanai, tajā pilnībā iekļaujoties deviņām dalībvalstīm, kas ES pievienojās 2004. gadā.

Parlaments vairākkārt aicināja dalībvalstis un Eiropas Savienības iestādes būt vienotām un konsekventām ārējās attiecībās, piemēram, mudinot uz vienotību sarunās ar Krieviju politiskajos, tirdzniecības un enerģētikas jautājumos un uzstājot, lai, veidojot partnerattiecības ar trešajām valstīm, ES prasītu ievērot cilvēktiesības un pamatbrīvības.

Parlaments jau 2007. gadā pievērsās jautājumiem, kas ietekmēs 2008. darba kārtību, kad būs jāpieņem vairāki izšķiroši lēmumi, īpaši enerģētikas un imigrācijas jomā.

Pilnīgāku pārskatu par 2007. gadu atradīsiet Eiropas Parlamenta mājas lapā publicētajos plenārsesiju pārskatos "Iepriekšējā plenārsesija" (rubrikā Ziņas/Preses dienests/Plenārsesijas).

Būs ciešāk jāsadarbojas jūras vides aizsardzībā

Lai aizsargātu un saglabātu jūras vidi, jūru ekosistēmas un to saimniecisko potenciālu, Eiropas Savienība turpmāk veidos saskaņotas jūras stratēģijas, kas aptvers vairākas nozares. To paredz jaunā Jūras vides stratēģijas direktīva, ko pieņēma 2007. gada 11. decembrī, Eiropas Parlamentam otrajā lasījumā apstiprinot ar ES Padomi (dalībvalstīm) panākto vienošanos.

Direktīva ne vien paredz aizsargāt un saglabāt jūras vidi, bet arī atjaunot tur, kur tā jau ievērojami cietusi. Tā paredz vērsties arī pret piesārņojumu, resursu izsaimniekošanu un bioloģiskās daudzveidības iznīcināšanu.

Līdz šim, lai aizsargātu jūras vidi, katra nozare Eiropas Savienībā ir īstenojusi savu pieeju. Jaunā direktīva līdzšinējās individuālās nozaru un dalībvalstu stratēģijas apvienos vienā sistēmā, tā ļaujot jūru aizsargāt efektīvāk.

Dalībvalstīm saskaņā ar direktīvu līdz 2020. gadam būs jānodrošina "labs jūras vides stāvoklis". Saskaņā ar direktīvu tas ir jūras ūdeņu vides stāvoklis, kurā nodrošināti ekoloģiski daudzveidīgi okeāni un jūras, "kas ir tīras, veselīgas un

produktīvas sev raksturīgos apstākļos", un kurā jūras vidi izmanto ilgtspējīgi, tādējādi saglabājot izmantošanas un darbību potenciālu pašreizējām un turpmākajām paaudzēm.

Direktīva paredz izveidot Baltijas jūras, Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļas, Vidusjūras un Melnās jūras reģionus, kā arī apakšreģionus. Dalībvalstīm, pildot direktīvas saistības, būs jāizstrādā stratēģija attiecībā uz saviem jūras ūdeņiem, ņemot vērā, ka tie iekļaujas vienā no šiem reģioniem. Panākt „labu jūras vides stāvokli" palīdzēs direktīvā paredzētie pilotprojekti. Dalībvalstīm būs iespēja identificēt reģionus, kur tādi nepieciešami visvairāk.

Bīstamo kravu pārvadājumi pa iekšējiem ūdensceļiem

Eiropas Parlaments pirmajā lasījumā izskatījis Eiropas Komisijas sagatavoto priekšlikumu par bīstamo kravu pārvadāšanu Eiropas Savienībā. Šādi pārvadājumi veido 8% no visa ES iekšzemes kravu pārvadājumu apjoma. Galvenās izmaiņas salīdzinājumā ar pašreizējo kārtību ir tādas, ka ES regulējums attieksies ne vien uz autoceļiem un dzelzceļu, bet arī uz iekšējiem ūdensceļiem, kur agrāk Eiropas Savienībai kopīgu noteikumu nebija.

Jaunā direktīva atvieglos noteikumu piemērošanu, apvienojot četras pašreizējās direktīvas un divus lēmumus.

Eiropas Parlaments ierosina likumprojektā izdarīt grozījumu, kas paredz, ka dalībvalstis var savā teritorijā noteikt īpašas prasības bīstamo kravu vietējiem un starptautiskajiem pārvadājumiem ar transportlīdzekļiem, uz kuriem jaunā direktīva neattiecas. Grozījums tādas pašas dalībvalstu tiesības paredz noteiktu maršrutu un konkrētu transporta veidu izmantošanā, kā arī bīstamo kravu pārvadājumos ar pasažieru vilcieniem.

Pieņemti arī daži tehniska rakstura grozījumi.

Kopējais bīstamo kravu pārvadājumu apjoms ES teritorijā sasniedz 110 miljardu tonnkilometru gadā: 58% bīstamo kravu pārvadā pa autoceļiem, 25% pa dzelzceļiem un 17% pa iekšējiem ūdensceļiem.

Eiropā bīstamo kravu pārvadāšanu regulē starptautiskie nolīgumi, kas izstrādāti atbilstoši ANO ieteikumiem. Nolīgumi ES iekšzemes transportā tiek realizēti, pamatojoties uz trim dokumentiem:

- Eiropas valstu nolīgumu par bīstamo kravu starptautiskajiem pārvadājumiem ar autotransportu (ADR);
- Noteikumiem par bīstamo kravu starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (RID);
- Eiropas valstu nolīgumu par bīstamo kravu starptautiskajiem pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem (ADN). Taču tikai daļa no ES dalībvalstīm ir ADN līgumslēdzējas, turklāt nolīgums joprojām atrodas ratifikācijas procesā. Šāds stāvoklis sarežģī prasību piemērošanu.

Pieņemtie grozījumi tagad nosūtīti izskatīšanai ES Padomē, un sagaidāms, ka Parlamentam un Padomei par galīgo redakciju izdosies panākt vienošanos jau pirmajā lasījumā.

Izvirza stingras prasības virszemes ūdeņu kvalitātei

Eiropas Parlaments pirmajā lasījumā izskatījis direktīvas projektu par virszemes ūdeņu kvalitāti. Tāpat kā 2005. un 2006. gadā, lemjot par peldūdens un gruntsūdeņu direktīvām, Parlaments grozījumos uzstāj uz stingriem ūdens kvalitātes standartiem.

Direktīvas priekšlikums attiecas uz virszemes – upju, ezeru un piekrastes ūdeņu kvalitāti. Likumprojekta pamatā, tāpat kā peldūdens un gruntsūdeņu direktīvas gadījumā, ir 2000. gadā pieņemtā Ūdens pamatdirektīva.

Eiropas Komisija direktīvā ierosina noteikt pieļaujamo daudzumu 41 piesārņojošai vielai, piemēram, pesticīdiem un smagajiem metāliem. Šo vielu radītais piesārņojums izjauc ūdens ekosistēmas, mazina bioloģisko daudzveidību un, nokļūstot pārtikas ķēdē, apdraud cilvēku veselību.

Ar 672 balsīm par, 13 pret un 10 atturoties Parlaments pieņemtajā ziņojumā prasa kontrolējamo vielu sarakstu paplašināt.

Eiropas Komisijas priekšlikumā dalībvalstīm paredzēta izvēles brīvība attiecībā uz veidu, kā veicamas pārbaudes. Eiropas Parlaments turpretī prasa piedāvāt konkrētas metodes.

Direktīvā noteiktās kvalitātes prasības dalībvalstīm būs jāsasniedz līdz 2015. gadam. Tomēr, ņemot vērā, ka piesārņojuma avotu tuvumā kvalitātes kritērijus izpildīt ir sarežģītāk, dalībvalstīm ļauts noteikt īpašas zonas, kur piesārņotāju koncentrācija var pārsniegt vides kvalitātes standartus. Parlaments precizē, ka šajās zonās jānosaka termiņi, kad izņēmuma režīmam jābeidzas. Kvalitātes standarti tur pakāpeniski jāpaaugstina un vispārējas direktīvas prasības jāsasniedz ne vēlāk kā 2018. gadā.

Eiropas Komisija ierosina, ka kvalitātes pārbaudes jāveic virszemes ūdeņiem, bet ne dzīvajiem organismiem (biotām) un nogulsnējumiem. Izņēmums ir trīs bīstamākās vielas, kas uzkrājas barības ķēdē: dzīvsudrabs, heksahlorbenzols un heksahlorbutadiēns. Šīs vielas jāmēra arī biotā – zivīs, vēžveidīgajos, gliemjos. Parlaments vēlas šos nosacījumus mainīt, rosinot par biotām un nogulsnējumiem izstrādāt atsevišķu likumprojektu.

Grozījumi nosūtīti izskatīšanai ES Padomē.

Aicina pieņemt stingrākus noteikumus karoga valstīm par kuģošanas drošību

2007. gada 29. martā Eiropas Parlaments, pirmajā lasījumā izskatot divus Eiropas Komisijas ierosinātos likumprojektus par Eiropas kuģošanas drošību, atbalstīja priekšlikumu par prasībām karoga valstīm un aicināja precizēt ierosinātos pamatnoteikumus par civiltiesisko atbildību. Abi likumdošanas priekšlikumi veido daļu no tā dēvētās „trešās kuģošanas drošības paketes".

Eiropas Parlaments atbalsta Eiropas Komisijas priekšlikumu direktīvai par karoga valsts atbilstību, iesakot tajā ieviest grozījumu par priekšnosacījumiem kuģa pirmajai reģistrācijai. Deputāti prasa noteikt, ka „[..] dalībvalsts pārliecinās, ka attiecīgais kuģis atbilst piemērojamajiem starptautiskajiem tiesību aktiem".

Jaunā direktīva padarītu dalībvalstīm saistošus Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) konvenciju noteikumus un liktu:

- nodrošināt, ka valstī reģistrētie kuģi darbojas saskaņā ar starptautiskajiem noteikumiem,
- noteikt obligātās prasības inspektoru kvalifikācijai,
- ievērot pamatnostādnes par pārbaudēm gadījumos, kad valsts kuģi aizturēti ārvalstu ostā,
- nodrošināt, ka dalībvalstu jūras lietu administrācijas ievēro starptautiskos kvalitātes standartus.

Parlaments atbalsta to, ka turpmāk saistošie IMO noteikumi jāpadara dalībvalstīm iespējami pieņemamāki. To veicinātu inspektoru augsta kvalifikācija, kas, viņiem veicot kuģu un jūrnieku kompetenču pārbaudi, ļautu piemērot visatbilstošākās metodes.

Padomē dažas dalībvalstis direktīvas priekšlikumu kritizēja, uzskatot, ka Eiropas Kopiena nav kompetenta iejaukties šajā jomā. Dalībvalstis atsaucās uz subsidiaritātes un proporcionalitātes principiem, kas paredz, ka Kopienas pasākumi ir attaisnojami tikai gadījumā, ja tie ir efektīvāki par individuālu dalībvalstu rīcību un ja plānotie instrumenti ir samērīgi. Vairākas dalībvalstis uzskata, ka jaunie noteikumi palielinās administratīvās izmaksas.

Kuģu īpašnieku civiltiesiskā atbildība un finanšu garantijas

Pašlaik Eiropā lielākā daļa kaitējuma, ko kuģi nodara trešajām personām, kā arī kuģu īpašnieku civiltiesiskās atbildības režīmi nav saskaņoti un nepastāv obligātās apdrošināšanas režīms.

Jaunā direktīva ieviestu dalībvalstīm kopīgus pamatnoteikumus par civiltiesisko atbildību un apdrošināšanu kuģu īpašniekiem, kā arī visām citām par kuģu izmantošanu atbildīgajām personām (reģistrētajam īpašniekam, rēderim, kuģa pilnvarotajam pārstāvim). Direktīvas mērķis ir palīdzēt gan novērst nelaimes gadījumus, gan atlīdzināt kaitējumu.

Parlaments pieņemtajos grozījumos precizē noteikumus par operatoru atbildību, uzskatot, ka Starptautiskā konvencija par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām to nenodrošina. Konvencija saskaņā ar jauno direktīvu ES dalībvalstīm būs saistoša.

Citi likumprojekti par kuģniecības drošību

Pēc tam, kad 1999. gadā pie Bretaņas krastiem nogrima tankkuģis "Erika", Eiropas Savienība pieņēma jaunus noteikumus par kuģniecības drošību, uzlabojot kuģu pārbaudi ostās, aizliedzot naftas produktu pārvadāšanai izmantot vienkorpusa kuģus un nodibinot Eiropas Jūras drošības aģentūru. Tomēr pasākumi joprojām nav pietiekami, un Komisija ir ierosinājusi septiņus jaunus likumdošanas aktus, kas apvienoti tā dēvētajā "trešajā kuģniecības drošības" jeb "Erika III" paketē.

Par „trešās kuģniecības drošības paketes" likumprojektiem Parlaments lemj saskaņā ar koplēmuma procedūru – kopā ar ES Padomi. Piecus parējos paketes likumprojektus Transporta komiteja jau ir izvērtējusi, ierosinot tajos grozījumus, un Parlaments ziņojumus izskatīs nākamajās plenārsesijās.

Plenārsesijā pieņemtos grozījumus Parlaments nosūtīs Padomei. Pēc tam, kad Padome būs pieņēmusi kopējo nostāju, likumprojekti atgriezīsies Parlamentā uz izskatīšanu otrajā lasījumā.

Hanss Gerts Poterings: „Eiropas Savienībai ir vajadzīgs jauns izrāviens"

Eiropas Parlamenta jaunais priekšsēdētājs Hanss Gerts Poterings (Hans-Gert Poettering) 2007. gada 13. februārī, stājoties amatā, ievaduzrunā iepazīstināja ar darba prioritātēm savā pilnvaru laikā. Priekšsēdētāja skatījumā Parlamenta un visas Eiropas Savienības galvenie uzdevumi nākamajos divarpus gados būs aizstāvēt Eiropas vērtības, veikt pamatīgas pārvaldes reformas un ar dialogu starp kultūrām un reliģijām veicināt iecietību un partnerību.

Priekšsēdētājs īsi atskatījās uz savu Eiropas Parlamenta (EP) deputāta karjeru, kas sākās 1979. gadā. Viņaprāt, lielākais sasniegums ir tas, ka izdevies pārvarēt Eiropas sašķeltību: "Mūsu kopējās vērtības uzvar. Čehijas

Republikas, Igaunijas, Kipras, Latvijas, Lietuvas, Maltas, Polijas, Slovākijas, Slovēnijas un Ungārijas dalība Eiropas Savienībā no 2004. gada 1. maija un Bulgārijas un Rumānijas līdzdalība no šā gada 1. janvāra, un apvienotās Vācijas dalība no 1990. gada 3. oktobra man vienmēr būs mūsu paaudzes lielākais brīnums."

Aizstāvēt Eiropas vērtības

„Eiropas vērtības pamatā balstās uz cieņu pret cilvēku. Eiropas Savienībai tās būs jāievēro ne vien pašmājās, bet arī arējās attiecībās. Mēs neesam pasaules skolotāji, taču mūsu priekšstati par cilvēku un mūsu vērtības būs pārliecinošākas citiem, ja paši dzīvosim saskaņā ar tām. Tas ļoti konkrēti ietekmē mūsu politiku.

■ Mēs vēlamies partnerību ar rīcībspējīgu un demokrātisku Krieviju. Tāpēc no Krievijas iestādēm sagaidām ievērojamus pūliņus, lai taisnīgai tiesai nodotu slepkavas, kas nogalināja Annu Poļitkovsku – cilvēku, kas savā zemē tik daudz darījis preses brīvības labā.

■ Mēs nekad neaizmirsīsim, ka bez Amerikas Savienotajām Valstīm nebūtu uzvarēts nedz nacionālsociālisms, nedz padomju komunisms. Taču saviem amerikāņu draugiem mēs arī sakām – Gvantanamo nav savienojams ar eiropeiskajiem tiesiskās kārtības principiem.

■ Mēs sargājam cilvēka dzīvību. Ja kāds, piemēram, lielas kultūras tautas valsts prezidents, noliedz holokaustu, kas ir briesmīgākais no visiem noziegumiem, tad mums tam nepārprotami jāstājas pretī, lai atkal nepieredzētu jauna holokausta šausmas.

■ Mēs esam pārliecināti – cilvēki Izraēlā un Palestīnā ir pelnījuši vienādu cieņu. Tāpēc mēs atbalstām gan Izraēlas valsts tiesības pastāvēt, gan palestīniešu tautas tiesības dzīvot pašiem savā valstī.

■ Mēs esam to pusē, kuri par brīvību un demokrātiju cīnās ar mierīgiem līdzekļiem. Tāpēc paužam solidaritāti ar mūsu Saharova balvas ieguvēju Aleksandru Miļinkēviču un viņa domubiedriem, kuri cīnās par brīvu un demokrātisku Baltkrieviju, kurā nebūtu baiļu un apspiešanas [..]."

Viens no Eiropas galvenajiem uzdevumiem tuvākajā nākotnē būs nodrošināt tās iedzīvotāju drošību: radot darba vietas un sociālo drošību, stājoties pretī klimata pārmaiņām, risinot kopējas energoapgādes uzdevumus un organizējot imigrācijas politiku, kurā tiek ievērotas cilvēktiesības.

Hanss Gerts Poterings atzīst: „Mēs nevaram iegūt drošību, cīnoties ar globalizāciju. Mums drošība jārada, stiprinot savu konkurētspēju un vienlaikus saglabājot Eiropas sociālo modeli."

Viņš uzsvēra arī plašsaziņas līdzekļu ieguldījumu Eiropas ideju skaidrošanā un vērsās pie plašsaziņas līdzekļiem, jo īpaši televīzijas sabiedrībām, lai tās aktīvāk informētu sabiedrību par norisēm Eiropā.

Reformas

„Eiropas Savienībai ir vajadzīgs jauns izrāviens, ir vajadzīga atjaunošanās," pievēršoties reformām, teica EP priekšsēdētājs. „Mūs pašus vērtēs pēc tā, vai mums izdosies vienotās Eiropas idejas jauno pamatu ievirzīt ilgstoši labā un drošā ceļā. No mums, politiķiem, gaida spēju uzņemties vadību."

„Jāpārvar iespaids, ka Eiropas politikai ir tikai tehniskas funkcijas, ka tai nav skata nākotnē un jēgas konteksta," uzsvēra Hanss Gerts Poterings. „Iecerot kādu Eiropas tiesību aktu, mums arvien jājautā, vai tas kalpo cilvēkiem un videi? Vai tas ir vajadzīgs, ja ievērojam subsidiaritātes principu? Vai tas stiprina mūsu konkurētspēju? Vai tas samazina birokrātiju un izmaksas?"

Lai motivētu iedzīvotājus piedalīties Eiropas kopējos projektos, priekšsēdētājs ierosina izveidot Eiropas Parlamenta balvu un „Eiropas vēstures māju": „Tam nevajadzētu būt garlaicīgam, sausam muzejam, bet vietai, kur varētu glabāt mūsu atmiņas par Eiropas pagātni un Eiropas apvienošanas darbu un kura būtu atvērta visiem esošajiem un nākamajiem Eiropas Savienības pilsoņiem, lai turpinātu veidot Eiropas identitāti."

Pievēršoties Konstitucionālā līguma nākotnei, priekšsēdētājs atzina: „Mēs nedrīkstam ļauties šaubām – Eiropas Parlaments atbalsta Konstitucionālo līgumu. [..] 2007. gada 25. marta Berlīnes „Deklarācija par Eiropas nākotni" šajā ceļā var iezīmēt jaunu un svarīgu pavērsienu." Konstitucionālo līgumu ir parakstījušas visu 27 valstu valdības, protams, jārespektē arī referendumu rezultāti. Svarīgi, pēc priekšsēdētāja domām, būtu reformas virzīt tā, lai tās nevis sašķeltu, bet vienotu.

„Eiropas Parlamentam jābūt gatavam reformēt arī pašam sevi," teica priekšsēdētājs, norādot, ka nākamajās dienās viņš iesniegs frakciju priekšsēdētājiem priekšlikumu par plašu Eiropas Parlamenta darba reformu.

Komisija ierosina izveidot integrētu Eiropas Savienības jūrniecības politiku

2007. gada 19. oktobrī Briselē Eiropas Komisija pieņēma paziņojumu, kurā izklāstīts tās redzējums par integrētu ES jūrniecības politiku, kā arī sīki izstrādātu rīcības plānu un vērienīgu darba programmu turpmākajiem gadiem. Zinātniskie atklājumi, nozīmīgi tehnoloģiskie sasniegumi, globalizācija, klimata pārmaiņas un jūras piesārņojums strauji maina Eiropas skatījumu uz jūru un okeānu, arī no tā izrietošās iespējas un problēmas. Integrēta jūrniecības politika sniegs iespēju Eiropas Savienībai efektīvi risināt šīs problēmas. Priekšlikuma pamatā ir plaša sabiedriskā apspriešana, kas noslēdzās 2007. gada jūnijā, un tajā atspoguļoti Džo Borga vadītās 10 komisāru koordinācijas grupas darba rezultāti. Paziņojumam un rīcības plānam ir pievienots pārskats par apspriešanas rezultātiem. Apspriešanas laikā atklājās, ka ieinteresētās personas visnotaļ atbalsta Eiropas Komisijas ierosmi.

Komisijas prezidents Žozē Manuels Barrozu ir jūrniecības politikas jaunās pieejas iniciators: „Esmu pārliecināts, ka nākotnē mēs daudz izmantosim okeānu līdz šim vēl neatklāto potenciālu. Mūsu priekšlikums par integrētu jūrniecības politiku ir izstrādāts, lai veicinātu izaugsmi, nodarbinātību, ilgtspējīgu attīstību. Mēs to izveidojām ar mērķi atbalstīt mūsu kopējās intereses Eiropā un izmantot visas okeāna piedāvātās iespējas, vienlaikus rīkojoties ilgtspējīgā veidā. Mūsu stratēģijas nozīmīga daļa ir Eiropas modernizēšana un sagatavošana globalizētajai pasaulei."

Zivsaimniecības un jūrlietu komisārs Džo Borgs piebilda: „Ieinteresētās aprindas ir izteikušas savu viedokli, un mēs to esam uzklausījuši. Šis ir nozīmīgs pirmais solis okeānu un jūru pārvaldības jomā Eiropā. Mūsu kopējais mērķis ir pilnībā izmantot Eiropas jūrniecības potenciālu un risināt šajā jomā problemātiskus jautājumus. Tas radīs iespēju labāk izmantot mūsu jūru bagātību un palīdzēs Eiropai risināt vairākas svarīgas problēmas."

Līdz šim dažādus politikas pasākumus jūrniecības jomā pārsvarā īstenoja atsevišķu sektoru ietvaros. Integrēta jūrniecības politika mainīs veidu, kādā šajā jomā formulē politiku un pieņem lēmumus, vienlaikus pilnībā ievērojot subsidiaritātes principu. Tas pavērs iespēju attiecīgajām iestādēm analizēt dažādu sektoru un politikas jomu savstarpējo ietekmi un ņemt to vērā visos līmeņos, lai izstrādātu vienotus instrumentus, kas pilnībā izmantotu mijiedarbību un ļautu izvairīties no konfliktiem.

Ministru prezidents Ivars Godmanis tiekas ar Eiropas Komisijas priekšsēdētāju Žozē Manuelu Barrozu.

Jaunās politikas pamatā ir Eiropas bagātā pieredze jūrniecības tehnoloģiju, pētniecības un jauninājumu jomā. Tā atbalstīs Lisabonas stratēģiju nodarbinātībai un izaugsmei un palīdzēs sasniegt ES pamatmērķi – nodrošināt, lai ekonomikas attīstība neapdraudētu vides ilgtspējību.

Paziņojumā un tam pievienotajā rīcības plānā ir uzskaitītas konkrētas darbības, kuras sāks īstenot šīs Komisijas pilnvaru laikā. Paredzēto pasākumu loks ir plašs: jūras transports, jūrniecības jomā darbojošos uzņēmumu konkurētspēja, nodarbinātība, zinātniskie pētījumi, zivsaimniecība un jūras vides aizsardzība.

Rīcības plāna nostādnes:

- Eiropas jūras transporta telpa bez šķēršļiem;
- Eiropas stratēģija jūras pētniecībai;
- valsts integrētā jūrniecības politika, kas jāizstrādā dalībvalstīm;
- integrēts kuģošanas uzraudzības tīkls;
- plāns jūras teritoriālajai plānošanai, ko īstenos dalībvalstis;
- nelegālās zvejas un postošās zvejošanas ar grunts trauļiem atklātā jūrā izskaušana;
- atbalsts Eiropas jūrniecības nozares grupu tīkla veidošanā;
- ES darba tiesībās paredzēto atkāpju pārskatīšana attiecībā uz kuģniecības un zvejas nozarēm;
- Eiropas jūras novērošanas un datu tīkls;
- stratēģija klimata pārmaiņu ietekmes mazināšanai piekrastes reģionos.

Rīcības plāna izpilde jau ir sākusies. ES nodarbinātības, sociālo lietu un līdztiesībau iespēju komisārs Vladimirs Špidla ir iesniedzis pārskatītas atkāpes, kas darba tiesībās paredzētas attiecībā uz jūrniecības nozari, un komisārs Andris Piebalgs publicējis ziņojumu par saistību starp ES enerģētikas politiku un jauno integrēto jūrniecības politiku. Integrēta jūrniecības politika būs veiksmīga tikai tad, ja to nerimtīgi atbalstīs visas ieinteresētās personas. Lai īstenotu šo redzējumu dzīvē, Komisija turpinās sadarboties ar ieinteresētajām personām un iestādēm Eiropas, valstu un reģionu līmenī.

Turpmāk pieņems papildu ierosmes ostu, zivsaimniecības un jūras vides aizsardzības jomā.

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 iela 1, Rīga, Lv-1822, Latvija

Ceļā uz Eiropas jūrniecības politiku

Vērtējot Eiropas Komisijas publicēto sabiedrisko apspriežu dokumentu (Zaļo grāmatu) par ES jūrniecības politiku, Eiropas Parlaments prasa pienācīgu uzmanību veltīt jūrniecības radītā piesārņojuma mazināšanai. Integrēta ES jūrniecības politika aptvertu transportu, tūrismu, vidi, reģionālo attīstību, rūpniecību un zivsaimniecību.

Viedokli par galvenajām šādas politikas prioritātēm deputāti 2007. gada 17. jūlijā izteica iniciatīvas ziņojumā, kas pieņemts ar 530 balsīm par, 25 pret, 61 atturoties.

Lai gan pārvadājumi pa jūru pašlaik ir videi vismazāk kaitīgais transporta veids, tas nenozīmē, ka kuģošana nerada ievērojamu vides piesārņojumu. Lai ierobežotu jūras ekspluatācijas radītās klimata pārmaiņas, deputāti Eiropas Savienībai iesaka:

- ievērojami samazināt kuģošanas radīto oglekļa dioksīda, sēra dioksīda un slāpekļa oksīdu emisiju;
- rūpīgi izvērtēt iespēju kuģniecībā ieviest emisiju tirdzniecības sistēmu;
- veicināt vēja un saules enerģijas izmantošana uz kuģiem.

Deputāti arī iesaka noteikt kvantitatīvus ierobežojumus fosfora un slāpekļa ieplūdināšanai Baltijas jūrā.

Eiropas Komisijai atkārtoti izteica prasību iesniegt priekšlikumu, kas noteiktu, ka jaunos kuģos degvielai paredzēto bunkuru eļļu (jebkura ogļūdeņražu minerāleļļa kuģa darbināšanai un piedziņai) glabā drošās dubultkorpusa tvertnēs.

Kā debatēs norādīja Eiropas komisārs zivsaimniecības un jūras politikas jautājumos Džo Borgs, Eiropas Komisija iesniegs tālejošu likumprojektu paketi, kas ietvers priekšlikumu Eiropas jūrniecības politikai un rīcības plānu, ko pieņemtajā ziņojumā prasa arī Eiropas Parlaments.

Ar jūrniecību saistītās nozares un pakalpojumi (neskaitot izejvielas) veido 3–6% no Eiropas iekšzemes kopprodukta. Teritorijas, kas uzskatāmas par piekrastes reģioniem, saražo 40% Eiropas IKP. Jūras transports nodrošina 90% ES ārējās un 40% iekšējās tirdzniecības apjoma.

Roberts Zīle: "Krievijai jāatjauno naftas tranzīta kuģu flote"

2007. gada 13. decembrī Strasbūrā Eiropas Parlamentā, debatējot par Melnās jūras Kerčas šaurumā notikušajām tankkuģu avārijām un to seku likvidēšanu, EP Transporta un tūrisma komitejas loceklis Roberts Zīle norādīja, ka Eiropas tiesību normas jūras satiksmes drošības jomā vien neko neatrisinās, ja Eiropas Savienība nepanāks striktu starptautisku kuģošanas drošības standartu akceptēšanu, kuri jāievēro arī Krievijai.

Roberts Zīle.

2007. gada 11. novembrī Melnās jūras ziemeļu daļā un Kerčas šaurumā spēcīgā vētrā nogrima vai uzskrēja uz sēkļa desmit kuģu, tai skaitā vairāki tankkuģi un sauskravas kuģi ar sēra kravu. Pēc provizoriskiem datiem, bojā gāja seši jūrnieki un jūrā iekļuva vairāk nekā 2000 tonnu naftas produktu, kas izraisīja ekoloģisko katastrofu un nogalināja vairāk nekā 15 000 putnu. Kopš 2003. gada Melnā jūra ir kļuvusi par vienu no Krievijas naftas eksporta galvenajiem maršrutiem: katru gadu šīs valsts tankkuģi pa to pārvadā vairāk nekā 130 miljonus tonnu naftas produktu. Pārvadājumu apjomi turpina strauji pieaugt – kaimiņvalsts ir paziņojusi par saviem plāniem ievērojami palielināt naftas tranzīta apjomus Melnajā jūrā, īpaši palielinot pārkraušanas kapacitāti Novorosijskas ostā.

Debatēs parlamentā R. Zīle uzsvēra: „Krievijas naftas eksports pa jūru nākotnē pieaugs ļoti strauji, jo tāda ir Krievijas politika – eksportēt naftu caur savas valsts ostām, tai pašā laikā turot tukšus cauruļvadus uz ES valstu naftas termināliem Ventspilī un Būtiņģē. Tādas ES iekšējās jūras kā Baltijas vai Melnā jūra ir ekoloģiski bīstamas, jo pa tām kuģo ne tikai ES, bet arī trešo valstu, tostarp

Krievijas, kuģi. Krievijas tankkuģu flote ir novecojusi un nedroša – joprojām tiek lietoti padomju laikā būvēti upju tankkuģi, kas nav paredzēti kuģošanai jūrā. Tiek izmantoti arī vienkorpusa tankkuģi, kas pēc kuģa „Prestige" katastrofas pie Spānijas krastiem Eiropas Savienībā ir aizliegti," skaidro Zīle. „Šāds upju tankkuģis bija viens no 11. novembrī Kerčas šaurumā avarējušajiem kuģiem – „Volgoneftj-139", un tam nevajadzēja atrasties atklātā jūrā, kur nu vēl ar pilnu naftas kravu. Upju tankkuģiem būtu jānogādā naftas krava tikai līdz to pārkraušanai jūras kuģos."

Deputāts uzsvēra, ka, ņemot vērā naftas cenu līmeni un tranzīta nozares lielo peļņu, nepieciešamās investīcijas Krievijas tankkuģu flotes atjaunošanai un modernizēšanai būtu atrodamas, ja vien to pieprasītu strikti kuģu drošības starptautiskie standarti. „Kamēr šādu noteikumu nav, galvenā motivācija naftas pārvadājumiem pa jūru ir un būs iespējami zemas kuģu fraktēšanas izmaksas, un tas savukārt nozīmē novecojušus, nedrošus un pat bīstamus kuģus," viņš sacīja.

Pēc debatēm Eiropas Parlaments pieņēma rezolūciju, kurā aicina Eiropas iestādes cieši uzraudzīt situāciju Melnajā jūrā un veikt konkrētus pasākumus, lai palīdzētu mazināt 11. novembrī notikušās avārijas ekoloģiskās sekas. Pēc deputāta R. Zīles ierosinājuma EP rezolūcijā ietverts aicinājums ES kaimiņvalstīm, galvenokārt Krievijai, pēc avārijām Melnajā jūrā pievērsties flotes modernizēšanai un aizliegt izmantot novecojušus vienkorpusa tankkuģus. Krievijas varas iestādēm nevajadzētu pāragri atcelt drīz pēc katastrofas ieviestos pagaidu aizliegumus, to varētu darīt tikai pēc rūpīgas izmeklēšanas un situācijas izvērtējuma pabeigšanas. Parlaments prasa ES dalībvalstīm stingri ievērot Kopienas tiesību aktus attiecībā uz kuģu standartiem un aicina Padomi un Komisiju palielināt sadarbību ar ārpus ES esošajām piekrastes valstīm (tostarp Krieviju), īstenojot pasākumus, lai mazinātu ekoloģiskā piesārņojuma risku, ko var radīt kuģu avārijas. Pēc tankkuģa „Prestige" avārijas 2002. gadā ES pievērsa īpašu uzmanību kuģošanas drošībai. Tika sagatavota t. s. „trešā jūrniecības pakete", kas ir septiņu likumdošanas priekšlikumu kopums, lai nostiprinātu Eiropas tiesību normas jūras satiksmes drošības jomā un novērstu turpmākas vides katastrofas un jūras piesārņošanu. „Trešā jūrniecības pakete" pašlaik atrodas saskaņošanas procesā starp ES Padomi un Eiropas Parlamentu. Savā rezolūcijā Parlaments aicina Padomi nekavējoties pieņemt lēmumus attiecībā uz visiem septiņiem likumdošanas priekšlikumiem un uzsver, ka šie dokumenti ir cieši savstarpēji saistīti un tādēļ jāpieņem kopumā – „paketes" veidā.

Eiropas Savienības aizjūras zemes un teritorijas

Eiropas Savienības tiesību aktos attiecībā uz strukturālajiem fondiem, transporta politiku un daudzos citos nereti piemin aizjūras zemes un teritorijas *(Overseas countries and territories),* lai gan lielai daļai šo tiesību aktu lasītāju nav īsti skaidrs, kas ar to ir domāts un kāpēc tas nepieciešams. Piedāvājam ieskatu Eiropas Kopienas un aizjūras zemju un teritoriju attiecībās.

Kopumā ir 21 aizjūras zeme un teritorija. Vislielākā daļa (12) aizjūras zemju un teritoriju ir Apvienotajai Karalistei. Tās ir Bermudas (pēc to pieprasījuma uz Bermudu salām neattiecas ES Ministru Padomes lēmumi par aizjūras zemju un teritoriju asociēšanu, lai ieviestu Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 4. daļu), Anglija, Montserrata, Britu Virdžīnu Salas, Kaimanu Salas, Tērksu un Kaikosu Salas, Folklenda Salas, Dienviddžordžija un Dienvidsendviču Salas, Svētās Helēnas Sala un piederīgās teritorijas, Britu Antarktiskā teritorija, Pitkērna, Britu Indijas okeāna teritorija. Izšķir sešas Francijas aizjūras zemes un teritorijas, no kurām vairākums atrodas Klusajā okeānā: Franču Polinēzija, Jaunkaledonija un piederīgās teritorijas, Volisas un Futunas Teritorija, Franču Dienvidu un Antarktiskās Teritorijas, Majota, Senpjēra un Mikelona. Nīderlandei ir divas aizjūras zemes un teritorijas, kas atrodas Karību jūrā: Aruba un Nīderlandes Antiļas (Bonaire, Kirasao, Saba, Sintestatiusa, Senmartēna). Dānijas Karalistei piederīga ir Grenlande un Farēru salas.

Aizjūras zemju un teritoriju asociēšana ar Eiropas Kopienu aizsākās 1957. gadā, kad tika parakstīts Eiropas Ekonomiskās Kopienas dibināšanas līgums jeb Romas līgums. Šīs asociēšanas mērķi bija noteikti Romas līguma ceturtās daļas „Aizjūras zemju un teritoriju asociēšana" 131.–135. pantā. Tagad tos nosaka Eiropas Kopienas konsolidētā dibināšanas līguma ceturtās daļas 182.–188. pants. Saskaņā ar 182. pantu dalībvalstis piekrīt asociēt Kopienai zemes un teritorijas ārpus Eiropas, kuras uztur īpašas attiecības ar Dāniju, Franciju, Nīderlandi un Apvienoto Karalisti (šīs zemes un teritorijas ir uzskaitītas līguma II pielikumā). Asociēšanas mērķis ir veicināt šo zemju un teritoriju ekonomisku un sociālu attīstību, ka arī nodibināt to ciešus ekonomiskus sakarus ar Kopienu. Eiropas Kopienas konsolidētā dibināšanas līguma 183. pantā ir noteikts, ka:

- dalībvalstis tirdzniecībā ar šīm aizjūras zemēm un teritorijām piemēro tādu pašu režīmu, kāds saskaņā ar šo Līgumu ir spēkā starp pašām dalībvalstīm;
- visas aizjūras zemes un teritorijas tirdzniecībā ar dalībvalstīm un pārējām aizjūras zemēm un teritorijām piemēro tādu pašu režīmu, kādu tās piemēro Eiropas valstij, ar ko tām ir īpašas attiecības;

■ visām fiziskām un juridiskām personām, kas ir šo aizjūras zemju un teritoriju pilsoņi, ir tādas pašas tiesības dalībai Kopienas finansētos projektu un piegāžu konkursos kā dalībvalstu pilsoņiem;

■ dalībvalstu attiecībās ar aizjūras zemēm un teritorijām pilsoņu un sabiedrību tiesības veikt uzņēmējdarbību bez diskriminācijas regulē noteikumi un procedūras, ko paredz šā līguma nodaļa par tiesībām veikt uzņēmējdarbību, ja vien ES Ministru Padome saskaņā ar šā līguma 187. pantu nav pieņēmusi īpašus noteikumus.

Eiropas Kopienas konsolidētā dibināšanas līguma 184. pants paredz, ka dalībvalstis aizliedz muitas nodevas precēm, kuru izcelsme ir aizjūras zemēs un teritorijās. Šis pants arī aizliedz ievedmuitas nodevas precēm, kuras aizjūras zemēs un teritorijās ieved no dalībvalstīm vai arī citām aizjūras zemēm un teritorijām. Atsevišķos gadījumos tomēr aizjūras zemes un teritorijas var uzlikt muitas nodevas, kas nepieciešamas to attīstībai vai arī papildina budžetu, tomēr tās nedrīkst pārsniegt muitas nodevas, ko uzliek importam no tās dalībvalsts, ar kuru attiecīgā aizjūras zeme vai teritorija uztur īpašas attiecības. Ievedmuitas nodevu aizliegums precēm, kuras aizjūras zemēs un teritorijās ieved no dalībvalstīm vai arī citām aizjūras zemēm un teritorijām, neattiecas uz tām aizjūras zemēm un teritorijām, kas īpašu starptautisku saistību dēļ jau piemēro muitas tarifus bez diskriminācijas.

Eiropas Kopienas konsolidētā dibināšanas līguma 186. pants nosaka, ka noteikumus attiecībā uz veselības aizsardzību, valsts drošību vai sabiedrisko kartību, brīvu to darba ņēmēju pārvietošanos, kuri no aizjūras zemēm un teritorijām ierodas dalībvalstīs, kā arī to darba ņēmēju pārvietošanos, kuri no dalībvalstīm ierodas aizjūras zemēs un teritorijās, regulē nolīgumi, ko noslēdz un pēc tam vienprātīgi apstiprina dalībvalstis. Eiropas Kopienas konsolidētā dibināšanas līguma 182.–187. pants attiecas uz Grenlandi, ņemot vērā protokolu par īpašiem noteikumiem attiecībā uz Grenlandi (protokols paredz atsevišķus nosacījumus zvejniecības produktu tirdzniecībā starp Grenlandi un Eiropas Kopienu).

Jaunajā Eiropas Konstitūcijā arī ir paredzēta aizjūras zemju un teritoriju asociēšana. To nosaka Eiropas Konstitūcijas 3. daļas 4. sadaļas „Aizjūras zemju un teritoriju asociēšana" 286.–291. pants, kuru satura būtība salīdzinājumā ar pašreiz spēkā esošo Eiropas Kopienas konsolidēto dibināšanas līgumu nav mainījusies.

Eiropas Kopienas konsolidētā dibināšanas līguma 187. pants paredz, ka ES Ministru Padome, vadoties pēc šajā līgumā izklāstītajiem principiem un pieredzes Kopienas asociācijā ar aizjūras zemēm un teritorijām, ar vienprātīgu lēmumu pieņem noteikumus par formu un procedūru, kā Kopiena asociē šīs aizjūras zemes un teritorijas. Saskaņā ar šo 187. pantu attiecības starp aizjūras zemēm un teritorijām un Eiropas Kopienu detalizēti regulē ES Ministru Padomes 2001. gada 27. novembra lēmums „Par aizjūras zemju un teritoriju asociēšanu ar Eiropas Kopienu" (2001/822/EK). Minētajā lēmumā formulēti vispārīgie noteikumi aizjūras zemju

un teritoriju asociācijai ar Eiropas Kopienu ar atsaucēm uz Eiropas Kopienas konsolidētā dibināšanas līguma 182.–187. pantu; noteiktas aizjūras zemju un teritoriju un Eiropas Kopienas sadarbības jomas un virzieni; paredzēti partnerības principi un procedūras; raksturoti sadarbības instrumenti, tai skaitā attīstības finansēšanas, ekonomiskās un tirdznieciskās sadarbības jomā; noteikti Kopienas finansiālās palīdzības ietvari, tai skaitā budžeta palīdzība jaunattīstības valstīm, līdzdalība kopienas programmās.

Aizjūras zemes un teritorijas ir cieši saistītas ar četrām Kopienas dalībvalstīm (Francija un Nīderlande ir Eiropas Kopienas dibinātājvalstis, bet Apvienotā Karaliste un Dānija pievienojās Kopienai pirmajā paplašināšanās kārtā 1973. gadā), līdz ar to arī ir loģiska šo teritoriju ciešā saistība ar Eiropas Kopienu, daudzos būtiskos gadījumos aizjūras zemes un teritorijas pielīdzinot Eiropas Kopienas dalībvalstīm.

Guntars Mihailovs, eirokonsultants

Pakalpojumu tirgus dalīšana Eiropas Savienībā

Šā gada sākumā Eiropas Savienības (ES) institūcijās un dalībvalstu vidū arvien aktīvākas kļuva debates par pakalpojumu direktīvu, izgaismojot politiskās atšķirības starp vecajām un jaunajām dalībvalstīm.

Konkurence un pamattiesības

Eiropas Komisija ar pakalpojumu direktīvas priekšlikumu nāca klajā 2004. gadā. To izstrādāja ar nolūku liberalizēt ES pakalpojumu tirgu, veicinot konkurences palielināšanos tajā. Direktīvas mērķis ir atbilstoši ES līgumos noteiktajiem pamatprincipiem novērst administratīvos un tiesiskos šķēršļus uzņēmējdarbībai un pakalpojumu sniegšanai visā bloka teritorijā. Pakalpojumi veido 70% no kopējās ES ekonomikas. Eiropas Komisijas aplēses liecina, ka tirgus liberalizācija telekomunikāciju un enerģētikas sektorā no 1992. līdz 2002. gadam palielinājusi ES iekšzemes kopproduktu par 1,8% un radījusi 2,5 miljonus jaunu darbavietu. Līdzīgu ekonomikas un darbavietu pieaugumu varētu radīt arī brīvs pakalpojumu tirgus. Neraugoties uz to, ka brīva darbaspēka, preču un pakalpojumu plūsma ir viens no galvenajiem ES ideoloģiskajiem postulātiem, un to, ka dalībvalstu uzņēmēju tiesības brīvi sniegt pakalpojumus dažādās ES valstīs ir noteiktas Eiropas Kopienas līgumā, ES pakalpojumu tirgū joprojām valda virkne birokrātisku ierobežojumu – dažādas prasības pēc iepriekšējām reģistrācijām, atļaujām vai otršķirīgiem dokumentiem.

Izcelsmes valsts princips

Latvijai svarīgi ir trīs šā likumdošanas akta projekta elementi – direktīvas darbības joma, izcelsmes valsts princips un nosacījumi par darbinieku nosūtīšanu. Centrālais sākotnējās pakalpojumu direktīvas elements bija tieši izcelsmes valsts princips – tas noteic, ka pakalpojumu sniedzējs ievēro tās valsts likumdošanu, kurā dibināts viņa uzņēmums.

2007. gada 16. februārī Eiropas Parlaments (EP) pirmajā lasījumā nobalsoja par grozītu pakalpojumu direktīvu, no tās svītrojot Latvijai nozīmīgo izcelsmes valsts principu. Tas iezīmēja skaidru sadalījuma līniju starp jaunajām un vecajām dalībvalstīm – tieši vecās dalībvalstis direktīvā nevēlējās redzēt izcelsmes valsts principu un citus elementus, kas veicina tirgus liberalizāciju. "Mums ir svarīgi atjaunot izcelsmes valsts principu, savukārt vairākām citām valstīm tikpat būtiski ir to izņemt no direktīvas," norāda premjera padomniece ES jautājumos Sanita Pavļuta-Deslandes.

Tas skaidrojams ar arodbiedrību spēcīgo lobiju vairākās vecajās dalībvalstīs un šo valstu bailēm no konkurences, ko radītu austrumeiropiešu pakalpojumu sniedzēju ieplūšana kopējā tirgū. EP direktīvā vien iestrādāja nosacījumu, ka uzņēmumi var brīvi piedāvāt savus pakalpojumus ikvienā ES valstī, taču tiem jāievēro attiecīgās dalībvalsts nodarbinātības, veselības aprūpes, drošības un vides standarti.

Jāņem vērā, ka tieši pārtikušās rietumvalstis lepojas ar augstākiem standartiem minētajās jomās. Viens no galvenajiem iemesliem, kas traucē jaunu tirgu apgūšanu, ir likumdošanas atšķirības dažādās ES valstīs. Tā kā Latvijā darbaspēka izmaksas ir ļoti zemas salīdzinājumā ar citām Eiropas valstīm, latviešu uzņēmējiem būtu ārkārtīgi izdevīga pakalpojumu tirgus atvēršana.

Sākotnējā pakalpojumu direktīva ar izcelsmes valsts principu bija uzskatāma par stūrakmeni ES konkurētspējas veicināšanā

Direktīvas mērķis

- Pakalpojumi veido 70% no kopējās ES ekonomikas.
- Tirgus liberalizācija telekomunikāciju un enerģētikas sektorā no 1992. līdz 2002. gadam paaugstinājusi ES iekšzemes kopproduktu par 1,8% un radījusi 2,5 miljonus jaunu darbavietu. Līdzīgu ekonomikas un darbavietu pieaugumu varētu radīt arī brīvs pakalpojumu tirgus.
- 2004. gadā EK nāca klajā ar pakalpojumu direktīvas priekšlikumu.
- Galvenie mērķi:
  - liberalizēt ES pakalpojumu tirgu, veicinot konkurences palielināšanos tajā;
  - novērst administratīvos un tiesiskos šķēršļus uzņēmējdarbībai un pakalpojumu sniegšanai visā bloka teritorijā;

- izveidot kontaktpunktu tīklu, kur uzņēmēji varētu ērti nokārtot visas formalitātes pakalpojumu sniegšanai citā valstī.

Solis sāņus

■ 2006. gada februārī Eiropas Parlaments nolēma svītrot no pakalpojumu direktīvas izcelsmes valsts principu.

■ Izcelsmes valsts princips noteica, ka, sniedzot pakalpojumus ārpus savas valsts, citā ES dalībvalstī uzņēmums netiek dibināts, bet neilgu laiku tur tiek sniegti pakalpojumi, un uzņēmums atgriežas savā izcelsmes valstī.

Līdz šim direktīvas teksts noteica, ka uzņēmums citā dalībvalstī var darboties pēc savas valsts likumiem.

Tālākā rīcība

■ Līdz šā gada beigām varētu panākt vienošanos par direktīvas galīgo redakciju.

■ Latvija un citas, galvenokārt jaunās, ES valstis, kā arī, piemēram, Lielbritānija un Īrija, varētu bloķēt pašreizējā direktīvas teksta virzību un, iespējams, aicināt EK izstrādāt jaunu pakalpojumu direktīvas projektu.

ES meklē jaunu variantu

Taču jautājums par pakalpojumu direktīvu līdz galam nav izlemts un cīņa par to vēl turpināsies ES valstu vadītāju vidū. Latvija un citas valstis, kuras atbalsta tirgus liberalizāciju (galvenokārt jaunās dalībvalstis, kā arī, piemēram, Lielbritānija un Īrija), varētu bloķēt pašreizējā direktīvas teksta virzību un, iespējams, aicināt EK izstrādāt jaunu pakalpojumu direktīvas projektu.

"Jo tuvāk sākotnējam direktīvas tekstam būs jaunais variants, jo labāk," uzsver EP deputāts Roberts Zīle. Pēc viņa domām, jautājums par pakalpojumu tirgus atvēršanu Eiropā skatāms plašākā mērogā nekā šī konkrētā direktīva. Jautājums ir par to, vai ES spēs mobilizēties politiski un saimnieciski, lai kļūtu par nozīmīgu spēlētāju globālajā ekonomikā. "Par kādu Eiropas konkurētspēju un konstitucionālo līgumu mēs varam runāt, ja jebkuram Eiropas mazajam vai vidējam uzņēmumam nav pieejams brīvs pakalpojumu tirgus? Par kādu kopīgu ārlietu ministra posteni varam runāt, ja nav nodrošināts tas, kas ES līgumos bija jau sen paredzēts?" Turklāt, pēc eirodeputāta domām, lai atrastu sabiedrotos cīņā par Latvijai izdevīgu direktīvas formulējumu, kopīgi jādarbojas ārlietu un ekonomikas ministriem un, iespējams, arī premjeram. Sākotnējā pakalpojumu direktīva ar tajā iekļauto izcelsmes valsts principu bija uzskatāma par stūrakmeni Lisabonas stratēģijā – ES izstrādātajā programmā, kas paredz bloka konkurētspējas paaugstināšanos pasaulē, tā atzīst eirodeputāts Guntars Krasts.

Direktīvas revidēšana ir solis sāņus no Lisabonas stratēģijas izvirzītajiem mērķiem.

Sannija Jauce, "Latvijas Vēstnesis Plus", speciāli "Latvijai Eiropas Savienībā"

Satiksmes ministrija uzlabo nozares darbu

Satiksmes ministrijas pārziņā esošajās nozarēs A. Šlesera darbības laikā panāktas būtiskas pārmaiņas, piemēram, atjaunots likumā noteikts valsts autoceļu finansējums. Šogad tas bija 65 procenti no degvielas akcīzes nodokļa, kā rezultātā budžeta finansējums valsts autoceļiem palielinājies no 72 miljoniem latu 2004. gadā līdz 189 miljoniem latu šogad, bet pašvaldībām piešķirto dotāciju apjoms – no 18 miljoniem latu 2004. gadā līdz 56 miljoniem šajā gadā. Ir sākts un pabeigts pirmais no jauna uzbūvētais ceļš kopš Latvijas neatkarības atjaunošanas – Saulkrastu apvedceļš.

Pēc ministra iniciatīvas veiktas radikālas izmaiņas starptautiskās lidostas „Rīga" nodevu politikā, kā rezultātā panākts pasažieru skaita pieaugums vairāk nekā 4,5 reizes – no 0,7 miljoniem pasažieru 2003. gadā līdz vairāk nekā trīs miljoniem 2007. gadā, sākta Liepājas kā starptautiskas lidostas darbība, turpinās darbs pie Ventspils, Liepājas un Daugavpils lidostu pievienošanas Rīgas lidostai, lai nodrošinātu to straujāku izaugsmi un attīstību.

Vērā ņemami līdzekļi tiek ieguldīti perspektīvajā sauszemes transportā, jo īpaši dzelzceļā. No Rīgas un Liepājas ostām sākti regulāri konteineru kravu pārvadājumi pa dzelzceļu.

Satiksmes ministrija aktīvi strādā pie ERAF līdzfinansētā projekta „Platjoslu sakaru infrastruktūras attīstība lauku apvidos" īstenošanas – 75 procentos valsts teritorijas jau pieejams pārklājums.

Pēdējo pāris gadu laikā Eiropā īpaša uzmanība tiek veltīta Ķīnas kravu transportēšanas problēmām. Prognozes liecina, ka šo kravu apjoms tuvāko gadu laikā strauji pieaugs. Kā kravas nonāks līdz saņēmējam, kas būs tie sadarbības partneri, kuri piedalīsies kravu plūsmas apstrādē – lūk, jautājumi, kas joprojām ir atklāti. Lai labāk saprastu Ķīnas kravu īpašnieku vajadzības un veiktu nepieciešamās iestrādes sadarbībai nākotnē, 2007. gada 13. novembrī Ķīnas galvaspilsētā Pekinā tikās Latvijas un Ķīnas Apvienotā komiteja. Satiksmes ministriju vizītē Ķīnā pārstāvēja satiksmes ministra padomnieks Georgs Lansmanis, valsts sekretāra vietnieks Andulis Židkovs, ministrijas Tranzīta politikas departamenta direktors Andris Maldups un Ārējo sakaru departamenta direktore Benita Margēviča. Delegācijas sastāvā bija nozaru asociāciju pārstāvji un uzņēmēji. Viņi tikās ar Ķīnas Transporta ministrijas un Dzelzceļa ministrijas amatpersonām.

Satiksmes ministrijas amatpersonas kopā ar autopārvadātāju asociācijas „Latvijas auto", Loģistikas un muitas brokeru asociācijas, kā arī ostu un dzelzceļa

Latvijas Ostu padomes sēdes laikā.

nozares pārstāvjiem ar Ķīnas pusi apsprieda sadarbības iespējas Ķīnas preču tranzītā caur Latviju. Sarunu rezultātā tika pieņemts lēmums izveidot Latvijas un Ķīnas dzelzceļu ekspertu darba grupu, lai vienotos par sauszemes koridora Ķīna – Latvija – Rietumeiropa izveidi un tehnoloģiskajiem risinājumiem. Puses apsprieda jautājumu par Latvijas ostu izmantošanu, kā arī jaunu loģistikas un distribūcijas centru veidošanu. Diskutēja arī par Latvijas un Ķīnas sadarbības iespējām autopārvadājumu jomā. Tika pausta abpusēja ieinteresētība tiešās aviosatiksmes sekmēšanā, veicinot gan pasažieru, gan kravu pārvadājumus.

Kravu apjoms vēl pieaugs

Satiksmes ministrija neprognozē kravu plūsmas samazināšanos caur Latvijas ostām un uzskata, ka kopējais kravu apjoms starp Latviju un Krieviju, īpaši konteineru pārvadājumos, strauji pieaugs, neskatoties uz to, ka Krievijas pirmais vicepremjers Sergejs Ivanovs paziņojis par Krievijas gatavību atteikties no Baltijas valstu ostām un izmantot savējās.

„Savu ostu attīstīšana pie Baltijas jūras Krievijai ir viens no svarīgākajiem ekonomiskajiem mērķiem. Tāpēc tikai pašsaprotami, ka mēs aizvien mazāk un mazāk savu produkciju sūtīsim caur Baltijas valstu ostām un aizvien vairāk noslogosim savas ostas, palielināsim nodokļus, maksāsim algu mūsu, nevis ārvalstu pilsoņiem," paziņoja Sergejs Ivanovs, apmeklējot Primorskas ostu Ļeņingradas apgabalā.

Viesojoties Primorskas ostā, S. Ivanovs arī norādīja, ka Primoskas un Visockas ostas Baltijas jūras krastā ir aprīkotas ar vismodernākajām tehnoloģijām un tām ir liels attīstības potenciāls. 2001. gadā Primorskā pārkrauti 17 miljoni tonnu naftas produktu, 2006. gadā jau 70 miljoni tonnu, bet ostas jauda ļauj pārkraut 120–130 miljonus tonnu naftas produktu gadā.

Latvijas satiksmes ministrs Ainārs Šlesers: – Iespējami vairāk kravu vest caur pašu ostām var uzskatīt par Krievijas stratēģiju, kas ir saprotama arī Latvijai, taču skaidrs, ka kopējais kravu apjoms starp Latviju un Krieviju, īpaši konteineru

EK priekšsēdētāja vietnieks Ž. Barrots tiekas ar satiksmes ministru Aināru Šleseru.

pārvadājumos, strauji pieaugs. Jāņem vērā, ka kravas ne tikai pienāk no Krievijas, bet arī tiek uz turieni sūtītas, un ne velti kravu nosūtītāji izvēlas tieši Latvijas ostas, kuras atrodas ģeogrāfiski izdevīgā vietā un kurās ir piemērota infrastruktūra. Latvija plāno strādāt arī pie kravu tranzīta no Ķīnas, Kazahstānas un citām austrumu valstīm.

Arī akciju sabiedrības „Krievijas dzelzceļš" meitasuzņēmuma Krievijas nacionālā konteineru operatora „TransContainer" ienākšana Latvijā liecina, ka mūsu ostas šim uzņēmumam ir izdevīgas un nākotnē konteineru apjomi vēl vairāk pieaugs. Savukārt 2007. gada jūlija sākumā Rīgas brīvosta noslēgusi līgumu ar SIA „Nacionālais konteineru terminālS" (NKT) par zemes iznomāšanu Kundziņsalā konteineru termināla celtniecībai. Lieli projekti, kas tiek attīstīti Latvijas ostās, nekādā gadījumā neliecina par plāniem samazināt kravu plūsmu. Latvijas lielo ostu kapacitāte ļauj apstrādāt daudz lielāku kravu apjomu, nekā tas ir pašlaik. Ventspils ostas pašreizējais noslogojums, piemēram, ir tikai puse no reālajām iespējām. Pēc ostas padziļināšanas darbu pabeigšanas tā spēs pieņemt lielākos kuģus, kādi vien var ienākt Baltijas jūrā, un tie ir *aframax* tipa kuģi ar 150 tūkstošu tonnu kravnesību.

UZZIŅAI

NKT līdzīpašnieks Ivars Millers paziņoja, ka NKT iecerējis būvēt termināLu, kas spēs apstrādāt divus miljonus konteineru gadā, un projekts tiks realizēts sadarbībā ar Krievijas domes deputātu Vitāliju Južiļinu, kurš ir viens no lielākajiem Krievijas konteineru biznesa pārstāvjiem.

Vēlas izveidot vienotu datu bāzi Latvijas ostās

Tā kā loģistikas speciālistu prognozes liecina, ka līdz 2015. gadam konteinerkravu pārvadājumu apjoms ievērojami pieaugs, arī Latvijas ostām ir jābūt tehnoloģiski sagatavotām apstrādāt daļu no šīs kravu plūsmas, tāpēc Latvijas Ostu padome par vienu no svarīgākajiem uzdevumiem uzskata vienotas konteinerkravu formēšanas datu bāzes izveidi, ko izmantotu muita, robežsardze, privātais un valsts sektors. Un tas nozīmē, ka laikus jāveic nepieciešamie sagatavošanās darbi.

Diskutējot par šo problēmu, Latvijas Ostu padome nāca pie secinājuma, ka jautājumu par konteineru kravu formēšanu nevar atrisināt tikai ostas, tai ir jābūt valsts politiskai gribai, un satiksmes ministrs Ainārs Šlesers pauda Satiksmes ministrijas gatavību aktīvi iesaistīties projekta īstenošanā.

Tā kā Rīgas ostā jau tagad pārkrauj vairāk konteineru nekā citās Latvijas ostās, Ostu padome uzskata, ka iniciatīvu konteinerkravu formēšanas un vienotas sistēmas izveidošanas jautājumā vajadzētu uzņemties tieši Rīgas ostai. Konteinerkravu pārvadāšana ir izvirzīta arī par vienu no Latvijas dzelzceļa prioritātēm.

No labās: Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas kopsapulcē tiekas tās izpilddirektors Ģirts Verners, AS „Ventamonjaks" valdes priekšsēdētājs Laimonis Strujevičs un apdrošināšanas kompānijas „Balta" viceprezidents Tālivaldis Kreislers.

Ministru prezidents Ivars Godmanis, kas ir arī Latvijas Ostu padomes priekšsēdētājs, uzsvēra, ka gadījumā, ja nekas netiks darīts, konteineri aizies uz Igaunijas un Lietuvas ostām. Labs piemērs Latvijai ir Klaipēdas osta, kas jau atrisinājusi vienotas datu bāzes izveides problēmu un ieviesusi jaunu informācijas sistēmu, kas izmaksājusi aptuveni 1,5 miljonus latu.

A. Šlesers: – Problēma ir tā, ka ostas, dzelzceļš un konteineru termināli nav sastrādājušies. Piemēram, Rīgas ostā konteineri stāv vidēji trīspadsmit līdz piecpadsmit dienas. Ja ostās arī turpmāk būs tik neefektīvs kravu apstrādes temps, Terehovas un Grebņevas robežkontroles punktos rindas nesamazināsies, jo kravu pārvadātāji labāk izvēlēsies stāvēt rindā pie robežas, nevis izmantot ostu pakalpojumus un jūras ceļus. Varam būt arī droši, ka mūsu neizdarību noteikti izmantos kaimiņvalstu ostas, piedāvājot klientiem tos pakalpojumus, kurus Latvijas ostas nav gatavas piedāvāt. Ar nožēlu jāatzīst, ka mēs pagaidām vēl piesaistām niecīgu konteinerkravu apjomu, bet iespējas efektīvāk strādāt taču mums ir.

Satiksmes ministra padomnieks Georgs Lansmanis: – Rīgas ostā konteineri veido aptuveni piecus procentus no gadā pārkrautajām kravām, savukārt Rietumeiropas ostās konteineru apjoms pārsniedz četrdesmit procentus, un tie tiek apkalpoti vidēji divu triju dienu laikā. Rīgas ostā sistēma ir sakārtota līdz tam brīdim, kad kuģis ienāk ostā, bet iekraušanas un izkraušanas darbos sistēma nav sakārtota, tās praktiski nav.

UZZIŅAI

Latvijas ostās kopā 2007. gadā pārkrauti 236 351 TEU, kas ir par 18,8% vairāk nekā 2006. gadā. Rīgas ostā pārkrauti 211 840 TEU – 89,6% no Latvijas ostās pārkrauto konteineru daudzuma un par 19,8% vairāk nekā 2006. gadā.

Aktuāls ir arī jautājums par sistēmas finansēšanas avotiem. SM Tranzīta politikas departamenta direktors Andris Maldups Ostu padomes sēdē norādīja, ka tam jābūt valsts līmeņa projektam un to nevar finansēt viena osta. Pēc viņa teiktā, ostas varētu iemaksāt naudu ostu attīstības fondā, un par tiem līdzekļiem tad arī varētu finansēt vienotās datu bāzes izveidi. Viena no iespējām realizēt šo projektu ir e-pārvaldes iesaistīšana.

Satiksmes ministrijas budžeta izlietojums

Satiksmes ministrijai 2008. gadā paredzēti 512 800 215 lati – par 119 587 976 latiem vairāk nekā 2007. gadā. Būtiski pieaugs Valsts autoceļu fonda finansējums, līdz ar to palielināsies dotācijas pašvaldībām ielu un ceļu uzturēšanai. Pieaugs dotācijas sabiedriskajām transportam un tiks piešķirti līdzekļi ceļa posmu Rīgas apvedceļš – Koknese un Ludza – Terehova rekonstrukcijai.

Iemaksas starptautiskajās organizācijās prasīs 190 085 latus, kas ir par aptuveni 13 000 vairāk nekā 2007. gadā. Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas darbības nodrošināšanai, pārsvarā atlīdzībām, precēm un pakalpojumiem, plāno tērēt 382 815 latus, par aptuveni 130 000 latu vairāk nekā šogad. Finansējums Valsts dzelzceļa administrācijas darbības nodrošināšanai nemainīsies – 252 791 lats. Eiropas Savienības un starptautiskā finansējuma koordinācijai un tehniskajai palīdzībai atvēlēs 190 319 latus, ietaupot uz atlīdzībām, precēm un pakalpojumiem.

Valsts autoceļu pārvaldīšanai, uzturēšanai un atjaunošanai paredzēti 165 805 270 latu, bet Ostu attīstības fonda finansējums nemainīsies – 120 767 lati.

Kohēzijas fonda finansēto dzelzceļa infrastruktūras attīstības projektu realizācijai paredzēti 37 139 643 lati, par aptuveni 7 miljoniem vairāk nekā 2007. gadā. Par šiem līdzekļiem plānots celt satiksmes drošību, nomainīt 123 dzelzceļa pārmijas, rekonstruēt 65 kilometrus sliežu ceļu, modernizēt 189 kilometrus

Latvijas stends starptautiskajā transporta izstādē „TransRussia 2007" Maskavā.

Starptautiskā konference par kuģošanas drošības jautājumiem Rīgā. Pirmais no kreisās – Satiksmes ministrijas Tranzīta departamenta direktors Andris Maldups.

Austrumu – Rietumu koridora vilcienu kustības vadības automātiskajai sistēmai un modernizēt ritošā sastāva sakarsušo bukšu atklāšanas sistēmas 14 komplektus. Kohēzijas fonda finansētajiem projektiem ostu attīstībai paredzēti 9 959 643 lati, kas ir par 961 000 latu vairāk nekā gadu iepriekš. Paredzēts attīstīt Ventspils ostas pievedceļus, būvēt dzelzceļa parku un projektēt pievadus Liepājas ostā, izbūvēt jaunu autoceļu Liepājas ostā un veikt izgriežamā tilta rekonstrukciju Liepājā. Kohēzijas fonda finansētajiem projektiem lidostu attīstībai paredzēti 6 983 763 lati, kas par 140 500 latiem mazāk nekā 2007. gadā. Par šiem līdzekļiem plānots paaugstināt starptautiskās lidostas "Rīga" drošību un kapacitāti, pagarinot un uzlabojot skrejceļu un pašreizējo skrejceļa apgaismošanas sistēmu nomainot pret kvalitatīvāku.

Kohēzijas fonda finansētajiem tehniskās palīdzības projektiem atvēlēs 331 993 latus, to ietvaros plānota investīciju projekta „Rīgas dzelzceļa mezgla rekonstrukcija" izpēte un pieteikuma sagatavošana.

Transeiropas tīklu kopējās intereses projektiem nākamgad atvēlēs 623 626 latus. Projekta mērķis ir nodrošināt Eiropas Komisijas lēmumos par Eiropas transporta tīkla TEN-T finansējuma piešķiršanu paredzēto pasākumu realizāciju – projektu kvalitatīvu sagatavošanu un ieviešanu.

2008. gadā ministrijai būs arī jauna izdevumu pozīcija: neatliekamo Austrumu – Rietumu transporta koridora infrastruktūras projektu sagatavošanai un būvniecībai tērēs aptuveni 23 miljonus latu.

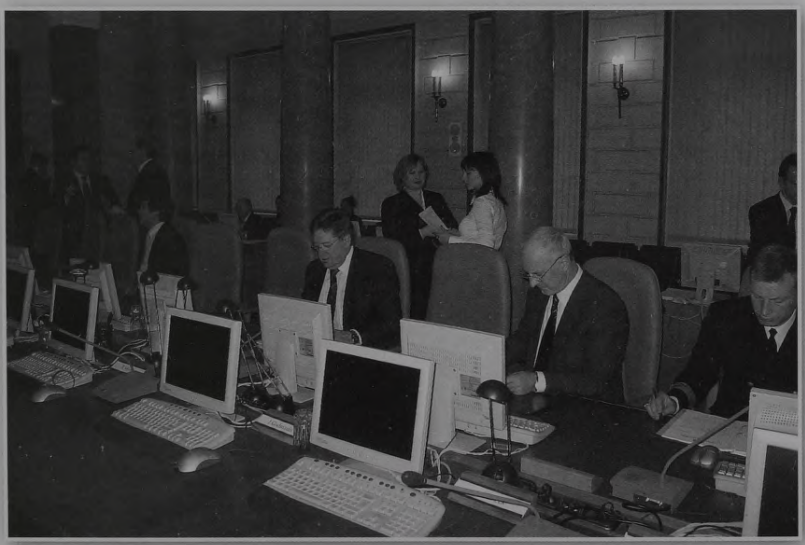
Par Saeimas deputāta amata savienošanu ar amatu biedrībā

Jau 2006. gadā aizsākās diskusijas par to, vai Saeimas deputāti var piedalīties sabiedrisku organizāciju darbībā un pārstāvēt tās Latvijas Ostu padomē. Skaidrojums šajā jautājumā tika lūgts Korupcijas novēršanas un apkarošanas birojam. Lūk, biroja skaidrojums par to, vai Saeimas deputātam ir tiesības pārstāvēt konkrētu biedrību Latvijas Ostu padomē.

Saskaņā ar likuma „Par interešu konflikta novēršanu valsts amatpersonu darbībā" 4. panta pirmās daļas 2. punktu Saeimas deputāts ir valsts amatpersona, kurai ir saistoši minētajā likumā noteiktie amatu savienošanas ierobežojumi un aizliegumi. Minētā likuma 7. panta otrajā daļā ir noteikts, ka Saeimas deputātiem ir atļauts savienot valsts amatpersonas amatu ar:

1) amatu, kuru viņi ieņem saskaņā ar likumu vai Saeimas apstiprinātajiem starptautiskajiem līgumiem;

2) amatu sabiedriskajā, politiskajā vai reliģiskajā organizācijā;



Latvijas Ostu padomes kārtējā sēde.

3) pedagoga, zinātnieka, ārsta un radošo darbu;

4) citu amatu vai darbu Saeimā vai Ministru kabinetā, ja to nosaka Saeimas un tās institūciju lēmumi, Ministru kabineta noteikumi vai rīkojumi;

5) amatu, kuru viņi ieņem starptautiskajās organizācijās un institūcijās, ja to nosaka Saeimas lēmumi, Ministru kabineta noteikumi vai rīkojumi.

Atbilstoši Biedrību un nodibinājumu likuma 13. panta pirmajai daļai Latvijas Ostu asociācija, pēc „Lursoft" datiem, 1999. gada 31. martā ir reģistrēta Biedrību un nodibinājumu reģistrā, tātad minētā biedrība ir uzskatāma par sabiedrisku organizāciju likuma „Par interešu konflikta novēršanu valsts amatpersonu darbībā" izpratnē. Līdz ar to Saeimas deputāta amatu ir atļauts savienot ar izpilddirektora amatu biedrībā „Latvijas Ostu asociācija".

Saskaņā ar 2003. gada 1. oktobrī apstiprinātā Latvijas Ostu padomes nolikuma 1. punktu Latvijas Ostu padome ir Ministru kabineta izveidota institūcija, kas darbojas saskaņā ar likumu „Par ostām", šo nolikumu un citiem normatīvajiem aktiem. Savukārt likuma „Par ostām" 10. panta pirmā daļa nosaka, ka Latvijas Ostu padome koordinē valsts politiku ostu attīstībā un visu ostu darbību.

Minētā likuma 10. panta otrajā daļā ir noteikts, ka Latvijas Ostu padome sastāv no padomes priekšsēdētāja un 21 padomes locekļa, kuru skaitā ir arī Latvijas Ostu asociācijas pārstāvis, kurš saskaņā ar minētā panta trešo daļu tiek deleģēts ar attiecīgās institūcijas vadītāja lēmumu, par to informējot Ministru prezidentu.

Vienlaikus jānorāda, ka likuma „Par ostām" 10. panta otrajā daļā nav noteikts, ka par Latvijas Ostu padomes locekli var būt tikai Latvijas Ostu asociācijas izpilddirektors, un nav arī noteikts, ka minētajā padomē būtu iekļaujams Saeimas deputāts. Ievērojot minēto, Saeimas deputāta amatu nav atļauts savienot ar Latvijas Ostu padomes locekļa amatu. Tātad biedrībai „Latvijas Ostu asociācija" ir jādeleģē cits biedrības pārstāvis dalībai Latvijas Ostu padomē.

Eiropa spriež par dzelzceļa jautājumiem

Izvērtējot sasniegto vienotas un liberalizētas ES dzelzceļa telpas izveidē, Eiropas Parlaments 2007. gada 12. jūlijā atbalstīja EP Transporta komitejas deputāta R. Zīles priekšlikumu saistībā ar īpašo dzelzceļa situāciju Baltijas valstīs. Pēc Latvijas deputāta ierosinājuma Eiropas Komisija tiek aicināta aktīvāk runāt ar Krieviju, kuras stingri kontrolētais tirgus kavē dzelzceļa pārvadājumu liberalizāciju Latvijā un citās ES dalībvalstīs. „ES ideja par tirgus atvēršanu brīvai un godīgai konkurencei dzelzceļa pārvadājumos Latvijas gadījumā vienkārši nedarbosies, kamēr jaunajiem pārvadātājiem, kuri vēlas ienākt tirgū, ir niecīgas iespējas noslēgt līgumus un veidot kopīgas pārvadājumu ķēdes ar Krievijas dzelzceļa kompānijām," situāciju skaidro R. Zīle.

Ziņojumā teikts, ka Krievijas dzelzceļa operatori Latvijā un citās valstīs vēsturiski ir sadarbojušies tikai ar *tradicionālajiem* dzelzceļa operatoriem un savu pieeju nav mainījuši arī tagad. Trešās valstis neatzīst jaunos Latvijas kravu pārvadājumu operatorus, jo šo valstu pārvadātājiem visas līgumsaistības ir noslēgtas tikai ar valsts akciju sabiedrību „Latvijas dzelzceļš". Tāpēc jaunie operatori nevar piekļūt tirgum, apejot šo *tradicionālo* dzelzceļa kompāniju. „Latvijā, neraugoties uz ES direktīvu principu ieviešanu, kā pilntiesīgs dzelzceļa uzņēmums praktiski spēj darboties tikai valsts akciju sabiedrība „Latvijas dzelzceļš"," norāda R. Zīle.

R. Zīle: „Baltijas valstīs kravas pārvadājumi uz trešajām valstīm un

no tām veido gandrīz pusi no kopējā dzelzceļa kravu apgrozījuma. Turklāt aptuveni astoņdesmit pieci procenti kravu ir tranzīts no Krievijas, Baltkrievijas un Kazahstānas. Saglabāt vecās tradīcijas un izvēlēties sev partnerus, īpaši nerēķinoties ar biznesa interesēm – lūk, galvenais traucēklis tirgus liberalizēšanai."

Visas pazīmes liecina, ka Latvijas un citus reģiona pārvadātājus būtiski ietekmē trešo valstu likumdošana un NVS un Baltijas valstu dzelzceļu nozares noslēgtās vienošanās. Tieši šī iemesla dēļ Roberts Zīle aicināja Komisiju ņemt vērā Baltijas valstu īpašo situāciju un meklēt tai risinājumus. „Viena no iespējām Eiropas Komisijai, veidojot attiecības ar ES kaimiņvalstīm, būtu slēgt līgumus un vienošanās ES vārdā, lai tādējādi nodrošinātu visiem ES dzelzceļa uzņēmumiem vienlīdzīgas sadarbības iespējas ar trešajām valstīm," ir pārliecināts R. Zīle.

Eiropas Parlamenta ziņojumā izvērtēts ES līdzšinējās dzelzceļa politikas pirmo pasākumu kopums, kas Eiropas dzelzceļa tirgus pakāpeniskas liberalizācijas politikas ietvaros 2001. gadā tika pieņemts nolūkā izveidot integrētu Eiropas dzelzceļa telpu un veicināt pārvadājumu stila maiņu, sekmējot drošākos un videi draudzīgākos dzelzceļa pārvadājumus. Parlaments īpaši uzsver, ka, ņemot vērā drošības, ekoloģiskos un ekonomiskos faktorus, autoceļu aizvien pieaugošo noslogojumu, pieaugošās emisijas, ierobežotos energoresursus un milzīgo satiksmes negadījumu upuru skaitu, tieši dzelzceļa loma ES ir jāpalielina.

Lai celtu dzelzceļa sektora konkurētspēju, ievērojami jāuzlabo savstarpējā kooperācija un pakalpojumu savietojamība dzelzceļa pārvadājumos. Tas nozīmē iespēju savstarpēji savietot dažādas Eiropas dzelzceļa tīkla daļas un ritošos sastāvus, kā arī aprīkot dzelzceļa tīklus ar Eiropas vilcienu kontroles un dzelzceļa satiksmes pārvaldības sistēmu. Tāpat ziņojumā uzsvērts, ka jāturpina attīstīt Eiropas sliežu ceļu tīkli kravu pārvadājumiem, kas jo īpaši svarīgi ir ES jaunajām dalībvalstīm.

UZZIŅAI

Otrā dzelzceļa pakete tika pieņemta 2004. gadā, un tās pamatā ir nacionālo dzelzceļa kravas pārvadājumu liberalizācija. Pirmā un otrā dzelzceļa pakete ir nodrošinājušas juridisko pamatu vienota dzelzceļa pārvadājumu tirgus izveidei. Tās aptver pieeju tirgum, dzelzceļa uzņēmumu licencēšanu un drošības sertificēšanu, pieeju infrastruktūrai un maksas iekasēšanu par tās lietošanu, dzelzceļa drošības juridiskā ietvara radīšanu un pasākumus dzelzceļa sistēmas tehniskās savietojamības nodrošināšanai. Trešo dzelzceļa paketi, kas saistīta galvenokārt ar pasažieru tiesību nodrošināšanu, lielākas konkurences veicināšanu pasažieru starptautisko pārvadājumu pakalpojumos, kā arī vilcienu vadītāju sertifikāciju, plānots pieņemt tuvākajā laikā.

Latvijas un Krievijas robeža ir Eiropas problēma

2007. gada 28. novembrī ES Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas ministru padomē izskatīja Eiropas Komisijas ziņojumu par rīcības plānu kravas pārvadājumu loģistikas jomā. Pamatojoties uz šo plānu, ir sagatavots secinājumu projekts, kurā uzsvērts, ka loģistikas un kravas pārvadājumu pilnveidošana galvenokārt ir industrijas uzdevums, bet institūcijām jāveido pozitīva vide, kas var veicināt loģistikas efektivitāti, inovācijas un attīstību. Latvija kopumā atbalsta Padomes secinājumus, jo tajos uzsvērts loģistikas nozares nozīmīgums un piedāvāta konkrēta rīcība kravas pārvadājumu loģistikas veicināšanai. Šie jautājumi lielā mērā attiecas arī uz Latviju.

Satiksmes ministrs A. Šlesers jau martā Briselē ES Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas ministru padomes sanāksmes laikā tikās ar Eiropas Komisijas viceprezidentu un transporta komisāru Žaku Barro. Abas amatpersonas vienojās par trīspusēju Latvijas, Krievijas un EK sarunu organizēšanu, lai risinātu jautājumu par pašreizējo situāciju un infrastruktūras attīstību uz ES (Latvijas) un Krievijas robežas.

Arī triju Baltijas valstu transporta ministri ikgadējā sanāksmē Tallinā uzsvēra nepieciešamību panākt vienošanos starp Eiropas Savienību (Latviju) un Krieviju par infrastruktūras uzlabošanu robežkontroles punktos, elektronisku informācijas apmaiņu starp valstu muitām, kā arī par ES finansiālā atbalsta piesaistīšanu robežkontroles punktu infrastruktūras attīstībai abās robežas pusēs. „Eiropas Savienības atbalsts dialogā ar Krieviju ir īpaši nozīmīgs, lai atrisinātu šobrīd ar robežas šķērsošanu saistītās problēmas, jo tas ir svarīgi ne tikai mums, bet arī visai Eiropai kopumā," uzsver satiksmes ministrs Ainārs Šlesers.

Latvijas un Igaunijas ministri uzskata par nepieciešamu piedalīties visās ES – Krievijas Transporta dialoga darba grupās un apņēmušies mudināt Eiropas Komisiju aicināt arī citas ieinteresētās dalībvalstis uz visām darba grupām, kas saistītas ar ES un Krievijas Transporta dialogu.

„Rail Baltica" no Briseles saņems 23 miljonus

Eiropas Komisija izvērtējusi iesniegtos ES kopējas intereses transporta infrastruktūras projektus finansēšanai 2007.–2013. gadā. 2007. gada nogalē ātrvilciena līnijas „Rail Baltica" projektam Brisele piešķīrusi 23,43 miljonus eiro vairāku sliežu ceļa posmu izbūvei.

"Tas vieš ceriņas, ka mūsdienīga ātrvilciena satiksme starp Baltijas valstīm un pārējo Eiropu nav tikai sapnis," uzsver EP Transporta komitejas loceklis R. Zīle, kurš jautājumu par šā Baltijai vienīgā daudzu gadu projekta finansējumu vairākkārt aktualizējis.

Eiropas Komisija ir pabeigusi atlases procedūru un starp ES dalībvalstu vairāk nekā 150 iesniegtajiem priekšlikumiem liela mēroga transporta infrastruktūras izbūvei noteikusi tos, kuri saskaņā ar iepriekš noteiktajām ES prioritātēm 2007.–2013. gadā saņems Kopienas finanšu atbalstu. Kopienas finansējumu saņems arī ātrvilciena līnijas Helsinki – Varšava projekts „Rail Baltica", vienīgais ar Baltijas valstīm saistītais projekts, kas savulaik iekļauts starp 30 TEN-T prioritārajiem projektiem.

"Baltijas valstīm šobrīd nav savienojuma ar citu ES valstu elektrības tīkliem (izņemot Igaunijas un Somijas mazas jaudas savienojumu), mums nav mūsdienīgas dzelzceļa līnijas uz tā dēvēto veco Eiropu, vides prasību dēļ ir apdraudēts arī autoceļa „Via Baltica" austrumu posms Polijā. Mēs faktiski tiekam izolēti no Viduseiropas," uzsver R. Zīle, norādot, ka tāpēc šis projekts ir stratēģiski svarīgs visiem Baltijas valstu iedzīvotajiem.

R. Zīle arī uzskata, ka „efektīva preču un cilvēku kustība ir būtisks priekšnoteikums Eiropas Savienības ekonomiskajai aktivitātei un izaugsmei". Saskaņā ar iesniegtajiem priekšlikumiem un Komisijas lēmumu Kopienas finansējums kopumā tiks piešķirts sešu dzelzceļa līnijas „Rail Baltica" posmu izbūvei, no kuriem vairāki skar Latviju. Pārrobežu sliežu posmu Valmiera – Valka un Jelgava – Lietuvas robeža būvniecībai un posma Rīga – Valmiera rekonstrukcijai tiks piešķirti 22,33 miljoni eiro, sliežu ceļa izpētei Latvijas teritorijā – 1,10 miljoni eiro.

„Rail Baltica" projekts pavisam (arī dažādiem darbiem Polijas, Igaunijas, citos posmos) 2007.–2013. gadā saņems 124 miljonus eiro lielu ES finansējumu.

"Piešķirtie 23,43 miljoni eiro ir aptuveni 16% no šīs ātrvilciena līnijas izbūvei Latvijas teritorijā nepieciešamajiem līdzekļiem. Pārējai projekta finansējuma daļai ir jānāk no dalībvalstīm. Sadalot dzelzceļa būvi atsevišķos projektos, Latvijai ir iespēja izmantot arī Kohēzijas fonda atbalstu," skaidro R. Zīle.

Deputāts R. Zīle Eiropas Parlamentam un Komisijai daudzkārt norādījis uz "Rail Baltica" stratēģisko lomu Baltijas valstu iedzīvotāju mobilitātes veicināšanā un savienošanā ar pārējo Eiropu. R. Zīle asi kritizējis pagājušajā gadā izskanējušos nodomus svītrot šo projektu no TEN-T budžeta prioritātēm.

„„Rail Baltica" ir vienīgais ES transporta infrastruktūras posms, kas savienos Baltijas valstis un Poliju ar pārējo Eiropu, turklāt tas ir projekts videi draudzīga transporta veida attīstībai. Vides aspekts Eiropā kļūst arvien būtiskāks, tāpēc arī aptuveni trīs ceturtdaļas no Kopienas finanšu atbalstam izvēlētajiem transporta infrastruktūras projektiem saistīti ar dzelzceļu," uzsver Roberts Zīle.

Izraudzītos projektus Komisija ir nodevusi izvērtēšanai Eiropas Parlamentam, kuram ir uzraudzības pilnvaras pār Komisijas lēmumiem TEN-T projektu finansēšanas jautājumos.

"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.

„Latvijas dzelzceļš" – tā ir laba izvēle

Krievijas dzelzceļa tranzīta politika nebūt Latvijai nav labvēlīga. Krievijas plāni ir ambiciozi, un tā plāno ik gadus samazināt to kravu apjomu, kas pa dzelzceļu nāk uz Latvijas ostām. „Krievijas dzelzceļš uz Krievijas ostām!" – lūk, mērķis, ko neslēpj augsta līmeņa amatpersonas. Latvijas valdība un „Latvijas dzelzceļš" (LDz) necer mainīt Krievijas politiku, tomēr, ņemot vērā kopējās kravu plūsmas pieaugumu, darīs visu iespējamo, lai tās kravas, ar kurām Krievijas ostas nespēj tikt galā, nākotnē tomēr nonāktu Latvijā.

LDz valdes priekšsēdētājs Uģis Magonis: – Pagaidām gan LDz kravu plūsmas samazināšanos neizjūt, par ko liecina 2007. gada pārvadātās kravas apjoms. Precīzu peļņu uzzināsim, kad tiks aprēķināti visi 2007. gada plusi un mīnusi, bet 2006. gadā LDz strādāja ar 1,07 miljonu latu lielu peļņu. Ja tā var teikt, mēs paņēmām atpakaļ to naudu, ko mums klienti nebija samaksājuši nepamatoti zemo tarifu dēļ..

Uģis Magonis.

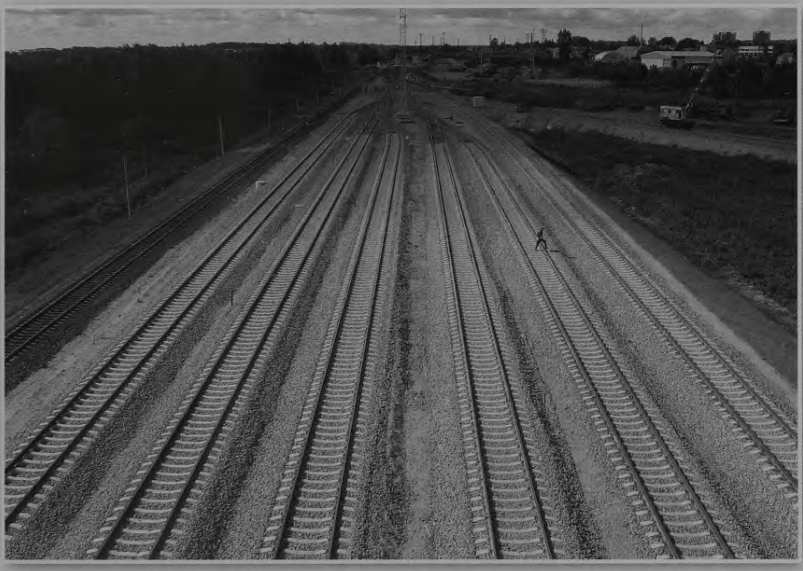
Ministru kabineta atzinības rakstu saņem SIA „LDz Cargo" valdes priekšsēdētājs Ēriks Šmuksts. No labās: satiksmes ministrs Ainārs Šlesers, Ēriks Šmuksts un Uģis Magonis.

Ļoti svarīgs jautājums ir arī dzelzceļa tranzīta tarifi caur Krievijas teritoriju. Ņemot vērā Latvijas vēlmi piesaistīt Ķīnas konteineru kravas, jāpanāk, lai tarifi tranzītam uz Latviju neatšķirtos no tarifiem pārvadājumiem uz Krievijas iekšējām ostām. Konkurēt šajā jomā Latvija var, vien pateicoties dalībai Eiropas Savienībā, jo tas paver iespēju apstrādāt konteinerus Latvijā, tas ir, pievienot kravai vērtību, pirms nogādāt to ES tirgū.

Dzelzceļa infrastruktūra dzelzceļa pārziņā

Premjers Aigars Kalvītis uzdeva Satiksmes ministrijai izvērtēt, vai saprātīgi dzelzceļa infrastruktūru pārņemt valsts pārvaldībā. Satiksmes ministrija nāca pie secinājuma, ka dzelzceļa infrastruktūra jāatstāj valsts akciju sabiedrības „Latvijas dzelzceļš" pārziņā, jo šis modelis jau ir iestrādāts un darbojas elastīgi. Tādās pašās domās ir arī LDz vadība.

Kravu pārvadātāja „Baltijas ekspresis" valdes priekšsēdētājs Imants Sormulis gan sliecas domāt, ka pareizāk būtu atbalstīt premjera izteikto ideju par infrastruktūras pārņemšanu valsts pārziņā, jo, „tēlaini izsakoties, ja man pieder automašīna, es par to rūpējos, bet, ja tā pieder manam kaimiņam, tad viņam par to jārūpējas. Es varu viņam kaut kā palīdzēt, bet varu arī nepalīdzēt." Vienprātīgs uzņēmēju atbalsts izskan līdz šim vairākkārt izteiktajam ierosinājumam infrastruktūru finansēt no valsts maka, par ko gan skeptiskās domās ir atbildīgās valsts iestādes.



Jaunā dzelzceļa infrastruktūra Rēzeknē.

Pēc A. Kalvīša domām, infrastruktūras pārņemšana valsts valdījumā ļautu vieglāk to pārraudzīt, kā arī skaidrāk saprast, kādiem mērķiem tiek izlietoti dzelzceļa nozarei piešķirtie līdzekļi. Tomēr Satiksmes ministrija uzskata, ka dzelzceļa infrastruktūras nodošana valsts pārvaldībā radīs salīdzinoši augstas sistēmas ieviešanas un administrēšanas izmaksas.

LDz valdes priekšsēdētājs Uģis Magonis: – Jaunas sistēmas ieviešana un pats pārejas laiks prasīs papildu finansējumu un daudz laika. Turklāt, ja izveidotu valsts aģentūru, nāktos saskarties ar birokrātiskiem šķēršļiem, kaut vai lemjot par dzelzceļa investīciju projektiem. Saglabājot esošo sistēmu, kad infrastruktūras īpašnieks ir LDz, papildu izmaksas valsts budžetam būs niecīgas, bet papildu kontroli no valsts puses nodrošinās līgums ar LDz.

Pabeigta dzelzceļa restrukturizācija

2007. gada jūlijā tika pabeigta 1999. gadā sāktā Latvijas dzelzceļa kompānijas valsts akciju sabiedrības „Latvijas dzelzceļš" (LDz) reorganizācija. „Latvijas dzelzceļa" vienīgais īpašnieks arī pēc reorganizācijas ir valsts, kuru pārstāv Latvijas Satiksmes ministrija.

Pirms reorganizācijas LDz darbības pamatā bija pārvadājumu organizēšana, bet pēc reorganizācijas galvenā darbības joma ir publiskās lietošanas infrastruktūras pakalpojumu pārdošana, kas aptver sliežu ceļu uzturēšanu un attīstīšanu tādā līmenī, lai pārvadājumu bizness kļūtu pieejams visiem, kuri vēlas ar

UZZIŅAI

Restrukturizācijas ietvaros darbu sāk trīs jauni LDz meitasuzņēmumi: „LDz infrastruktūra", „LDz Cargo" un „LDz ritošā sastāva serviss", kas pievienosies četrām jau esošajām LDz meitassabiedrībām – „Pasažieru vilciens", „Starptautiskie pasažieru pārvadājumi", „VRC Zasulauks" un „Dzelzceļa apsardze".

to nodarboties un atbilst prasībām, lai kļūtu par dzelzceļa pārvadātāju.

Tā kā restrukturizācija no uzņēmuma neprasa tikai organizatoriskus pasākumus, bet arī attieksmes maiņu gan no darbinieku, gan arī no uzņēmumu vadītāju puses, jaunizveidotā koncerna pārvaldība vairs nav iespējama ar tādām pašām metodēm kā kādreizējā unitārā uzņēmuma vadīšana, tāpēc ir notikušas pārmaiņas arī sabiedrības vadībā.

Katram meitasuzņēmumam ir sava vieta un loma jaunā dzelzceļa transporta sistēmā. Šo kompāniju vadības uzdevums ir nodrošināt visas sistēmas konkurētspējīgu darbību transporta nozarē kopumā.

Turpmāk LDz būs koncerna mātesuzņēmums, kas pārvalda dzelzceļa infrastruktūru, nodrošina visa veida infrastruktūras pakalpojumus kravu pārvadātājiem uz vienlīdzības principa pamata, kā arī pārvalda savas meitassabiedrības.

„LDz Cargo" darbības pamatā būs iekšzemes un starptautiskie kravas pārvadājumi, ar to saistītie papildpakalpojumi un loģistikas pakalpojumi. „LDz infrastruktūra" nodarbosies ar sliežu ceļu uzturēšanu, veiks dzelzceļa sliežu ceļu izbūvi, kapitālo remontu un citus ar infrastruktūras uzturēšanu un modernizāciju saistītus darbus.

Savukārt „LDz ritošā sastāva serviss" būs atbildīgs par dzelzceļa ritošā sastāva remontu un apkopi, nodarbosies ar degvielas uzglabāšanu un realizāciju dzelzceļa pārvadātājiem. Tā pakalpojumi būs pieejami visiem pārvadātājiem un ritošā sastāva īpašniekiem.

Reorganizācijas rezultātā ir izpildītas Eiropas Savienības direktīvu prasības, kas nosaka, ka dzelzceļa pakalpojumu tirgum ir jābūt liberalizētam, bet dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai jābūt nodalītai no pārvadājumiem. LDz reorganizācija pilnībā nodrošina finanšu caurskatāmību, jo ir precīzi definēta darbība, atbildība un pakalpojumu izmaksas.

Pieaug „LDz Cargo" pārvadājumi

SIA „LDz Cargo" pārvadāto kravu apjoms 2007. gadā salīdzinājumā ar 2006. gadu pieauga par 107,0%, pavisam pārvadāti 52 164 tūkstoši tonnu. Divkāršojās graudu pārvadājumu apjoms, strauji pieauga konteineru pārvadājumi – 2007. gadā kopējais pārvadāto konteineru skaits sasniedzis 55,3 tūkst. TEU, kas ir par 69,4% vairāk nekā 2006. gadā. Trešais lielākais pārvadājumu kāpums bija ķīmiskajām kravām – 22,1%. Pieauga arī naftas, naftas produktu un melno metālu pārvadājumi – attiecīgi 111,4% un 114,9%. Kritumu piedzīvoja cukura pārvadājumi, sasniedzot tikai 67,1% no 2006. gada līmeņa.

Eksporta pārvadājumi pērn pieauga līdz 110,6%, importa – līdz 108,7%, tai skaitā caur pieostas stacijām par 109,9%. Savukārt tranzīta pārvadājumi pār sauszemes robežām palielinājās līdz 104,0%. Par 16,8% kritās iekšzemes pārvadājumu apjoms, kas galvenokārt skaidrojams ar cukurbiešu rūpnīcu slēgšanu Latvijā.

SIA „LDz Cargo" valdes priekšsēdētājs Ēriks Šmuksts: – „LDz Cargo" darbība vērsta uz servisa kvalitātes celšanu, lai klientiem piedāvātu drošus, saprotamus un pārskatāmus pakalpojumus. 2007. gada rezultāti uzskatāmi pierāda, ka pirmie soļi, kas sperti šajā virzienā, ir pareizi, un mūsu klienti ar atsaucību ir pieņēmuši tālāko sadarbību. Lai gan pagaidām nafta un naftas produkti veido lielāko „LDz Cargo" kravu apjomu, mūsu politika ir vērsta uz to, lai maksimāli diversificētu kravu veidus un attīstītu jaunus kravas pārvadājumus, sarežģītākus un ar augstāku pievienoto vērtību. SIA „LDz Cargo" ir lielākais dzelzceļa kravu pārvadātājs Latvijā ar gandrīz 2800 strādājošo un viens no lielākajiem nodokļu maksātājiem valstī.

Tarifu politika

Jaunā dzelzceļa tarifu sistēma pavērs jaunas attīstības iespējas dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā un līdz ar to būs ieguvums Latvijas tranzīta biznesam.

„Latvijas dzelzceļš" stingri centās uzturēt līdzšinējo tarifu politiku, tomēr ilgstoši nav iespējams ignorēt darbaspēka izmaksu sadārdzināšanos, energoresursu un ražošanas cenu kāpumu, inflāciju un virkni citu rādītāju. Tāpēc 2008. gadā ieviesta kvalitatīvi un kvantitatīvi jauna tarifu struktūra, kas pavērs jaunas attīstības iespējas dzelzceļa kravu pārvadājumiem. Šeit nav runa tikai par „LDz Cargo" tarifu korekcijām, kas ir zemākas par inflācijas līmeni valstī, bet

uzņēmuma tarifu politikas maiņu kopumā, kas, pēc uzņēmuma aplēsēm, gan īstermiņā, gan ilgtermiņā būs izdevīga gan Latvijas tranzīta, gan iekšzemes dzelzceļa pārvadājumu biznesam. Apstiprinātie tarifi ir vērsti uz attīstību – uzņēmums ir ieinteresēts piesaistīt un attīstīt kravu ar augstāku pievienoto vērtību pārvadājumus.

Ē. Šmuksts: – Gandrīz vienmēr pārmaiņas tiek uztvertas sāpīgi. Taču uzņēmums atsevišķu kravas pārvadātāju dēļ nevar atstāt dzelzceļa kravas pārvadājumu nozari bez attīstības. LDz tarifu politika ir tikai viens no instrumentiem, lai uzņēmums kļūtu par klientorientētu uzņēmumu, paaugstinot pašu kravas pārvadājumu kvalitāti. Jaunā tarifu politika vispirms ir caurspīdīga, saprotama klientiem. Esam precīzi definējuši, par ko, kāpēc un cik ir jāmaksā, kā arī noteikuši pārskatāmus atlaižu veidošanas principus. Esam atvērti un gatavi katram klientam individuāli paskaidrot „LDz Cargo" atlaižu politiku. Atlaižu apjomu nosaka, izvērtējot sadarbību nākotnē – potenciālo kravu pārvadājumu apjoma pieaugumu un kravu struktūru. Tagad „LDz Cargo" darbojas kā jebkura komercsabiedrība, kas ir ieinteresēta nodrošināt savu pakalpojumu pārdošanu ilgtermiņā un pieaugošā apjomā. Atlaides piemērojamas gan par maršrutu, gan kravu apjomu, gan perspektīvo kravu piesaisti. Vēl jāteic, ka „LDz Cargo" kravu pārvadājumu tarifus ietekmē makroekonomiskie rādītāji un cenu izmaiņas pasaules tirgos, tai skaitā maksa par ārvalstu dzelzceļa vagonu izmantošanu, jo „LDz Cargo" kravu pārvadājumos pārsvarā izmanto citu valstu vagonus. Tarifus nenoliedzami ietekmē arī cenu kāpums izejvielām pasaules tirgos.

– 2007. gada 22. septembrī tika palaists pirmais vilciens, kas no Liepājas devās uz Maskavu, atklājot jauno konteinerkravu līniju. Vēl ir vairākas firmas, kas vēlas pievienoties jaunajam projektam un realizēt kravu plūsmu pa dzelzceļu uz Maskavu. Perspektīvā klientu varētu būt daudz vairāk, bet pagaidām problēmu netrūkst. Vispirms vajadzēja atrast konteineru kravām piemērotus vagonus, kas Latvijā ir deficīts. Jāteic, ka šie vagoni ir deficīts visā pasaulē, jo konteinerkravu pārvadājumu bizness ļoti strauji attīstās. Nākotnē plānojam iegādāties arī pavisam jaunus šā tipa vagonus.

Tarifu politikas izstrādāšana ir vissarežģītākais jautājums. Atšķirībā no autotransporta dzelzceļam pašam ir jāmaksā par savas infrastruktūras uzturēšanu, valsts to nedotē. Dzelzceļa trumpis ir ātrums. Pēdējā laikā autotransporta nozarē ir arvien vairāk problēmu – trūkst šoferu, uz robežām ir lielas rindas. Tieši šis aspekts dzelzceļam ļauj konkurēt ar citiem pārvadātājiem. Muitas formalitātes tiek kārtotas Rēzeknē, un tās kopā ar vilciena tehnoloģisko pārbaudi aizņem apmēram sešas stundas. Tas ir ļoti īss laiks, pat salīdzinot ar Rietumeiropas praksi.

Projekts par regulāriem konteinerkravu pārvadājumiem no Liepājas uz Maskavu ir tikai pirmais posms šā biznesa attīstībā Latvijā.

UZZIŅAI

Kālija sāls cena salīdzinājumā ar 2002. gadu ir pieaugusi aptuveni par 185%, akmeņogļu cena – par 265%, mazuta – par aptuveni 340%, bet dīzeļdegvielas – par 290%.

Aija Poča.

Mūsu tehniskais nodrošinājums un staciju caurlaides spēja ļauj kravu apjomu palielināt par aptuveni 45 procentiem. Ja viss notiks, kā plānots, tad 2008. gada rudenī jau būs četri vilcieni nedēļā, un tas atbilst Liepājas termināla kapacitātei.

Krievijas uzņēmumam „TransConteiner" tarifi ir augstāki nekā Latvijā, tāpēc mūsu uzdevums ir panākt sabalansētus tarifus visā maršrutā. Priecājamies par katru ietaupītu latu, jo tas ļauj kāpināt mūsu klientu konkurētspēju.

Būvēs jaunus pievedceļus

„Latvijas dzelzceļš" jau sācis īstenot vērienīgu dzelzceļa mezglu rekonstrukciju un jaunu ostas pievedceļu būvniecību.

Uzņēmuma projektu vadības daļas vadītāja Aija Poča: – Esam paredzējuši veidot vairākus jaunus pievedceļus Rīgas ostas vajadzībām uz Krievu salu un Kundziņsalu un realizēt modernizācijas projektu Vējzaķu salas rajonā posmā no SIA „Lugaži" teritorijas līdz šķērsojumam ar Sarkandaugavas atteku, kā arī izveidot dzelzceļa staciju „Rīga-osta". Plānota arī stacija „Bolderāja-2" Daugavas kreisajā krastā posmā starp esošajām Lāčupes un Bolderājas stacijām. Rīdzinieki pēc šā projekta realizācijas iegūs jaunas prettrokšņu sienas sliežu malās. Tiks pārbūvētas slīedes, un jaunās nodrošinās ievērojami mazāku trokšņu līmeni un vibrāciju. Uzlabojumi būs arī Rīgas brīvostas teritorijā. Pavisam Rīgas dzelzceļa mezgla rekonstrukcijā līdz 2013. gadam plānots investēt 54,76 miljonus latu, un šobrīd tiek gatavots pieteikums ES līdzekļu piesaistei. Projektu varētu sākt īstenot

LDz starptautiskajās izstādēs Baltkrievijā un Maskavā.

2009. gada sākumā. 85% no kopējām izmaksām finansēs Eiropas Savienības Kohēzijas fonds, atlikušos 15% segs no valsts budžeta.

Sadarbība

2007. gada novembra beigās Maskavā notika piektā starptautiskā konference „Kompānija „Rossijskije železnije dorogi" (RŽD) transporta pakalpojumu tirgū: sadarbība un partnerattiecības". Konferencē piedalījās vairāk nekā 900 delegātu, tostarp dažādu kompāniju transporta un loģistikas dienestu vadītāji, kā arī ekspeditoru, ostu termināļu un pārvadātāju kompāniju menedžeri. Valsts akciju sabiedrību „Latvijas dzelzceļš" šajā forumā pārstāvēja LDz valdes priekšsēdētājs Uģis Magonis.

Konferencē sprieda par kravu pārvadājumu pakalpojumu kvalitātes uzlabošanu, izvērtēja moderno informācijas tehnoloģiju plašākas izmantošanas iespējas dzelzceļa transportā, runāja par privāto investīciju piesaistīšanu, tarifu regulēšanu un konteinerpārvadājumu tirgus izaugsmi.

Konferences ietvaros notika 2004. gadā iedibinātās „RŽD partneris" balvas pasniegšana. Apbalvojuma mērķis ir stiprināt lietišķus kontaktus starp ražošanas un transporta kompānijām. Par šīs balvas laureātiem kļūst kompānijas, kas aktīvi strādā dzelzceļa pārvadājumu tirgū un ir ne tikai guvušas ievērojumus panākumus savā darbībā, bet arī palīdzējušas uzlabot RŽD darbu. Nominācijā „Labākais starptautiskais partneris" iepriekšējos gados laureātu godā bijušas dzelzceļu kompānijas no Vācijas, Somijas un Baltkrievijas.

2007. gadā apbalvojumu šajā nominācijā piešķīra valsts akciju sabiedrībai „Latvijas dzelzceļš", un balva tika pasniegta LDz valdes priekšsēdētājam Uģim Magonim. Viņš saņēma arī piemiņas velti un diplomu no biznesa žurnāla „RŽD-Partner".

Izgaismotais Dzelzceļa tilts pār Daugavu Rīgā. Tilta izgaismošana izmaksāja 280 000 latu. Projekts „Dzelzceļa tilta pār Daugavu izgaismošana" tika realizēts pēc Satiksmes ministrijas iniciatīvas, to finansēja LDz.

Modernizē lokomotīves

„Latvijas dzelzceļš" sācis kravas vilcienu dīzeļlokomotīvju modernizāciju.

Pēc VAS „Latvijas dzelzceļš" valdes priekšsēdētāja Uģa Magoņa teiktā, modernizācijas mērķis ir palielināt lokomotīvju jaudu un drošību, samazināt ekspluatācijas izdevumus un ietekmi uz apkārtējo vidi, kā arī uzlabot darba apstākļus mašīnistiem.

Tika izsludināts konkurss, kurā divi ārzemju uzņēmumi katrs uzlaboja vienas lokomotīves tehniskos rādītājus. Uzlabotās lokomotīves testēja kravas pārvadājumos maršrutā Šķirotava – Valga, izvērtējot tehniskos rādītājus un ekspluatācijas izmaksas. Pirmās divas 2M62U sērijas lokomotīves, kas ražotas 1965. gadā, modernizēja Igaunijas uzņēmums „Kolomna Energy Service" un Ungārijas uzņēmums „MAV Szolnoki Jarmujavito KFT". Ungāri piedāvā vienu lokomotīvi modernizēt par 1,7 miljoniem latu, savukārt konkurenti piedāvā tērēt mazāk – 1,1 miljonu latu. Tomēr speciālisti uzsver, ka lokomotīvju izmaksas nevar vērtēt tikai pēc sākotnējās cenas, jo jāņem vērā arī ekspluatācijas izmaksas.

Speciālisti arī atzīst, ka jaunās lokomotīves pat nevar salīdzināt ar vecajām, jo tās ir aprīkotas ar modernu Rietumu tehnoloģiju, kas ļauj ietaupīt degvielu, sasniedzot daudz lielāku jaudu. Sistēmu kontrolē un diagnosticē dators, kas nepieļauj darbības kļūdas, kā arī paildzina lokomotīves darbmūžu. Abās modernizētajās lokomotīvēs ir uzstādīti jauni dīzeļdzinēji, elektrības ģeneratori, vadības un spēka elektriskās ķēdes, dzinēja dzesēšanas sistēma, kompresori, degvielas patēriņa kontroles sistēma, ugunsdzēšanas sistēma, kondicionieri un mašīnista kabīnes aprīkojums.

Mērķtiecīgi veidota un īstenota politika

Mēs esam lepni, ka Latvija ir jūras valsts. Priecājamies par baltajām jūrmalas smiltīm, par skaistajiem saullēktiem un saulrietiem. Arvien biežāk vēlamies būt tuvāk dabai, lai atpūstos, aizbēgtu no urbanizētās vides, ikdienas steigas un stresa.

Un ne vienmēr iedomājamies, cik patiesībā neaizsargāta ir šī daba, cik viegli tai nodarīt pāri, cik viegli to ievainot. Vēl jo vairāk, ja ticam, ka tikai viens tauriņa spārnu vēziens šeit var izraisīt milzīgas kolīzijas pavisam otrā pasaules malā.

Bet, no otras puses, ir jāpilda prasības, ko diktē mūsdienu straujais dzīves un attīstības temps. Lai kā mēs reizēm vēlētos no tā aizbēgt, tas tomēr mūs izaicina, liek darboties, pierādīt, īstenot. Šodien ar kailām kājām pa putekļainiem lielceļiem necik tālu netiksim.

Bet kā sabalansēt mūsdienu straujo attīstības tempu, rūpniecību, ražošanu, kravas, ostu darbību, pārvadājumus un vēl un vēl neskaitāmas lietas ar apkārtējo vidi, kurā pašiem vien ir un būs jādzīvo? Lūk, jautājums, kura atbildes meklējumos nereti nākas staigāt pa naža asmeni. Ko par to domā vides ministrs RAIMONDS VĒJONIS?

No labās: aizsardzības ministrs Atis Slakteris un vides ministrs Raimonds Vējonis.

– Mēs patiešām reizēm staigājam kā pa naža asmeni vai plānu ledu, un to pilnībā apliecina 2007. gads, kas bija pārbagāts ar dažādām avārijām. Jau pašā gada sākumā notika „Golden Sky" avārija – uz sēkļa uzskrēja kuģis ar bīstamu kravu. Tas varēja izraisīt ekoloģisku katastrofu, bet jāteic, ka viss, par laimi, beidzās labi, jo glābšanas operācijās iesaistītie dienesti strādāja operatīvi un profesionāli.

Šis negadījums praksē apliecināja, ka Latvijas dienesti ir gatavi ekstremālām situācijām, glābšanas darbiem un sadarbībai bīstamās situācijās. Bet tai pašā laikā šī avārija parādīja arī mūsu vājās vietas – glābšanas dienestu rīcībā nav pietiekami daudz aprīkojuma, lai operatīvi rīkotos gadījumos, kad paralēli notiek vairākas avārijas un to seku likvidēšana. Ar šādu realitāti nācās saskarties, kad vienlaikus ar „ Golden Sky" avārijas seku novēršanu glābšanas dienestiem vajadzēja cīnīties ar naftas produktu piesārņojumu Daugavā, kas nāca no Baltkrievijas. Pārliecinājāmies, ka šādos gadījumos aprīkojuma nepietiek. Saņēmām rūgtu, bet vērtīgu mācību, un tas deva paātrinājumu papildu aprīkojuma iegādei.

Un vēl kāda ne mazāk svarīga atziņa saistībā ar Baltijas jūru. Kā varējām pārliecināties gan „Golden Sky", gan arī citu avāriju gadījumos, reizēm tikai mirklis, tikai pussolis šķir no traģēdijas. Jā, tieši traģēdijas! Ja bīstamās kravas avāriju rezultātā nonāktu Baltijas jūrā, sekas būtu dramatiskas. Baltijas jūrā ir ļoti lēna ūdens kustība, tādēļ viss piesārņojums tajā ilgi saglabājas, kaut vai lauksaimniecības radītais piesārņojums, ar ko īpaši pret Baltijas jūru grēko Polija, Krievija, Lietuva, arī Somija un Zviedrija. Lai gan pasaulē pieaug prasības pēc drošības, tiek pastiprināta kuģošanas uzraudzība, paaugstinātas prasības kuģu tehniskajam nodrošinājumam un dažādi standarti, tomēr vienmēr jāpatur prātā, ka nevar izslēgt cilvēka faktoru, un kļūdīties, kā mēdz sacīt, ir cilvēcīgi. Bet cilvēku kļūdas var dārgi maksāt.

– Uz avārijām jūrā mēs skatāmies no krasta, savukārt no jūras mēs varam paraudzīties uz krastu. Ko tad mēs redzam, kas notiek, piemēram, kāpās?

R. Vējonis: – 2007. gadā pēc sešu gadu cīņas Pāvilostas Pelēkā kāpa beidzot kļuva par dabas liegumu. Tas bija ļoti ilgs un smags process, arī sabiedrībā daudz apspriests. Šajā gadījumā vislielāko ieguldījumu deva tieši sabiedrība, jo tā bija kategoriskāka par ekspertiem, kuri nedomāja, ka Pelēkajā kāpā par katru cenu jāveido dabas liegums. Pelēkā kāpa ir lielākā kāpa Latvijā, un šai ziņā tā, protams, ir unikāla un aizsargājama. Iespējams, sabiedrība kļūst apzinīgāka un saprot, ka dabas vērtības ir jāsargā, citādi tās var aiziet bojā, un šis process ir neatgriezenisks. Problēma ir tā, ka valdība ne vienmēr tiek līdzi sabiedrībai, jo valdībai pieņemt lēmumu par Pelēkās kāpas iekļaušanu īpaši aizsargājamā teritorijā nebija viegli. Pirms pieņemt lēmumu, asās diskusijās tika patērēts vairāk nekā gads.

Milzīga problēma ir kāpu izbraukāšana. 2007. gadā pirmo reizi sākās organizēta cīņa ar kāpu izbraukātājiem, kurā iesaistījās ne tikai Valsts vides dienests, Ceļu policija un pašvaldību policija, bet arī sabiedrība, kas sniedza informāciju par pārkāpumiem. Reizēm tomēr ziņojumiem nesekoja reāli sodi, jo ne vienmēr varēja pierādīt pārkāpēja vainu – to kavē esošā likumdošana. Bet apziņas līmenis cilvēkiem ir ļoti atšķirīgs. Vieni labi saprot, ko mums visiem nozīmē daba un ka ekoloģija nav tikai izdomāts termins. Šie cilvēki, protams, pret apkārtējo vidi izturas saudzīgi. Diemžēl citiem vide ir tikai vieta, kur izpausties, protams, savas izpratnes līmenī. Pēdējā laikā kvadracikli kāpām nodara lielāku postu nekā automašīnas. Patiesībā kvadracikli ir īsta sērga, jo tie netiek reģistrēti, tāpēc tos nevar fiksēt, lai uzliktu sodu par kāpu izārdīšanu. Tagad esam vienojušies ar Satiksmes ministriju, ka kvadracikli turpmāk tiks reģistrēti.

Ļoti svarīgs, atbildīgs un grūts jautājums ir par „Natura 2000". 2007. gadā turpinājām jūras piekrastes izpēti, lai apzinātu vietas, kurās jāveido aizsargājamās jūras teritorijas. „Natura 2000" ir mūsu līdz galam neizpildītās saistības pret Eiropas Savienību. Tā kā Latvijā joprojām nav izveidotas aizsargājamās jūras teritorijas, Eiropa gaida, kad mēs jautājumu sakārtosim. Savukārt mēs negribam sasteigt aizsargājamo jūras teritoriju noteikšanu; jo jābūt zinātniskam pamatojumam, kāpēc attiecīgajai teritorijai piešķirams šis statuss. Esmu pārliecināts, ka nebūs viegli iezīmēt šīs teritorijas, jo pieredze

UZZIŅAI

Raimonds Vējonis (dzimis 1966. gada 15. jūnijā) ir Latvijas vides ministrs, Latvijas Zaļās partijas biedrs. Ieguvis biologa izglītību, Vējonis strādāja par bioloģijas skolotāju, vēlāk bijis Madonas domes deputāts, Skultes ostas valdes loceklis. 2002. gada 7. novembrī, kad pie varas nāca Einara Repšes valdība, Raimonds Vējonis kļuva par Latvijas vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministru. 2003. gada 16. janvārī izveidoja Latvijas Vides ministriju, un R. Vējonis kļuva par vides ministru, šo amatu saglabājot arī Induļa Emša un Aigara Kalvīša vadītajās valdībās. 2006. gada oktobrī Raimondu Vējoni ievēlēja 9. Saeimā un atstāja vides ministra amatā Kalvīša otrajā ministru kabinetā. Tagad vides ministrs Ivara Godmaņa valdībā.

rāda, ka no Latvijas ostām sagaidāma liela pretestība, kas vairākumā gadījumu rodas no neizpratnes par „Natura 2000". Vides ministrijas speciālisti cenšas sniegt iespējami sīkāku un saprotamāku skaidrojumu par programmas būtību.

– Lūdzu, kliedējiet neziņu, kas rada aizdomas, un pasakiet, ko tad „Natura„ prasīs no ostām un kādus ierobežojumus tām uzliks?

– „Natura 2000" teritorijās netiek aizliegta saimnieciskā darbība vispār, saistoši ir atsevišķi ierobežojumi, kas nosaka, kā šai darbībai jābūt organizētai. Vēl gribu teikt, ka ostu teritorijās „Natura 2000" nav paredzēta, bet, piemēram, Irbes jūras šaurumā aizsargājamā jūras teritorija noteikti būs, taču tas nekādā ziņā neietekmēs kuģu satiksmi vai mīnu meklēšanu un iznīcināšanu. Nezinu, kur radies mīts, ka, „Natura 2000" teritorijās nedrīkstēs braukt ar kuģiem, šādi ierobežojumi nav paredzēti, kuģi kā līdz šim, tā arī turpmāk kursēs pa savu kuģu ceļu. Tā kā Irbes jūras šaurums ir nozīmīga vieta putnu migrācijai, tad pavasaros un rudeņos, kad šeit koncentrējas liels migrējošo putnu skaits, daži ierobežojumi skars zvejniekus, jo šajā laikā tiks ierobežota motorlaivu kustība. Savukārt mīnu meklēšana un spridzināšana parasti nenotiek putnu migrācijas laikā, tāpēc pretrunu nav. Ar Aizsardzības ministriju vispār nekad nerodas domstarpības vides aizsardzības jautājumos, jo mūsu armija ir *zaļi* domājoša, un ar gandarījumu jāatzīst, ka tā šajā ziņā ir līdere Eiropā un NATO.

– Nereti notiek tā: vispirms apgalvo, ka ierobežojumu nebūs, bet pienāk laiks, un viss notiek pavisam savādāk – nāk jaunas direktīvas, tiek noteiktas jaunas prasības. Kā plānot saimniecisko darbību, ja jāuztraucas par iespējamiem aizliegumiem un ierobežojumiem?

– Kā jau iepriekš teicu, mums ir starptautiskās saistības, kas nosaka, ka katrai valstij, tai skaitā arī Latvijai, ir jānodrošina biotopu aizsardzība. Latvijā jūras teritorijas līdz šim netiek aizsargātas.

– Un Piejūras parks Rīgā?

– Piejūras parks nav jūras aizsargājamā teritorija. Ar jūras aizsargājamo teritoriju tiek domāta pludmale un noteikta teritorija jūrā.

– Kā tad ar Mērsraga ostu, kur „Natura" noteikta tūlīt aiz ostas vārtiem?

– Arī šī teritorija nav attiecināma uz jūras teritoriju, jo iekļaujas piekrastes aizsargājamajā teritorijā.

– Kur te loģika?

– Nū-u... Šāda teritorija ir izveidota, pamatojoties uz zinātnieku atzinumiem, bet tas jau nekādā gadījumā nenozīmē, ka te ir aizliegta kuģu kustība.

– Bet, ja kādam Eiropā nepatīk, piemēram, cik dinamiski attīstās Mērsraga vai Rīgas osta, un lobiji panāk, ka jūras un piekrastes aizsargājamām teritorijām ar kādu gudru regulu tiek uzlikti ierobežojumi vai pat aizliegumi? Domājot par vides aizsardzību, kā nodrošināties pret šādu varbūtību?

– Nedomāju, ka tas ir iespējams, jo aizsargājamās teritorijas, un lielākoties tās ir ļoti plašas, jānosaka visām valstīm, kas atrodas kādas jūras krastā. Piemēram,

teritorija ap Tallinu un visām Igaunijas salām jau tagad noteikta par aizsargājamo jūras teritoriju. Domāju, ka lobēšana zem vides aizsardzības karoga Eiropā netiktu pieļauta. Vides aizsardzība nav tas ierocis, ko izmantot cīņai ar konkurentiem, ja tā būtu, tad ciestu visas Eiropas ostas bez izņēmuma.

– Tomēr Rīgas ostu allaž vajā kāda liga, un ostas speciālisti, piemēram, Stratēģiskās plānošanas un projektu vadības departamenta direktors Vladimirs Makarovs, aizrāda, ka „Natura" ierobežo ostas attīstību.

– Ja runājam par aizsargājamām teritorijām Rīgas ostā, tad, protams, vispirms vēlos precizēt, piemēram, Vladimira Makarova lomu šo teritoriju noteikšanā, kad viņš savulaik bija vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs. Tieši viņa laikā tika noteiktas „Natura" teritorijas Rīgas ostā un tieši viņš bija iniciators šim procesam, tāpēc tieši viņam nebūtu īpaši lielu morālu tiesību tagad paust neapmierinātību. Protams, kad pozīcijas mainījušās, arī dziesmai ir citi vārdi. Taču, runājot par pašām „Natura" teritorijām, jāteic, ka tās nekādi neietekmē Rīgas brīvostas darbību un attīstību. Pašlaik Rīgas brīvostā ir pietiekami daudz lietderīgi neizmantotu teritoriju, tai skaitā arī tādas, kurās nav noteikti nekādi ierobežojumi. Rīgas ostā „Natura" teritorija ir Piejūras dabas parks un Mīlestības saliņa, tas arī viss. Par vienu aizsargājamu teritoriju Rīgas ostā varētu diskutēt, jo tā nav Eiropas, bet gan vietējās nozīmes aizsargājamā teritorija. Gribētos uzsvērt, ka vienmēr iespējami saprātīgi kompromisi.

– Kā varētu notikt kādas teritorijas izņemšana no aizsargājamo objektu saraksta?

– Lai kādai teritorijai piešķirtu Eiropas nozīmes aizsargājamās teritorijas statusu, tā iepriekš tiek izvērtēta un apstiprināta Eiropas Komisijā un tikai tad kļūst par Eiropas aizsargājamo teritoriju. Ja šis process ir noticis, tad ieviest kādas izmaiņas ir visai grūti. Protams, tas ir izdarāms, bet valstij būs jāsniedz pierādījumi un jāpamato, kādi ir tie objektīvie iemesli, kuru dēļ attiecīgā teritorija būtu izslēdzama no aizsargājamo objektu saraksta. Šāda kārtība nepatīk projektu attīstītājiem, bet ļoti patīk vides sargātājiem, jo regulas paredz, ka aizsargājamās teritorijas nevar likvidēt ekonomisku apsvērumu dēļ. Tas, ka kāds vēlas šo teritoriju apbūvēt, jo tas ir izdevīgi no biznesa viedokļa, nav arguments. Var jau, protams, mēģināt mehāniski pasliktināt kādas teritorijas kvalitāti, piemēram, neatļauti ierīkojot atkritumu izgāztuvi vai kā citādi, bet tad tūlīt iedarbojas ļoti nopietni soda mehānismi.

– Reizēm soda sankcijas var piemērot ne tikai darbības, bet arī bezdarbības gadījumā. Piemēram, ja bezdarbības rezultātā netiek saglabāta un uzturēta „Natura" teritorija. Atbrauc, teiksim, Eiropas kontrolieri, paskatās, cik piecūkots ir Piejūras parks, un soda sankcijas garantētas.

– Protams, manis teiktais attiecas arī uz bezdarbību. Likums nosaka, ka par teritorijas uzturēšanu atbildīgs ir tās īpašnieks – valsts, pašvaldība vai privātīpašnieks. Īpaši veidotām teritorijām parasti ir administrācijas, kas atbildīgas par šo

Vides ministrs R. Vējonis piedalās seminārā par Baltijas jūras drošību.

teritoriju apsaimniekošanu, par citām atbildīga Dabas aizsardzības pārvalde. Tā vai citādi, bet katrai teritorijai ir īpašnieks, tāpēc atbildība tiks prasīta no īpašnieka, bet kontrole jānodrošina valsts institūcijām. Līdz šim no Eiropas ir nākuši divi signāli: viens – mēs neesam izveidojuši pietiekami plašas aizsargājamās teritorijas, un tas tiek atzīmēts kā mūsu pārkāpums; otrs – neesam izveidojuši jaunas aizsargājamās teritorijas. Tagad savas kļūdas cenšamies labot. Ir kāda nepatīkama tendence, kura var izvērsties par problēmu, un tā ir nepatiesas informācija kultivēšana, ka aizsargājamajās teritorijās nav pieļaujama nekāda saimnieciskā darbība. Cilvēkiem mēģina iestāstīt, cik slikta ir vides aizsardzība un cik tā ir naidīga jebkādai biznesa darbībai. Patiesībā to teritoriju skaits, kurās Latvijā tiek aizliegta jebkāda saimnieciskā darbība, ir ļoti mazs – tie ir rezervāti, savukārt citās aizsargājamās teritorijās tiek noteikts atļautais darbības veids un apjoms.

– Ja runājam par vides aizsardzību un Rīgas ostas attīstību, tad nevarētu teikt, ka te attiecības būtu savstarpēji noregulētas. Ne vienmēr var akceptēt vides aktīvistu darbības, piemēram, Kundziņsalas vai Krievu salas gadījumā, jo tā vien šķiet, ka viņi gribētu, lai visa Rīgas osta būtu tikai liels dabas parks. Bet loģiska taču ir ostas vēlme atbrīvot pilsētas centru no kravām. Un arī arguments, ka ostā šeit ir bijusi jau gadu simtiem, ka tā dod milzīgu ieguldījumu ne tikai Rīgas, bet arī visas Latvijas attīstībā, ka tā dod tūkstošiem darba vietu.

– Domāju, ka ostas problēma ir tā, ka vairāk tiek runāts, nekā darīts. Nevajadzētu apstrīdēt visu un vienmēr, vajadzētu meklēt konstruktīvus risinājumus. Jau

vairāk nekā pirms pieciem gadiem mēs no savas puses ostai teicām: izstrādājiet normālu ostas attīstības plānu, saņemiet stratēģisko vides novērtējumu un – uz priekšu! Osta uzskatīja, ka šāds novērtējums tai nav vajadzīgs, un rezultātā tagad ir Satversmes tiesas lēmums. Ja būtu saprotami spēles notikumi Rīgas ostā, tad no Vides ministrijas nekādu iebildumu nebūtu. Protams, mēs nepiekristu terminmāla celtniecībai Piejūras dabas parkā, bet ar citām teritorijām nebūtu problēmu. Vides ministrija vienmēr ir atvērta konstruktīvām sarunām, pamatotiem projektiem un saprātīgam kompromisam. Tas attiecas arī uz piejūras pašvaldībām. Bet ir, piemēram, Kolkas pašvaldība, kas nav gatava nedz sarunām, nedz kompromisam, nepiekrīt nekam, tāpēc ka nepiekrīt nekam. Kolkā tā arī pasaka, ka viņus neinteresē Vides ministrijas prasības un iebildumi, viņi vēlas apbūvēt kāpu, jo tāds nu reiz esot Kolkas attīstības plāns. Patiesībā tas ir tādu personu plāns kā Sadauska vai Repše, kuriem šeit ir īpašums un kuri vēlas *būt* iespējami tuvāk jūrai. Mērsragam, Rojai, Pāvilostai ir apstiprināts teritorijas plānojums, un viņu projektiem nerodas nekādas problēmas, jo esam spējuši atrast kompromisu starp attīstības plānu un dabas aizsargājamām teritorijām.

– Runājot par Rīgu, kāds tagad, pēc Satversmes tiesas lēmuma, varētu būt tālākās attīstības scenārijs?

– Ļoti vienkāršs. Rīgas domei vajadzētu pieņemt lēmumu par grozījumiem Rīgas pilsētas attīstības plānā, iestrādāt tajā Rīgas ostas attīstības plānu, apstiprināt to likumā noteiktajā kārtībā un turpināt normālu darbu. Ne Vides ministrija, ne Pašvaldību lietu ministrija, ne Satversmes tiesa nevēlas kavēt ostas attīstību, ja vien tiek ievērota noteiktā procedūra. Es personīgi Rīgas ostas attīstībai neredzu nekādus šķēršļus. Tikai no runām jāpāriet pie darbiem. Un tas ir attieksmes jautājums.

– Kā tiek kontrolēta uzņēmējdarbības atbilstība vides prasībām?

– Visu uzņēmumu kontrole notiek atbilstoši to specifikai. Ir skaidri definēti noteikumi, kas attiecīgajam uzņēmumam un attiecīgajai uzņēmējdarbībai ir saistoši, un atkarībā no uzņēmuma lieluma un darbības riska pakāpes tiek plānotas pārbaudes. Vidējiem un lieliem uzņēmumiem tās ir reizi gadā, mazajiem – vienu reizi divos gados. Ja uzņēmējdarbības riska pakāpe ir ļoti augsta, tad pārbaudes notiek trīs vai četras reizes gadā. Protams, notiek arī neplānotās pārbaudes, reaģējot uz sūdzībām, ko saņem mūsu vides inspektori. Jāteic, ka šādas sūdzības ir visai biežas, un domāju, ka nereti tās ir konkurentu inspirētas, jo pārsvarā

pārbaudes laikā nekas netiek konstatēts. Par laimi vai diemžēl katra sūdzība ir jāpārbauda, un tas palielina pārbaužu skaitu, bet uzņēmumiem, kuri ievēro vides prasības, nekad nav bijušas problēmas. Tie, kuri grēko un pārkāpj noteikumus, saņem atbilstošu sodu.

– Vai ir kas tāds, ko jums kā vides ministram nav izdevies paveikt?

– Vides ministrijas politika tiek mērķtiecīgi veidota un arī īstenota, tāpēc varu teikt, ka tas, kas tiek plānots, tiek arī izdarīts. Pagaidām lielākā problēma, un tā patiesībā ir visas valsts problēma, ir nepietiekams sabiedrības izglītošanas darbs, kam vienmēr pietrūkst naudas un laika. Bez sabiedrības informētības un apziņas līmeņa celšanas nevaram sagaidīt labus rezultātus. Te es domāju arī par savu kolēģu ministru izglītošanu, jo reizēm neizpratne par vides jautājumiem ir tik liela, ka pat par it kā elementārām lietām rodas pilnīgi nevajadzīgas diskusijas. Reizēm kāds no ministriem, publiski runājot par kādu aktuālu vides problēmu, savas neinformētības dēļ pasaka aplamas lietas, par ko vēlāk saņem sabiedrības nosodījumu. Atkritumu šķirošana, atteikšanās no plastmasas maisiņiem, braukšana ar videi draudzīgu transportu, kas patērē mazāk degvielas – lūk, tikai daži jautājumi, par kuriem jārunā, izglītojot sabiedrību, lai videi draudzīgs dzīvesveids kļūtu par ikdienas nepieciešamību. Bet līdz tam mums vēl tāls ceļš ejams un liels darbs darāms. Šajā ziņā esam tikai ceļa sākumā.

– Esat bijis vides ministrs vairākās valdībās. Vai varat teikt, ka visās jums vienlīdz viegli izdevās realizēt Vides ministrijas politiku?

– Varu teikt, ka ir izdevies, atšķirīgs bijis tikai temps. Tā kā Ministru kabineta darbs ir komandas darbs, tad daudzas lietas ir atkarīgas no premjera un pārējo kolēģu izpratnes. Nenoliegšu, ka ministra darbā ir bijušas arī kritiskas situācijas saistībā ar Vides ministrijas izstrādāto politiku, bet visu tomēr ir izdevies pārvarēt. Parasti darbā jārēķinās ar objektīviem un subjektīviem iemesliem, kas ietekmē tā vai cita jautājuma risināšanu. Vieglāk, protams, samierināties ar objektīviem, nekās pārvarēt subjektīvos. Spilgts piemērs ir Pāvilostas Pelēkā kāpa, par kuras statusa noteikšanu lēmums nāca ilgi un smagi. Man pašam jau sāka likties, ka pozitīvs lēmums nekad netiks pieņemts. Ja Ministru prezidents būtu bijis Indulis Emsis, kurš ir *zaļi* domājošs, esmu pārliecināts, ka viss notiktu pavisam savādāk. Es būtu ļoti priecīgs, ja svarīgākais arguments ne vienmēr būtu ekonomiskais izdevīgums, ko cenšas pierādīt pat tad, ja tāda nemaz nav un ja tā vietā ir pavisam cits izdevīgums un intereses. Piemēram, kādam no valdībai tuvu stāvošiem zemes īpašums atrodas vietā, kas nav piemērota jebkāda veida darbībai, un tu jūti, ka tiek darīts viss, lai šo situāciju mainītu. Tādu darbību es nevaru pieņemt un neakceptēju. Ja ir sabiedrības ekonomiskās intereses, tad tā ir pavisam cita lieta, nekā tad, ja tās ir kādas kompānijas vai šaura biznesa loka intereses.

– Jūs esat ērts vai neērts ministrs?

– Domāju, ka daudzi manā vietā, iespējams, vēlētos redzēt ekonomikai draudzīgāku cilvēku, bet, no otras puses, es esmu *vides* sistēmā izaudzis un uzskatu

sevi par šīs nozares speciālistu. Varbūt Vides ministrijas un arī valdības ieguvums ir bijis tas, ka ministriju vada ne tikai politiķis, bet arī nozares speciālists, tāpēc lēmumi, kas tiek piedāvāti valdībai, tātad arī sabiedrībai, ir daudz izsvērtāki un profesionālāk sagatavoti. Pārdomājot savu karjeru, pieļauju, ka tad, ja kādreiz atkal tiks veidota jauna valdība, droši vien savu kandidatūru noņemšu, jo reizēm jūtu, ka sāku sevi izsmelt.

„NATURA 2000"

Vides ministrijas Dabas aizsardzības departamenta informācija

„Natura 2000" ir aizsargājamo teritoriju tīkls, ko veido saskaņā ar Eiropas Padomes 1992. gada 21. maija direktīvu 92/43/EEK „Par dabisko dzīvotņu, savvaļas faunas un floras aizsardzību" un Eiropas Padomes 1979. gada 2.aprīļa direktīvu 79/409/EEK „Par savvaļas putnu aizsardzību". Tas ir galvenais pīlārs ES darbībai bioloģiskās daudzveidības saglabāšanā, un Latvijai, tāpat kā ikvienai Eiropas Savienības dalībvalstij, tas bija jāizveido līdz iestāšanās brīdim Eiropas Savienībā. Visas Eiropas Savienības dalībvalstis „Natura 2000" teritoriju tīklu veido pēc kopējiem kritērijiem, kuri noteikti abās minētajās direktīvās.

Kārtību kādā izveido īpaši aizsargājamās teritorijas – „Natura 2000" – nosaka:

1. Likuma „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām" III nodaļa (Aizsargājamo teritoriju izveidošanas kārtība) un 43. pants (Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas).

2. Ministru kabineta 2002. gada 28. maija noteikumi nr. 199 „Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju („Natura 2000") izveidošanas kritēriji Latvijā". Šie noteikumi nosaka kritērijus, kas piemērojami Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju („Natura 2000") izveidošanai Latvijā.

Eiropas Komisija 2005. gada decembrī boreālā reģiona bioģeogrāfiskajā seminārā izvērtēja Latvijas sagatavoto un iesniegto „Natura 2000" teritoriju sarakstu un atzina, ka atsevišķām sugām un biotopiem nav nodrošināts pietiekams aizsardzības līmenis, līdz ar to ir nepieciešams veidot jaunas teritorijas (Pāvilostā un ap Lubāna ezeru). Vides ministrija tagad strādā pie šo teritoriju noteikšanas.

Eiropas Savienības kandidātvalstīm pirms iestāšanās ES kā „mājas darbs" bija jāizveido „Natura 2000" tīkls un šai nolūkā

- jāveic esošo īpaši aizsargājamo teritoriju inventarizācija;
- jāizanalizē, vai visas ES direktīvās minētās sugas un biotopi ir pietiekami labi aizsargāti;
- ja tā nav, tad atbilstošiem biotopiem un sugām jāatvēl papildu teritorijas.

Šo darbu veica no 2001. līdz 2004. gadam „Emeral/Natura 2000" projekta ietvaros. Saite uz Vides ministrijas mājas lapu, kur ir atrodams sīkāks projekta apraksts – http://www.vidm.gov.lv

Eiropas Savienība procentos nenosaka aizsargājamo teritoriju lielumu dalībvalstīs, šis procents katrai dalībvalstij ir atšķirīgs. Visās ES valstīs īpaši aizsargājamo sugu, biotopu un to dzīvotņu izvērtēšana notiek pēc kopīgiem kritērijiem – atbilstoši Biotopu direktīvas un Putnu direktīvas prasībām.

Eiropas Komisija izvērtē, vai dalībvalsts teritoriju ir noteikusi atbilstoši Biotopu direktīvas un Putnu direktīvas prasībām; ja tiek konstatēts, ka kādai no sugām, biotopiem un to dzīvotnēm nav nodrošināts pietiekošs aizsardzības statuss, tad Eiropas Komisija var lūgt to nodrošināt. Ja šī prasība tiek noraidīta, tad EK var celt prasību Eiropas Tiesā pret konkrēto dalībvalsti.

„Natura 2000" teritoriju skaits bezgalīgi neaugs. Latvijas „Natura 2000" teritoriju saraksts tiks apstiprināts pēc tam, kad Latvija atbilstoši EK bioģeogrāfiskā semināra atzinumam būs nodrošinājusi aizsardzību visām sugām un biotopiem, kuru aizsardzību paredz Putnu un Biotopu direktīva. Latvijas „Natura 2000" tīklā iekļautas 336 teritorijas – 4 dabas rezervāti, 4 nacionālie parki, 247 dabas liegumi, 37 dabas parki, 9 aizsargājamo ainavu apvidi, 9 dabas pieminekļi, 3 Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta lieguma zonas un 23 mikroliegumi. Tās kopā aizņem 11,9% no Latvijas platības. Šīm teritorijām ir atšķirīgs aizsardzības un apsaimniekošanas režīms – no minimāliem ierobežojumiem aizsargājamo ainavu apvidos līdz pat pilnīgam saimnieciskās darbības aizliegumam dabas rezervātos.

HELCOM apstiprina stratēģisko rīcības plānu

Baltijas jūras valstu vides ministri un citas augsta līmeņa amatpersonas, kā arī Eiropas Kopienas pārstāvji 2007. gada 15. novembrī Polijas pilsētā Krakovā apstiprināja stratēģisko rīcības plānu, lai būtiski samazinātu Baltijas jūras piesārņojumu un līdz 2021. gadam atjaunotu tās labu ekoloģisko stāvokli.

Visaptverošā Baltijas jūras rīcības plāna mērķis ir atrisināt galvenās Baltijas jūras vides problēmas. Plāns ir pilotmodelis sadarbībai ar trešajām valstīm Eiropas Savienības jūras vides politikas īstenošanā.

Plāns ietver četras Baltijas jūras videi prioritārās jomas:

- pārmērīgas biogēno vielu ieplūdes jūrā radītās eitrofikācijas samazināšanu,
- jūrlietas, t.sk. kuģošanas drošību, gatavību un reaģētspēju uz naftas avārijām u.c. ārkārtas situācijām jūrā,
- jūras un piekrastes dabas un bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu, tai skaitā zivju resursu saglabāšanu un jūras izmantošanas telpisko plānošanu,
- bīstamo vielu radītā piesārņojuma samazināšanu.

Katrā no šīm prioritārajām jomām ir noteikti konkrēti mērķi un izstrādāts valstu, reģionālajā, Eiropas Savienības, kā arī globālā līmenī veicamo pasākumu kopums.

Galvenais ieguvums, īstenojot plānu, būs Baltijas jūras reģiona augsto attīstības tempu saglabāšana ilgākā laikā, jo samazinās ekonomiskās darbības kaitīgo ietekmi uz jūras vidi. Plāna neizpildes gadījumā jūras vides stāvokļa turpmākas pasliktināšanās dēļ Baltijas jūras valstis būs spiestas noteikt papildu ierobežojumus tautsaimniecībā.

Plāna izstrādāšanā kopīgi ar HELCOM dalībvalstu vides speciālistiem piedalījās plašs ieinteresēto pušu loks: zinātnes, tautsaimniecības sektoru, nevalstisko organizāciju, kā arī reģionālo organizāciju pārstāvji.

HELCOM Baltijas jūras rīcības plāns iegūst Eiropas Reģionālo balvu

Visaptverošais HELCOM Baltijas jūras rīcības plāns, kura mērķis ir atrisināt Baltijas jūras vides galvenās problēmas un līdz 2021. gadam atjaunot tās labu ekoloģisko stāvokli, ir ieguvis Eiropas Reģionālo balvu vides kategorijā.

Eiropas Reģionālās balvas ieguvēji tika paziņoti 2007. gada 27. novembrī Briselē. Balvas pasniegšanas ceremoniju rīkoja Briseles laikraksts „Regional Review" sadarbībā ar Eiropas Savienības Reģionu komiteju, ceremonijā piedalījās arī

Reģionu komitejas prezidents Mišels Delebārs (Michel Delebarre).

HELCOM Baltijas jūras rīcības plāna koncepts jau ir politiķu plaši atbalstīts dažādos forumos un demonstrēts kā pilotprojekts Eiropas jūrām ierosinātās ES Jūras vides stratēģijas direktīvas kontekstā. Eiropas Kopiena raksturo HELCOM plānu kā stūrakmeni tālākai darbībai Baltijas jūras reģionā, uzsverot, ka plāns ir instruments veiksmīgai ierosinātās ES Jūras vides stratēģijas direktīvas ieviešanai reģionā.

Staļģenes krasts pēc vētras.

Eiropas Reģionālā balva tika izveidota, lai atzīmētu un godinātu labākās reģionālās inovācijas un labas prakses piemērus visos Eiropas Savienības reģionos desmit kategorijās.

1992. gadā Eiropas Kopiena un visas Baltijas jūras valstis, tai skaitā arī Latvija, parakstīja jauno, grozīto Konvenciju par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību, kas stājās spēkā 2000. gada 17. janvārī, bet LR Saeima tās abas (1974. gada un 1992. gada konvenciju) ratificēja 1994. gadā.

Helsinku konvencijas mērķu īstenošanai un ieviešanas kontrolei nodibināta Baltijas jūras vides aizsardzības jeb Helsinku komisija (HELCOM).

Helsinku komisija darbojas starpvaldību sadarbības ietvaros, un tās dalībvalstis ir Dānija, Igaunija, Krievijas Federācija, Latvija, Lietuva, Polija, Somija, Vācija, Zviedrija un Eiropas Kopiena. Helsinku komisijas starptautiskā Sekretariāta mītne atrodas Helsinkos.

Helsinku komisijas prezidējošās valstis mainās ik pēc diviem gadiem, dalībvalstīm rotējot alfabēta (angļu) kārtībā.

UZZIŅAI

1974. gadā Helsinkos Baltijas jūras piekrastes valstis parakstīja Konvenciju par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību, sauktu par Helsinku konvenciju.

Komisijas darbība, ko atbalsta Sekretariāts, tiek realizēta sanāksmēs, kas notiek vismaz vienu reizi gadā, un tās sasauc Komisijas priekšsēdētājs (ko izvirzījusi prezidējošā valsts) dalībvalstu delegāciju vadītāju sanāksmēs un piecu vadošo grupu sanāksmēs.

Grupas darbojas dažādos aspektos, bet ar vienu mērķi – aizsargāt Baltijas jūras vidi no piesārņojuma. Vadošās grupas, kas darbojas Helsinku komisijas ietvaros:

- Jūrniecības grupa (HELCOM MARITIME);
- Sauszemes radītā piesārņojuma novēršanas grupa (HELCOM LAND Group);
- Monitoringa un novērtēšanas grupa (HELCOM-MONAS Group);
- Dabas aizsardzības un bioloģiskās daudzveidības grupa (HELCOM HABITAT);
- Reaģēšanas grupa (HELCOM RESPONSE).

Helsinku komisija ir noteikusi prioritātes: monitorings un visas jūras ekoloģiskā stāvokļa novērtēšana, pasākumu efektivitātes palielināšana jūras aizsardzībā no piesārņojuma, eitrofikācijas ierobežošana, kaitīgo vielu piesārņojuma novēršana, dabas saglabāšana un bioloģiskās daudzveidības aizsargāšana, kā arī kuģošanas drošība un reaģēšana uz negadījumiem, ja radies piesārņojums.

Helsinku komisija darbojas kā vides politikas veidotāja Baltijas jūras reģionā, pārraudzības institūcija HELCOM noteikto vides standartu ieviešanā dalībvalstīs,

institūcija, kuras ietvaros tiek izstrādātas rekomendācijas, koordinējošā institūcija lielu piesārņojumu gadījumos Baltijas jūrā, kontaktpunkts, kas nodrošina ar informāciju par dalībvalstu kopīgām iniciatīvām un pozīcijām vides aizsardzības jomā, kuras var būt pamats diskusijām citos starptautiskos forumos (piemēram, Starptautiskajā Jūras organizācijā).

Galvenie dokumenti, ko pieņēmusi Helsinku komisija pēdējos gados, ir 2001. gada deklarācija par kuģošanas drošību un glābšanas spējām (Kopenhāgenas deklarācija), kā arī 2003. gada Brēmenes deklarācija.

Kopenhāgenas deklarācijā viens no būtiskākajiem bija priekšlikums izstrādāt iesniegšanai IMO pieteikumu par īpaši jutīga jūras reģiona statusa piešķiršanu Baltijas jūrai. Latvijas prezidentūras laikā šāds pieteikums astoņu HELCOM dalībvalstu vārdā tika sagatavots un iesniegts IMO, lūdzot piešķirt minēto statusu visai Baltijas jūrai, izņemot Krievijas ūdeņus, jo tā neatbalstīja šo iniciatīvu. 2005. gada jūlijā IMO Jūras vides aizsardzības 53. sesijā tika pieņemta rezolūcija, kas deklarē, ka Baltijas jūrai (izņemot Krievijas jurisdikcijā esošos ūdeņus) ir noteikts īpaši jutīga jūras reģiona statuss.

Savdabīgs pavērsiens Helsinku komisijas darbā notika Latvijas prezidentūras laikā (01.07.2002.–30.06.2004.), iezīmējot HELCOM lomu jaunajā, paplašinātajā Eiropā, kā arī topošajā Eiropas Jūras stratēģijā. 2003. gada jūnijā Brēmenē tika sasaukta HELCOM un OSPAR (Ziemeļaustrumu Atlantijas jūru vides aizsardzības komisija) valstu pirmā kopīgā vides ministru sanāksme. Šīs sanāksmes rezultātā tapa stratēģisks dokuments, Brēmenes deklarācija, kas nosaka HELCOM turpmāko lomu, prioritātes un uzdevumus. Pamatojoties uz Helsinku konvencijas, globālās un ES vides politikas pamatnostādnēm, HELCOM sevi nākotnē redz kā vides politikas veidotāju Baltijas jūras reģionā, kā organizāciju, kas strādā, lai panāktu vienotu vides standartu piemērošanu visā Baltijas jūras reģionā, arī Krievijā.

Pamatojoties uz Komisijas apkopoto kuģu satiksmes statistiku Baltijas jūrā un riska novērtējumu, HELCOM mērķis ir nodrošināt, lai pieaugošā kuģošanas intensitāte un darbības atklātā jūrā notiek videi drošā veidā, savukārt avārijas gadījumā tiek nodrošināta ātra nacionālā rīcība, nepieciešamības gadījumā arī starptautiskā palīdzība.

HELCOM mājas lapa – http://www.helcom.fi

Jūras sanitāri cīņā pret kloāku Baltijas jūrā

„Dīzeļdegvielas piesārņojums Daugavā – aptuveni 100 tonnu apjomā. Noplūde notikusi Baltkrievijā, netālu no Latvijas robežas. Daugava ietek Rīgas jūras līcī," lakoniski informēja zviedru mediji, neaizmirstot piebilst, ka Latvijas upes attīrīšanas darbos piedalās arī divi zviedru eksperti, liekot lietā 7,5 tonnas ierīču un absorbcijas materiāla.

Par latviešu 2007. gada marta modes vārdu *bonas* zviedru medijiem mazāka interese nekā latviešu sabiedrībai*, taču dabas piesārņojums tiek paturēts uzmanības lokā arī Stokholmā. Vairākas dienas. Cerot, ka PROBLĒMA nesasniegs jūru. Jūra ir kritērijs jeb panikas slieksnis visām valstīm, kas mitinās ap šo Ziemeļeiropas *iekšējo ezeru*. Skandināvus ieskaitot.

Jau vairāk nekā divdesmit gadu zviedru, somu un dāņu krasta apsardzes dienesti regulāri un sistemātiski piedalās piesārņojuma novēršanā Baltijas jūrā. Transporta kuģu satiksmei strauji paplašinoties (īpaši no Krievijas uz Rietumeiropu), jūras akvatorija tiek piesārņota aizvien intensīvāk, jo transporta kustība neapsīkst arī ziemā. Līdz ar to palielinot grūti novēršamā piesārņojuma risku.

Līdz šim Ziemeļvalstu *jūras sanitāriem* darba nav trūcis, un nervozitāte par darba daudzuma palielināšanos pieaug ar katru dienu. Piesārņojuma apjoms nesamazinās, liela daļa šo *naftas traipu* ir kuģu apzināta kaitniecība, un joprojām grūti panākt tiesas spriedumus pret šiem vides piesārņotājiem.

„Naftas piesārņojuma novēršana jūrā izmaksā 10 000 līdz 100 000 Zviedrijas kronu par kvadrātmetru. Atkarībā no laika apstākļiem un piesārņojuma īpatnībām. Ja naftas piesārņojums netiek novērsts jūrā un sasniedz piekrasti, tad sanēšanas izmaksas jau ir viens miljons kronu par katru kvadrātmetru," Riksdāga sēdē rezumē Zviedrijas parlamenta deputāte Tūve Skonberga, aicinot plašāk atbalstīt valdību īpaši aprīkotu kuģu iepirkšanā zviedru krasta apsardzes sanēšanas vienību vajadzībām. „Mums ir vajadzīgi šie tā sauktie kombinētas misijas kuģi, kas spēj ne tikai patrulēt pie valsts robežas, bet arī vajadzības gadījumā novērst naftas piesārņojumu Zviedrijas piekrastes tuvumā. Protams, tas ir dārgs pasākums. Visizdevīgāk būtu, ja šādu piesārņojumu vispār nebūtu. No šāda viedokļa raugoties, vajadzētu panākt, lai kuģi būtu spiesti iztīrīt savas tilpnes ostās, nevis izskalotu savus atkritumus jūrā, kas mums – tiem, kas dzīvo piekrastē, – ir jātīra uz sava rēķina." Zviedrijai kopš 2002. gada ir šādi aprīkoti krasta apsardzes vides aizsardzībai paredzēti kuģi KBV 201, KBV 202 un citi.

Līdzīgi savu piekrasti apsargā arī Somija. „Finstaship" piedāvā jūras sanēšanu savā piekrastē un tuvajos jūras reģionos ar deviņiem īpaši aprīkotiem vides

aizsardzības kuģiem. „Jūras piesārņojuma novēršana ir ļoti nopietns un neatliekams uzdevums. Tieši tāds pats avārijas dienests kā ugunsdzēsēji vai ātrā medicīniskā palīdzība. Lai novērstu piesārņojumu, jāreaģē nekavējoties, un, lai avārijas vietā varētu pieņemt pareizu lēmumu, ir regulāri jāorganizē mācības," medijiem komentē „Finstaship" eksperti. „Finstaship" pieder valstij un spēj novērst visu veidu piesārņojumu uz ūdeņiem valsts un starptautiskā līmenī.

Starp citu, starptautiska palīdzība šajā jomā ir plaši izplatīta prakse. 2003. gada vasarā pēc ķīniešu kuģa „Fu Shan Hai" avārijas Baltijas jūrā, netālu no Dānijas, Kopenhāgena lūdza zviedrus palīdzēt seku novēršanas darbos.

Pateicoties zibenīgajai reakcijai, ūdenslīdējiem izdevās nobloķēt sūci nogrimušā kuģa tilpnēs, aizkavējot naftas noplūdi jūrā par 80–90%. Vienlaikus glābšanas darbos tika iesaistīta arī zviedru krasta apsardze. Simt zviedru krasta apsardzes ierindnieku cīnījās ar naftas traipiem jūrā, lai novērstu to tuvošanos piekrastes liedagiem. Pateicoties straujai un profesionālai rīcībai, vides piesārņojums tika novērsts.

Daudz sliktākos apstākļos bija jāstrādā norvēģu krasta apsardzei pēc Kipras transporta kuģa „Server" avārijas 2007. gada janvārī. Jūrā izplūda vairāki simti tonnu jēlnaftas un dīzeļdegvielas, kuru sanēšanai vajadzēja sešus mēnešus. Kuģis pārlūza uz pusēm. Taču norvēģi paguva arī vētras situācijā aizvilkt vienu kuģa korpusa daļu uz ostu, kur to iztukšoja no atlikušās jēlnaftas. Buksēt vajadzēja cauri sensitīvai piekrastes zonai, apdraudot piekrasti un putnu populāciju. Diemžēl jūrā izskalotā nafta pēc dažām dienām sasniedza piekrasti un to piesārņoja. Policija nopratināja kuģa apkalpi. Tiesas process ir aktualizēts, taču izredzes, ka vainīgais pats samaksās par vides piesārņojumu un attīrīšanas darbiem, ir niecīgas.

Pret vairākām rēderejām Ziemeļvalstu krasta apsardzes ir ierosinājušas prasību tiesā, pieprasot samaksāt kompensāciju par vides piesārņojumu. Zviedru krasta apsardze un Valsts glābšanas dienests ir izvirzījuši prasību Stokholmas apgabaltiesā pret naftas tankkuģa „Alambra" īpašniekiem – Maltā reģistrēto, bet Londonā dislocēto „Capri Marine Ltd." – 5 260 340 Zviedrijas kronu apjomā.

Zviedru dienesti bija spiesti sanēt no naftas atkritumu piesārņojuma Gotlandes, Vermdo, Haninges un Norteljes pašvaldības jūras piekrasti. „Alambra" pa ceļam no Marokas uz Igauniju 2000. gada septembrī izlaida jūrā 250 tonnu jēlnaftas. Zviedru krasta apsardze pēc jēlnaftas paraugu salīdzināšanas jūrā pie Gotlandes un Tallinas ostā (inspicējot „Alambru") konstatēja, ka paraugi ir identiski un nāk no „Alambras" tvertnēm. Šie procesi ieilgst, un konkrētu rezultātu vides sargiem ir maz. Traucē likumu līkloči un taktiskās juridiskās spēles ar piesārņotāju īpašniekiem.

Tikmēr Baltijas jūra pamazām pārvēršas par kloāku. Helsinku komisijas gadskārtējie ziņojumi liecina, ka vislielāko piesārņojumu mūsu jūrā rada nevis katastrofas, bet gan sistemātiska kuģu cisternu un tilpņu skalošana, kas ik gadu veido 90% no jūras piesārņojuma. Zviedrijas likumi aizliedz kuģiem izmest naftas atlikumus atklātā jūrā. Taču tādā veidā šiem kuģiem iznāk lētāk atbrīvoties no sa-

viem atkritumiem, un piesārņošanas process turpinās nesodīti. Lai panāktu taisnīgu tiesu, vajadzīgs pamatīgs pierādījumu krājums. Tos sagādāt ir grūti, jo vienmēr ir risks, ka tiesa tos var atzīt par nepietiekami pārliecinošiem, tāpēc kuģi turpina skalot savas tilpnes par brīvu atklātā jūrā (lai nebūtu par šo pakalpojumu jāmaksā ostās). Taču nevienam nav noslēpums, ka tieši šīs – tā sauktās mazās – noplūdes būtiski ietekmē Baltijas jūras veselību, un pagaidām pret tām mums nav cīņas līdzekļu.

Tikmēr Daugavā nafta no Baltkrievijas, kas apdraudēja Rīgas līci, jau savākta. PROBLĒMA *viņā krastā* tātad atrisināta. Tas nozīmē, ka arī Latvija sāk aktīvāk iesaistīties *jūras sanitāru* lomā, rūpējoties, lai Eiropas ezers – Baltijas jūra – tomēr nepārvērstos par piesārņotāju kloāku.

* Zviedriem Bona ir vai nu psihiatriskā slimnīca, bēgļu patversme, tagad – tautas augstskola Motalas pašvaldībā, vai arī Bona Dea – auglības dievietes kulta organizācija, kuru dibināja Romas Cēzara otrā sieva Pompeja un kura Zviedrijā eksistē joprojām.

Sandra Veinberga , Stokholmā

Vaira Vīķe-Freiberga: jārūpējas par Baltijas jūras drošību

2007. gada jūnijā, savas prezidentūras nobeigumā, Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga, viesojoties Zviedrijā, Tālbergas forumā pievērsa klātesošo uzmanību jautājumam par Baltijas jūras drošību.

Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga.

Uzrunājot Zviedrijas un citu valstu žurnālistus, prezidente uzsvēra, ka 20. gadsimtā Baltijas jūrā ir nogremdēts daudz ieroču un sprāgstvielu, kas apdraud Baltijas jūras vidi un apkārtējo valstu drošību. Pēc prezidentes teiktā, arī turpmāk liela uzmanība ir jāpievērš starptautiskajiem centieniem neitralizēt ieročus un atbrīvot jūru no jebkādiem apdraudējumiem.

Pēc dažām ziņām, PSRS Baltijas jūrā nogremdēja aptuveni 40 000 tonnu ķīmisko vielu. 1000 tonnu nogremdēts ap 100 km no Liepājas, 11 000 tonnu – netālu no Dānijas. Savukārt vairāk nekā 150 000 tonnu ķīmiskās munīcijas dažādos jūras rajonos nogremdēja ASV un Lielbritānija.

Tuvākajā laikā iespējami šo vielu izskalojumi, jo korozija ir saēdusi 70–80% no ķimikāliju konteineriem, uzskata daži zinātnieki. Latvijā reģistrēti vairāki gadījumi, kad Liepājas zvejniekiem nācies saskarties ar ķīmiskajām kaujas vielām, kopā ar lomu izzvejojot lādiņus. Savukārt 70. gadu sākumā Rietumvācija izcēla no Mazā Belta šauruma 28 bumbas un 15 lādiņus, kas sākotnēji bija saturējuši indīgās vielas tabūnu un fosgēnu. Visi izceltie lādiņi bija cauri un tukši. Taču, veicot grunts un zivju pētījumus, piesārņojums netika konstatēts, tādēļ nav pamata domāt, ka pastāv reāli draudi.

Kas pārbaroja Baltijas jūru?

Latvijas Hidroekoloģijas institūta direktors Juris Aigars, runājot par Baltijas jūras ekoloģisko stāvokli, norāda, ka nav redzējis dokumentārus pierādījumus tam, ka Baltijas jūra ir visnetīrākā, bet atzīst, ka viena no netīrākajām tomēr varētu būt.

Pēc Otrā pasaules kara Baltijas jūrā nogremdēja daudz ķīmisko ieroču. Līdz šim interese par ķīmisko vielu apglabāšanu jūrā nav bijusi liela, tāpēc arī Latvijas Hidroekoloģijas institūts šo problēmu nav pamatīgi pētījis, ir bijuši tikai fragmentāri pētījumi saistībā ar ieceri caur Baltijas jūru būvēt gāzes vadu. Jūrā atrasti šāviņi, kas jau ir tukši, vietām gruntī konstatēts arsēna piesārņojums. Joprojām ir pietiekami daudz munīcijas, kas nav korodējusies. Runa ir par sinepju gāzi, bet, ja to neceļ laukā, nekam nevajadzētu notikt. Vienīgais piesārņojums, kas tiešām pārsniedz normu, ir dioksīns lašos. Šī problēma ir, jo Eiropas Savienība noteikusi normas, kuras tiek pārsniegtas. Mēs gan šādus lašus ēdam jau vairāk nekā 20 gadu. Baltijas jūra nav tik daudz piesārņota ar ķīmiskajām vielām, cik ar lauksaimniecības piesārņojumu. Tas ir reāls drauds, jo jūra ir pārbarota. Rūpnieciskie atkritumi ir ķīmisks piesārņojums, tā ir inde. Savukārt lauksaimniecības piesārņojums nav inde, tās ir barības vielas, kuras ir vajadzīgas, bet kuru nedrīkst būt par

daudz. Pretējā gadījumā rodas daudz organisko vielu, piegrunts ūdeņos iestājas skābekļa bads, un viss, kas tur dzīvo, vai nu dodas prom, vai iet bojā. Sabiedrībai būs jāizvēlas – vai tā grib redzēt tīru Baltijas jūru vai jūru kā karpu dīķi.

Latvijas ūdeņi ir tīrāki nekā lielākā daļa citu ES valstu ūdeņu, jo Latvijā nav bijis posma, kuru pārdzīvoja vecās ES valstis, kad nekontrolēti attīstījās gan rūpniecība, gan lauksaimniecība. Tajā laikā gandrīz pilnībā tika iznīcināta vide. Ir daudzas valstis, kurās faktiski nav dabas, viss ir izveidots mākslīgi.

Arī globālā klimata maiņa ir normāla parādība. Te gan būtu jāatbild, cik tas ir dabisks process un cik – cilvēka ietekmē. Nav noslēpums, ka Grenlandē ir bijusi plaukstoša lauksaimniecība. Vai tagad tur ir lauksaimniecība? Ir bijuši posmi, kad Baltijas jūra ir bijusi pilnīgi aizsalusi. Ir bijuši posmi, kad neaizsalst nekas. Cilvēka mūžs vienkārši ir pārāk īss, lai tam varētu izsekot.

Pasliktinās jūru stāvoklis

Baltijas un citu Eiropas jūru stāvoklis ar katru gadu pasliktinās piekrastes pārlieku lielās attīstības, zvejniecības un piesārņojuma dēļ, atzīts ES finansēta izpētes projekta ziņojumā. Ja nekas netiks darīts, lai mazinātu draudus, stāvoklis turpinās pasliktināties, brīdina zinātnieki, kas piedalījušies trīs gadu projektā "Eiropeiskais dzīvesveids un jūras ekosistēmas" (ELME), informē Saeimas ES informācijas centrs.

Pētnieki no Plimutas universitātes Jūras institūta (Lielbritānija) atzīst, ka lielākos draudus ūdeņu kvalitātei rada valstu ekonomiskā izaugsme un bloka tālāka paplašināšanās.

Pārtikas ražošanas uzņēmumi piekrastes teritorijās, jūras transports un pieaugošā jūras krastu apdzīvotība vistiešākajā veidā ietekmē jūru stāvokli.

Ziņojumā uzsvērts, ka viena no galvenajām risināmajām problēmām ir Vidusjūras piekrastes apdzīvotības pieaugums un nemitīgā kūrortu izplešanās.

Tostarp ir jūras, kur situācija manāmi uzlabojusies. Pētnieki secinājuši, ka Ziemeļjūras ekosistēma lēnām atveseļojas. Tas gan nenozīmē, ka ražošanas uzņēmumi rada mazāku piesārņojumu. Notiek "piesārņojuma eksports" – Eiropas uzņēmumi tiek pārvietoti uz Ķīnu un Indiju.

Analizējot situāciju Baltijas jūrā, zinātnieki nākuši pie secinājuma, ka problēmas rada pārlieku lielais nozvejas apjoms un ražošanas uzņēmumu radītais piesārņojums, kas ieplūst jūrā arī pa upēm. Notekūdeņu attīrīšanai jāpievērš daudz lielāka uzmanība, uzsvērts ziņojumā.

Projektā, kurā iesaistījās vairāk nekā 100 zinātnieku no 15 Eiropas kontinenta valstīm, galvenā uzmanība tika pievērsta četrām reģionālajām jūrām – Vidusjūrai, Baltijas jūrai, Melnajai jūrai un Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļai.

Kas nogalina Baltijas jūru?

70 tūkstoši km^2 jeb vairāk nekā sestā daļa Baltijas jūras mirst – tie ir milzīgi jūras apgabali, kuros skābekļa bada dēļ vairs gandrīz nekas nespēj dzīvot. Tās ir eitrofikācijas sekas – ūdenī ieplūstot pārāk daudz barības vielām, tiek veicināta ātri augošo aļģu vairošanās. Pūstot tās patērē ūdenī esošo skābekli, tāpēc zivis, jūras zīdītāji un daudzi citi dzīvi organismi nespēj vairoties un izdzīvot šajās Baltijas jūras vietās. Pēdējo 50 gadu laikā Baltijas jūras unikālā ekosistēma kļuvusi par barības vielām pārsātinātu, eitrofu vidi. Galvenais iemesls tam ir organiskā piesārņojuma ieplūšana jūrā, kas būtiski mainījusi jūras ūdens sastāvu – tagad tajā ir četras reizes vairāk slāpekļa un astoņas reizes vairāk fosfora nekā 1900. gadā. Vairāku desmitu metru dziļumā jūra ir kļuvusi par bezskābekļa zonu, no kuras ņemtie ūdens paraugi smird kā kanalizācija. Ūdens caurredzamība samazinājusies par trīs metriem un būtiski mainījies jūras augu valsts sastāvs, ko bieži var redzēt pat ūdens virskārtā.

Zilaļģu kļājiens

Pamanāmākā eitrofikācijas ietekme ir ikgadējā zilaļģu ziedēšana. Zaļa toksiska masa ik vasaru pārklāj milzīgas ūdens platības. Visspēcīgāk zilaļģu ziedēšanu izjūt Somijas un Zviedrijas salu iedzīvotāji, kuri aļģu dēļ bieži vien nedrīkst jūrā peldēties, pūstošo aļģu smaka tos attur pat no tuvošanās jūrai. Lai vietējiem iedzīvotājiem un tūristiem būtu, kur peldēties, Zviedrijas Gotlandes salas pašvaldība nolēmusi investēt 2,5 miljonus kronu jeb aptuveni 175 tūkstošus latu peldbaseinu celtniecībā – zilaļģu dēļ nav iespējams peldēties daudzās Gotlandes pludmalēs.

Latvijas Hidroekoloģijas institūta veiktie pētījumi liecina, ka arī Rīgas līcī toksiskās zilaļģes ir sastopamas katru gadu, bet parasti to apjoms nav liels un tās netiek izskalotas krastā. Tomēr dažkārt zilaļģes rada problēmas arī Latvijas piekrastē, piemēram, 2000. gadā tika novērota intensīva zilaļģu ziedēšana – tās veidoja 60% no fitoplanktona kopējās masas.[1]

Lekns tīrums un piemēslota jūra

Baltijas jūras aizaugšanu veicina piesārņojums no lauksaimniecības, nepilnīgi attīrītiem komunālajiem notekūdeņiem un vispār neattīrītiem notekūdeņiem no vasarnīcām, nepilnīgi attīrītiem kuģu notekūdeņiem, kā arī transporta un fosilajiem kurināmajiem. Katru gadu Baltijas jūrā nonāk aptuveni miljons tonnu slāpekļa un 35 tūkstoši tonnu fosfora.

Galvenais piesārņojuma avots ir lauksaimniecība – ik gadus puse no jūrā nonākušā piesārņojuma ir tieši no lauksaimniecības. Lauksaimniecības

Jūras krasts Bērzciemā.

industrializācijas gaitā no 1950. līdz 1980. gadam nesamērīgi pieauga slāpekļa un fosfora izmantošana salīdzinājumā ar saražotās pārtikas daudzumu. Aprēķināts, ka 2002.–2004. gadā visās astoņās Baltijas jūras valstīs slāpekļa un fosfora kopējais vidējais pārpalikums bija attiecīgi 56 un 11 kg uz hektāru gadā. Šīs barības vielas netiek novāktas kā lauksaimniecības raža, bet ieplūst grāvjos un upēs, tālāk nonākot arī Baltijas jūrā.

Nebūtu taisnīgi šajā situācijā vainot lauksaimniekus – jūras aizaugšanas veicināšana bieži vien nav viņu izvēle. Lauksaimnieki ir spiesti strādāt sistēmā, kas tiem liek konkurēt un palielināt ikgadējo ražu neatkarīgi no tā, kādu ietekmi tas atstāj uz vidi. Tomēr eitrofikācijas problēmu būtu iespējams risināt politiskā līmenī, veicinot tādu subsīdiju maksāšanas sistēmu, kas novērstu pārspīlētu mēslojuma izmantošanu.

Vienlaikus svarīgi, lai dzīvnieku mēsli fermās tiktu atbilstoši savākti, uzglabāti un vēlreiz izmantoti. Latvijas Lauku konsultāciju un izglītības centrā aprēķināts, kā finansiāli atmaksājas dzīvnieku mēslu izmantošana, ietaupot uz mākslīgā mēslojuma izmaksām. Savukārt mazdārziņos var izmantot kompostu. Ekoloģiskais ieguvums būs tas, ka kopumā vidē nokļūs mazāk mēslojuma, tātad mazāk aizplūdīs līdz jūrai.

Valsts uzdevums būtu labākas lauksaimniecības prakses veicināšana ainavu līmenī, piemēram, mitraiņu, saldūdens sistēmu un citu buferzonu atjaunošana un izveidošana. Buferzonas uzsūc mēslojumu, apturot tā tālāko plūšanu, tādējādi pasargājot ezerus, upes un jūru.

No vannasistabas uz jūru

Stokholmas universitātes jūras pētnieki aprēķinājuši, ka fosforu saturošu veļas pulveru tirdzniecības aizliegums Baltijas jūrā nonākošā fosfora daudzumu samazinātu par 20%. Fosfāti ir viena no visplašāk izmantotajām mazgāšanas līdzekļu sastāvdaļām ūdens cietības mazināšanai, kas netiek pilnībā attīrīta no notekūdeņiem.

Eiropas Komisijas veiktajā pētījumā norādīts, ka daudzas Eiropas Savienības valstis ir veiksmīgi samazinājušas eitrofikāciju, samazinot fosfora daudzumu mazgāšanas līdzekļos par 70–90%.[2] Šobrīd jau septiņās Eiropas Savienības valstīs ir aizliegts tirgot fosfātus saturošus mazgāšanas līdzekļus. Zviedrijā jūrai nedraudzīgo pulveru tirdzniecība tiks aizliegta šā gada beigās.

Diemžēl tikai piektā daļa no Latvijas tirgū pieejamajiem mazgāšanas līdzekļiem nesatur fosfātus. Tāpēc liela nozīme ir tieši pircēju godaprātam – izvēlēties mazgāšanas līdzekļus, uz kuru iepakojuma norādīts, ka tie nesatur fosfātus. Par draudzīgumu jūrai liecina arī ekomarķējums. Tikpat būtiski ir lietot veļas pulveri un citus mazgāšanas līdzekļus uz iepakojuma norādītajā devā – pārdozēšana nenodrošina tīrākas drēbes. Bet drēbju vai automašīnu mazgāšana ūdenstilpēs bieži vien nozīmē mazgāšanas līdzekļu tiešu nonākšanu ūdenī, kas veicina ezeru, upju un jūras aizaugšanu un zilaļģu ziedēšanu.

Vietēja mēroga jūras piesārņojumu būtiski palielina arī neattīrīti notekūdeņi no vasarnīcām, kas nokļūst tuvējās ūdenstilpēs, t.sk. jūrā. Tāpēc bioloģisko tualešu un atbilstošas kanalizācijas sistēmas ierīkošana ir svarīga ne tikai jaunceļamās ēkās, bet arī jau pastāvošajos vasarnīcu ciematos.

Jūra – prāmju tualete?

Katru gadu, jo īpaši vasarā, Baltijas jūras kruīza kuģi un prāmji, pārvadājot tūkstošiem pasažieru, jūrā ieplūdina tonnām nepietiekami attīrītu tualešu, dušas un tīrīšanas notekūdeņu, kuru sastāvā ir slāpeklis un fosfors. Kuģu notekūdeņos ir arī baktērijas, vīrusi un citi patogēni, un tie satur jau pieminētos mazgāšanas līdzekļus un smagos metālus.

Šovasar Pasaules Dabas fonds sadarbībā ar starptautisko vides aizsardzības organizāciju WWF aicināja Baltijas jūrā kuģojošos prāmjus pārtraukt notekūdeņu ieplūdināšanu jūrā, nodrošinot to nogādi krastā vai atbilstošu attīrīšanu uz prāmja. No aptuveni 60 prāmju operatoriem, kuri tika uzrunāti, tikai neliela daļa atbildēja, ka jau šobrīd notekūdeņus jūrā neieplūdina vai arī apņēmās to nedarīt, sākot ar nākamo gadu, t.sk. arī līnijas Rīga – Stokholma operators «Tallink-Silja Line». Pārējie uzskata, ka uz prāmjiem radīto notekūdeņu attīrīšana vai nogādāšana krastā ir nesamērīgi dārgs pasākums. Pilns to prāmju operatoru saraksts, kuri apņēmušies neieplūdināt notekūdeņus jūrā, atrodams internetā: http://www.pdf.lv/baltija.

Mūsu jūra – mūsu atbildība

Baltijas jūra ir viena no pasaulē jaunākajām jūrām un lielākajām iesāļā ūdens platībām. Tikai īpašas augu un dzīvnieku sugas ir spējušas pielāgoties dzīvei šādā vidē. Pilnīga ūdens apmaiņa starp Baltijas jūru un Ziemeļjūru notiek vien vairāku gadu desmitu laikā. Tāpēc Baltijas jūra ir ārkārtīgi jutīga pret cilvēku darbību, kas risinās ne tikai jūrā un tās tuvumā, bet arī visu Baltijas jūrā ietekošo upju baseinos, un tos apdzīvo 85 miljoni cilvēku. Katram no mums ir iespēja dzīvot jūrai draudzīgāk savā dārzā, vannasistabā, atpūšoties pie jūras un tālu no tās. Izlasiet un centieties ievērot dažus ieteikumus mūsu unikālās jūras glābšanai.

Lai uzzinātu vairāk par Baltijas jūras unikālo ekosistēmu, problēmām, kas to apdraud, un to risinājumiem, apmeklē http://www.pdf.lv/baltija.

[1] Puriņa I., Balode M., Ledaine I., Purviņa S. «Potenciāli toksisko aļģu problēma Latvijā un pasaulē». Latvijas Hidroekoloģijas institūts; 2006.

[2] Komisijas ziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam saskaņā ar 16. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr.648/2004 par mazgāšanas līdzekļiem attiecībā uz fosfora izmantošanu; pieejams: http://ec.europa.eu/enterprise/chemicals/legislation/detergents/reports/com_2007_234_lv.pdf

Ieva Ušča, Pasaules Dabas fonds

SARGĀ JŪRU!

Padomi Baltijas jūras saglabāšanai

Virtuvē

- Izvēlies ekoloģiski tīrus, veģetārus, vietējas izcelsmes produktus.
- Iegādājies savvaļā, nevis zivju audzētavā augušas zivis. Neiegādājies nepieaugušas zivis.
- Centies neēst nārsta laikā – rudenī – nozvejotās mencas un savvaļas lašus.
- Dod priekšroku asariem, līdakām, Baltijas siļķēm.

Kustībā

- Nebraukā pa kāpām ar motorizētu transporta līdzekli!
- Cieni vārīgo jūras piekrastes dabu. Centies neplūkt puķes, netraucēt dzīvniekus un pastaigām izmantot takas.
- Pavasarī un vasaras sākumā neuzturies putnu ligzdošanas vietās.
- Lai nokļūtu piekrastē, izmanto autobusu vai vilcienu.
- Lai nokļūtu darbā, brauc ar velosipēdu, ej kājām vai izmanto sabiedrisko transportu.
- Brauc ar vilcienu, nevis lido, – klimata pārmaiņas veicina jūras aizaugšanu.

Kuģojot

- Burā un airē, nevis brauc ar motorlaivu!
- Izvairies no pārlieku biežas vizināšanās ar ūdens motociklu un braukāšanas ar ūdensslēpēm, tā samazinot piesārņojumu un troksni.
- Centies krasta tuvumā neradīt lielus viļņus.
- Uz motorjahtas tualetes atkritumus uzglabā atbilstošā konteinerā un iztukšo to tikai ostā ar speciāli tam paredzētām ierīcēm.

Ievērojot tīrību

- Atceries – jūra nav tualete!
- Neizmanto jūru, ezerus un upes, lai mazgātos pats vai tajā mazgātu automašīnu, jo mazgāšanas līdzekļu sastāvā esošās vielas veicina ūdens aizaugšanu.
- Neizlej sadzīves notekūdeņus tieši jūrā. Labāk tos izlej uz zemes pietiekamā attālumā no krasta.
- Mājās neizmanto fosfātus saturošus mazgāšanas līdzekļus, jo daļa no tiem paliek notekūdeņos un nokļūst jūrā.

Apsaimniekojot atkritumus

- Jūra nav izgāztuve! Neizlej jūrā sadzīves notekūdeņus, neizmet atkritumus un jebko citu, kam tur nav īstā vieta.
- Centies samazināt atkritumu daudzumu, izvēloties mazāk iepakotas preces vai videi draudzīgu iepakojumu.
- Savāc dabā izmestos atkritumus.

Staļģenes stāvkrasts.

Miljoņu vērts jūras krastu vilinājums

Latvijā gar atklātās jūras un Rīgas līča krastu 5–10 km platā zonā dzīvo vairāk nekā miljons cilvēku. Nevienā citā no Baltijas jūras valstīm nav vērojama tik liela iedzīvotāju koncentrācija piekrastē, tāpēc droši var teikt, ka jūras uzbrukumi skar katru otro mūsu zemes iedzīvotāju. Jūru pa sava nama logiem diendienā vēro gandrīz visas mūsu valsts augstās amatpersonas un daudzi miljonāri: gan prezidente Jūrmalas rezidencē, gan «Parex» bankas prezidents Valērijs Kargins, gan «Mākoņu» saimnieks Andris Šķēle, arī Saeimas priekšsēdētājs Indulis Emsis vasaro netālu no Tūjas.

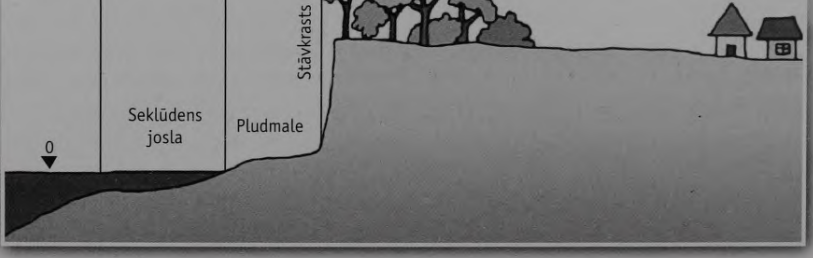
Jūras krasta joslā gadu no gada diendienā norisinās dabiski ģeoloģiskie procesi. Vietumis jūra noskalo pamatkrastu un tuvojas sauszemei, citviet krasts faktiski nemainās, bet citur tas pieaug, jo jūrai taču kaut kur jāizvieto noskalotie smilšu kalni. Jūrā iegruvušo lērumu viļņi sašķiro: oļi un akmeņi paliek pludmalē, smiltis un grants tiek ieskalota jūrā, lai pēcāk ceļotu gar krastu, bet smalkās māla daļiņas tiek ienestas tālu jūrā un mierīgos apstākļos nogulsnējas dziļumā. Tiem, kas dzīvo pie jūras, jārēķinās ar jūras krasta noskalošanos jeb eroziju vētru laikā, zemāko teritoriju applūšanu, kā arī pludmales un priekškāpu smilšu pārpūšanu iekšzemē.

Pēc vētras Kolkā.

Kad Latvijai pāri skrien vētra ar ātrumu 30 m/s jeb 100 km/h, sevišķi apdraudēti ir aptuveni 60% Latvijas jūras krasta kopgaruma; reālajā noskalošanās riska zonā atrodas Nida, Mietrags uz ziemeļiem no Papes, Bernātu rags, Pāvilostas vēsturiskā apbūve, Sakas, Jūrkalnes un Užavas pagasta krasti. Pašlaik noskalošanas riskam pakļautas aptuveni 100 dzīvojamās ēkas.

Vētras laikā, kad dažas dienas vējš skrien ar ātrumu 30 m/s, jūrā nonāk 2,24 miljardi m^3 smilšu jeb 45 tūkstoši vagonu, kuru ietilpība ir 50 m–. Šīs smiltis jau nekur nepazūd, tās tiek izskalotas citur, un, ja no Pāvilostas Jūrkalnes virzienā pēc katras vētras jūrā iebrūk 80–130 cm krasta, tad otrpus ostas moliem Liepājas virzienā krasts paplašinās par tiem pašiem 80–130 cm.

Vispamatīgāk vētra deldē krastus, ja tos nesargā ledus krāvumi, un, «pateicoties» globālajai sasilšanai, pēdējo gadu vētras notiek tieši tad, kad ilgu laiku ir



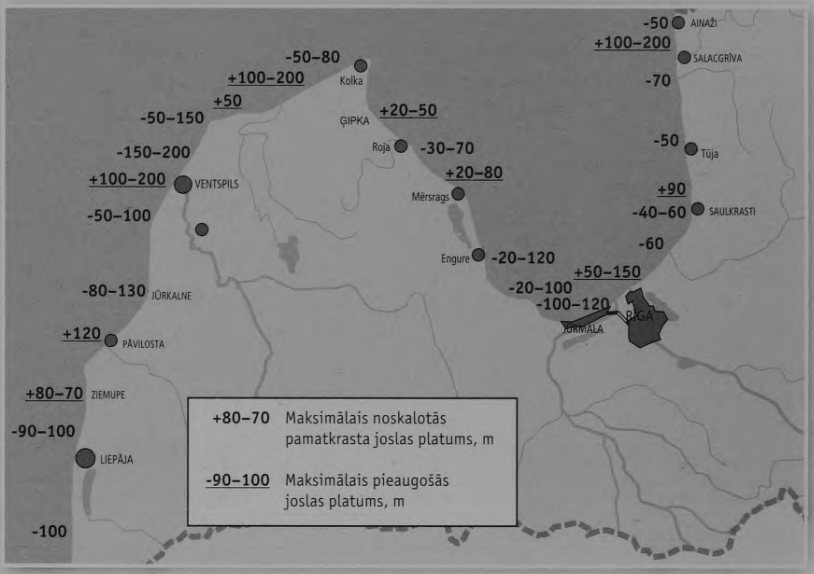
kavējusies ziema. Ja pirms gadiem 40 stāvkrastus noskaloja ar ātrumu aptuveni 1 m gadā, pēdējās desmitgadēs erozijas ātrums ir pieaudzis pat pieckārt.

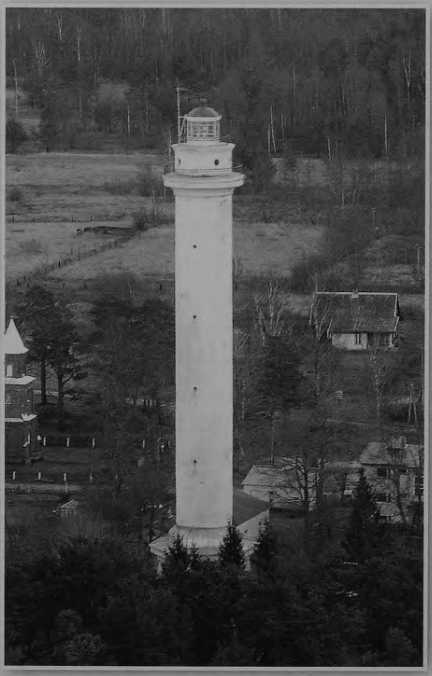
Vēsturiski Pāvilosta ierīkojusies pašā jūras krastā, un ikviens var apskatīt, ka tagad vairs tikai kādas trīs sētas turas pretī jūras spēkiem. Pāvilostas pašvaldība nolēmusi lūgt Latvijas Vides aizsardzības fondam līdzekļus, lai turpinātu būvēt gabionus iepretī apdraudētajām ēkām. Guntis Eberhards lēš, ka kopā ar precīzu projektu 1 km jūras krasta nostiprināšana izmaksās aptuveni 1 miljonu latu. Turklāt akmeņus nostiprināšanai nedrīkst lasīt jūras krastā, tie jāiepērk no apkārtnes zemniekiem – no viņu laukiem.

Grūti izprotama Pāvilostas pašvaldības stīvēšanās ap Pelēko kāpu. Tas, ka šajā apvidū jūras krastā māju celt var tikai cilvēki, kam naudas kaisīšana vējā ir vaļasprieks, izrādās, nav pietiekami labs arguments izcilā biotopa pasargāšanai no apbūves.

Apdraudētās apdzīvotās vietas un objekti

Apdzīvotā vieta	Dzīvojamās mājas	Palīgēkas, vasarnīcas u.c.
Atklātās Baltijas jūras piekraste		
Nida, Rucavas pagasts	3	2
Pape, Rucavas pagasts	1	2, bāka
Bernāti, Nīcas pagasts	3	1
Vērgales pagasts	2	3
Akmeņrags, Sakas pagasts	1	2, bāka
Pāvilosta	3	4
Jūrkalnes pagasts	1	
Sārnate, Užavas pagasts	3	4
Užavas bāka		bāka
Rīgas līča piekraste		
Kaltene un Valgalciems, Rojas pagasts	15	13
Upesgrīva, Mērsraga pagasts	2	3
Abragciems, Engures pagasts	2	5
Engure	5	14, kapsēta
Plieņciems	-	1 ražotne
Apšuciems	5	5
Klapkalnciems	-	2 ražotnes
Ragaciems	6	6, bāka
Lapmežciems	4	5
Bigauņciems	6	8
Zvejniekciems	1	3 ražotnes
Saulkrastu lauku teritorija, Liepupes pagasts	5	4





Miķeļbāka.

Eiropas jūru krastu erozijas pētnieki iesaka piecus rīcības variantus:

■ Nedarīt neko; piemērots ieteikums mazapdzīvotos posmos, kur nav ēku un ceļu.

■ Kavēt jūras virzīšanos uz krastu, sadarbojoties ar dabiskiem procesiem: saglabājot mitrājus un niedrājus.

■ Pakāpeniski atkāpties no apdraudētajiem krasta posmiem.

■ Pamazām virzīties jūras virzienā, apdzīvotu vietu aizsargāšanai izmantojot krasta aizsargbūves.

■ Neatkāpties, bet veidot drošas stacionāras krasta aizsargbūves.

Latvijas apstākļos visprātīgāk tomēr būtu pakāpeniski atkāpties, jo jūras krastu erozija ir dabisks process, kuru neviens nespēj apstādināt.

Pārveidotā jūras krasta kopgarums ir aptuveni 150 km jeb aptuveni 30% no krasta līnijas garuma. Visvairāk pārveidota ir Rīgas līča krasta kāpu aizsargjosla (91 km), bet Irbes šauruma krasta joslā – tikai ap 8,5 km.

Cilvēku relatīvi maz ietekmēto, dabisko pludmaļu, priekškāpu un krasta kāpu josla aizņem aptuveni 82 km garu krasta joslu, t.i., aptuveni 30% no smilšaino krastu kopgaruma. Sadalījums ir atšķirīgs gar atklātās Baltijas jūras, Irbes šauruma un Rīgas līča piekrasti.

Anitra Tooma

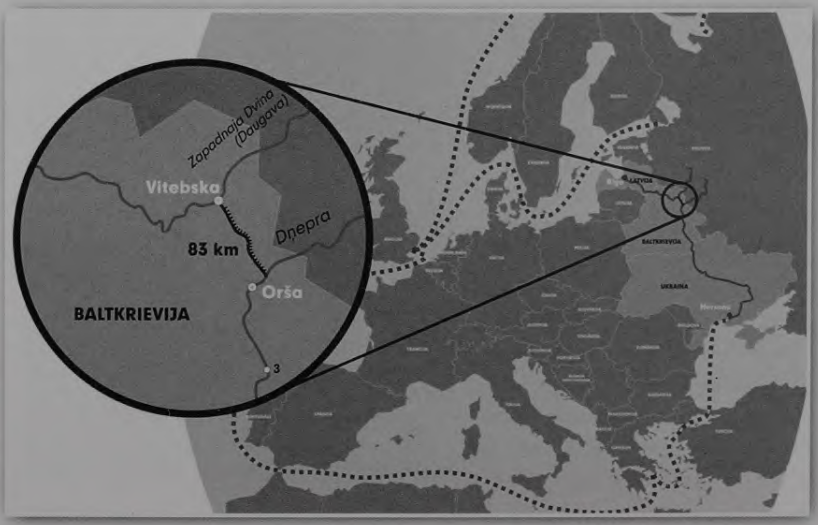
Baltijas un Melnās jūras savienošanu uzskata par absurdu

Biedrība „Jaunais Zīda ceļš" iecerējusi īstenot projektu, kas paredz ar mākslīgu kanālu savienot Baltijas jūru ar Melno jūru pa Daugavu un Dņepru. Vides ministrs Raimonds Vējonis šo projektu uzskata par absurdu.

Lai nodrošinātu kuģošanu Daugavas – Dņepras kanālā, plānots uzbūvēt Krustpils, Jēkabpils un Daugavpils aizsprostus, kā rezultātā tiktu applūdināti ap 800 ha lietderīgas zemes un pārceltas vairāk nekā 50 zemnieku sētas, informē ministra padomnieks. Būtu jāveic grandiozi celtniecības darbi, jābagarē Daugava. Pilnīgi neprognozējamas būtu šāda projekta īstenošanas ekoloģiskās sekas.

Tiktu iznīcinātas Eiropas nozīmes aizsargājamās teritorijas, palielinātos piesārņojums Daugavā un Baltijas jūrā, notiktu svešu zivju sugu invāzija Latvijā, pasliktinātos Rīgas dzeramā ūdens kvalitāte. Šāda tranzītceļa ekonomisko efektu Vējonis uzskata par dziļi apšaubāmu, jo tikai tā izveidošanas budžets vien vairākkārt pārsniegtu valsts gada budžeta apjomu.

Biedrība „Jaunais Zīda ceļš" savukārt argumentē, ka ūdenstransporta sakari starp Melno un Baltijas jūru eksistē jau vairāk nekā divus tūkstošus gadu.



Viens no šādiem ceļiem bija ceļš „no varjagiem uz grieķiem", kas veda no Skandināvijas pāri Baltijas jūrai, pa upēm (Ņeva, Rietumu Dvina), pāri ūdenssšķirtnei un tālāk pa Dņepru līdz Melnajai jūrai. Vēlāk, 18.–19. gadsimtā, tika izveidoti divi mākslīgie ceļi, kas savieno Pripeti ar Nemunu (Oginskas kanāls) un Pripeti ar Rietumu Bugu (Dņepras – Bugas kanāls).

Oginskas kanāls sākotnēji tika izveidots 1770.–1784. gadā virzienā no Jaseldas upes (Pripetes pieteka) uz Šaras upi (Nemunas pieteka). Lai gan vairākkārt tika veikti pārbūves darbi, šis kanāls arī Otrā pasaules kara sākumā bija tehniski nepilnīga sistēma ar mazu dziļumu (0,7 m) un kanāla platumu pie dibena līdz 11 m. Kara laikā tas tika sagrauts un vēlāk netika atjaunots.

Dņepras – Bugas kanāls, kas savieno Pripetes pieteku Pinu ar Rietumu Bugu, arī sākotnēji tika uzbūvēts 18. gadsimtā (būvdarbus sāka 1775. gadā). Pēc tam tas vairākas reizes ir pārbūvēts, un pēc pēdējās rekonstrukcijas, kas tika veikta 1940. gadā, tā garums ir 196 km (pats kanāls – 58 km), dziļums – 1,2–1,5 m un platums – 15 m kanāla daļā un no 20 līdz 55 m slūžu upītēs Muhovecē un Pinā. Kanāla garumā abās nogāzēs ir uzbūvētas 10 zema spiediena slūžas.

GALILEO krustcelēs: programmas realizācija ir apdraudēta

Atbildot uz Transporta Ministru padomes un Eiropas Parlamenta prasību, Eiropas Komisija pieņēma paziņojumu par rezultātiem programmas GALILEO realizācijā. Komisija secina, ka GALILEO vadlīnijās ir jāizdara pielāgojumi, lai programma pilnībā sāktu funkcionēt 2012. gadā, kā sākotnēji tika noteikts.

„Eiropas satelītu radionavigācijas sistēmai ir nepieciešama infrastruktūra, kas nodrošinātu tās izmantošanu tādās svarīgās jomās kā, piemēram, robežkontrole, pārvadājumu loģistika, dažādas finanšu operācijas, stratēģiski svarīgu enerģētikas un sakaru infrastruktūru pārraudzība. Komisija dara visu, kas ir tās spēkos, lai programma izdotos," paziņoja Eiropas Komisijas priekšsēdētāja vietnieks un atbildīgais transporta politikas jautājumos Žaks Barro. "GALILEO, pirmkārt, dod būtisku ieguldījumu Kopienas politiskajās iniciatīvās un, otrkārt, ietver sevī Eiropas politiskās ieceres kosmosa, tehnoloģiju un inovāciju jomā."

Satelītu radionavigācija ir tehnoloģija, ar kuru tās lietotāji jebkurā brīdī un jebkurā pasaules malā var noteikt savu atrašanās vietu.

Eiropas satelītu radionavigācijas sistēmu GALILEO veido 30 satelītu konstelācija, kuri atrodas orbītā 24 000 km attālumā no Zemes un nodrošina piecus dažādus pakalpojumus.

Darbs saistībā ar Eiropas satelītu navigācijas programmām GALILEO un EGNOS[1] pašlaik ir krustcelēs, un ir jāizdara politiska izvēle par to, kā šīs programmas īstenot.

Tas, ka netika panākti pozitīvi rezultāti sarunās par koncesiju līgumu, kurā bija paredzēts, ka infrastruktūru attīstīs un pārvaldīs privātais sektors, būtiski apdraud projekta turpmāko norisi. Šā iemesla dēļ 2007. gada 22. martā Transporta Ministru padomē tika izteikts lūgums Komisijai līdz nākamajai sanāksmei, kas notiks jūnijā, iesniegt sīku ziņojumu par sarunām ar potenciālo konsorciju, kā arī par alternatīvajiem scenārijiem kosmosa infrastruktūras operatīvai izveidei. Komisija secina, ka, īstenojot pašreizējās vadlīnijas, kurās paredzēta privātā sektora iesaistīšanās jau agrīnā programmas īstenošanas posmā, projektu paredzētajos termiņos īstenot nebūs iespējams, un tas var radīt papildu izmaksas sabiedriskajam sektoram. Komisija ierosina izdarīt tādus pielāgojumus vadlīnijās, lai labāk varētu kontrolēt termiņu ievērošanu un izmaksas. Pēc Komisijas domām, daudz izdevīgāk, reālāk un ilgtermiņā finansiāli izdevīgāk būtu, ja sākotnējās infrastruktūras izveidi koordinētu un finansētu sabiedriskais sektors, sistēmas darbības nodrošināšanu uzticot privātam koncesijas īpašniekam.

Komisija aicina Eiropas Savienības dalībvalstis pieņemt visus vajadzīgos lēmumus attiecībā uz īstenojamo politiku, finansēm un programmas vadību, lai visīsākajā laikā panāktu programmas izpildi un atbildētu uz satelītu navigācijas tirgus dalībnieku vajadzībām.

Ikdienas dzīvē satelītu radionavigācija lietojama visdažādākajās jomās, tostarp transportā, banku sfērā, ģeoloģijā, būvdarbos, enerģētikā u.c., un pamazām vien tā kļūst par neatņemamu dzīves sastāvdaļu visai sabiedrībai.

[1] EGNOS jeb „European Geostationary Navigation Overlay Service" (Eiropas Ģeostacionārās navigācijas pārklājuma dienests) jau tagad ļauj nodrošināt pakalpojumus, kas līdzīgi tiem, kādus nākotnē sniegs GALILEO. Īpaši tas attiecas uz integrētu atrašanās vietas noteikšanu. Tomēr tas ir atkarīgs no GPS sistēmas.

Ostas

„Ostas ir mūsu bagātība!" – lūk, atziņa, kas dzirdēta ne vienu vien reizi. „Vai un kā šī bagātība tiek izmatota?" – lūk, jautājums, kas nezaudē aktualitāti. Un vēl kāda skaudra realitāte, par kuru brīdina un liek aizdomāties eksperti: „Vecā Eiropa vides aizsardzību kā trumpi izmanto konkurences cīņā!" Ja tā, tas gan būtu nožēlojami! Vai tiešām „Natura" vajadzīga konkurentu iznīcināšanai, nevis apkārtējās vides saudzēšanai?

Konteinerkravas pieaug, vienotas sistēmas joprojām nav

Pamatojoties uz Pasaules ekonomikas foruma pētījumiem, infrastruktūras ziņā labākā osta Eiropā ir Roterdama, kur ostas dzelzceļa pievedceļu, terminālu un naftas rezervuāru izbūvē pēdējos desmit gados ieguldīts miljardiem eiro un no 2006. līdz 2013. gadam infrastruktūras attīstībā paredzēts ieguldīt vēl 10 miljardus eiro. 2008. gadā Roterdamas ostas nodevas palielinātas vidēji par 1,7%. Kravu apjoms Roterdamā 2007. gadā sasniedza gandrīz 407 miljonus tonnu, kas ir par 6,6% vairāk nekā 2006. gadā.

Konteinerkravas Roterdamas ostā.

Pirmo vietu pasaules ostu reitingu tabulā pārliecinoši saglabā Singapūra, bet trešajā vietā ir Honkonga.

2007. gadam beidzoties, ostu reitingā notikušas izmaiņas: Šanhajas osta apsteigusi Honkongu un ierindojusies otrajā vietā, savukārt Dubaija un Roterdama apsteigušas Gaosjunu, kas līdz šim ieņēma sesto vietu pasaulē un nu noslīdējusi uz astoto.

Lielākās ostas pēc pārkrauto TEU daudzuma

Nr.	Osta	Izmaiņas %	2006. g. (tūkst. TEU)	2007. g. (tūkst. TEU)
1.	Singapūra	9	27 000	24 800
2.	Šanhaja	20	26 200	21 700
3.	Honkonga	2	23 900	23 500
4.	Tjaņdziņa	13	20 900	18 500
5.	Pusana	10	13 300	12 000
6.	Dubaija	23	11 000	8 900
7.	Roterdama	12	10 800	9 600
8.	Gaosjuna	4	10 200	9 800

Saskaņā ar respektablajā izdevumā "Lloyd's List" 2007. gada 24. jūlijā publicētajām Baltijas Ostu asociācijas prognozēm konteinerkravu apjoms pasaulē līdz 2015. gadam palielināsies līdz 650 miljoniem TEU. Baltijas jūrā konteinerkravu apjoms šajā laikā varētu sasniegt 13 līdz 15 miljonus TEU .

Pašlaik nesakārtotās vienotās datu bāzes dēļ konteinerkravu apstrāde Latvijas ostās nav efektīva, īpaši šī problēma ir aktuāla Rīgas ostai. Pētījumi liecina, ka, piemēram, Eiropas ostās konteineri tiek apstrādāti divās trijās dienās, Rīgas ostā – 13 līdz 15 dienās. Eiropas ostās konteineri veido aptuveni 45% no kopējā kravu apjoma, bet Latvijas ostās nepilnus 4%.

Transporta sastrēgumi un to ietekme uz pasaules ekonomiku

Neadekvātā transporta infrastruktūras attīstība un transporta pārslodze negatīvi ietekmēs pasaules ekonomikas izaugsmi tuvākajos gads, tāpēc nepieciešams pasaules mērogā veikt pasākumus transporta infrastruktūras attīstības tempu paātrināšanai.

Šādu brīdinājumu izteica Rons Vidovs (Ron Widdows), APL, kas ir viena no 10 pasaules vadošajām konteinerpārvadājumu kompānijām, valdes priekšsēdētājs. Nesen Sofijā notikušajā Eiropas Transporta ministru konferencē tika izskatīts tikai viens jautājums: „Pārslodzes: pasaules problēma". R. Vidovs bija pirmais privātā sektora pārstāvis, kurš jelkad piedalījies ETMK darbā. Konferencē piedalījās ne tikai ES dalībvalstu un citu Eiropas valstu ministri, bet arī ministri no Kanādas, Meksikas, Japānas un ASV, kā arī ANO pārstāvji.

Savā ziņojumā R. Vidovs runāja par jūras ostu, automaģistrāļu un dzelzceļu pārslogotību visā pasaulē. Uzrunājot auditoriju, kurā bija valdību vadītāji, APL valdes priekšsēdētājs norādīja, ka transporta infrastruktūra nespēj iet kopsolī ar pasaules tirdzniecības pieauguma tempiem. 2010. gadā pasaules konteinerpār-

vadājumu apjoms jau divkārt pārsniegs 2000. gada līmeni, un daudzu pasaules tirgu transporta infrastruktūra nespēs tikt galā ar šādu slodzi, nekaitējot preču plūsmai. R. Vidovs uzskatāmi atspoguļoja šo problēmu, atgādinot, ka aizvadītā gada pirmajā ceturksnī tikai 46% no visiem pasaules konteinerkuģiem ostās ieradās saskaņā ar grafiku, un tas ir viszemākais fiksētais rādītājs. Roterdamas ostā, piemēram, tikai 35% kuģu pienāca pēc grafika. Kopumā Eiropas ostās laikus pienāca aptuveni 30% kuģu. R. Vidovs šo problēmu skaidro ar transporta sastrēgumiem visā pasaulē. Viņš atzīmēja, ka:

- Indijas un Vjetnamas strauji augošajai ekonomikai steidzami nepieciešama ostu, kā arī autoceļu un dzelzceļa infrastruktūras būvniecība un paplašināšana no piekrastes attālākos rajonos;
- vadošajās patērētājvalstīs Eiropā un Amerikā notiek strauja ostu paplašināšana un nemitīgi tiek celta darba efektivitāte;
- Eiropai jāatrod līdzekļi dzelzceļa nozīmes palielināšanai, jo smagās automašīnas joprojām ir galvenais transporta veids, kas tiek izmantots pārvadājumos iekšzemes rajonos un rada sastrēgumus uz ceļiem, tā negatīvi ietekmējot apkārtējo vidi.

R. Vidovs aicināja operatīvi reaģēt uz sastrēgumu problēmu, ņemot vērā visus ekoloģijas faktorus. Viņš aicināja sadarboties gan Eiropas valstu valdības un transporta ministrus, gan transporta kompānijas un transporta nozares administrācijas.

Satiksmes ministrijā izveidota tranzītpārvadājumu un loģistikas attīstības veicināšanas darba grupa, kas 2007. gadā aktualizēja jautājumu par konteineru kravu formēšanas problēmām Latvijas ostās un šā jautājuma risināšanai izveidoja darba apakšgrupu. Veicot pieejamās informācijas analīzi, tika konstatētas četras galvenās problēmu grupas:

1) nav vienotas informācijas sistēmas;

2) ir tehnoloģiska rakstura problēmas;

3) ir infrastruktūras problēmas (nepietiekama autoceļu un dzelzceļa infrastruktūra, īpaši „Baltic Container Terminal" teritorijā);

4) citas problēmas (piemēram, konteineru deklarēšana pirms kravas saņemšanas).

Lai palielinātu konteinerkravu apjomu un apstrādes ātrumu Latvijas ostās, jāveic virkne pasākumu. Vispirms jāpanāk problēmas īstermiņa risinājums, pēc tam arī daudz nopietnāks ilgtermiņa risinājums. Galvenie tuvākā laika uzdevumi ir loģiskas secības nodrošināšana darba organizēšanā, kā arī konteinerkravu pārvadāšanai nepieciešamā dzelzceļa ritošā sastāva daudzuma palielināšana, operatīva kravas dokumentu noformēšana un dzelzceļa pievedceļu modernizācija. Ilgtermiņā jāveido vienota ostas tehnoloģiskā shēma, kura būtu saskaņota ar visām ieinteresētajām pusēm: ostas terminmāliem, dzelzceļu, robežkontroles dienestiem, līniju aģentiem, ekspeditoriem, ostas apsardzes dienestu, muitu, kā arī citām institūcijām.

Kravas pietiks, nepieciešama infrastruktūra

Pārvadājumu tendences pasaulē liecina, ka kravas transporta operatori lielākoties pāriet uz konteinerpārvadājumiem un kravu plūsmas pieauguma tempi ir tik strauji, ka Baltijas jūras austrumu krasta ostām darba netrūks. Latvijas lielākā problēma ir tā, ka joprojām nav vienotas valsts tranzīta politikas, ministrijas un valsts institūcija savā starpā nesaskaņo ričības politiku. Pašlaik vēl nav atrasts tas galds, pie kura varētu apsēsties valsts amatpersonas, lai risinātu valstiski nozīmīgus jautājumus. Ja kāds uzskata, ka šāds galds atrodas Ministru kabineta sēžu zālē zem uzraksta „Viens likums – viena taisnība visiem", viņš ļoti maldās. Pie šā galda gan sēž visi Latvijas Republikas ministri, tomēr šķiet, te vienota valsts politika nerodas. Rīgas brīvostas pārvaldes pārstāvis V. Makarovs Latvijas Ostu padomes sēdē ziņoja, ka Rīgas osta nākusi klajā ar iniciatīvu sakārtot konteinerkravu apstrādes sistēmu, bet valsts institūcijas pat atsakās par šo jautājumu runāt. Ministru prezidents Ivars Godmanis, reaģējot uz Rīgas ostas pausto problēmu, atzina, ka pienācis pēdējais laiks sakārot sistēmu, nosēdināt pie viena galda iesaistītās valsts institūcijas un koncentrēties šā jautājuma sakārtošanai. Satiksmes ministrs Ainārs Šlesers bija gatavs uzņemties iniciatīvu, un Rīga mērs Jānis Birks atzina, ka arī Rīgas pilsēta šā jautājuma risināšanā nestāvēs malā. Latvijas Ostu padomē viena no plašākajām diskusijām bija par to, kas, kā un kādā veidā finansēs vienotās informācijas sistēmas izveidi, kam vajadzēs ne mazāk par 1,5 miljoniem latu. Savu viedokli par šo jautājumu pauda Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja: „Valsts institūcijas savā starpā nevar vienoties par kopīgu informācijas sistēmas izveidi. „Latvijas dzelzceļam" ir sava informācijas sistēma, muita atrunājas un saka, ka tā nevar piedalīties, robežsargi saka, ka viņiem ir visas nepieciešamās IT sistēmas, tomēr

Ivars Godmanis.

Konteineru terminmāls Singapūras ostā.

uz papīra arī vēl jāvelk ķeksīši. Nesaprotu, par kādiem miljoniem ir runa, kas nepieciešami, lai uzsāktu šīs sistēmas darbību? Jautājums ir pavisam cits: kura būs tā vara, kas pie viena galda piesēdinās savā starpā nesamierināmas struktūras, kuras nespēj sarunāties un atrisināt vienkāršas lietas? Ja nu varbūt vienīgi satiksmes ministrs Ainārs Šlesers, kuram jau tagad izdevies paveikt līdz šim neiespējamo: nosēdināt pie sarunu galda „Latvijas dzelzceļu", robežsardzes komandieri Gunāru Dāboliņu un Ārlietu ministriju. Lai kaut ko atrisinātu, vispirms ir jābūt vēlmei, bet pašlaik tādas nav! Kamēr augstākā vara nelauzīs iesīkstējušo sistēmu, nekas nemainīsies."

Labs piemērs Latvijas ostām ir Klaipēda, kur šāda sistēma jau izveidota. Klaipēdas ostas pārvalde bija projekta koordinatore, tika piesaistīts Eiropas Savienības finansējums un piecu gadu laikā ostā izveidota vienota informācijas sistēma.

„Svarīgs uzdevums ir veicināt kravu ar augstu pievienoto vērtību pieplūdumu ostās un augstvērtīgu kravu pārkraušanu," uzskata Ministru prezidents Ivars Godmanis. „Tā kā esam Eiropas Savienības dalībvalsts, kas 2007. gada decembra beigās pievienojās Šengenas līguma zonai un nākotnē plāno ieviest eiro, jāapzinās, ka turpmāk mūsu ostas konkurēs ES vienotajā tirgū brīvas konkurences apstākļos, tāpēc nepieciešams sekmēt tādu rūpniecības nozaru attīstību, kurās varētu izmantot ostās ievestās kravas, lai palielinātu pievienoto vērtību valsts ekonomikā."

Latvija nav izolēta, tās ostas ir cieši saistītas ar citām pasaules ostām, bet jo īpaši mūs vienmēr interesē, kā klājas tuvākajiem kaimiņiem, kuri reizē ir arī mūsu konkurenti. Joprojām aktuāls ir jautājums, kura no trim Baltijas valstīm kļūs par loģistikas centru. Varam atrast visai atšķirīgus viedokļus, jo katrā no trim Baltijas valstīm publiskajā telpā tiek tiražēta atšķirīga informācija. Piesaucot

Ķīna arvien agresīvāk ienāk kravu pārvadājumu tirgū.

starptautisku ekspertu viedokli, akcenti tiek salikti atbilstoši attiecīgās valsts interesēm. Arī Latvijas ostu pārvaldniekiem ir atšķirīgs viedoklis par kaimiņu sasniegumiem. Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs ir pārliecināts, ka, piemēram, Tallinas ostā projekti attīstās daudz dinamiskāk, jo atšķirībā no Rīgas ostas valsts tur netiek šķēršļus. Savukārt Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja uzskata, ka viedoklis par igauņu un lietuviešu milzīgajiem izrāvieniem ir pārspīlēts, jo „arī viņi, tāpat kā citas postsociālistiskās valstis, iet klupdami krizdami".

Eiropa un Ķīna ir ekonomiski ieinteresētas tranzīta kravu plūsmu attīstīt, izmantojot Baltijas valstu ostas, jo tas nodrošina daudz ātrāku un drošāku piegādi, informēja Kalmāras reģionālās padomes Zviedrijā vadītājs Hakans Brainielsons. Patlaban lielākā daļa kravu no Ķīnas uz Eiropu tiek vesta pa jūru, cauri Suecas kanālam. Tas aizņem 35 dienas, bet, izmantojot dzelzceļu, tās galamērķī nonāktu 17 dienu laikā. Lai tā notiktu un tranzīta ceļu varētu efektīvi izmantot, nepieciešams atrisināt Latvijas un Krievijas robežšķērsošanas problēmas. Kā norādīja eksperts, Krievijas politiskajām interesēm nav nozīmes, jo Ķīna ir ieinteresēta kravas piegāžu ilguma samazināšanā, turklāt arī Krievijai tas ir izdevīgi. „Esam tikušies arī ar Krievijas pārstāvjiem, kuri atzinuši, ka šāda transporta koridora attīstīšana ir izdevīga arī viņiem," sacīja Brainielsons. „Tas nav tikai Latvijas un Krievijas savstarpējo attiecību jautājums, tas ir arī Eiropas Savienības un Ķīnas ekonomiskās sadarbības jautājums."

UZZIŅAI

Patlaban Ķīnas eksports uz Eiropas Savienības valstīm ir 170 miljardi eiro gadā jeb aptuveni 119 miljardi latu, savukārt no Eiropas Savienības valstīm ik gadu uz Ķīnu tiek eksportēti 97 miljardi eiro jeb aptuveni 68 miljardi latu.

Klaipēdas osta un *ro-ro* terminmāls Klaipēdas ostā.

Lietuva

Klaipēdas ostā 2007. gadā kopējais kravu apgrozījums salīdzinājumā ar 2006. gadu pieaudzis par 15,8% un sasniedza 27,346 miljonus tonnu. Palielinājušies visu veidu kravu – ģenerālkravu, beramkravu un lejamkravu – pārkraušanas apjomi: kokmateriālu par 50,4%, konteineru par 43,9%, lauksaimniecības produktu par 39,7%, sauso minerālmēslu par 34,7%, naftas produktu par 5,4%. Pasažieru apgrozība pieaugusi par 18,7%. Savukārt koncernam „Mažeikiu nafta" piederošajā Būtiņģes terminālā jēlnaftas pārkraušana samazinājusies par 22,3% – līdz 4,577 miljoniem tonnu.

Klaipēdas ostā 2007. gadā sāka darboties jauns konteinerterminmāls, saldēto kravu terminmāls un biodīzeļdegvielas termināls.

Ekonomiskie aprēķina liecina, ka, Klaipēdas ostas noslogojums tuvojas galējai robežai, kura, ņemot vērā Lietuvas straujo ekonomisko izaugsmi, varētu tikt sasniegta jau 2017. gadā.

Igaunija

Igaunijas valstij piederošā ostu operatora „Tallinna Sadam" kontrolētajās ostās 2007. gadā kravas samazinājās par 12,7% – līdz 36,027 miljoniem tonnu. Apjomi sarukuši visās kravu grupās, izņemot konteinerus (+19%) un graudus (+170%).

Kravu kritumu Tallinas ostā skaidro ar Krievijā pieņemtajiem politiskajiem lēmumiem.

Krievija

Krievijas lozungs ir „Krievijas kravas Krievijas ostām!" Tomēr, lai kā Krievija vēlētos to īstenot, reāli tas nav iespējams, jo ostu jaudas nav pietiekamas un ne vienmēr klientus apmierina ostās sniegto pakalpojumu kvalitāte.

Sanktpēterburgas ostā kravu apjoms 2007. gadā pieaudzis par 9,9%, sasniedzot 59,608 miljonus tonnu.

Krievijas naftas tranzīta kompāniju zaudējumi no gaišo naftas produktu tranzīta caur Baltiju, tai skaitā Ventspili, gadā sasniedz 200 miljonus ASV dolāru,

forumā „Cauruļvadu transports 2007" paziņoja „Transņefteprodukt" prezidents Sergejs Maslovs. Gada laikā caur Baltijas ostām gaišo naftas produktu eksports sasniedz aptuveni 12 miljonus tonnu. „Transņeftj" prezidents Semjons Vainštoks atzina, ka kompānija turpina attīstīt Primorskas ostas infrastruktūru, kas ļaus pārorientēt naftas ptroduktu plūsmu no Ventspils uz Primorsku. Vainštoks arī norādīja, ka Krievijā būtu jāattīsta nevis naftas eksports, bet naftas pārstrādes rūpniecība.

Krievijas vicepremjers Sergejs Ivanovs: – Mēs esam īstenojuši vairākus nopietnus pasākumus Ustjlugas, Primorskas un Visockas ostu jaudu palielināšanai. Tādējādi līdzās Sanktpēterburgas ostai mums būs pietiekošs skaits savu ostu Baltijas jūras piekrastē, un mums būs iespēja plānveidīgi, mierīgi un bez ažiotāžas samazināt caur Baltijas valstīm pārvadājamo kravu apjomu. Plānojam pieturēties pie šīs stratēģijas. Tomēr šobrīd daudzām transporta kompānijām ir izdevīgi pārvadāt kravas caur Baltijas valstu teritoriju, jo Krievijā ir tikai divas neaizsalstošas dziļūdens ostas – Nahodka un Murmanska. Visas pārējās ostas ir seklas, piemēram, Sanktpēterburgas jūras osta, kuru būtu nepieciešams padziļināt. Krievijas valdība gatavojas pieņemt likumu par ostām un speciālajām ekonomikas zonām ostās, tādējādi padarot ostu darbību caurskatāmāku un efektīvāku. No juridiskā viedokļa šobrīd mums ir tikai viena osta – Visocka, bet visu pārējo ostu darbība ir pagaidu un nelikumīga. Tikai Visockas ostai ir noteiktas robežas un piešķirta zeme likumīgā kārtībā.

Latvijas ostas palielina drošību

2007. gada 15. jūnijā stājās spēkā Eiropas Parlamenta direktīva nr. 2005/65/EC „Par drošības uzlabošanu Eiropas Savienības dalībvalstu ostās", kas nosaka, ka visām ES ostām, tai skaitā arī Latvijas ostām, ir nepieciešams ISPS sertifikāts.

2007. gadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta speciālisti īpašu uzmanību pievērsa Latvijas ostu terminālu drošai ekspluatācijai. Regulāri tika veiktas pārbaudes beramkravu terminālos, kontrolējot kuģu iekraušanas un izkraušanas drošību. Izdevies panākt, ka gandrīz visos Latvijas ostu beramkravu terminālos ir ieviesta kvalitātes sistēma, izņemot divus, kuros tā tiks ieviesta tuvākajā laikā. Kuģošanas drošības departamenta direktors Ēriks Umbraško atzīst, ka to panākt nebija viegli, ar dažu terminālu atbildīgajām amatpersonām vāji veidojās sadarbība.

Arvien retāk gadās, ka kuģu īpašnieki vai apkalpes nepilda likumdošanā noteiktās prasības attiecībā uz kravas operācijām ostās. To panākt palīdzēja KDD inspektoru veiktās neplānotās pārbaudes uz beramkravas kuģiem.

2007. gadā optimizēta pasažieru iekāpšanas sistēma Rīgas pasažieru terminālā, pasažieri vairs nevar nepamanīti atgriezties krastā, un tam ir ļoti svarīga nozīme no drošības viedokļa.

Rīgas osta.

2007. gadā Kuģošanas drošības departaments izstrādāja vienotas visu ostu termināļu pārbaudes formas, ostu speciālisti ar tām ir iepazinušies un pieņēmuši. Lai garantētu bīstamo kravu apstrādes drošību, JA Kuģošanas drošības departaments organizēja mācības ostu atbildīgajiem darbiniekiem.

JA Kuģošanas drošības departamenta inspektors bīstamo kravu un beramkravu jautājumos Edgars Andersons stāsta, ka 2008. gadā īpaša uzmanība tiks pievērsta vienkorpusa tankkuģiem. Eiropas Parlamenta un Padomes regula (ar grozījumiem) nr. 417/2002 par divkorpusu tankkuģu paātrinātu ieviešanu un līdzvērtīgas konstrukcijas prasībām vienkorpusa tankkuģiem nosaka, ka smagos naftas produktus ar blīvumu virs 900 kg/m^3 aizliegts pārvadāt vienkorpusa tankkuģos ar lietderīgo kravnesību virs 600 DWT, aizliegta pirms 1982. gada būvēto vienkorpusa tankkuģu ekspluatācija, savukārt 1982. gadā būvēto tankkuģu ekspluatācija 2008. gadā atļauta tikai līdz to piegādes datumam – konkrētai mēneša dienai, un Kuģošanas drošības departamenta uzdevums būs stingri sekot, lai Latvijas ostās konsekventi ievērotu regulas prasības. Runājot par ostas termināļu kontroli 2008. gadā, E. Andersons uzsver, ka Rīgas ostā jau izveidota speciāla kontroles grupa, kurā kopā darbojas ostas inspektori, ugunsdzēsības un vides aizsardzības speciālisti. Tas ir labs risinājums, ko vajadzētu pārņemt arī pārējām ostām. Kuģošanas drošības departamenta inspektori nodrošina virsuzraudzību attiecībā uz MK noteikumiem nr. 199.

Kuģu un ostu aizsardzības prioritāte – veiksmīga sadarbība

Latvijas Jūras administrācijas Kuģu un ostu aizsardzības inspekcijas (KOAI) speciālisti 2007. gadā turpināja Starptautiskā kuģu un ostu aizsardzības kodeksa (ISPS kodekss) un ES 725. regulas prasību ieviešanas uzraudzību Latvijas ostu iekārtās un uz Latvijas karoga kuģiem.

2007. gadā uzsāka ASV valdības finansētu izpētes projektu par ostu drošību. ASV Krasta apsardzes ostu drošības programmas ietvaros KOAI pieredzes apmaiņas vizītē uzņēma ASV inspektorus. Kā uzsver KOAI vadītājs Harijs Arnicāns, ASV pārstāvji atzina, ka Latvijā kuģu un ostu aizsardzība atbilst starptautiskajām

prasībām jūrniecības drošības jomā. ASV speciālisti izteica vairākus priekšlikumus, kuru ieviešanu gan neparedz ISPS kodekss, bet kuri varētu veicināt drošību mūsu valsts ostās. ASV inspektori arī atzīmēja, ka vairāki Latvijas ostās ieviestie drošības pasākumi ir labs paraugs citu valstu ostām.

2007. gadā pieņemti vairāki jauni kuģu un ostu aizsardzības kārtību reglamentējoši normatīvie akti, kuru sagatavošanā piedalījās KOAI speciālisti. Šie noteikumi, tai skaitā MK noteikumi par kuģu un kuģu kompāniju, ostu un ostu iekārtu aizsardzības funkciju izpildi un uzraudzību, precizē ISPS kodeksa un ES prasību ieviešanu. KOAI piedalījās pretterorisma mācībās „Sea Jack". „Mācības norisinājās veiksmīgi un parādīja, ka ļoti labi vērtējama sadarbība starp dažādu ministriju pakļautības struktūrvienībām. Analizējot mācību rezultātus, tika definēti tie uzlabojumi pašreizējā sistēmā, kas varētu palīdzēt optimizēt iesaistīto dienestu spēju reaģēt jebkura apdraudējuma gadījumā.

ASV speciālisti atzinīgi vērtē Latvijas ostu drošību

No 2007. gada 12. līdz 16. novembrim Latvijā uzturējās ASV Krasta apsardzes speciālisti, kuri mūsu valstī bija ieradušies Starptautiskās ostu aizsardzības programmas *(International Port Security Program)* ietvaros. Šī programma izstrādāta, lai pārbaudītu drošības pakāpi dažādu valstu ostās. Saskaņā ar programmu pārbaudītas jau vairāk nekā 140 valstu ostas. Tā kā Eiropas Savienībā ir pieņemta Eiropas Parlamenta un Padomes regula 725/2004 un direktīva 2005/65/EK, kas pastiprina ISPS kodeksa prasības, Eiropas Komisija vienojās ar ASV par to, ka ES valstīs ostu aizsardzības programmas ietvaros nenotiks pārbaudes, bet gan pieredzes apmaiņas vizītes. Latvija bija viena no pēdējām valstīm, ko apmeklēja ASV speciālisti. Vizītes laikā amerikāņu delegācija ieradās Latvijas Jūras administrācijā, kā arī trīs lielajās Latvijas ostās – Rīgā, Liepājā un Ventspilī. Apmeklējuma pēdējā dienā JA notika sanāksme, kurā ASV Krasta apsardzes speciālisti atzinīgi novērtēja Latvijas ostu atbilstību ISPS kodeksa prasībām. Amerikāņi sniedza ieteikumus, kas, viņuprāt, varētu vēl vairāk nostiprināt ostu drošību Latvijā, taču lielākā daļa šo rekomendāciju atbilst ASV normatīvo aktu, nevis ISPS kodeksa prasībām.

ASV speciālisti lūdza atļauju ASV Krasta apsardzes mājas lapā publicēt Latvijas pozitīvās pieredzes aprakstu.

„ASV speciālisti ļoti atzinīgi vērtēja mūsu ostās izveidoto caurlaides sistēmu, vērtīga tiem šķita Latvijā noteiktā aizsardzības plānu struktūra, kas ir pārskatāma, viegli uztverama un sinhronizēta ar Iekšlietu ministrijas un Aizsardzības ministrijas struktūrvienību rīcības plāniem," pastāstīja JA Kuģu un ostu aizsardzības inspekcijas vadītājs Harijs Arnicāns.

Ostu aizsardzības jautājumi ir ļoti svarīgi, tiem jāpievērš pastiprināta uzmanība visās ostās, jo to pieprasa pieaugošie terorisma draudi pasaulē.

Latvijas ostu kravu apgrozījums 2006./2007. gadā (tūkst. t)

Osta	2006. gads			2007. gads		
	nosūtīts	saņemts	kopā	nosūtīts	saņemts	kopā
Rīga	**22 523,3**	**2 833,7**	**25 357,0**	**22 559,0**	**3 373,8**	**25 932,8**
Ventspils	**26 300,3**	**2 761,9**	**29 062,2**	**28 122,8**	**2 914,5**	**31 037,3**
Liepāja	**3 376,6**	**624,1**	**4 000,7**	**3 288,5**	**750,2**	**4 038,7**
Salacgrīva	254,3	127,5	381,8	307,1	107,5	414,6
Mērsrags	275,1	3,0	278,1	348,1	53,1	401,2
Roja	27,9	12,0	39,9	46,9	14,0	60,9
Pāvilosta	0,0	4,3	4,3	0,0	4,6	4,6
Lielupe	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Engure	0,0	1,0	1,0	0,0	1,0	1,0
Skulte	311,4	60,2	371,6	505,5	37,8	543,3
Mazās ostas kopā	**868,7**	**208,0**	**1 076,7**	**1 207,6**	**218,1**	**1 425,7**
Kopā visās ostās	**53 068,9**	**6 427,7**	**59 496,6**	**55 177,9**	**7 256,6**	**62 434,4**

SM informācija

Raksturīgo kravu salīdzinājums Rīgas ostā (tūkst. t)

Kravas veids	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2007./ 2006., %
Beramkravas	**3 023,2**	**5 045,4**	**6 689,3**	**9 801,1**	**12 970,4**	**14 766,1**	**15 348,5**	**15 485,2**	**0,9**
ķīmiskās beramkravas	1 558,9	1 527,5	1 750,0	2 018,4	1 491,3	1 365,5	1 359,5	1 933,2	42,2
ogles	0,0	1 221,6	2 497,8	5 253,6	9 444,4	10 713,7	10 667,8	10 470,0	-1,9
koksnes šķelda	427,3	558,1	858,5	1 157,3	1 163,0	1 177,6	1 226,3	878,5	-28,4
Lejamkravas	**3 000,6**	**3 649,4**	**5 357,3**	**5 044,5**	**4 478,4**	**3 458,9**	**4 933,1**	**4 823,0**	**-2,2**
naftas produkti	2 831,4	3 456,6	5 162,5	4 900,1	4 347,1	3 309,9	4 881,8	4 781,7	-2,1
Ģenerālkravas	**7 327,9**	**6 189,1**	**6 061,7**	**6 876,1**	**6 542,5**	**6 204,1**	**5 075,4**	**5 624,6**	**10,8**
konteineri	857,8	1 036,8	1 281,1	1 319,9	1 451,8	1 613,9	1 614,8	1 875,4	16,1
skaits TEU	84 928	101 077	121 784	132 109	152 166	168 978	176 826	211 840	19,8
Roll on/Roll of	111,8	178,9	359,8	681,2	481,8	637,1	302,1	508,9	68,5
skaits	10 460	10 884	19 173	38 716	39 303	50 445	55 365	82 896	49,7
koksne	4 152,9	4 256,7	4 169,2	4 533,1	4 390,8	3 854,5	3 001,9	2 952,1	-1,7
tūkst. m^3	5 216,0	5 497,0	5 254,7	5 482,6	5 334,5	4 724,8	3 498,9	3 291,3	-5,9
melnie metāli un to izstrādājumi	1 761,6	406,0	5,9	15,7	98,2	16,8	36,6	87,9	140,2
Kravas kopā	**13 351,7**	**14 883,9**	**18 108,3**	**21 721,7**	**23 991,3**	**24 429,1**	**25 357,0**	**25 932,8**	**2,3**

Raksturīgo kravu salīdzinājums Ventspils ostā (tūkst. t)

Kravas veids	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2007./ 2006., %
Beramkravas	**5 912,8**	**7 398,2**	**7 605,5**	**7 995,4**	**9 210,4**	**10 691,7**	**8 596,5**	**8 510,7**	**-1,0**
ķīmiskās beramkravas	4 980,9	4 874,4	4 679,5	4 798,1	4 476,0	5 138,0	3 703,2	3 241,2	-12,5
ogles	468,1	1 554,1	1 440,4	1 734,3	3 906,7	4 597,9	3 937,5	4 110,6	4,4
koksnes šķelda	7,7	24,6	83,5	281,3	430,4	497,0	467,3	403,2	-13,7
Lejamkravas	**27 275,1**	**29 496,4**	**20 538,8**	**18 441,4**	**17 726,4**	**18 109,5**	**17 997,0**	**20 017,1**	**11,2**
jēlnafta	13 625,7	14 980,5	7 475,4	3 283,0	2 184,2	244,1	1 949,1	2 051,7	5,3
naftas produkti	12 745,4	13 692,9	12 574,4	14 237,2	14 689,6	16 853,2	15 111,8	16 836,7	11,4
Ģenerālkravas	**1 444,2**	**1 042,1**	**559,4**	**879,4**	**868,5**	**1 061,8**	**2 468,7**	**2 509,5**	**1,7**
konteineri	2,1	0,0	1,3	32,6	2,2	7,1	142,7	162,2	13,7
skaits TEU	207	0	1 044	2 573	292	559	14 241	16 846	18,3
Roll on/Roll of	12,3	37,8	44,0	237,2	354,8	584,0	1 798,2	1 707,1	-5,1
skaits	879	2 882	3 526	10 824	19 236	27 117	67 153	72 884	8,5
koksne	511,3	414,7	409,1	443,9	395,4	359,0	408,7	459,6	12,5
tūkst. m^3	574,3	487,8	481,4	522,6	471,4	422,4	480,8	540,4	12,4
melnie metāli un to izstrādājumi	981,6	488,3	11,6	0,0	0,7	6,2	24,5	20,7	-15,5
Kravas kopā	**34 755,4**	**37 936,7**	**28 703,7**	**27 316,2**	**27 805,3**	**29 863,0**	**29 062,2**	**31 037,3**	**6,8**

Raksturīgo kravu salīdzinājums Liepājas ostā (tūkst. t)

Kravas veids	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2007./ 2006., %
Beramkravas	**400,6**	**512,0**	**799,2**	**1 063,1**	**1 129,6**	**1 651,4**	**1 652,3**	**1 880,5**	**13,8**
labība un tās produkti	46,7	103,6	422,1	535,3	492,2	1 011,8	951,1	1 226,3	28,9
koksnes šķelda	137,7	220,5	208,0	267,2	286,8	228,8	160,2	127,2	-20,6
Lejamkravas	**484,1**	**587,1**	**887,6**	**1 077,1**	**863,3**	**668,0**	**965,7**	**818,7**	**-15,2**
jēlnafta	5,2	5,2	90,3	295,8	212,0	202,4	200,8	196,4	-2,2
naftas produkti	390,2	530,0	722,6	703,1	595,7	433,7	744,4	566,8	-23,9
Ģenerālkravas	**2 066,6**	**2 161,3**	**2 631,4**	**2 717,2**	**2 481,2**	**2 189,0**	**1 382,7**	**1 339,5**	**-3,1**
konteineri	50,8	26,6	34,0	33,9	38,9	36,2	75,6	59,0	-22,0
skaits TEU	3 278	2 276	2 798	2 652	2 764	3 144	7 809	7 665	-1,8
Roll on/Roll of	448,0	537,1	654,9	800,8	696,4	468,3	0,0	0,0	
skaits	20 856	25 173	29 263	33 627	30 231	22 099	0	0	
koksne	732,7	701,7	774,8	895,1	783,8	735,0	572,3	514,1	-10,2
tūkst. m^3	882,8	855,5	927,3	1 083,6	933,7	787,0	628,9	582,1	-7,4
melnie metāli un to izstrādājumi	541,4	575,3	922,4	775,2	769,0	748,2	662,9	644,4	-2,8
Kravas kopā	**2 964,7**	**3 260,4**	**4 318,1**	**4 857,4**	**4 474,1**	**4 508,4**	**4 000,7**	**4 038,7**	**0,9**

Aizsargjoslu likuma līkumi

Aizsargjoslu likums ir piedzīvojis lielus satricinājumus, kas izgaismoja Latvijas likumdošanas un likumdevēju problēmas kopumā. Likumi tiek virzīti apstiprināšanai Saeimā, Saeima tos apstiprina, bet vēlāk izrādās, ka pieņemtie likumi ir apstrīdami tiesā.

Aizsargjoslu likuma 35. un 37. pantā noteikti ierobežojumi darbībai virszemes ūdensobjektu aizsargjoslās, kas attiecas arī uz ostu teritorijām. Šie likumā iestrādātie aizliegumi ne vienmēr ir loģiski, bieži vien tie negatīvi ietekmē jaunu projektu realizāciju un ostu attīstību kopumā. Bet ostu darbības mērķis taču ir izvērst maksimālu saimniecisko darbību ierobežotā teritorijā, tām ir nozīmīga loma valsts ekonomiskajā attīstībā, jo tieši ostu sekmīga darbība nodrošina citu uzņēmēju darbību, kā arī valsts saimniecisko attīstību kopumā.

Ņemot vērā, ka ostu teritoriju sauszemes daļas vairākumā gadījumu ir mākslīgi radītas, izveidojot uzbērumus un hidrotehniskās būves – molus, straumes regulēšanas dambjus, viļņlaužus, krasta nostiprinājumus, kas nepieciešami ostas funkcionēšanai, kā arī ņemot vērā ostas darbības specifiku, Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrija atzina par nepieciešamu izdarīt grozījumu Aizsargjoslu likuma 7. pantā un noteikt, ka virszemes ūdensobjektu aizsargjosla ostu sauszemes teritorijā netiek noteikta. Pēc likumprojekta autoru domām, šāda likuma norma ostu sakarā ļautu novērst acīm redzamās pretrunas.

2007. gada 25. aprīlī Latvijas Ostu padomes sēdē pēc Rīgas domes iniciatīvas saistībā ar Rīgas brīvostas attīstību tika izskatīts jautājums par grozījumiem Aizsargjoslu likumā. Rīgas ostas tālākai attīstībai ļoti nozīmīga ir jaunu termināļu celtniecība, taču Aizsargjoslu likuma normas šim nolūkam paredzētās vietas definē kā applūstošās teritorijas.

Latvijas Ostu padomes sēdē tās priekšsēdētājs Ministru prezidents Aigars Kalvītis atzina, ka ir nepieciešami grozījumi Aizsargjoslu likumā. Premjera vārdiem runājot, esošie ierobežojumi ir „absurdi līdz ārprātam". Pēc Kalvīša domām, nav normāli, ja 300 līdz 500 metru lielā attālumā no krasta nav ļauts būvēt ēkas, lai gan attiecīgajā teritorijā nav applūšanas draudu. Premjers atgādināja, ka Latvijā vēsturiski ir izveidojusies tradīcija būvēt ēkas ūdenstilpju tuvumā, bet tagad tas tiek liegts, un uzsvēra, ka gadījumā, ja ierēdnis, saprazdams absurdo situāciju, dod atļauju būvēt ēku, tad viņš var vērst uz sevi aizdomas par korupciju.

Arī Zemkopības ministrs Mārtiņš Roze atbalstīja premjeru un norādīja, ka likumu nepieciešams rediģēt, jo pareizi būtu ņemt vērā patieso situāciju, kas nav vienāda visās teritorijās. Ostu padome nolēma likuma grozījumu izstrādāšanu uzticēt Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrijai. Tā sagatavoja un

Zaļais stūrītis Rīgas ostā.

iesniedza izskatīšanai valdībā grozījumus Aizsargjoslu likumā, kurus Ministru kabineta sēdē akceptēja 2007. gada 27. novembrī.

Sagatavotie likuma grozījumi paredzēja, ka „virszemes ūdensobjektu aizsargjoslas nenosaka ostu teritorijās". Likumprojekta anotācija skaidroja Aizsargjoslu likuma 7. panta pirmajā daļā noteikto virszemes ūdensobjektu aizsargjoslu izveidošanas mērķi: samazināt piesārņojuma negatīvo ietekmi uz ūdens ekosistēmām, novērst erozijas procesu attīstību, ierobežot saimniecisko darbību applūstošajās zonās, kā arī saglabāt apvidum raksturīgo ainavu.

Tā kā likuma grozījumi paredzēja, ka ostu teritorijās vairs netiks noteiktas virszemes ūdensobjektu aizsargjoslas, tad būtiski tiktu atvieglots ostu ikdienas darbs un netiktu kavēta attīstības projektu realizēšana. Grozījumi uzlabotu uzņēmējdarbības vidi ostu teritorijās, kas radītu priekšnosacījumus sekmīgai ostu attīstībai un ļautu kvalitatīvāk veikt šo teritoriju apsaimniekošanu.

Satversmes tiesa nosaka aizliegumus

Satversmes tiesa (ST), izskatot konstitucionālās sūdzības par Garkalnes un Ādažu novadu teritorijas plānojumu atbilstību Satversmei, savā spriedumā sniedza skaidrojumu Aizsargjoslu likuma normu piemērošanai. Tiesa norādīja, ka teritorijās ar applūšanas varbūtību vismaz reizi simt gados aizliegts celt ēkas un būves, izņemot īslaicīgas lietošanas būves un mazākas lauku apvidū. Šādās teritorijās ir aizliegts celt arī īpaši paredzētas aizsargbūves un veikt uzbēršanu. Sakarā ar ST spriedumu jebkāda celtniecība un esošo ēku rekonstrukcija ir aizliegta

trijos procentos Latvijas teritorijas, kur dzīvo aptuveni trīsdesmit procenti valsts iedzīvotāju. Rīgā nedrīkst apbūvēt apmēram 20 procentus teritorijas, tai skaitā būvēt Dienvidu tilta trešo kārtu, paplašināt Juglas tiltu un veidot jaunu satiksmes maģistrāli un Daugavas šķērsojumu – Ziemeļu koridoru. Jēkabpilī nekāda būvniecība nav pieļaujama Krustpils daļā, neko nedrīkst celt Ādažos, bet Garkalnē jāatsauc liela daļa jau izsniegto būvatļauju.

ST savā spriedumā ir vienādojusi jēdzienus „paliene" un „1% applūstošā teritorija", kurā plūdi iespējami reizi 100 gados.

Ko Rīgai darīt tālāk?

Atbildot uz jautājumu, ko Rīgas domei darīt ar vēl tikai uzsāktajiem projektiem un tādiem, kam jau izsniegtas būvatļaujas, Satversmes tiesas priekšsēdētājs Gunārs Kūtris Latvijas televīzijas diskusiju raidījumā „Kas notiek Latvijā?" skaidroja: „Visas būvatļaujas, kas ir izsniegtas līdz šim, ir izsniegtas likumīgi. Mūsu spriedums nav likums, tas attiecas uz konkrētu teritoriju."

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta direktors Pēteris Strancis, runājot par turpmāko rīcību, bija lakonisks: „Turpmāk šajās teritorijās jaunas būvatļaujas Rīgas būvvalde neizsniegs, bet tās, kas jau bija izsniegtas līdz Satversmes tiesas spriedumam, paliek spēkā un būvdarbi notiek."

Edgars Zalāns.

„Līdz šim pašvaldības un valsts pārvaldes institūcijas, plānojot apbūves iespējamību applūstošajās teritorijās, jaunbūvju celtniecības aizliegumu noteica tikai aizsargjoslas platumā, nevis visā teritorijā ar applūšanas varbūtību vismaz reizi simt gados. Ievērojot Satversmes tiesas spriedumā sniegto Aizsargjoslu likuma normu interpretāciju, lielam skaitam pašvaldību var nākties pārskatīt iepriekš izstrādātos teritorijas attīstības plānus, precizējot būvniecības ierobežojumus plūdu riska teritorijās. Līdz ar to attīstība varētu būt kavēta gan pilsētās, tai skaitā Rīgā, Liepājā, Ventspilī, Jēkabpilī, Jelgavā, gan novados," Satversmes tiesas spriedumu komentēja Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrs Edgars Zalāns.

Tā kā Satversmes tiesas lēmumi nav pārsūdzami, tad vienīgā likumīgā izeja no radušās situācijas ir Aizsargjoslas likuma grozījumi.

Grozīs Aizsargjoslu likumu

Reaģējot uz Satversmes tiesas spriedumu, Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrija nekavējoties izstrādāja priekšlikumus grozījumiem Aizsargjoslu

likumā, kas paredz papildināt likuma 7. panta otrās daļas 2. punktu, nosakot, ka gadījumos, kad ūdensobjektam ir izteikta dabiska, nepārveidota paliene, virszemes ūdensobjektu aizsargjosla pilsētās un ciemos nosakāma visas palienes platumā, bet vietās, kur iepriekšējā būvniecībā ir mainīts dabīgās palienes reljefs – palienes platumā ne mazāk kā līdz norobežojošai būvei (ceļam, polderim, dambim utt.). Grozījums paredz, ka paliene gan pilsētās, gan ciemos, tāpat kā lauku apvidos, ir iekļaujama virszemes ūdensobjekta aizsargjoslas teritorijā. Grafiski šī teritorija attēlojama un nosakāma vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā. Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrs Edgars Zalāns arī uzskata, ka „jāatrod saprātīgs kompromiss starp vides aizsardzības pasākumiem un pašvaldību attīstības iespējām".

UZZIŅAI

Eiropas Parlamenta un Eiropas Padomes 2007. gada 23. oktobra direktīvā par plūdu riska novērtējumu un pārvaldību tiek prasīts plūdu riska pārvaldības plānos uzmanību koncentrēt uz novēršanu, aizsardzību un sagatavotību. Tas nozīmē, ka uzmanība jāvērš nevis uz jebkādas saimnieciskās darbības aizliegumu 1% plūdu riska teritorijā, bet jāveic efektīva plūdu riska pārvaldība, tai pašā laikā saglabājot iespējami nepārveidotas palienes ikgadējo palu ūdeņu novadīšanai.

Arī Saeimas Agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas deputāti aktīvi ķērās pie iesniegtajiem grozījumiem Aizsargjoslu likumā. Saeima 2008. gada februārī pirmajā lasījumā atbalstīja komisijas izstrādātos alternatīvos grozījumus, kas liek domāt, ka nepiepildīsies Satiksmes ministrijas ierosinājums pavisam atcelt virszemes ūdens objektu aizsargjoslas ostu teritorijās, jo akceptētie likuma grozījumi paredz noteikt ierobežojumus, *kur tie nepieciešami*. Likumu plānots papildināt ar normu, ka ostu teritorijās aizsargjoslas nosaka, lai ilgtspējīgas attīstības interesēs līdzsvarotu vides aizsardzības prasības un ostu ekonomisko attīstību, kā arī samazinātu piesārņojuma ietekmi uz ūdens ekosistēmām un novērstu erozijas procesu attīstību. Pieņemot šādus likuma grozījumus, arī turpmāk paliek vieta interpretācijām.

Ar jaunajām likuma normām joprojām nav apmierināta Rīgas dome. Aplūkojot teritorijas, kurās turpmāk saskaņā ar Satversmes tiesas spriedumu būvniecību nedrīkstēs veikt, izrādās, ka teorētiski apstrīdamas ir 170 akceptētās būvniecības ieceres, septiņas no tām Rīgas brīvostas teritorijā, kā arī 120 izsniegtās būvatļaujas. Kā norādīja Pilsētas attīstības komitejas priekšsēdētājs Edmunds Krastiņš, Satversmes tiesa nav ņēmusi vērā reālo situāciju un iespējamā applūdinājuma reālos riskus. „Draudu novērtēšanas metodika nemaz nav izstrādāta. Satversmes tiesas spriedums ir nekorekts pēc būtības un nesamērīgs pēc iedarbes, bet kam lai par to sūdzas?" jautā E. Krastiņš.

Ko darīs Rīgas osta?

Beidzot ir iespējama Rīgas ostas attīstības plānošana ilgtermiņā. Pārredzams un prognozējams ostas attīstības scenārijs padara ostu vēl jo vairāk pievilcīgu biznesam. Tā 2005. gada nogalē par pieņemto Rīgas pilsētas Attīstības plānu līdz 2018. gadam, kuram atbilstoši izstrādāta arī Rīgas ostas darbības stratēģija, gandarījumu pauda gan Rīgas brīvostas pārvaldes amatpersonas, gan ostas uzņēmēji, gan eventuālie klienti, jo pieņemtais plāns visiem deva pozitīvus signālus par ostas prognozējamību tālākā nākotnē.

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ārgalis bija pārliecināts, ka pieņemtais plāns dod pozitīvus signālus Rīgas ostas uzņēmumu sadarbības partneriem, kuri var būt pārliecināti par ostas attīstības virzieniem nākotnē, investoriem, kuri var plānot savu biznesu un eventuālos ieguldījumus Rīgas ostā, kā arī pašai pilsētai un pilsētas iedzīvotājiem, jo padara ostas plānus caurskatāmus un prognozējamus.

Andris Ārgalis.

Jau 2006. gada 1. septembrī spēkā stājās izmaiņas Rīgas brīvostas robežās, kuru ierosinātāja bija ostas pārvalde. No ostas tika izslēgtas vairākas teritorijas un ostas robežas atvirzītas tālāk no pilsētas centra. Saskaņā ar jaunajiem noteikumiem Rīgas brīvostas teritorijas kopplatība bija 6348 hektāri: zeme – 1962 hektāri, iekšējie ūdeņi – 1271 hektārs, ostas ārējais reids – 3115 hektāri. Rīgas brīvostas robeža bija noteikta līdz Vanšu tiltam, un bija paredzēts, ka teritorijās, kur ostas robeža ir pa Daugavas krasta līniju, Rīgas brīvosta drīkst veikt ar ostas akvatorijas uzturēšanu saistītu darbību 20 metru platā joslā. Ostas teritorijā bija iekļauta Kundziņsala, kurā paredzēta jaukta apbūve. No ostas teritorijas izslēgta Andrejsala, Vējzaķsala, Ādrejosta, kā arī daļa Spilves pļavu un dažas Mangaļsalas dabas teritorijas.

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs (pirmais no labās) stāsta par ostas attīstības plāniem.

Bet 2008. gada sākumā viss sagriezās ar kājām gaisā, jo Satversmes tiesa Rīgas ostai pieņēma divus nelabvēlīgus spriedumus. Pirmais bija saistīts ar Aizsargjoslu likumu, bet ar otro Satversmes tiesas spriedumu faktiski tika apturēta brīvostas teritorijas attīstība, jo tas būtībā anulēja 2006. gada grozījumus Rīgas teritorijas plānā.

Lietu par tās Rīgas teritorijas plānojuma 2006. – 2018. gadam daļas, kas attiecas uz Rīgas brīvostas teritoriju, atbilstību Latvijas Republikas Satversmes 115. pantam Satversmes tiesā ierosināja pēc biedrības „Koalīcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai" pieteikuma. Prasības pieteicēji norādīja, ka Rīgas teritorijas plānojumā esot mainītas brīvostas robežas, pārkāpjot cilvēku un visas dzīvās dabas tiesības uz labvēlīgu vidi, turklāt plānojumam neesot veikts stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums.

Atbildes rakstā Satversmes tiesai Rīgas dome norādīja, ka Rīgas teritorijas plānojumam ir piemērota stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra. Rīgas dome arī pauž uzskatu, ka Rīgas teritorijas plānojuma daļa, kas attiecas uz Rīgas brīvostas teritoriju, atbilst Satversmes 115. pantam, un vērš Satversmes tiesas uzmanību arī uz to, ka ostas robežas ar Ministru kabineta lēmumiem jau vairākas reizes grozītas un šīs izmaiņas nav zaudējušas likuma spēku.

UZZIŅAI

Sprieduma pamatā ir Satversmes 115. pants, kas paredz, ka valstī ikvienam ir tiesības dzīvot labvēlīgā vidē, saņemot ziņas par vides stāvokli un rūpes par vides saglabāšanu un uzlabošanu.

L. Loginovs: „Vai Rīgas osta tiešām šeit nevarēs attīstīties?"

Lai nu kā, bet realitāte ir tāda, ka Rīgas teritorijas plānojuma daļa, kas attiecas uz brīvostu, atzīta par Satversmei neatbilstošu, un, kā zināms, Satversmes tiesas spriedums ir nepārsūdzams. Tas nozīmē, ka spēkā atgriežas vecais Rīgas ostas attīstības plāns 1995. – 2005. gadam kopā ar Rīgas ostas vecajām robežām, tas ir, brīvostas teritorijā atkal ir iekļauta Andrejosta, Andrejsala, Vējzaķsala, bet izslēgta Kundziņsala, Krievu sala, un Daugavgrīvas un Spilves pļavas atkal kļūst par dabas pamatnes teritorijām, kas nozīmē jebkādu projektu pārtraukšanu. Šis Satversmes tiesas spriedums pēc būtības ir absurds, jo vai nu liek iekāpt upē, kas sen ir izžuvusi, vai noķert vilcienu, kas sen jau aizgājis. Vecais Rīgas ostas attīstības plāns 1995. – 2005. gadam, kas tika pieņemts 1995. gadā, paredzēja Rīgas ostā 14 miljonu tonnu apgrozījumu tikai 2013. gadā, bet dzīve rit daudz straujāk, un šādu kravu apjomu Rīga sasniedza un pat pārsniedza jau 2001. gadā. Tagad tiesas spriedums liek domāt, ka aizies vēl daudzi labos maršrutos braucoši vilcieni, kuru pēdējos vagonos Rīgas ostai būs sarežģīti ielekt.

Rīgas brīvostas pārvaldnieks L. Loginovs: – Rīgas brīvostas konkurētspējai un komercdarbībai ir nepieciešamas līdz šim neizmantotās ostas teritorijas. Tās atrodas Krievu salā, Kundziņsalā un arī Mangaļsalā, un visās šajās teritorijās būs jāiegulda liels darbs, lai tās civilizēti attīstītu un radītu nepieciešamo infrastruktūru. Šādu ostas attīstību paredz arī nacionālās Transporta attīstības pamatnostādnes 2007. – 2013. gadam, un Rīgas brīvosta ir viens no svarīgākajiem

ķēdes posmiem esošajās un vēl tikai plānotajās kravas transporta plūsmās. Kravu apjoma pieaugums ir labākais liecinieks tam, ka Rīgas brīvostas pārvaldes speciālisti un vadība ir pratuši atsijāt graudus no pelavām un likuši pareizos uzsvarus pareizajās vietās. Daudzi te Rīgā ir pieteikuši ambiciozus plānus, cēluši gaisa pilis un solījuši miljoniem tonnu apgrozījuma. Gan prasījuši, lai mēs rokam Daugavu visās iespējamās vietās, gan ceļus un dzelzceļus, gan ostas maksu atlaides. Viss ir bijis. Bet dzīve parādīja, ka pareizi vien bija, ka nedarījām absurdas lietas un, piemēram, nepadziļinājām ostu nepareizās vietās, tā nelietderīgi iztērējot milzīgas summas, jo no tā jau kravu ostā vairāk nebūtu. Kā redzams, esam likuši pareizos akcentus uz Sarkandaugavu, kur bijis kravu pieaugums, uz „B.L.B.", uz „Alphu" un „Streka" oglēm. Bet tā jau ir pagātne, mums jāraugās nākotnē. Un mēs to darām, strādājot pie jaunajiem ostas plāniem.

Jauna, daudzfunkcionāla kravu termināla būvniecība Krievu salā izmaksās aptuveni 100 miljonus eiro. Projektam no Eiropas Savienības jau piešķirti 85 miljoni eiro, kas ir 59,7 miljoni latu.

Terminmāls būs daudzfunkcionāls, lai tajā varētu pārkraut ne tikai ogles, bet arī šķidrās kravas, beramkravas un ģenerālkravas. Attīstot tik apjomīgu projektu, mums jābūt pietiekami tālredzīgiem, lai nepieļautu nepiedodamas kļūdas, tāpēc jau tagad jāmodelē situācija, ko darīsim terminālā, ja, piemēram, vienā dienā samazināsies vai pavisam pazudīs ogles. Lūdzu, tādā gadījumā mēs varēsim pārkraut minerālmēslus, metālus, konteinerus un daudz ko citu.

Termināla projektētais kravu apgrozījums sasniedz 30 miljonus tonnu gadā. Lielāku kravu apjomu terminmāls nevarēs uzņemt, jo to neļaus plānotās dzelzceļa jaudas. Jaunā Krievu salas termināla būvniecību plānots pabeigt piecos gados. Jāuzskalo terminālam domātā teritorija, jārisina jautājums par piestātņu tehniskā projekta izstrādi un dzelzceļa atzarojumiem šajā teritorijā. „Latvijas dzelzceļš" projektē jaunu dzelzceļa staciju Bolderājā un pievedceļu uz Krievu salu. Ar Eiropas Savienību ir izveidota darba grupa, kas to visu uzrauga, kā arī izstrādāts darba grafiks.

Vladimirs Makarovs.

Rīgas brīvostas Stratēģiskās plānošanas un projektu vadības departamenta direktors Vladimirs Makarovs: – Dzelzceļa staciju Kundziņsalā ir nepieciešams sakārtot, lai pastiprinātu, palielinātu, pavairotu konteinerkravu pārvadājumus Krievijas virzienā. Rīgas brīvostas valde ir atbalstījusi nodomu protokola parakstīšanu ar dzelzceļa kompāniju „Latvijas dzelzceļš", lai šo darbu paveiktu. Domāju, ka dzelzceļa stacijas sakārtošana prasīs vairāk nekā gadu, un Rīgas brīvostai un „Latvijas dzelzceļam" ir jāuzņemas un jāpilda saistības. Rīgas brīvosta Kundziņsalas dzelzceļa stacijas atjaunošanā investēs aptuveni 2,6 miljonus latu. Kundziņsalā jārisina arī citas infrastruktūras problēmas, piemēram, elektrības jaudu palielināšana.

Pilsētas attīstības komitejas priekšsēdētājs Edmunds Krastiņš: – Satversmes tiesas vērtējums ir vienpusīgs. Viens no pārkāpumiem, uz ko norāda tiesa, ir jaunā Rīgas ostas plāna stāšanās spēkā, pirms notikusi tā ietekmes uz vidi novērtēšana. Tas ir absurds, jo 1995. – 2005. gada plānam nekad nav bijis veikts ietekmes uz vidi novērtējums. Tagad ir ievērojami apdraudēta Rīgas ostas pārcelšana no apdzīvotā centra uz tālākām teritorijām, un vides ziņā tas ir nelabvēlīgi. Kundziņsala atgriežas tālākās izpētes teritorijas statusā, kas nozīmē, ka tur nedrīkstēs būvēt pilnīgi neko.

Rīgas osta negrasās īstenot tik milzīgus projektus, lai būtu vajadzīgs ietekmes uz vidi novērtējums. Lai šāds novērtējums mums būtu nepieciešams, vajadzētu slēgt visus vecos terminālus un to vietā celt jaunus. Pašlaik izskatās, ka novērtējuma pieprasīšana ir tikai viena liela naudas izspiešana. Mēs jau varam tos papīrus smērēt, bet vai vajag, ja bez tā var iztikt? Nostāja ostas projektu sakarā taču ir skaidra: Daugavgrīvā nav vietas naftas produktu terminālam, vienalga, vai to vēlas attīstīt „Baltic Oil Terminal" vai kāds cits, kurš gatavs apsaimniekot šo vietu. Pilsētas attīstības plāns paredz degvielas pārkraušanai atvēlēt Jaunmīlgrāvi,

Edmunds Krastiņš.

Rīnūžus un Kundziņsalu. Turklāt arī šajās vietās degvielas pārkrāvējiem *izvērsties* būs samērā sarežģīti. Patlaban teorētiski iespējama tikai „Man-Tess" un „Naftas serviss" terminālu būvniecība. Savukārt „Man-Tess" paplašināšanās Kundziņsalā būtu pieļaujama tikai ar tādu nosacījumu, ka tiek demontēti degvielas rezervuāri Sarkandaugavā. Arī „Naftas servisa" paplašināšanai ir ļoti stingri nosacījumi – uzņēmumam ne tikai jāizbūvē dzelzceļa pievads, bet arī jānostiprina Daugavas krasts un jāuzber termināla teritorija, lai nodrošinātos pret plūdiem, jāuzbūvē speciāla noteces sistēma, kā arī jāizveido gruntsūdens novērošanas sistēma, iedzīvotāji regulāri jāinformē par situāciju, jāveic pasākumi gaisa kvalitātes nodrošināšanai un aizsardzībai pret trokšņiem. Uzņēmums varēs izvērst darbību Kundziņsalā tikai tad, ja spēs šos noteikumus izpildīt.

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta direktors Pēteris Strancis (aģentūrai LETA): – Darbs pie jauna ostas teritorijas plāna varētu aizņemt pat divus gadus, jo būs gan diskusijas, gan jāveic ietekmes uz vidi novērtējums. Attiecībā uz šo teritoriju tiks apzinātas izdotās būvatļaujas, būvniecības ieceres, saskaņojumi un citi dokumenti, no kuriem dažus vajadzēs apturēt. Būvatļaujas, kas izdotas atbilstoši vecajam plānojumam, nebūs jāaptur. Spriedums būtiski ietekmēs plānoto konteinerterminālu celtniecību, jo tam, pamatojoties uz tiesas spriedumu, varēs izmantot pusi no paredzētās teritorijas, bet Krievu salas projekta teritorija samazināsies par desmit līdz piecpadsmit procentiem. Tātad lielākās problēmas šis lēmums varētu sagādāt vērienīgā konteinertermināla projekta realizētājiem Kundziņsalā.

Kompānijas „Nacionālais konteineru termināls" prezidents I. Millers: – Būtībā ir apdraudētas simtiem miljonu lielas investīcijas šajā projektā. Pat ja galu galā viss nebūs tik ļauni, kā šobrīd izskatās, šis lēmums ir ļoti negatīvs signāls projekta investoru virzienā, un man būs smagas sarunas ar saviem partneriem. Tāpat daudz lielākas problēmas būs sarunās arī ar bankām finansējuma piesaistei.

UZZIŅAI

Kompānija „Nacionālais konteineru termināls" vēlas uzbūvēt konteinerterminālu ar jaudu 2 milj. TEU gadā, kurā galvenokārt apstrādās Austrumāzijas un Krievijas kravas. 50% uzņēmuma „Nacionālais konteineru termināls" daļu pieder Latvijas uzņēmējiem, 50% – Kiprā reģistrētai firmai „First Quantam Assets", kas ir ietekmīga konteineru biznesa kompānija Krievijā.

Rīgas osta piedalās starptautiskās izstādēs un uzņem ārvalstu viesus.

Izskanējušas pat versijas, ka tracis ap Satversmes tiesas lēmumu un vēlme atstāt spēkā veco Rīgas ostas attīstības plānu saistīta ar konkurences cīņu visaugstākajā Eiropas līmenī, jo daudzām ostām nebūt neesot vajadzīgs, ka Rīgā tiktu būvēts tik vērienīgs terminmāls. Izstrādājot projektu, Krievijas investori vadījās pēc Rīgas attīstības plāna un dotajām garantijām. Tomēr šobrīd situācija ir tāda, ka visas investīcijas ir apdraudētas un plāns mainīts. Kā šādā gadījumā var runāt par prognozējamību un investīciju drošumu mūsu valstī?

Ar kādiem ieročiem karo?

Rīgas brīvostas uzņēmēji, arī tie, kurus tieši nav skāris Satversmes tiesas lēmums, ir sašutuši. Jau gadiem tiek runāts, ka ar Rīgas ostas attīstības plāniem kaut kas nav kārtībā, daudz kas *neiet cauri*, jo vienmēr atrodas kāds iemesls, kāpēc aizliegt to vai citu projektu realizāciju. Tomēr kravas apjomi Rīgas ostā ar katru gadu pieaug, lai arī pieauguma dinamika nav tik strauja, kā varētu būt, ja netiktu likti sprunguļi riteņos. Bet sprunguļi vienmēr atrodas, un, lai cik dīvaini tas liktos, parasti tie ir *zaļo* mesti. Diez vai kāds normāls cilvēks vēlētos apzināti darīt ļaunu dabai, tāpēc saprotama ir prasība pēc ļoti augstiem uzņēmējdarbības standartiem attiecībā uz dabas aizsardzību. Latvijā ir tik daudz neskartu dabas nostūru, biotopu, ir izmirstoši dzīvnieki un retas putnu sugas, vardes un tārpiņi, un nav šaubu, ka par tiem visiem jādomā, tie jāsargā. Un tomēr, vai urbanizētā pilsētas vide un industriālā ostas saimniecība būs īstā vieta, kur dzīvnieki un cilvēki jutīsies atbilstoši Latvijas Republikas Satversmes 115. panta uzstādījumiem? Protams, arī šajā urbanizēti industrializētajā vidē jāievēro visaugstākie vides aizsardzības standarti, tomēr tās no senlaikiem ir bijušas un arī nākotnē būs teritorijas, kurās apstrādās kravas, tai skaitā arī bīstamās,

kur pārvietosies smagais autotransports un dzelzceļa sastāvi. Mēs šodien nevaram būt atrauti no reālās dzīves, no kopējām ekonomikas attīstības tendencēm pasaulē, kā arī no nepieciešamības pildīt valsts maku, un no ostu sekmīgas darbības un attīstības ir jūtams būtisks pienesums budžetam. Lai gan vides ministrs Raimonds Vējonis ir pārliecināts, ka ekoloģija nav tas ierocis, ko izmantot konkurences cīņā, tomēr pētījumi rāda, ka tā nav. Analītiķi uzskata, ka 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 iestājoties jaunām dalībvalstīm, kuras ir mazāk apdzīvotas, kurās ir vairāk mežu un kurās daba ir normāli saglabājusies. Un ir Eiropas vidiene – tik blīvi apdzīvota, ka kļuvusi par vienu vienīgu pilsētu un ražotni. Eiropa gandrīz pilnībā ir pārgājusi no smagās rūpniecības uz augstajām tehnoloģijām, un šādā situācijā svarīga ir nevis vide, bet gan konkurētspējas regulēšana. Konkurētspējas regulēšanas piemērs ir „Liepājas metalurgs", kuram par vides standartu pārkāpumiem *uzbrauca* 1996. gadā – tieši tad, kad tas sekmīgi iekaroja Amerikas tirgu, jo pirms tam tāds uzņēmums nevienu īsti neinteresēja. Eiropas tirgū pašlaik viss notiek

Darbi Krievu salā.

Minerālmēslu terminmāls „Alpha osta".

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. Tam ir gan savi plusi, gan arī mīnusi. Pozitīvais ir tas, ka ir jāsamazina piesārņojums, un tas uzlabo vidi. Un tomēr vides aizsardzību izmanto kā trumpi konkurences cīņā.

Brīvostas uzņēmēji jautā, kas kompensēs uzņēmumiem jau ieguldītos līdzekļus un zaudējumus no nerealizētiem projektiem, jo ostas attīstībā taču nekas nebija pārkāpts, tā notikusi atbilstoši apstiprinātajiem plāniem. Taču skaidrs, ka ostas attīstība ir apdraudēta, kaut vai tajā sadaļā, kas attiecas uz Kohēzijas fonda līdzekļu piesaisti projektiem. „Tā ir pilnīgi greiza domāšana. Valstij jāatbalsta investīcijas, nevis jāiesaldē projektu realizācija ar pilnīgi neizprotamiem un nepamatotiem lēmumiem," Rīgas ostas uzņēmēju viedokli koncentrēti pauž „ManTess" īpašnieks Jūlijs Krūmiņš.

Rīgas mērs Jānis Birks.

Ostas plāni pirms sprieduma

Rīgas brīvostas pārvaldes Stratēģiskās plānošanas un projektu vadības departamenta direktors Vladimirs Makarovs: – Osta ir daļēji atteikusies no Mangaļsalas, lai gan, pēc brīvostas domām, tā ir viena no labākajām vietām, ko varētu izmantot ostas

attīstībai, jo tā atrodas tuvu jūrai. Bet tā kā Mangaļu pussala ietilpst Eiropas īpaši aizsargājamo teritoriju „Natura 2000" sarakstā, ostai nav izdevies aizstāvēt savu pozīciju visā Mangaļsalas teritorijā, vien šaurā zemes strēmelē gar Daugavu. Savukārt Spilves pļavu daļēja izslēgšana no ostas robežām nav liels zaudējums, jo pareizāk ir ostu veidot pie Daugavas tuvāk jūrai. Andrejsalā, Eksportostā un Vējzaķsalā notiekošās darbības iespējamā pārcelšana uz Krievu salu saskan ar šo ieceri. Krievu salā, kur patlaban notiek kokmateriālu pārkraušana, tiks veidots multifunkcionāls terminmāls. Brīvosta jau piekritusi šajā vietā iznomāt zemi diviem lielākajiem ostas stividoriem – SIA „Rīgas centrālais terminmāls" un SIA „Strek", jo pašreizējās teritorijas uzņēmumiem vajadzēs atbrīvot saistībā ar Andrejsalas attīstību. Kundziņsalā paredzēts investēt aptuveni divus miljonus latu, plānots veikt padziļināšanas darbus, lai var nodrošināt lielāku konteinerkuģu ienākšanu. Patlaban galvenais konteineru pārkrāvējs Rīgas ostā ir SIA „Baltic Container Terminal", bet savas intereses jau apliecinājis „ Nacionālais konteineru terminmāls", kuram Kundziņsalā rezervēta teritorija terminmāla celtniecībai. Redzam, ka lielās kompānijas nepārtraukti inspicē Baltijas krastu, lai pieņemtu lēmumus, kur labāk attīstīt savu darbību, un daudzas skatās tieši uz Rīgu, jo Rīga ir un paliek Baltijas valstu centrs, kā arī šis ir taisnākais ceļš uz Maskavu. Rīga varētu veidoties kā distribūcijas un loģistikas centrs.

Runājot par naftas produktiem, jāatzīst, ka tie nepatīk sabiedrībai, bet ir ienesīgi budžetam un uzņēmējiem, un ostas vadībai nav argumentu, kāpēc neļaut attīstīt vieglo naftas produktu pārkraušanu, ja tiek nodrošināti visi vides aizsardzības standarti. Labas iespējas strādāt šajā nišā ir SIA „Man-Tess".

Kā dzīvos un strādās osta pēc liktenīgajiem Satversmes tiesas lēmumiem, pagaidām nevaru prognozēt. Varu vien teikt, ka ostas attīstība ir nopietni apdraudēta.

Atklāta konteinervilciena līnija starp Rīgu un Maskavu

2007. gada 22. augustā Rīgas brīvostas konteineru terminālā Kundziņsalā svinīgi atklāja konteinervilciena līniju Rīga – Maskava. Vilciens kursēs reizi nedēļā, un tā ir lieliska alternatīva autopārvadājumiem, jo palīdz atbrīvot noslogotos autoceļus, kā arī mazināt sastrēgumus uz Latvijas un Krievijas robežas.

Sabiedrības „TransContainer" pārstāvniecības Latvijā direktora vietniece Natālija Rostova: – Sastāvā varēs iekraut 82 TEU, ceļā vilciens pavadīs 48 stundas. „TransContainer" strādā, lai izveidotu jaunus un stabilus kravu pārvadājumu koridorus Transsibīrijas maģistrālē, jo tas ir tradicionālais Ķīnas kravu maršruts, kā arī vēlas nodrošināt kvalitatīvu kravu pārvadā-

jumu servisu Eiropā. Vēl jo vairāk šāda konteinerkravu līnija ir nozīmīga, ja ņem vērā smago situāciju Latvijas un Krievijas robežas šķērsošanā un Sanktpēterburgas ostas milzīgo pārslodzi.

LDz valdes priekšsēdētājs Uģis Magonis un Krievijas vēstnieks Latvijā Viktors Kaļužnijs.

Atklāšanas pasākumā piedalījās satiksmes ministrs Ainārs Šlesers, Ķīnas vēstnieks Latvijā Čangs Limins, Krievijas vēstnieks Latvijā Viktors Kaļužnijs, Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs, „Latvijas dzelzceļa" un SIA „LDz Cargo" vadība, Rīgas ostas konteinertermināla pārstāvji, kā arī stividorkompānijas „TFS Trans" vadība un speciālisti.

Konteinervilciena projekts izstrādāts, sadarbojoties akciju sabiedrības „Rossijskije železnije dorogi" meitas uzņēmumam AAS „Konteineru kravu pārvadājumu centrs „TransContainer"", LDz, „LDz Cargo", Rīgas brīvostai un Rīgas konteineru terminālam, savukārt vilciena nosūtītājs ir firma „TFS Trans".

"Belneftehim Baltic" vēlas paplašināt darbību Rīgas ostā

Baltkrievijas uzņēmumiem piederošā naftas un ķīmijas produktu vairumtirgotāja „Belneftehim Baltic" valdes priekšsēdētājs Vladimirs Demidovs atzina, ka uzņēmums vēlas paplašināt darbību Rīgas ostā un palielināt kravu apjomu.

Vladimirs Demidovs: – Baltkrievijas valdība apspriež iespēju iegādāties vai nomāt termināla kādā no Latvijas ostām, un Rīgas ostā ir vairāki termināli, kas varētu būt piemēroti šādam nolūkam. Nevar izslēgt arī jauna termināla būvi, jo Minskā tiek izskatīti visi varianti.

UZZIŅAI

Pēc „Lursoft" informācijas, „Belneftehim Baltic" īpašnieki ir Baltkrievijas uzņēmumi „Belaruskalij" (55%), Baltkrievijas valsts naftas un ķīmijas koncerns (25%), „Naftan" (10%) un „Belorusņeftj" (10%). 2006. gadā „Belneftehim Baltic" neto apgrozījums bija aptuveni 146,8 miljoni latu.

Demidovs arī atzina, ka „Belneftehim Baltic" Rīgas osta ir izdevīgāka nekā Ventspils, jo atrodas tuvāk Baltkrievijai un ir lētāka, turklāt Ventspils ostā „Ventspils nafta terminmāls" ir starptautiskā naftas un gāzes koncerna „Vitol" kontrolē un to izmanto ar šo koncernu saistītie uzņēmumi. Savukārt Rīgā ir nepieciešams palielināt rezervuāru skaitu, jo benzīna glabāšanas jaudas ir nepietiekamas. Uzņēmums „Belneftehim Baltic" caur Rīgas ostu mēnesī varētu pārkraut aptuveni 50 tūkstošus tonnu benzīna. Pašlaik tas naftas produktus šeit pārkrauj „Naftimpeks" terminālā.

Gājēju tunelis Rīgas pasažieru ostā

Izvērtējot tuneļa būves piedāvājumus, ostas valde nolēma akceptēt Zviedrijas kompānijas „FMT" projektu, jo tā realizācijai nav nepieciešama dzelzceļa sliežu klātne tuneļa moduļu pārvietošanai – tuneļa modulis gar kuģa korpusu pārvietojas uz riteņiem.

2007. gada oktobra sākumā ekspluatācijā nodeva gājēju tuneli Rīgas pasažieru ostā. Rīgas brīvostas pārvalde gada sākumā piešķīra 1 386 000 eiro tā projektēšanai un būvniecībai. Apmēram 30 000 latu tuneļa ierīkošanai atvēlēja "Rīgas pasažieru terminmāls". Izmantojot tuneli, kas ir apgaismota un slēgta telpa, pasažieriem vairs nav jāraizējas par lietu vai vējainiem laika apstākļiem. RPT iegādājies arī jaunu eskalatoru un liftu invalīdiem. Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ārgalis pauda gandarījumu, ka tūristiem nokāpšana no kuģiem Rīgas ostā vairs nesagādās neērtības.

2006./2007. finanšu gadā „Tallink" maršrutā Rīga – Stokholma sāka kursēt otrs prāmis, nodrošinot ikdienas satiksmi starp abām pilsētām.

Akciju sabiedrības „Tallink Grupp" valdes loceklis Andress Hunts pastāstīja, ka uzņēmums 2007. gadā ieguldījis daudz darba kompānijas attīstībā, un tas dod pozitīvu rezultātu. „Jaunā servisa koncepcija Tallina – Helsinki maršrutā, jaunais prāmis, flotes un maršrutu izmaiņas un uzlabojumi noteikti ir attīstība ar perspektīvu. Mēs arī turpmāk realizēsim tādu pašu stratēģiju," sacīja Andress Hunts.

„Tallink Grupp" ir vadošā starptautisko jūras pārvadājumu kompānija Baltijas jūrā. Tās īpašumā ir 19 pasažieru prāmji, kas veic regulārus reisus septiņos dažādos maršrutos starp Igauniju, Zviedriju, Latviju, Somiju un Vāciju. "Tallink" pārvalda viesnīcu ķēdi "Tallink Hotels".

UZZIŅAI

2006. un 2007. finanšu gadā, kas beidzās 2007. gada 31. augustā, AS „Tallink Grupp" apkalpoja 6 873 339 pasažierus, kas ir par 63,5% vairāk, salīdzinot ar iepriekšējo finanšu gadu. Pieaugums salīdzinājumā ar 2005./2006. finanšu gadu vērojams arī kravas un pasažieru automašīnu pārvadājumos – attiecīgi par 91% (359 781 kravas vienība) un 45,2% (590 978 pasažieru transportlīdzekļi).

Rīgas brīvosta plāno sakopt Mīlestības salu

2007. gada 29. martā Rīgas brīvostas pārvalde sāka izstrādāt Mīlestības salas sakopšanas plānu. Rīgas brīvostas pārvaldes sabiedrisko attiecību speciāliste Anita Leiškalne gan piezīmēja, ka likums neuzliek par pienākumu ostu pārvaldēm rūpēties par putniem, tomēr kādam tas jādara.

Ņemot vērā, ka brīvostas teritorijā atrodas vairāki liegumi, kuri gan ir noteikti likumā, bet pamesti aizmirstībā, brīvostas valde uzdevusi brīvostas pārvaldniekam izstrādāt plānu un iesniegt valdē tāmi par nepieciešamo darbību un izmaksām Mīlestības salas sakārtošanai. Rīgas brīvostas pārvalde ir uzsākusi sadarbību ar ornitologiem un cer piesaistīt *zaļo* kustību un citus dabas draugus šā videi nozīmīgā plāna īstenošanai.

Ķīru un citu putnu sugu ligzdošanas vietas strauji sarūk, jo Daugavas nelielās saliņas, kuras ķīri iecienījuši ligzdošanai, aizaug. Rodot līdzsvaru starp pilsētas attīstībai tik nepieciešamo ostas saimniecisko darbību un ne mazāk svarīgo vides aizsardzību, sadarbībā ar ornitologiem paredzēts veikt salas izpēti un niedru zemūdens pļaušanas darbus, kuru rezultātā sala varētu kļūt īpaši piemērota putnu ligzdošanai jau 2008. gadā.

Iespējams, ka tieši Mīlestības salā tiks izveidota vieta, no kuras ornitologi, kā arī dabas draugi, rīdzinieki un tūristi varēs vērot putnus, netraucējot un neiejaucoties to dabiskajā vidē.

Savukārt Rīgas domes Vides departamenta Pilsētvides pārvaldes vadītāja Arta Dubava atgādina, ka Mīlestības sala ietilpst īpaši aizsargājamā dabas teritorijā, tā sauktajā Piejūras dabas parkā. Piejūras dabas parkam ir izstrādāts un Vides ministrijā apstiprināts dabas aizsardzības plāns, kura ietvaros tika veikta Mīlestības salas izpēte, kā arī noteikti apsaimniekošanas pasākumi, kas šajā teritorijā būtu nepieciešami.

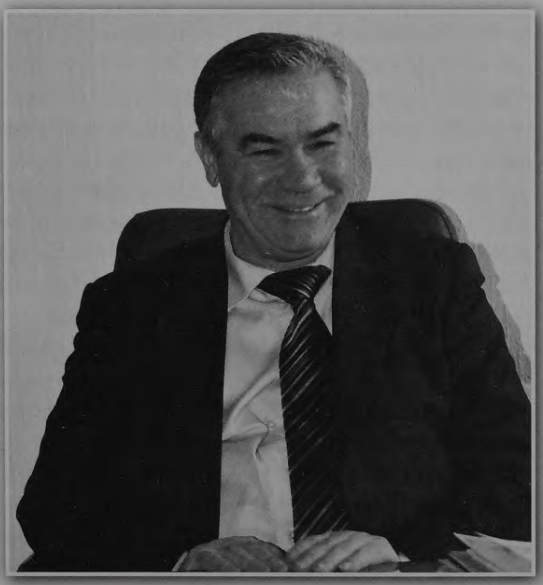
Saskaņā ar dabas aizsardzības plānu Mīlestības salā nav paredzēts veikt ne niedru pļaušanu, ne arī veidot labiekārtojumu – putnu novērošanas torņus vai ko citu. Izpētes rezultāti neliecina, ka Mīlestības sala būtu putniem nozīmīga vieta.

Kravas nav cunami

Ne vienmēr specializētajā ogļu terminālā ir bijušas ogles. Būt vai nebūt šai kravai – to nenosaka ne Latvija, ne Latvijas Ostu padome, ne Rīgas osta un, protams, arī īpaši šai kravai izveidots terminmāls ne. Visu sakārto tirgus, un, kad tas ir labvēlīgs, ostai ir darba pilnas rokas. Tad, kad ar oglēm bija tā bēdīgāk, „Strek" direktors Mihails Gaņevs nesūdzējās, viņš mēdza teikt: lai gan ogles ir pazudušas, vēlēšanās strādāt ne. Un meklēja citas kravas. Kaut arī situācija tirgū ne vienmēr bija labvēlīga, Mihails Gaņevs nezaudēja optimistisku dzīves skatījumu un uzticību Rīgas ostai. Rīgas osta – tā ir visa mana dzīve, saka Gaņevs. Jau pirms deviņdesmitā gada Rīgas ostas tēls bijis labs – tā ir bijusi viena no labākajām PSRS ostām. Patiesībā jau ostas tēlu un prestižu nevar radīt gada vai piecpadsmit gadu laikā, tas veidojas gadsimtos, un Rīgas osta tieši ar to arī ir bagāta. Stāsta MIHAILS GAŅEVS.

Kas rūdās grūtībās...

Tieši visgrūtākajā laikā, kad viss mainījās, arī cilvēku un tirgus attiecības, nebija likumu un noteikumu, pēc kuriem strādāt. Vakarā aizejot gulēt vēl sociālismā, no rīta bija jāpamostas jau kapitālismā. Ja mēs maz ko zinājām par sociālismu, tad ko mēs būtu varējuši zināt par kapitālismu? Taču osta nekur nepazūd, tai jāstrādā, lai kāda politiskā un saimnieciskā sistēma būtu valstī. Taču ne brīdi nešaubījāmies, domājot par to, kas sagaida Rīgas ostu, mums bija pietiekami liels optimisms un arī pamatotas cerības, ka osta turpinās darbu.



Mihails Gaņevs.

Daudzos sociālisma gadu desmitus nevienam stividoram galva nesāpēja, no kurienes nāk un

uz kurieni iet krava, dari tikai to, kas attiecas uz tavu darbu. Pēkšņi nāca tik daudz atklājumu, nu kaut vai tāds, ka kravai ir īpašnieks un ir pircējs. Ķērāmies pie tirgus izpētes. Tā mums deva vienu, bet ļoti būtisku atziņu – Krievijai ir milzīgs izejvielu potenciāls, bet mums ir visas iespējas palīdzēt šīs kravas nogādāt pircējam, tātad sniegt pakalpojumu, nodrošinot sev darbu un iztiku. Tā arī izveidojām Latvijas, Krievijas un Francijas kopuzņēmumu, kurā bija iesaistīti visi nepieciešamie ķēdes posmi. Mūsu uzdevums bija tos visus sasiet un turēt stingrā mezglā, un tas mums arī izdevās.

Riskējām, un risks attaisnojās. Un ne tikai mums, bet arī citiem, kas riskēja un iesaistījās biznesā.

Vispirms mums vajadzēja pārliecināt Rietumu partnerus, lai viņi noticētu un teiktu „jā" šim projektam. Vajadzēja pārliecināt arī *ogļiniekus* Krievijā, ka viņiem šāda sadarbība būs izdevīga un tai ir perspektīvas. Mums tas izdevās, un tie kļuva par aktīviem spēles dalībniekiem.

Bet pirmais darbs bija termināla celtniecība, ko pilnīgi no nulles sākām būvēt purvā. Attīstījāmies, attīstījāmies un joprojām turpinām to darīt. Sākām bez juridiskās bāzes, tikai ar pārliecināšanu. Ostu likumi un noteikumi nāca pēc tam, taču jāatzīst, ka ieinteresētība un atbalsts tomēr bija gan no Rīgas ostas vadības, gan arī no "Latvijas dzelzceļa". Godīgi sakot, likumu vakuums mums palīdzēja sakārtot biznesu un darbojās mūsu labā. Riskējot varējām zaudēt visu, bet mums paveicās, ka nekļūdījāmies.

Kravu plūsmas nav nemainīgas, tās ir atkarīgas no pasaules cenām, no tirgus, no konjunktūras. Deviņdesmito gadu vidū ogles bija nerentablas un tādas palika līdz pat 2001. gadam. Tagad atkal viss ir otrādi, tirgus ir izdevīgs, un mēs to izmantojam, taču labi apzināmies, ka pienāks laiks un atkal viss mainīsies. Būvējot terminālu, esam bijuši tālredzīgi, jo tas ir universāls, tajā iespējams apstrādāt plašu kravu sortimentu. Šo priekšrocību jau nācās izmantot, kad *aizgāja* ogles. To vietā *atnāca* metāls, kas ļāva mums pārdzīvot grūtos laikus, tikt laukā no sarežģītās situācijas, ekonomiski izdzīvot un, protams, arī nepazaudēt profesionālus ostas darbiniekus.

Pazaudēt speciālistus nozīmētu pakļaut turpmāko darbību neveiksmei, jo speciālisti ostas darbam jāgatavo gadiem, tas nenotiek vienā dienā. Kadru apmācība ir nepārtraukts process, bet pašu darbu nevar balstīt tikai uz vecajiem vai jaunajiem kadriem, jābūt nepārtrauktam pieredzes apmaiņas procesam, kad vecie savas zināšanas, iemaņas un arī darbā iegūto pieredzi nodod jaunajiem. Ideāli, ja kopā strādā jaunība un pieredze. Speciālistu sagatavošana ir tas pamatu pamats, kas veido un nosaka ostas darba prestižu. Vecie strādnieki pirms piecpadsmit gadiem bija tā bāze, uz kuras viss attīstījās, bet tagad viņu palicis ļoti maz. Taču viņi savu pieredzi ir nodevuši tālāk, un pie mums jau ir izaugusi nākamā speciālistu paaudze. Jāteic, paldies Dievam, ka ostinieku starpā nav neveselīgas konkurences, kad katrs to, ko ir apguvis un pieredzējis,

„Strek" ogļu terminmāls Rīgas ostā.

patur pie sevis, nenodot tālāk. Celtņu vadītāji, sarežģīto ogļu šķirojamo mašīnu operatori – tās ir tikai dažas no specialitātēm, kurās īsts profesionālisms rodas ikdienas darbā, te, tieši ostā.

Darbs ostā ir smags, tāpēc tas ir pienācīgi jānovērtē un jāatalgo. Taču darba attiecības, kā jau kapitālismā, ir ļoti sarežģītas. No darba ņēmēja tiek prasīta pilnīga atdeve, profesionālās zināšanas un augsta kvalifikācija, savukārt darba devēja uzdevums ir nodrošināt darbiniekus ar stabilu darbu un laikā samaksāt algu.

Laikmetu griežos cilvēkiem psiholoģiski bija ļoti grūti pārkārtoties, citi to nevarēja, citi tomēr pielāgojās. Tagad var droši teikt, ka cilvēki ir mainījušies un jaunie speciālisti jau pavisam savādāk skatās uz darba attiecībām. Tie, kuriem nav sociālistiskā darba atmiņu, lieliski apzinās, cik svarīgi, ja tev ir stabils, labi apmaksāts darbs, un cik sāpīgi ir šādu darbu zaudēt.

Par to, ka cilvēki ir mainījušies, šaubu nav. Gan ierindas darbinieki, gan vadošie speciālisti, gan uzņēmumu vadītāji, visi šajos gados ir kļuvuši citādāki. Arī daudz zinošāki, protams. Tagad daudzi saka, ka Rīgas ostas pirmais pārvaldnieks Gunārs Ross daudzās lietās ir kļūdījies, bet, ja atceramies, kādi paši bijām tad, kad Gunārs Ross kļuva par ostas pārvaldnieku, tad jāatzīst, ka arī mums nekādas pieredzes nebija. Un tikai uzdauzot zilumus esam šo pieredzi ieguvuši.

"Streks" zināšanas vairojis arī mācoties no citu ostu pieredzes. Kaut gan katra osta ir savādāka un kopēt neko nav iespējams, tomēr labāko pārņemt var, pielāgojot to mūsu iespējām un vajadzībām.

Katras ostas vajadzība numur viens ir klients, tāpēc viss, ko darām, ir tikai un vienīgi, lai šis klients būtu apmierināts ar mūsu darbu, mūsu pakalpojumiem un arī ar mūsu attieksmi. Sākām no nulles un, lai uzlabotu pakalpojumu kvalitāti un varētu nodrošināt to intensitāti, ko diktē darbs konkurences apstākļos, esam iegādājušies labu un jaudīgu tehniku. Peļņu esam ielikuši attīstībā, ja naudu būtu bāzuši savās kabatās, tad tagad varētu teikt uz redzēšanos ostas biznesam. Mums jābūt gataviem strādāt konkurences apstākļos, jo tiek celti jaudīgi termināli Tallinā, Ustjlugā, labs terminmāls ir Murmanskā, saka, ka moderns būšot arī Ventspilī. Nekas uz vietas nestāv. Kādreiz krāvām piecus tūkstošus tonnu diennaktī, tagad divdesmit trīsdesmit. Kādreiz ostā ienāca piecpadsmit tūkstošu tonnu kuģi, tagad nāks sešdesmit septiņdesmit tūkstošu tonnu *panamax* tipa kuģi. Ja kādreiz "Streks" pirmais un vienīgais piedāvāja no pusfabrikāta sagatavot tirgus preci, skaldot ogles un attīrot tās no piemaisījumiem, tad tagad šādus pakalpojumus sniedz visi. Tirgus diktē savus noteikumus.

Viens no priekšnoteikumiem, lai osta strādātu sekmīgi, ir tās dziļums. Rīgas ostā šajā ziņā jau daudz ir paveikts, taču darāmā arī vēl daudz. Otra svarīga lieta – kvalificēts darbaspēks, un Rīgas ostai šajā ziņā ir ļoti liels potenciāls. Tā kā daudz esmu piedalījies starptautiskās izstādēs, konferencēs un semināros, bijis daudzās pasaules ostās, droši varu teikt, ka Rīgas ostai ir ļoti laba reputācija klientu un part-

neru vidū. Rīga salīdzinājumā ar daudzām citām ostām ir vinnētāja. Arī statistika liecina, ka ostas attīstība ir dinamiska, varbūt ne tik strauja, kā varētu vēlēties, bet tā tomēr ir stabila un pārliecinoša.

Taču tirgū nekas nenāk no nekurienes, visam ir savas likumsakarības. Arī kravas nenāk kā cunami. Kravu plūsmas ir tik konservatīvas un to veidošanās ir tāds ilgtermiņa process, ka vajadzīgi daudzi gadi, pat gadu desmiti, lai iekarotu kādas kravas tirgu. Lai šī krava aizietu, arī vajadzīgs laiks, tomēr šis process notiek salīdzinoši daudz ātrāk, bet mums visiem kopā, te es domāju tos, kas strādā Rīgas ostā, jābūt gataviem dažādām tirgus situācijām, jācenšas daudzas lietas paredzēt un adekvāti reaģēt. Bet mums jābūt arī pozitīvi un optimistiski noskaņotiem, jo Rīgas ostai ir liela nākotne.

UZZIŅAI

2006. gadā apstiprināja Rīgas ostas jaunās robežas, un bija paredzēts, ka jau tuvāko piecu gadu laikā viens no lielākajiem Rīgas ostas stividoriem „Strek" pārcelsies no Andrejsalas uz Krievu salu. Rīgas brīvostas valde jau bija akceptējusi līguma parakstīšanu ar SIA „Strek" par teritoriju nomu Daugavas pretējā krastā, kad nāca Satversmes tiesas spriedums, kas pasludināja ostas jaunās robežas par spēkā neesošām, līdz ar to arī aizsāktie projekti nevar virzīties uz priekšu un neskaidrībā dzīvo arī „Strek". Pārcelšanās uz Krievu salu joprojām ir tikai vīzija, tāpēc arī nav iespējams pateikt, cik naudas tiks investēts jauna termināla celtniecībā. Pēc uzņēmuma vadītāju domām, jauna termināla celtniecība prasīs aptuveni piecus gadus, un viņi cer, ka šajā laikā „Strek" varēs turpināt darbu pašreizējā vietā.

"B.L.B. Baltijas terminmāls" apkaro sekas

"B.L.B. Baltijas terminmāls" sāka darboties jau 1993. gadā, bet akciju sabiedrība "B.L.B. Baltijas terminmāls" tika nodibināta 1994. gadā, privatizējot valsts rūpnīcu "Svaigums". Dibinātāji bija "B.L.B. korporācija" kopā ar zviedru firmu "Pattyraine & Company". Rezervējot turpmākai attīstībai 30 hektāru zemes un savā pārziņā pārņemot divas piestātnes, B.L.B. saņēma arī bēdīgu pagātnes mantojumu – nesakārtotu teritoriju un piesārņotu augsni.

Bija jātiek galā ar vecajām paliekām un tai pašā laikā jāsāk būvēt naftas un ķīmisko produktu terminālu. Liels pluss bija robeža ar Mangaļu dzelzceļa preču staciju, kuras atzars uz terminālu tika pagarināts par trīsarpus kilometriem. Arī Mīlgrāvja kanālu vajadzēja padziļināt. Lai tagad atcerētos un uzskaitītu visu, kas paveikts, būtu jāpatērē pārāk daudz laika, un uzņēmuma vadība ir pārliecināta, ka enerģiju labāk izmantot jaunu projektu attīstīšanai.

Kompānija veikusi nozīmīgus ieguldījumus vides drošības uzlabošanā. „Ecohelp" un „Vides konsultāciju birojs" B.L.B. teritorijā turpina 2003. gadā iesāktos grunts sanācijas darbus, lai mazinātu daudzu gadu gaitā radušos piesārņojumu. Šie darbi tiks turpināti arī turpmāk, jo uzņēmums atrodas bijušās superfosfāta rūpnīcas teritorijā. Pavisam līdz 2007. gada decembrim investīcijās vides sakārtošanā uzņēmums ieguldījis vairāk nekā 45 000 latu, un tās ir vienas no lielākajām investīcijām Latvijā.

Lai novērstu naftas produktu nokļūšanu atklātā vidē, veikti lietus ūdens kolektora rekonstrukcijas darbi, kas pilnībā izslēdz iespēju naftas produktiem iekļūt Ķīšezerā, un, rūpējoties par vides kvalitāti, jau 2003. gadā ir veikta attīrīšanas iekārtu rekonstrukcija.

Un tomēr nereti "B.L.B. Baltijas terminmāls" apkārtnes iedzīvotāji sūdzas, ka gaisā jūtama nepatīkama degvielas smaka. Uzņēmuma vadītāji to skaidro ar piesārņoto augsni, no kuras, īpaši vasaras karstajās dienās, gaisā ceļas nepatīkamais aromāts. Speciālisti apgalvo, ka nereti cilvēki uz smakām reaģē daudz jutīgāk nekā mēraparāti, kas

UZZIŅAI

„B.L.B. Baltijas terminmāls" ir viena no lielākajām Rīgas brīvostas stividorkompānijām, kura nodarbojas galvenokārt ar naftas un ķīmisko produktu pārkraušanu un no 1994. gada, kad tā uzsāka darbību, vairākas reizes kāpinājusi pārkraušanas apjomus. Pašlaik „B.L.B. Baltijas terminmāls" dod darbu 170 darbiniekiem un pagājušajā gadā pārkrāva vairāk nekā 2,5 miljonus tonnu naftas produktu, sasniedzot 9,068 miljonu latu lielu apgrozījumu. B.L.B. uzbūvēta jauna katlu māja, kur par kurināmo izmanto dabasgāzi.

gaisa piesārņojumu nekonstatē. Atbilstoši Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumiem regulāri tiek veikti gaisa kvalitātes mērījumi. Nepārtrauktā režīmā tiek mērīta sēra dioksīda, slāpekļa dioksīda, benzola, toluola un citu vielu koncentrācija atmosfērā, un Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas aģentūra, piemēram, 2007. gada februārī, kad tika veikti kontrolmērījumi, nevienai no vielām nav konstatējusi pārsniegtu pieļaujamo koncentrāciju, un slēdzienā var lasīt, ka gaisa kvalitāte atbilst Latvijas likumdošanā paredzētajām prasībām. Tā kā Latvija ir Eiropas Savienības dalībvalsts, tai saistošas visas prasības, kas nosaka ekoloģijas jautājumu risināšanu un apkārtējās vides saudzēšanu.

„B.L.B. Baltijas terminmāls" speciālisti ļoti labi saprot, ka vienīgi tad, ja uzņēmuma darbība būs atbilstoša visaugstākajiem Eiropas standartiem, uzņēmums varēs ne tikai sekmīgi turpināt, bet arī paplašināt darbību. Bet tieši tad, kad uzņēmuma jaunie projekti nonāk līdz publiskajai apspriešanai, nākas dzirdēt ieteikumus vairāk domāt par ekoloģijas jautājumiem. Var teikt, ka nepārtraukti notiek tāda kā ripas grūstīšana vienos vai otros vārtos. Diemžēl osta un tās uzņēmēji tagad ir spiesti maksāt par padomju gados pieļautajām kļūdām. Ne ostas, ne ostas pārvaldes, ne mūsdienu biznesa attīstības stratēģija nav vainojama pie tā, ka savulaik neviens nedomāja par cilvēkiem un plānoja dzīvojamo rajonu celtniecību ostai stratēģiski svarīgās vietās. Tagad cietēji ir visi – gan osta, kas nevar pilnībā plānot savu attīstību, gan arī cilvēki, kuru dzīves apstākļus ostas darbība nereti tomēr ietekmē.

„B.L.B. Baltijas terminmāls" nodevis ekspluatācijā jauno dīzeļdegvielas noliešanas dzelzceļa estakādi un papildu dzelzceļa manevrēšanas līnijas. „B.L.B. Baltijas terminmāls" prezidenta padomniece Jevgeņija Segale: „Šis ir tikai viens no kārtējiem darbiem, lai „B.L.B. Baltijas terminmāls" spētu piedāvāt visizdevīgākos pakalpojumus saviem klientiem un veidotu harmonisku saikni ar apkārtējo vidi. Pozitīvu slēdzienu par estakādi ir sniegušas visas kontrolējošās institūcijas: Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests, Lielrīgas reģionālā vides pārvalde, Sabiedrības veselības aģentūra, Valsts darba inspekcija, un tas nozīmē, ka estakāde atbilst visiem Latvijas un Eiropas Savienības standartiem ugunsdrošības, kā arī vides un darba aizsardzības jomās. Savukārt tehniskie eksperti ir sertificējuši naftas produktu noliešanas cauruļvadus. Jaunās estakādes un īpaši uzņēmuma teritorijā esošo dzelzceļa pievedceļu pozitīvo ietekmi izjutīs arī termināla apkārtnes iedzīvotāji, jo mazināsies nepieciešamība pēc Ezera ielas pārbrauktuves slēgšanas, tur manevrējot vagonu sastāviem. Arī turpmāk uzņēmums iecerējis ieguldīt nozīmīgas investīcijas infrastruktūras uzlabošanā un apkārtējās vides drošības palielināšanā. Turklāt tas tiks veikts, nepalielinot naftas produktu pārkraušanas apjomus.

Mārcis Krastiņš, AS "B.L.B. Baltijas terminmāls" sabiedrisko attiecību konsultants

Prāmju līnija gaida labākus laikus

Līnija Rīga – Lībeka darbojas kopš 2000. gada, sākotnēji tās operators bija „Latlines". „DFDS Tor Line" līniju pārņēma 2002. gada beigās, un kopš tā laika tajā kursē divi ro-pax (kravas un pasažieru) tipa prāmji, nedēļā veicot četrus reisus katrā virzienā. Šobrīd līniju apkalpo prāmji „Mermaid II" un „Envoy". No 2004. gada septembra līdz 2006. gada jūnijam „DFDS Tor Line" nodrošināja satiksmi arī prāmju līnijā Ventspils – Lībeka.

DFDS ir pārstāvniecības 13 Eiropas valstīs – Dānijā, Norvēģijā, Zviedrijā, Somijā, Lielbritānijā, Īrijā, Francijā, Beļģijā, Nīderlandē, Vācijā, Polijā, Lietuvā un Latvijā. Kompānijā strādā 4350 cilvēku, un tās flotē ir 68 kuģi.

Kopš 2006. gada vasaras „DFDS Tor Line" nodrošina prakses vietas Latvijas Jūras akadēmijas studentiem. Iespēju robežās kompānija cenšas finansiāli atbalstīt Ainažu jūrskolas muzeja pasākumus.

Stāsta „DFDS Tor Line" rīkotājdirektors ZIGMUNDS JANKOVSKIS.

– No 2003. gada sākuma, kad DFDS pārņēma kompāniju „Latlines", līdz 2006. gada vidum līniju Rīga – Lībeka apkalpoja divi kuģi. Visus šos gadus intensīvi strādājām, lai palielinātu kravu pārvadājumu kapacitāti, un jāteic, ka mums tas diezgan labi izdevās. Bet 2006. gada vidū situācija mainījās, jo prāmi „Vilnius" pārcēla uz citu līniju. DFDS bija parakstījusi līgumu ar „Deutsche Bahn" par līnijas Klaipēda – Zasnica atjaunošanu, un kuģis „Vilnius" bija piemērots dzelzceļa sastāvu apstrādei. Tā kā Klaipēdas un Zasnicas ostās ir vienāds sliežu ceļu platums, šis prāmis tagad pārvadā dzelzceļa vagonus.

Lai cik arī tas būtu skumji, mēs palikām ar vienu prāmi un daudzām neatrisinātām problēmām. Sākumā likās, ka nebūs sarežģīti „Vilnius" vietā nofraktēt citu prāmi, bet dzīvē viss izrādījās savādāk. Diemžēl tā saukto *ro-pax* kuģu tirgus ir tukšs, jo kombinētie pasažieru un kravu pārvadājumi Eiropā kļūst arvien pieprasītāki. Izskaidrojums lielajam pieprasījumam pavisam vienkāršs: ir mēneši, kad kravu pārvadājumos vērojums kritums, un ir mēneši, kad kritums ir pasažieru pārvadājumos, bet kopumā pārvadājumu apjoms un naudas plūsma kombinētajos pārvadājumos izlīdzinās.

UZZIŅAI

2007. gads nebija ražīgākais līnijas Rīga – Lībeka pastāvēšanas laikā, jo pirmos četrus mēnešus to apkalpoja tikai viens prāmis. Gada laikā tika veikti 320 reisi, pārvadājot 30 400 *ro-ro* kravas vienību (transportlīdzekļi) un 13 400 pasažieru.

Zigmunds Jankovskis.

Nevar jau teikt, ka nebija neviena prāmja. Bija, bet tie neatbilda mūsu prasībām. Tā kā kuģim stingri jāievēro grafiks un jāpagūst līnijā Rīga – Lībeka veikt divus apļus nedēļā, tad, lai tiktu galā ar šo uzdevumu, vajadzīgs zināms ātrums. Piedevām vajadzīga arī noteikta pasažieru un kravas ietilpība.

Tā kā meklējumi ieilga, desmit mēnešus nācās strādāt ar vienu kuģi, un šāds darba grafiks mūsu labi noregulētajam servisam iecirta diezgan nepatīkamu robu. Piecu gadu laikā bija izveidojies klientu loks, kuru kravas nodrošināja noteiktu pārvadājumu apjomu. Samazinoties mūsu iespējām, samazinājās arī klientu iespējas, jo visām kravām uz viena kuģa vietas nepietika, un klienti, protams, ar šādu situāciju nebija apmierināti. Lai kaut nedaudz mazinātu spriedzi, kā kompromisu piedāvājām klientiem labus noteikumus kravu pārvadājumiem no Klaipēdas ostas ar mūsu māsas uzņēmuma „DFDS Lisco" prāmjiem, kuri sešas reizes nedēļā kursē no Klaipēdas uz Ķīli. Daļu klientu izdevās pārliecināt, ka tas varētu būt pieņemams variants, kamēr mēs atrisinām otra prāmja problēmu.

Ļoti cerējām, ka varēsim atjaunot divu prāmju reisus no Rīgas uz Lībeku jau 2007. gada sākumā, jo bija atrasts piemērots prāmis, kam kuģu remontu rūpnīcā veica nepieciešamo remontu. Diemžēl remonta beigu termiņš tika atlikts un pārlikts vairākas reizes, jo atklājās arvien jaunas un neparedzētas problēmas. Bija jāmaina kuģa galvenais dzinējs, bet izrādījās, ka sagādātais nebija gluži tāds, kādu vajadzēja, tāpēc nācās kuģim pārbūvēt cauruļvadu sistēmu un vēl daudz ko citu. Mums savukārt nācās skaidrot klientiem, kāpēc vēl nevaram līnijā palaist otru kuģi. Tas ir ļoti nepatīkami, ka jātaisnojas par svešiem grēkiem, un beigu beigās jau likās, ka klienti mums vairs netic.

Tomēr kuģa remonta epopeja beidzās laimīgi, prāmis tagad ļoti labi strādā līnijā un visi ar pakalpojumu kvalitāti ir apmierināti.

– Vai tie klienti, kuri pārcieta grūtos laikus, pārvadājot kravas no Klaipēdas ostas vai kā citādi, tagad pie jums ir atgriezušies?

– Daļa atgriezās tūlīt kopā ar otro prāmi, daļa turpina izmantot Klaipēdas ostas pakalpojumus, bet vēl citi vairs nevēlējās veikt pārvadājumus ar prāmi, jo viņus apmierina kravu pārvadāšana pa sauszemi caur Poliju. Jāatzīst, ka Klaipēdas ostai ir savi plusi, vispirms jau tie ir seši reisi nedēļā, piedevām arī īsāks tranzīta

laiks – ceļā no Rīgas līdz Lībekai kuģis pavada 35 stundas, bet no Klaipēdas līdz Ķīlei tikai 21 stundu. Ja pierēķina aptuveni piecas stundas, kas vajadzīgas, lai no Rīgas nokļūtu Klaipēdā, kopā iznāk aptuveni 26 stundas, tātad laika ziņā ir ietaupījums. Protams, viss atkarīgs no grafika, kad krava ienāk Vācijā. Ja svētdienas rītā, tad diena jāpavada terminālā, jo Vācijā smagajam transportam brīvdienās kustība nav atļauta.

Pieliekot lielas pūles, tikai līdz gada beigām izdevās atkal noregulēt darbu līnijā un jauno kuģi piepildīt ar kravām.

– Tas attiecas arī uz pasažieriem?

– Ar pasažieriem ir nedaudz citādi. Lai vasarā piepildītu visas pasažieru vietas, reklāmas kampaņa jāsāk jau ziemā, taču 2006. gada beigās un 2007. gada sākumā, kad ne tikai reklāmas bukletiem vajadzēja būt gataviem, bet bija arī jāsāk tirgot biļetes vasaras sezonai, mēs paši vēl nezinājām, kad kuģis atgriezīsies līnijā. Tāpēc attiecībā uz pasažieriem 2007. gads mums bija jānoraksta un visas pūles jāvelta 2008. gadam, jo pieredze rāda, ka cilvēki Rietumeiropā savus ceļojumus plāno ļoti savlaicīgi, vācieši, piemēram, vismaz pusgadu uz priekšu.

– Ja vieni klienti aiziet, to vietā taču var nākt citi?

– Var un arī nāk. 2007. gada oktobrī sākām ļoti interesantu pārvadājumu – jauno „Škoda" trolejbusu piegādi Rīgai. Kopumā ir noslēgts līgums par 150 trolejbusu piegādi 2008. un 2009. gadā. Trolejbusa „Škoda" ražotāji izmēģinājuma braucienos pārliecinājās, ka mūsu pakalpojums pilnībā atbilst viņu vajadzībām un prasībām, ar piedāvāto servisu bija ļoti apmierināti, kā rezultātā tika parakstīts līgums. Tagad esam lepni, ka varam Rīgai atvest tik nepieciešamo sabiedrisko transportu.

2007. gadā bija interesanta sadarbība ar Aizsardzības ministriju, kad mēs uz starptautiskām mācībām un atpakaļ vedām militāro tehniku un karavīrus.

– Vai tas, ka strādājat lielas kompānijas sastāvā, dod jums kādas priekšrocības?

– Neapšaubāmi. Jāatzīst, ka pašlaik prāmju bizness Latvijā nav rentabls un noturēties virs ūdens var tikai lielas kompānijas ietvaros, kura ar plus zīmi strādā citos maršrutos un spēj nosegt mūsu pagaidām nerentablos pakalpojumus. Protams, kompānija to dara, domājot par nākotni, kad *ro-ro* pakalpojumi arī mūsu maršrutā kļūs ienesīgi. Pagaidām mēs saskaramies ar ļoti skarbu realitāti – milzīgu inflāciju. Cenas gada laikā atsevišķiem pakalpojumiem un precēm ir divkāršojušās. Degvielas izmaksas kaut nedaudz cenšamies izlīdzināt uz biļešu rēķina, bet pilnībā tās iestrādāt biļetēs nedrīkstam, jo tas būtu pārāk liels slogs mūsu klientiem.

Vēl tikai pirms pāris gadiem kravu pārvadājumu bizness gāja no rokas, un daudzi, kam bija brīvi līdzekļi, centās šajā biznesā nopelnīt. Taču tirgū notiek svārstības, un šobrīd zināmā mērā iestājies kravu deficīts, kas nozīmē, ka kravu pārvadātāji meklē lētāko ceļu, lai nogādātu preci pasūtītājam. Tā ir ābeces patiesība,

ka krava meklē lētāko, ātrāko un drošāko ceļu, bet pašlaik akcents tiek likts uz lētāko, kas ne vienmēr ir ātrākais un drošākais. Kad ar autopārvadātājiem salīdzinām sauszemes un jūras pārvadājumu izmaksas, var skaidri redzēt nesakritību. Autopārvadātāji tik atmet ar roku: amortizāciju mēs pakalpojumu izmaksās neliekam iekšā, jo braucam ar līzingā pirktām jaunām *fūrēm*, un degvielu arī nepērkam degvielas uzpildes stacijās. Bet mums nākas izdomāt jaunus un interesantus piedāvājumus, ar kuriem pievilināt autopārvadātājus, lai viņi daļu ceļa veiktu ar mūsu prāmjiem pa jūru. Kuģi, kas kursē noteiktos maršrutos, ir gluži kā vilcieni, kas pienāk un atiet stingri pēc saraksta. Kad kuģim ir jādodas jūrā, tas dodas, vienalga, vai kravas nodalījums ir piepildīts līdz pēdējam, vai uz klāja ir tikai dažas mašīnas. Tāpēc bieži vien ir daudz izdevīgāk kravu vest par zemāku cenu, nekā veikt reisu tukšā.

„DFDS Tor Line" kuģi līnijā Rīga – Lībeka.

– Kas gan tāds ir sagaidāms nākotnē, ja jau kompānija ir gatava pieciest reālus zaudējumus?

– Agrāk vai vēlāk kravu pārvadājumu tirgus arī Latvijā tiks sakārtots tieši tāpat, kā tas tiek organizēts Eiropā. Pienāks laiks, kad absurdas lietas vairs nenotiks. Vairāku salīdzinājumā ar Rietumeiropu zemāku izmaksu dēļ, tādu kā šoferu algas, degviela u.c., pagaidām kravu pārvadājumi tiek organizēti neloģiski, tāpēc runāt par *ro-ro* kravu pārvadājumiem klasiskajā izpratnē mēs vēl nevaram. Lūk, pavisam vienkāršs un uzskatāms piemērs: līzingā ir nopirkts jauns vilcējs, kura šoferis, protams, kopā ar kravu mēro 35 stundas ilgo ceļu no Rīgas līdz Lībekai. Tas nozīmē, ka vilcējs šīs stundas stāv dīkā un neko nepelna, piedevām firma maksā algu un kajītes biļeti šoferim, kurš, garās stundas uz kuģa īsinot, lasa žurnālus un sūc aliņu. Šeit nav nekādas loģikas! Prāmju bizness tikai tad ir loģiski organizēts, ja vilcējs

UZZIŅAI

■ Dāņu kuģniecības kompānija DFDS (pilns nosaukums – „Det forenede Dampskibs-Selskab", kas tulkojumā no dāņu valodas nozīmē „apvienotā tvaikoņu kompānija"), ir dibināta 1866. gadā, un sākotnēji tās flotē bija 19 kuģi.

■ 1877. gadā DFDS ar kuģi „A.N.Hansen" sāka satiksmi līnijā, kas savienoja Liepāju (Libau), Halli, Londonu un Antverpeni.

■ 1886. gadā DFDS sāka regulāru satiksmi maršrutā Rīga – Kopenhāgena – Hamburga.

■ 1903. gada vasarā DFDS piederošā Rīgā bāzētā Krievijas kuģniecības kompānija „Russische uberseeische Dampfschiffs-Gesellschaft" sāka regulāru satiksmi no Rīgas uz Halles ostu Anglijā. Šo maršrutu apkalpoja trīs kuģi: „Irkutsk", „Kurgan" un „Wologda", kuri kuģoja ar Krievijas karogu.

■ No 1911. gada līdz 1. pasaules kara sākumam DFDS piederošā Liepājā bāzētā Krievijas kuģniecības kompānija „North-West Steamship Co.Ltd." apkalpoja līniju Liepāja – Halle. Līnijā kursēja kuģi „Leopold II" un „Georgios I", kuru vārdi vēlāk tika mainīti attiecīgi uz „Saratov" un „Odessa".

■ 1920. gadā tika atklāta pasažieru kuģu līnija Liepāja – Danciga – Kopenhāgena. Šo līniju galvenokārt izmantoja emigranti, kuri tālāk no Kopenhāgenas ar DFDS kuģiem devās pāri okeānam uz Ņujorku.

atved treileri līdz prāmim, nodod to prāmja operatora ziņā un dodas pēc jaunas kravas, savukārt prāmja operators nogādā kravu saņēmējostā, kur to nodod citam vilcējam kravas tālākai transportēšanai pie pasūtītāja. Deviņdesmit procenti no DFDS biznesa strādā tieši pēc šādas shēmas. Protams, tad tie ir tikai kravas kuģi, kuriem nav vajadzīgas pasažieru vietas un kuru izmaksas tādēļ ir stipri zemākas. Kad iepriekšminētā šoferu algu un degvielas izmaksu starpība ar Rietumeiropu izlīdzināsies, autotransporta īpašnieki loģiski nonāks pie secinājuma, ka izdevīgāk ir sūtīt tikai treileri pa jūras ceļu, nevis algot šoferus un sūtīt tos ar prāmi vai dzīt mašīnas ar kravu caur Poliju. Šajā laikā šoferi ar autotransportu var pārvadāt citas kravas. Domāju, ka aptuveni desmit gadu laikā sistēma būs loģiski sakārtota. Prāmju biznesa raksturīga iezīme ir tā, ka visas prognozes un aprēķini tiek veikti vismaz piecu līdz desmit gadu periodam.

Kas attiecas uz pasažieru pārvadājumiem, tad nereti uzdod jautājumu: kāpēc uz mūsu prāmjiem ir tik maz pasažieru vietu? Godīgi sakot, līnijā Rīga – Lībeka divi simti vietu ir pilnīgi pietiekami, jo šo ceļu parasti izvēlas tūristi, kas ceļo ar treileriem vai divriteņiem, arī tie, kuri nevēlas braukt cauri Polijai vai ieplānojuši no Vācijas atvest automašīnu. Vispieprasītākās ceļošanai un atpūtai, protams, ir tās līnijas, kurās cilvēks vakarā uzkāpj uz kuģa un otrā rītā jau ir galapunktā. Mūsu līnijas trīsdesmit piecas stundas nav gluži tas serviss, kas varētu būt īpaši pieprasīts pasažieru vidū.

– Runājot par kravas pārvadājumiem tuvākā vai tālākā nākotnē, lielākā vērība, protams, tiek veltīta konteinerpārvadājumiem. Vai arī jūsu kompānija savus nākotnes plānus saista ar šiem pārvadājumiem?

– Rīgas ostā vairākas kompānijas veic vai plāno veikt konteinerkravu apstrādi, un arī mēs pieļaujam tādu domu. Ja būs pieprasījums, mēs būsim gatavi sniegt šādu pakalpojumu, jo viens no kompānijas DFDS darbības veidiem ir konteinerkravu pārvadājumi.

Uzticība vietējiem kuģu būvētājiem

Pēc Jūras spēku pasūtījuma Latvijas Zinātņu akadēmija 2003. gadā veica zinātnisku pētījumu „Kuģu būvniecības iespējas Latvijā". Darbu vadīja Latvijas Zinātņu akadēmijas Ekonomikas institūta direktore ekonomikas zinātņu doktore Raita Karnīte. Pētījums apliecināja, ka ekonomiski izdevīgāk būtu būvēt kuģus Latvijā, nevis iegādāties tos ārvalstīs. Saskaņā ar pētījuma rezultātiem akciju sabiedrība „Rīgas kuģu būvētava" sadarbībā ar „Tosmares kuģu būvētavu" tika atzīta par potenciāli vispiemērotāko kandidātu militāro kuģu būvei.

Veicot tirgus izpēti par iespējamo kuģu būvi Latvijā un ārvalstīs, noskaidrojās, ka Latvijas Uzņēmumu reģistrā ir 62 uzņēmumi, kuru pakalpojumu klāstā minēta kuģu būve. Veicot dziļāku izpēti, tika konstatēts, ka lielākajai daļai šo uzņēmumu darbība galvenokārt saistīta ar dažāda kuģu aprīkojuma uzstādīšanu un remontu. Latvijā ir tikai divi uzņēmumi, kas pilnā apjomā spēj realizēt kuģu būves programmu, un tie ir AS „Baltijas Holdings" uzņēmumi SIA „Rīgas kuģu būvētava" un AS „Tosmares kuģu būvētava".

„Rīgas kuģu būvētava" no putna lidojuma.

„Rīgas kuģu būvētavai" ir kuģu būvei nepieciešamās ražošanas jaudas, doki, slipi, celtņi, projektēšanas un kuģu būves pieredze un speciālisti. Lai saņemtu militāro ekspertu atzinumu par „Rīgas kuģu būvētavas" atbilstību, tika uzaicināti Nīderlandes Jūras spēku Kara kuģu arhitektūras un inženiertehniskā departamenta pārstāvji, kuri secināja, ka akciju sabiedrība „Rīgas kuģu būvētava" ir spējīga būvēt kuģus Krasta apsardzes vajadzībām.

Neizkrist no aprites

„Rīgas kuģu būvētava" ir viena no lielākajām rūpnīcām Latvijā, kas ražo eksporta produkciju. Uzņēmumā strādā aptuveni 3000 cilvēku, un pakārtoti kuģu būvētava dod darba vietas vēl kādiem trīsdesmit tūkstošiem, kuri tepat vien Vecmīlgrāvī dzīvo un strādā.

Visi līdzšinējie ministru prezidenti vārdos ir atbalstījuši akciju sabiedrības „Rīgas kuģu būvētava" izaugsmes nepieciešamību, pauduši gandarījumu par kuģu būves nozares noturēšanos *uz ūdens* un, protams, tagad arī par augsto starptautisko novērtējumu. „Bet ko reāli tas mums ir devis?" vairāk it kā pats sev šo jautājumu uzdod akciju sabiedrības „Rīgas kuģu būvētava" izpilddirektors Aivars Stolders. „Praktiski neko!" viņš pats arī atbild.

Lai arī neatbildētu jautājumu nereti ir vairāk nekā kompetentu atbilžu, lai arī neskaitāmās darba, imigrācijas un vides aizsardzības inspekcijas dažkārt inspicēt ierodas tik bieži, ka, šķiet, neatliek laika parastajam ikdienas darbam, tomēr Stolders ne mirkli nenožēlo, ka liktenis viņu atvedis šurp. Pirms pieciem gadiem palūgts kuģu būvētavā pastrādāt trīs četrus mēnešus, nu jau viņš ir piedzīvojis brīdi, kad pabeigta pirmā no nulles uzsāktā un viņa vadītā kuģa būve. Viņam izdevies lauzt vēl kādu dziļi iesakņojušos stereotipu: „Atnāk žurnālisti uz preses konferenci un sāk uzdot man jautājumus krievu valodā. *Stop*, es viņiem saku, runāsim latviski! Visi šokā, kā tas var būt, ka kuģu būvētavas vadība runā latviešu valodā?" Tas, ka nozarē valdošā ir krievu valoda, protams, ir taisnība, tāda specifika jau no neatminamiem laikiem. Pirms pieciem gadiem Stolders pieņēma izaicinājumu, lai pats sev un citiem pierādītu, vai autobūves inženieris var tikt galā ar kuģu būvi. Izrādās, ja grib, tad var tikt galā ar visu – ar „Rīgas kuģu būvētavas" piecdesmit divu hektāru teritorijas apsaimniekošanu, ar uzņēmuma modernizāciju, ar ražošanas procesu, pat mēbeļu ražošanu, jo kuģi nav iespējams pilnībā nokomplektēt, ja nav piemērotu mēbeļu.

„Mums ir paveicies, ka „Rīgas kuģu būvētava" atrodas tieši Rīgas brīvostā, jo osta dinamiski attīstās, un tas dod zināmu labumu arī mums," saka Aivars Stolders.

„Sezonas laikā bez vietējiem speciālistiem pie mums strādā aptuveni pussimt viesstrādnieku. Tie ir gan inženiertehniskie darbinieki, gan strādnieki no Horvātijas, Vācijas, Polijas, Bulgārijas un citām Eiropas valstīm, bet lielākā daļa nāk no Ukrainas, nedaudz no Lietuvas.

Visvajadzīgākie speciālisti ir kuģu korpusa remontatslēdznieki: metālgriezēji un metinātāji. Tie ir strādnieki kaut ar nelielām, tomēr inženiera zināšanām, jo viņiem jāprot lasīt rasējumus, bet šādus cilvēkus ne Latvijā, ne citās Baltijas

valstīs nevienā arodskolā nesagatavo. Tuvākā mācību iestāde ir Sanktpēterburgā. Remontatslēdznieks ir viens no svarīgākajiem speciālistiem, lai kuģi vispār varētu uzbūvēt. Neviens mūsu metinātājs nav vienkārši metinātājs, mūsējiem visiem ir „Lloyd's" vai „Det Norske Veritas" sertifikāts, jo bez šiem sertifikātiem uz kuģa nemaz neatļauj strādāt. Sertifikātu var iegūt arī Latvijā attiecīgo firmu pārstāvniecībās. Pretendentam jānokārto eksāmens un jāpierāda, ka viņš tiešām ir speciālists, kurš prot šuvi sametināt tā, lai pēc tam skenējot tajā neatrastu nevienu defektu.

Lai kaut nedaudz mazinātu speciālistu deficītu, uz sava uzņēmuma ražošanas bāzes izveidojām mācību kombinātu, kurā ik gadus apmācām no 25 līdz 30 cilvēkiem. Mācības beidzot, viņi iegūst gāzes metinātāja profesiju. Tomēr statistika ir tāda, ka no katriem simt kursu beidzējiem pēc gada strādā labi ja divi! Apzināmies, ka šāds apmācīts speciālists arī citiem kļūst interesants un starptautiski pieprasīts, jo var strādāt jebkurā kuģu būvētavā pasaulē, un labu speciālistu pasaules kuģu būvē nepietiek. Mēs gan nosakām lielus naudas sodus par līguma laušanu pirms termiņa, bet ārzemju kuģu būvētavas īpašnieki par sagatavotu speciālistu ir gatavi maksāt, lai tikai pārvilinātu pie sevis. Tā nu iznāk, ka tie cilvēki, kuri vēl nesen strādāja pie mums, tagad ir Norvēģijā, Portugālē vai Vācijā.

Lai arī cik pieprasīti būtu kuģu būves speciālisti, jaunieši šo profesiju izvēlas nelabprāt. Galvenais iemesls ir smagais darbs, bet jauniešiem raksturīgi, ka viņi meklē vieglāku un labāk apmaksātu darbu. Un tomēr mēs mēģinām lauzt stereotipus un popularizēt šo profesiju. Pateicoties Rīgas jūrskolas direktoram Spartakam Leimanim, šai skolā ir akreditēta kuģu būvniecības specialitāte, kurā varēja uzņemt 25 audzēkņus, bet reāli uzņēma tikai trīspadsmit. Pirms stāšanās skolā puiši atnāk uz rūpnīcu un saka, ka vēlētos kļūt par inženieriem, bet, ieraugot metālus, kuģus un darba specifiku, nobīstas. Atmet ar roku un saka, ka draugs, redz, strādā bankas apsardzē, saņem divas reizes lielāku algu nekā šeit un visu dienu praktiski neko nedara. Jā, pie mums ir citādi – smagi jāstrādā no rīta līdz vakaram, taču es puišiem jautāju: vai jums uzbūvēt kuģi neliekas lielisks izaicinājums? Pagaidām laikam tas tomēr nav prestiži..."

Katrs kuģis ir īpašs

„Esmu pārliecināts, ka kuģis patiešām ir brīnums! Šķiet neticami, kā tas var būt, ka tonnām smags metāla gabals peld pa ūdens virsu! „Rīgas kuģu būvētavā" katrs kuģis sākas ar konkrētu projektu. Katram kuģim ir savi parametri – viens ir zvejas kuģis, otrs tankkuģis, cits sauskravas kuģis. Mums nav konveijera, nav tādas autorūpnīcas, kas katru dienu ražo vienu un to pašu. Divu vienādu kuģu nav, un arī tie, kas nāk uz remontu, katrs ir savādāks. Tieši tāpēc mūsu ražošana ir tik sarežģīta un ir tik grūti nokomplektēt strādniekus," stāsta A. Stolders.

„Vienmēr jāpatur prātā arī konkurence, kas neļauj atslābināties ne mirkli, jo blakus ir Lietuva un Igaunija, kuras nereti tirgū piedāvā zemākas pakalpojumu

cenas. Piemēram, ir tādi darbi kuģu būvē, par kuriem jāmaksā ļoti augsta stundu likme, kas, protams, ietekmē kopējās būvniecības izmaksas, bet, tiklīdz kāds piedāvā kaut nedaudz zemāku cenu, kuģis aiziet uz turieni. „Rīgas kuģu būvētavai" jārēķinās ar starptautisko konkurenci, tāpēc mēs ne vienmēr varam par darbu samaksāt tik, cik par šo darbu maksā Norvēģijā. Un tikai tad, kad Eiropas Savienībā mūs vairs neuztvers kā lētā darbaspēka valsti, varēsim saviem cilvēkiem maksāt vairāk, pagaidām pasūtītājs maksā par kuģi tik, cik viņš maksā, un viss. Un tomēr tas ir ievērojami vairāk nekā Krievijā. Varētu jautāt, kāpēc daudzi tomēr neizvēlas iespēju pasūtīt kuģus Krievijā? Tāpēc, ka mēs nodrošinām starptautiskajām prasībām atbilstošu kvalitāti, ko novērtē. Mēs izpildām darbus noteiktajos termiņos, jo par katru nokavētu dienu mums jāmaksā 5000 dolāru soda nauda."

Viesstrādnieki maksā dārgi

„Savu speciālistu mums trūkst, tāpēc jāmeklē viesstrādnieki. Lai saņemtu darba atļauju, piemēram, vienam Ukrainas strādniekam, esam spiesti šķirties no 637 latiem. Šajā summā ietilpst dokumentu pieņemšana, izsaukums, apdrošināšana uz gadu, darba atļauja un vēstniecības nodeva. Par dokumentu paātrinātu kārtošanu jāpiemaksā vēl 140 latu, ko lielākoties arī darām, jo ir starpība, vai dokumentus nokārto mēneša vai triju mēnešu laikā. Tātad kopā sanāk 777 lati! Un vēl par katru viesstrādnieku katru mēnesi jāmaksā valsts nodeva – 35 lati.

Tā tikai šķiet, ka viss ir ļoti vienkārši: noalgojam viesstrādniekus un dzīvojam, cepuri kuldami. Nebūt! Tā ir liela nauda, ko tērējam, lai ataicinātu šurp speciālistu, tāpēc mēs būtu daudz priecīgāki, ja pietiktu ar vietējo darbaspēku. Reizēm gadās, ka uzaicinātajam speciālistam ir tieksme uz alkoholu vai kādas problēmas, un viņš jāsūta atpakaļ. Tad esam velti iztērējuši naudu. Es saprotu, ka valsts sevi aizsargā no darbaspēka ievešanas, bet Igaunijā un Lietuvā kopējie izdevumi par viesstrādnieka uzaicināšanu no trešajām valstīm ir tikai 280 dolāru. Mēs taču neievedam cilvēkus, kuri par sētniekiem strādā, mēs ievedam kuģu būvei vajadzīgus speciālistus, kurus Baltijas valstīs pēdējos divdesmit gados vairs nesagatavo. Būtu labi, ja samazinātos maksa par viesstrādnieka darba atļaujas saņemšanu un darba atļauju izskatīšanas termiņš nebūtu vis trīs mēneši, bet mēnesis. Citādi iznāk, ka esam atraduši cilvēku, bet viņam jāgaida trīs mēneši, kamēr var ierasties Latvijā un sākt strādāt. Piedāvāsim savus grozījumus pašreizējos Ministru kabineta noteikumos par darba atļaujām ārvalstniekiem. Kādam varbūt šķiet, lai jau tie kuģu būvētāji gaida savus speciālistus trīs mēnešus, bet mums līst asaras, jo ražošana nedrīkst apstāties."

Klientam vienmēr taisnība

„„Rīgas kuģu būvētava" strādā divos virzienos: jaunu kuģu būve un kuģu remonts. Gadā uzbūvējam piecpadsmit sešpadsmit kuģus un izremontējam vairāk nekā simt. Gandrīz visi jaunu kuģu pasūtītāji ir no Rietumeiropas, arvien vairāk pasūta Dānija, arī Somija un Zviedrija. Vēsturiski „Rīgas kuģu būvētava" bija paredzēta kā remonta uzņēmums, kuģu jaunbūve sākās 1998. gadā. Remonts gan ir tikai sezonas darbs pavasarī un vasarā. Kad tika pieņemts lēmums būvēt jaunus kuģus, sākumā tie bija dažādu veidu korpusi, ko īpaši lielā skaitā pasūtīja norvēģi.

Uz jautājumu, kāpēc tieši norvēģi pie mums pasūtīja kuģu korpusus, atbilde ir ļoti vienkārša: Norvēģijā ir noteikums, ka viņi drīkst būvēt kuģus tikai savās kuģu būvētavās. Tiklīdz tos pasūta ārpus Norvēģijas, pasūtītājs zaudē valsts dotācijas divdesmit piecu procentu apjomā. Tāpēc viņi rīkojās gudri: korpusu ar kādu daļu aprīkojuma pasūtīja pie mums, tad aizvilka jaunbūvi uz Norvēģiju, tur pabeidza to aprīkot, uzlika zīmogu „Made in Norway", un viss kārtībā. Tādējādi viņi ieguva uz mūsu lētā darbaspēka rēķina un vēl saņēma savas divdesmit piecu procentu dotācijas. Kamēr mēs vēl nejutāmies tik spēcīgi, lai paši būvētu kuģus, arī mums norvēģu pasūtījumi bija salīdzinoši izdevīgi. Tagad jau korpusus būvējam kopā ar aprīkojumu – ieliekam aptuveni 80% no tā, kam kuģī jābūt. 2005. gada beigās mēs uzvarējām konkursā par divu kuģu būvi un pilnu komplektāciju Rīgas brīvostas pārvaldei. Šajā konkursā piedalījās arī mūsu konkurenti no Nīderlandes un Spānijas. Izrādījās, ka esam pietiekami konkurētspējīgi un profesionāli. Uzvarējām konkursā, kurā piedalījās „Damens", viens no lielākajiem kuģu būvētāju holdingiem, kas ir akciju īpašnieks divdesmit vienā pasaules kuģu būvētavā.

Tagad esam parakstījuši līgumu ar Latvijas Jūras spēkiem par piecu patruļkuģu būvniecību, kuru kopējās izmaksas ir 38 810 218 lati. Līgums paredz, ka pirmais patruļkuģis būs gatavs 2010. gadā, bet pēdējo pasūtīto patruļkuģi Jūras spēki plāno no mums saņemt 2012. gadā.

Mēs strādājam pēc principa, ka klientam vienmēr ir taisnība, un sakām: mēs varam uzbūvēt visu, ko vien vēlaties, tikai maksājiet!"

Skrienam vilcienam pa priekšu

„Ir jārada pietiekami nopietni nodokļu atvieglojumi ražotājiem, bet mūsu ministrijās pat Eiropas regulas neizlasa līdz galam. Ja tajās ir vārdi *varētu* vai *vajadzētu*, tas nenozīmē obligātumu, bet tikai to, ka ir ieteicams, tātad var arī iztikt bez, taču mūsējie tādus vārdus tulko, ka vajag noteikti un vajag tūlīt. Vai nu birokrātijas pārstāvji ir paviršī, vai arī tas ir kāds vienots mērķis iznīcināt Latvijas ražotājus un dzīvot tikai no starpniecības un tirdzniecības pakalpojumiem. Bet katra jauna Eiropas prasība nāk ar milzu ieguldījumiem – pusmiljons tur, miljons te... Piemēram, kad kuģis nāk remontā, to tīra ar abrazīvu materiālu, tā saukto smilšu strūklu, kas nosit kuģim rūsu. Vides ministrija un *zaļie* velk ārā papīrus, ka visur Eiropā nākotnē tas būs aizliegts, bet mums jau tūlīt jāsāk tīrīt ar ūdens strūklu. Šāda aparatūra ir ļoti dārga, bet pasūtītāji nevēlas maksāt par šo pakalpojumu vairāk. Mūs atkal dzen strupceļā, spiežot tērēt summas, kas rakstāmas ar sešām nullēm. Tad jau nav jābrīnās, ka Latvijā nav ražotāju.

Inflācija aug, metāla cenas ceļas, dārgāki kļūst energoresursi, arī infrastruktūras izmantošana un pat atkritumu izvešana... Bet mums jābūt tālredzīgiem un jāprot paredzēt, kādas šīs izmaksas būs pēc četriem pieciem gadiem, jo kuģi ātrāk uzbūvēt nevar. Tā nu iznāk, ka esam gan analītiķi, gan tirgus pētnieki. Pašiem vien viss jādara, lai zinātu pasaules jaunākās tendences kuģu būvē un varētu noturēties savā tirgus nišā, jo ir taču ne mazums piemēru, kad nākas slēgt lielas rūpnīcas, kā tas bija Vācijā, jo nebija paredzēti un izskaitļoti visi riski.

Bet daudzas lietas ir tikai sajūtu līmenī. Klients jāsajūt. Un ja vēl klāt nāk biznesa veiksme...

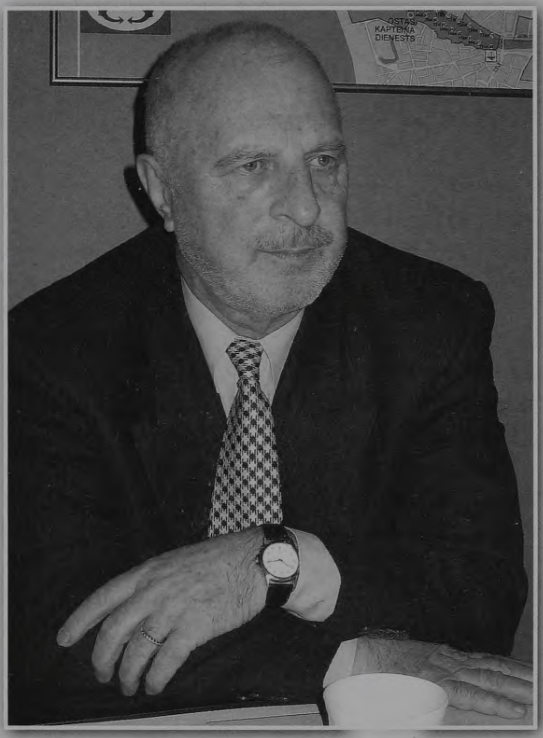
Tomēr uz to vien paļauties nedrīkst, ir jāturas apritē, un mēs cenšamies to darīt. Nu, kaut divas reizes gadā piedalāmies starptautiskajās nozares izstādēs. Un domājam par nākotni.

„Rīgas kuģu būvētavas" darbs nākotnē būs balstīts uz jaunām tehnoloģijām, uz elektroniku, tāpēc jau tagad gatavojam speciālistus šim darbam, un tie būs pavisam citas kvalitātes un cita līmeņa profesionāļi, unikāli speciālisti, kuri strādās ar modernāko aparatūru. Arī nākotnē mēs ražosim eksporta produkciju. Un tā būs produkcija ar zīmolu „Made in Latvia"."

Liepājas osta joprojām gatavojas lēcienam

2007. gadā Liepājas osta atzīmēja 310. gadadienu, kopš tās celtniecībā tika iedzīti pirmie pāļi. Kopš 1997. gada osta ir Liepājas Speciālās ekonomiskās zonas sastāvdaļa, kas tai nodrošina brīvostas statusu, ļaujot sekmīgāk konkurēt ar citām reģiona ostām. Osta ir LSEZ aktīvākā daļa, kur stabili darbojas 16 stividorkompānijas, 11 kuģu aģentūras, ekspeditori, brokeri un citi ostas pakalpojumu sniedzēji. Lai gan ostas kravu apgrozījuma pieaugums nav īpaši straujš, tomēr jāatzīst, ka, par spīti arvien spēcīgākajai konkurencei ostu un kravu pārvadājumu tirgū, Liepājas osta ir spējusi stabilizēt savu kravu apgrozījumu, pārsniedzot četru miljonu tonnu robežu. Liepājas ostas darbība orientēta galvenokārt uz eksporta un tranzīta pakalpojumu sniegšanu. Pašlaik Liepājas SEZ pārvalde sadarbībā ar pilsētas domi īsteno vairākus apjomīgus infrastruktūras projektus un gatavo dokumentāciju finansējuma piesaistīšanai no ES Kohēzijas fonda un Eiropas Reģionālās attīstības fonda. Uz 2007. gadu atskatās Liepājas ostas pārvaldnieks AIVARS BOJA.

– Raksturojot 2007. gadu, gribētos teikt, ka mēs joprojām krājam spēkus lēcienam. Nekas būtiski jauns vai revolucionārs ostas darbā nav noticis vai mainījies. Esam turpinājuši iesāktos projektus un stājušies pie nākamo projektu sagatavošanas, tāpēc arī 2007. gadā kravu apjomu ziņā ievērojamu izrāvienu neesam piedzīvojuši. Galvenais šķērslis ostas dinamiskākai attīstībai joprojām ir tas pats



Aivars Boja.

vecais – nelielais dziļums, kas salīdzinājumā ar citām reģiona ostām vēl arvien ir pats mazākais. Tomēr gribētos cerēt, ka pavisam tuvu ir tas brīdis, kad arī Liepājas ostā varēs ienākt lielie kuģi, jo gaidāms, ka 2008. gada pirmajā ceturksnī ostas padziļināšanas projektu apstiprinās Satiksmes ministrija, akceptējot padziļināšanas darbu ekonomisko pamatojumu, kas savukārt ļaus piesaistīt Eiropas Savienības Kohēzijas fonda līdzekļus. Te nu ar pilnu atbildību varu teikt, ka tieši iestāšanās ES Liepājas ostai pavēra attīstības iespējas, jo liela nozīme ir finansēm, kuru bez Eiropas naudas Liepājai nepietiktu. Mēs ceram, ka 2008. gadā tiks izsludināts konkurss par Liepājas ostas padziļināšanas darbiem un šis darbs reāli tiks uzsākts. Sagatavotais projekts un mūsu rīcībā esošie līdzekļi ļaus ostu padziļināt līdz 12 metriem, kas jūtami uzlabos ostas darbību un paaugstinās konkurētspēju. Šis projekts būs pamats brīvostas attīstībai, kas savukārt nodrošinās ostas lielākā uzņēmēja „Liepājas osta LM" iecerētos projektus.

– Vai pie viena nevajadzēja rakt vēl kādu metru dziļāk, lai vēl vairāk uzlabotu ostas pakalpojumus?

– Tas ekonomiski neattaisnotos: gadījumā, ja ostas dziļums pārsniegtu 12 metrus, vajadzētu veikt piestātņu rekonstrukciju, jo esošajās piestātnēs lielāki dziļumi nav paredzēti. Par lielākiem dziļumiem jādomā, attīstot nākamos projektus, kad tiks ne tikai padziļināta osta, bet arī būvētas jaunas piestātnes. Un arī tad vēl jāapsver, vai ostas padziļināšanu vairāk par divpadsmit metriem plānot vienā posmā, kas, protams, ir dārgāks projekts, vai vispirms apmierināties ar 12 metru dziļumu un tikai tad, kad šie divpadsmit metri sāks atmaksāties, attīstīt nākamo kārtu un padziļināt ostu līdz četrpadsmit metru atzīmei.

– Lai osta sekmīgi attīstītos, cik ilgam laikam pietiks ar šiem divpadsmit metriem?

– Brīvostas teritorijā ar tiem pietiks visam Liepājas ostas mūžam, jo lielāks dziļums būtu saistīts arī ar ostas vārtu, molu un citu hidrotehnisko objektu pārbūvi. Tāpēc visi uzņēmumi, kas strādā šajā teritorijā, darbu un tālāko attīstību plāno, orientējoties uz divpadsmit metru dziļumu, un savu uzņēmumu infrastruktūru veido atbilstoši šiem nosacījumiem.

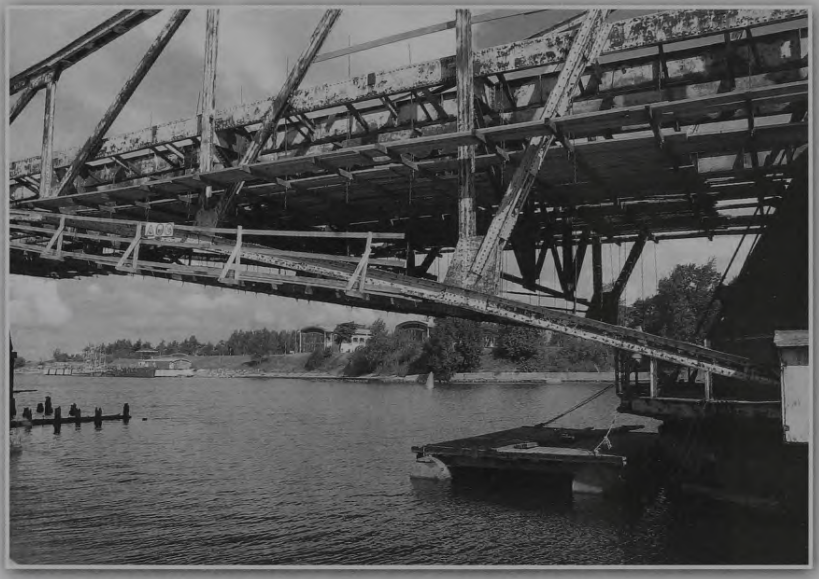
– Tā kā Liepājas ostā vēl ir brīvas teritorijas, var veidot arī jaunus projektus.

– Nevar teikt, ka Liepājas ostai vēl ir daudz neapgūtu teritoriju, bet par laimi tādas tomēr ir, un patiesībā jau tagad ir skaidrs, kuri būs tie uzņēmumi, kas savu biznesu izvērsīs šajās teritorijās. Tas būs „Liepājas osta LM", kas plāno konteinerterminăla celtniecību un pašlaik turpina sarunas ar stratēģiskajiem investoriem. Otra kompānija, kam rezervēta teritorija pie Ziemeļu mola, ir „Kurzemes degviela". Tagad notiek teritorijas izpētes darbi, un, ja viss labi veiksies, iespējams, jau 2008. gadā tiks noslēgts nomas līgums. Tā kā plānotais terminăls būs multimodāls, tas varētu kalpot arī ogļu pārkraušanai.

– Kādi infrastruktūras projekti vēl bijuši nozīmīgi aizvadītajā gadā?

– Turpinājām darbu pie dzelzceļa rekonstrukcijas projekta, un tagad noslēgumam tuvojas Liepājas ostas jaunā dzelzceļa pievedceļa un Ziemeļu parka izbūve. Pievedceļš ir viena no Liepājas ostas transporta infrastruktūras attīstības projekta „Liepājas ostas pievedceļi" sadaļām. Tā būvniecība tiks pabeigta 2008. gada pavasarī.

Projektā „Liepājas ostas pievedceļi" ir apvienota vērienīga ostas dzelzceļa infrastruktūras attīstība, autoceļu rekonstrukcija. Jau izbūvēta autoceļu pirmā kārta, kas ļauj autotransportam iekļūt ostā, atslogojot pilsētu no smagajām mašīnām, tagad tiek turpināta ostas automobiļu pievedceļa otrās kārtas būvniecība, kā



Kalpaka tilts 2007. gada vasarā.

arī Kalpaka izgriežamā tilta rekonstrukcija, kas tiek finansēta no ES Kohēzijas fonda, valsts budžeta, Liepājas SEZ pārvaldes un Liepājas pašvaldības līdzekļiem. Tilta rekonstrukcija ir salīdzinoši sarežģīts projekts.

2007. gadā mēģinājām palaist konteinervilcienu no Liepājas uz Maskavu, bet pagaidām tas vēl īsti nav izdevies, jo nav panākta saskaņa starp operatoru Maskavā un Krievijas muitu. Neņemos spriest, kas tur vainīgs un kādas problēmas jārisina, Maskava ir Maskava, tomēr ir cerība, ka neskaidrības tiks atrisinātas un būs arī regulāra kravu plūsma.

UZZIŅAI

Ostas kompānijas „Terrabalt" teritorijā svinīgi atklāja dzelzceļa konteinerlīniju Liepāja – Maskava. Kravu operators Liepājas ostā būs SIA „Rail 45". Sākotnēji tiks nosūtīts viens vilciens nedēļā ar aptuveni 50 kravas konteineriem, bet apjomus paredzēts palielināt.

Dzelzceļa konteinerlīnijas Liepāja – Maskava atklāšanā kuplā skaitā bija pulcējušies pašvaldības, ostas, SEZ, vietējā un ārvalstu biznesa pārstāvji, kā arī bija ieradies satiksmes ministrs Ainārs Šlesers, valsts akciju sabiedrības „Latvijas dzelzceļš" vadītāji, Krievijas ģenerālkonsuls Liepājā Jurijs Koteļņikovs un citas prominences.

Ministrs izteica gandarījumu par konteinerlīnijas darbības uzsākšanu, norādot, ka tas ir nozīmīgs notikums ne tikai Liepājas, bet visas Latvijas mērogā. Šī ir tikai pirmā konteinerlīnija, bet nākotnē tiks izveidotas vēl daudzas, un Latvija nostiprinās savu vietu tranzīta un loģistikas jomā. Galu galā valsts atrodas stratēģiski ļoti svarīgā vietā, tai ir visas iespējas palielināt kravu plūsmu un kļūt par tiltu starp

Rietumiem un Austrumiem, jo īpaši attīstot kravu plūsmu uz Krieviju, sacīja A.Šlesers, kurš pēc ievadvārdiem valsts valodā noturēja arī izvērstu runu krievu valodā, veltot to lielās kaimiņzemes pārstāvjiem, kas piedalījās atklāšanā.

Arī Krievijas konsuls Jurijs Koteļņikovs slavēja Liepāju par nozīmīgo pavērsienu biznesa attīstībā. „Mēs jau sen gaidījām gan attiecību uzlabošanos starp Krieviju un Latviju, gan biznesa saišu paplašināšanos," viņš sacīja.

Savukārt Liepājas SEZ pārvaldnieks Guntars Krieviņš atzīmēja, ka dzelzceļa konteinerlīnijas atklāšana starp Liepāju un Maskavu ir stabilitātes garants. Tā būs līnija klasiskā izpratnē, jo vilciens tiks piekrauts un dosies ceļā konkrētā laikā un vietā, kas klientiem dos garantiju, ka krava noteiktā laikā sasniegs galamērķi Krievijā. Jaunā konteinerlīnija būs laba alternatīva kravu autopārvadājumiem, jo varēs nodrošināt piegādes disciplīnu. G. Krieviņš uzskata, ka regulāra konteinerkravu plūsma uz Krieviju ir izdevīga Liepājas ostai un palielina iespēju, ka nākotnē konteinerkravu tranzītplūsma ostā pieaugs.

SEZ pārvaldnieks arī uzsvēra, ka SIA „Rail 45" sadarbība ar starptautiskajām konteinerpārvadājumu kompānijām „Eimskip", ko Liepājā pārstāv „Conteinerships", un „Samskip" ļauj prognozēt, ka konteinerkravu apgrozījums Liepājas ostā tiks atjaunots iepriekšējā apjomā un nākotnē arī palielināsies. Par tikko atklātās dzelzceļa konteinerkravu līnijas idejas tēvu var uzskatīt kompānijas „Containerships"

pārstāvi Dienvidbaltijā Mārtiņu Dāli, kurš aktīvi strādājis pie šā projekta.

Arī kompānijas „Rail 45" menedžeris Kristaps Kulpe ir optimistiski noskaņots: viņaprāt, Liepājas osta ir vispiemērotākā konteinerkravu apstrādei, turklāt konteinerlīnijas atklāšana ir impulss tālākai attīstībai un konteinerkravu tranzīta pieaugumam caur Liepājas ostu.

Sākotnēji tiks nosūtīts viens vilciens nedēļā, bet, lai darbība būtu efektīva, nepieciešams nokomplektēt un nosūtīt piecus vilciena sastāvus nedēļā, un to arī ir plānots nodrošināt līdz 2008. gada beigām. Tiek domāts arī par konteinertermināla būvniecību. Pašlaik vēlmi pievienoties jaunajam projektam un realizēt kravu plūsmu pa dzelzceļu uz Maskavu izteikušas vēl vairākas firmas.

– Laikam nav tādas tirdzniecības ostas, kas savu nākotnes darbību nesaistītu ar konteineriem?

– Mani neapmierina tas, ka Liepājā joprojām neaizpildīta ir *ro-ro* pārvadājumu niša. Mēs bijām pieraduši, ka Liepājas ostas neatņemama sastāvdaļa ir *ro-ro* kravas, un to zaudējums, protams, ietekmē kravu apgrozījumu. Jau divus gadus kravu apgrozījums Liepājas ostā stāv uz vietas: *ro-ro* kravu deficītu kompensē beramkravu pieaugums. Kaut pagājuši jau divi gadi, kopš „Euroline" no Liepājas aizgāja uz Ventspili, kompānija „Terrabalt", kas bija šīs *ro-ro* līnijas operators, joprojām nezaudē cerību atjaunot *ro-ro* pārvadājumus un iegulda milzu darbu jaunu partneru meklēšanā. Diemžēl pagaidām vēl rezultāta nav. Bet ostas nākotni, protams, es pirmkārt saistu ar konteinerkravu plūsmas pieaugumu, jo bez konteineriem ne šodien, ne nākotnē nav iedomājama ostas attīstība. Es pat gribētu apgalvot, ka bez konteineriem nav ostas.

– Domājot par konteinerkravu pieaugumu, tagad gandrīz vai visas Eiropas ostas ar cerībām skatās lielās un strauju attīstības tempu uzņēmušās Ķīnas virzienā.

– Kravu plūsmas un pārvadājumi visā pasaulē ir cieši saistīti. Ķīna un Indija attīstās ļoti dinamiski, un konteinerkravu plūsma no šā reģiona nenovēršami pieaugs, pat ārkārtīgi pieaugs, bet to, kā tiks organizētas kravu plūsmas un kā šīs kravas tiks transportētas, pilnīgi droši prognozēt vēl nevar. Vai kravu plūsmas no Ķīnas ies caur Roterdamas ostu, caur Krieviju vai pa citu ceļu – lūk, jautājums, uz kuru tiek meklētas atbildes. Krievijai ir milzīgas problēmas sakārtot dzelzceļa darbību, pie tā tiek strādāts jau gadiem ilgi, bet vēl nekas īsti nav panākts. Ķīnai savukārt konteineri jau tagad ir un nākotnē to apjoms tikai pieaugs, tāpēc likumsakarīgi, ka šīs kravas meklē izdevīgākos transportēšanas ceļus. Krievija arī, protams, cenšas reaģēt uz tirgus dinamiku un veido megaprojektus Somu jūras līcī, tomēr jāatzīst, ka tā nevarēs apmierināt Ķīnas vajadzības. Liepājas ostas attīstības plānā laika posmam līdz 2017. gadam paredzēts, ka kravu apgrozījums te varētu sasniegt astoņpadsmit miljonus tonnu. Tas ir visai reāls ostas attīstības scenārijs, jo lielākus apjomus savas ierobežotās teritorijas dēļ Liepājas osta nemaz nevarētu apgūt. Protams, šis scenārijs var realizēties tikai ar noteikumu, ka tiek izrakts tas, kas jāizrok, tiek padziļināts, kas jāpadziļina, un uzbūvēts, kas jāuzbūvē. Liepājas ostas pārvalde no savas puses veiks visus nepieciešamos darbus infrastruktūras sakārtošanā, lai tie uzņēmēji, kas vēlas šeit strādāt, nezaudētu interesi par ostu. Šai gadījumā uzsvaru lieku uz tās infrastruktūras sakārtošanu, kas nepieciešama konteineru termināla celtniecībai un darbībai: ja ostā nebūs mūsdienu prasībām atbilstoša termināla, tad gan šīs kravas ies garām. Lielā konteineru pārvadātāja firma „Maersk" pašlaik pēta Baltijas jūras reģiona ostu iespējas konteinerkravu apstrādē, tai skaitā izvērtē arī Liepājas ostu. Liepājas pilsētas domes un LSEZ vadība ir tikusies ar šīs kompānijas

amatpersonām, lai uzzinātu viņu intereses un prezentētu Liepājas ostas iespējas. Bet pamatā tomēr Liepāja orientēsies uz *short-shipping* kravu pārvadājumiem un nelielām, specifiskām kravām, kas citām lielajām ostām nav īpaši izdevīgas.

– Kādas kravas tās varētu būt?

– Jau 2007. gada pavasarī darbu sāka cementa terminmāls, kas gan nav pārlieku liels, tomēr nodrošina stabilu – aptuveni pusmiljona tonnu – kravu apgrozījumu gadā ar iespēju nākotnē apjomu vēl palielināt. Arī „Liepāja Oil Terminal" Tosmarē strādā ar specifisku kravu nelielā apjomā, izmantojot brīvo tirgus nišu. Uzņēmēji uzskata, ka šāds bizness tieši Liepājā ir izdevīgs, jo, piemēram, Ventspils ostai šāda krava tik nelielā apjomā vispār nebūtu interesanta.

– Sekojot Liepājas ostas attīstībai daudzu gadu garumā, rodas iespaids, ka osta ir tādā kā gaidīšanas procesā: tūlīt, tūlīt kaut kas notiks un mainīsies.

– Šāds iespaids varbūt rodas tāpēc, ka Liepājas osta būtiski atšķiras, piemēram, no Rīgas vai Ventspils ostas, jo ilgajos okupācijas gados tā neveidojās kā tirdzniecības osta. Arī pēc neatkarības atgūšanas Latvijas valdība neuzskatīja par iespējamu vai būtisku pieņemt lēmumu par Liepājas ostas strauju attīstību. Pašai ostai nebija tādas iespējas finanšu trūkuma dēļ, jo no kuģu nodevām tik tikko pietika ostas navigācijas sistēmas uzturēšanai. Varbūt šāds lēmums par Liepājas ostas attīstību netika pieņemts tāpēc, ka Latvijā visas trīs tā sauktās lielās ostas nebija noslogotas un nebija iemesla šim jautājumam pievērst īpašu uzmanību. Tikai tad, kad pavērās iespēja attīstīt projektus par Eiropas fondu līdzekļiem, radās arī reāla iespēja sakārtot Liepājas ostas infrastruktūru, jo līdz tam visi kredīta ņemšanas resursi jau sen bija izsmelti.

– Vai Eiropas prasības un direktīvas ostai ir apgrūtinošas?

– Ir lietas, kuras virs netiek apspriestas. Piemēram, ISPS kodekss, kura prasības ir kļuvušas par neatņemamu ostas ikdienu. Uzņēmēji ir sapratuši, ka drošības prasības ir un būs jāpilda, tāpēc cits vieglāk, cits pārvarot lielākas problēmas sakārto savas teritorijas saimniecību un nodrošina ISPS prasību ievērošanu. Liepājas osta ir salīdzinoši neliela, tāpēc negatīvā informācija izplatās ātri un viena ostas uzņēmēja nepadarītais darbs vai pieļautās kļūdas ļoti ātri var atsaukties uz cita ostas uzņēmēja darbību. Vēl jo vairāk, ja osta iekļūst melnajā vai tā saukto

nedrošo ostu sarakstā – tad cietīs ne tikai vainīgais uzņēmums, bet visa biznesa vide kopumā, tāpēc paši ostas uzņēmēji nepieļauj situāciju, ka kāds ignorētu drošības prasības. Mikrovide ostā ir tāda pati, kāda tā ir ārpus biznesa, ikdienas dzīvē un sadzīvē. Vieni ir mūžīgie čīkstētāji, citi, piemēram, Pēteris Iesalnieks, no katras šķietamas bezizejas redz vismaz vienu izeju, jo nereti ļoti svarīgi ir nesabojāt jau esošo, labi sakārtoto biznesa vidi. Liepājas osta līdz šim ir ieguvēja arī no tā, ka šeit nav krustojušās lielā biznesa intereses, kas parasti izraisa arī lielas kolīzijas. Par šo vārdu patiesīgumu mēs varam pārliecināties, teiksim, paskatoties uz Ventspils ostā notiekošo. Liepājā līdzekļi bija un arī vēl tagad ir jāiegulda, un tas būs jādara arī ļoti tālā nākotnē. Kaut arī pati Liepājas osta atrodas visvējainākajā Latvijas vietā, vietā, kur piedzimst vējš, tomēr lielākie politiski ekonomiskie vēji mums ir gājuši garām. Liepājas ostā uzņēmēji cits citu ļoti labi pazīst un ciena, varbūt tieši tāpēc cenšas nepiegānīt vidi, kurā pašiem jādzīvo un jāstrādā.

UZZIŅAI

Liepājas SEZ budžets 2008. gadam nedaudz pārsniedz 20 miljonus latu. Tai skaitā pamatbudžets 2008. gadā plānots 7,7 miljonu latu apjomā, kas ir par 36% vairāk nekā 2007. gadā. 60,2% no LSEZ pamatbudžeta veido ieņēmumi no ostas maksām, kas tiek plānotas saskaņā ar prognozējamo kravu apgrozījumu – 5 miljoni tonnu, 7,78 miljonu latu lielu finansējumu dos Eiropas Savienības Kohēzijas fonds dzelzceļa, autoceļa izbūvei un Kalpaka tilta rekonstrukcijai, bet 4,6 miljoni latu ir valsts budžeta līdzekļi Liepājas ostas padziļināšanas projektam.

– Bet vai tas, ka ostas pārvaldnieks Aivars Boja ir ļoti labi pazīstams gandrīz ar ikvienu ostas uzņēmēju, kaut kādā veidā ietekmē nepopulāru lēmumu pieņemšanu vai kritikas izteikšanu?

– Man personīgi tas nekad nav traucējis. Varbūt kādam ir savādāk, bet man noteikti ne. Es arī skaidri apzinos: lai gan viss tiek atklāti pateikts un izrunāts, neapmierinātie un runas aiz muguras vienmēr ir bijušas un būs, te neko nevajag idealizēt, bet mani tas nekad nav uztraucis.

– Allaž jutīgs jautājums ir ekoloģija. Parasti iedzīvotāji, un liepājnieki, protams, nav izņēmums, ļoti noraidoši un kritiski izturas pret jauniem ostas projektiem, jo baidās, ka pazemināsies viņu dzīves līmenis.

– Demokrātija prasa savas nodevas, un izteikt bažas vai neapmierinātību ir cilvēku tiesības. Es nesaskatu lielas ekoloģiskās problēmas Liepājas ostā, bet tas jau nenozīmē, ka mums vispār tādu nav, jo tur, kur attīstās rūpniecība, vienmēr tiks ietekmēta vide. Dialogs ar pilsētniekiem mudina lielāku vērību veltīt ekoloģiskajiem jautājumiem, saasināt uzmanību uz esošajām problēmām. Pats esmu Liepājas domes vides komisijā, tur ir aktīvisti, kuri, ja atradīs kādu beigtu putnu vai tārpu, vai ieraudzīs, ka kanālā peld gruži, tūlīt cels lielu traci. Tas ir nepatīkami, bet mums liek domāt, kā šos riskus samazināt. Karstas diskusijas laikā nākas arī dusmoties, bet pēc tam rodas daudzi vērtīgi secinājumi.

Nav vērts pārdot par katru cenu

Liepājas SEZ pārvalde saņēmusi vēstuli no LSEZ SIA "IG Baltic", kurā uzņēmums atsauc rezervācijas pieprasījumu apjomīgam zemes gabalam Karostā, kur vairāku gadu garumā gatavojās būvēt jaunu ražotni. Tomēr SEZ pārvaldē investora plānu maiņu uztver mierīgi, paredzot, ka citu investoru interese par Karostu neatslābs.

„Diemžēl jāatzīmē, ka prasība saglabāt priedes, izveidot papildu ielu rezervētās teritorijas vidū un plānot ēku, kas sastāv no vairākām atsevišķām būvēm, nopietni samazina teritorijas vērtību mūsu ražošanas un uzglabāšanas vajadzībām," teikts LSEZ SIA „IG Baltic" vadītāju vēstulē Liepājas SEZ pārvaldniekam Guntaram Krieviņam. Poligrāfijas koncerna „International Greetings" meitas uzņēmums Latvijā „IG Baltic" gatavojās jaunajā ražotnē investēt 4,75 miljonus latu, no tiem 2,5 miljonus latu – tehnoloģijās. Turpmāko gadu laikā investīciju apjomu bija paredzēts kāpināt līdz 9,5 miljoniem latu, strādājošo skaitu palielināt līdz vairāk nekā 500 cilvēkiem.

Komentējot kompānijas „IG Baltic" plānu maiņu, Liepājas SEZ pārvaldnieks Guntars Krieviņš saka, ka tā biznesā ir normāla parādība. „Uzņēmums rezervē teritoriju, izpēta situāciju un tad nolemj, kā rīkoties tālāk," viņš saka. „Labi, ka tagad ir skaidrība, tāpēc teritoriju iespējams piedāvāt citiem investoriem."

Karostas cietums tagad laipni uzņem tūristus.

Uz jautājumu, kādi ir Karostas plusi investoru ieinteresēšanai un kādi mīnusi, G. Krieviņš atbild: „Runājot par Karostu, esam izgājuši pietiekami garu procesu, lai saskatītu tās kļūdas, ko esam pieļāvuši paši, pieļāvusi pilsēta un varbūt arī investori. Pirms pāris gadiem ikviens būtu bijis laimīgs par jebkurām investoru aktivitātēm, tagad situācija ir mainījusies. Pašlaik pašmāju un ārvalstu vidēja līmeņa uzņēmēji izrāda lielu interesi par Liepāju. Bet, ja paskatās pilsētas plānā, te nemaz nav tik daudz brīvu teritoriju, kas būtu pašvaldības vai valsts īpašumā, tātad piedāvājums ir neliels. Domāju, ka 2008.–2009. gadā būsim spējīgi nokomplektēt ar uzņēmumiem teritoriju, kura tiks saplānota un iederēsies arī Karostā."

Līdz šim Karostas galvenais trūkums bija nesakārtotā infrastruktūra. Kas vēl būtu jādara, lai Karosta investoriem kļūtu interesantāka? „Bija trīs trūkumi: ūdensvads un kanalizācija, ielu infrastruktūra un elektrības jaudas," saka G. Krieviņš. „2007. gadā SIA „Liepājas ūdens" investēja lielus līdzekļus lietus ūdeņu un kanalizācijas maģistrālo vadu un ūdensapgādes saimniecības sakārtošanā. Pašvaldība 2008. un 2009. gadā paredz veikt apjomīgus darbus un investēt Karostas ielu tīkla sakārtošanā un pilnveidošanā. Kompānija „Latvenergo" savukārt ir skaidri definējusi, kādi uzlabojumi nepieciešami. Tiklīdz mums būs priekšlīgumi, uzņēmums „Latvenergo" ir gatavs strādāt pie savas investīciju programmas, lai nodrošinātu vajadzīgās elektrības jaudas."

Jahtu centrs „uz viļņa"

Liepājas Jahtu centrs, kas joprojām atrodas savā vēsturiskajā vietā un turpina uzņemt viesus no visdažādākajām pasaules valstīm, veiksmīgi noslēdza 2007. gada sezonu. 2007. gadā Liepājas Jahtu centrs uzņēma 259 jahtas, no kurām 89 bija no Vācijas, 60 no Polijas, 46 no Somijas, 12 no Lietuvas, 9 no Latvijas un vairākas jahtas no citām valstīm, tai skaitā no Francijas, Norvēģijas, arī Kanādas un ASV.

Lai gan aktīvā burāšanas sezona jau bija beigusies, vēl četras jahtas no Polijas Jahtu centrā piestāja oktobrī, bet divas jahtas – viena no Polijas un viena no Latvijas – pat novembrī.

Būtisks biznesa turpmākās attīstības nosacījums ir jahtu ostas un piestātnes pilnveidošana, kā arī kompleksa servisa nodrošināšana. Tuvākajā nākotnē Liepājas Jahtu centrs plāno labiekārtot piestātnes, pontonus, pakalpojumu klāstu papildināt ar saunu, kā arī pretendēt uz Zilā karoga iegūšanu.

Jahtu centrs apsaimnieko Liepājas ostas 80. piestātni, kura, pateicoties izdevīgajai atrašanās vietai, ļauj viesiem ērti nokļūt pilsētas centrā.

Smilšu skulptūras Liepājas pludmalē 2007. gada augustā.

Ienākošajām jahtām Liepājas centrs nodrošina nepieciešamos piestātnes pakalpojumus – pietauvošanās vietu, ūdensapgādi, elektroapgādi, piestātnes apsardzi. Viesu ērtībām tiek piedāvātas labiekārtotas sanitārās telpas – tualetes, dušas, veļas mazgāšanas telpa. Jahtu centrs nodrošina arī aģentēšanas pakalpojumus visu diennakti un jahtu piestātnes nomu ilgterminā.

Liepājas Jahtu centra birojs atrodas viesnīcas „Promenade Hotel" ēkā, kur ikvienam jahtas komandas dalībniekam ir iespēja arī nobaudīt maltīti restorānā „Piano", iegādāties unikālus suvenīrus mākslas galerijā „Promenade" un apskatīt tur eksponētos mākslas darbus.

Baltijas jūras parka projekts atkarīgs no kredīta devēja

Par iespējamo Liepājas SIA „Baltic Sea Park Development" kreditēšanu tikšot lemts bankas „Norde Bank A/B" 2007. gada pēdējā kredītu komitejas sēdē; vēl šogad Baltijas jūras parka attīstītāji gaida atbildi no bankas Dānijā. Atkarībā no tās Liepājas dome varēs pieņemt lēmumu par līguma ar SIA „Baltic Sea Park Development" turpināšanu vai laušanu. 2004. gada 8. janvārī Liepājas dome un SIA „Baltic Sea Park Development" (BSPD) noslēdza zemes nomas līgumu, lai uzņēmumam būtu iespējams īstenot vērienīgu atpūtas vietas izveides projektu pie Dienvidu fortiem. Dažādu iemeslu dēļ projekts nav īstenots līgumā noteiktajā termiņā. Bija paredzēts, ka Baltijas jūras parks būs pirmais šāds atpūtas centrs Baltijā. Tajā bija plānots investēt aptuveni 35 miljonus latu, uzcelt ap 400 atpūtas mājiņu, ierīkot tropu ūdens parku, viesnīcas, tenisa laukumus un citas būves aktīvai atpūtai, kā arī restorānus, kafejnīcas un veikalus.

Attīstītājs prognozēja, ka parka apmeklētāji būs tūristi no Skandināvijas valstīm, Vācijas, Krievijas, Igaunijas, Lietuvas, Baltkrievijas, Polijas, kā arī Latvijas iedzīvotāji ar vidējiem ienākumiem.

BSPD bija līdz 15. septembrim Liepājas domē jāiesniedz dokumenti, pēc kuriem būtu redzams, kad reāli tiks sākta Baltijas jūras parka būvniecība un kad tas tiks nodots ekspluatācijā.

Liepājas domē iesniegtie dokumenti liecina, ka savu līdzdalību un atbalstu projektam apstiprinājusi kompānija „Bouygues Baltiment International". Tas ir uzņēmums, kas specializējies liela apjoma celtniecības programmu vadīšanā. BSPD un „Bouygues Baltiment International" ir konceptuāli vienojušies ar stratēģisko investoru un banku „Norde Bank A/B" par sadarbību projekta finansēšanas un būvniecības nodrošināšanā, kā arī saskaņojuši galvenos sadarbības nosacījumus.

Dubulti svētki Jūras spēku Mācību centram

2007. gada rudenī Liepājas Jūras spēku Mācību centram apritēja 16. gadadiena. Mācību centrā notika ne tikai svinīgā sapulce, bet vēl kāds svarīgs notikums – komandieru maiņa.

Kā jau svētku reizē, pulcējās ciemiņi, skanēja laba vēlējumi un jubilāri saņēma dāvanas. No līdzšinējā Mācību centra komandiera pienākumu izpildītāja kapteiņleitnanta Agra Meinarda komandiera pilnvaras pārņēma un amatā stājās komandleitnants Kaspars Zelčs.

K. Zelčs ir liepājnieks kopš 1995. gada, taču pēdējos trīs gadus strādāja Londonā, NATO štābā. Tagad K. Zelču tur nomainījis bijušais Jūras spēku flagmaņa „Virsaitis" komandieris Uldis Zupa. Taču Jūras spēki un Mācību centrs Zelčam nav sveši: pirms došanās uz Londonu viņš dienēja JS flotilē, bija karakuģa „Bulta"

Jūras spēku Mācību centrs Liepājas ostā.

komandieris un Patruļkuģu grupas komandieris. 2000. gadā strādājis arī Mācību centrā. Kaspars Zelčs neslēpj, ka, stājoties jaunajā amatā, vispirms grib iepazīties ar cilvēkiem, ar kuriem turpmāk kopā strādās. Viņš atzīst, ka pēdējo triju gadu laikā, kamēr viņš nebija Latvijā, Mācību centrs paplašināts un tajā veikti būtiski uzlabojumi, piemēram, uzstādīts navigācijas trenažieris un ierīkota klase cīņai ar uguni.

Ar trali izceļ sena jūrā nogrimuša šonera mastu

Kādā 2007. gada oktobra sākuma dienā ap pulksten pieciem no selgas krastā atgriezās kapteiņa Oļega Tiškēviča vadītais SIA „Juta" zvejas kuģis „Burtnieki". Uz tā bija nostiprināts aptuveni deviņus metrus garš un pie pamatnes aptuveni 30 centimetrus resns burinieka masts. Zvejnieki stāstīja, ka tas dzelmē esot ieķēries viņu zvejas tralī.

Kad mastu izcēla krastā pie akciju sabiedrības „Kursa" piestātnēm, ap to sapulcējās daudz interesentu. Katrs pauda savu viedokli. Bijušais kapteinis Jānis Podgornijs, kurš zvejnieku saimniecībā nostrādājis 37 gadus, stāstīja zvejas veterānam Uldim Dzelmem, ka masts jūrā varētu būt nogulējis pat veselus 300 gadus. Tā viņam liekoties, tāpēc ka trīši jeb, kā jūrnieki saka, fulbloki, kas nostiprināti masta galotnē, ir izgatavoti no koka, nevis metāla. Šoneri bijuši divu vai vairāk mastu burinieki ar slīpajām burām priekšgalā.

Drīz vien atraduma vērtētājiem pievienojās arī Jūras vides pārvaldes Liepājas kontroles daļas vadītājs Ainars Priediens un Liepājas muzeja galvenais speciālists Juris Kriķis. Zvejas tralera "Burtnieki" mehāniķis Andrejs Kuroļenko viņiem pastāstīja, ka masts iepinies tralī 530. zvejas kvadrātā jūrā iepretī Liepājai. Tas atradies 70 metru dziļumā un izceļot saplēsis zvejniekiem tīklus. Jūrnieks uzsvēra, ka selgā atrastos priekšmetus nemēdzot atdot dzelmei, bet vienmēr vedot uz krastu arī tādēļ, lai tie netraucētu strādāt citiem kolēģiem. Tā esot darīts gan toreiz, kad atrastas nogrimušu koka kuģu ribas, gan citās reizēs.

Novērtējis atradumu, Juris Kriķis par to nekavējoties informēšot Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju, kur tiks veikta masta rūpīgāka analīze. Viņš domājot, ka masts ir sens un piederējis gafelšonerim, kādus vēl pirms Krišjāņa Valdemāra būvēja Kurzemes piekrastē. „Šeit dzīvojošajiem zvejniekiem līdzekļu nebija daudz, taču jūrā iet un pelnīt viņi gribēja, tādēļ būvēja primitīvus kuģus, kuriem visas lietas bija vienkāršotas," sacīja vēsturnieks. Viņš vienojās ar „Kursas" ļaudīm par to, kā zvejnieku atradumu pārvest uz Liepājas muzeju, kur to kopā ar citiem senlietu krātuves eksponātiem nākotnē varēs apskatīt ekskursanti.

Raudzīties nākotnē, ne skatīties pagātnē

„Esam strādājuši apmierinoši," tā „Liepājas osta LM" valdes priekšsēdētājs Pēteris Iesalnieks raksturo uzņēmuma 2007. gadā paveikto. Šāds vērtējums tāpēc, ka nav izdevies sasniegt visu, ko gada sākumā ieplānoja. Kravu apgrozījums samazinājies par 12 tūkstošiem tonnu, bet tam bijis objektīvs iemesls: mainījies tirgus, tāpēc kravas bijis izdevīgāk transportēt pa Melno jūru, nevis pa Baltijas jūru kā līdz šim.

P. Iesalnieks: – Esam daudz strādājuši, lai ostai piesaistītu jaunas kravas, ja to nebūtu darījuši, tad gan ciestu lielus zaudējumus, jo 2007. gadā metāla kravas apstrādājām par divsimt tūkstošiem tonnu mazāk nekā gadu iepriekš. Taču šo deficītu aizpildījām ar citām kravām. Joprojām osta galvenokārt apstrādā melnā metāla kravas, labi strādā jaunais beramkravu terminmāls, kas apkalpo lauksaimniecības produktu importa kravas.

Lieltonnāžas *panamax* tipa kuģi Liepājas ostā vairs nav nekāds brīnums, jo tie te pienāk ne retāk kā reizi divās nedēļās. Lieltonnāžas kuģu pietauvošana pie dziļūdens piestātnēm gan esot nedaudz sarežģītāka, nekā tas ir ar mazāka izmēra kuģiem, tādēļ četru tauvotāju vietā šeit strādājot seši cilvēki. Taču pats galvenais uzdevums tomēr ir ar septiņām rūmēm apgādātā milzeņa izkraušana. No tā, cik operatīvi tas notiek, tieši proporcionāli esot atkarīga partneru ieinteresētība sadarboties. Līdz šim rudenim akciju sabiedrība kravas darbus veikusi ar diviem celtņiem. Taču, lai ieinteresētu klientus, septembrī esot izmēģināts izmantot arī trešo – mobilo celtni. Tas izdevies. Lieltonnāžas kuģa izkraušanas ātrumu izdevies palielināt no 5000 līdz 8000 tonnām dienaktī. Nākotnē varētu piesaistīt arī ceturto celtni, taču vispirms jāpanāk, lai jaudām atbilstu arī transportieri. No kuģa soja nonāk firmas "Dan Store" noliktavās. Tur, zem jumta, to pārkrauj vagonos transportēšanai pa dzelzceļu uz Krievzemi,

UZZIŅAI

No laikraksta „Kurzemes vārds". „2007. gada 8. oktobra rītā, pamatīga lietus un brāzmu sagaidīts, pie akciju sabiedrības "Liepājas osta LM" 43. piestātnes pietauvojās 225 metrus garais *panamax* tipa beramkravu kuģis "Good Hope Max". Tas no Brazīlijas atveda 35 tūkstošus tonnu lielu sojas kravu. Strādājot pēc jaunas tehnoloģijas ar trim celtņiem – *Kondoru*, *Albatrosu* un *Gotvaldu*, kā tas notiek šoruden, un ja neaizkavēs lietus un stiprs vējš, agrāk nepieciešamās nedēļas vietā kuģa izkraušanai stividoriem būs vajadzīgas tikai piecas diennaktis. Beramkravu kuģis „Good Hope Max", kura kravnesība ir 67 tūkstoši tonnu, saulaino Brazīliju zemeslodes viņā pusē atstājis 3. septembrī. Tātad tam bija vajadzīgs tikai nepilns mēnesis, lai šķērsotu Atlantijas okeānu un, divas dienas uzkavējoties Roterdamā, sasniegtu Liepāju.

Pēteris Iesalnieks.

bet izkrautais kuģis došoties uz Ventspili vai Sanktpēterburgu, lai uzņemtu savās rūmēs graudus vai citas beramkravas.

Nebaida lieli projekti

P. Iesalnieks: – Visi projekti attīstās likumsakarīgi. 2008. gadā paredzēts uzsākt ostas padziļināšanas darbus, lai lielie *panamax* tipa kuģi varētu ienākt ostā ar pilnu kravu. Tas, protams, dos mūsu uzņēmumam un Liepājas ostai kopumā aptuveni pusmiljona tonnu kravu pieauguma.

2007. gada sākumā noslēdzām līgumu ar Brocēnu kompāniju „Cemex" par cementa termināla celtniecību un gada otrajā pusē jau uzsākām šā termināla būvi. Lai jaunais terminmāls varētu sekmīgi darboties, vajadzēja veikt ostas piestātņu rekonstrukciju Karostas kanālā, savest kārtībā dzelzceļa atzaru, uzbūvēt kravas pieņemšanas un nosūtīšanas estakādes un uzbūvēt cementa uzglabāšanas tvertnes, jo cements tiks apstrādāts kā beramkrava. Cementa terminmāls sāks darboties 2008. gada martā. Savukārt tad, kad Brocēnos pabeigs cementa rūpnīcas celtniecību, šīs kravas jūtami palielināsies, jo paredzēts ievērojamu produkcijas apjomu eksportēt uz Eiropas valstīm. Tā kā „Liepājas osta LM" un „Cemex" ir partneri un projekta attīstībā iegulda savas investīcijas, varam būt droši, ka kravas no ražotāja, tātad „Cemex" rūpnīcas, tiešām ies caur „Liepājas osta LM". Kad šis terminmāls darbosies ar pilnu jaudu, tas dos mums un Liepājas ostai vēl aptuveni pusmiljonu tonnu gadā.

Ja runājam par mūsu kompānijas stratēģiju, tad jāteic, ka pēdējā laikā attīstām tikai tos projektus, kuros piedalās arī kravas īpašnieks ar savu kapitālu, kas dod drošību, stabilitāti un garantu sekmīgam biznesam. Šīsdienas realitāte nosaka, ka nedrīkst uzņemties risku ieguldīt lielus līdzekļus kāda projekta attīstībā, ja nav drošas pārliecības par projekta atdevi. Pareizāk ir izvēlēties salīdzinoši grūtāko ceļu – meklēt partnerus, sabalansēt abu pušu intereses un patērēt daudz ilgāku laiku projekta sagatavošanai, lai tad, kad sadarbības līgums ir noslēgts un projekts attīstās, dzīve būtu daudz mierīgāka un nerastos neparedzēti pārsteigumi.

Tiek investēts 49. un 50. piestātnes rekonstrukcijā, lai nākotnē, kad „Liepājas metalurgs" būs realizējis sava tehnoloģiskā procesa modernizāciju, tā ievērojami palielinot

UZZIŅAI

2007. gada 18. janvārī Liepājas domes deputāti atbalstīja uzņēmuma „Liepājas osta LM" cementa pārkraušanas termināla būvniecības ieceri. Jauno terminālu Liepājas ostas stividorkompānija „Liepājas osta LM" sadarbībā ar Brocēnu cementa ražotnes īpašnieku „Cemex" plāno uzbūvēt Tosmares kanāla ziemeļrietumu stūrī. Terminālā paredzēts investēt aptuveni 5,2 miljonus ASV dolāru (2,9 miljonus latu). Sākotnēji tā uzdevums būs pieņemt no citām valstīm ievestu cementu, bet pēc 2008. gada, kad „Cemex" plāno pabeigt jauno ražotni Brocēnos, kurā investēs 160 miljonus ASV dolāru, terminmāls Liepājā tiks izmantots cementa eksportam. Starptautiskais koncerns „Cemex" darbojas vairāk nekā 50 valstīs visā pasaulē. Par Brocēnu ražotnes īpašnieku tas kļuva 2005. gada martā, iegādājoties starptautisko celtniecības materiālu piegādātāju uzņēmumu „RMC Group o.l.c.". Liepājas ostā strādājošā stividorkompānija „Liepājas osta LM" dibināta 1993. gadā. Kopš 2001. gada uzņēmuma lielākais akcionārs ir metalurģijas kompānija „Liepājas metalurgs". „Liepājas osta LM" pārvalda visas Liepājas ostas dziļūdens piestātnes.

UZZIŅAI

Kravas kompānijā „Liepājas osta LM" tiek sadalītas pa termināliem. Liepājas ostas 44. un 45. piestātnē atrodas metāla kravu terminmāls, kurā pārsvarā tiek apstrādāta uzņēmuma akcionāra „Liepājas metalurgs" produkcija, kā arī metāla tranzītkravas.

ražošanas jaudas, osta jau būtu gatava apstrādāt lielākus kravu apjomus.

Liepājas ostas 42. un 43. piestātnē darbojas beramkravu terminmāls, kura pirmā kārta uzbūvēta kopā ar kravu īpašnieku. Kad tiks pabeigti ostas padziļināšanas darbi, turpināsies termināla otrās kārtas celtniecība. Projekts ļaus palielināt kravu apgrozījumu ostā par pusmiljonu tonnu gadā. Ostas padziļināšanas darbu rezultātā *panamax* tipa kuģi varēs ienākt ostā ar pilnu kravu, un tā kā kravas īpašnieki ir šā projekta stratēģiskie partneri, tas dod garantiju, ka kuģis ar kravu nemeklēs citu ostu. Termināla pirmā kārta ļauj apstrādāt 400 līdz 450 tūkstošus tonnu kravas gadā.

– Pašlaik nevienlīdzīgie Krievijas dzelzceļa tarifi ir sāpīgs jautājums ne vienam vien uzņēmējam, jo īpaši, domājot par jauniem projektiem. Ļoti ceram, ka arī šī sistēma tiks sakārtota un izdosies panākt pozitīvu risinājumu ar Krievijas pusi. Jau vairākus gadus lielu darbu tarifu jautājuma risināšanā iegulda Latvijas Tranzīta biznesa asociācija, Satiksmes ministrija ar Latvijas valdības aktīvu līdzdalību. Protams, ka uzņēmēji ir tas dzenulis, kas neļauj atslābināt šā jautājuma risināšanu. Piedevām Latvijas uzņēmējiem un ostām lielā mērā par labu nāk situācija Krievijas ostās, kas nebūt nav tik optimistiska, kādu to Krievijas puse atspoguļo publiskajā telpā. Un tas vieš pamatotas cerības, ka diskriminējošie Krievijas dzelzceļa tarifi tiks izlīdzināti. Savukārt mums pašiem, te es domāju Latvijas tranzīta iespējas, jābūt gataviem situācijai, kad uz Latvijas ostām palielināsies kravu plūsma. Mēs Liepājā par to ne tikai domājam, bet arī darām, cik vien ir mūsu spēkos, lai neatrastos pie sasistas siles – kravas nāk, bet mēs tās nevaram pieņemt.

Ja domājam par tuvākās desmitgades lielākajiem projektiem, tad tie, protams, ir saistīti ar jaunām teritorijām. Jau vairāk nekā divus gadus esam nopietni strādājuši, lai piesaistītu investorus jauno teritoriju apgūšanai, jo finanses, kas būs nepieciešamas jaunajam projektam, būs lielākas nekā investīcijas visos iepriekšējos projektos, kopā ņemot. Partnera izvēle tiek ļoti rūpīgi izsvērta, jo tik apjomīga projekta realizācija ir liels risks un liela atbildība. Projekts paredz konteinerterminmāla celtniecību un konteinerkravu tranzītu no Rietumiem uz Austrumiem, un pašlaik kopā ar kravu īpašnieku tiek gatavoti dokumenti turpmākajai sadarbībai. Jaunais terminmāls varēs darboties arī kā ģenerālkravu terminmāls. Liepājā jau vairāk nekā gadu tiek apstrādātas konteinerkravas, bet esošās jaudas nav pietiekamas, vēl jo vairāk, domājot par konteinerkravu plūsmas dinamisko attīstību pasaulē kopumā. Arī klients kļūst arvien prasīgāks, viņš vēlas saņemt drošu un kvalitatīvu pakalpojumu, protams, par to arī labi samaksājot, bet visdrošākie un kvalitatīvākie neapšaubāmi ir kravu pārvadājumi konteineros. Tā kā prognozes

„Liepājas ostā LM" ienāk lielie kuģi.

liecina, ka ap 2015. gadu ļoti strauji pieaugs konteinerkravu pārvadājumi, mēs esam pārliecināti, ka tad arī mēs būsim gatavi savā terminālā paņemt zināmu procentu no Baltijas jūras kopējā kravu pārvadājumu apjoma.

Jaunā konteinerterminăla celtniecības projekts ir laikietilpīgs, un mums jābūt ļoti piesardzīgiem un tālredzīgiem, jo celtniecības izmaksas strauji pieaug, mūs ietekmē ekonomiskie un politiskie procesi pasaulē – krīze Amerikā, naftas cenas pasaules tirgū un tamlīdzīgi satricinājumi. Nevaram izlikties to neredzam un nevaram dzīvot tā, it kā uz mums tas viss neattiektos. Tas skar mūs vistiešākā veidā, vēl jo vairāk to biznesu, kas nav iekšzemes produkts. Taču visam ir jātiek pāri, vai tad pirmo un pēdējo reizi tiek piedzīvotas šādas peripetijas.

Kas strādā ostā?

P. Iesalnieks: – Īpaši pēdējā laikā Latvijā ļoti samilzis ir darbaspēka jautājums, un arī mums šī problēma nav jauna, jo allaž ir bijušas grūtības ar labiem strādniekiem nokomplektēt ostas servisu. Vēl jo vairāk tagad, kad daudzi jauni un darba spējīgi cilvēki aizbraukuši uz ārzemēm labākas peļņas meklējumos. Grūti atrast vidējā posma vadītājus un strādniekus, piemēram, dokerus. Pagaidām gan cenšamies iztikt ar vietējo darbaspēku un mums vēl kaut kā izdodas nokomplektēt nepieciešamo darbinieku skaitu, bet, godīgi sakot, jau vairāk nekā gadu pētām jautājumu par viesstrādniekiem, veidojam savu datu bāzi, vācam un apkopjam informāciju, lai būtu lietas kursā par visām iespējām, ja pienāk brīdis, kad

reāli tie jāieved. 2007. gada beigās palielinājām darba samaksu, meklējam iespējas, kā stimulēt savus darbiniekus, piešķirot viņiem dažādus atvieglojumus, sociālās garantijas un priekšrocības. Daļai strādnieku nodrošinām bezmaksas ēdināšanu, veicam piemaksas pie atvaļinājuma naudas, apmaksājam studijas un piešķiram pabalstus. Tomēr mēs nevaram tikai stimulēt darbiniekus un palielināt darba algas, jo ir nepieciešama atdeve no paša darbinieka. Ja darba devējs palielina algu un sniedz sociālās garantijas, darbiniekam vajadzētu apzināties, ka darbs jāpadara kvalitatīvi. Taču ne vienmēr tā notiek, tāpēc strādājam pie jaunas sistēmas ieviešanas, kas noteiks darbinieka algu atkarībā no padarītā darba apjoma un kvalitātes. Darba novērtēšanai būs izstrādāti stingri kritēriji, kas izslēgs darba devēja subjektīvo viedokli. Vērtējot, kā pēdējo gadu laikā cilvēki izturas pret darbu, varbūt tas ir skaļi teikts, bet jāsecina, ka zudis darba tikums. Pirms piecpadsmit gadiem vairākums ostas darbinieku nāca no jūrniekiem, kuri bija pieraduši strādāt smagos apstākļos, tāpēc ostā, kur arī darba apstākļi nav no vieglajiem, viņi strādāja ļoti atbildīgi. Otrs iemesls, kāpēc notiek dažādi pārkāpumi, ir nezināšana un neprasme, tāpēc mūsu pienākums ir izglītot savus darbiniekus un ar sertifikātu apliecināt viņu kompetenci.

UZZIŅAI

2007. gada janvāra sākumā Ūdens transporta darbinieku arodbiedrību federācija (ŪTAF) parakstīja koplīgumu ar Liepājas Speciālās ekonomiskās zonas uzņēmumu „Liepājas osta LM". 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. Liepājas ostas teritorijā ir trīs uzņēmējsabiedrības, kurās tiek ievēroti korporatīvi sociāli atbildības principi.

Ventspils ostas panākumi un satricinājumi

Lai gan Krievijas augstas amatpersonas pārliecinoši apgalvoja, ka atteiksies no Baltijas valstu ostu pakalpojumiem un pašmāju kravas, īpaši ar to domājot naftu un naftas produktus, apstrādās jaunajās un modernajās Krievijas ostās, tomēr kravu apjoms Ventspils ostā pieaug.

Ventspils domes priekšsēdētāja un Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētāja vietnieks Jānis Vītoliņš: – 2007. gadā kopējais kravu apgrozījums ostā bija 31 037 000 tonnu – par 6,8 procentiem lielāks nekā 2006. gadā. Protams, ar zināmu nostaļģiju varam pieminēt kaut vai 2002. gadu, kad kravu apgrozījums sasniedza 37 miljonus tonnu. Tomēr jāņem vērā, ka tolaik vēl pilnā sparā darbojās jēlnaftas cauruļvads. Cerams, ka arī 2008. gadā kravu apgrozījums nekritīsies un saglabās augšupejošu tendenci.

UZZIŅAI

Salīdzinājumā ar 2006. gadu kravu apgrozījums palielinājies par 1 975 tūkst. tonnu. Pagājušajā gadā Ventspils ostā kopumā apkalpoti 2242 kuģi – par 118 kuģiem vairāk nekā 2006. gadā, apkalpoto kuģu apgrozījums pieaudzis par 5,56%.

Atklāj Ventspils brīvostas universālā termināla klientu apkalpošanas centru

2007. gada 21. jūnijā atklāja Ventspils brīvostas universālā termināla klientu apkalpošanas centru.

Ventspils ostas pārvaldnieks Imants Sarmulis: – Klientu apkalpošanas centra izveide liecina, ka Ventspils ostas universālais terminālis kļūs par vienu no lielākajiem un modernākajiem Latvijā. Jaunais ostas infrastruktūras objekts ir pierādījums tam, ka Ventspils osta nostiprina pozīcijas prāmju apkalpošanas jomā. Jau pašlaik tā ir lielākā prāmju osta Latvijā. Kad rudenī ekspluatācijā nodos pasažieru termināla, Ventspils osta nopietni pieteiks sevi arī pasažieru pārvadājumu biznesā. Informācijas centrs izveidots par Ventspils brīvostas līdzekļiem vairāk nekā viena miljona latu apmērā. Uzbūvēta triju stāvu servisa ēka, ierīkots automašīnu stāvlaukums viena hektāra platībā un piebrauktuves.

UZZIŅAI

Klientu apkalpošanas centrs paredzēts dažādu pakalpojumu uzlabošanai kravas automašīnu šoferiem, lai dotu viņiem iespēju izmantot dušas, kafejnīcas pakalpojumus un veikt reģistrāciju laikus. Centrā atradīsies astoņu autopārvadātāju un kuģu aģentēšanas kompāniju biroji.

Projektu izstrādāja SIA „Būvprojektu vadība", bet būvniecību veica Ventspils SIA „Samrode".

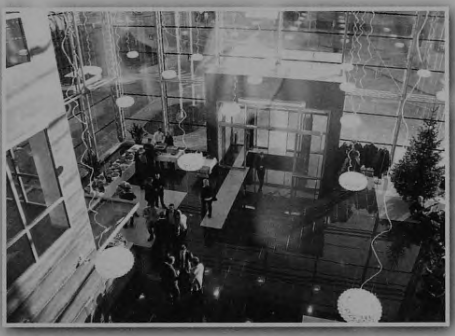
J. Vītoliņš: – Impulsu prāmju pasažieru apkalpošanai Ventspils ostā deva prāmju kompānijas „Scandlines" lēmums izvēlēties Ventspils ostu savām prāmju līnijām. Kravu apjomi apliecina, ka šis lēmums bijis pareizs un sadarbība starp Ventspils ostu un „Scandlines" ir ļoti veiksmīga.

Ventspilī atklāj prāmju terminālu

Līdz ar pasažieru skaita pieaugumu Ventspils ostā aug arī komforta līmenis: 2007. gada oktobrī līdzās vecpilsētai tika atklāts grezns un mūsdienīgs prāmju terminālis.

Jaunajai un modernajai termināla ēkai, kas Ventspilī turpmāk sagaidīs un pavadīs ceļotājus, ir sena vēsture.

18. gadsimtā Ventmalā uzbūvēja vienstāva dzīvojamo māju. 20. gadsimta sākumā tai piebūvēja vēl pusotra stāva, lai ierīkotu tur vācu reālskolu. Padomju laikā ēka atkal kļuva par dzīvojamo māju, bet grandiozas pārvērtības tā piedzīvoja jau šajā gadsimtā.



Ventspils domes priekšsēdētāja vietnieks Jānis Vītoliņš, atklājot terminālu, uzsvēra, ka igauņu arhitektes Irinas Raudas īstenotais projekts ļāvis daļēji saglabāt veco ēku un ar mūsdienīgu vērienu piešķirt tai modernus vaibstus.

Ēka ar iespaidīgo stiklojumu un saglabātajām vecajām sienām ne tikai veiksmīgi iekļaujas vecpilsētas ainavā, bet arī lieliski izskatās uz ostas fona. Arī ēkas interjerā senatnīgais harmoniski savijas ar mūsdienīgo, un par to ir parūpējies dizainers Vilmārs Tērbats. Terminālā atrodas prāmju operatoru biroji, kases, plaša uzgaidāmā telpa, kafejnīca. Jaunā ēka ir ieguvums arī Tūrisma informācijas centram, kas tagad būs iebraucējiem ievērojami pieejamāks. Pasažieru ērtībām un drošībai terminālu ar prāmju piestātni savieno 240 metrus gara stiklota galerija.

Prāmju termināla būvniecība un ar to saistītā 17. piestātnes atjaunošana izmaksāja nepilnus piecus miljonus latu. No projekta kopējām izmaksām 69,49 procenti bija Eiropas Savienības Kohēzijas fonda līdzekļi. Tā kā 2007. gada pavasarī Ventspilī jau tika atklāts kravu terminmāls, tad tagad pasažieru un kravas plūsmas ir pilnībā nodalītas.

Šobrīd regulāra prāmju satiksme Ventspili saista ar trim valstīm – Igauniju, Vāciju un Zviedriju.

Atbalsts jauniem projektiem

Ventspils brīvostas valde pilnvarojusi ostas pārvaldnieku Imantu Sarmuli slēgt līgumus un sākt divu apjomīgu projektu realizāciju – jauna tilta būvniecību un jaudīgākā lejamkravu muliņa rekonstrukciju.

J. Vītoliņš: – Bijām izsludinājuši divu projektu konkursu: jaunā tilta būvniecībai pār Ventu un trešā muliņa rekonstrukcijai. Abi šie projekti ir ļoti svarīgi ostas un pilsētas turpmākai attīstībai. Jaunā tilta tehnisko projektu izstrādāja Nīderlandes kompānija.

Līgumā noteikts, ka jaunajam tiltam jābūt gatavam 2008. gada novembrī, ieskaitot jaunizbūvētos pievedceļus, kas būs savienoti ar esošajiem transporta tīkliem. Kad tiks nodots jaunais tilts, izsludināsim konkursu vecā tilta rekonstrukcijai, kas būtu jāveic vienas sezonas laikā.

Ostas trešajā muliņā darbojas 32. un 33. piestātne, kas ir vienas no galvenajām ostas piestātnēm, jo tajās var pietauvoties lielākie tankkuģi ar iegrimi līdz 16 metriem, bet piestātņu dziļums sasniedz 17,5 metrus. Tieši šajās piestātnēs tiek pārkrauta aptuveni puse no visām Ventspils ostas lejamkravām.

Ogļu pārkraušanu – zem jumta

AS „Baltic Coal Terminal" pārstāvji sola, ka pakāpeniski tiks samazināta ogļu pārkraušana zem klajas debess un termināla būvniecības otrajā kārtā notiks pāreja uz šo kravu apstrādi slēgtā telpā.

Ventspils domes priekšsēdētāja vietnieks Jānis Vītoliņš atzīst, ka tas ir ļoti svarīgi, jo šobrīd, kad ostā palielinās pārkraujamo akmeņogļu apjoms, pašvaldību un iedzīvotājus satrauc ogļu kraušanas un uzglabāšanas procesā radušies putekļi.

AS „Baltic Coal Terminal" amatpersonas apliecina, ka termināla būvniecībā tiks ievēroti plānotie termiņi un 2008. gada beigās pabeigta pirmā kārta, kas pavērs iespēju pārkraut sešus miljonus tonnu akmeņogļu gadā. Akmeņogļu noliktavā paredzēts uzglabāt līdz pat 220 tūkstošiem tonnu akmeņogļu.

Vairāku banku konsorcijs parakstījis līgumu ar AS „Baltic Coal Terminal" par 53,6 miljonu eiro (37,5 miljoni latu) kredīta izsniegšanu ogļu pārkraušanas termināla būvniecībai un aprīkošanai Ventspilī. Šie līdzekļi tiks izlietoti arī privātas piestātnes būvniecībai.

Veidos jaunu pārkraušanas kompleksu

Uzņēmums „Eurohome Latvija" Ventspils domē iesniedzis pieteikumu, lai saņemtu vides licenci jauna pārkraušanas kompleksa celtniecībai Ventspils brīvostas teritorijā.

Jauno ģenerālkravu, konteinerkravu un beramkravu termināl paredzēts būvēt Fabrikas ielā 6, kur „Eurohome Latvija" no Ventspils brīvostas pārvaldes nomā zemi aptuveni 7,5 ha platībā.

Sākotnēji jaunajā terminālā plānots pārkraut un uzglabāt koksni, celtniecības materiālus un citas beramkravas, t.sk. granti, šķembas, šķeldu, keramzītu, kā arī pieņemt, šķirot un pārkraut metāllūžņus, bet vēlāk arī apstrādāt 40 pēdu konteinerus. Kravu pievešanai un izvešanai tiks izmantots dzelzceļš un autotransports, kā arī nelielas baržas, bet, lai nodrošinātu ostas tehniku ar degvielu, Fabrikas ielā 6 plānots uzcelt degvielas uzpildes staciju.

Jaunā pārkraušanas kompleksa projekta realizāciju veicinās Ventas tilta rekonstrukcija, jo pēc rekonstrukcijas tilts būs paceļams un varēs nodrošināt kravas kuģu kuģošanu pa upi.

„Ventspils nafta" kāpina pārkraušanas apjomus

Akciju sabiedrības „Ventspils nafta" (VN) meitas uzņēmums SIA „Ventspils nafta terminmāls" (VNT) 2007. gadā palielinājis pārkrautās naftas apjomu un apstrādājis 13,3 miljonus tonnu. Šādu naftas un tās produktu plūsmas pieaugumu uzņēmuma vadība skaidro ar starptautiskā naftas un gāzes konsorcija „Vitol Group" (VG) kļūšanu par VN un VNT līdzīpašnieku.

2007. gadā visvairāk pieauga dīzeļdegvielas pārkraušanas apjoms, jo VNT atsāka to pieņemt arī pa naftas produktu cauruļvadu. Pa dzelzceļu un cauruļvadu kopumā 2007. gadā piegādāja 9,5 miljonus tonnu, par 7,4 miljoniem tonnu vairāk nekā 2006. gadā.

Tā kā VG izmanto naftas rezervuāru parku, lai uzglabātu naftas produktus Rietumeiropas tirgum un pārdotu tos atbilstoši tirgus pieprasījumam, trīs reizes palielinājies arī pa jūru piegādāto kravu apjoms. Savu daļu – 1,7 miljonus tonnu – ir devis arī dažādu marku autobenzīns.

„Līdz ar „Vitol" ienākšanu mūsu terminmāls ieguvis jaunu elpu – veiksmīgas izaugsmes perspektīvas un attīstības iespējas atbilstoši vislabākajiem Rietumu standartiem, kas reāli aprobēti „Vitol" starptautiskajā darbībā gandrīz visā pasaulē. Un mēs jau praksē varam pārliecināties, ka uzņēmuma darbība uzlabojas," uzsver VNT valdes loceklis un ģenerāldirektors Rolands Kalniņš.

VN padome ir izskatījusi sabiedrības 2008. gada budžetu, paredzot koncerna konsolidēto neto apgrozījumu vismaz 60 miljonu latu apmērā un tīro peļņu ne mazāku par 5,3 miljoniem latu.

„Ventspils nafta terminmāls" saņem sertifikātus

Akciju sabiedrības „Ventspils nafta" meitas sabiedrība SIA „Ventspils nafta terminmāls" 2007. gada 1. martā saņēma kvalitātes vadības standarta sertifikātu ISO 9001:2000 un vides vadības standarta sertifikātu ISO 14001:2004, kurus piešķīrusi starptautiskā sertifikācijas organizācija „Bureau Veritas Certification".

Jau 2000. un 2004. gadā AS „Ventspils nafta" tika sertificēta atbilstoši starptautiskā kvalitātes vadības standarta ISO 9001 un vides vadības standarta ISO 14001 prasībām. 2006. gadā pilnveidoja SIA „Ventspils nafta terminmāls" vides vadības sistēmu saskaņā ar ISO 14001:2004 jaunākajām prasībām: tika pārskatītas un pilnveidotas uzņēmuma kvalitātes un vides procedūras, izstrādāti jauni vides novērtēšanas kritēriji, apzināti vides jautājumi visos termināla darba procesos, iesaistot šajos procesos arī uzņēmuma darbiniekus. Savukārt 2007. gadā jaunā sertificēšana atbilstoši ISO standartiem bija nepieciešama, jo beidzās iepriekšējā sertifikāta trīs gadu darbības termiņš.

SIA „Ventspils nafta terminmāls" kvalitātes un vides vadības sistēmas tiek pilnveidotas gan saistībā ar jaunāko vides likumdošanu, gan jaunajiem tehnoloģiskajiem procesiem pašā uzņēmumā. Piemēram, 2007. gadā uzņēmums sāka pa naftas produktu cauruļvadu piegādātās dīzeļdegvielas pieņemšanu,

uzglabāšanu un pārkraušanu. Kvalitātes un vides vadības sertifikāts apliecina, ka „Ventspils nafta terminmāls" pilnībā var garantēt drošu, efektīvu un vienlaikus videi nekaitīgu pakalpojumu. To, ka uzņēmums dara visu, lai iespējami augstākā līmenī sniegtu pakalpojumus, saglabājot augstus drošības un vides standartus, liecina kaut vai VNT 2007. gada vides pārvaldības programmas projekts, kas paredzēja tehnoloģisko procesu drošības līmeņa saglabāšanu, esošās vides monitoringa sistēmas pilnveidošanu, piesārņoto vietu attīrīšanu un atveseļošanu, kā arī citus videi draudzīgus pasākumus.

ISO standartu ieviešana un uzņēmuma darbība šo augsto standartu ietvaros nav piespiedu pasākums, tā ir uzņēmuma vadības attieksme pret klientu un sniegto pakalpojumu kvalitāti, kas balstās uz brīvprātības principiem, tāpēc vēl jo vairāk šo standartu veiksmīga darbība ir tieši atkarīga no visu līmeņu darbinieku ieinteresētības. Starptautiskais kvalitātes vadības standarts ISO-9001 ir saistīts ar darba organizēšanu uzņēmumā un paredz konkrētas prasības, kas jāpilda, lai uzņēmuma sniegtie pakalpojumi atbilstu visstingrākajiem kvalitātes standartiem.

Starptautiskais vides vadības standarts ISO-14001 izstrādāts, lai ieviestu efektīvu vides vadības sistēmu uzņēmumos, nodrošinātu sistemātisku un plānveidīgu vides jautājumu risināšanu, apliecinātu uzņēmuma izpratni par vides problēmām un apņemšanos tās risināt, kā arī demonstrēt atbilstību augstiem vides standartiem.

Tā kā „Ventspils nafta terminmāls" nodrošina tranzīta pakalpojumus – naftas un dīzeļdegvielas pieņemšanu pa cauruļvadiem, naftas, dīzeļdegvielas, autobenzīna un citu naftas produktu kravu pieņemšanu no dzelzceļa un kuģiem, to uzglabāšanu un pārkraušanu, ļoti svarīga ir ne tikai uzņēmuma izpratne par videi draudzīgu darbību, bet arī šādas darbības nodrošināšana.

UZZIŅAI

51% SIA „Ventspils nafta terminmāls" kapitāla daļu pieder AS „Ventspils nafta", 49% – starptautiskā naftas un gāzes tirdzniecības konsorcija „Vitol" sabiedrībai „Euromin Holdings (Cyprus) Limited". SIA „Ventspils nafta terminmāls" ir lielākais šāds uzņēmums reģionā, tā naftas un naftas produktu uzglabāšanas rezervuāru parks sasniedz 1,2 miljonus kubikmetru, un tam nav analoga starp līdzīgiem uzņēmumiem tuvākajās valstīs.

„Vitol" garantē „Ventspils nafta terminmāls" stabilu darbību

AS „Ventspils nafta" un starptautiskā naftas un gāzes korporācija „Vitol" noslēdza darījumu, kura rezultātā „Vitol" sabiedrība „Euromin Holdings (Cyprus) Limited" iegādājās 49% AS „Ventspils nafta" meitas uzņēmuma SIA „Ventspils nafta terminmāls" kapitāla daļu. Panāktā vienošanās bija ļoti būtiska koncernam, jo bez finansiālajiem ieguvumiem nevarētu nodrošināt termināla stabilu darbību, garantētus ienākumus un darbavietas. AS „Ventspils nafta" joprojām turpina

saglabāt savu ietekmi „Ventspils nafta terminālā". Tā kā „Vitol" ir viena no pasaules naftas un gāzes sektora ietekmīgākajām kompānijām un „Ventspils nafta terminmāls" ir Baltijas reģiona lielākais naftas un naftas produktu pārkraušanas terminmāls, tad droši var teikt, ka visa reģiona mērogā ir izveidojies nopietns kopuzņēmums.

„Šī vienošanās, ko esam panākuši ar „Vitol", apliecina, ka „Ventspils nafta termināla" tehniskās un tehnoloģiskās iespējas, darbaspēka resursi un izaugsmes potenciāls tiek vērtēts ļoti augstu, jo jāņem vērā, ka te ir runa par minoritāro ietekmi šajā uzņēmumā. Mēs esam ļoti gandarīti, ka ir panākta tieši šāda vienošanās, kas situācijā, kad notiek un vēl ir gaidāmas krasas pārmaiņas energonesēju tirgū, pārredzamā nākotnē garantēs uzņēmuma sekmīgu darbību, ienākumus un darbavietas. Tas ir būtiskākais šā darījuma rezultāts," uzsver AS „Ventspils nafta" valdes priekšsēdētāja Olga Pētersone.

„Šis darījums stiprina mūsu ietekmi Baltijas reģionā. Mēs esam apmierināti ar AS „Ventspils nafta" līdzšinējo sadarbību un augstu vērtējam darbinieku profesionalitāti, un ar šo darījumu mēs būtībā integrējam Ventspils tranzīta potenciālu „Vitol" globālajā stratēģijā. Mums ir ambicioza attīstības programma, kuras rezultātā tiks paplašināts un diversificēts mūsu piedāvājums, iekļaujot arī tumšo naftas produktu pārkraušanu," tā darījumu komentēja „Vitol" pārstāvis Deniss Krema.

Saskaņā ar „Vitol" un AS „Ventspils nafta" vienošanos darījums finansiāli tiks īstenots aptuveni desmit gadu laikā, saistot šo darījumu ar „Vitol" apņemšanos garantēt kravu apjomu SIA „Ventspils nafta terminmāls" un saglabāt būtiska investora lomu AS „Ventspils nafta" holdingā.

2007. gada 21. februārī Latvijas Konkurences padome atzina, ka nav šķēršļu starptautiskās korporācijas „Vitol" uzņēmuma „Euromin Holdings" un AS „Ventspils nafta" kopējas izšķirošas ietekmes gūšanai SIA „Ventspils nafta terminmāls" .

SIA „Ventspils nafta terminmāls" ir lielākais šāds uzņēmums reģionā, tā naftas un naftas produktu uzglabāšanas rezervuāru parks sasniedz 1,2 miljonus

UZZIŅAI

SIA „Ventspils nafta terminmāls" pamatkapitāls ir 78 541 800 latu, un to veido 785 418 kapitāla daļas ar vienas daļas nominālvērtību 100 latu. SIA „Ventspils nafta terminmāls" ir AS „Ventspils nafta" koncerna sabiedrība, kas nodrošina tranzīta pakalpojumus – naftas un dīzeļdegvielas pieņemšanu no cauruļvadiem, naftas, dīzeļdegvielas, autobenzīna un citu naftas produktu kravu pieņemšanu no dzelzceļa un jūras, uzglabāšanu un pārkraušanu.

kubikmetru, un tam nav analoga starp līdzīgiem uzņēmumiem tuvākajās valstīs. SIA „Ventspils nafta terminmāls" īpašnieki meklējuši iespējas stratēģiskā partnera piesaistei, lai nodrošinātu termināla noslogošanu atbilstoši tā projektētajām jaudām, ņemot vērā naftas transportēšanas pārtraukšanu pa cauruļvadu Ventspils virzienā. Arī turpmāk gan „Vitol", gan AS „Ventspils nafta" ir atvērti stratēģiskai partnerībai, tai skaitā arī ar Krievijas uzņēmumiem.

„Vitol" grupas uzņēmumu kopējais apgrozījums 2006. gadā sasniedza 114 miljardus ASV dolāru. Kompānijas pamatdarbība ir naftas un naftas produktu transportēšana un tirdzniecība, tā nodarbojas arī ar naftas pārstrādi, pārvalda pārkraušanas terminālus un pārsūknēšanas cauruļvadus.

Pētīs mazuta rezervuāru parka celtniecības iespējas

Lai noskaidrotu un izanalizētu visus būtiskos aspektus mazuta pieņemšanas, uzglabāšanas un pārkraušanas nodrošināšanā, SIA „Ventspils nafta terminmāls" ir sācis potenciālā rezervuāru parka būvniecības ietekmes uz vidi novērtējumu.

Saskaņā ar pašreizējiem plāniem SIA „Ventspils nafta terminmāls" teritorijā, iespējams, tiks uzbūvēti trīs mazuta uzglabāšanas rezervuāri ar katra rezervuāra atsevišķo ietilpību 45 000 kubikmetru, kā arī jauna sūkņu stacija, paralēli rekonstruējot un no jauna aprīkojot citas iekārtas, kas būtu nepieciešamas mazuta pieņemšanai, uzglabāšanai un iekraušanai tankkuģos. Mazuta rezervuāru parka celtniecība, līdzīgi līdzšinējiem objektiem, notiktu atbilstoši modernākajām videi un cilvēkiem maksimāli labvēlīgām tehnoloģijām.

Pieteikta „Baltic Juice Terminal" maksātnespēja

„Baltic Juice Terminal" nonācis līdz maksātnespējai, tā arī neiepildījis savās tvertnēs kaut litru sulas. Ventspils tiesa saņēma prasības pieteikumu no SIA „Ostas flote" un uzsāka tiesas procesu, lai atzītu SIA „Baltic Juice Terminal" maksātnespēju. Tiesa uzlika arestu „Baltic Juice Terminal" bankas kontiem, publiskajā piedāvājumā esošajiem vērtspapīriem, kā arī uzņēmuma pamatlīdzekļiem. Pēc „Baltic Juice Terminal" ierosinājuma 2005. gada 17. augustā starp „Ostas floti" un „Baltic Juice Terminal" uz diviem gadiem tika noslēgts aizdevuma līgums par četriem miljoniem dolāru. Līguma termiņš beidzās 2007. gada augustā, bet tobrīd bija samaksāti

UZZIŅAI

„Baltic Juice Terminal" lielākais akcionārs ir SIA „LSF Holdings", kas pēdējo divu gadu laikā rosinājis un pats iesaistīts neskaitāmos tiesvedības procesos tā dēvētajā Ventspils tranzītbiznesa konfliktā. 2007. gada 9. maijā Ventspils tiesa neatzina „Baltic Juice Terminal" maksātnespēju, ko pieprasīja AS „Ventspils Tirdzniecības osta G" un SIA „Didrihsons". Kā liecina Uzņēmumu reģistru apkalpojošās firmas „Lursoft" informācija, SIA „Ostas flote" reģistrēta 1996. gada septembrī, un 97% tās kapitāldaļu pieder Nīderlandē reģistrētajai „Beleggingsmaatschappij GEIT B.V.", bet 3% – „LSF Holdingam".

tikai 2,3 miljoni dolāru jeb 57,5 procenti no kopējās aizdevuma summas. 2007. gada 17. septembrī „Ostas flote" saņēma „Baltic Juice Terminal" valdes priekšsēdētāja Nikolaja Petrova vēstuli, kurā uzņēmuma vadība kārtējo reizi apstiprināja, ka parādu atzīst, lūdza pagarināt samaksas termiņu un solīja parādu pilnā apjomā dzēst līdz 2007. gada 16. oktobrim. „Ostas flote" tika informēta, ka „Baltic Juice Terminal" vadībai notiek sarunas ar „Rietumu banku" par finansējuma iespējām parāda dzēšanai. Bet „Ostas flote" arī uzzināja par „Rietumu bankas" akcionāru padomes lēmumu atteikt šāda finansējuma piešķiršanu. . „Ostas flote" atļāvās rakstiski atgādināt, ka saistības tomēr vajadzētu nokārtot. Tā kā šo atgādinājumu „Baltic Juice Terminal" vienkārši ignorēja, „Ostas flote" saprata, ka parādnieks nav spējīgs pildīt savas saistības, tāpēc vērsās tiesā ar lūgumu atzīt „Baltic Juice Terminal" maksātnespēju.

Kas notiks ar Ventspils tirdzniecības ostu?

Ventspils tiesā iesniegts pieteikums arī par AS „Ventspils tirdzniecības osta" (VTO) maksātnespēju. Prasības pieteikumu ar lūgumu atzīt AS „Ventspils tirdzniecības osta" par maksātnespējīgu tiesā iesniegusi tranzītbiznesa daudznozaru kompānija „LSF Holdings".

Prasība pamatota ar to, ka „Ventspils tirdzniecības osta" nepilda aizdevuma līguma nosacījumus un neatmaksā kompānijai ne piešķirto aizdevumu 1,5 miljonu eiro (1,08 miljonu latu) apmērā, ne arī procentus par aizdevumu – 4,8% gadā.

Aizdevuma līgums tika noslēgts 2006. gada sākumā, lai finansētu AS „Baltic Coal Terminal" akciju iegādi un apgrozāmo līdzekļu iegādi „Baltic Coal Terminal" vajadzībām. Par tā nodrošinājumu tika noteikti VTO aktīvi, no kuriem pēc pirmā „LSF Holdings" pieprasījuma VTO pienācās noformēt atbilstoša apmēra ķīlu.

„LSF Holdings" lūdzis noformēt ķīlu jau 2006. gada vasarā, taču, pēc „LSF Holdings" valdes priekšsēdētāja Edgara Jansona domām, VTO mēģināja to novilcināt līdz aizdevuma termiņa beigām. VTO gan 2006. gada augustā kā ķīlu esot piedāvājusi portālceltņus, taču, pēc Jansona domām, šāda ķīla gan ir vērtīga, taču nav realizējama.

2007. gada novembrī Kurzemes apgabaltiesa lēma, ka ķīla būs VTO piederošs nekustamais īpašums, taču „LSF Holdings" lēmumu pārsūdzēja, jo arī šo objektu neuzskatīja par piemērotu ķīlu.

E. Jansons: – Ēka nekad nav remontēta, faktiski ir nojaucama un turklāt atrodas Ventspils brīvostas teritorijā, tāpēc tās realizēšana būs apgrūtināta, jo bez infrastruktūras nevienam nebūs vajadzīga.

Ventspils graudu termināla vadība nemainās

Uzņēmuma „Ventspils Grain Terminal" (VGT) padomes sastāvs pārvēlēts, bet vadība savus amatus ir saglabājusi. VGT padomes priekšsēdētājs arī turpmāk būs Kazahstānas pilsonis Nurlans Tleubajevs, padomē strādās Aļena Apatskaja, Zasulans Tulepbekovs, Oļegs Stepanovs, Nikolajs Baštovojs un Valērijs Pašuta.

Uzņēmuma valdes priekšsēdētājs Vladislavs Šafranskis ir apmierināts ar uzņēmuma darbību 2007. gadā, jo VGT izdevies sasniegt vērā ņemamus rezultātus, pārkraujot aptuveni 400 000 tonnu graudu, kas ir trīs reizes vairāk nekā 2006. gadā. Gandrīz visu kravas apjomu nodrošina Kazahstāna, un sadarbība, labi sākusies, tikpat labi arī turpināšoties. Uzņēmums plāno 2008. gadā pārkraut vismaz pusmiljonu tonnu graudu. Tomēr tā sauktais *Ventspils tranzīta karš*, protams, neapgāja arī VGT.

VGT padomes maiņu pieprasīja uzņēmuma akcionārs SIA „LSF Holdings", kurš jau vairākas reizes rosināja atsaukt no amatiem VGT padomes locekļus N. Baštovoju, V. Pašutu un O. Stepanovu, jo šī personu grupa esot iesaistīta „LSF Holdinga" biznesa atņemšanas shēmā un darbojas pretēji „LSF Holdings" kā VGT

akcionāra interesēm. Tā pieprasījumu skaidrojis "LSF Holdings" valdes priekšsēdētājs Edgars Jansons. Pēc Jansona teiktā, VGT padomes un valdes sastāvs ir strādājis neapmierinoši un radījis graudu terminālam zaudējumus aptuveni triju miljonu latu apmērā.

"Ventamonjakā" notiek būtiskas pārmaiņas

Likvidācijas process sākts vienam no Ventspils tranzītkompānijas AS „Ventamonjaks" akcionāriem „Solvtrans".

Uzņēmumu reģistra publiskā informācija liecina, ka 2007. gada 30. jūlijā AS „Ventamonjaks" bija divi akcionāri – Šveicē reģistrētā kompānija „Transmar Holding SA" ar 79% akciju jeb 28 446 kapitāla daļām un SIA „Solvtrans", kam piederēja 21% akciju jeb 7747 kapitāla daļas. Savukārt no 2005. gada augusta „Solvtrans" vienīgais īpašnieks ir "Transmar Holding". „Solvtrans" ir reģistrēts 1991. gadā, un tā pamatkapitāls ir 44 800 latu.

AS „Ventamonjaks" termināla kompleksu veido 22 rezervuāri, kuru tilpums ir no 1000 līdz 44 000 kubikmetru. Kopējā „Ventamonjaka" rezervuāru parka jauda ir 200 000 kubikmetru, bet pārkraušanas jauda ir 3 150 000 tonnu gadā.

„Hercogs Jēkabs" kursēs ar audiogidu

Biznesa inkubatorā radītais uzņēmums SIA „Mobilās sistēmas" strādā pie jauna produkta – „mTour-GPS" jeb audiogida uz ekskursiju kuģīša „Hercogs Jēkabs".

2006. gada sākumā Ventspils Augsto tehnoloģiju parks sadarbībā ar Ventspils Augstskolu un pilsētas domi izveidoja Biznesa inkubatoru, kura uzdevums ir atbalstīt jaunu tehnoloģisko nozaru uzņēmumu veidošanos Ventspilī un sekmēt to izaugsmi pirmajos darbības gados, lai, atstājot inkubatoru, tie būtu finansiāli un

ekonomiski patstāvīgi. Inkubators piedāvā uzņēmumiem lētāku telpu īri, palīdzību biznesa plānu un projektu izstrādē un atbalstu privātā finansējuma un partneru piesaistē.

Kopš pirmsākumiem inkubatorā darbojās Ventspils Augstskolas studentu dibinātais uzņēmums SIA „Mobilās sistēmas", saņemot atbalstu pirmo produktu izstrādei.

Uzņēmumā šobrīd strādā septiņi cilvēki, tostarp pieci programmētāji. Viens no galvenajiem uzņēmuma darbības virzieniem līdzās automatizācijas sistēmām ir audiogidu izstrādē.

Tagad SIA „Mobilās Sistēmas" strādā pie jauna produkta – „mTour-GPS" jeb audiogida uz ekskursiju kuģīša „Hercogs Jēkabs". Šo ideju A. Dembovskis nolūkojis uz šādiem kuģīšiem dažādās Eiropas pilsētās. Piemēram, Amsterdamā redzēts audiogids, kuru, spiežot pogas, kontrolē kapteinis.

„Mums radās ideja izveidot audiogidu, izmantojot globālo pozicionēšanas sistēmu jeb GPS. Dators sezonas sākumā, aprīlī, tiktu ieslēgts, bet oktobrī – izslēgts. Kapteinim nebūtu tam nemaz jāpieskaras, audiogids darbotos pats. Tūrists noīrē bezvadu austiņas un var pastaigāties pa kuģa klāju, klausoties stāstījumu latviešu, krievu vai angļu valodā par tuvumā esošo apskates objektu," stāsta A. Dembovskis.

Audiogids, kas darbojas savienojumā ar globālo pozicionēšanas sistēmu, ir neaizvietojams tādā ziņā, ka audioieraksts automātiski tiek atskaņots par to objektu, kura tuvumā kuģis atrodas. Aprīlī, kad kuģīti paredzēts nolaist ūdenī, notiks audiogida testēšana, un, visticamāk, jau maijā „Hercoga Jēkaba" pasažieri varēs izmantot jauno pakalpojumu. Nākamais uzņēmuma izaugsmes solis saistīts ar „mTour-GPS" produkta eksportu, piegādājot tehnoloģijas ārvalstu ekskursiju kuģīšu operatoriem, īpašniekiem un būvētājiem.

„Scandlines" palielina apgriezienus

Prāmju kompānija „Scandlines" no 2007. gada 24. novembra palielinājusi pārvadājumu apjomu un biežumu maršrutā Rostoka – Ventspils. Pateicoties jaunā prāmja „Fellow" palaišanai šajā maršrutā, „Scandlines" tagad varēs piedāvāt pārvadājumu pakalpojumus sešas reizes nedēļā abos virzienos līdzšinējo četru vietā.

Līdz ar to turpmāk maršrutā Rostoka – Ventspils kopumā kursēs trīs prāmji. *RoPax* tipa prāmji „Ask", „Urd" un „Fellow" apkalpos abas ostas katru dienu, izņemot pirmdienas. Ceļā pavadītais laiks ir 27 stundas.

Prāmja „Fellow" garums ir 137 metri, kravnesība – apmēram 1100 kravas automobiļu, autopiekabju un vieglo automobiļu garuma metru, un tas var uzņemt arī 109 pasažierus.

Paplašinot līniju Rostoka – Ventspils, kompānija „Scandlines" īpaši ņēmusi vērā transporta jaudu pieprasījumu maršrutos starp kontinentālo Eiropu un Baltijas valstīm. „Fellow" izmantošana ļaus „Scandlines" nodrošināt apmēram 250 papildu vietas nedēļā pārvadājumu pakalpojumu jomā abās ostās. Turklāt, pateicoties jaunajam grafikam, „Scandlines" nodrošinās ātrāku kravas automobiļu un autopiekabju apgrozījumu klientiem Rostokas un Ventspils kravu mezglos, kas padarīs

maršrutu daudz izdevīgāku laika un izmaksu ziņā salīdzinājumā ar citiem maršrutiem cauri Baltijas valstīm vai pa sauszemi.

Kopš 2005. gada oktobra „Scandlines" piedāvā saviem klientiem – kravu pārvadātājiem un pasažieriem – Baltijas valstu centrālā transporta mezgla pakalpojumus Ventspils ostā, kam ir lieliska satiksme ar Baltijas valstīm un Krieviju. Nākotnē „Scandlines" klientiem, kuri izmanto maršrutu Rostoka – Ventspils, tas radīs pozitīvu apjoma pieaugumu, jo „Scandlines" ir operators arī trim prāmju līnijām, kas savieno Rostoku ar Dāniju, Zviedriju un Somiju (tikai kravām).

Mācību burinieks Ventspilī

2007. gada 18. septembrī Ventspils ostā ieradās Polijas Burāšanas mācību asociācijas A klases burinieks "Pogoria". Burinieks pietauvosies Ventmalā un interesentiem būs aplūkojams no Ostas ielas promenādes puses, informē Ventspils TIC.

Tie, kuri vēroja regates "Cutty Sark Tall Ships' Races 2003" burinieku viesošanos Ventspils ostā 2003. gada 7.–9. septembrī, noteikti atcerēsies arī šo burinieku. Savukārt šogad notika divas "Sail Training International" rīkotās ikgadējās regates – Baltijas jūrā un Vidusjūrā. Tajās piedalījās arī Latvijas jahtas – "Spaniel" Baltijas jūrā un "Viva" Vidusjūrā. Vidusjūras regates laikā jahtas "Viva" komanda sadraudzējās ar burinieka "Pogoria" komandu un ielūdza apmeklēt Ventspili un Rīgu. Šis ielūgums ir pieņemts – "Pogoria" ieradīsies Ventspilī pirmdien, 17. septembrī, bet trešdien, 19. septembrī, pietauvosies Rīgā.

Latvijas Burāšanas mācību asociācija ir vienojusies ar burinieka "Pogoria" kapteini, ka reisā no Ventspils uz Rīgu uz burinieka tiks uzņemti astoņi Latvijas burātāji – četri no jahtas "Viva" un četri no jahtas "Spaniel". "Pogoria" atpakaļceļā uz Gdiņu 21. septembra pēcpusdienā atkal iegriezīsies Ventspils ostā. Latvijas burātājiem tā būs lieliska iespēja iegūt pieredzi, burājot ar A klases burinieku.

Regates "Cutty Sark Tall Ships' Races 2003" ietvaros Ventspils ostā 2003. gada 7.– 9. septembrī viesojās septiņi A klases burinieki un divdesmit viena C klases jahta. Visvairāk burinieku bija tieši no Polijas – astoņi. Vēl Ventspili 2003. gadā apmeklēja seši burinieki no Lielbritānijas, četri no Krievijas, tai skaitā pasaulē ļoti populārie "Mir" un "Nadezda", pa diviem buriniekiem no Zviedrijas, Somijas un Latvijas, kā arī pa vienam no Īrijas, Dānijas un Vācijas.

UZZIŅAI

„Pogoria" ir 47 m gara un 342 tonnas smaga trīsmastu barkentīna, kas uzbūvēta 1980. gadā Polijas ostā Gdiņā. Apkalpē parasti ir 48 cilvēki. Šobrīd "Pogoria" apsaimnieko Polijas Burāšanas mācību asociācija, lai apmācītu Polijas jaunos jūrniekus. Sīkāku informāciju par "Pogoria" var atrast internetā www.pogoria.pl.

Mērsrags īsteno ieceres

2007. gads Mērsraga ostai bija ļoti veiksmīgs, jo izdevās sasniegt ostas vēsturē vēl nebijušu kravu apgrozījumu – 401,2 tūkstošus tonnu, kas ir par 44,3% vairāk nekā 2006. gadā. Galvenie kravu veidi ostā ir koksne – papīrmalka, malka, dedzināmā šķelda un celulozes šķelda, kā arī kūdra; decembrī ostā sāka ievest skaidu granulas, kas paredzētas eksportam, savukārt keramzīts, zāģbaļķi ir importētās preces.

Pirms pieciem gadiem par Mērsraga ostas pārvaldnieku kļuva Jānis Budreika juniors. „Es tūlīt sapratu, ka Mērsragam ir neizmantots potenciāls," saka J. Budreika. „Nu kur tad vēl, ja ne Mērsragā, var veidot interesantus projektus?

Esmu mācījies Antverpenē, tāpēc daudzas ostas attīstības idejas, protams, tās labākās, esmu aizņēmies no viņiem. Vispirms jau tā ir vajadzību apzināšana un darbības sistematizēšana. Bet strādājot tu saproti, ka vairākas lietas var darīt paralēli. Par vienu no mērķiem izvirzījām ostas teritorijas paplašināšanu, jo, ja nav teritorijas, nav arī attīstības. Pēc intensīva triju gadu darba panācām, ka ostas teritorija no piecdesmit četriem hektāriem tika palielināta līdz septiņdesmit astoņiem hektāriem. Kas vēl ir nepieciešams modernas ostas attīstībai? Protams, elektroenerģija. Un atkal darbs pie jauniem projektiem, saskaņošana, pierādīšana, pārliecināšana, izcīnīšana."

Patlaban 95 procentus no kopējā kravu apgrozījuma Mērsragā veido koksne: vidēji mēnesī ostā ienāk desmit kuģi, kas aizved dažādus kokmateriālus un šķeldu. Šīs kravas galvenokārt tiek pievestas no tuvējiem rajoniem un sūtītas uz Skandi-

nāvijas valstīm. Budreika atzīst, ka balstīt ostas darbību tikai uz kokmateriālu pārkraušanu ir liels risks, jo kravu transportēšanas apjomu un regularitāti ietekmē daudzi faktori kokrūpniecības nozarē. Vienā dienā kokmateriālu eksports var pēkšņi sarukt līdz minimumam, un tad ostas darbība faktiski apstātos. Tāpēc Mērsraga ostas vadība nopietni plāno paplašināt ostu, paredzot nākotnē Mērsragā izveidot modernu tehnoloģisko parku ar dažādiem uzņēmumiem un starptautiskas nozīmes loģistikas centru. Tā esot vienīgā iespēja ostai izdzīvot nākotnē kā nopietnam Baltijas jūras pārvadājumu tīkla dalībniekam un nodrošināt stabilu attīstību un darbības nepārtrauktību.

Jānis Budreika.

Mērsraga ostā pastāvīgi bāzējas seši zvejas kuģi, ostas teritorijā darbojas divi zivju pārstrādes uzņēmumi. Zvejas kuģi ar katru gadu aizvien vairāk noveco, saka ostas kapteinis Aivars Ušackis, bet zvejniekiem nepietiek līdzekļu, lai tos modernizētu vai iegādātos jaunus. Viens no finanšu trūkuma iemesliem ir noteiktās nozvejas kvotas, kas ir pārāk mazas, lai Latvijas zvejnieki varētu ne tikai izdzīvot, bet arī attīstīties un droši skatīties nākotnē. Ostā patlaban kopumā strādā 800 cilvēku, gan vietējie, gan apkārtējo pagastu iedzīvotāji.

Tā kā Jānis Budreika daudzus gadus ir strādājis Latvijas Jūras administrācijā, viņš lieliski apzinās, cik liela nozīme ostas attīstībā un ikdienas darbā ir kuģošanas drošībai. Tāpēc arī Mērsraga ostas pārvalde par vienu no ostas prioritātēm ir izvirzījusi tieši kuģošanas drošību un dara visu, lai to arvien paaugstinātu. Uzlabojumus šai jomā ostā iesāka ar mola rekonstrukciju. Latvijas mazo ostu kopējo hidrotehnisko būvju rekonstrukcijas un attīstības programmas projekta „Mērsraga ostas Ziemeļu mola rekonstrukcijas I kārta" ietvaros ar ERAF finansējumu ir rekonstruēts un pagarināts Ziemeļu mols 430 metru garumā. Šis projekts ostai bija ļoti nozīmīgs, jo mols atradās kritiskā stāvoklī un nenodrošināja kuģu ceļa aizsardzību pret smilšu sanesumiem, kā arī ostas akvatoriju no viļņošanās.

Projekta kopējās izmaksas sasniedza 1,5 miljonus latu, no šīs summa 75 procentus sedza ERAF finansējums un 25 procentus piešķīra Mērsraga ostas pārvalde. Jaunizbūvētā Ziemeļu mola kadastrālā vērtība tagad ir vairāk nekā 3,5 miljoni latu. Šie ieguldījumi atmaksājas: no 2007. gada janvāra līdz 2008. gada janvārim ostā loču pakalpojumi tika sniegti 124 kuģiem, un nenotika neviens negadījums, jo jaunais mols pasargāja kuģu kanālu no smilšu sanesumiem. Kuģošanas

Jaunais mols Mērsraga ostā.

Mērsraga bāka.

Biznesa centrs.

drošības uzlabošanai tika padziļināts un ar navigācijas bojām aprīkots ostas kanāls, veikts kosmētiskais remonts ostas iekšējās vadlīnijas priekšējai vadugunij, ziemeļu mola ugunszīme pārcelta uz jauno molu. Kravu īpašnieki novērtē ostas pārvaldes centienus infrastruktūras sakārtošanā un pauž apmierinātību ar ostas darbu. Savukārt ostas pārvaldnieks saprot, ka tikai šādi var noturēt esošos un piesaistīt jaunus klientus un investorus.

Paralēli Mērsraga ostas pārvalde attīsta arī ostas sauszemes infrastruktūru. 2003. gadā sāka būvēt kuģu piestātni. Bet pirms tam vajadzēja atrast jaunu vietu zivju rūpnīcai. Daudzi vīpsnāja, ka tur nekas neiznāks: lai nu ko, bet zivju rūpnīcu no vecās vietas neizdosies izkustināt. „Bija grūti," saka Jānis Budreika, „bet, tā kā piestātne ir uzbūvēta, tad neiespējami tas nebija. Cīnījāmies un dabūjām jaunu teritoriju rūpnīcai! Tagad ostas pārvaldei pieder divas piestātnes, būvējam arī kravas laukumus."

2007. gadā ostā uzklāja jaunu asfaltu 2145 m^2 platībā, uzbūvēja jaunu elektrības sadales punktu un elektropadeves līnijas, sakārtoja apgaismojumu un izremontēja caurlaides ēku. Tā kā ostā sāka strādāt ar Krievijas kokiem, aktuāls bija sanitārās robežkontroles jautājums, un ostas pārvalde biznesa informācijas centrā divas telpas atvēlēja sanitārās robežkontroles punktam. Protams, tā darbību apstiprināja LR Ministru kabinets, un Mērsrags kļuva par vienu no piecām Latvijas ostām, kur darbojas sanitārās robežkontroles punkts. Mērsraga ostas pārvalde

sekmīgi pilda Eiropas Savienības direktīvas un LR Ministru kabineta noteikumus, kas skar drošības jautājumus ostās.

„Mūsu plānos vēl ir daudz lielu projektu, kuri gaida realizāciju," saka J. Budreika, un viņa teiktais nav jāuztver kā tukša lielība. Par ostas pārvaldes darbiem var pārliecināties gan tie, kas ikdienā seko ostas attīstībai, gan tie, kas izmanto ostas pakalpojumus, gan arī tie, kas vēl pirms pieciem gadiem pauda visai skeptisku attieksmi pret jaunā ostas pārvaldnieka ambīcijām: sakārtosim, uzbūvēsim, padziļināsim! Toreiz ne vienam vien gribējās atvēsināt jauno ostas pārvaldnieku, jo naudas trūkums kā hroniska kaite neatkāpās no mazajām ostām. Daudzi simti tūkstošu no Ostu attīstības fonda bez jēgas un saprašanas savulaik bija ieskaloti smiltīs, un arī Mērsraga ostas smiltis šo naudu bija redzējušas. Tagad vairs nebija paredzēts piešķirt valsts līdzekļus mazo ostu infrastruktūras uzturēšanai, bet bez naudas par projektiem var vienīgi pasapņot.

„Mēs būvēsim kuģi!" paziņoja Budreika. Nu labi, būvējiet, būvējiet, cik tālu tiksiet!

„2004. gadā izveidojām darba grupu, izsludinājām konkursu, kurā uzvarēja SIA „Fregat", nopirkām ļoti labu kuģa korpusu un sākām to aprīkot ar labu tehniku. Galu galā uzbūvējām kuģi par neticami mazu naudiņu, pat bankas neticēja, ka par tādu var uzbūvēt velkoni. Bet kuģa izmaksas es varu pamatot, un manās interesēs nav tās pazemināt. Visas izmaksas taču tiek grāmatvedībā uzskaitītas! Vēlaties zināt, kur meklējama atbilde? Mēs nealgojām firmu darbu organizēšanai un dokumentācijas sagatavošanai, to darījām paši – entuziastu grupa. Un mums izdevās!"

Tagad ostas darbs bez šā velkoņa vairs nav iedomājams, bet ostas pārvaldnieks jau plāno turpmākās darbības stratēģiju – otru ostas velkoni vajadzētu pārbūvēt par ledlauzi, lai ziemas apstākļos, kad aizsalst Rīgas līcis, varētu nodrošināt kuģu nepārtrauktu kustību ostā. Iespējams, ka būs jābūvē vēl viens kuģis.

Mērsraga ostas attīstības koncepcija

Mērsraga ostas attīstības koncepcija laika posmam no 2008. līdz 2013. gadam izstrādāta, par pamatu ņemot mērķi padarīt ostu par reģiona kravu pārvadājumu un ekonomiskās aktivitātes centru. Tajā tiek piedāvāts pasākumu komplekss ostas infrastruktūras attīstīšanai, jo pasaules ostu pieredze liecina, ka infrastruktūra ir viens no galvenajiem faktoriem, kas kravu īpašniekam liek izvēlēties vienas vai otras ostas pakalpojumus. Šā mērķa sasniegšanai paredzēts izmantot gan Eiropas fondu līdzekļus, gan arī citas pieejamās investīciju programmas. Pagaidām vēl nepietiekami attīstītā infrastruktūra kavē Mērsraga ostas straujāku attīstību.

Mērsraga ostas attīstības plānā paredzēti 12 galvenie pasākumi, kas palīdzēs sakārtot ostas hidrotehniskās būves un infrastruktūru, kā arī uzņēmējdarbību kopumā:

- krasta nostiprināšana pirms padziļināšanas darbiem;
- ostas kanāla un akvatorijas padziļināšana;
- multifunkcionālas piestātnes (Nr. 8) būvniecība un kravas laukumu izveide 10 hektāru platībā;
- ostas velkoņa modernizācija, pielāgojot to ledlauža funkciju nodrošināšanai;
- zvejas piestātnes (Nr. 9) izveidošana;
- infrastruktūras uzlabojumi un iekraušanas tehnikas modernizācija 4., 6. un 7. piestātnē;
- jahtu un mazizmēra kuģu piestātnes izbūve;
- industriālā parka izveide;
- tirgus pētījumi u.c. mārketinga pasākumi;
- zivju pārstrādes uzņēmumu infrastruktūras uzlabojumi;
- servisa ēkas būvniecība jahtu tūristu vajadzībām;
- jūras ģeoloģijas centra izveide.

Šo pasākumu realizācija pavērs iespēju ievērojami paplašināt pakalpojumu klāstu ostā, jo tā varēs uzņemt vairāk lielākas kravnesības kuģu ar iegrimi līdz 7 m, kas savukārt ļaus piesaistīt jaunus kravu veidus, tai skaitā arī konteinerkravas.

Kanāla padziļināšana

Saskaņā ar Mērsraga ostas attīstības koncepciju jau izstrādāts ostas kanāla padziļināšanas projekts, kas paredz paplašināt pieejas kanālu un kuģu kanālu ieejas vārtu priekšā, izveidot kuģu apgriešanās apli priekšostā un paplašināt akvatorijas zonu.

Ostas pārvalde ir veikusi dziļuma mērījumus, grunts ģeoloģisko izpēti un kanāla piesērējuma aprēķinus dažādiem ostas hidrobūvju projektu variantiem. Visi darbi tiks veikti, lai saskaņā ar Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības departamenta sniegtajiem ieteikumiem garantētu drošu navigāciju.

Mērsraga ostas industriālais parks

Lai veidotu Mērsraga industriālo parku, Mērsraga ostas pārvaldei ir brīva un pagaidām neizmantota zeme 30 hektāru platībā. Šajā teritorijā uzņēmējiem būs pieejamas divas ostas piestātnes (Nr .6 un Nr. 7 ir dziļūdens piestātnes, kurās var pieņemt kuģus ar iegrimi līdz 6,5 metriem). Lai piesaistītu ES struktūrfondu finansējumu, Mērsraga ostas pārvalde jau sākusi priekšdarbus investīciju projekta sagatavošanai, kurā iestrādāts industriālā parka plānojums, kā arī nepieciešamais infrastruktūras nodrošinājums: ceļi, ūdensapgāde, elektrība utt.

Mērsraga ostas industriālā parkā teritorijā būs gan jaunas ražotnes, gan muitas noliktavas, gan telpas pakalpojumu sniedzējiem.

Tieši Mērsraga ostas industriālā parka izveide ir viens no ostas attīstības plāna stūrakmeņiem. Šā projekta realizācija pavērs iespēju Mērsraga ostai darboties pilnīgi patstāvīgi un kļūt par nozīmīgāko ekonomiskās aktivitātes vietu Rīgas jūras līča Kurzemes piekrastes reģionā. Lai pieteiktu projektu Eiropas struktūrfondu finansējumam un tas tiktu atbalstīts, Mērsraga ostas pārvalde strādā pie tā, lai Mērsraga industriālā parka projektu iekļautu kopējā Kurzemes reģiona attīstības stratēģijā.

Mērsraga ostas vadība aktīvi izmanto iespēju saņemt līdzfinansējumu no Eiropas, jo ar pašu līdzekļiem vien nepietiek, lai realizētu apjomīgākus projektus.

Mērsraga ostas kapteinis Aivars Ušackis.

Mērsraga ostas pārvaldnieka ieceres saistītas ar vēl kādu projektu – jūras ģeoloģijas un mācību centra izveidi. Pirmajā brīdī ideja šķiet nedaudz utopiska, tomēr Budreika stāsta, ka jau tagad ostā ir atvēlētas telpas 2000 kvadrātmetru platībā šāda centra izveidei. Tur plānots ierīkot modernu laboratoriju, bibliotēku, auditorijas. Eiropas Savienības ietvaros jūras ģeoloģijas jomai esot pieejami līdzekļi. Jānim Budreikam ir pilnīgi skaidrs Mērsraga ostas mērķis – ne tikai pretendēt uz šo finansējumu, bet reāli šos līdzekļus piesaistīt tālākai centra attīstībai un darbības nodrošināšanai nākotnē.

Teritoriju aizņemsies no jūras

Mērsraga osta nevar attīstīties uz pagasta sauszemes teritorijas rēķina, tāpēc ostas vadība nolēmusi nepieciešamo teritoriju nedaudz aizņemties no jūras. „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 uzņemt kuģus ar iegrimi līdz astoņiem metriem," stāsta ostas kapteinis, rādot jūras klajumu, kur nākotnē būs kuģu piestātnes un cita ostas infrastruktūra. Mērsraga ostas mērķis ir izveidot elektronisku ostas vadības sistēmu, kas būtiski paaugstinātu kuģu drošību, ienākot ostā un izejot no tās, neatkarīgi no laika apstākļiem. Ostas kapteinis uzskata, ka tas ļoti nepieciešams tad, kad vizuāli kuģi izvadīt no ostas ir grūti, piemēram, miglas laikā. Tad elektroniskā vadības sistēma veic šo funkciju un garantē augstu drošību kuģim, kurš iziet selgā.

„Ostas attīstības plānu īstenošana nodrošinātu darbu ostā papildus vēl 400 līdz 700 cilvēkiem no apkārtējiem pagastiem. Turklāt Mērsraga ostas attīstība radītu jaunas darba vietas arī Mērsraga apkārtnē – gan viesnīcās, gan veikalos un citos servisa uzņēmumos.

Diemžēl ostas attīstību kavē nesakārtotā infrastruktūra ārpus ostas teritorijas. Nav ceļu! Tikai divdesmit kilometrus no ostas atrodas liela rūpnīca, bet, lai

nogādātu ostā kravu, autotransportam jāmēro desmitiem kilometru garš apkārtceļš, jo ceļa posms Upesgrīva – Mērsrags ir uz sabrukšanas robežas. Atliek vien cerēt, ka Satiksmes ministrija izvērtēs reģiona objektīvās vajadzības un atradīs finansējumu ceļu sakārtošanai. Kopumā jāteic, ka satiksmes ministrs Ainārs Šlesers profesionāli risina nozares jautājumus," saka Jānis Budreika.

Te tiek plānota jahtu un kuteru piestātne.

Ar ko salīdzināt

Budreika domā, ka Mērsragu nevar uzskatīt par depresīvu rajonu, bet viss jau atkarīgs no tā, ar ko salīdzina. Ja ar Ventspili vai Liepāju, tad gan Mērsrags drīzāk esot pieskaitāms depresīvajiem. Reģionālās reformas rezultātā tagad ir izveidots Rojas novads, un Jānis Budreika uzskata, ka tas no sliktajiem variantiem ir labākais, bēdīgāk būtu, ja pievienotu Talsu novadam.

„Rojas novadā paši būsim noteicēji, un man būs lielāka izdevība kaut nedaudz ietekmēt arī Rojas novada attīstību.

Bet man pietiek ar Mērsraga ostas problēmām. Kad atceros, kā te pirmajos gados gāja!... Bet nu jau tā ir pagātne, tagad viss notiek! Varu būt lepns, ka mums ir savs biznesa centrs, citiem kolēģiem tāda nav. Tas dod mums iespēju atrasties ne tikai reģiona, bet arī visas Latvijas notikumu centrā. Tā kā ostas pārvaldes īpašumā ir divas piestātnes, tad nākas noņemties arī ar mārketinga jautājumiem un strādāt ar klientiem. Man palīdz zināšanas un pieredze, ko esmu ieguvis iepriekšējās darba vietās, tai skaitā „Latvijas kuģniecībā", bet labāko skolu esmu izgājis pie Gunāra Šteinerta Latvijas Jūras administrācijā. Protams, arī tēva sakari ir palīdzējuši."

Zinot, kādas problēmas Mērsragā ir atrisinātas, un klausoties par lielajiem nākotnes plāniem, rodas jautājums: kas vienam cilvēkam liek to darīt?

„Azarts!" saka Jānis Budreika. „Tas ir tieši tāpat kā medībās. Un vēl tas ir pienākums. Tēva iesāktais un nepabeigtais darbs. Viņam pietrūka laika sakārtot Mērsraga ostu. Man tas ir jāizdara."

Salacgrīvā atgūst nokavēto

90. gadu vidū, kad Latvijas Ostu padome devīgi dalīja Ostu attīstības fondu par labu arī mazajām ostām, Salacgrīva pamatoti tika dēvēta par ceturto lielāko mūsu valsts ostu tūlīt aiz Ventspils, Rīgas un Liepājas. Nu atkal varam teikt, ka vīri Salacas krastos ir krietni sasparojušies, jo tieši 2007. gads pēdējā laikā bijis ražīgākais.

Salacgrīvas osta pēc 2001. – 2003. gadā veiktajiem rekonstrukcijas darbiem un jaunu stividoru piesaistīšanas ir aktivizējusi darbību, kas arī atspoguļojas kravu apjoma pieaugumā. Papildus pamatkravai kokmateriāliem klāt nākušas beramās kravas – keramzīts, koksnes šķelda un kūdra, bet 2005. gadā beramkravu klāstam pievienojās arī granīta šķembas. Salīdzinājumā ar 2006. gadu 2007. gadā kravu apjoms Salacgrīvas ostā pieaudzis par 9% (pavisam pārkrautas 421 545 tonnas kravas), bet apkalpoto kuģu skaits – par 18% (185 kuģi). Keramzīta imports pieaudzis no 85 tūkst. t līdz 105 tūkst. t, šķeldas eksports – no 83,8 tūkst. līdz 58,3 tūkst. t, kūdra – no 1400 t līdz 8000 t.

Toni nosaka „Salacgrīvas terminmāls"

Salacas kreisajā krastā ostas pārvaldes piestātni nomā stividorkompānija „Salacgrīvas terminmāls". Te kravu apjoms pieaudzis no 305 544 t (2006. g.) līdz 350 000 t. Labajā krastā firmas „Salacas terminmāls" īpašumā ir piestātne, bet te kravu apjoms sarucis no 124 326 t līdz 112 012 t. Arī apkalpoto kuģu ziņā grūti sacensties: „Salacgrīvas terminmāls" 2007. gadā apkalpoja 138 (2006. g. – 122) kuģus, bet labā krasta „Salacas terminmāls" – tikai 51 kuģi (2006. g. – 56).

SIA „Salacgrīvas terminmāls" direktors Romets Jēaru pastāstīja, ka pirms pāris gadiem Salacgrīvas osta izraudzīta tādēļ, ka te ir labi apstākļi un gana tuvu arī rūpnīca, bet Salacgrīvas pilsētas domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs ar cerībām skatās nākotnē un tic, ka šī krava ir labs iesākums lieliem darbiem, jo SIA „Salacgrīvas terminmāls" īpašnieki ir ļoti aktīvi un nemitīgi meklē jaunas klientu

piesaistīšanas iespējas. Osta ir ieinteresēta, lai abu krastu piestātnēs kuģu apkalpošanā būtu arvien lielāka aktivitāte.

Trūkst zemes ostas attīstībai

2007. gada nogalē dzima ideja par zemes atkarošanu jūrai. Ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais upes kreisajā krastā redz 3 līdz 5 hektārus jūrai atkarojamas zemes, kur nākotnē varētu būt kravas laukumi. Tas neskars vēsturiski izveidojušos pilsētnieku ceļu caur melnalkšņu parku uz jūru, jo ir ņemti vērā iedzīvotāju iebildumi un prasības.

Ostas kopējā veiksmīgā attīstība rāda, ka pareizi vien darīts, pirms gadiem ņemot miljons latu lielu kredītu akvatorijas un kuģu ceļa padziļināšanai.

Protams, osta nav pilnībā zaudējusi arī gadu gados tradicionālo kravu – zivis. Ik gadu tās atved krastā vidēji 3–5 tūkstošus tonnu, lai gan zvejas flote samazinās – kuģi tiek sagriezti, tādējādi sabalansējot zvejas iespējas ar zivju resursiem.

Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais ir apmierināts, ka ar katru gadu pieaug kravu apgrozījums. Galvenokārt tās ir Latvijas vietējās kravas, daļa ir piesaistīta arī no Igaunijas, precīzāk – no Pērnavas ostas. Zināmā mērā to izdevies panākt, pateicoties Salacgrīvas ostas cenu politikai, kas klientiem ir izdevīgāka. Ivo Īstenais: „Lai arī ir izdevies pārvilināt daļu Pērnavas kravu uz Salacgrīvu, visas iespējas vēl nav izsmeltas. Tieši kūdras pārkraušana varētu palielināties, diemžēl to ietekmē nepietiekamie kravas laukumi Salacgrīvas ostā. Lai gan kravu apjomi aug, nevaram būt apmierināti, jo vienmēr jādomā, kā uzlabot servisu, un jāmēģina atrast papildu teritorija kravu uzglabāšanai. Tā kā osta atrodas pilsētā, teritorijas paplašināšanai jāmeklē netradicionāli risinājumi. Iespējams, ka vajadzēs atņemt kādu daļu jūrai. Tas nav neiespējami, jo iestrādes šajā virzienā jau ir,

bet tāda projekta realizācija prasa lielas investīcijas. Kopumā ostas infrastruktūras uzlabošanai vajadzētu vēl 1,5 līdz 3 miljonus latu."

Runājot par Kuivižu ostu, Ivo Īstenais uzsver, ka šeit ir izveidojies optimāls ostas attīstības modelis – ostas pārvalde, pašvaldība un privātuzņēmumi savstarpēji mijiedarbojas un cits citu papildina. Ieguvēji ir ne tikai ostā strādājošie cilvēki, bet viss ciemats – tas pēdējos gados ir pilnīgi pārvērties.

Pēc piestātnes izbūves Kuivižu ostā zivju kravas galvenokārt pārkraus tur. Krišupītes grīvā top jauni moli (notiek veco pagarināšana un labošana), un šis miljonu latu vērtais ES projekts ir ļoti izdevīgs pašvaldībai un ostas pārvaldei, jo to simtprocentīgi apmaksās no Eiropas fondiem.

Kravu struktūrā 2007. gads arī ienesis acīm redzamas izmaiņas. Cena koksnei ir kritusies, tādēļ tās apjomi samazinās. Sakarā ar „Via Baltica" rekonstrukcijas pabeigšanu posmā Zvejniekciems – Svētciems sarucis arī importēto šķembu apjoms (no 37,5 tūkst. t 2006. gadā līdz 3 tūkst. t 2007. gadā).

Ja izdosies palielināt kravas laukumus, ostas uzplaukums turpināsies. Cerams, ka pilsētas 80. jubilejas gadā Salacgrīvas osta sasniegs jaunus rekordus.

Salacgrīvas domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs ir pārliecināts, ka pašvaldībai jāveido industriālais parks, kur potenciālajiem investoriem piedāvāt vietu un infrastruktūru ražošanas attīstībai. „Cilvēki nav gatavi maksāt par produkciju vairāk tikai tāpēc, ka tā ražota dārgākā vietā – rūpnīcā ar skatu uz jūru," viņš atzina.

Jau iepriekš bijuši uzņēmēji, kas interesējušies par iespēju attīstīt uzņēmējdarbību Salacgrīvas pašvaldības teritorijā līdz šim neapgūtā vietā. Privātīpašnieki par zemi prasot pasakainas summas. Priekšsēdētājs uzskata, ka pašvaldībai šobrīd jāpiebremzē to zemju noma un privatizācija, ko tā pati varētu piedāvāt uzņēmējdarbības attīstībai. Pašvaldībai vajadzētu piedāvāt jau izveidotu infrastruktūru, neprasot pārāk augstu nomas maksu.

Jahtas Salacgrīvā

Apkopoti Salacgrīvas jahtostas apmeklētības dati par laika posmu kopš 1994. gada. Izrādās, visvairāk jahtostā piestāts 2001. gadā – 205 reizes, vismazāk apmeklētāju bijis 1996. un 1998. gadā – 44. Pēdējos gados uzņemts līdz pusotram simtam jahtu, pērn – 116. Tiek lēsts, ka katra jahta Salacgrīvai piesaista vidēji trīs tūristus. Ir cerība, ka Salacgrīva burātājiem varētu kļūt interesantāka līdz ar Salacas kreisā krasta infrastruktūras attīstību.

Lai gan daļa ostas infrastruktūras ir atstāta jahtu vajadzībām, pagaidām vēl Salacgrīvā nav papildu servisa, kas piesaistītu jahtas un liktu ceļotājiem šeit uzturēties ilgāk. Visas cerības tiek liktas uz netālu esošo Kuivižu ostu, kurā pēdējo gadu laikā veiktas ļoti lielas pārmaiņas – uzbūvētas jaunas piestātnes, rekonstruēts mols, kā arī piesaistītas privātās investīcijas – uzbūvēta saldētava un veikti citi infrastruktūras uzlabojumi. Par privātā kapitāla līdzekļiem tiek būvēts relaksācijas un atpūtas centrs. Tas nozīmē, ka jahtām būs izdevīgāk piestāt Kuivižos, nevis Salacgrīvā, jo būs tam atbilstoša infrastruktūra un pakalpojumi.

"Brīvais vilnis" uz viļņa

2007. gadā akciju sabiedrība „Brīvais vilnis" tika atzīta par Salacgrīvas pilsētas populārāko uzņēmumu. Kā norādīja pilsētas domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs, „Brīvais vilnis" jau padomju gados bija pamats ne tikai pilsētas, bet arī visa reģiona attīstībai. Savulaik spēcīgais zvejnieku kolhozs ir devis neatsveramu ieguldījumu Salacgrīvas ostas attīstībā un vēl joprojām ir lielākais darba devējs vietējiem iedzīvotājiem. „„Brīvais vilnis" ir un paliek pats būtiskākais vārds Salacgrīvā," tā Dagnis Straubergs.

Trīsarpus miljoni kārbu konservu mēnesī – tas ir apjoms, ko „Brīvais vilnis" saražoja pirms kārtējās krīzes, kad benzopirēna skandāla dēļ uzņēmumam pirms gada tika slēgts Krievijas tirgus. 2007. gada vidū uzņēmumu apmeklēja komisija no Krievijas, un radās cerība, ka beidzot *brīvvilniešiem* tiks dota atļauja produkcijas eksportam uz kaimiņvalsti, jo izrādījās, ka Krievija un Eiropas Savienība atšķirīgi definē pieļaujamās benzopirēna normas.

Uzņēmums nepieciešamā apjomā saņem gana kvalitatīvu izejvielu no kuģiem, kas piestāj Ventspils un Liepājas ostā. Starp vēja pūtieniem jūrā iet un savu lomu „Brīvajam vilnim" piegādā arī vietējie piekrastes zvejnieki. Joprojām ražotne strādā vienā maiņā un ir problēmas ar vīriešu darbaroku trūkumu. Uzņēmuma izpilddirektors Māris Trankalis atzīst, ka „Brīvais vilnis", tāpat kā līdzīgi darba devēji, izjūt elektriķu un atslēdznieku nepietiekamību, jo valstī šos vidējā līmeņa speciālistus nesagatavo pietiekami daudz. Bet citādi „Brīvajā vilnī" valda optimistisks noskaņojums. Tiek strādāts pie jaunu produkcijas veidu radīšanas.

G. Šīmanis

Skultes ostā arvien jauni projekti

Skultes ostas rekonstrukcija, kurā ieguldīti 4,4 miljoni latu, ievērojami cēlusi ostas prestižu, paaugstinājusi tās konkurētspēju un devusi iespēju ostas uzņēmējiem piesaistīt jaunas kravas.
Skultes osta ir lielisks privātās un publiskās partnerības piemērs, kur privātuzņēmēji par saviem līdzekļiem jau izveidojuši četras piestātnes, bet valsts un osta par saviem līdzekļiem savukārt uzveidojušas nepieciešamo infrastruktūru. Dienvidu mola sakārtošana bija vitāli nepieciešama ne tikai uzņēmējdarbības, bet arī ostas drošībai un perspektīvai attīstībai.

Eiropas nauda dienvidu molam

Skultes ostas pārvaldnieks Igors Akulovs: – Skultes ostā uzbūvēts jauns 320 m garš dienvidu mols, pie kura izveidota 140 m gara SIA „Skultes kokosta" piestātne. Celtniecības gaitā starp abiem moliem paplašināti jūras vārti, kas ļauj apkalpot kuģus ar lielāku kravnesību. Šis projekts īstenots, izmantojot Eiropas Savienības, Latvijas valsts un privātkompānijas SIA „Skultes kokosta" līdzekļus. Pašlaik ostā tiek pārkrauta koksne – papīrmalka, malka, dedzināmā šķelda, kūdra, kas paredzēta eksportam, savukārt akmens šķembas, keramzīts, zāģbaļķi ir importa preces. „Skultes kokosta" iecerējusi triju gadu laikā pēc jaunās piestātnes izbūves un mola rekonstrukcijas kravu apstrādes apjomu dubultot un plāno 2009. gadā katru mēnesi apstrādāt 70 līdz 80 tūkstošus tonnu, bet vēl pēc dažiem gadiem kravu apjomu palielināt līdz vienam miljonam tonnu gadā.

SIA „Skultes kokosta" valdes priekšsēdētājs Mārtiņš Ķeviņš: – Jaunās piestātnes izbūvē „Skultes kokosta" ieguldīja 1,2 miljonus latu, tomēr pēc šīs piestātnes nebūtu lielas vajadzības, ja netiktu rekonstruēts dienvidu mols, ko savukārt finansēja Skultes ostas pārvalde, Latvijas valsts un Eiropas Savienība. Kravas laukumu platība pie dienvidu mola jau ir 80 000 m², lai tos pilnībā noslogotu, 2008. gadā Skultes osta tiks padziļināta līdz septiņarpus metriem, jo pašreizējais 5,5 metru dziļums vairs neatbilst ostas plāniem. Pēc šā projekta realizācijas Skultes ostā varēs ienākt lielāki kuģi, kas ievērojami palielinās kravu apgrozījumu. Paralēli ostas paplašināšanas darbiem „Skultes kokosta"

UZZIŅAI

Pašlaik ostā darbojas tādi spēcīgi uzņēmumi kā SIA „Skultes kokosta" un SIA „Emu Skulte". SIA "Krasts" un SIA "Varita" pamatdarbība ir zvejniecība, ar zvejniecību saistīti pakalpojumi, kā arī ēku un būvju apsaimniekošana. Savukārt SIA "Atpūtas serviss" apsaimnieko tūrisma un atpūtas bāzi "Jūras priede", organizē sabiedriskās ēdināšanas, kultūras un masu pasākumus.

realizējusi dzelzceļa pievedceļa atzara un kravas laukuma izbūvi četru kilometru attālumā no ostas, kas ļauj Skultei piesaistīt papildu kravas, kas tiek vestas pa dzelzceļu. Tās, protams, galvenokārt būs Krievijas zāģbaļķu un papīrmalkas kravas, kas tiks piegādātas dzelzceļa terminālā un tālāk caur ostu pa jūras ceļu nogādātas pasūtītājiem.

Uzņēmums ir sakārtojis telpas pārtikas noliktavai, un ir saņemts arī attiecīgs sertifikāts. Interese par pārtikas produktu importu caur Skultes ostu ir, un esam izpildījuši nosacījumus, lai šādas kravas pārkrautu Skultē. Tomēr jauno projektu realizācija vistiešākā veidā ir saistīta ar ostas padziļināšanu. Nopietni strādājam pie tā, lai ostai piesaistītu jaunas kravas, un viena no tām varētu būt Latvijā ražotie zāģmateriāli, tāpat arī enerģētiskā kūdra, kokskaidu granulas

UZZIŅAI

(Satiksmes ministrijas informācija.) Eiropas Reģionālās attīstības fonda (ERAF) līdzfinansējums 2004. – 2006. gadā transporta nozarē bija paredzēts galvenokārt tādiem transporta infrastruktūras projektiem, kas nodrošina pieslēgšanos TEN *(Trans European Networks)* tīkliem, tādējādi veicinot ekonomisko attīstību un reģionu pieejamību. Līdzekļus izmantos TEN elementu attīstībai, kam nebūs iespējams piesaistīt Kohēzijas fonda līdzekļus to ierobežotā apjoma dēļ. Starp svarīgākajām projektu grupām ir ostu hidrotehnisko konstrukciju atjaunošana un attīstība, ostu infrastruktūras un jūras pieejamības uzlabošana, jūras ostu publisko hidrotehnisko būvju atjaunošana un attīstība un navigācijas iekārtu rekonstrukcija un modernizēšana.

Nacionālās programmas projekts „Dienvidu mola rekonstrukcija Skultes ostā". Struktūrfonda finansējuma saņēmējs un projekta īstenotājs – Skultes osta.

Finansējuma apmērs:

- pavisam – 2 580 361,05 lati;
- ERAF līdzfinansējums – 1 640 059,99 lati;
- nacionālais finansējums – 940 301,06 lati.

Nacionālās programmas projekts Skultes ostā īstenots.

un citas. Lai pārkrautu kokskaidu granulas, tiks celta slēgta tipa noliktava. Pilnīgi iespējams, ka nākotnē Skultes ostā varētu ienākt arī konteineru kravas.

Skultes ostā kraus Krievijas kokus

Valdība ir akceptējusi Zemkopības ministrijas izstrādātos grozījumus Ministru kabineta noteikumos „Noteikumi par valsts robežas šķērsošanas vietu noteikšanu un robežkontroles punktu un robežpārejas punktu izvietojumu uz Latvijas Republikas valsts robežas". Dokumenta mērķis ir nodrošināt nozīmīga apjoma koksnes ievešanu caur Skultes ostu no Krievijas, lai apgādātu vietējās ražotnes ar zāģbaļķiem. Valsts augu aizsardzības dienests 2007. gada 19. janvārī izvērtēja Skultes ostas atbilstību Ministru kabineta noteikumiem „Augu karantīnas noteikumi" un secināja, ka tā atbilst minētajām prasībām, tāpēc ir nepieciešami grozījumi noteikumos, lai atzītu Skultes ostu par fitosanitārās robežkontroles punktu. Fitosanitāro robežkontroli Skultes ostas robežpunktā veiks Pārtikas un veterinārā dienesta Sanitārā robežinspekcija.

UZZIŅAI

Tiek projektēta motorlaivu un mazo kuģu piestātne Skultes ostas teritorijā. Projekts iekļausies nosacītajā projektu grupā „Waterfront Collection". Projektēšanas konsultanti: SIA „Zenico projekts", SIA „Kurbads".

Pāvilostā jauna piestātne un jauns pārvaldnieks

Pāvilostā uzbūvēta 128 metrus gara zvejas ostas piestātne, kuras izbūvē ieguldīti 200 tūkstoši latu, kas mazpilsētiņas apjomiem ir ļoti nozīmīga investīcija un nākotnē ļaus strādāt cilvēciskos apstākļos.

Doma par to, ka zvejas ostu nepieciešams sakārtot atbilstoši mūsdienu prasībām, virmojusi jau sen, bet īstenot to izdevies tikai pēc tam, kad arī mazajām ostām un to zvejniekiem kļuva pieejams finansējums no Eiropas Savienības struktūrfondiem.

Piestātnes būvniecībai pieteicās četras firmas – divas no Latvijas un divas no Lietuvas, par piemērotāko tika atzīta Klaipēdas firma „Lokis". Tolaik vēl Pāvilostas ostas pārvaldnieks Zigmunds Smirnovs neslēpa, ka ieceres nebūtu iespējams īstenot bez Sakas novada domes līdzdalības. Kaut gan projekta pasūtītājs ir Pāvilostas ostas pārvalde, pašvaldība bija tā, kas nodrošināja strādāšanu, paņemot kredītu bankā. Arī projekta izstrādei nepieciešamos līdzekļus nodrošināja dome. Laikā, kad daudzviet spriež par piekrastes zvejas izputēšanu un

gļēvi padodas liktenim, pāvilostnieki uzskata, ka tā nekad nenotikšot, ka šis arods pavisam izputēs. Grēks būtu neizmantot ostu, kas ir pašas dabas dota, uzskata Zigmunds Smirnovs, kurš savā amatā nostrādājis daudzus gadus un tikai vienreiz piedzīvojis gadījumu, kad kuģiem ledus sastrēgumu dēļ bijusi apgrūtināta ienākšana ostā. Kuģojamības dēļ Pāvilosta ziemā esot pat ērtāka par citām Kurzemes piekrastes ostām.

2007. gadā Pāvilostā tika veikta Sakas upes grīvas attīrīšana no 2005. gada janvāra niknās vētras sanesumiem. Arī šos darbus veica par Eiropas Savienības naudu, kas no tā dēvētā Sadraudzības fonda piešķirta dabas stihijas seku likvidēšanai.

Aiziet Pāvilostas pārvaldnieks

Pāvilosta 2007. gada oktobrī palika bez pārvaldnieka. To oficiāli apstiprināja arī Sakas novada domes priekšsēdētājs Uldis Kristapsons. Pāvilostai patiešām tagad būs jāmeklē jauns ostas pārvaldnieks, jo līdzšinējais amata izpildītājs Zigmunds Smirnovs ir iesniedzis atlūgumu, sacīja U. Kristapsons. Tāpēc 2007. gada oktobra otrajā pusē uz vakanci izsludināja konkursu. Šoreiz vadītāja aiziešana nav saistīta ar viņa veselības problēmām, bet gan ar uzņēmēju izdarīto spiedienu. „Var teikt, ka viņu palūdza aiziet," atzina pašvaldības vadītājs. Ostas pārvaldes funkcijas veic domes priekšsēdētājs, kurš ir ievēlēts par Pāvilostas ostas valdes priekšsēdētāju.

Zigmunds Smirnovs: "Cik ilgi vienatnē var griezt vējdzirnavas?"

Arī Zigmunds Smirnovs vēlējās pastāstīt, kāpēc viņš atstājis ostas pārvaldnieka posteni. Šo lēmumu viņš esot pieņēmis nevis spontāni, bet pēc ilgām pārdomām, un ar veselības problēmām tas neesot bijis saistīts.

UZZIŅAI

Z. Smirnovs no vēlēšanu apvienības „Savam novadam" ir ievēlēts arī par pašvaldības deputātu. Viņš dzimis 1956. gadā, ieguvis augstāko izglītību un par ostas pārvaldnieku nostrādājis vairāk nekā 10 gadu. Viņa laikā īstenoti vairāki lieli projekti, paveikta zvejas ostas rekonstrukcija, sakārtotas jahtu piestātnes, nodrošināta ostas padziļināšana.

2007. gada 1. oktobrī apritēja 13 gadi, kopš viņš ir ostas pārvaldnieka amatā. Tas esot pietiekami ilgs laiks, lai padomātu par nodarbošanās maiņu. Izšķirties par aiziešanu pamudinājis arī konflikts ar SIA „N Stars" vadītājiem. No uzņēmuma, kas nodarbojas ar zveju un izmanto ostas pakalpojumus, viņš esot prasījis noteiktu rīcību. Taču tās nav – septiņu gadu gaitā „N Stars" ostas infrastruktūras attīstībā neesot investējis nevienu latu, neesot nodevis ekspluatācijā vai restaurējis nevienu kuģu piestātni, kā arī ostas valdei nav iesniedzis pieprasīto attīstības plānu. Zvejas kuģi tiek turēti pie piestātnēm, kas nav nodotas ekspluatācijā, bet tas ir pretrunā ar Būvniecības likumu. Z. Smirnovs par to vairākkārt informējis Sakas novada domes vadītāju, taču nekas uz labo pusi neesot mainījies. „Tāda sajūta, ka domē lobē uzņēmējus, kuriem tagad ir sadomājuši pārdot pat ielas daļu, kas jau ir norobežota, kaut gan skaitās publiska," viņš teica. Taču nevarot sacīt, ka tā rīkojas visu firmu vadītāji. Labu piemēru citiem rādot Ziemeļeiropas jahtu aģentūra „Rietumu krasts", kas iegulda līdzekļus ostas attīstībā, labi zinot, ka tik drīz tos atpakaļ nedabūs. Šī firma arī izstrādājusi detālplānojumu izmantojamai teritorijai.

Rezumējot savus apsvērumus, pārvaldnieks teica: nolēmis aiziet no amata tāpēc, ka apnicis vienam cīnīties ar vējdzirnavām, jo pēdējā laikā pašvaldības atbalstu nesaņemot. Kaut gan nākotnes nodomus viņš neatklāj, Z. Smirnovs apgalvoja, ka sekos tam, kas notiek Pāvilostā, jo viņu interesē dzimtās pilsētas nākotne.

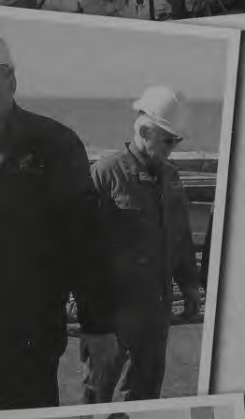
Pāvilostas ostai jauns pārvaldnieks

Sakas novada dome no četriem pretendentiem izraudzījusi cilvēku, kas pēc paša vēlēšanās no darba aizgājušā Zigmunda Smirnova vietā turpmāk strādās Pāvilostas ostas pārvaldnieka postenī. Tas būs Pēteris Gudkovs, dzimis pāvilostnieks. Domes priekšsēdētājs Uldis Kristapsons ar gandarījumu atzina, ka viņš izpelnījies ievērību kā kuģa kapteinis ar ilgu darba pieredzi jūrā, kur nostrādājis gadsimta ceturksni. Jaunais ostas pārvaldnieks pirms ievēlēšanas jaunajā atmatā tikko bija atgriezies no Vidusjūras, jo līdz tam strādāja tirdzniecības flotē. Viņš atzina, ka pilsēta un osta pēdējos piecos gados labi attīstījušās, uzbūvēts jauns *steķis* mazajām zvejas laivām, pabeigti citi darbi. Arī vietējie uzņēmēji esot malači, jo cenšoties strādāt aizvien vērienīgāk. Zvejniecība nedrīkst apsīkt, tā jāsaglabā, taču nākotne, pēc P. Gudkova domām, Pāvilostā pieder tūrismam un jahtām, kā tas novērojams arī citur pasaulē. Turīgi jahtu īpašnieki labprāt vēlētos iesaistīties ostas pilnveidošanas projektos.

Pēteris Jaunzems

Jūras administrācija

A. Zeltiņš: „Arī tāda neliela valsts kā Latvija var aizstāvēt savu pozīciju, rīkojoties pēc principa - ja met ārā pa durvīm, kāp atpakaļ pa logu! Piemēram, mums izdevās panākt Parīzes memoranda "baltā", "pelēkā" un "melnā" saraksta sagatavošanas metodikas pārskatīšanu. Mums pašiem nemainīgs palicis jau iepriekšējos gados izvirzītais mērķis - panākt, lai Latvijas karogs būtu Parīzes memoranda "baltajā" sarakstā."



Normāls darba gads – tāds, kādam tam jābūt

"Esam labi pastrādājuši Briselē – var teikt, ka 2007. gads ir pirmais patiešām efektīvais darba gads Eiropas Savienības struktūrās. Iepriekšējos gados lielu uzmanību nācās veltīt direktīvu un citu normatīvo aktu apgūšanai, to pārņemšanai un ieviešanai. Tas bija darbs tādā kā ugunsdzēsības režīmā, bet 2007. gadā mēs jau strādājām kā līdzvērtīgi partneri un pat spējām ietekmēt Latvijai un Eiropai nozīmīgu problēmu risināšanu" tā 2007. gadu vērtē Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs ANSIS ZELTIŅŠ.

– Esam pārliecinājušies, ka arī tāda neliela valsts kā Latvija var aizstāvēt savu pozīciju, rīkojoties pēc principa – ja met ārā pa durvīm, kāp atpakaļ pa logu! Piemēram, mums izdevās panākt Parīzes memoranda *baltā*, *pelēkā* un *melnā* saraksta sagatavošanas metodikas pārskatīšanu.

Aizvadītais gads bija arī reāla treniņa laiks, kam pamatā gan bija visai nepatīkams negadījums – Kipras karoga kuģa „Golden Sky" avārija. Protams, lielākais pārbaudījums tas bija tieši glābšanas dienestiem, bet to, cik gatavi esam darbam avārijas apstākļos, varēja pārbaudīt arī citi JA speciālisti. Daudzi normatīvie dokumenti ir iestrādāti noteikumos, bet kā tie reāli darbojas praksē, varējām pārbaudīt tikai avārijas laikā. Tad arī pārliecinājāmies, ka likumdošanā nepieciešami labojumi, pie kuriem vēl būs nopietni jāstrādā.

2007. gadā beidzot tika pievērsta uzmanība drošas kuģošanas jautājumiem iekšējos ūdeņos. Ilgu laiku šai problēmai netika veltīta nekāda vērība, bet, palielinoties dažādu atpūtas kuģu skaitam, acīm redzama kļuva vienotas kārtības nepieciešamība. Iekšlietu ministrijā tika izveidota darba grupa, kuras darbā piedalījās arī JA speciālisti. Jau 2008. gadā tiks pieņemti grozījumi atpūtas kuģu ekspluatācijas dokumentos, kā arī jauni atpūtas kuģu drošības noteikumi. Izdevies panākt, ka arī lielo pilsētu pašvaldības savā teritorijā neatstās novārtā drošības jautājumus uz ūdeņiem. Rīgas un Jūrmalas domes pasūtījušas JA Hidrogrāfijas dienestam apjomīgus mērījumus Lielupē un Daugavā augšpus Vanšu tilta.

Mazāk veicies Latvijas Kuģu reģistram. Lai gan ir vērojamas pozitīvas tendences kuģu reģistrēšanā zem Latvijas karoga, tomēr viss nenotiek tik ātri, kā varētu vēlēties. 2007. gadā ar Latvijas karogu reģistrētie kuģi ir salīdzinoši nelieli un jau krietni vien gados. Tomēr jāatzīst, ka Latvija Jūras administrācija izdarījusi daudz, lai jau visdrīzākā laikā situācija uzlabotos un ievērojami pieaugtu Latvijas kuģu īpašnieku skaits.

Ansis Zeltiņš .

Runājot par Latvijas karoga kuģu drošības jautājumiem, nemainīgs palicis jau iepriekšējos gados izvirzītais mērķis – panākt, lai Latvijas karogs būtu Parīzes memoranda *baltajā* sarakstā. Šajā ziņā atkāpšanās ceļa mums nav, jo Parīzes memoranda *baltais* saraksts būtu garants tam, ka Latvijas karogs un Latvijas Kuģu reģistrs ir augstiem standartiem atbilstoši, un dotu tam iespēju kļūt arvien prestižākam gan kuģu īpašnieku, gan citu valstu kontroles institūciju skatījumā.

Jau 2007. gadā liela uzmanība tika pievērsta klientu apkalpošanai JA Jūrnieku reģistrā un Kuģu reģistrā, šis darbs arvien tiek uzlabots un pilnveidots.

Nopietns darbs, kas gan īpaši nav redzams „uz āru", ir JA datorsistēmas konsolidēšana, kuras ieviešanas mērķis ir izveidot uz vienādiem principiem bāzētu informācijas sistēmu, kas uzlabotu informācijas apmaiņu starp JA darbiniekiem un struktūrām, kā arī informācijas apmaiņu ar mūsu klientiem. Perspektīvā plānots šo sistēmu saistīt ar „Safe Sea Net" sistēmu, ko ieviež Krasta apsardzes dienests, tas nodrošinās automātisku informācijas apriti par mūsu ostās ienākošajiem kuģiem. Ne mazāk svarīga ir elektroniskā paraksta iedzīvināšana saistībā ar JA sniegtajiem pakalpojumiem, galvenokārt Kuģu reģistrā un Jūrnieku reģistrā.

Aizvadītajā gadā aizsākās televīzijas konkurss vidusskolēniem „Enkurs", kura galvenais mērķis ir ieinteresēt jauniešus par jūras virsnieka profesiju un mainīt sabiedrības attieksmi pret šo arodu. JA ir konkursa rīkošanas iniciatore un uzņēmusies arī koordinatora un organizatora funkcijas, iesaistot projektā dažādas ar jūrniecību saistītas iestādes un organizācijas.

Tiekas Baltijas valstu jūras administrācijas

No 2007. gada 22. līdz 24. augustam netālu no Narvas (Igaunija) norisinājās gadskārtējā triju Baltijas valstu jūras administrāciju pārstāvju tikšanās. Šādas tikšanās, kuru laikā administrāciju dienestu vadītāji pārrunā aktualitātes un kopīgi risināmās problēmas, ir tradicionālas.

Ne tik senā pagātnē palicis laiks, kad trim Baltijas valstīm bija pārrunājami un risināmi globāli jautājumi: par iestāšanos Eiropas Savienībā, par pievienošanos Parīzes memorandam un tamlīdzīgi. Lai gan tagad pārrunājamo jautājumu loks ir piezemētāks, tomēr visi tikšanās dalībnieki atzina, ka šāds samits nav zaudējis savu nozīmību.

Katrai no trim jūras administrācijām ir atšķirīga struktūra – atšķirīgi dienesti nodarbojas ar līdzīgiem jautājumiem.

Darba grupā, kurā strādāja kuģošanas drošības dienestu vadītāji, viens no aktuālākajiem jautājumiem bija gatavošanās Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) auditam. Pašlaik IMO audits ir brīvprātīgs, taču, lai iegūtu zema riska kuģu valsts statusu, audits ir jāveic, un tam gatavojas visas trīs valstis. Bez tam visām trim svarīgi ir jautājumi, kas saistīti ar vides aizsardzību: kā kontrolēt, vai uz kuģiem tiek ievērotas dažādu ar vides aizsardzību saistītu regulu prasības, piemēram, par kuģu korpusu krāsas nekaitīgumu, par siltumnīcefekta gāzu izplūdes ierobežošanu un citas. Tika pārrunātas arī pārmaiņas, kas sagaidāmas no 2008. gada, kad tankkuģiem ar kravnesību virs 600 tonnām būs aizliegts Baltijas jūrā pārvadāt smago naftu (mazutu).

Hidrogrāfiem katrā valstī pašlaik ir atšķirīgas aktualitātes. Tā Latvijā tiek lemts par DGPS (diferencētās pozicionēšanas sistēma) izvietošanas nepieciešamību Irbes šaurumā, un sarunu gaitā tika uzklausīts igauņu viedoklis, jo Igaunijas piekrastē šāda sistēma jau darbojas. Savukārt Lietuva joprojām nav Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) dalībvalsts, un Latvija un Igaunija uzskata, ka šāda situācija nav pieņemama, jo Lietuva ir palikusi vienīgais baltais plankums IHO Ziemeļeiropas kartē. Lietuvai kļūstot par IHO biedru, visām trim Baltijas valstīm būtu lielākas iespējas lobēt sev svarīgos jautājumus starptautiskajā organizācijā, tādēļ Latvija un Igaunija ir gatavas darīt visu iespējamo, lai panāktu iestāšanās jautājuma atzīšanu Lietuvā par prioritāru. Hidrogrāfu darba grupā tika arī lemts par vienotu nostāju dažādos IHO līmenī lemjamos jautājumos, par hidrogrāfijas karšu drukāšanu, tirāžām un izplatīšanu.

Darba grupā, kurā strādāja ar jūrnieku sagatavošanu un sertificēšanu saistītie speciālisti, viens no aktuālākajiem jautājumiem bija cīņa pret viltotiem

Baltijas valstu jūras administrāciju vadītāji.

sertifikātiem. Speciālisti sprieda par STCW konvencijas (Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu) labojumiem, kā arī par vienotu izpratni un pieeju jūrnieku darba un sadzīves apstākļus nosakošās konsolidētās konvencijas ieviešanā.

„Starp mūsu valstīm nav pretrunu, ir vienota svarīgāko jautājumu izpratne. Taču radikāli atšķiras jūrnieku apmācības, sertificēšanas, darbā iekārtošanas un darba apstākļu uzraudzības struktūra. Pie mums Latvijā ar to visu nodarbojas viena institūcijas – Jūrnieku reģistrs, bet Lietuvas un Igaunijas jūras administrācijās šīs funkcijas ir deleģētas dažādiem dienestiem. Ir atšķirības arī jūrnieku sertificēšanas kārtībā, taču tas līdz šim nav radījis problēmas, jo atšķirības pieļaujamas tikai tajā līmenī, kādu paredz starptautiskie dokumenti," skaidro Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns.

Radikāli atšķirīga struktūra ir arī kuģu un ostu aizsardzības nodrošināšanai, ko nosaka ISPS kodeksa (Starptautiskais kuģu un ostu iekārtu aizsardzības kodekss) prasības. Latvijā JA Kuģu un ostu aizsardzības inspekcija (KOAI) atbild gan par drošību uz kuģiem, gan ostās, Igaunijā funkcijas ir sadalītas divām struktūrām, bet Lietuvā Jūras administrācija atbild tikai par drošību uz kuģiem, ostu drošība ir Klaipēdas ostas pārvaldes kompetencē.

„Mūsu kolēģi ir atzinuši, ka sistēma, kas darbojas Latvijā, kur ar kuģu un ostu drošību saistītos jautājumus risina kompleksi, sadarbojoties JA, Jūras spēkiem un

citām atbildīgajām institūcijām, ir optimāla, un viņi arī strādā pie līdzīgas sistēmas ieviešanas. Stratēģija ISPS kodeksa jomā ir līdzīga, jo visām trim valstīm kuģu skaits ir salīdzinoši neliels, un tas ļauj jūras administrācijām pašām veikt savu kuģu uzraudzību, nedeleģējot to citām organizācijām," uzsver JA KOAI vadītājs Harijs Arnicāns.

Savukārt darba grupā, kurā strādāja jūras negadījumu izmeklēšanas speciālisti, igauņu un lietuviešu kolēģus jo īpaši ieinteresēja JA vecākā avāriju izmeklētāja Staņislava Čakša stāstījums par Latvijas aktivitātēm, mēģinot realizēt Eiropas direktīvā par negadījumu izmeklēšanu ietvertās prasības. Direktīva stāsies spēkā pēc trim gadiem, un tad avāriju izmeklēšanas struktūrām būs jābūt pilnīgi neatkarīgām. Latvija pasteigusies noteikt, ka Avāriju izmeklēšanas nodaļa jau no 2008. gada tiek atdalīta no JA un pievienota Transporta nelaimes gadījumu izmeklēšanas birojam, kurā jau tagad apvienojušies aviācijas un dzelzceļa avāriju izmeklētāji. Taču joprojām nav skaidrs, vai tiks apstiprināts jaunās struktūras budžets, līdz ar to jūras avāriju izmeklētāji ir neskaidrībā par savu nākotni. Latvijas piemērs ļāvis igauņiem un lietuviešiem saprast, ka šis jautājums jārisina pakāpeniski, nosakot pārejas periodu.

Nākamgad trīs Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās notiks Latvijā.

Starptautiskā jūrniecības sabiedrība Krievijā spriež par jaunu pieeju kuģošanas drošībai un cilvēkfaktoram

2007. gada oktobrī Krievijas Jūras reģistra rīkotajā ikgadējā starptautiskajā seminārā galvenā diskusiju tēma bija "Starptautiskās iniciatīvas – laiks drosmīgiem lēmumiem". Latvijas Jūras administrāciju sanāksmē pārstāvēja administrācijas direktors Ansis Zeltiņš. Šogad šī starptautiskā sanāksme tika rīkota jau desmito reizi.

A. Zeltiņš: – Tēma, protams, ļoti plaša, bet pamatdoma viena – jāmaina pieeja kuģošanas drošības sistēmai, no mehāniskas, strikti reglamentētas rīcības uz daudz elastīgāku, saglabājot starptautisko konvenciju un normatīvo aktu nozīmi, bet ņemot vērā arī konkrēto situācija. Svarīgi ir ne tikai pieņemt dažādas konvencijas, bet arī praksē pārbaudīt, vai tās darbojas un vai vispār var darboties.

Piemēram, tapšanās stadijā ir vienošanās par kuģu būvniecību, kas paredz, ka

tehniskajiem normatīviem, kas nosaka projektēšanas un būves gaitu, jābūt elastīgiem, lai, nepazeminot drošības prasības, tomēr būtu iespējams katru kuģi izveidot maksimāli efektīvi izmantojamu un optimāli uzturamu.

Seminārā piedalījās Eiropas Komisijas, Parīzes memoranda, Starptautiskās Jūras organizācijas un citu ar jūrniecību saistīto starptautisko organizāciju pārstāvji, Somijas, Dānijas, Maltas un citu valstu jūras administrāciju vadītāji, Vācijas un Turcijas atbildīgo ministriju darbinieki, Melnās jūras ostas valsts kontroles memoranda ģenerālsekretārs, Ukrainas, Indijas un Īslandes jūrnieku reģistru pārstāvji, ASV Krasta apsardzes dienesta speciālisti, kā arī Krievijas Transporta ministrijas, mācību iestāžu, ostu un uzņēmumu atbildīgie darbinieki un citi.

Semināra laikā notika vairākas prezentācijas, kurās tika uzsvērta tā sauktā cilvēkfaktora nozīme. Lai arī ko mainītu jūrniecības nozarē, viss tik un tā atduras pret cilvēku. Viena no problēmām – trūkst cilvēkresursu, jo īpaši kvalificētu jūras virsnieku. Nevar definēt, ka Eiropas kuģošana ir patiešām droša un videi draudzīga, ja nav iespējams nodrošināt uz visiem kuģiem pietiekami profesionālu un kvalificētu darbaspēku. Lai to panāktu, ir svarīgi celt jūrniecības industrijas prestižu.

A. Zeltiņš: – Kaut vai tāds it kā sīkums – normatīvos aktus nosauc pēc notikušajām kuģu avārijām, pēc kurām tie pieņemti, līdz ar to mēs radām iespaidu, ka jūrās nepārtraukti notiek ļoti smagas avārijas, un visu laiku atgādinām notikušo. Taču patiesībā, salīdzinot ar citiem transporta veidiem, jūras transports ir drošākais, lētākais un videi draudzīgākais!

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, vai ostas valsts kontroles sistēma Latvijā atbilst Eiropas Savienības 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 konkrētā valstī, konstatē

neatbilstības, kā arī nosaka "stipros" un "vājos" punktus. Auditoru uzdevums ir veikt izvērtējumu un sagatavot ziņojumu pārbaudītās valsts dienestiem un Eiropas Komisijai.

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 lappusēm. 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, KDI 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 atzīmētas apelācijas (par kuģa aizturēšanu) procedūras nepilnības, arī periodisku eksāmenu trūkums kuģu kontroles inspektoriem. Vienlaikus auditori atzina, ka KDI inspektori ir ļoti labi sagatavoti un strādā profesionāli.

Par "stiprajiem" punktiem atzīta ļoti laba kvalitātes kontroles sistēma JA, regulāra inspektoru informēšana par aktualitātēm un jaunumiem, laba darba koordinācija un kontrole, inspektoru pilnvērtīga nodrošināšana 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.

Latvija nepiekrīt Eiropas Komisijas ieteikumiem

Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas un Latvijas Jūras administrācijas speciālisti sagatavojuši Latvijas pozīciju par Eiropas Parlamenta un Eiropas Komisijas ieteikumiem direktīvai par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu. Tāpat kā lielākā daļa pārējo Eiropas Savienības valstu, arī Latvija nepiekrīt EK ieteikumiem.

JA Kuģošanas drošības inspekcijas (KDI) vadītājs Artūrs Ošs: – Starptautiskā Jūras organizācija (IMO) jau ir noteikusi prasības, kas jāpilda karoga valstij (valstij, ar kuras karogu reģistrēts kuģis) kuģošanas drošības jomā. Pašlaik prasības lielākoties ir tikai rekomendējošas, taču EK vēlas ne tikai noteikt šo prasību daudz stingrāku ievērošanu, bet arī padarīt tās par obligātām, turklāt uzskata, ka nepieciešams visas prasības unificēt. Direktīvas mērķis būtu brīvprātīgo IMO auditu karoga valstīm padarīt par obligātu, turklāt nosakot, ka tajā jāiesaista arī EK eksperti. Lielākā daļa dalībvalstu atzīst, ka tik reglamentējoša un uzbāzīga kontrole karoga valstīm nav nepieciešama. Arī mēs paši gatavojamies IMO auditam, jo tas ir nepieciešams, lai saņemtu rekomendācijas mūsu turpmākajam darbam. Protams, ka esam ieinteresēti, lai mūsu kuģi būtu droši, lai tie neciestu negadījumos un netiktu aizturēti citu valstu ostās.

Latvijas pozīcijā norādīts, ka Latvija vienmēr atbalstījusi jebkurus pasākumus, kas reāli uzlabo kuģošanas drošību un jūras vides aizsardzību, taču piedāvātajā direktīvas projektā nesaskata "pievienoto vērtību". ES dalībvalstīm, protams, atsevišķos gadījumos vajadzīga metodiska palīdzība, bet ne pārlieku sīka uzraudzība un kontrole, kas tikai apgrūtina un traucē darbu.

Eiropas Komisija norāda, ka, palielinoties dalībvalstu skaitam, ir pieaudzis kuģu aizturēšanas procents ES valstīs, taču Latvijas pozīcijā uzsvērts, ka atšķirība starp "vecajām" un "jaunajām" valstīm ir meklējama nevis šo valstu jūras administrāciju darba kvalitātē, bet gan atšķirīgajā ekonomiskajā situācijā – ja kuģu īpašniekiem nav līdzekļu flotes atjaunināšanai un ja viņi nespēj maksāt pietiekami lielas algas, lai piesaistītu augsti kvalificētus speciālistus, tad arī pati labākā administrācija nespēs nodrošināt zemu kuģu aizturēšanas procentu. Šādā gadījumā to varētu nodrošināt, tikai izslēdzot no kuģu reģistra tos kuģus, kuri bojā statistiku. Tā jau rīkojušās vairākas valstis, piemēram, Malta, Kipra un Rumānija. Tomēr šāda rīcība neuzlabo kuģošanas drošību kopumā, jo izslēgtie kuģi tiek reģistrēti tā sauktajos "lēto karogu" reģistros, kur drošības uzraudzība nenotiek vispār vai arī ir minimāla. Piedevām kuģu izslēgšana no reģistra rada valstij ekonomiskus zaudējumus.

Lai samazinātu kuģu aizturēšanas procentu, jauno ES dalībvalstu jūras administrāciju galvenais uzdevums ir palīdzēt kuģu īpašniekiem uzraudzīt kuģu stāvokli un sniegt ieteikumus situācijas uzlabošanai. Šā uzdevuma veikšanai nepieciešama nevis pastiprināta kontrole, bet gan metodisks atbalsts, kādu jau tagad sniedz IMO.

ES Regula pieprasa kontrolēt kuģu pretapaugšanas sistēmas

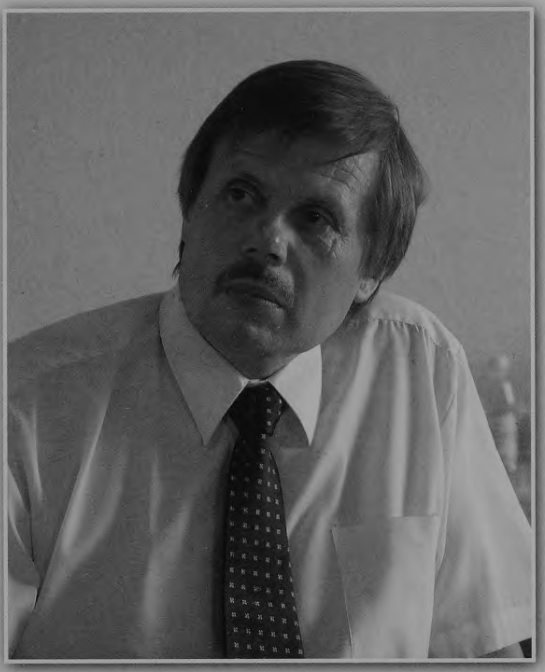
Lai pasargātu jūras vidi no kaitīgo savienojumu negatīvās ietekmes, Starptautiskā Jūras organizācija (IMO) 2001. gadā pieņēma Starptautisko konvenciju par kuģu kaitīgo pretapaugšanas sistēmu kontroli (AFS konvencija). AFS konvencija stāsies spēkā 2008. gada 17. septembrī. 2003. gada 14. aprīlī Eiropas Padome un Parlaments pieņēma Regulu Nr. 782/2003 „Par aizliegumu izmantot alvas organiskos savienojumus saturošas kuģu pretapaugšanas sistēmas" (tālāk tekstā – Regula). Latvijai Regulas prasības ir saistošas no 2004. gada 1. maija, kopš Latvija ir ES dalībvalsts. Regulā un AFS konvencijā noteiktās prasības ir līdzīgas.

Lai aizsargātu kuģu korpusus no apaugšanas, ko veido dažādi jūras sīkorganismi, kuģu zemūdens daļas jau izsenis tiek krāsotas ar speciālām krāsām. 90. gados par efektīvākajām tika atzītas krāsas ar alvas un citu kaitīgu vielu savienojumiem, taču šie savienojumi ļoti negatīvi ietekmē jūras floru un faunu. Savukārt pretapaugšanas sistēmas, kas ir ne mazāk iedarbīgas, taču nesatur kaitīgas vielas, ir dārgākas.

Lai piespiestu kuģu īpašniekus izvēlēties videi draudzīgākās pretapaugšanas aizsardzības sistēmas, tika pieņemta minētā AFS konvencija, kurā pārejas periods, t.i., laiks kuģu pārkrāsošanai, bija noteikts no 2003. līdz 2008. gadam (tādu pašu pārejas periodu nosaka arī Regula), plānojot, ka AFS konvencija varētu stāties spēkā 2008. gada 1. janvārī. Taču konvencijas spēkā stāšanās datums bija noteikts 12 mēnešus pēc tam, kad to būs ratificējušas 25 IMO dalībvalstis ar flotes kopējo bruto tilpību ne mazāku par 25% no visas pasaules flotes bruto tilpības, un tas tika izdarīts tikai līdz 2007. gada 17. septembrim.

JA KDI vadītājs Artūrs Ošs: – Līdz šim JA KDI inspektori pārbaudīja kuģu krāsojumu Latvijas ostās ienākošiem kuģiem, kuri kuģoja ar ES karogu, taču no 2008. gada 1. janvāra šādas pārbaudes ir obligātas arī trešo valstu karoga kuģiem, kuri ienāk ES, tai skaitā Latvijas, ostās. Kuģiem, kuru bruto tilpība lielāka par 400 un kuri kursē starptautiskos reisos, jābūt sertifikātiem, kas apliecina krāsojuma atbilstību starptautiskajām prasībām. Sertifikātus izsniedz karoga valsts jūras administrācija vai klasifikācijas sabiedrība. Ja kuģa garums ir lielāks par 24 metriem un bruto tilpība nepārsniedz 400, tad jābūt kuģa īpašnieka parakstītai deklarācijai, kam pievienoti krāsošanai izmantoto materiālu sertifikāti. Par iepriekšminētajiem mazākiem kuģiem, tai skaitā arī atpūtas kuģiem, sertifikāti nav nepieciešami, taču AFS konvencija pieprasa nodrošināt arī šo kuģu zemūdens daļu

krāsošanu ar videi nekaitīgām krāsām. Kā to nodrošināt – tas vēl nav līdz galam atrisināts jautājums. Te gan jāpiebilst, ka krāsas, kas satur konvencijā minētos kaitīgos savienojumus, vairs netirgo un neizplata.



Artūrs Ošs.

Pašlaik AFS konvencijā un Regulā ir ietverts aizliegums izmantot tādas kuģu pretapaugšanas sistēmas, kas satur alvas organiskos savienojumus un darbojas kā biocīdi, taču konvencija ir *atvērta* – tajā iespējams iekļaut arī citus ķīmiskos savienojumus, ja tiks noskaidrota to kaitīgā iedarbība uz apkārtējo vidi. Konvencijas spēkā stāšanās brīdī kuģiem jābūt krāsotiem ar nekaitīgām krāsām vai arī kaitīgajam krāsojumam jābūt pārklātam ar ķīmisku savienojumu, kas neļauj kaitīgajām vielām nonākt jūras vidē.

Šaubu gadījumā inspektoriem ir tiesības ņemt paraugus no kuģu zemūdens daļu krāsojuma un veikt paraugu analīzes, taču nav līdz galam atrisināts arī jautājums par to, kas nodrošinās šādu analīžu veikšanu. Ja kuģa krāsojums neatbilst noteiktajām prasībām, inspektori var kuģi šā iemesla dēļ aizturēt.

Mūsu kuģu īpašniekiem jābūt gataviem, ka viņu kuģus jau no 2008. gada sākuma varēs pārbaudīt visās ES valstīs, bet no 2008. gada 17. septembra – jebkurā valstī. Zinu, ka vairāki kuģi 2007. gada beigās tika likti dokos, lai veiktu pārkrāsošanu.

IMO Kuģošanas drošības komiteja izskata svarīgas problēmas

No 2007. gada 3. līdz 12. oktobrim Kopenhāgenā (Dānija) notika kārtējā, pēc skaita 83. Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) Kuģošanas drošības komitejas sesija. Latviju tajā pārstāvēja Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors kapteinis Aigars Krastiņš, Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors kapteinis Ēriks Umbraško un Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta priekšnieks jūras kapteinis Hermanis Černovs.

Ē. Umbraško: – Komiteja ir struktūra, kura sagatavo izskatīšanai IMO Asamblejā jautājumus, kas saistīti ar kuģu konstrukciju, kuģu aprīkojumu, glābšanas līdzekļiem, aizsardzību pret pirātu uzbrukumiem un citām ar kuģošanas drošību saistītām lietām. Dalībvalstu iesniegtie priekšlikumi vispirms tiek izskatīti apakškomitejās, tad par tiem diskutē komitejā. Ja kāds jautājums komitejā izraisa domstarpības, tiek veidota darba grupa, kurā var piedalīties ikviens dalībvalstu pārstāvis, kuram ir ko teikt šajā sakarā, bet pārējie komitejas dalībnieki turpina darbu pie citiem jautājumiem. Darba grupā notiek diskusijas un viedokļu saskaņošana, kamēr tiek panākta vienošanās un komitejai iesniegts darba grupas ziņojums, un tas ir dokuments, par kuru izdevies vienoties.

Viens no aktuālākajiem 83. sesijā izskatītajiem jautājumiem bija par jauno kuģu identifikācijas sistēmu LRIT. Pašlaik darbojas AIS identifikācijas sistēma, kas spēj identificēt kuģus 100 jūdžu attālumā no krasta, savukārt jaunā LRIT sistēma darbosies 1000 jūdžu rādiusā. Līdz ar jaunās sistēmas ieviešanu katra valsts varēs iegūt informāciju par kuģiem, kas atrodas 1000 jūdžu attālumā no tās krastiem, kā arī par saviem kuģiem, kas atrodas 1000 jūdžu attālumā no jebkuras valsts krastiem, kura pievienojusies LRIT sistēmai. Komitejā nopietnākās diskusijas izraisījās par iespēju identificēt kuģus, kas atrodas ārpus karogvalsts *redzamības* zonas. Paredzēts, ka to varēs izdarīt, izmantojot retranslatoru, taču rodas jautājums, vai iegūtā informācija netiks izmantota citiem, tai skaitā izlūkošanas, mērķiem. Diskutēja arī par to, vai datu centriem vajadzētu būt nacionāliem vai reģionāliem: bagātākajām valstīm varētu būt savi nacionālie centri, pārējām – reģionālie.

Komitejā izskatīja arī jautājumu par biežajiem bruņotajiem uzbrukumiem kuģiem Somālijas piekrastes rajonā. Pagaidām neatbildēts palika jautājums, vai starptautisko spēku karakuģiem, kurus izvieto šajā rajonā, būtu tiesības nekavē-

Uz vecākā kuģu kontroles inspektora Jura Ozoliņa (pirmais no labās) un vecākā kuģu kontroles inspektora Luda Kārļa Kalviška (centrā) jautājumiem atbild Itālijas karoga kuģa „Ardita" kapteinis Salvatore Šiano Dicola.

joties ieiet Somālijas teritoriālajos ūdeņos, ja tiek saņemts palīdzības lūgums no kāda kuģa.

Komiteja apstiprināja jaunu ziņošanas formātu par atklātiem viltotiem jūrnieku diplomiem un sertifikātiem un aicināja IMO dalībvalstis to izmantot. Tika skatīts arī jautājums par stingrākām prasībām ekipāžas minimālā sastāva noteikšanā. Kuģu īpašnieki pret šīm prasībām iebilst, jo tās viņiem bieži vien ir finansiāli neizdevīgas, taču tās nepieciešamas kuģošanas drošības uzlabošanai un nodrošināšanai. Komitejas darba laikā tika izdiskutēti arī vairāki citi svarīgi jautājumi un problēmas.

Latvija izpilda Parīzes memoranda prasības

2007. gadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas speciālisti pārbaudīja 285 no visiem mūsu ostās ienākušajiem ārvalstu kuģiem (ostas valsts kontrole). Parīzes memorands, par kura pilntiesīgu dalībvalsti Latvija kļuva 2005. gadā, nosaka, ka jākontrolē ne mazāk par 25% no dalībvalsts ostās ienākošajiem ārvalstu kuģiem. 2006. gadā Latvijas inspektori pārbaudīja 26,4% ārvalstu kuģu, bet 2007. gadā pārbaudes tika veiktas 559 reizes jeb 28% kuģu.

Pieci ārvalstu kuģi dažādu nopietnu kuģošanas drošības prasību pārkāpumu dēļ aizturēti:

- 10. janvārī aizturēts Jamaikas karoga sauskravas kuģis „Merchant Bravery", atbrīvots 23. martā;
- 26. februārī aizturēts Maltas karoga kuģis „Nijord" (kurš janvārī uzskrēja uz sēkļa Irbes šaurumā);
- 14. jūnijā aizturēta Zviedrijas liellaiva „Carrier 5", atbrīvota 2. augustā;
- 6. augustā aizturēts Dominikas karoga sauskravas kuģis „Fairland", atbrīvots 9. augustā;
- 3. oktobrī aizturēts Norvēģijas sauskravas kuģis „Sarah", atbrīvots 5. oktobrī.

Starptautiskais Drošības pārvaldes kodekss izvirza stingras prasības

2007. gada 30. novembrī beidzās Parīzes memoranda un Tokijas memoranda valstu ostas valsts kontroles inspekciju kampaņa par Starptautiskā drošas pārvaldes kodeksa (ISM) ieviešanas gaitu. Kampaņas laikā inspektori, kuri veica ostas valsts kontroles pārbaudes, pastiprināti kontrolēja, kā tiek ieviestas un ievērotas kodeksa prasības.

Parīzes memoranda valstīs gandrīz katru gadu notiek līdzīgas kampaņas par aktuālām tā brīža kuģošanas drošības tēmām. Lai kampaņas būtu veiksmīgas, tiek noteikti kopīgi pārbaužu pamatprincipi un sagatavotas īpašas pārbaužu lapas, kā arī inspektori tiek sagatavoti pastiprinātu pārbaužu veikšanai. Vairāki Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori šogad kampaņai gatavojās speciālā seminārā Pēterburgā.

Kampaņas laikā Latvijas Jūras administrācija darbu koncentrēja divos virzienos: notika pastiprinātas pārbaudes uz Latvijas ostās ienākošajiem ārvalstu kuģiem, kā arī Latvijas karoga kuģu īpašnieku un apkalpju konsultēšana, lai kuģi un apkalpes būtu sagatavoti un veiksmīgi izturētu pārbaudes citu valstu ostās.

JA kuģošanas drošības inspektori pārbaudīja ārvalstu kuģu dokumentus, iztaujāja kuģu kapteiņus un apkalpes locekļus par ISM kodeksā ietvertajiem jautājumiem: kā tiek veiktas tās vai citas procedūras un kā paveiktais tiek atspoguļots.

JA KDI vadītājs Artūrs Ošs: – Parasti pēc šādām pārrunām kļūst skaidrs, vai ISM sistēma uz kuģa reāli darbojas, vai arī eksistē vienīgi *uz papīra*. Otrs kritērijs, kam tiek pievērsta uzmanība, ir kuģa vizuālais izskats: vai tas ir kopts un kārtīgs.

Inspektori atzīst, ka nereti plāni un arī pārskati par paveikto ir kārtībā, bet, apskatot kuģi vai sarunājoties ar virsniekiem, kļūst skaidrs, ka patiesībā nekas netiek darīts.

Latvijas ostās kampaņas laikā pārbaudīti 130 ārvalstu kuģi:

- 52 Rīgas ostā, no tiem 33 izteiktas piezīmes un aizrādījumi;
- 43 Ventspils ostā, no tiem 15 ar piezīmēm;
- 34 Liepājā, 12 ar piezīmēm,
- viens kuģis vienā no mazajām ostām, un arī šis kuģis saņēmis vairākas piezīmes.

Tradicionāli visbiežāk aizrādījumi tiek izteikti par ugunsdrošības noteikumu neievērošanu vai nepilnīgu izpildi.

Nepilnības konstatētas arī uz vairākiem citiem ārvalstu kuģiem, piemēram, uz kāda Ganas karoga kuģa, kur angļu valoda noteikta par oficiālo darba valodu, tikai viens no mehāniķiem runāja angliski, savukārt liela daļa apkalpes nespēja sazināties savā starpā, jo runāja dažādās valodās.

No Latvijas kuģiem ISM kampaņas laikā dažādās valstīs pārbaudīti vienpadsmit, trīs no tiem pa divām reizēm.

Uz kuģiem „Fellow" un „Vana Tallinn" pārbaudes veica Zviedrijas Jūras administrācijas inspektori, kontrolējot kuģus reisu laikā kopīgi ar JA speciālistiem. Latvijas tankkuģa „Availability" atbilstība ISM kodeksa prasībām tika

izvērtēta Dānijā, un tas pārbaudi izturēja arī Norvēģijā, „Vegu" pārbaudīja Klaipēdā (Lietuvā), „Mun Fox" – Bulgārijā, „Tor Neringa" – Beļģijā. Klaipēdas ostā ne īpaši veicās sauskravas kuģim „Oostzee", jo tika saņemti aizrādījumi un piezīmes par nepilnīgiem ierakstiem dokumentācijā. A. Ošs atzīst, ka tas bijis negaidīts un nepatīkams pārsteigums, jo „Oostzee" ir viens no vislabāk sagatavotajiem Latvijas karoga kuģiem. Neviens no Latvijas kuģiem ārvalstu ostās nav aizturēts par ISM kodeksa prasību neievērošanu.

KDI inspektori veikuši arī 329 karoga valsts kontroles Latvijas Kuģu reģistrā reģistrētiem kuģiem. 276 no karoga valsts kontrolē pārbaudītajiem ir JA uzraudzībā, bet 53 – klasifikācijas sabiedrību uzraudzībā esoši kuģi. Ja kuģa bruto tilpība ir lielāka par 500 un tas veic starptautiskus reisus, tad šādam kuģim obligāti jāatrodas klasifikācijas sabiedrības uzraudzībā.

Latvijas karoga kuģus ārvalstu ostās attiecīgo valstu kuģošanas drošības inspektori pārbaudījuši 52 reizes, divi Latvijas kuģi gada laikā aizturēti – „Fortuna I" Īrijā un „Irbe Loja" Portugālē.

2007. gadā JA inspektori pārbaudīja arī 406 jūras laivas un veica 81 atpūtas kuģa inspekciju. JA inspektori pārbauda visas buru jahtas, kā arī motorjahtas, kas garākas par 12 metriem.

71 reizi notikušas KDI operatīvās Latvijas kuģu inspekcijas, kas ir neplānotas pārbaudes, ja tiek saņemta informācija vai ir kāds cits iemesls pieļaut, ka uz kuģa varētu būt kādi kuģošanas drošības pārkāpumi.

JA inspektori veikuši 21 kuģa tilpības aprēķinus un pārbūves projektu saskaņošanu, kā arī 35 kuģu drošības aprīkojuma servisa un kuģu remonta uzņēmumu atzīšanu un atzīšanas apstiprināšanu.

KDI speciālisti nodrošinājuši arī ISM audita veikšanu gan kuģiem, gan kuģu īpašnieku kompānijām. Septiņas reizes JA inspektori veikuši auditu patstāvīgi, bet 11 reizes – kopā ar klasifikācijas sabiedrību speciālistiem.

2008. gadā plānota koncentrēta kampaņa, kuras laikā pastiprināti tiks kontrolētas kuģošanas drošības prasības, par kuru izpildi atbildīgi kuģu stūrmaņi, – navigācijas sistēmas, aprīkojums, kartes, žurnāli. Savukārt 2010. gadā īpaša uzmanība varētu tikt pievērsta kuģu kraušanai – noturības un stabilitātes nodrošināšanai.

Parīzes memoranda valstis ieklausās Latvijas priekšlikumā

Parīzes memoranda komitejas sēdē, kas maijā notika Bonnā, Latvijas pārstāvjiem beidzot izdevās panākt kuģu "baltā", "pelēkā" un "melnā" saraksta sagatavošanas metodikas pārskatīšanu. Tas uzskatāms par mazas valsts ievērojamu panākumu, turklāt Latvijas amatpersonām un speciālistiem tā bija laba skola, kā arī apstiprinājums parunai par mazo cinīti, kas var gāzt lielu vezumu, protams, nopietna darba rezultātā.

Jau no 2001. gada, kad Latvijas karogs no *melnā* saraksta tika pārreģistrēts *pelēkajā*, Latvijas Jūras administrācija ne brīdi nav pārtraukusi cīnīties par iekļūšanu *baltajā* sarakstā. Kuģu karoga valstu dalīšana pa sarakstiem atkarībā no kuģu tehniskā stāvokļa un drošības ir ne tikai valsts prestiža jautājums – atrasties zem *baltā* karoga kuģu īpašniekiem ir izdevīgi, jo šo valstu kuģi ārzemju ostās tiek pārbaudīti daudz retāk nekā *pelēkā*, nemaz jau nerunājot par *melnā* saraksta kuģiem. Latvija gan atrodas *pelēkā* saraksta augšgalā, taču līdz *baltajam* visu laiku mazliet pietrūkst.

Līdzšinējā metodika noteica, ka *baltajā* sarakstā var iekļūt valstis, kuru kuģiem, gada laikā veicot 100 inspekcijas ārvalstu ostās, aizturēšanu skaits nepārsniedz 2%, savukārt, ja gada laikā tiek veiktas 1000 inspekcijas, tad aizturēšanu skaits nedrīkst pārsniegt 5,4%, ja 4000 inspekcijas – ne vairāk ar 6,5% aizturēšanu, un tā tālāk. Skaidri redzams – jo lielāka valsts un jo vairāk tai kuģu, jo zemākas prasības – procentuāli aizturēšanu skaits pieļaujams lielāks. Taču pret mazajām valstīm ar nelielu kuģu skaitu šādas metodikas izmantošana uzskatāma par diskriminējošu.

JA KDI vadītājs Artūrs Ošs: – Par šo jautājumu mēs runājām katrā sanāksmē. Ilgi mūs neviens neņēma nopietni, jo vairāk tādēļ, ka 1999. gadā bija pieņemts lēmums metodiku turpmāk vairs nemainīt (tolaik Latvija vēl nebija Parīzes memoranda dalībvalsts). Tomēr beidzot mūsu argumentos sāka ieklausīties. Tagad pieņemts lēmums uzdot Parīzes memoranda darba grupai izstrādāt jaunu metodiku. Arī mēs strādāsim šajā darba grupā. Paredzamas vēl ļoti nopietnas cīņas, jo, pieņemot visām valstīm līdzīgus nosacījumus, daudzi tagadējie *giganti* var izkrist no *baltā* saraksta.

JA KDI kuģu inspekciju koordinētājs Ģirts Sarja: – Mūsu priekšlikuma būtība ir šāda: ja inspekciju skaits pārsniedz 1000, tad izmanto līdzšinējo metodiku, bet līdz 1000 inspekcijām pieļaujamo aizturēšanu procents ir vienāds – tāds kā pašreiz pie 1000 inspekcijām. Sanāksmes laikā tika pārrunāts, vai, veidojot karogu *balto*, *pelēko* un *melno* sarakstu, būtu lietderīgi papildus aizturēšanu skaitam izmantot arī citus kritērijus, piemēram, inspekcijās konstatētos trūkumus, informāciju no citu valstu inspekcijām un tamlīdzīgi. Taču tas radītu liekas problēmas un sarežģījumus, un ieguvums būtu daudz mazāks par ieguldītajiem resursiem. Tāpat izskanēja doma par nepieciešamību vienādot karogu skaitu katrā sarakstā, taču kuģi ir kuģi, un runa ir par kuģošanas drošību, nevis skaistumkonkursu – ir jābūt standartiem, uz kuriem jātiecas jebkuras karoga valsts kuģiem, nevis jārīko sacensības.

„Rīga" iztur pārbaudi

Latvijas karoga tankkuģim „Rīga" kārtējā karoga valsts kontrole tika veikta Venecuēlas ostā Elpalito. Kuģi pārbaudīja Latvijas Jūras administrācijas vecākais kuģu kontroles inspektors Igors Lapšins.

I. Lapšins pēc inspekcijas pastāstīja: – Tankkuģis „Rīga" strādā specifiskos apstākļos, veicot īsus kabotāžas pārbraucienus. Tā ir liela slodze apkalpei, biežas pārkraušanas, turklāt sarežģīts ceļš cauri kanālam. Arī klimatiskie apstākļi ir smagi – palielināts mitruma daudzums. Neraugoties uz to, kuģis ir uzturēts labā stāvoklī, apkalpe zina, prot un var ar visu veiksmīgi tikt galā. Drošības apsvērumu dēļ pārkraušanas laikā netika rīkotas mācību trauksmes, taču es pārbaudīju komandu un noskaidroju, ka katrs apkalpes loceklis ir pietiekami labi sagatavots, lai spētu rīkoties arī ekstremālās situācijās. Jāsaka gan, ka ar kuģiem, kam tehnisko uzraudzību veic „Latvijas kuģniecība", parasti nav problēmu.

UZZIŅAI

„Rīga" ir viens no lielākajiem Latvijas karoga tankkuģiem ar bruto tilpību 39 085. Kuģis būvēts 2001. gadā Japānā. Kuģa īpašnieks ir „Limetree Shipping Company Ltd.", berbouta fraktētājs – SIA „LSC Shipmanagement".

Portugāles inspektori „Irbi Loju" novērtē pozitīvi

SIA „Irbe BL" piederošajam sauskravas kuģim „Irbe Loja" aprīlī Portugālē tika veikta ostas valsts kontroles pārbaude. Portugāles kuģošanas drošības inspektori atzina, ka kuģis atbilst visiem starptautiskajiem normatīviem un prasībām.

JA KDI vadītājs Artūrs Ošs: – Šim kuģim tā bija ļoti nozīmīga pārbaude, jo pēdējā ostas valsts kontrole Eiropā tam tika veikta 2003. gadā, pēc tam kuģis ilgāku laiku strādāja Āfrikas piekrastē. Latvija cīnās par vietu Parīzes memoranda kuģu karogvalstu *baltajā* sarakstā. Tā kā mūsu flote ir salīdzinoša neliela, katra veiksmīgi izturēta ostas valsts kontroles pārbaude kādam no kuģiem ir solis pretim *baltajam* sarakstam, bet katra aizturēšana kādā no ārvalstu ostām – solis atpakaļ.

UZZIŅAI

„Irbe Loja" ir 1990. gadā Austrālijā būvēts kuģis ar bruto tilpību 3113. Zem Latvijas karoga tas tika reģistrēts šā gada februārī.

Paplašinās prāmju pārvadājumi no Rīgas uz Lībeku

Pasažieru un kravu pārvadājumus līnijā Rīga – Lībeka (Vācija) uzsācis Norvēģijas karoga kuģis „Envoy". Tas ir 1978. gadā būvēts pasažieru/ ro-ro kuģis ar bruto tilpību 18 653. Turpmāk pārvadājumus uz Lībeku tas veiks pārmaiņus ar Latvijas karoga prāmi „Mermaid".

„Ir pozitīvi, ka šī prāmju līnija attīstās, pieaug pārvadājumu apjoms. Plānots, ka „Mermaid" tuvākajā laikā dosies gadskārtējā remontā, taču pēc tam atkal kursēs abi prāmji," informē Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs. KDI inspektori uz prāmja „Envoy" vienlaikus izdarīja divas pārbaudes – ostas valsts kontroli, kas tiek veikta Latvijas ostās ienākošajiem ārvalstu karoga kuģiem, kā arī pārbaudi, kas jāveic saskaņā ar direktīvu par pasažieru prāmjiem. Pārbaudēs konstatēts, ka kuģis atbilst drošības prasībām. Tika izteikti daži aizrādījumi par organizatoriskas dabas nepilnībām, ko apkalpe īsā laikā novērsa.

„Vana Tallinn" sāk darbu zem Latvijas karoga

2007. gada 26. aprīlī kompānijas „Tallink" prāmis „Vana Tallinn" sāka kursēt maršrutā Rīga – Stokholma, veicot pārvadājumus pārmaiņus ar prāmi „Regina Baltica". Latvijas karogs uz kuģa tika pacelts 24. aprīlī Tallinas ostā, piedaloties Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektoriem.

UZZIŅAI

„Vana Tallinn" ir 1974. gadā Dānijā būvēts kuģis ar bruto tonnāžu 10 000. Uz prāmja ir vietas 800 pasažieriem, kā arī 160 vieglajām automašīnām vai 30 kravas treileriem un 40 vieglajām mašīnām.

Tūlīt pēc karoga pacelšanas vecākais kuģu kontroles inspektors Igors Lapšins un kuģu kontroles inspektori Guntis Mūrnieks un Renalds Pučeks sāka drošības pārbaudi uz prāmja. Inspekcija tika veikta gan Tallinas ostā, gan pa ceļam no Tallinas uz Rīgu. Vienlaikus ar Latvijas inspektoriem uz kuģa strādāja arī Zviedrijas Jūras administrācijas speciālisti, kuri veica kuģa ostas valsts kontroli.

Daļa kuģa apkalpes ir nokomplektēta no jauna, taču pārbaudes laikā bija iespējams pārliecināties, ka tā ir ga-

Uz „Vana Tallinn" paceļ Latvijas karogu.

tava rīkoties arī ekstremālās situācijās. Lai imitētu ugunsgrēku mācību trauksmes laikā, JA inspektori vienā no kuģa kajītēm pirmo reizi izmantoja dūmu detektoru – iekārtu, kas rada necaurredzamus dūmus ne tikai kajītē, bet arī visā gaitenī. Kuģa ugunsdzēsības komanda, reaģējot uz dūmu detektora signālu, atrada un "likvidēja ugunsgrēku". Tikpat veiksmīgi tika veikta arī „pār bortu pārkrituša pasažiera" glābšana – pat neraugoties uz glābšanas laivas dzinēja defektu, kas nekavējoties tika novērsts. Arī pārējos pārbaudes laikā konstatētos trūkumus kuģa apkalpe novērsa pārbrauciena laikā.

Neraugoties uz solīdo vecumu, „Vana Tallinn" tika atzīts par drošu un starptautiskām prasībām atbilstošu kuģi. Arī Zviedrijas inspektori kuģi un tā apkalpi novērtēja pozitīvi. Rīgas ostā „Vana Tallinn" pārbaudīja arī JA Kuģu un ostu aizsardzības inspekcijas inspektori, izvērtējot kuģa atbilstību ISPS kodeksa prasībām.

Pirms došanās uz Rīgu un reģistrēšanas Latvijas Kuģu reģistrā „Vana Tallinn" zem Kipras karoga veica pasažieru pārvadājumus maršrutā Tallina – Helsinki, vēl pirms tam kursēja kā kruīza kuģis starp Baltijas jūras valstu ostām, pastāstīja kuģa kapteinis Urmass Mets.

Latvijas kuģim nepatikšanas Tunisijā

2007. gada 15. augustā Latvijas karoga kuģis „Sava Lake" Tunisijas ostā Bizertā aizskāra tilta balstu, bojājot balsta apšuvumu. Sadursme bija neliela, kuģim bojājumi praktiski netika nodarīti, taču „Sava Lake" arestēts līdz laikam, kamēr tiks veikta ekspertīze un noteikti kuģa nodarītie zaudējumi. Līdz 27. augustam ekspertīze joprojām nebija veikta, un kuģim nācās turpināt gaidīšanu Bizertas ostā.

Latvijas jūrlietu speciālisti atzīst, ka „Sava Lake" nav paveicies, jo, kaut arī negadījums nav uzskatāms par nopietnu, tas noticis tādā pasaules daļā, kur procesi krietni atšķiras no eiropiešu izpratnes par līdzīgu incidentu risināšanu. Turklāt Tunisijā nav Latvijas vēstniecības, kas varētu iesaistīties konflikta noregulēšanā. Pēc informācijas, ko Latvijas Jūras administrācija saņēma no kuģa kapteiņa, sadursmes cēlonis bijis īslaicīgas tehniskas problēmas saistībā ar kuģa dzenskrūvi, kas apgrūtinājušas kuģa manevrēšanas spēju.

UZZIŅAI

„Sava Lake" zem Latvijas karoga tika reģistrēts pirms gada, tas būvēts 1990. gadā un ir labā tehniskā stāvoklī.

Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori „Sava Lake" karoga valsts kontroles pārbaudi veica 2007. gada jūlija beigās.

Par jūrnieku apmācības kursu izmaksām

Latvijas Jūras administrācija nenodarbojas ar jūrnieku apmācību. Visus iespējamos jūrniecības kursus Latvijā piedāvā privātie kursu centri un divas valsts izglītības iestādes – Jūras akadēmija Rīgā un Liepājas Jūrniecības koledža. Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs uzrauga kursu kvalitātes sistēmu, saskaņo kursu programmas, veic kursu darbības uzraudzību, bet samaksas sistēma ir kursu organizatoru ziņā. Ir divu veidu kursi – obligātie un papildu kursi pēc kuģu īpašnieku pieprasījuma.

Visi obligātie kursi, kas noteikti Sertificēšanas noteikumu 9. pielikumā, dažādas kvalifikācijas jūrniekiem ir jāiziet, lai varētu pretendēt uz kompetences

JA Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns (no kreisās) un Sertificēšanas daļas vadītājs Andris Benefelds saņem finansējumu līdzdalībai projektā „Leonardo da Vinči".

sertifikātu (COC) vai tā atkārtotu atjaunošanu. Daļai kursu ir noteikts derīguma termiņš – pieci gadi. Tie ir ugunsdzēšanas, medicīniskās aprūpes, GMDSS un KUK kursi. Reizi piecos gados kursu centrā ikvienam jūrniekam ir jāpierāda kompetence arī Drošības pamatkursā (SOLAS), kā arī darbībās ar glābšanas laivām.

Pārējiem kursiem derīguma termiņš noteikumos nav limitēts, bet to atjaunošanu var pieprasīt kuģa īpašnieks. Kursi Latvijā ir vieni no lētākajiem un izmaksā tikai desmit procentus no tā, cik tādi paši kursi maksā Rietumeiropā, kaut arī jūrnieku algas pēc nodokļu nomaksas nav nemaz tik atšķirīgas. Jebkurš speciālists saprot, ka tikai laba izglītība, pastāvīga kompetences pilnīgošana, profesionālo zināšanu un iemaņu attīstīšana un uzturēšana mūsdienīgā līmenī var nodrošināt ilglaicīgu konkurētspēju, izaugsmi, labus darba apstākļus un attiecīgu atalgojumu. Ja cilvēks necentīsies visas darba dzīves garumā uzturēt augstu profesionālo līmeni, tad pat laba agrāk iegūta izglītība nepalīdzēs. Ar gadiem zināšanas aizmirstas, noveco. Klāt nāk jaunas prasības, strauji attīstās tehnoloģijas, mainās darba apstākļi un darba organizācija, bet jūrnieku sertificēšanas minimālās prasības ir starptautiski noteiktas konvencijā.

Latvijai nav tādas flotes, lai varētu nodarbināt visus mūsu jūrniekus, pat ne vienu desmito daļu no viņiem, tāpēc mums jo sevišķi uzmanīgi ir jāseko Latvijas jūrnieku profesionālās kompetences līmenim un pašiem regulāri jāinvestē savu profesionālo iemaņu uzturēšanā un pilnveidošanā, lai mēs būtu konkurētspējīgi jebkuras valsts flotē.

Varu teikt, ka savas kompetences obligātajai uzturēšanai jūrnieks vidēji tērē mazāk nekā vienu procentu no piecos gados nopelnītās naudas. ●

Kā cīnīties ar viltotiem jūrnieku sertifikātiem?

2007. gada 28. jūnijā Rīgā notika Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra (JA JR) rīkots starptautisks seminārs par jūrnieku sertificēšanas jautājumiem. Semināra galvenais temats – cīņa pret viltotiem jūrnieku profesionālās kompetences sertifikātiem.

Semināru rīkoja Eiropas Savienības (ES) līdzfinansētā pilotprojekta "Jūrnieku sertifikātu viltojumi – drauds jūrnieku sagatavošanas sistēmai" ietvaros. JA JR ir šā pilotprojekta vadošā organizācija. Projekta realizācijas laikā tiek apzināta viltoto sertifikātu izplatība, izvērtētas izmantojamās metodes un prakse to atklāšanai, izstrādāta instrumentu pakete cīņai pret viltojumiem, kā arī uzlabota sadarbība starp reģistriem, mācību iestādēm un nozarēm. Seminārā piedalījās speciālisti no Latvijas, Igaunijas, Lietuvas, Polijas, Vācijas, Nīderlandes, Čehijas, Zviedrijas, Norvēģijas, Lielbritānijas, Īrijas, Portugāles un Bulgārijas, kā arī starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) un Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) pārstāvji. 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.

Panamas vēstnieks pārsteigts par jūrnieku skaitu Latvijā

2007. gada 24. oktobrī Latvijas Jūras administrāciju apmeklēja Panamas vēstnieks Latvijā Roko Ivans Setka Sagels. Tā kā Latvijā pašlaik nav Panamas vēstniecības, tad vēstnieka sēdeklis atradīsies Polijā, un akreditācijas vizītē Latvijā vēstnieku pavadīja Panamas vēstnieks Polijā Kristobals Sarmiento Kalderons.

Panamas vēstnieks tikās ar Jūras administrācijas direktoru Ansi Zeltiņu un Kuģu reģistra vadītāju Raimondu Vingri.

A. Zeltiņš: – Panamai oficiāli pieder viena no lielākajām kuģu flotēm pasaulē – ļoti daudzu valstu kuģi ir reģistrēti zem Panamas karoga. Taču kuģu reģistrēšana nebūt nav svarīgākais ieņēmumu avots Panamas ekonomikā, jo vislielākos līdzekļus valstij dod Panamas kanāls, kā arī dažādas ekonomiskās zonas. Interesanti, ka strikti ir nodalīts, kurās valstīs strādājošie Panamas vēstnieki drīkst nodarboties ar jūrniecības jautājumiem. Tie nebūt nav visi, un mums tuvākā vēstniecība, kurā var kārtot šos jautājumus, atrodas Hamburgā. Sarunas gaitā vēstnieks pauda pārsteigumu par jūrnieku skaitu Latvijā – gandrīz 20 000. Izrādās, ka pašā Panamā reģistrēti tikai 600 jūrnieki. Tikšanās laikā vēstnieks informēja par vērienīgo projektu, ko viņa valsts iecerējusi Panamas kanāla paplašināšanai: 7 gadu laikā šajā projektā plānots iztērēt 7 miljardus dolāru, un pēc tam kanālu varēs izmantot pat līdz 330 metrus gari kuģi.

26. oktobrī Panamas vēstnieks Latvijas Jūras akadēmijā nolasīja lekciju „Jaunais Panamas kanāls", to noklausīties bija aicināti akadēmija studenti un pasniedzēji. Lekcijas laikā tika demonstrēta filma par Panamas kanālu, par kuģu kustību un nākotnes plāniem.

Pēc lekcijas vēstnieks tikās ar akadēmijas vadību, kā arī apskatīja mācību korpusus, darbnīcas un trenažierus. Panamas vēstnieks apmeklēja arī Rīgas brīvostu un viesojās Ventspilī.

Jūrnieku profesionālās kompetences vērtētāju seminārs

Pēc Starptautiskās Kuģošanas federācijas datiem, patlaban visā pasaulē trūkst ap 10 000 jūras virsnieku jeb 2% no kopējā darbaspēka. Tāpēc uz kuģiem arvien vairāk tiek nodarbināti jūrnieki no valstīm, kas vēsturiski nav bijušas tik attīstītas jūrniecības sfērā. Tas apdraud drošību uz jūras un apkārtējo vidi, tādēļ visā pasaulē tiek meklēti veidi, kā paaugstināt jūrnieku profesionālo kompetenci un sagatavotību darbam uz kuģiem jūrā.

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs veic jūrnieku profesionālās kompetences novērtēšanu. Marta sākumā Jūrnieku reģistrā tika organizēts jūrnieku profesionālās kompetences vērtētāju seminārs. Semināra mērķis bija uzlabot jūrnieku profesionālās kompetences vērtēšanas procedūru un iepazīstināt vērtētājus ar izmaiņām tajā, kā arī sniegt atbildes vērtētājiem par viņus interesējošiem jautājumiem un problēmām kompetences vērtēšanas jomā. Tas bija pirmais jūrnieku kompetences vērtētāju seminārs, tādēļ bija ļoti svarīgi identificēt nekavējoties risināmās problēmas.

Semināra dalībnieki tika apzināti jau iepriekš, lai noskaidrotu viņu viedokļus un vēlmes, kā arī laikus tika veiktas dažādas jūrnieku aptaujas un jūrnieku kompetences līmeņa statistiskā analīze. Visi apkopotie dati palīdzēja izstrādāt semināra darba grafiku.

Seminārā piedalījās 30 Satiksmes ministrijas apstiprināti vērtētāji – atsevišķi kuģu vadītāju un klāja komandas un atsevišķi kuģu mehāniķu un mašīntelpu komandas vērtētāji.

Semināru kopumā varētu sadalīt divās daļās. Pirmajā daļā vairāk bija iekļauta informācija par starptautiskajām tendencēm jūrniecībā, par pašreizējo jūrniecības izglītības sistēmu Latvijā, kā arī detalizēta statistikas analīze. Otrā semināra daļa bija veltīta problēmām, trūkumiem, vērtēšanas procesa uzlabošanai, kā arī vienādas pieejas izstrādāšanai jūrnieku kompetences izvērtēšanā.

Latvijā ir daudz aktīvo jūrnieku, no kuriem lielākā daļa strādā uz ārzemju kompāniju kuģiem. Tā kā kompānijās mēdz būt dažādi standarti un dažāda attieksme pret jūrniecību, arī mūsu jūrnieku kompetences līmenis ir dažāds. Tāpēc ir ļoti svarīgi pareizi izvērtēt jūrnieka atbilstību darbam uz kuģiem jūrā un neatbilstības gadījumā atklātos trūkumus izskaidrot konkrētajam cilvēkam.

Vērtētāji tika iepazīstināti ar uzlaboto vērtēšanas organizācijas kārtību, kura tiks ieviesta tuvākajā laikā. Galvenais jauninājums ir vērtēšanas sadalīšana divās grupās. Pirmā grupa – kompetences novērtēšana ekspertu līmenī (tā, kā tas notiek pašreiz). Eksperti novērtē kompetenci, ja jūrniekam jāsaņem apstiprinājums esošajai kvalifikācijai, kā arī vērtē ierindas jūrnieku kompetenci. Otrā grupa – kompetences novērtēšana komisijā. Komisija izvērtēs kompetenci jūrniekiem, kuri pretendē uz jaunu (augstāku) kvalifikāciju, un jūrniekiem, kuri nav spējuši pierādīt kompetenci ekspertu līmenī vai pildot datorizēto testu. Komisija izskatīs arī strīdīgos jautājumus.

Otrs jauninājums jūrnieku kompetences vērtēšanā būs datoru ieviešana. Pašlaik tiek izstrādāta uzskates materiālu datu bāze, kas nākotnē padarīs vērtēšanas procesu ātrāku. Datu bāzē būs apkopoti materiāli par kompetencēm, kuras nosaka STCW konvencija, līdz ar to vērtētāji strādās pēc vienotas metodikas un vērtēšana būs objektīvāka un "caurspīdīgāka".

Seminārā tika runāts arī par kompetenču izvērtēšanu konkrētām kvalifikācijām. Viens no sarežģītākajiem vienmēr ir bijis jautājums, ko jautāt un kur ir tā robeža, kas jāpārkāpj, lai būtu pierādīta jūrnieka kompetences atbilstība. Diskusiju laikā tika uzklausīti dažādi viedokļi un izstrādāta vienota pieeja šīs problēmas risināšanai.

Turpmāk līdzīgi semināri vērtētājiem tiks rīkoti, lai apspriestu aktuālos jautājumus un problēmas, kā arī par tematiem, kas vērtētājiem jāizskaidro padziļināti.

Savu viedokli par semināru izsaka kuģu mehāniķu un mašīntelpu komandas vērtētājs JA vecākais kuģu kontroles inspektors Juris Ozoliņš: – Šāds seminārs noteikti bija ļoti nodērīgs. Jūrnieku reģistrs ir patiešām paveicis lielu darbu, visas prasības unificējot. Tas ir ļoti svarīgi gan vērtētājiem, gan arī tiem cilvēkiem, kurus vērtē. Ir skaidri definēts prasību apjoms un nepieciešamās zināšanas.

Manuprāt, svarīgi arī tas, ka turpmāk būs lielāks vērtēšanas procesa "caurspīdīgums". Līdz šim vērtēšana bija it kā anonīma – viens cilvēks vērtēja un visi pārējie parakstīja novērtējumu, bet tagad būs norādīts konkrētais vērtētājs, un tas nozīmē vērtētāja lielāku atbildību par savu darbu.

Jūrnieku reģistra Sertificēšanas daļas vadītājs Andris Benefelds

Par jahtu reģistrāciju

Pēdējā laikā pieaudzis Latvijas Kuģu reģistrā reģistrēto jahtu skaits. Taču, pirms iegādāties jahtu, īpašniekam būtu jānoskaidro visi ar reģistrāciju un peldlīdzekļa pārbaudi saistītie jautājumi, lai vēlāk pašam nerastos grūti risināmas problēmas.

Reģistrācijai nepieciešamie dokumenti

Vispirms jau jāzina, ka motorjahtas, kuru garums nepārsniedz 12 metrus, jāreģistrē Ceļu satiksmes drošības direkcijā, bet motorjahtas, kas garākas par 12 metriem, un buru jahtas – Latvijas Jūras administrācijas (JA) Kuģu reģistrā (KR).

Lai reģistrētu atpūtas kuģi (buru jahtu un motorjahtu) JA, kuģa īpašniekam vai viņa pilnvarotai personai jāiesniedz KR šādi dokumenti:

1. Iesniegums (var lejupielādēt JA mājas lapā www.jurasadministracija.lv), kurā norādīts paredzētais atpūtas kuģa izmantošanas mērķis.

2. Latvijas komersanta reģistrācijas apliecības kopija vai fiziskas personas pases kopija, uzrādot pasi.

3. Dokuments, kas apliecina īpašumtiesības (saskaņā ar Jūras kodeksa 16. pantu vai berbouta līgumu).

4. Kuģa nodošanas un pieņemšanas akts vai – jaunbūves gadījumā – kuģu būves uzņēmuma izsniegts kuģa būves sertifikāts (atbilstoši Latvijai saistošo starptautisko tiesību normām).

5. Apgrūtinājumu turētāja (ja tāds ir) rakstiska piekrišana atpūtas kuģa reģistrācijai kuģu reģistrā.

6. Ja atpūtas kuģi nav paredzēts izmantot ienākumu gūšanai, jāiesniedz JA Kuģošanas drošības inspekcijas (KDI) izsniegts akts, kurā norādīts kuģošanas līdzekļa tips, tehniskie dati un kuģošanas rajona kategorija, savukārt, ja īpašnieks reģistrācijas iesniegumā norādījis, ka atpūtas kuģi paredzēts izmantot ienākumu gūšanai, jāiesniedz KDI vai atzītas klasifikācijas sabiedrības izsniegts akts par tehniskā stāvokļa un aprīkojuma atbilstību normatīvajiem aktiem par atpūtas kuģu būvniecību, atbilstības novērtēšanu un piedāvāšanu tirgū.

7. Ja atpūtas kuģim ir attiecīgs radio aprīkojums, jāiesniedz Elektronisko sakaru direkcijas izsniegtas kuģa stacijas atļaujas kopija (saskaņā ar Elektronisko sakaru likumu).

8. Ja atpūtas kuģis iepriekš reģistrēts ārvalstī, jāiesniedz dokuments par izslēgšanu no iepriekšējā kuģu reģistra vai tam līdzvērtīgs dokuments, kurā norādīts atpūtas kuģa īpašnieks izslēgšanas brīdī.

Pašbūvētu atpūtas kuģi reģistrē Kuģu reģistrā ar nosacījumu, ka Latvijas Kuģu reģistrā ir iesniegti dokumenti, kas apliecina, ka būvi uzrauga atzīta klasifi-

kācijas sabiedrība vai JA KDI atbilstoši normatīvajiem aktiem par kuģu tehnisko uzraudzību.

– Taču viss uzskaitītais ir tikai standarta variants, patiesībā par reģistrāciju jāinteresējas jau pirms jahtas iegādes, jo prasības ir atšķirīgas – atkarībā no tā, vai runa ir par jaunu vai lietotu jahtu, par jau iepriekš kaut kur reģistrētu vai pirmo reizi reģistrējamu, kā arī no tā, kur, kā un no kā kuģis pirkts,– uzsver JA Kuģu reģistra inspektors Ģirts Aleksandrovs.

Kuģu reģistrā jahtas var reģistrēt ne tikai Latvijas pilsoņi, pastāvīgie iedzīvotāji un nepilsoņi, bet jebkura fiziska vai juridiska persona.

Par jahtu reģistrāciju nepieciešamo informāciju var saņemt, zvanot pa tālruni 7062165 vai 7062164.

Sertifikācija nav obligāta

JR Sertificēšanas daļas vadītājs Andris Benefelds: – Līdz 2004. gadam jahtu vadītāju obligātu sertifikāciju paredzēja 1998. gadā izdotie Satiksmes ministrijas "Latvijas Republikas jahtu vadītāju kvalifikācijas piešķiršanas noteikumi". 2004. gada 1. februārī, stājoties spēkā Administratīvā procesa likumam, šie noteikumi zaudēja spēku. Vēl joprojām visā pasaulē nav vienota uzskata par atpūtas kuģu vadītāju sertificēšanu un prasības atpūtas kuģu vadītājiem ir dažādas vai arī to nav vispār. Arī Latvijā šajā jomā viedokļi ir atšķirīgi un pagaidām vēl nav izstrādāti noteikumi par atpūtas kuģu vadītāju sertificēšanu, kas noteiktu šo sertificēšanu par obligātu. Pat ja tā būtu obligāta, mēs nevarētu pieprasīt vadītāja apliecību ārvalstu jahtu vadītājiem, kuri viesojas mūsu ostās un kuru valsts nepieprasa obligātu sertifikāciju.

Bet katram cilvēkam, kas vēlas iegūt zināšanas, saņemt sertifikātu un justies droši uz jūras, ir iespēja pabeigt apmācības kursus dažādos jahtklubos un mācību centros. Saņemtās apliecības ļauj arī noīrēt jahtas ārzemēs. Tā kā jahtu un citu peldlīdzekļu skaits mūsu valstī strauji pieaug un satiksme kļūst aizvien sarežģītāka, noteikti gribētos mudināt cilvēkus nebūt vienaldzīgiem, domāt par kuģošanas drošību un pašiem interesēties par zināšanu iegūšanu.

Par nopietnām lietām var arī pasmieties

2007. gadā Latvijas Jūras administrācijas Liepājas reģiona kuģu kontroles inspektori A. Žukovs un J. Šuba pārbaudīja vairāk nekā 100 ārvalstu kuģu. Tā kā Liepāja ir arī Latvijas lielākā zvejas osta, JA inspektoru pienākumos ietilpst zvejas kuģu uzraudzība, bet paša pārraudzības rajona robežas stiepjas no Latvijas un Lietuvas robežas līdz pat Pāvilostai, to ieskaitot. Tas nozīmē, ka uzraudzība jāveic vairāk nekā simt kilometru garā krasta joslā, pārbaudot gan mazās airu laivas, gan okeāna kuģus.

2007. gadā Jānis Šuba svinēja sešdesmito dzimšanas dienu, un Latvijas Jūras administrācijas vadība nosauca viņu par Jūras administrācijas gada cilvēku.

Jānim Šubam ir divas izglītības – viņš pabeidzis Liepājas jūrskolu un Kaļiņingradas Zivrūpniecības un zivsaimniecības tehnisko institūtu, bet tā kā ārzemēs viņam bija ļoti daudz radu, vairāk kā par darbu uz zvejas kuģiem nebija ko cerēt. Sapņi par tālām zemēm tepat Liepājā vien bija jāizsapņo. Jānis Šuba nosmej, ka laikam jau aiz pārpratuma pēc jūrskolas beigšanas vīza viņam tomēr iedota, un tas ļāvis kādu laiciņu strādāt Atlantijā. Bet tad vīzu vairs nedeva un no Padomju Savienības izbraukt arī neļāva. Jūrnieka gaitām tika pielikts punkts un vajadzēja meklēt nodarbošanos krastā. Tā sākas darbs par flotes vadītāju un noņemšanās ar zvejas menedžmentu. Kad pienāca 1992. gads, viņš sāka strādāt Jūras administrācijā par kuģu kontroles inspektoru. Kādu laiku pat nācās apvienot divus darbus, strādājot gan Jūras administrācijā par kuģu kontroles inspektoru, gan arī kuģu satiksmes dienestā. „Laikam jau mēs ar Valdi Dreimani esam Jūras administrācijas darbinieki ar lielāko stāžu," saka Jānis.

Uz jautājumu par nepiepildīto jūrnieka sapni Jānis Šuba tikai atsmej: „Ko nu par to, kas nav bijis. Ja dzīvotu otru reizi, laikam uz jūru vairs acis nemestu, jo arī pusaudža gados lielāka interese bija par aviāciju. Arī vecākais brālis bija lidotājs."

Tomēr, kas zina, laikam jau dzīvē tāpat vien nekas nenotiek, ir likumsakarības, kas cilvēku noliek uz tā vai cita ceļa. Pētot savus radurakstus, viņš sapratis, ka skološanās par jūrnieku ir bijusi likumsakarīga, jo viņa ciltskokā vai visi vīriešu kārtas pārstāvji, kas nākuši no Kalniņu un Dzeņu dzimtām, tas ir, no mātes puses, bijuši jūrnieki un rēdereju īpašnieki, un, ja Latvija laikmetu griežos būtu gājusi savu loģisko ceļu, ļoti iespējams, ka Jānis Šuba šodien būtu kādas Latvijas rēderejas īpašnieks. Bet varbūt arī ne, jo pats Jānis mēģina sevi pārliecināt, ka arī krastā ir ar ko nodarboties.

„Mūsu dzimta jūrai ir ļoti daudz atdevusi. Brālis ar visu komandu aizgāja bojā pie Amerikas krastiem, kad viņu zvejas kuģim pārbrauca pāri liels tankkuģis. Arī

mans vectēvs no mātes puses palika jūras dzelmē..."

Un tomēr, lai kur arī domas aizklīstu, tās allaž atgriežas pie padomju sistēmas, kas mala cilvēku likteņus, dažus samaļot smalkos miltos, citus pārvēršot jēlā masā, bet citiem, lai arī visādi ierobežojot, tomēr nespēja neko padarīt. Jānis ir viens no tiem, kurš varu priekšā nav ne lūzis, ne liecies.

Jānis Šuba.

„Eh, ko nu tur! Man visam vajadzēja iet cauri ar lielu piepūli, pārvarot milzīgu pretestību. Mans draugs Kārlis Svilpis, ilggadējs Latvijas kuģniecības kadru priekšnieks, aizgāja mācīties uz Rīgas jūrskolu, bet mani tur neņēma pretī. Es mācījos Liepājas jūrskolā, bet pirms valsts eksāmena man pasaka: tu tāpat nekur netiksi, eksāmenus nenoliksi, ej prom! Tolaik Liepājas jūrskolas direktors bija Smelteris, viņš mani drošināja: nekas Jāni, noliec eksāmenus, gan mēs kaut ko izdomāsim. Visu laiku es tiku bremzēts. Arī jūrā mani nelaida, dari ko gribi. Vai nav stulbi, tu neko sliktu neesi izdarījis, neesi noziedzies pret varu un valsti, bet tevi izslēdz no spēles... Paliec bez darba un domā – ko darīt tālāk? Labi, ka bija otra izglītība un atradās darbs krastā.

Ja jau sistēma cilvēku tik ļoti neieredzēja, tikai loģiski, ka varēja rasties vēlme no šīs sistēmas vienkārši aizlaisties, vēl jo vairāk, ka visa rietumu pasaule pilna ar radiem, mātes brālis pat Amerikas diplomātiskajā dienestā strādājis. Vai tāda doma ir bijusi?

„Vienu reizi. Tikai vienu reizi man ienāca prātā doma aizbēgt, bet ģimene atturēja. Toreiz es jau biju precējies, man bija bērni, un es sapratu – ja tā izdarīšu, viņi aizies postā. Pēc tam šī doma pazuda, jo, visu apdomājot, tu saproti, ka tam nav nekādas jēgas. Es sev uzdevu divus jautājumu: ko es tur darīšu? Un kas notiks ar manu ģimeni? Tepat krastā es labi strādāju, pelnīju labu naudu. Bet iespēju aizlaisties bija, cik uziet, vai katru dienu. Nu kaut vai iesēsties mazajā laiviņā un aizirties līdz Gotlandei. Man viens pazīstams *čoms* aizlaidās un pēc tam atnāca atpakaļ. Kur tad tu no sevis aizbēgsi?"

Par nopietnām lietām Jānis runā viegli, ar humoru, smejot. Viņam patīk stāstīt, un viņš to lieliski prot, pat ikdienišķus notikumus Jānis var padarīt par aizraujošu piedzīvojumu. Bet kad strādā, tad gan ar pilnu nopietnību un atbildību.

Un tomēr smaids no viņa acīm laikam jau nepazūd nekad.

Anita Freiberga

Hidrogrāfijas dienests svin 15 gadu jubileju

1992. gada 28. oktobrī LR Jūras lietu ministrija izdeva pavēli nr. 170 "Par Latvijas Republikas Hidrogrāfijas dienesta izveidošanu". Noteikts, ka dienesta uzdevums ir garantēt drošu kuģošanu Latvijas atbildības zonas ūdeņos. 1994. gada 15. jūlijā ar Satiksmes ministrijas pavēli Hidrogrāfijas dienests tika iekļauts Latvijas Jūras administrācijā kā tās struktūrvienība. Tā Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienests (JA HD) šoruden svin savu piecpadsmito jubileju.

Hidrogrāfijas dienesta galvenās funkcijas ir hidrogrāfisko mērījumu un pētījumu veikšana, jūras karšu un plānu, lociju un citu ar navigāciju saistītu palīglīdzekļu un jūrniecības normatīvo aktu izdošanas un izplatīšanas organizēšana, navigācijas informācijas vākšana, navigācijas brīdinājumu un paziņojumu izdošana uz saņemtās un apkopotās informācijas pamata, kā arī bāku, boju un citu navigācijas līdzekļu un sistēmu izveidošanas un darbības uzraudzīšana Latvijas ūdeņos.

Hidrogrāfiskie mērījumi tiek veikti, izmantojot Latvijas hidrogrāfu projektēto hidrogrāfijas kuģi „Kristiāns Dāls" un dziļuma mērījumu katamarānus. „Kristiāns

Hidrogrāfijas kuģis „Kristiāns Dāls".

Dāls" būvēts Somijā 2001. gadā, un tas ir pirmais Latvijas brīvvalsts laikā uzbūvētais kuģis, kas paredzēts speciāli hidrogrāfijas vajadzībām. Pēc Latvijas hidrogrāfu projekta līdzīgi kuģi tika izgatavoti arī Somijas un Lietuvas hidrogrāfijas dienestiem. Kuģis var strādāt kā atklātā jūrā, tā seklos ūdeņos un ostu akvatorijā. Mērījumu un pētījumu precizitāti garantē daudzstaru eholots, ar ko aprīkots „Kristiāns Dāls". Kuģa krustmāte ir Vaira Vīķe-Freiberga.

JA HD kolekcijā pašlaik ir 24 papīra kartes, katru gadu tiek izdotas vidēji četras jaunas vai atkārtotas. Bez tam HD sagatavojis 21 elektronisko karti. Šīs kartes pārklāj visus Latvijas Republikas teritoriālos ūdeņus un ekskluzīvo ekonomisko zonu. HD nodrošina sagatavoto materiālu izplatīšanu gan Latvijas Republikā, gan ārvalstīs. Noslēgts sadarbības līgums ar Lielbritānijas Hidrogrāfijas dienestu un Vācijas Hidrogrāfijas dienestu par mūsu karšu iekļaušanu viņu kolekcijās, kas nodrošina Latvijā ražoto karšu izplatību visā pasaulē.

HD kontrolē jūras navigācijas iekārtu darbu, kā arī pilda nacionālā koordinatora funkcijas: apkopo informāciju par izmaiņām kuģošanas drošības režīmā – bāku un boju darbībā, ierobežojumiem kuģošanā militāru mācību laikā u.c., šo informāciju analizē un izziņo kuģiem un krasta dienestiem. 2007. gadā JA HD sastāvā darbu sāka zemes mērījumu daļa, kas klientiem piedāvā ģeodēziskos, tai skaitā topogrāfiskos, mērījumus un licencētu zemes kadastrālo uzmērīšanu. HD piedāvā kompleksu risinājumu, kas ļauj iegūt arī apvienotus ūdens un zemes mērījumu rezultātus.

Papīra un elektroniskās, oficiālās un neoficiālās navigācijas kartes

Navigācijas kartes ir speciālas nozīmes kartes, kurās attēloti kuģošanai svarīgi elementi – jūras dziļums, grunts reljefs, tā raksturs, bīstamības, kā arī navigācijas tehniskie līdzekļi. Bez tam navigācijas kartes ir papildinātas ar grafisku informāciju, kas nepieciešama drošai kuģošanai.

Ir divu veidu navigācijas kartes – analogās un digitālās. Analogās ir papīra kartes, savukārt digitālās ir rastra (jeb skenētās) un vektora (jeb digitālās datu bāzes) kartes.

Abu šo karšu veidi ir iegūstami gan no oficiālām valsts iestādēm, gan privātiem avotiem.

Savukārt papīra kartes ir trīs veidu – oriģinālās, faksimilkartes un pārstrādātās kartes. Oriģinālās kartes izdod nacionālās speciālas nozīmes valsts institūcijas (hidrogrāfijas dienesti, kartēšanas aģentūras vai citas militāras vai civilas organizācijas), izmantojot pašu veikto hidrogrāfisko vai citu mērījumu ceļā iegūto informāciju. Faksimilkartes ir precīzas oriģinālo karšu reprodukcijas vai kopijas, kuras var būt pielāgotas konkrētam reģionam, var būt mainīts karšu stils vai noformējums. Tipisks faksimilkaršu piemērs ir Lielbritānijas Hidrogrāfijas dienesta izdotās tā sauktās *Admiralty* kartes, kas ir populārākās un visplašāk lietotās pasaulē.

Pārstrādātās kartes veido, pārstrādājot oriģinālās kartes – mainīts tiek mērogs, kartes izskats, arī informācija. Gan pārstrādātās, gan faksimilkartes tiek sagatavotas, ņemot par pamatu oriģinālās kartes, tādēļ pārveidotie varianti nav pietiekami operatīvi. Lai uzturētu karšu aktualitāti atbilstoši oriģinālam un karšu korektūras izdevumiem „Paziņojumi jūrniekiem" (*Notices to Mariners*), faksimilkaršu un pārstrādāto karšu izdevējiem dažādu valstu paziņojumi par nepieciešamajām izmaiņām kartēs ir jāapkopo, un tas prasa laiku.

Taču kuģošanas drošībai svarīga ir tieši navigācijas kartēs izdarīto labojumu operativitāte – ja, piemēram, ir nogrimis kuģis un tā vraks apdraud citus kuģus, tad šī informācija kuģotājiem jāsaņem nekavējoties, nevis ar vairāku nedēļu aizkavēšanos.

Samērā nesen Lamanšā nogrima prāmis ar vieglo automašīnu kravu. Vraks apdraudēja kuģošanas drošību, un tam īsā laikā uzskrēja vairāki kuģi, uz kuriem, visticamāk, lietoja faksimilkartes vai pārveidotas kartes ar lielu korektūras informācijas nokavēšanos.

Neoficiālās kartes var lietot tikai kā palīglīdzekli

Navigācijas kartes ir oficiālās un neoficiālās. Oficiālās izdod nacionālās institūcijas, kurām šo pienākumu deleģējusi attiecīgās valsts valdība, autorizētie hidrogrāfijas dienesti vai līdzīgas valsts iestādes. Lietojot oficiālās kartes, tiek pildītas starptautisko konvenciju un citu likumdošanas aktu prasības par kuģu aprīkojumu, kā arī kuģotāju informēšanu par navigācijas apstākļiem valsts pārziņā esošajos ūdeņos.

Visas citas navigācijas kartes, tai skaitā privāto firmu un kompāniju izdotās, nav atzīstamas par oficiālām, un tās kuģošanā var izmantot tikai kā palīglīdzekli.

SOLAS konvencija paredz, ka uz kartes, arī elektroniskās, jābūt norādītam, vai tā ir oficiālā vai neoficiālā karte. Ja kuģotājs izmanto neoficiālo karti vai neoficiālos datus, tad digitālā formā parādās brīdinājums.

Oficiālās papīra navigācijas kartes noteikti ir iekļautas starptautiskajos vai nacionālajos karšu katalogos (oficiālajos izdevumos), ja karte šajos katalogos nav atrodama, tas nozīmē, ka tā ir neoficiāla. Tāpat oficiālās kartes var pazīt pēc attiecīgās valsts hidrogrāfijas dienesta logotipa, kas iespiests kartes leģendā.

Novecojušas kartes negarantē kuģošanas drošību

Pašlaik vēl nav nodrošināts pilnīgs pasaules ūdeņu pārklājums ar elektroniskajām kartēm (Baltijas jūrā un lielākajā daļā pārējo Eiropas ūdeņu pārklājums ir pilnīgs). Tas ir galvenais iemesls, kas kavē pilnīgu pāriešanu uz elektroniskajām kartēm. Papīra karšu pārklājums pasaules ūdeņiem ir pilnīgs, taču cits jautājums – cik tas aktuāls un operatīvs. Daudzviet tiek lietotas pat kartes, kas satur vairākus desmitus gadu vecus datus.

Privātās kompānijas piedāvā izveidot elektronisko karšu pārklājumu visiem ūdeņiem, izmantojot esošās papīra kartes, taču nav gatavas uzņemties atbildību par šo karšu precizitāti.

Pirms dažiem gadiem pie Norvēģijas krastiem kāds kuģis uzskrēja uz nelielas zemūdens klints un apgāzās. Izrādījās, ka locis bija lietojis privātkompānijas izdotas elektroniskās kartes, kuru sagatavošanai izmantoti 1942. gada dati. Pēc šā gadījuma Norvēģijā visiem ločiem noteikta obligāta oficiālo elektronisko karšu lietošana.

Elektroniskās kartes ir vienkārši koriģējamas

Aktuālo labojumu veikšana papīra kartēs ir darbietilpīgs process – katrā no izmantojamām kartēm jāizdara vieni un tie paši labojumi, svītrojot un pierakstot klāt ar roku vai uzlīmējot jauno informāciju virs esošās. Elektroniskajām kartēm veikt labojumus ir daudz vienkāršāk. Tās iespējams koriģēt automātiski, *on-line* režīmā, ar interneta palīdzību saņemot informāciju caur satelītu, mobilo telefonu vai kādā līdzīgā veidā jebkurā diennakts laikā. Kuģa virsnieks, kura uzdevums ir koriģēt elektroniskās kartes, ielādē sistēmā korektūru vai arī nomaina uzreiz visu karti pret jaunu.

Pasaules hidrogrāfu konferencē

Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) XVII konferencē, kas 2007. gada maijā notika Monako, Latviju pārstāvēja Latvijas Jūras administrācijas direktors Ansis Zeltiņš un JA Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Jānis Krastiņš.

Latvija par pilntiesīgu IHO biedri, 75. pēc skaita, kļuva 2005. gadā notikušās ārkārtas konferences laikā. (Šogad organizācijā tika uzņemtas Saūda Arābija, Rumānija un Maurīcija, līdz ar to tagad IHO ir 78 dalībvalstis.) Konferencē pieņēma vairāk nekā 20 svarīgu lēmumu. Galvenais no tiem – lēmums par nepieciešamību veicināt pasaules ūdeņu pārklājumu ar elektroniskajām jūras kartēm. Bez tam IHO iesaka Starptautiskajai Jūras organizācijai noteikt elektronisko karšu attēlošanas un informācijas sistēmas obligātu lietošanu, kas ļautu kuģot bez papīra kartēm.

IHO kā organizāciju sagaida būtiskas pārmaiņas – restrukturizācija, kas ļaus strādāt operatīvāk un elastīgāk. Pašreizējā vadības sistēma ir smagnēja, turklāt tā kavē jaunu biedru uzņemšanu organizācijā. Jaunais modelis būs līdzīgs IMO modelim. Kaut gan daudzas dalībvalstis vēl nav ratificējušas konvenciju, kas reglamentē gaidāmās izmaiņas, aktivitātes restrukturizācijas nodrošināšanai jau ir uzsāktas. IHO sastāvā darbojas dažādas darba grupas, komisijas un komitejas, un tās tiks pārstrukturētas divos lielos blokos – tehnisko un sadarbības (starptautisko) jautājumu.

Izmaiņas gaidāmas arī organizācijas vadībā. Tagad IHO vada birojs un trīs ievēlēti direktori, no kuriem viens ir prezidents. Konference sanāk reizi piecos gados, taču ir iespējams sasaukt arī ārkārtas konferences. Paredzēts, ka pēc restruk-

turizācijas organizācijai būs ģenerālsekretārs un asambleja, kā arī padome, kas sanāks katru gadu. Padomē būs 30 valstu pārstāvji. Konferencē tika ievēlēti trīs IHO direktori – grieķis Aleksandrs Maratos, austrālietis Roberts E. Vords un čīlietis Hugo Gorziglia.

Gatavo jaunu kuģu ceļu

No 2007. gada 28. līdz 31. maijam Latvijas Jūras administrācijā strādāja Starptautiskās navigācijas līdzekļu un bāku asociācijas (IALA) ekspertu darba grupa, kuras uzdevums bija izstrādāt rekomendācijas jauna kuģu ceļa izveidošanai Irbes jūras šaurumā. Lai nodrošinātu Rīgas ostas tālāku attīstību, nepieciešams izveidot un apzīmēt kuģu ceļu ar garantēto dziļumu vismaz 17 metru.

Darba grupā strādāja Vācijas, Francijas, Dānijas, Lielbritānijas un Igaunijas speciālisti, kā arī Rīgas brīvostas un JA Hidrogrāfijas dienesta pārstāvji. Tā kā HD speciālisti ir veikuši visus nepieciešamos dziļuma mērījumus un sagatavojuši Irbes šauruma karti, savukārt Rīgas ostas kapteiņdienests izstrādājis savu redzējumu par jauno kuģu ceļu, ekspertu rīcībā bija visi nepieciešamie dati. Svarīgākie ekspertu grupas ieteikumi saistīti ar labāku manevrēšanas iespēju nodrošināšanu lielajiem kuģiem, iespējamo risku novērtēšanu un samazināšanu, kā arī iespējām garantēt kuģu ceļa apzīmējumu saglabāšanos smagos ziemas kuģošanas apstākļos, kad ledus sabojā vai aiznes bojas.

Kartes jahtu vadītājiem

Jahtu vadītāju ērtībai JA Hidrogrāfijas dienests izgatavojis speciālu navigācijas karšu komplektu. Tas ir lietošanā ērtāks par parastajām jūras kartēm, jo mazāka formāta – jahtu kartes izgatavotas A2 izmērā, kamēr kartes kuģiem var būt pat A0 izmēra. Jahtu un citu nelielo peldlīdzekļu vadītājiem domātajā karšu komplektā atrodamas gan visas nepieciešamās Latvijas, Igaunijas un Lietuvas ūdeņu, gan arī lielo un mazo ostu, īpaši jahtu ostu, kartes atbilstošos mērogos. 16 karšu lapas ar kataloga lapu ievietotas speciālā plastmasas mapē, no kuras nepieciešamo karti viegli izņemt, kamēr pārējās paliek savā vietā un nemētājas pa galdiem. Turklāt kartes, kas tajā brīdī netiek lietotas, ir nodrošinātas pret samirkšanu – ja nu kas... Visa jahtu karšu komplekta cena ir 21 lats, kamēr viena parastā jūras karte maksā ap 12 latiem.

Jūras negadījuma izmeklēšanas mērķis ir kuģošanas drošības uzlabošana un līdzīgu negadījumu novēršana nākotnē, nevis kriminālās vai materiālās atbildības noteikšana negadījumā iesaistītajām pusēm.

Jūras negadījumi dod vielu pārdomām

2007. gadā Latvijas Jūras administrācijas Avāriju izmeklēšanas nodaļā (AIN) reģistrēti pieci smagi (vai ļoti smagi) jūras negadījumi, kuros iesaistīti Latvijas karoga kuģi vai arī ārvalstu kuģi Latvijas jurisdikcijai pakļautajos ūdeņos un par kuriem veikta izmeklēšana un sagatavoti izmeklēšanas ziņojumi, kā arī pieci mazāk smagi negadījumi.

„Golden Sky" epopeja Ventspilī

2007. gada 15. janvārī Baltijas jūras Latvijas teritoriālajos ūdeņos pie Staldzenes, Ventspils rajonā, uz sēkļa uzskrēja kuģis „Golden Sky" (Kipra).

■ 2007. gada 11. janvārī pulksten 19.35 kuģis izgāja no Ventspils ostas ar kālija hlorīda kravu. Ap pulksten 22.00 sākās traucējumi kuģa galvenā dzinēja darbībā. Kuģa apkalpe vairākkārt mēģināja šos traucējumus novērst, tādēļ „Golden Sky" periodiski apstājās un atkal turpināja kustību ar mainīgiem kursiem un ātrumiem. Kad apkalpei tomēr traucējumus neizdevās novērst, kapteinis pieņēma lēmumu atgriezties Ventspils ostas ārējā reidā.

■ 12. janvārī, saņemot atļauju no Ventspils Kuģu satiksmes vadības dienesta (VTS), „Golden Sky" atgriezās ostas ārējā reidā, kur palika uz enkura V3 enkurvietā.

■ 13. janvārī loču kuteris mēģināja izsēdināt uz bojātā kuģa trīs krasta speciālistus, lai veiktu galvenā dzinēja remontdarbus, taču lielo viļņu dēļ speciālistus uz kuģi nogādāt neizdevās.

■ 14. janvāra pēcpusdienā vēja ātrums palielinājās līdz 25 m/s, pēc pusnakts – līdz 33 m/s. Ap pulksten 23.00 „Golden Sky" sāka dreifēt krasta virzienā, un 15. janvārī ap pulksten 2.06 uzsēdās uz sēkļa ψ=57° 28,12'N; λ=021° 35,10'E koordinātās.

„Golden Sky" Baltijas jūrā pie Staļģenes.

■ Pulksten 6.28 no „Golden Sky" ar Latvijas Gaisa spēku (LGS) helikoptera palīdzību tika evakuēti 16 kuģa apkalpes locekļi, uz kuģa palika kapteinis un septiņi apkalpes locekļi, kuri no kuģa tika evakuēti 17. janvārī.

■ 15. janvārī no LGS helikoptera tika nolaisti JA AIN un Kuģošanas drošības inspekcijas (KDI) inspektori.

Valsts vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvalde aprēķināja kuģa „Golden Sky" videi nodarīto kaitējumu.

No kuģa "Golden Sky" īpašnieka – uzņēmuma „Grossline Shipping Ltd." (Grieķija) par vidē novadītā piesārņojuma apjomu piedzenamā dabas resursu nodokļa summa tika noteikta 107 167,94 latu, piesārņojuma analīžu izmaksas – 664,15 un lidojumu izmaksas piesārņojuma novērtēšanai – 15 239,46 latu apmērā. Saskaņā ar kuģa dokumentiem uz kuģa atradās aptuveni 446 tonnas mazuta un 54 tonnas dīzeļdegvielas, kā arī 24 983,37 tonnas kravas – minerālmēslu (kālija hlorīda). Kuģim uzskrienot uz sēkļa, radās tā korpusa bojājumi, kuru rezultātā no kuģa jūrā noplūda naftas produkti, kas vēlāk tika izskaloti Baltijas jūras piekrastē.

Lai kuģi noceltu no sēkļa, kuģa īpašnieka uzdevumā darbus veica glābšanas kompānija no Grieķijas „Tsavliris Salvage". Darbu rezultātā no kuģa "Golden Sky" uz citiem kuģiem nogādāšanai krastā tika pārsūknētas aptuveni 1494 tonnas naftas produktu un ūdens maisījuma, pārkrauta krava – kālija hlorīds un jūrā izsūknēts ūdens no kravas tilpnēm. Lai noteiktu vidē nonākušā piesārņojuma apjomu un izcelsmi, JIŪP darbinieki regulāri veica kuģa un jūras piekrastes apsekošanu ar autotransportu, kuģi un lidmašīnu. Apsekošanas gaitā tika paņemti piesārņojuma paraugi, kurus nogādāja sertificētā Latvijas vides, ģeoloģijas un

„Golden Sky" Ventspils ostā.

meteoroloģijas aģentūras laboratorijā analīžu veikšanai. Ņemot vērā pārbaužu gaitā iegūtos pierādījumus, ir pamats uzskatīt, ka kuģa "Golden Sky" avārijas rezultātā vidē nonāca aptuveni 13 tonnas naftas produktu, 1539 tonnas kālija hlorīda, kā arī 11 tonnas piesārņota ūdens ar pārsniegtu ķīmiskā skābekļa patēriņa normu. Saskaņā ar pārvaldē iesniegto informāciju piesārņojums ir radījis zaudējumus vairākām Baltijas jūras piekrastes pašvaldībām un Slīteres nacionālajam parkam. Zaudējumus veido piesārņojuma savākšanas un utilizācijas izmaksas. Pārvaldei ir iesniegtas ziņas, ka piesārņojums nodarījis zaudējumus arī zvejniekiem – vairākām fiziskām un juridiskām personām sabojāti zvejas rīki un samazinājies nozvejas apjoms.

2007. gada 18. septembrī Ventspils tiesa pieņēma lēmumu uzlikt arestu janvāra vētrā pie Ventspils cietušajam kuģim "Golden Sky" un iesniedza prasības nodrošinājumu pret kuģa īpašnieku "Grossline Shiping Ltd." 32 416 latu apmērā. Tiesas lēmums nosūtīts kuģa īpašniekam uz Grieķiju, sešu mēnešu laikā kuģa īpašniekam jāsniedz paskaidrojums vai atbilde par šo tiesas lēmumu.

Ventspils brīvostas pārvaldnieks **Imants Sarmulis:** – Ostas pārvalde iesniegusi prasību par 32 416 latu piedziņu no kuģa īpašnieka par piestātnes izmantošanu. Vispirms kuģa īpašnieks kādu laiku par piestātnes lietošanu maksāja, bet tad maksājumi tika pārtraukti, tāpēc mums ir svarīgi avarējušo kuģi dabūt prom no ostas un saņemt paredzēto maksu par piestātnes izmantošanu. Mēs

esam gatavi izskatīt jebkurus piedāvājumus no kuģa īpašnieka puses, lai atrisinātu šo jautājumu, un tiesāšanās nebūt nav svarīgākais. Dienu iepriekš Kurzemes apgabaltiesa jau daļēji apmierināja SIA „Lattelecom" prasību pret kuģa "Golden Sky" īpašniekiem "Grossline Shipping Ltd.", par labu „Lattelecom" piedzenot 183 581 latu.

Kuģis „Golden Sky", kas ar minerālmēslu kravu no Ventspils bijis ceļā uz Indiju, 15. janvāra naktī vētras laikā, uzsēžoties uz sēkļa, pārrāva „Lattelecom" jūras kabeli. Kopējā prasījuma summa gan bija krietni lielāka – 473 000 latu. No tiem 273 000 latu prasīja telekomunikāciju operators par „Golden Sky" pārrautā jūras zemūdens kabeļa remontu, materiāliem un elektronisko pakalpojumu maršrutēšanu citu operatoru tīklos, bet vēl 200 000 latu prasīja apdrošināšanas kompānija "Balta" par „Lattelecom" samaksātās maksimālās apdrošināšanas atlīdzības atmaksu. „Lattelecom" prasība apmierināta par 183 581 latu, bet pārējā daļā noraidīta. Atbildētājam jāsamaksā arī tiesas izdevumi. Izbeigta tiesvedība AAS "Balta" prasības daļā pret "Grossline Shipping Ltd." par zaudējumu piedziņu. Spriedumu varēja pārsūdzēt 10 dienu laikā no tā pasludināšanas brīža, bet neviena no lietā iesaistītajām pusēm uz sprieduma pasludināšanu nebija ieradusies.

Kuģa īpašnieks maksā

Kuģa īpašnieks, atzīstot savu vainu, samaksāja 107 167 latu dabas resursu nodokli par radīto piesārņojumu. Un, kā informēja kuģa apdrošinātāju pārstāvji, uzņēmums ir izmaksājis kompensācijas cietušajiem zvejniekiem.
„Grossline Shipping Ltd." norēķinājies arī par veiktajām analīzēm, kas Latvijas dienestiem izmaksājušas 664 latus, un lidojumiem, kas tika veikti piesārņojuma novērtēšanai un kam tērēti 15 239 lati.

Izsaka pateicību glābējiem

NBS Jūras spēku un Gaisa spēku pārstāvji aktīvi iesaistījās kuģa apkalpes glābšanas darbos un kuģa atbrīvošanā no kravas un naftas produktiem, tāpēc 2007. gada 27. martā aizsardzības ministrs Atis Slakteris apbalvoja kuģa "Golden Sky" glābšanas darbos iesaistītos Nacionālo bruņoto spēku pārstāvjus – Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta priekšnieku jūras kapteini Hermani Černovu, Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta Krasta apsardzes pārvaldes virsnieku kapteiņleitnantu Robertu Lakuču, Jūras spēku štāba vadības grupas preses un informācijas virsnieci militāro darbinieci Ivetu Krauli, Gaisa spēku Aviācijas eskadriļas Helikopteru posma lidotāju kapteini Artjomu Nalbandjanu, Gaisa spēku Aviācijas eskadriļas Helikopteru posma borttehniķi virsseržantu Kasparu Reihleru un Gaisa spēku Aviācijas eskadriļas Glābšanas dienesta posma glābēju instruktoru kaprāli Andreju Maslobojevu. Izsakot atzinību par ieguldīto darbu avarējušā kuģa "Golden Sky" glābšanas operācijā, A. Slakteris NBS pārstāvjus apbalvos ar aizsardzības ministra apbalvojumu "Atzinības goda zīme".

"Golden Sky" avārija – neprofesionāla rīcība un dzinēja bojājums

Latvijas Jūras administrācijas Avāriju izmeklēšanas nodaļā (JA AIN) veica izmeklēšanu par Kipras karoga motorkuģa „Golden Sky" uzsēšanos uz sēkļa Ventspils ostas ārējā reida tuvumā 2007. gada 15. janvārī.

Jūras negadījuma izmeklēšana ilga vairāk nekā pusgadu, šai laikā noskaidrots, ka negadījuma pamatcēloņi ir gan kuģa galvenā dzinēja tehniskās problēmas, gan kapteiņa pasīvā un neprofesionālā rīcība ekstremālos apstākļos. Iespējams, ka dzinēja darbība bija traucēta nekvalitatīvas degvielas dēļ, kas pirms reisa tika uzņemta Skāgenas ostā, jo pirmie traucējumi – degvielas filtru piesārņojums – esot parādījušies diennakti pēc kuģa iziešanas no Skāgenas. Taču izmeklēšanai neizdevās noskaidrot, vai pārgājienā no Skāgenas uz Ventspili tika lietota tikai Skāgenā saņemtā degviela, vai arī šī degviela bija sajaukta ar iepriekš lietotās degvielas paliekām.

UZZIŅAI

Par ļoti smagu uzskatāmas jūras avārijas, kurās bojā iet cilvēki, tiek konstatēts ļoti liels vides piesārņojums vai bojā iet kuģis.

Avārijas rezultātā tika piesārņota vide un pats kuģis guva smagus korpusa bojājumus. Par laimi cilvēki šajā negadījumā necieta.

Vētras laikā, paliekot uz enkura Ventspils ostas ārējā reidā, kuģa galvenais dzinējs nespēja attīstīt pilnu jaudu, lai varētu pilnvērtīgi manevrēt un novērst kuģa dreifu. Savukārt kuģa kapteinis neizvērtēja iespējamos draudus kuģim, apkalpei un apkārtējai videi, kas varēja rasties (un radās), un pēc savlaicīgas vētras brīdinājumu saņemšanas nepieprasīja patvēruma vietu. Kuģis ar bojāto dzinēju palika Ventspils ostas ārējā reidā, atklātā pret rietumu virziena vējiem, turklāt uz viena enkura.

„Golden Sky" bija iespēja izmantot divas patvēruma vietas Latvijas ūdeņos – Ventspils ostas 37. piestātni vai enkurvietu aiz Kolkas zemesraga, bet ne kuģa kapteinis, ne īpašnieks to nepieprasīja.

Ventspils VTS operators atļāva kuģim atgriezties Ventspils ostas ārējā reidā, nenoskaidrojot tā atgriešanās iemeslus. Pēc kuģa atgriešanās iemeslu noskaidrošanas tika pieļauta kuģa stāvēšana uz enkura Ventspils ostas ārējā reidā līdz vētras iestāšanās brīdim. Kuģim laikus netika dotas rekomendācijas doties Kolkas zemesraga aizsegā vai ienākt Ventspils ostā, kur jau bija sagatavota 37. piestātne.

UZZIŅAI

Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) 2003. gada 5. decembra rezolūcijā un Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 27. jūnija direktīvā ir ietvertas prasības par patvēruma vietām kuģiem kritiskās situācijās.

JA AIN sagatavotajā ziņojumā par jūras negadījumu norādīti drošības ieteikumi: Kipras Satiksmes un darba ministrijas Tirdzniecības flotes nodaļai izvērtēt „Golden Sky" kapteiņa, apkalpes un kuģa īpašnieka rīcību ekstremālos apstākļos un veikt pasākumus līdzīgu negadījumu novēršа-

nai, kā arī Ventspils ostas kapteinim kopā ar VTS operatoriem veikt ziņojuma par negadījumu analīzi, izvērtēt VTS darbinieku rīcību un izstrādāt pasākumu plānu (vai veikt izmaiņas Ventspils ostas VTS operatora amata pienākumos), kas nodrošinātu līdzīgu avāriju nepieļaušanu Ventspils ostā un reidā.

Avārijas iemesls – nepietiekama pieredze

2007. gada 21. janvārī notika līdzīgs smags negadījums – uz sēkļa Irbes šaurumā uzsēdās Maltas karoga kuģis „Nijord". Izmeklēšanu par šo negadījumu veica Maltas Jūras administrācija sadarbībā ar JA AIN.

Dienu vēlāk, 22. janvārī, ceļā uz Ranersas (dāņu – Randers) ostu Dānijas jurisdikcijai pakļautajos ūdeņos uz sēkļa uzsēdās Latvijas karoga kuģis „Sava Lake". Kuģis guva nopietnus korpusa zemūdens daļas bojājumus. Izmeklēšanas ziņojumā norādīts, ka negadījuma galvenais iemesls ir „Sava Lake" kapteiņa nepietiekamā pieredze šajā amatā un nepamatotā pašpārliecība, vadot kuģi vienatnē sarežģītos navigācijas apstākļos. Locijas rekomendē Ranersas fjordā izmantot loča pakalpojumus lieliem kuģiem, kā arī mazākiem kuģiem, kuru vadītājiem nav pietiekamu zināšanu par vietējiem navigācijas apstākļiem. Tomēr kuģa kapteinis bija pieņēmis lēmumu ienākt Ranersas ostā bez loča.

Neatbilstoša degviela nogalina apkalpi

2007. gada 26. maijā ļoti smags negadījums notika Rīgas ostā – uz naftas ūdeņu savācēja tankkuģa „Barri" eksplozijas rezultātā gāja bojā kuģa apkalpe – kapteinis un mehāniķis. Negadījums notika, kad „Barri" stāvēja Rīgas ostā pie JM 15 piestātnes. Kuģa apkalpe – divi cilvēki – gatavoja kuģi pārbraucienam uz piestātni RKB 7, lai no motorkuģa „Khatanga" uzņemtu sateču un naftas produktus saturošus ūdeņus. Vecākais mehāniķis ilgāku laiku nespēja iedarbināt kuģa galveno dzinēju. Ap pulksten 16.00 „Barri" kapteinis piezvanīja kuģa īpašnieka pārstāvim un ziņoja, ka divu stundu laikā kuģa dzinēju iedarbināt nav izdevies. Īpašnieka pārstāvis nekavējoties izbrauca uz kuģi.

Eksplozija kuģa mašīntelpā notika pulksten 16.22, izcēlās ugunsgrēks. Ceļā uz „Barri" īpašnieka pārstāvis saņēma telefonisku informāciju no ostas kapteiņa dienesta pārstāvja par to, ka uz kuģa notikusi eksplozija. Pulksten 16.24 Ziemeļu rajona ugunsdzēsēju daļā tika saņemts izsaukums par ugunsgrēku uz „Barri". 16.29 ugunsdzēsēju brigāde ieradās negadījuma vietā un sāka ugunsgrēka likvidāciju. Pulksten 19.04 ugunsgrēks uz kuģa bija likvidēts. Negadījuma dienā uz „Barri" strādāja kapteinis un vecākais mehāniķis. Kapteiņa mirstīgās atliekas tika atrastas kuģa virsbūves aizmugurē – mašīntelpas ailē, kas pēc eksplozijā izraisītajiem kuģa korpusa bojājumiem bija pieplūdusi ar ūdeni. Kuģa mehāniķa mirstīgās atliekas palika kuģa mašīntelpā, no kurienes tās izdevās izcelt tikai 29. maijā pēc kuģa pakaļgala pacelšanas no ūdens un ūdens atsūknēšanas. Pēc tiesu medicīnas ekspertīzes atzinuma kapteiņa nāves cēlonis bija politrauma, mehāniķa nāves cēlonis –

sprādziena trauma, abu apkalpes locekļu asinīs alkohols netika atrasts. Eksplozijas rezultātā kuģa korpuss tika totāli izpostīts un turpmākai ekspluatācijai kļuva nederīgs: kuģa virsbūves priekšējā daļa atrauta no korpusa, kreisā borta apšuvums virsbūves rajonā atrauts no klāja apšuvuma, labā borta apšuvums virsbūves rajonā deformēts un atrauts no klāja apšuvuma, kuģa dūmeņa apšuvums norauts un ar sprādziena vilni aizmests krastā, mašīntelpas ailes augšējā klāja virsbūve norauta un aizmesta krastā apmēram 60–70 m attālumā no kuģa.

Par „Barri" eksplozijas cēloni tiek uzskatīta kuģa ar degvielas tvaikiem piesātinātās mašīntelpas atmosfēras saskare ar dzirksteli, ko varēja izsaukt dzirksteļošana elektriskajos slēdžos, veicot ar tiem manipulācijas daudzkārtējos mēģinājumos iedarbināt dzinēju, atklātas liesmas izmantošana kuģa galvenā dzinēja vai palīgdzinēja iedarbināšanai vai cits dzirksteles avots.

Izmeklēšanā noskaidrots, ka „Barri" atbilstoši kuģu klasifikācijas sabiedrības un kuģu būvētavas prasībām drīkstēja pārvadāt kuģu sateču ūdeņus un naftas produktus saturošus ūdeņus, kuru sastāvā drīkstēja būt naftas produkti ar uzliesmošanas temperatūru virs 60°, bet faktiski šie nosacījumi tika ignorēti un kuģa tankos tika pārvadāti naftas produktus saturoši ūdeņi, kuru sastāvā bija naftas produkti ar uzliesmošanas temperatūrām +52°C, +40°C, +38°C, -16°C, -43°C.

Savukārt pēc avārijas ņemtais degvielas paraugs no „Barri" degvielas tanka neatbilda dīzeļdegvielas parametriem, kura bija jāizmanto kuģa galvenā dzinēja un palīgdzinēju darbināšanai. Negadījuma dienā kuģa galvenā dzinēja iedarbināšanai dīzeļdegvielas vietā tika izmantoti naftas produkti ar uzliesmošanas temperatūru < -33°C. Pēc ekspertīzes slēdziena, tas bija benzīns ar citu naftas produktu piejaukumu. Zinot, kādas kravas „Barri" tika pārvadājis ekspluatācijas laikā, var secināt, ka naftas produkti, ko lietoja kuģa galvenā dzinēja un, iespējams, arī citu agregātu darbināšanai, bija ņemti no kravām, ko „Barri" saņēma no citiem kuģiem.

JA AIN sagatavotajos drošības ieteikumos kuģa īpašniekam SIA „SB Transserviss" ieteikts izstrādāt pasākumu plānu (kontroles mehānismu), lai turpmāk kuģu ekspluatācijā tiktu nodrošināta kuģa būvētāja un klasifikācijas sabiedrības noteikto drošības prasību ievērošana attiecībā uz pieļaujamo kuģa kravu, kā arī atbilstošas kvalitātes degvielas lietošana kuģu dzinēju un citu agregātu darbināšanai. JA Kuģošanas drošības inspekcijai ieteikts veikt izvēles pārbaudes uz SIA „SB Transserviss" kompānijas kuģiem, pārbaudot pārvadājamo kravu atbilstību dokumentos noteiktajam.

„Vecrīga" bez kuģošanas spējas un sertificētas apkalpes

2007. gada 3. jūlijā smagu negadījumu – sadursmi ar tiltu, kurā nopietni cieta kuģis, izraisīja iekšējo ūdeņu pasažieru kuģa „Vecrīga" apkalpe. Izmeklēšanas laikā noskaidrots, ka avārijas iemesls bija apkalpes neprofesionāla rīcība, bez tam ir aizdomas, ka apkalpes locekļi bija lietojuši alkoholu. Turklāt tikai laimīgas nejaušības dēļ avārijā necieta kuģa pasažieri, jo no apkalpes puses netika veikti nekādi pasākumi saistībā ar pasažieru drošību.

Pasažieri (ārzemju tūristi) uz kuģa uzkāpa 3. jūlijā ap pulksten 19. „Vecrīga" ar pasažieriem veica reisu no Akmens tilta 2. piestātnes pa Daugavu uz leju līdz ostas vārtiem. Ap pulksten 22.00 kuģis atgriezās pie 3. piestātnes un gatavojās pietauvoties pie labā borta pasažieru kuģim „Misisipi", kas tur jau stāvēja. Manevrējot pirms tauvošanās, „Vecrīga" sadūrās ar Akmens tilta laidumu. Pēc sadursmes, veicot atkārtotus manevrus, „Vecrīga" tomēr pietauvojās pie „Misisipi" labā borta. Pasažieri negadījumā necieta.

Sadursmē ar Akmens tiltu tika bojāts kuģa „Vecrīga" tiltiņš: no trieciena pret tilta laidumu tā jumts apmēram par diviem metriem tika nobīdīts kuģa pakaļgala virzienā un no kreisā borta uz labo. Tiltiņa jumta balsti tika salocīti, vietām pārlauzti vai atrauti no pamatnes. Uz sienām izveidojās plīsumi. Kuģa nomnieks, sertificēts kapteinis, bija pieņēmis darbā kapteini stažieri, kurš agrāk jau bija strādājis uz līdzīgiem kuģiem, bet pēdējo 10 gadu laikā darbojās citā nozarē, tāpēc viņam noteiktu laiku bija jāstrādā kapteiņa nomnieka uzraudzībā. Izmeklēšanā noskaidrots, ka tauvošanās brīdī kuģi vadīja kapteinis stažieris, kuram nebija dokumentu (kompetences sertifikātu), kas ļautu veikt pasažieru pārvadājumus ar iekšējo ūdeņu kuģiem. Kapteiņa nomnieka uz kuģa nebija.

Uz kuģa „Vecrīga" negadījuma brīdī strādāja matrozis un bārmenis. Nevienam no viņiem nebija atbilstošu kompetences sertifikātu, kas ļautu strādāt uz iekšējo ūdeņu kuģiem. Ne matrozis, ne bārmenis nebija spējīgi adekvāti palīdzēt kapteinim stažierim kritiskā situācijā, jo viņiem nebija atbilstošas kvalifikācijas.

2007. gada 14. jūnijā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas (JA KDI) inspektori veica kuģa kārtējo apskati, lai izsniegtu atjaunotu Kuģošanas spējas apliecību. Pārbaudes rezultātā tika atklāta virkne tehnisku trūkumu, un kuģa nomnieks saņēma KDI brīdinājumu, ka atjaunota Kuģošanas spējas apliecība tiks izsniegta tikai pēc trūkumu novēršanas. Bez apliecības saņemšanas

„Vecrīga" nebija tiesīga veikt pasažieru pārvadājumus, kā arī citus braucienus pa Daugavu un Rīgas ostas akvatoriju.

Kaut gan negadījums notika 2007. gada 3. jūlijā, JA AIN par to uzzināja tikai 5. jūlijā, jo ne kapteinis nomnieks, ne kapteinis stažieris par negadījumu netika ziņojuši kompetentām valsts institūcijām, tai skaitā Latvijas Jūras administrācijai, kā to prasa Jūras kodeksa 285. pants un Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma 42. pants. Sakarā ar to, ka kuģa apkalpe par negadījumu nekur neziņoja un informācija par negadījumu JA AIN nonāca ar lielu nokavēšanos, nebija iespējams kuģa apkalpes locekļiem veikt alkohola testu. Kuģa administrācijas un apkalpes neziņošana par negadījumu neizslēdz iespēju, ka negadījuma brīdī apkalpes locekļi varēja būt bijuši alkohola reibumā.

Izmeklēšanā noskaidrots, ka pasažieru drošība uz kuģa „Vecrīga" ir bijusi apdraudēta, jo no apkalpes puses netika veikti nekādi pasākumi, kas garantētu pasažieru drošību. Tā kā konkrētajā reisā uz „Vecrīgas" atradās ārzemju tūristi, drošības informācija par glābšanas iekārtu izvietojumu un lietošanu bija nepieciešama angļu valodā, bet uz kuģa nebija kvalificētu apkalpes locekļu, kuri ekstremālā situācijā spētu sniegt pasažieriem nepieciešamo informāciju un padomus.

Uz kuģa nebija piemērotu portatīvo sakaru līdzekļu, lai kuģa apkalpes locekļi ekstremālā situācijā varētu nekavējoties sazināties savā starpā.

Pēc kuģa „Vecrīga" sadursmes analīzes JA KDI veica vairākus preventīvos pasākumus iekšējo ūdeņu kuģošanas drošības uzlabošanai:

- no 2007. gada 1. augusta noteikts minimālais kuģu apkalpes sastāvs – četri cilvēki;
- noteikts, ka visiem iekšzemes ūdeņu pasažieru kuģu apkalpes locekļiem jāapgūst cilvēku uzvedības un krīzes kontroles kurss;
- noteikts, ka visiem iekšējo ūdeņu pasažieru kuģiem jāizstrādā un jāsaskaņo ar KDI rīcības plāni avārijas situācijām;
- noteikts, ka sākot ar 2008. gada navigāciju, visiem pasažieru kuģiem obligāti jāveic KDI ikgadējā pārbaude neatkarīgi no iepriekšējo gadu inspekciju termiņiem;
- noteikts, ka kuģu kapteiņu maiņa obligāti jāsaskaņo ar JA KDI.

JA materiāli sagatavoti sadarbībā ar žurnāla „Jūrnieks" redaktori Sarmu Kočāni

UZZIŅAI

2007. gadā notikuši arī pieci mazāk smagi jūras negadījumi, kuros iesaistīti Latvijas karoga kuģi. Šajos negadījumos nav cietuši cilvēki, nav bojāti kuģi un nav radies vides piesārņojums, tādēļ par tiem JA netika veikta izmeklēšana. 19. februārī Somu līcī notika ledus negadījums ar kuģi „Vega". Tas pats kuģis negadījumu statistikā minēts arī 11. septembrī, kad Baltijas jūrā sabojājās kuģa galvenais dzinējs (kuģa „Vega" vārds iepriekš bija „Sea Fox", un tas arī agrāk ir bijis iesaistīts smagos negadījumos). 20. februārī Elbas upē uz sēkļa uzsēdās motorkuģis „Irbe Gauja" – kuģis bija zaudējis vadāmību strāvas zuduma dēļ. 21. maijā prāmja „Regina Baltica" kajītē pasažieru vainas dēļ izcēlās ugunsgrēks, kuru apkalpe operatīvi likvidēja.
2006. gadā ir reģistrēti 14 jūras negadījumi, 4 no tiem klasificēti kā smagi.
2005. gadā reģistrēti 29 jūras negadījumi, 7 no tiem bija smagi un 2 sevišķi smagi. 2005. gadā jūras negadījumā gājis bojā viens cilvēks.

"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 cīņa 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.

Jūrniecība

Viens no nozīmīgākajiem Latvijas vēsturē ir 1864. gads, kad nodibināja pirmo latviešu jūrskolu Ainažos. Krišjānis Valdemārs, ko turam augstā godā, uzskatīja, ka jūrskola un jūrniecība palīdzēs latviešiem iegūt lielāku ekonomisko patstāvību un izrauties no koloniālas valsts statusa. „Jūrniekiem, kuri grib būt spējīgi mēroties ar varenajiem biedriem rietumu Eiropā, ir nepieciešamas zināšanas un nepietiek vairs ar sīkām vietējām ziņām par kādu atsevišķu jūru."

Bez laba projekta neiztikt

„Jūras projekts" ir uzņēmums, kurš veic hidrotehnisko būvju, inženiertīklu, ūdens ceļu, ostu saimniecības objektu un krasta nostiprinājumu, kā arī rūpniecisku, sabiedrisku un transporta būvju projektēšanu. Sabiedrība ar ierobežotu atbildību „Jūras projekts" izveidota uz valsts projektēšanas uzņēmuma bāzes un 1991. gada 17. oktobrī reģistrēta Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistrā, bet 2004. gada 30. augustā pārreģistrēta Komercreģistrā. Kompānijas valdes priekšsēdētājs Vitālijs Teivāns saka, ka „Jūras projekts" ir specializēta projektēšanas organizācija.

Vitālijs Teivāns.

Vitālijs Teivāns: – Par specializāciju liecina jau pats kompānijas nosaukums, jo mēs esam viena no nedaudzajām kompānijām Latvijā, kas nodarbojas ar tādu specifisku jūras hidrotehnisko būvju projektēšanu kā piestātnes, moli, krasta nostiprinājumi, kuģu ceļi. Un ne tikai, jo projektējam arī ostu infrastruktūras objektus, piemēram, noliktavas, citas ražošanas ēkas, inženiertīklus, atklātos kravas laukumus un vēl daudz ko citu.

No pagātnes uz nākotni

– Šajos gados esam projektējuši objektus daudzās Baltijas, Baltās un Barenca jūras ostās. Pieminēšu tikai dažus nozīmīgākos, kuri runā paši par sevi un liekus komentārus neprasa: Rīgas tirdzniecības ostas konteineru terminmāls, tagad „Baltic Container Terminal", Ventspils tirdzniecības ostas kālija sāls pārkraušanas komplekss, upju un kanālu krastmalas Rīgā, Ventspilī un Liepājā, jūras krastmala Tallinā, kas būvēta 1980. gada Olimpiskajām spēlēm, un vairāku prāmju pārceltuvju rekonstrukcija Tallinas jūras tirdzniecības ostā, gandrīz visas pēckara periodā uzceltās hidrotehniskās būves Kaļiņingradas jūras tirdzniecības ostā, tai skaitā *ro-ro* kuģu pieņemšanas komplekss un Kaļiņingradas jūras kanāls, – par „Jūras projekta" vairāk nekā četrdesmit gados paveikto stāsta Vitālijs Teivāns. – Visi pieminētie projekti realizēti vēl padomju laikā, bet arī tagad tie nav zaudējuši aktualitāti un turpina sekmīgi darboties. Kā visam šajā pasaulē, arī ostu būvēm, celtnēm un infrastruktūrai ir tiesības novecot, tāpēc tikai loģiski, ka tās nepieciešams rekonstruēt, lai modernizētu tehnoloģiskos procesus. Un tas ir pašsaprotami: ostu tehnoloģijas attīstās, un Latvijas ostām nav piedienīgi atpalikt no modernākajām pasaules ostām. Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas strādājam galvenokārt pie Latvijas projektiem, un jāteic, ka arī tie ir visai vērienīgi. Vēl pavisam nesen visi priecājās par „Jūras projekta" izstrādāto un realizēto Rīgas ostas Rietumu un

Austrumu molu remonta projektu, bet nu pienācis laiks veikt molu rekonstrukciju. 2007. gadā mēs sākām un nākamajā gadā turpināsim strādāt pie abu molu rekonstrukcijas darbu projektēšanas, kā arī pie Rīgas ostas galvenā kuģu kanāla pilnveidošanas. Rīgas osta plāno savu darbību un attīstību. Lai tas notiktu saskaņā ar jaunajām Rīgas ostas robežām, ko neviena tiesa nav pasludinājusi par spēkā neesošām, un atbilstoši plānam ostas darbību un ražošanas aktivitātes izvērst tuvāk jūrai, tikai pašsaprotami, ka ir vajadzīga lielāka molu drošība un stiprība un arī ostas padziļināšana. Bet, runājot par procesiem ostās un visu, kas mūsu valstī risinās ap ostām, ar nožēlu jāsecina, ka diemžēl daudzi ir aizmirsuši, ka Latvija vienmēr ir bijusi, ir un būs jūras valsts. Un Rīga ir dzimusi tikai tāpēc, ka šeit bija osta, tikai tāpēc, ka tā atrodas pie jūras! Būtu taču tikai loģiski, ja valsts ostas pasludinātu par prioritāti, bet tā nav! Ostas atstātas pašvaldību un privātu iniciatīvu ziņā. Tas attiecas arī uz speciālistu sagatavošanu. Nav valsts pasūtījuma izglītības sistēmai, nav skaidrs, kādas nozares speciālisti būs nepieciešami. Mēs jaunos speciālistus meklējam vispārējās būvniecības specialitātēs, un mūsu speciālisti viņus divu triju gadu laikā apmāca par hidroceltniekiem un projektētājiem. Par laimi Tehniskajā universitātē ir viens gados cienījams pasniedzējs, kurš savas zināšanas par hidroceltniecību nodod jaunajiem speciālistiem.

Ostas un ostu tehnoloģijas

Atgriežoties pie paveiktā, esam gandarīti par tādiem projektiem kā Rīgas ostas pasažieru piestātne 1A un naftas termināla piestātne ZO-16, dziļūdens piestātne ZO-18 Rīnūžos, par Rīgas tirdzniecības ostas piestātnes EO-14 rekonstrukcijas projektu ar dziļuma palielināšanu fasādes sienas priekšā, kompānijas „Lindekss", tagad „Krievu salas termināls", dziļūdens piestātņu projektu koksnes eksporta terminālā Krievu salā, Rīgas brīvostas piestātnes MK-4 projektu, kas tika realizēts, lai uzņemtu starptautisko „Cutty Sark" regati, dziļūdens piestātnes

„Jūras projekts" savulaik projektēja konteinerterminālu Rīgas ostā.

Rīgas ostai ir lielas attīstības iespējas un daudz brīvu teritoriju.

projektu kompānijai "Man-Tess" tankkuģu pieņemšanai Kundziņsalā, Liepājas ostas pieejas kanāla un Karostas kanāla grunts aizsargsienas projektiem, Ventspils brīvostas Graudu termināla, Sulu termināla un daudziem citiem projektiem. Arī Mērsraga ostas rekonstrukcijas pirmās kārtas projekts un hidrotehnisko būvju projekti Pāvilostai, Rojai un Skultei ir tapuši „Jūras projektā".

„ Jūras projekts" ir strādājis visās Latvijas ostās, un, lūkojoties uz mūsu ostām, jāteic, ka projektētājiem un ostiniekiem darba netrūks. Liepājā notiek ļoti saprātīga ostas attīstības veidošana un virzīšana, Rīgai ir lieli plāni, un arī reģiona ostas nedomā atpalikt. Skultes ostā padziļināšanas darbi jau pabeigti, Mērsraga ostā viss notiek, tikko esam nodevuši Salacgrīvas ostas padziļināšanas projektu, arī Roja rosās. Latvijas ostas nav izsmēlušas tās iespējas, kas attiecas uz ostu infrastruktūras uzlabošanu un modernizāciju, lai uzņemtu lielākas iegrimes kuģus. Nav pareizi priecāties par citu nelaimi, tomēr jāsaka, ka, piemēram, mūsu kaimiņi, Klaipēdas osta, savus resursus ir tikpat kā izsmēluši, to apliecina visi man pazīstamie ostu analītiķi. Vēl gadi pieci, astoņi, un Klaipēda varēs ekspluatēt tikai to, kas viņiem būs sabūvēts. Tā kā mēs veicam izpētes darbus, tad mūsu pienākums ir iepazīstināt ostu vadītājus ar viena vai otra pētījuma rezultātiem, un šajā ziņā notiek sadarbība ar ostu speciālistiem. Liepāja ilgu laiku bija tāda kā sastingusi, bet dažu pēdējo gadu laikā situācija ir jūtami mainījusies uz labo pusi. Lai arī Liepājas ostas projekti nav tik vērienīgi kā savulaik Ventspils ostas projekti, aktivitāte no ostinieku puses ir jūtama. Liepājas Speciālās ekonomiskās

zonas un ostas speciālisti un vadība ir radošu meklējumu procesā. Ventspils lielās aktivitātes ir pagātnē, galvenie ostas padziļināšanas darbi jau paveikti, tagad lielākie darbi saistīti ar Rīgas ostu. Savukārt Rīgas ostai ir milzīgas rezerves, patiesībā ar Rīgas ostu var izdarīt brīnuma darbus. Mēs Rīgas brīvostas pārvaldei esam iesnieguši pavisam futūristiskus projektus, tai skaitā saistībā ar jaunu teritoriju veidošanu Rīgas jūras līcī. Tie varētu būt salīdzinoši tālas nākotnes projekti, bet tie ir reāli veidojami. Taču pagaidām aktuālākie, protams, ir tie projekti, kas saistīti ar Kundziņsalu un Krievu salu.

Nostiprinoties savā specializācijā, "Jūras projekts" reizē dažādo savu darbību citās tautsaimniecības nozarēs. Te varam runāt par dzīvojamo ēku augstceltņu nulles cikla projektēšanu Daugavas labajā un kreisajā krastā Rīgā, sporta celtņu projektēšanu, tai skaitā daudzfunkcionālo sporta kompleksu „Arēna", kurā notika 2006. gada pasaules hokeja čempionāts, rūpniecības objektu projektēšanu Rīgas reģionā un Liepājā, arī akciju sabiedrības "Liepājas metalurgs" ražošanas kompleksa pamatnes un fundamentu projekta darbiem. SIA " Jūras projekts" piedalās arī tiltu un tuneļu projektēšanā. Tā 1999. un 2000. gadā esam līdzdarbojušies Buļļupes tilta skiču un tehniskā projekta izstrādē, bet nākamajos gados Daugavas Dienvidu tilta skiču un tehniskā projekta izstrādē.

Labi speciālisti un uzticami partneri

„Jūras projektā" strādā gan pieredzējuši speciālisti ar daudzu gadu stāžu un lielu pieredzi, gan jauni inženieri ar bakalaura un maģistra grādu. Mums ir nepieciešamā tehniskā bāze, tai skaitā datorprogrammas, bagāts arhīvs, kurā apkopota plaša informācija par Latvijas un ārzemju ostām, kā arī Eiropas Savienības būvniecības normatīvu un standartu datu bāze.

Sadarbojamies ar radnieciskiem uzņēmumiem Vācijā, Nīderlandē, Krievijā, bet īpaši ar kolēģiem Austrumeiropas valstīs, un tas paver mums iespēju operatīvāk saņemt informāciju par jaunākajām tehnoloģijām, kā arī vieglāk tās ieviest projektēšanā un būvniecībā. Pieejamā informācija un sadarbība ar citu valstu nozares speciālistiem ļauj „Jūras projektam" kompleksi un kvalitatīvi organizēt darbus, sākot jau no izpētes un projektēšana un beidzot ar objekta nodošanu pasūtītājam.

Arī savu nākotni redzam dinamiskā attīstībā, darbā izmantojot un projektos ieviešot jaunākās tehnoloģijas. Un, protams, projektēšanas un būvniecības darbos esam gatavi sadarboties ar saviem kolēģiem. Kādreiz mēs bijām monopolisti šajā jomā, tagad jāatzīst, ka, lai gan Latvijā esam lielākā projektēšanas kompānija, kas strādā šajā nozarē, tomēr jaunajā gadu tūkstotī situācija ir nedaudz mainījusies un mums jārēķinās ar konkurenci gan no Latvijas, gan ārvalstu kompāniju puses. Varu teikt, ka konkurenci uztveram ļoti veselīgi, patiesībā mūsu devīze ir „Mūsu konkurents ir mūsu partneris!".

Par AS „Latvijas kuģniecība" valdes priekšsēdētāju kļūst Imants Sarmulis

2007. gada 1. novembrī akciju sabiedrības „Latvijas kuģniecība" padome par sabiedrības valdes priekšsēdētāju vienbalsīgi apstiprināja Imantu Sarmuli, vienlaikus no amata atbrīvojot līdzšinējo valdes priekšsēdētāju Imantu Vikmani, kurš turpmāk būs valdes priekšsēdētāja padomnieks.

Jaunā LK valdes priekšsēdētāja Imanta Sarmuļa līdzšinējā profesionālā darbība ir bijusi saistīta ar starptautiskajiem kravu pārvadājumiem. Viņš absolvējis Rīgas jūrskolu, Kaļiņingradas Tehnoloģisko institūtu kuģu vadītāja specialitātē un Maskavas Ārējās tirdzniecības akadēmiju. Būtībā tā ir Imanta Sarmuļa atgriešanās „Latvijas kuģniecībā", jo tieši šeit viņš savulaik sācis darbu kā matrozis. 1986. gadā ieguvis tālbraucēja kapteiņa diplomu un jau no 1987. gada stāvējis uz komandtiltiņa tādiem kuģiem kā „Jūlijs Daniševskis", „Moriss Bišops", „Panteleimons Ponomarenko" un „Eižens Bergs". Atjaunotajā Latvijā bijis Jūras lietu ministrijas Ārējo sakaru un tirdzniecības departamenta direktors un Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors, bet 1995. gadā apstiprināts par Ventspils ostas pārvaldnieku, kur darbu turpina arī tagad.

Imants Sarmulis.

„Vadīt nozīmīgāko starptautisko kravu pārvadājumu uzņēmumu Baltijā ir viens no maniem lielākajiem profesionālajiem izaicinājumiem. Par svarīgāko uzskatu turpināt uzņēmuma modernizāciju un palielināt tā konkurētspēju pasaules kuģošanas tirgos," uzņemoties jaunos pienākumus, atzina I. Sarmulis.

Imants Vikmanis turpinās darbību kā valdes priekšsēdētāja padomnieks. I. Vikmaņa darba gaitas jau no 1959. gada bijušas saistītas ar „Latvijas kuģniecību".

LK padomes priekšsēdētājs Uldis Pumpurs izteica pateicību Imantam Vikmanim par uzņēmuma vadībā nostrādātajiem gadiem: „Laikā, kad mēs uzņēmumu pārveidojām par modernu un mūsdienu prasībām atbilstošu kuģošanas kompāniju, atjaunojot floti un pilnveidojot darba procedūras, patiešām milzīgs ir bijis Imanta Vikmaņa personīgais ieguldījums. Ņemot vērā I. Vikmaņa profesionālās zināšanas un ilggadējo darbu kuģošanas sfērā, viņa padomdevēja pieredze noderēs jaunajam uzņēmuma vadītājam."

Imants Vikmanis.

Imants Vikmanis, atskatoties uz uzņēmuma vadītāja amatā pavadītajiem pieciem gadiem, atzina, ka to atstāj ar labi padarīta darba apziņu. „Par būtiskākajiem panākumiem uzskatu LK saimnieciskās darbības rādītāju uzlabošanu un uzsākto apjomīgo flotes atjaunošanas programmu. Tieši tāpēc, ka mums to ir izdevies paveikt, audzis uzņēmuma prestižs gan pašmāju, gan ārvalstu investoru vidū. Tas nav tikai mans kā uzņēmuma vadītāja sasniegums, tāpēc vēlos pateikties visiem koncerna darbiniekiem par augsto atbildības sajūtu, entuziasmu un profesionālo ieguldījumu. Bez labiem darbiniekiem nevar sasniegt tik labus rezultātus," uzsvēra Imants Vikmanis.

UZZIŅAI

Atbilstoši akciju sabiedrības „Latvijas kuģniecība" padomes 2008. gada 25. janvāra lēmumam veiktas izmaiņas uzņēmuma valdē, kas saistītas ar LK valdes locekļu Solvitas Deglavas, Ilvas Purēnas un Gunta Tīrmaņa pilnvaru termiņa beigām 2008. gada 13. februārī. LK valdē atkārtoti uz trim gadiem ievēlēja I. Purēnu un G. Tīrmani, bet jaunievēlētie valdes locekļi ir Andris Linužs un Raivis Veckāgans. Valdes locekļu jaunais pilnvaru termiņš sākās 2008. gada 14. februārī. LK valdes priekšsēdētājs arī turpmāk būs Imants Sarmulis.

Par AS „Latvijas kuģniecība" padomi. AS „Latvijas kuģniecība" akcionāru pilnsapulcē 2008. gada 15. februārī apstiprināja šādu padomes sastāvu: Uldis Pumpurs (padomes priekšsēdētājs), Olga Pētersone, Vladimirs Solomatins (padomes priekšsēdētāja vietnieks), Andris Vilcmeiers (padomes priekšsēdētāja vietnieks), Ansis Sormulis, Svens Zālītis, Guntis Ločmelis, Miks Ekbaums, Māris Gailis, Normunds Staņevičs, Vladimirs Koškuls un Kārlis Boldišēvics.

Imants Vikmanis (no kreisās) un Uldis Pumpurs.

Akciju sabiedrības „Latvijas kuģniecība" darbības stratēģija līdz 2015. gadam

LK padome ir izvērtējusi un atbalstījusi uzņēmuma stratēģiju līdz 2015. gadam, saskaņā ar kuru kompānijas galvenais uzdevums ir nodrošināt tās vērtības pieaugumu, palielinot paša koncerna kapitālu un saglabājot tā vietu pasaulē vidēja izmēra tankkuģu īpašnieku desmitniekā un vienlaikus līdera pozīcijas Ziemeļeiropas tirgū.

Stratēģijas izstrādē tika iesaistīti uzņēmuma vadošie speciālisti un starptautiskajā kuģošanas biznesā atzīti brokeri un konsultanti.

Izvirzīts uzdevums palielināt tankkuģu flotes kravnesību, risku diversificēšanas nolūkā saglabāt vai labvēlīgas tirgus situācijas gadījumā arī izvērst gāzvedēju, refrižeratoru un sauskravas kuģu jūras pārvadājumus. Liela uzmanība jāvelta administratīvo izmaksu samazināšanai un materiālo un nemateriālo resursu mobilizēšanai.

LK padomes priekšsēdētājs Uldis Pumpurs: „Uzņēmumam ir labas attīstības perspektīvas, un tas attiecas arī uz kompānijas attīstību ilgtermiņā. Ļoti svarīgi, ka klienti labi pazīst LK kompetento personālu un uzticas tam. Bet mums jāņem vērā, ka fraktētāji aizvien vairāk izvēlas jaunus, modernus un drošus kuģus, tāpēc pieprasījums pēc salīdzinoši vecās flotes ar katru gadu samazināsies, un nostiprināt un attīstīt LK tirgus pozīcijas mēs varam, tikai realizējot flotes atjaunoša-

nas programmu. Domāju, ļoti nozīmīgs ir arī fakts, ka, samazinot uzņēmuma flotes vidējo vecumu, LK apliecina sociālo atbildību par okeānu un piekrastes vides aizsardzību.

"Ugāles" kaptenis paceļ karogu.

Turpinot LK tankkuģu atjaunošanas programmu, kuras ietvaros Horvātijas kuģu būvētavā „3. Maj" ir pasūtīti desmit jauni tankkuģi, bet Korejas kuģu būvētavā „Hyundai Mipo Dockyard Ltd." četri, 2007.–2008. gadā LK flote būs papildināta ar pieciem vidēja (*MR*) un četriem vidēji maza (*handysize)* izmēra jauniem kuģiem. Tas ne tikai ļaus LK kļūt par nozīmīgu jūras pārvadājumu tirgus dalībnieku jau esošajos segmentos, bet arī dos iespēju paplašināt ģeogrāfisko pārklājumu.

Par iespējamo risinājumu jauno tankkuģu finansēšanai kompānija pieļauj uzņēmuma specifikai neatbilstošo kuģu pārdošanu.

Saskaņā ar starptautisko konvenciju MARPOL 73/78, kas nosaka prasības kuģu radītā piesārņojuma novēršanai, līdz 2010. gadam (ar kuģa karoga valsts piekrišanu līdz 2015. gadam) naftas produktu pārvadāšanā pilnībā jāpārtrauc vienkorpusa tankkuģu izmantošana. Pēc noteiktā termiņa vienkorpusa kuģi ir jāpārbūvē par dubultkorpusa kuģiem vai jānodod sagriešanai metāllūžņos. Turklāt viens no lielākajiem naftas produktu pārvadātājiem kompānija „British Petroleum" ir nākusi klajā ar paziņojumu, ka pakāpeniski savu kravu pārvadājumos noteiks kuģu vecuma ierobežojumus. Ievērojot šīs prasības, no 2007. līdz 2010. gadam no LK tankkuģu flotes tiks izslēgti vismaz divi „Tālava", divi „Samburga", pieci „Dzintari" un divi „Ventspils" tipa kuģi. Vecākais no tiem ir būvēts 1976. gadā, un visu šo tankkuģu vidējais vecums jau tagad ir pārsniedzis 22 gadus.

Lai gan LK koncernam piederošā tankkuģu flote dod vislielāko apgrozījumu un īpatsvaru uzņēmuma peļņā, koncerna biznesa un ienākumu risku diversifikācijas nolūkā zināmu vietu ieņem arī gāzvedējkuģu un refrižeratorkuģu flote.

Neraugoties uz to, ka pēdējā laikā tradicionālo refrižeratorkuģu pārvadājumu tirgū vērojamas pozitīvas izmaiņas, LK refrižeratorkuģu flotes ekonomiskās ietderības koeficients tomēr ir ievērojami zemāks par tankkuģu un gāzvedēju flotes

rādītājiem. Tādēļ jāizvērtē refrižeratoru flotes neekonomiskāko kuģu pārdošana. Tomēr arī jāseko tendencēm pasaules tirgū, lai labvēlīgas situācijas gadījumā saglabātu vai paplašinātu attiecīgo LK tirgus nišu.

Stratēģijas izstrādes gaitā tika analizētas arī LK pagaidām nepārstāvētās konteineru, *ro-ro* tipa prāmju un *balkeru* (beramkravu) flotes un pētītas LK iespējas kādā no tām iesaistīties. Izvērtējot līdzšinējo LK pieredzi, par prioritāti tiek uzskatīta LK darbība jau esošajos pārvadājumos, kas tomēr neizslēdz iespēju nākotnē vēl atgriezties pie šā jautājuma izskatīšanas.

Svarīga nozīme LK stratēģisko mērķu sasniegšanā ir arī administratīvo izmaksu efektivitātes paaugstināšanai, tādēļ jāapsver LK koncerna administrācijas apvienošanas un vienkopus izvietošanas iespējas. Savukārt koncerna darbības optimizēšanas nolūkā jāīsteno to LK meitas uzņēmumu, kuri neveic ar LK pamatdarbību saistītas saimnieciskās aktivitātes, pārdošana vai reorganizācija.

AS „Latvijas kuģniecība" uztraucas par reputācijas graušanu

2007. gada 2. augustā publiskā akciju sabiedrība „Latvijas kuģniecība" (LK) vērsās Latvijas Republikas Finanšu un kapitāla tirgus komisijā un AS „Rīgas Fondu birža", iesniedzot AS „Latvijas kuģniecība" auditoru kompānijas „Ernst&Young Baltic" skaidrojumu par LK depozītos noguldīto līdzekļu klasifikāciju finanšu pārskatos, kas sagatavoti saskaņā ar starptautiskajiem finanšu pārskatu standartiem.

No auditoru skaidrojuma izriet, ka „LK noguldītie depozīti grāmatvedībā tika sākotnēji atspoguļoti pie naudas un naudas ekvivalentiem, kas ir vispārpieņemta grāmatvedības prakse Latvijā". Auditori uzsver, ka attiecīgo depozītu līdzekļu pārkvalifikācija nav mainījusi LK likviditātes pozīciju un rādītājus.

Cilvēkam, kura ikdienas darbs nav saistīts ar finansēm un grāmatvedības smalkumiem, protams, neko neizsaka sausā, finansistiem vien izprotamā valodā sniegtā informācija. Ja jau teikts, ka tāda „ir vispārpieņemta grāmatvedības prakse Latvijā", tad jāizdara secinājums, ka pārkāpumi nav konstatēti. Tomēr šķietami un arī pēc būtības nevainīgais auditoru slēdziens masu medijos sacēla pamatīgu viļņošanos. Tā vien likās, ka, ignorējot starptautisko auditoru slēdzienu un finanšu uzskaites pamatprincipus, tika mēģināts vienas uzņēmuma akcionāru grupas interesēs radīt tādu kā aizdomu ēnu ap finanšu standartiem atbilstošu

prasību piemērošanas gadījumu. Presē izskanēja viedoklis, ka tiek ierobežotas juridisko personu jeb mazo akcionāru tiesības. Pat ļoti iespējams, ka LK piesavinoties mazo akcionāru līdzekļus.

Pēc LK domām, publikācijās tā dēvētās juridiskās personas, tas ir, mazie akcionāri, kuru tiesības it kā tiek ierobežotas, pēc būtības ir divas ārzonu kompānijas, kas figurē AS „Latvijas kuģniecība" Ekonomikas policijai iesniegtajos materiālos saistībā ar krimināllietu par nepamatoti zemu kuģu frakts likmju līgumu slēgšanu ar uzņēmumiem, kas saistīti ar bijušajām LK amatpersonām. Šādi darījumi, piesavinoties finanšu līdzekļus, ir radījuši zaudējumus AS "Latvijas kuģniecība" 36 miljonu ASV dolāru apmērā.

„ Latvijas kuģniecības" vadība pauda neizpratni, kā tas iespējams, ka tiek tiražētas absurdas spekulācijas par finanšu pārskata vienu sadaļu, neņemot vērā, ka revidents, kas sniedzis atzinumu, ir starptautiska auditorkompānija ar augstu prestižu. Visa šī presē saceltā ažiotāža pēc LK vadības domām patiesībā ir apzināta rīcība, lai grautu AS „Latvijas kuģniecība" reputāciju.

LK iesniedz pierādījumus krimināllietā

Tajā pašā dienā, 2007. gada 2. augustā, LK valde iepazinās ar iekšējās izmeklēšanas dienesta ziņojumu, kas apstiprināja aizdomas par iespējamiem noziedzīgiem nodarījumiem, kurus varētu būt veikuši atsevišķi bijušie LK valdes un viens padomes loceklis laikā no 2003. līdz 2005. gadam, nodarot uzņēmumam vismaz 36 miljonu ASV dolāru lielus zaudējumus. Valde pilnvaroja valdes priekšsēdētāju Imantu Vikmani iesniegt Ekonomikas policijai jaunu pierādījumu paketi.

Neliela atkāpe

No intervijas ar LK prezidentu I. Vikmani. „Latvijas Jūrniecības gadagrāmata 2004".

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

..2003. gadā frakts likmes bija augstākās pēdējo divdesmit gadu laikā, var pat teikt, ka tās bija nepieredzēti un neprognozēti augstas, un tas mūsu biznesā ļāva gūt labus panākumus..

Kā tagad izrādās, to aiz vadības muguras kāds lieliski izmatoja. Krimināllieta par neizdevīgajiem kuģu frakts līgumiem ierosināta jau 2005. gada jūlijā, un tās pamatā bija starptautiskā kuģošanas biznesa auditora „Moore Stephens" ziņojums, kurā identificēta virkne kuģu frakts līgumu par pazeminātām cenām, kas slēgti ar kompānijām, kuras saistītas ar uzņēmuma bijušajām amatpersonām. Šādi darījumi radījuši LK būtiskus zaudējumus, pēc auditoru aplēsēm, tikai 2003. un 2004. gadā vien vismaz 36 miljonus ASV dolāru. LK vadības ierosinātā iekšējā

izmeklēšana precīzai faktu izpētei prasīja divus gadus. Tajā tika atrasti pierādījumi, kas apstiprina aizdomas, ka LK bijušās amatpersonas uz laiku ir nodevušas nomā kuģus par ievērojami samazinātām cenām dažām ārzonas firmām, piemēram, „Recoletos Ltd.", „Luzero Limited", „Romanica Overseas Limited" un arī citām, kuras savukārt šos kuģus jau izīrējušas par tirgus cenām, gūstot daudzu miljonu lielu peļņu, tādā veidā apejot LK un nodarot uzņēmumam miljoniem lielus zaudējumus.

Ekonomikas policijai tika nodoti jauniegūtie pierādījumi, kas sastāvēja no 69 dokumentu paketēm, kurās ietverta informācija par neizdevīgos frakts līgumus slēgušajām ārzonas kompānijām, šo kompāniju izsniegtie pilnvarojumi, kontu saraksti kādā Latvijas komercbankā, informācija par ārzonas kompāniju īpašniekiem un to saistību ar LK akcionāriem, neizdevīgie frakts līgumi, atsevišķu shēmā iesaistīto amatpersonu lietišķā sarakste, bijušo amatpersonu datoros glabātā informācija, kas norāda uz iespējamo saistību ar neizdevīgajiem frakts līgumiem un tos slēgušajām ārzonas firmām, t.s. „melnās kases" uzskaite par ārzonas kompāniju gūtajiem un sagaidāmajiem ieņēmumiem no šiem līgumiem, kā arī virkne citu dokumentu. Piemēram, ārzonu kompāniju uzturēšanas rēķini un pārskati par ārzonu kompāniju finanšu stāvokli, kas sūtīti Latvijā rezidējošām amatpersonām.

Savā iesniegumā LK īpaši akcentē, ka daži neizdevīgo frakts līgumu slēdzēji ir tieši saistīti ar diviem LK akcionāriem. Konkrēti ar kompāniju „Eastgate Properties Limited" („Eastgate") un „Ojay Limited" („Ojay"), kurām katrai pieder attiecīgi 5,446% un 8,829% LK akciju un kuru akcionāri savukārt ir citas ārzonas kompānijas: „Regina Developments Limited" un jau minētā „Recoletos Limited", kur katrai pieder 50% no „Eastgate" un „Ojay".

Kā Latvijas rezidente ir norādīta „Recoletos Limited" direktore Ņina Gļebova, kas rīkojas arī kā LK akcionāru „Ojay" un „Eastgate" pilnvarotā pārstāve. Savukārt advokāti Mārtiņš Kvēps un Rūdolfs Meroni uzdodas par „Regina Developments Limited" pārstāvjiem. Šīs trīs personas iesniedza šķietamus pilnvarojumus, lai minētās kompānijas kā akcionārus varētu pārstāvēt LK akcionāru pilnsapulcēs. Par šo prettiesisko pārstāvniecību jau ierosināta tiesvedība. Atrastie pierādījumi norāda uz to, ka viena un tā pati amatpersona – Ņ. Gļebova, iespējams, ir gan iesaistīta neizdevīgo frakts līgumu shēmā, gan rīkojas kā LK akcionāru pārstāve. Ņemot vērā šos un citus faktus, nākas secināt, ka daļa LK akcionāru ir bijusi iesaistīta darbībās, kas, iespējams, apzināti samazināja uzņēmuma peļņu, novirzot to ārzonas kompāniju kontos.

Jauniegūtajos pierādījumos iekļauta arī lietišķā sarakste, piemēram, elektroniskā pasta vēstuļu izdrukas, kurās Ņ. Gļebova informē bijušo LK valdes locekli Valēriju Godunovu un bijušo padomes locekli Oļegu Stepanovu par LK neizdevīgos frakts līgumus slēgušo ārzonu kompāniju, tādu kā, „Recoletos", „Luzero" un „Romanica", finanšu plūsmām, uzkrājumiem, gaidāmajiem ieņēmumiem, kā arī sniedz vēl citu informāciju.

Ekonomikas policijā iesniegtajos materiālos ir informācija par ar ārzonām saistītām kompānijām, kuras pārvalda šaurs Latvijā rezidējošu personu loks, kuras, iespējams, slēgušas vēl virkni neizdevīgu frakts līgumu. Daudzas lietas norāda uz savdabīgām sakritībām vai likumsakarībām. Piemēram, ārzonas uzņēmums „Skeena Overseas", kas arī slēdzis LK neizdevīgos frakts līgumus, ir dibinātājs uzņēmumam, kuru pēc vairākkārtējām nosaukuma maiņām šobrīd pazīst kā SIA „SSF Apsardze". Šā uzņēmuma valdes loceklis ir bijušais Valsts policijas priekšnieks Juris Rekšņa.

LK valdes priekšsēdētājs lūdza Ekonomikas policiju ierosinātās krimināllietas ietvaros izvērtēt dokumentu paketē norādītos faktus, noskaidrot ārzonu kompāniju patiesos labuma guvējus Latvijā un viņu bankas kontus, kā arī informēt uzņēmumu par lietas virzību.

Ārzonas pretendē uz lielāku ietekmi

2007. gada 6. augustā AS „Latvijas kuģniecība" akcionāri – ārzonas kompānijas „Eastgate Properties Limited" un „Ojay Limited" – paziņoja par nozīmīgas līdzdalības iegūšanu LK. Abu šo kompāniju norādītā netiešā līdzdalība sakrīt ar AS „Hansabanka" 2007. gada 6. augustā notikušajā LK akcionāru sapulcē bloķēto akciju daudzumu – 8 891 892 akcijām jeb 4,44% no LK pamatkapitāla, kas minēti „Eastgate" paziņojumā, un 17 657 658 akcijām jeb 8,82% no LK pamatkapitāla „Ojay" gadījumā. Kopumā abu ārzonas kompāniju paziņojumos nosauktā netiešā līdzdalība LK pamatkapitālā sasniedz 26 549 550 akcijas jeb 13,27% no LK pamatkapitāla, kas ir tieši tikpat, cik akciju 6. augustā AS „Hansabanka" bloķēja dalībai LK akcionāru sapulcē. Minēto ārzonas kompāniju saistību ar „Hansabanku" apliecina tas, ka LK akcionāru sapulcē AS „Hansabanka" bija devusi pilnvarojumu tieši ar šīm ārzonas firmām saistītajam Mārtiņam Kvēpam. Abām ārzonas kompānijām un „Hansabankai" pieder 55 099 352 LK akcijas jeb 27,55% no LK pamatkapitāla. Arī 2008. gada 7. februārī akciju sabiedrība „Latvijas kuģniecība" saņēma akciju sabiedrības „International Baltic Investments Ltd." paziņojumu par nozīmīgas līdzdalības iegūšanu.

Arestēti 27,55% AS „Latvijas kuģniecība" akciju

2008. gada 13. februārī. Rīgas pilsētas Centra rajona tiesa apstiprināja Galvenās kriminālpolicijas pārvaldes Ekonomikas policijas pārvaldes lēmumu par aresta uzlikšanu 55 099 352 LK akcijām. „Latvijas kuģniecība" lēmumu saņēmusi izpildei.

Atbilstoši lēmumam arests uzlikts kriminālprocesa nr. 11810015305 ietvaros, kurā tiek izmeklēta LK neizdevīgu kuģu frakts līgumu un kuģu remonta līgumu slēgšana, ko īstenojušas bijušās LK amatpersonas. Kā izriet no policijas lēmuma, minēto gan kuģu frakts, gan remonta līgumu slēgšanas rezultātā LK nodarīts kaitējums aptuveni par 50 miljoniem ASV dolāru. Kriminālprocess par minētajām darbībām uzsākts jau 2005. gadā pēc Krimināllikuma 197. pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma pazīmēm, proti, par darba pienākumu nolaidīgu pildīšanu. Policija informē, ka 2007. gada 30. novembrī minētais kriminālprocess papildus kvalificēts pēc Krimināllikuma 177. panta 3. daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma pazīmēm, proti, par krāpšanu lielos apmēros, kas izdarīta personu grupā. Policija informē, ka daļa frakts un remonta līgumu rezultātā izkrāptās naudas pārskaitīta uz ārzonu kompāniju „Ojay Limited" un „Eastgate Properties Ltd." norēķinu kontiem. Kā norāda policija, šo un citu krāpšanas darījumos iesaistīto ārzonu kompāniju, tādu kā „Skeena Overseas", „Luzero Limited", „Recoletos Limited" un „Larock Limited", direktore un pilnvarotā pārstāve ir Ņina Gļebova, kas agrāk piedalījusies LK akcionāru pilnsapulcēs kā „Ojay Limited" un „Eastgate Properties Ltd." pilnvarotā pārstāve. Lai nodrošinātu mantisko jautājumu risinājumu kriminālprocesā, kā arī iespējamo mantas konfiskāciju, policija nolēmusi arestēt 55 099 352 LK akcijas, kas ir 27,55% no LK pamatkapitāla.

LK jaunie tankkuģi

Pirmo jaunbūvēto tankkuģi „Ance" „Latvijas kuģniecība" ekspluatācijā nodeva 2006. gada 7. jūlijā, otro, vārdā „Jūrkalne", saņēma 2006. gada 19. septembrī, bet trešā jaunbūvētā tankkuģa „Puze" ekspluatācija LK flotes sastāvā tika uzsākta 2006. gada 12. decembrī. „Tārgale", „Puze", „Jūrkalne" un „Ance", tāpat kā pārējās sešas kuģubūves rūpnīcā „3. Maj" pasūtītās jaunbūves, ir vidēja izmēra dubultkorpusa ledus klases tankkuģi ar 51 773 tonnu kravnesību, būvēti atbilstoši visām Eiropas Savienības un starptautisko konvenciju kuģošanas drošības prasībām.

Akciju sabiedrības „Latvijas kuģniecība" valdes priekšsēdētājs Imants Sarmulis, kurš jaunā amata pienākumu pildīšanu sāka 2007. gada 1. novembrī, atzīst, ka sākt uzņēmumam tik būtiska projekta īstenošanu ir nopietns uzdevums un liels izaicinājums vienlaikus. „Mūsu mērķis ir saglabāt un attīstīt koncerna stabilo vietu pasaulē vidēja izmēra tankkuģu segmentā, un tas ir iespējams, ja aktīvi strādāsim flotes modernizācijas un konkurētspējas palielināšanas virzienā," uzsvēra Imants Sarmulis.

I. Vikmanis paraksta kuģu būves līgumu.

Marija Naumova „Krāslavas" dzimšanas dienā.

„Krišjāņa Valdemāra" apkalpe kopā ar kuģa krustmāti.

„Krāslava".

Akciju sabiedrības "Latvijas kuģniecība" pamatdarbību – aptuveni 80% – veido produktu tankkuģu kravu pārvadājumi.

„Krāslava"

2007. gads „ Latvijas kuģniecībai" sākās patīkami – ar jauna kuģa saņemšanu. 18. janvārī Korejas kuģu būves rūpnīcā „Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd." ekspluatācijā tika nodots pirmais no četriem pasūtītajiem tankkuģiem. Tam deva vārdu „Krāslava". Svinīgajā kuģa vārda došanas, iesvētīšanas un saņemšanas ceremonijā piedalījās LK jaunā kuģa krustmāte – 47. Eirovīzijas dziesmu konkursa uzvarētāja un ANO bērnu fonda (UNICEF) Labas gribas vēstniece Latvijā dziedātāja Marija Naumova.

2007. gadā LK no Korejas kuģu būvētavas „Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd." saņēma vēl trīs vidēja izmēra (37 258 tonnu kravnesības) visām Eiropas Savienības un starptautisko konvenciju prasībām atbilstošus divkorpusu ledus klases tankkuģus.

„Piltene" aiziet jūriņā.

"Tārgale"

Tankkuģa „Tārgale" ūdenī nolaišanas un vārda došanas ceremonija Horvātijas kuģu būves rūpnīcā „3. Maj" notika 18. novembrī, kad tika atzīmēta Latvijas Republikas proklamēšanas gadadiena. Par jaunā kuģa krustmāti LK bija aicinājusi Ventspils pilsētas galveno arhitekti Daigu Dzedoni.

„Usma"

2007. gada 3. maijā Horvātijas kuģu būves rūpnīcā „3. Maj" norisinājās tankkuģa „Usma" vārda došanas, iesvētīšanas un ūdenī nolaišanas ceremonija. Horvātijas kuģu būves rūpnīcā tās bija dubultas svinības. Pirmkārt, Rijekas neatkarības dienas svinības: 1945. gada 3. maijā Rijeka tika atbrīvota no vācu iekarotājiem. Zīmīgi, ka 1948. gadā par godu šim notikumam vārdu ieguva kuģu būves rūpnīca „3. Maj". Otrs svinību iemesls bija tankkuģa „Usma" ūdenī nolaišanas ceremonija. Šoreiz jaunbūvētā kuģa krustmātes godu LK uzticēja uzņēmuma padomes priekšsēdētāja Ulda Pumpura kundzei Irēnai Pumpurai.

UZZIŅAI

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 senas tradīcijas kuģa krustmāti ieceļ tikai vienu reizi uz visu kuģa mūžu.

„Krišjānis Valdemārs".

„Kandava"

2007. gada 21. maijā Korejas kuģubūves rūpnīcā „Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd." norisinājās tankkuģa „Kandava" vārda došanas ceremonija.

2007. gada maijs LK flotei ir zīmīgs ar to, ka viena mēneša laikā to papildināja divi jauni tankkuģi. Pirmais no tiem bija „Kandava", par kura krustmāti kļuva LK valdes locekle un viceprezidente Solvita Deglava.

„Ugāle"

Tieši pēc nedēļas Horvātijas kuģu būves rūpnīcā „3. Maj" tika saņemts tankkuģis „Ugāle", par kura krustmāti kļuva Ventspils attīstības aģentūras direktore un Latvijas Universitātes Ekonomikas un vadības fakultātes lektore Lilita Seimuškāne (vārdu kuģis ieguva jau 2007. gada 10. februārī).

„Kazdanga" un „Piltene"

2007. gada 18. jūlijā Korejas kuģubūves rūpnīcā „Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd." tika nodots tankkuģis „Kazdanga", bet 14. jūlijā Horvātijas kuģu būves rūpnīcā „3. Maj" notika tankkuģa „Piltene" ūdenī nolaišanas ceremonija.

Jau par tradīciju ir kļuvusi Latvijas novadu un pagastu nosaukumu piešķiršana LK jaunajiem

kuģiem. Šoreiz abi tankkuģi ieguva labskanīgos Kazdangas un Piltenes vārdus. Un par kuģu krustmātēm LK aicināja minēto pagastu padomju pārstāves Birutu Konrādi un Olitu Doniņu.

„Kazdangas" apkalpe.

„Krišjānis Valdemārs"

2007. gada 3. septembrī Korejas kuģu būves rūpnīcā „Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd." ekspluatācijā tika nodots un vārdā „Krišjānis Valdemārs" nosaukts pēdējais no četriem „Latvijas kuģniecības" pasūtītajiem tankkuģiem. Jaunā kuģa krustmātes lomu LK uzticēja uzņēmuma lielākā akcionāra AS „Ventspils nafta" valdes priekšsēdētājai Olgai Pētersonei.

„Užava"

2007. gada 10. novembrī Horvātijas lielākajā ostas pilsētā Rijekā notika tankkuģa „Užava" ūdenī nolaišanas un vārda došanas svinīgā ceremonija. Šoreiz gods kļūt par jaunā tankkuģa krustmāti tika uzticēts LK valdes loceklei juristei Ilvai Purēnai.

Nosaukums	Uzbūvēts	DWT (t)	Karogs
„Indra" tipa tankkuģi			
m.t. "INDRA"	1994	33 115	Libērija
„Ķemeri" tipa tankkuģi			
m.t. "KEMERI"	1985	17 610	Libērija
m.t. "OJARS VACIETIS"	1985	16 341	Libērija
m.t. "ROPAZI"	1985	17 341	Malta
„Rīga" tipa tankkuģi			
m.t. "RIGA"	2001	68 467	Latvija

Nosaukums	Uzbūvēts	DWT (t)	Karogs
„Rundāle" tipa tankkuģi			
m.t. "RUNDALE"	1977	17 025	Krievija
m.t. "SAMBURGA"	1976	17 125	Krievija
m.t. "ANCE"	2006	52 600	Māršala Salas
m.t. "JURKALNE"	2006	52 600	Māršala Salas
m.t. "PUZE"	2006	52 600	Māršala Salas
m.t. "TARGALE"	2007	52 600	Māršala Salas
m.t. "UGALE"	2007	52 600	Māršala Salas
m.t. "USMA"	2007	52 600	Māršala Salas
m.t. "PILTENE"	2007	52 600	Māršala Salas
m.t. "UŽAVA"	2008	52 600	Māršala Salas
„Tālava" tipa tankkuģi			
m.t. "ASARI"	1984	28 656	Libērija
m.t. "BULDURI"	1983	28 750	Libērija
m.t. "ESTERE"	1989	28 557	Libērija
m.t. "INGA"	1990	28 557	Libērija
m.t. "MAR"	1990	28 557	Libērija
m.t. "PUMPURI"	1987	28 610	Libērija
m.t. "ZOJA I"	1988	28 557	Libērija
m.t. "ZOJA II"	1989	28 557	Latvija
„Ventspils" tipa tankkuģi			
m.t. "RAZNA"	1984	6 165	Libērija
m.t. "TAGANROGA"	1983	6 165	Libērija
„Žanis Grīva" tipa tankkuģi			
m.t. "DZINTARI"	1985	16 341	Libērija
m.t. "ZANIS GRIVA"	1985	16 341	Libērija
„Kolka" tipa tankkuģi			
m.t. "KANDAVA"	2007	37 258	Māršala Salas
m.t. "KRASLAVA"	2007	37 258	Māršala Salas
m.t. "KAZDANGA"	2007	37 258	Māršala Salas
m.t. "KOLKA"	2003	37 211	Māršala Salas
m.t. "KULDIGA"	2003	37 237	Māršala Salas
m.t. "KALTENE"	2003	37 211	Māršala Salas
m.t. "KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS"	2007	37 258	Māršala Salas
„Dubulti" tipa tankkuģi			
m.t. "DUBULTI"	1982	29 690	Malta

Ar ticību nākotnei

SIA "Alpha Shipping Company", kas dibināta 1994. gadā, dinamiski attīstoties, no nelielas kuģu aģentūras (tās pirmais nosaukums bija „Alfa kuģu aģentūra") ir izaugusi par prestižu kuģniecības kompāniju, kas piedāvā ar jūras pārvadājumiem un kuģu fraktēšanu saistītus pakalpojumus Baltijas jūras, Ziemeļjūras un Vidusjūras reģionā. Kopš 1997. gada „Alpha Shipping Company" ir Baltijas un starptautiskās jūrniecības padomes (BIMCO) locekle. Par kompāniju stāsta tās līdzīpašnieks VALDIS SILIŅŠ.

– Ja ieskatās kompānijas „Alpha Shipping Company" mājas lapā, tad var pārliecināties, ka jūsu darbības sfēra ir ļoti plaša. Vai jau pirms četrpadsmit gadiem, kad sākāt biznesu, zinājāt, kādā virzienā un kā tas attīstīsies?

– Pirms četrpadsmit gadiem bijām jauni un ambiciozi, un mūsu izvirzītie mērķi tiešām nebija pieticīgi. Varbūt tieši tāpēc, ka izvirzījām lielus mērķus, mums izdevies arī diezgan daudz paveikt un sasniegt. Labi darbi paši pievelk veiksmi. Austrumu mācībā teikts – ja cilvēks kaut ko ļoti vēlas sasniegt, viņš savām domām dod formu, un šo domu pozitīvā enerģija palīdz viņam mērķi sasniegt, vajag tikai tam ticēt.

2006. gadā kompānijas statūtu kapitāls tika palielināts līdz pieciem miljoniem latu, un tas ir viens no nopietnākajiem statūtu kapitāliem Latvijā. Mūsu īpašumā ir astoņi kuģi, bet kopā tehniskajā menedžmentā 12 kuģi. Tie visi ir jauni, moderni un

„Sea Vita".

Arnis Ančupāns (no labās), Valdis Siliņš un Alberts Voroņevičs.

starptautiskajām kuģošanas prasībām atbilstoši. Bet savu pirmo kuģi 1997. gadā nopirkām no zviedriem, un jau tolaik tas bija vairāk nekā trīsdesmit gadus vecs, patiesībā tas jau bija savu darba mūžu nodzīvojis.

Mūsu pirmais bizness bija kuģu aģentēšana, viss pārējais nāca klāt turpmākajos gados. 1995. gadā atvērām ekspedīcijas nodaļu, deviņdesmito gadu beigās sākām nodarboties ar kuģu menedžmentu un šo darbību īpaši aktīvi esam izvērsuši kopš 2002. gada. Nodarbojamies ar kravu fraktēšanu gan saviem, gan citu īpašnieku kuģiem. Mums ir spēcīgs tehniskais menedžments, strādājam ar diviem „Tallink" kuģiem, kas apkalpo līniju Rīga – Tallina. Vēl arī pārvadājam kravas pa sauszemi un ar ražošanas materiāliem apgādājam vienu no lielākajiem Krievijas metalurģiskajiem kombinātiem „Severstaļ".

– Kā tas nācis, ka visus šos gadus praktiski nav mainījusies kompānijas vadība?

– Kompānijas īpašnieku sarakstā ir bijušas tikai nelielas izmaiņas. Esam četri īpašnieki: viena juridiska persona – „Holdinga kompānija FELIX" un trīs fiziskas personas – Alberts Voroņevičs, Arnis Ančupāns un es. Visi trīs kopā esam jau četrpadsmit gadus, no pirmās dienas. Varbūt tāpēc, ka neesam latvieši tādā nozīmē, ka viens otru nemēģinām apēst bez sāls, mums izdevies saglabāt sapratni. Mēs katrs esam tik ļoti dažādi, ka varbūt arī te meklējama mūsu veiksme. Daudzas lietas ir atkarīgas no pašaudzināšanas, cilvēkam ir daudz jāstrādā ar sevi, lai viņš spētu saprast citus, un jārespektē otra viedokli, neuzskatot, ka tikai tev pieder taisnība.

– Nav jau tā, ka jūsu biznesa panākumi ir tikai trīs cilvēku veiksmes stāsts...

– Protams, mums ir lieliska komanda, patiešām profesionāli speciālisti.

"Vita".

– Kur un kas sagatavo speciālistus jūsu specifiskajam biznesam?

– Lūk, tas ir būtisks un ļoti sāpīgs jautājums. Latvijas Jūras akadēmija sagatavo speciālistus darbam uz kuģiem, un tikai neliela daļa no viņiem strādā uz Latvijas kuģīpašnieku kuģiem, te es nedomāju kuģa karoga valsti, bet Latvijā reģistrētu uzņēmumu. Mūsu jūrnieki strādā pie norvēģiem, amerikāņiem. Jā, viņi ir augstas kvalifikācijas speciālisti, par kuriem ir ļoti labas atsauksmes, bet Latvijas kuģu īpašniekiem no tā nav nekāda labuma, tāpēc mēs gribētu sagaidīt tādus laikus, kad LJA gatavos speciālistus, kas kuģu īpašniekiem nepieciešami krasta darbam. Tādās kuģniecības valstīs kā, piemēram, Grieķija, ir jūrskolas un institūti, kuros māca kuģu brokerus, operatorus, aģentus. Latvijā šādus speciālistus profesionāli nemāca, un visi tie cilvēki, kas strādā mūsu kompānijā, specializējušies un apguvuši praktiskajā darbā. Esmu pārliecināts, ka citiem Latvijas kuģu īpašniekiem ir tādas pašas problēmas. Šķiet, pašlaik valda viedoklis, ka pats svarīgākais ir pabeigt Latvijas Jūras akadēmiju, nevis domāt par programmām, kas dotu nepieciešamās zināšanas jūrniecības nozarē darbam krastā. Jūrnieka darbs ir labi apmaksāts un ļoti labi pieprasīts, bet, no valstiskā viedokļa skatoties, jūrnieki ir cilvēki, kuri nerada pievienoto vērtību šeit, jo strādā uz ārvalstu kuģiem. Protams, naudu viņi atved uz Latviju, bet vēlos vēlreiz uzsvērt, ka no tā nerodas pievienotā vērtība un no tā nerodas jauns pakalpojums mūsu valstī. Bet mums ir ļoti nepieciešami loģistikas speciālisti.

UZZIŅAI

SIA „Holdinga kompānija FELIX" daļa uzņēmumā „Alpha Shipping Company" ir 37,5%. Kompānijas konsolidētie aktīvi uz 31.12.2006. – 18,5 milj. latu. Darbinieku skaits – 42. Kompānijas īpašumā ir 8 kuģi, kas reģistrēti zem Maltas un Antigua & Barbuda karoga, tehniskajā menedžmentā ir 4 kuģi. „Alpha Shipping Company" strādā tādās Latvijas ostās kā Rīga, Ventspils, Liepāja (šajās ostās ir arī kompānijas biroji un pārstāvniecības), Mērsrags, Skulte un Salacgrīva.

„Amber Vita".

– Un kā ir ar jūras speciālistiem? Tos taču Latvijas Jūras akadēmija sagatavo arī Latvijas kuģu īpašnieku vajadzībām?

– Latvijas jūrnieki darba tirgū ir pieprasīti, tāpēc labākie speciālisti var izvēlēties labu kuģi un saņemt augstu atalgojumu, viņiem paveras tādas iespējas, kādas mēs pagaidām vēl nevaram piedāvāt. Firma „Hanza" komplektē apkalpes mūsu kuģiem, un pašlaik pārsvarā uz tiem strādā personāls no bijušajām padomju republikām: ukraiņi, krievi, baltkrievi un latvieši. Maksājam ITF noteiktās algas. Iespējams, ka tās nav pašas augstākās, bet ir atšķirība, kāda atbildība un kvalifikācija ir nepieciešama tiem jūrniekiem, kas strādā uz lielajiem gāzvedējiem vai konteinerkuģiem, un kādu prasa salīdzinoši mazi kuģi, piemēram, tādi kā mūsu četrtūkstošnieki, kam arī ir savs tirgus, un tirgus vienmēr diktē savus noteikumus.

Jau gadiem ilgi nekas nav mainījies jūrnieku nacionālajā sastāvā, bet mēs domājam, ka drīz vien mainīsim šo kārtību. Esam diskutējuši ar citiem kuģu īpašniekiem un ir izkristalizējusies atziņa, ka multinacionālas apkalpes strādā labāk nekā izteikti nacionālas, jo darbojas *it kā savējo* faktors. Ja, piemēram, ukrainis dod komandu ukrainim, tā tiek negribīgāk pildīta nekā tad, ja ukrainis dod komandu filipīnietim. To apliecināja arī Grieķijas kuģu īpašnieki, kuri pārsvarā ņem darbā filipīniešus, un tas tiek darīts nevis zemākas darba samaksas, bet gan labākas darba kvalitātes dēļ.

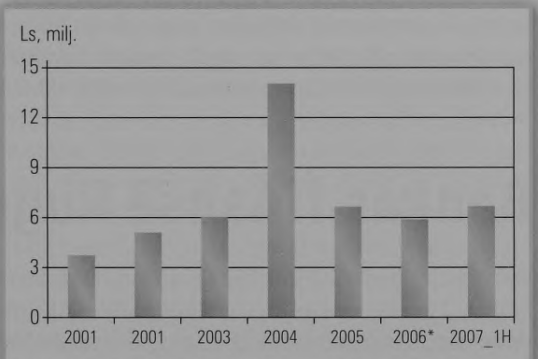
– Vai esat gatavi tam milzīgajam konteinerkravu apjomam, kas solās tuvākajos gados pieplūdināt tirgu?

– Pašlaik strādājam tajā tirgū, kurā esam ieņēmuši savu nišu, un arī tas ir ļoti daudzveidīgs. Vidusjūrā, piemēram, kravu tirgus ir sabalansēts un pārskatāms. Mierīgāki ūdeņi. Lai gan kuģošanas līniju ir daudz un arī konkurence salīdzinoši nopietna, kravu pietiek visiem un kravu tirgus tiek sadalīts. Kā mēs sakām, augšā, tas ir, ziemeļos, ir labs kravu tirgus ceļā no austrumiem uz rietumiem, bet atpakaļceļš ir neizdevīgs: vai nu jānāk tukšā, vai jāved ļoti lēta krava, un tur nav ne-

kāda izdevīguma. Savukārt apakšā, tas ir, Vidusjūrā, ļoti bieži norēķina valūta ir dolārs, un šajā dolāram grūtajā laikā tas nav īpaši izdevīgi. Tajā pat laikā augšā norēķini notiek eiro valūtā, un tas ir izdevīgi, ziemeļi ir izdevīgi konteinerpārvadājumiem. Tā arī iznāk, ka šajā biznesā gluži vai pa viļņu galiem jāmācās staigāt.

„Magdalena".

SIA "Alpha Shipping Company" apgrozījums



* 2006. gadā ir veiktas izmaiņas ieņēmumu uzskaites metodikā, un apgrozījums parāda tikai starpniecības daļu no kuģu fraktēšanas un operēšanas. Atbilstoši tiek koriģēti 2005. gada salīdzinošie rādītāji.

Bet, runājot par konteinerkravu pieaugumu, jāatceras, ka, augot pārvadājumu apjomam, jāaug arī ostu jaudām, bet mums ar tām ir visai bēdīgi, esošie konteinerterminmāli savas jaudas ir izsmēluši. Ja kāds vēlas apgalvot, ka „Baltic Container Terminal" Rīgas ostā stāv pustukšs, tad varu teikt, ka tas nav konteinerterminmāls, vajag paskatīties, kādi ir terminmāli Vācijā vai kādā citā Eiropas valsts ostā. Es nezinu iemeslus, kāpēc pie mums nav konteineru, es tikai konstatēju faktu. Mūsu kompānijai ir divi konteinerkuģi, un, raugoties uz Latvijas ostām no mūsu pozīcijām, ir problēmas ar kravu piesaistīšanu. Kad 2007. gada vasarā Latvijā vizītē bija ieradies Krievijas transporta ministrs, mums bija tikšanās ar Krievijas uzņēmējiem. Viņu kravu īpašnieki izrādīja interesi par iespējām transportēt kravas caur Latvijas ostām, taču izrādījās, ka daudzi projekti nevar realizēties tāpēc vien, ka Latvijas ostās nav terminālu, piemēram, ķīmisko kravu apstrādei. Bet Igaunijas ostas var piedāvāt šādus pakalpojumus. Tur īstenota gudra politika, ostas terminālu celtniecībā iesaistot kravas īpašniekus, kas dod drošu pārliecību, ka krava neaizies uz citu ostu.

„Ocean Vita".

Kuģu īpašnieks atrodas nemitīgā kustībā, jo vienmēr tiek atjaunota flote: vieni kuģi tiek pirkti, citi pārdoti. 2008. gada sākumā esam nopirkuši jaunu kuģi un līdz gada vidum nopirksim vēl vienu. Bizness prasa nepārtrauktu un mērķtiecīgu darbību. Domāju, ka tāda mērķtiecīga darbība no valsts, pašvaldību un ostu puses radīs tos priekšnoteikumus, kas nepieciešami, lai, piemēram, uz Latvijas ostām atnāktu konteineru kravas. Arī par to, ka nākotnē Latvijā attīstīsies kuģošanas bizness un rēderejas, esmu pārliecināts. Un lai gan šodien daudzas Latvijā notiekošās lietas nav viegli saprast, mums jau tāpat nekas cits neatliek, kā mīlēt šo valsti. Un savas labās domas veltīt nākotnei.

Bankas finansē kuģu būvi

Pēc divus gadus ilgas rūpīgas sagatavošanās Latvijā darbu sākusi jauna „Hansabankas" struktūrvienība – Kuģu finansēšanas nodaļa, kuras uzdevums ir vienoti vadīt, koordinēt un atbalstīt kuģu finansēšanu. Līdz ar jaunās nodaļas izveidošanu „Hansabank grupa" plāno ievērojami palielināt kuģu finansēšanas apjomus.

Līdz šim „Hansabank grupa" pavisam ir finansējusi vairāk nekā 40 kuģu par kopējo summu ap 160 miljoniem eiro. Pēc jaunās Kuģu finansēšanas nodaļas izveides tikai decembrī vien izskatīšanai ir iesniegti projekti par kopējo summu 120 miljoni eiro. 2007. gada decembrī banka ir apstiprinājusi finansējumu uzņēmumam „Alpha Shipping Company" otrā kuģa iegādei, un darījuma summa sasniedz 36 miljonus ASV dolāru (25 miljoni eiro). Savukārt ar kompāniju „Unimars" Kuģu finansēšanas nodaļā tiek kārtoti darījumi, kas paredz finansēt četru jaunu kuģu būvniecību par kopējo summu 26 miljoni eiro.

Divu gadu laikā detalizēti izstrādāta vienota politika visai grupai, kā arī apmācīti nodaļas darbinieki. Par „Hansabankas" Kuģu finansēšanas nodaļas vadītāju ir kļuvis Zigmunds Pavlovskis, kurš līdz šim ir bijis Tirdzniecības uzņēmumu apkalpošanas nodaļas direktors un ar kuģu finansēšanas darījumiem ir strādājis dažādu

projektu ietvaros. „Kuģu finansēšanas jomai ir būtiska specifika – tā absolūti nav piesaistīta lokālajam ekonomiskajam stāvoklim," stāsta Z. Pavlovskis. „85–90% visu pasaules kravu un pasažieru pārvadājumu tiek veikti ar kuģiem, un pārredzamā nākotnē ne gaisa transports, ne dzelzceļa transports šo īpatsvaru būtiski nemainīs."

Kuģu finansēšanas nodaļa aktīvi sadarbojas, arī sindicēto kredītu darījumos, ar „Hansabank grupas" lielāko akcionāru „Swedbank", kas ir viena no lielajām Eiropas kuģu finansēšanas bankām ar pašreizējo kredītportfeli vairāk nekā 2,1 miljarda eiro apmērā. „Swedbank" lielāku uzmanību velta tā saucamajiem lielajiem okeāna *ocean going* kuģiem, savukārt „Hansabanka" turpinās specializāciju mazākas tonnāžas *short sea* kuģu tirgū. Jaunā „Hansabankas" Kuģu finansēšanas nodaļa ir definējusi divas galvenās mērķauditorijas – vietējie kuģu īpašnieki, kuri vēlas atjaunot savu floti, kā arī lielās un vidēji lielās Krievijas un Ukrainas kompānijas, kas patlaban meklē izdevīgākus kredītu nosacījumus Eiropā. „Hansabankas" Kuģu finansēšanas nodaļa nākotnē ir gatava aktīvi sadarboties sindicēto kredītu darījumos arī ar citām Latvijas bankām, kurām būtu noderīgas „Hansabankas" padziļinātās zināšanas šajā nozarē. Kā būtiskākās iezīmes kuģu finansēšanas specifikā Z. Pavlovskis min salīdzinoši lielas aizdevumu summas, kas parasti ir vairāki miljoni eiro, kā arī lielu tehnoloģiskās kompetences jeb *know-how* nozīmi: „Zināšanas ir svarīgas visās banku darbības sfērās, taču kuģu finansēšanā tām ir īpaša nozīme šīs jomas specifikas dēļ. Piemēram, šajos darījumos aizņēmēji parasti ir nerezidenti, bet par ķīlu visbiežāk kļūst pats finansētais objekts, kas var atrasties un būt reģistrēts jebkurā pasaules valstī. Tieši tāpēc nodaļas veidošanas laikā tika organizētas tik nopietnas mācības – jau „gatavus" darbiniekus tik specifiskai un sarežģītai darba jomai Latvijā atrast ir grūti."

Arī nodaļas vadītājs Z. Pavlovskis ir ieguvis specializēto izglītību un pašlaik turpina studijas *Lloyd's Maritime Academy* (Londona), lai saņemtu diplomu kuģu finansēšanas jomā. Saskaņā ar „Hansabankas" ekspertu analīzi, šobrīd pasaulē vērojama kuģu tonnāžas pieauguma tendence, turklāt ir gaidāms kuģu pārvadāto kravu plūsmas pieaugums gan Baltijas jūras reģionā, gan ārpus tā.

Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas aktualitātes

Baltijas jūras valstu kuģu īpašnieku asociācijas tiekas Gdaņskā

Pēc Polijas Kuģu īpašnieku asociācijas ielūguma 2007. gada 20. un 21. septembrī Gdaņskā tikās Baltijas jūras valstu kuģu īpašnieku asociāciju pārstāvji. Uz tikšanos bija uzaicināti Polijas, Dānijas, Lietuvas, Latvijas un Igaunijas kuģu īpašnieki. Tikšanās mērķis bija saskaņot Baltijas jūras valstu kuģu īpašnieku darbību ES jūrniecības politikas veidošanas procesā un apmainīties ar pieredzi, tonnāžas nodokļa ieviešanā piemērojot „ES State Aid Guidelines 2004".

EK priekšsēdētāja vietnieks un atbildīgais par transporta politikas jautājumiem Ž. Barro uzklausa Latvijas ostu un tranzīta biznesa pārstāvjus

2007. gada 11. septembrī Rīgā notika tikšanās ar Eiropas Komisijas priekšsēdētāja vietnieku un atbildīgo par transporta politikas jautājumiem komisāru Ž. Barro. Diskusijās par ES ostu politiku un tranzīta jautājumiem piedalījās Latvijas ostu un tranzīta biznesa, tai skaitā arī LKĪA, pārstāvji. Ž. Barro prezentēja Eiropas Komisijas sagatavoto ES ostu un tranzīta biznesa attīstības politiku, kura paredz pievērst lielāku uzmanību ostu kapacitātes palielināšanai, infrastruktūras sakārtošanai, ostu pieejamības un drošības uzlabošanai.

Par Latvijas jūrnieku grāmatiņu diskrimināciju Krievijas ostās

SIA „Rīgas kuģniecība" un Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija ir vērsušās LR Ārlietu un Satiksmes ministrijās ar lūgumu palīdzēt atrisināt problēmas, kas radušās jūrniekiem, Krievijas Federācijas pilsoņiem, kuri strādā uz Latvijā reģistrētiem kuģiem un kuriem ir izsniegtas Latvijas Republikas uzturēšanās atļaujas, kā arī Latvijas jūrnieka grāmatiņas.

No minētajiem jūrniekiem Krievijas Federācijas ostās tiek pieprasītas Krievijas jūrnieku pases, kaut gan Latvijas jūrnieka grāmatiņa ir starptautiski atzīts dokuments, ekvivalents Krievijas jūrnieka pasei. Tai pašā laikā šiem jūrniekiem Krievijas jūrnieku pases neizsniedz, jo viņi nestrādā uz Krievijā reģistrētiem kuģiem.

Ņemot vērā iepriekš minēto, LR Ārlietu ministrija par radušos problēmu ir nosūtījusi notu Krievijas Federācijas vēstniecībai Rīgā. Problēmas tālākai risināšanai tiek gaidīta atbildes nota no Krievijas Federācijas vēstniecības.

Izsludināts konkurss uz ikgadējām Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas stipendijām

Biedrība „Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija" sadarbībā ar Latvijas Izglītības fonda mērķprogrammu „Izglītībai, zinātnei un kultūrai" piešķir stipendijas labāko Latvijas Jūras akadēmijas studentu atbalstam.

Stipendijas mērķis ir piesaistīt Latvijas Jūras akadēmijas studentus aktuālo Latvijas jūrniecības nozares problēmu izpētei un darbam uz LKĪA biedru īpašumā vai pārvaldē esošajiem kuģiem. Konkursa kārtībā tiek piešķirtas ne vairāk kā trīs stipendijas, katra 50 Ls apmērā. Stipendijas piešķir divas reizes gadā.

2005./2006. mācību gadā LKĪA stipendijas saņēma Artūrs Čumārovs, Iveta Sauka, Jānis Skrūders, Olga Malgina, Grigorijs Terņikovs un Sergejs Zaharenko. 2006. gada oktobrī par lielu ieguldījumu, atbalstot jūrniecības attīstību Latvijā, LKĪA prezidents Andris Kļaviņš tika apbalvots ar Latvijas Izglītības fonda mērķprogrammas „Izglītībai, zinātnei un kultūrai" Zelta medaļu.

Latvijas kuģu īpašnieku asociācijas dalībnieki

Biedri: AS „Latvijas kuģniecība", AS „Rīgas transporta flote" , SIA „Rīgas kuģniecība", SIA „Baltic Navigation", SIA „Forestry Shipping", SIA „Irbe Rēdereja", SIA „Akvašips".

Asociētie biedri: Latvijas Jūras akadēmija, SIA „Naftaship".

Goda biedri: Antons Ikaunieks, Andris Kļaviņš, Oļegs Kolosovs, Vladislavs Skrebelis, Gunārs Šteinerts, Imants Vikmanis, Arnolds Zantmans.

UZZIŅAI

Biedrība "Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija" (LKĪA) ir brīvprātīga, nevalstiska, neatkarīga organizācija, kura uz kopēju interešu pamata apvieno Latvijas Kuģu reģistrā reģistrēto kuģu īpašniekus un Latvijā reģistrētus komersantus, kuri veic kuģu tehnisko un/vai operatīvo vadību. LKĪA darbībā piedalās arī personas ar īpašu statusu: goda biedri un asociētie biedri. LKĪA ir juridiska persona. LKĪA darbības mērķis ir koordinēt Latvijas kuģu īpašnieku darbību, nodrošinot to kopīgo interešu aizstāvēšanu ekonomiskajos, juridiskajos un citos jautājumos. Savu mērķu īstenošanai LKĪA:

- veic pasākumus vispusīgas kuģu īpašnieku darbības attīstības atbalstīšanai Latvijā;
- pārstāv kuģu īpašnieku intereses valsts pārvaldes institūcijās, izstrādā priekšlikumus likumdošanas pilnveidošanai kuģniecības jomā, piedalās likumprojektu apspriešanā;
- veicina sadarbību starp kuģu īpašniekiem kuģošanas drošības jautājumos un jūras transporta pakalpojumu kvalitātes uzlabošanā;
- sadarbojas ar citu valstu nacionālajām kuģu īpašnieku asociācijām un starptautiskajām jūrniecības organizācijām;
- sniedz konsultācijas LKĪA biedriem saimnieciskos, finansiālos, juridiskos un citos jautājumos.

Latvijas kuģu īpašnieku asociācija,
Vīlandes iela 16-1c, Rīga, LV-1010, Latvija
Tālr. +371-7325601 Fax +371-7325606
latshipowners@apollo.lv

Izglītība kā piedāvājums

Latvijas Jūras akadēmija kopš dibināšanas brīža ir nemitīgā attīstības procesā. Tā meklē pareizākos risinājumus, optimālus piedāvājumus un kvalitatīvākos pakalpojumus, jo apzinās, ka starptautiskā kuģošanas biznesa un jūras kravas pārvadājumu tirgus, kā arī krasta servisa prasības arvien pieaug, darba tirgū tiek pieprasīti arvien zinošāki un profesionālāki speciālisti. Akadēmija cenšas neatpalikt no straujā tempa.

Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Brūnavs: – Latvijas Jūras akadēmija ir mūsdienīga mācību iestāde, un tās svarīgākais uzdevums ir nepazaudēt realitātes izjūtu. Mums jāspēj prognozēt, kāds izskatīsies jūrniecības biznesa darba tirgus pēc pieciem un desmit gadiem. Sakot „jūrniecības biznesa darba tirgus", es domāju arī krasta biznesu, kas apkalpo starptautiskos kravas pārvadājumus, darbojas ostu menedžmentā un būvē jaunus kuģus. Esam sapratuši, ka nevajag visu izglītības procesu koncentrēt tikai Rīgā un uzskatīt, ka Rīga ir pasaules centrs. Tā kā izglītība arī ir pakalpojums, tad mūsu pienākums, ja tā varētu teikt, ir iet tuvāk potenciālajam studentam reģionos, tur, kur ir senas jūrniecības tradīcijas, kur mīl jūru.

Latvijas Jūras akadēmijai ir jūrskolu filiāles Salacgrīvā un Engurē, tomēr ar to vien ir par maz. Diemžēl jāatzīst, ka Salacgrīvas jūrskolā situācija nav spoža, jo arvien mazāk jauniešu vēlas apgūt kādu no jūrniecības specialitātēm.

Salacgrīvas vidusskolas direktors Eduards Ādmīdiņš: – 2007. gads bija jau otrais, kad Salacgrīvas vidusskolā nav jūrniecības novirzes klases. Trešajā un ceturtajā kursā tagad mācās deviņi skolēni, jaunajā mācību gadā vēlmi mācīties jūrniecības novirzienā izteica tikai četri potenciālie jūrskolnieki, bet, lai nokomplektētu kursu, vajadzēja vismaz piecpadsmit. Zināmā mērā šo situāciju var izskaidrot ar bērnu skaita samazināšanos. Vēl pirms sešiem gadiem Salacgrīvas vidusskolā mācījās gandrīz astoņsimt bērnu, pēdējo gadu laikā skolēnu skaits tikai nedaudz pārsniedz sešus simtus.

Tomēr mēs nedomājam *mest plinti krūmos*. Jau 2007. gadā reklamējām piedāvājumu sagatavot ne tikai sardzes stūrmaņus, bet arī kuģu būvētājus. Lai gan īpašas intereses par šo piedāvājumu diemžēl nebija, tomēr esmu pārliecināts, ka situācija mainīsies. Šādu pārliecību rada tā labā ziņa, ka igauņi nodomājuši Salacgrīvā atvērt kuģu būvētavu, un, kad tā reāli piedāvās darbu, jaunieši sapratīs, ka, apgūstot kuģu būvētāja specialitāti, viņi var strādāt un labi nopelnīt.

Kaut vai patriotisku jūtu vadīti, mēs nedrīkstam atteikties no jūrniecības klases, jo tā ir piejūras pilsētas goda lieta. 1989. gadā pēc 120 gadu pārtraukuma mācības piejūrā tika atsāktas, un tagad jādara viss iespējamais, lai šo tradīciju saglabātu un turpinātu.

Jānis Brūnavs.

J. Brūnavs: – Neskatoties uz reklāmas kampaņu, ko organizējām Vidzemes reģionā, mums tomēr neizdodas uzlabot situāciju Salacgrīvā, bet mākslīgi uzturēt nerentablus pasākumus nevaram atļauties, jo tā būtu valsts naudas izšķērdēšana. Ar Engures jūrskolu viss ir kārtībā, tur nav problēmu nokomplektēt grupas, laikam jau jūrniecības tradīcijas šeit ir spēcīgākas.

Taču, kā mēdz teikt, vieta nekad tukša nepaliek. No Ventspils puses jutām lielu interesi par jūrniecības izglītības lietām, uz ko reaģējām, noorganizējot darba grupas sanāksmi, lai spriestu par jūrskolas atvēršanu Ventspilī uz 20. arodskolas bāzes, izmantojot tādu pašu shēmu, kāda pašlaik darbojas Engures un Salacgrīvas vidusskolā. No valstiskā viedokļa raugoties, jūrniecības skolas atvēršana Ventspilī ir ļoti racionāls risinājums, jo 20. arodskolā ir laba materiāli tehniskā bāze un jau gandrīz puse no neieciešamajām laboratorijas iekārtām. Piedāvāsim divas mācību programmas. Pirmā specialitāte – saldējamo iekārtu un elektroautomātikas tehniķis, kurā sagatavos krasta speciālistus saldējamo iekārtu apkalpošanai, kuriem pavērsies ļoti plašas darbības iespējas, sākot no refrižeratorkuģu remontētājiem līdz pat lielveikalu saldējamo iekārtu apkalpošanas speciālistiem. Ļoti ceram, ka šī specialitāte ieinteresēs jaunos cilvēkus un pēc tās būs labs pieprasījums. No savas puses mēs darīsim visu, lai izstrādātu programmu, kas pēc jūrskolas pabeigšanas absolventiem dotu iespēju turpināt mācības akadēmijā, iegūstot bakalaura grādu izvēlētajā specialitātē. Otra specialitāte Ventspils jūrskolā būs stividora un loģistikas speciālista palīgs. Šī specialitāte vairāk piemērota meitenēm, jo skola sagatavos augsti kvalificētas sekretāres lietvedes kravas pārvadājumu kompānijām, kuras pēc skolas beigšanas lieliski strādās ar datoru, kārtos kravas pārvadājumu dokumentāciju, muitas formalitātes un izpratīs dokumentu savstarpējo saistību. Tas būs speciālists, kurš patstāvīgi neorganizēs kravas pārvadājumu biznesu, bet kārtos pārvadājumu dokumentāciju. Pašlaik šos darbus loģistikas kompānijās veic cilvēki bez speciālās

Hugo Legzdiņa piemiņas stūrītis Latvijas Jūras akadēmijā.

No labās: Kārlis Legzdiņš, Jānis Brūnavs un Antons Vjaters piemiņas stūrīša atklāšanas brīdi.

izglītības, kuri pašmācības ceļā apguvuši nepieciešamās iemaņas un zināšanas. Protams, nav nekā nosodāma, ka cilvēki iemaņas un zināšanas apgūst praksē, tomēr pieredze apliecina, ka augstāku darba kvalitāti nodrošina labas teorētiskās zināšanas. Abas piedāvātās specialitātes nav nejauši izvēlētas, jo, pirms nākt klajā ar jauno piedāvājumu, tika veikta nopietna darba tirgus izpēte, kuras rezultāti apliecināja, ka šajās jomās ir lielas profesionālās iespējas un milzīgs pieprasījums no darba devēju puses.

Savukārt 2007. mācību gadā Rīgas jūrskolā sadarbībā ar „Rīgas kuģu būvētavu" tika atvērta kuģu remonta un kuģu būves tehniķu specialitāte, jo arī šajā nozarē ir liels pieprasījums pēc kvalificētiem speciālistiem, ko pagaidām nevar apmierināt, jo šādi speciālisti netiek sagatavoti. Tā kā Latvijas kuģu būvē ir jūtamas milzīgas pārmaiņas un, piemēram, „Rīgas kuģu būvētava" arvien noteiktāk sevi piesaka ne tikai kā kuģu remonta uzņēmums, bet pretendē jau uz daudz augstāku līmeni, saņemot valsts pasūtījumu kuģu būvei, šajā nozarē būs nepieciešami speciālisti, un mēs viņus sagatavosim tā sauktajā tehnikuma līmenī. Pašlaik neplānojam piedāvāt kuģu būves speciālistu sagatavošanu akadēmijā bakalaura programmā, jo, pirmkārt, nav nepieciešamās profesoru bāzes un, otrkārt, pagaidām vēl nav tik liela pieprasījuma pēc šīs specialitātes, lai veidotu bakalaura programmas. Tā kā līdz šim nav bijusi informācija par kuģu būves specialitātes iespējām un darbaspēka nepieciešamību šajā nozarē, par profesijas priekšrocībām, jaunieši īpaši lielu interesi par to nav izrādījuši, un no divdesmit piecām mācību vietām Rīgas jūrskolā ar grūtībām aizpildījām tikai divpadsmit.

2007. gada izlaidums Latvijas Jūras akadēmijā.

Tirgus pieprasījums mainās, maināmies arī mēs

J. Brūnavs: – Pētījumi liecina, ka darba tirgū patiešām notiek būtiskas pārmaiņas. Daudzi pasaules vadošie jūrniecības speciālisti uzskata, ka pieprasījums pēc kuģu vadītājiem ar ierobežojumu līdz 500 bruto tonnām un kuģu mehāniķiem līdz 750 kilovatiem ievērojami samazināsies un šīs specialitātes būtībā savas iespējas jau ir izsmēlušas. Arī mēs pievienojamies šim viedoklim un, lai gan pagaidām tradicionāli turpinām sagatavot šādus speciālistus, lieliski saprotam, ka nepieciešams jauns piedāvājums. Latvijas Jūras akadēmijas tālākās attīstības politikā iestrādājam jaunu pieeju mācību procesa organizēšanai, atbrīvojoties no nevajadzīgām dogmām. Ja vēl nesenā pagātnē vienā programmā speciālistus sagatavoja desmit gadus, tad tagad neiztikt bez daudz elastīgāka piedāvājuma: akreditējam pieprasītu programmu, trīs četrus gadus sagatavojam speciālistus attiecīgajā profesijā un tad atkal piedāvājam ko jaunu, jo darbs tirgus izvirza tieši šādas prasības un pieeju mācību procesam. Protams, vienmēr ir un paliek nemainīgas vērtības, un tie ir kuģu vadītāji un mehāniķi bez ierobežojumiem. Pēc šiem speciālistiem ne tikai saglabājas, bet arī aizvien pieaug pieprasījums darba tirgū, tāpēc šīs programmas, protams, turpināsim. Tieši tāpat turpināsim divdaļīgo programmu – koledža un akadēmija, paredzot, ka koledžas programmu apgūst klātienē, bet akadēmijas – neklātienē. Lietderīgi to darīt vienā mācību iestādē, jo tad ir mācību programmu savietojamība. Vēlreiz vēlos uzsvērt, ka pieprasījums pēc kuģu vadītājiem un mehāniķiem ir ļoti liels, kuģošanas kompānijas burtiski *izķer*

mūsu absolventus, un pagātnē palicis tas laiks, kad studentiem bija lielas problēmas iziet mācību praksi jūrā. Šis jautājums ir svītrots no darba kārtības, jo starptautiskajā jūrnieku darba tirgū ir ļoti izjūtams speciālistu deficīts. Tomēr, neraugoties uz speciālistu milzīgo deficītu, jāatzīst, ka pirmajā vietā tiek izvirzīta prasība pēc augsti kvalificēta speciālista. Kuģošanas kompānijas nav ieinteresētas un nedrīkst atļauties komplektēt neprofesionālu komandu, jo pasaulē kuģošanas drošībai tiek pievērsta aizvien lielāka uzmanība, bet ar neprofesionāļiem to nodrošināt nav iespējams. Ar gandarījumu jāatzīst, ka mūsu absolventi iztur augstās prasības un mūsu speciālistiem ir laba reputācija.

Tradīcijas saglabājas

J. Brūnavs: – Lai arī ieviešam dažādus jauninājumus, tomēr jāatzīst, ka pati Latvijas Jūras akadēmijas sistēma netiek lauzta, tā tiek pilnveidota. Priecē, ka ļoti labi noris zinātniskais darbs, kas daudzus gadus nīkuļoja. Tagad tam pievērsta liela uzmanība, un zinātnes attīstībai ar katru gadu tiek piesaistīts arvien lielāks finansējums. Latvijas Jūras akadēmija kopā ar citām Baltijas jūras baseina jūrniecības mācību iestādēm iesaistījusies starptautiskos Baltijas jūras projektos. Tās ir starptautiskas programmas, kuru finansējums ir aptuveni četri miljoni eiro. Arī Latvijas Jūras akadēmija pieteikusi līdzdalību atsevišķās programmu sadaļās, tomēr pagaidām vēl pāragri prognozēt, vai mūsu augstskola izturēs konkurences cīņu ar lielajiem Vācijas, Polijas, Krievijas, Beļģijas un Lielbritānijas jūrniecības mācību iestāžu gigantiem. Konkurence patiešām ir milzīga.

Ja runājam par tradīcijām, tad joprojām vēl izjūtam problēmas ar akadēmijas pasniedzējiem, tomēr arī šajā jomā vērojamas jaunas iezīmes, jo notiek loģiska paaudžu maiņa. Esam sapratuši, ka šo procesu nedrīkst sasteigt, jo kopā ar vecajiem pasniedzējiem aiziet arī viņu kompetence. Mums ir jāļauj jaunajiem izaugt.

Ja runājam par studentiem, jāatzīst, ka pēdējo gadu laikā ir ievērojami uzlabojušās viņu angļu valodas zināšanas. Tieši valodas zināšanas ļauj paplašināt mācību iespējas, jo regulāri notiek studentu apmaiņas programmas ar Vāciju, Somiju, Poliju, Lietuvu, Igauniju, Angliju, Spāniju, arī Turciju, un šis ir viens no mācību procesa internacionalizācijas veidiem. Arvien vairāk mācību procesā cenšamies izmantot angļu valodu, kas ir jūrniecības profesionālā valoda. Pagaidām to darām izglītības likuma pieļautajās robežās, bet jaunais augstākās izglītības likums dos iespēju paplašināt angļu valodas lietošanas robežas, kas savukārt ļaus Jūras akadēmijas vecākajos kursos visus priekšmetus pasniegt angļu valodā. Esmu pārliecināts, ka studenti būs ieguvēji, ja viņi brīvi lietos angļu valodu savā ikdienas darbā kā sarunu valodu, gan arī spēs kārtot dokumentāciju angļu valodā. Nedrīkstam taču aizmirst, ka kuģošana ir starptautisks bizness, kas izvirza savus noteikumus, bet, protams, dod arī noteiktas priekšrocības.

Diemžēl pagaidām vēl ne Latvijas valdība, ne Saeima nespēj novērtēt šīs priekšrocības un nevēlas saprast, ka starptautiskajam kuģošanas biznesam

sagatavots speciālists ir pielīdzināms Latvijas eksporta zīmolam un Latvijas jūrniecības izglītības sistēma ir eksportspējīga nozare. Mēs sagatavojam speciālistus, kuri strādā uz ārzemju īpašnieku kuģiem, pelna naudu un atved to uz Latviju, kur sapelnīto arī tērē, jo Latvijas jūrnieks, lai kādās starptautiskās kompānijās viņš strādātu, dzīvo Latvijā. Nereti augsta ranga ierēdņi jūrniekus pielīdzina strādniekiem Īrijā. Atvainojiet, bet tās ir nesalīdzināmas lietas! Jūriniekus varētu salīdzināt ar tiem, kuri strādā Latvijā ārzemju investoru uzceltajās rūpnīcās. Saražoto pievienoto vērtību vai, citiem vārdiem sakot, preci šis ārvalstu īpašnieks aizved uz ārzemēm, bet nopelnītā darba alga paliek Latvijā. Par šo jautājumu esam rosinājuši diskusijas Saeimā, bet ar nožēlu jāatzīst, ka viņus jūrniecības un jūrniecības izglītības jautājumi neinteresē, viņi vēlas zināt, kur var iegūt kutera vadītāja apliecību. Anglijā, piemēram, ar valdības atbalstu ir izveidota organizācija „Seavision", kas visos iespējamos veidos popularizē jūrniecības specialitātes. Tur valsts līmenī tiek atbalstīta jūrniecība, jo ir apzinātas tās milzīgās iespējas, ko valstij dod šī nozare. Lai gan Latvijas Jūras administrācija ir aizsākusi jūrniecības specialitāšu reklamēšanu, tomēr Latvijā šim pasākumam nav piešķirts valstisks skanējums.

2007. gada izlaidums Latvijas Jūras akadēmijā.

Latvijas Jūras akadēmija lielu uzsvaru liek uz tā dēvēto mūža izglītību, tie ir dažādi kvalifikācijas celšanas kursi. Labā ziņa ir tā, ka jaunā izglītības likuma ietvaros kvalifikācijas kursos saņemtos sertifikātus varēs pārvērst kredītpunktos, iegūstot bakalaura izglītību.

Izglītība ir ļoti dinamiska nozare un lielās industrijas sastāvdaļa, tāpēc studentus uzskatām par partneriem, jo mēs kopā ar viņiem apgūstam zināšanas.

Jauni materiāli par jūrnieku izglītību Latvijā

Jūrnieku izglītībai Latvijas teritorijā ir sena vēsture. Vēstures liecības par jūrskolām un jūrskolotājiem senās fotogrāfijās glabā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja krājums. Iepriekšējo gadsimtu fotogrāfijas izdzīvo cauri laikmetiem, un muzeja krājumā tā ir liela vērtība.

Fotokolekcija par jūrniecības izglītības vēsturi veidota ilgu gadu gaitā. Tā ir plaša un daudzpusīga. Te ir gan jūrskolas, gan atsevišķi jūrskolu skolotāji un priekšnieki, gan arī jūrskolotāji kopā ar audzēkņiem mācību nodarbībās un jūrskolotāji kopā ar absolventiem. Tās ir melnbaltas oriģinālfotogrāfijas, kas pārsvarā muzejam dāvinātas. Daudzām autors ir nezināms. Vairāk nekā pussimt fotogrāfijās un fotopastkartēs redzamas jūrskolu ēkas. Fotoattēli izmantoti jūrniecības vēstures izdevumu un rakstu ilustrēšanai, kā arī muzeja ekspozīcijā.

Ēkas, kurās mācījās nākamie jūrnieki, bija dažādas – gan vienstāva koka, gan daudzstāvu ķieģeļu nami. Daudzas jūrskolas darbību sāka vienkāršās koka ēkās, kas bija celtas kā dzīvojamās mājas. Vecā koka dzīvojamā mājā mitinājās pirmās Ainažu un Mangaļu jūrskolas. Atkarībā no tā, cik liels bija skolēnu skaits, pielāgoja esošās vai cēla jaunas ēkas. 20. gadsimta sākumā uzcēla jaunu jūrskolu Mangaļos.

Rīgas biržas komitejas Jūrnieku nama trīsstāvu ēkas otrajā stāvā 1884. gadā iemitinājās Rīgas jūrskola. Muzeja krājumā ir C. Šulca liela izmēra fotogrāfija, ku-

Jūrnieku nams Rīgā, 19. gs. 2. puse. 1884. gada oktobrī uz namu pārcēlās Rīgas biržas komitejas jūrskola.

rā redzams Rīgas biržas komitejas Jūrnieku nams. Tas atšķirās no pārējām ēkām ar tornī uzstādītu laika rādītāju. Zem attēla uzraksts vācu valodā: „Seemannshaus des Rigaer Borsen-Comites" (Rīgas biržas komitejas Jūrnieku nams).

Ainažu jūrskolas ēka, 20. gs. sākums.

Rīgas jūrskolas ēka ir redzama arī 19. gadsimta 2. puses un 20. gadsimta fotopastkartēs.

Mangaļu jūrskolas ēka, 20. gs. sākums.

Muzeja krājumā ir vairākas fotogrāfijas ar jaunā tipa jūrskolu ēkām Latvijā. Tās bija Krišjāņa Valdemāra jūrskolas, kas nodrošināja bezmaksas mācības un uzturu, lai neatkarīgi no mantiskā stāvokļa skolās varētu mācīties uzcītīgi un materiāli nenodrošināti audzēkņi. Te redzama vienstāva koka ēka 19. gadsimta 2. pusē un jaunais divstāvu jūrskolas nams ap 1912. gadu. Ir arī daudzi citi fotouzņēmumi, kas stāsta par Ainažu jūrskolu, pirmo demokrātisko Valdemāra skolu, kura aizsāka jaunu posmu tirdzniecības flotes kadru sagatavošanā.

Fotoattēls ar pirmo Mangaļu jūrskolas ēku Rīnūžu ciemā 19. gadsimta 2. pusē un fotogrāfijas, kurās redzama jaunā skolas ēka Daugavas krastā ap 1913. gadu. Apmēram tajā pašā laikā ir tapusi Mangaļu jūrskolas fotogrāfija ar upju pasažieru tvaikoni priekšplānā. Muzeja krājumā ir 19. gadsimta beigu un 20. gadsimta sākuma fotogrāfijas, uz kurām ir Ģipkas, Mazirbes, Lubezeres jūrskolas.

Ir saglabājušies vairāki fotoattēli ar K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolu. Rīgas biržas komitejas Jūrnieku namā jūrskola darbojās no 1922. gada līdz 1941. gadam. Daudzās 20. un 30. gadu fotogrāfijās jūrskola redzama ar mācību burinieku "Jūrnieks" priekšplānā. Šie attēli bieži ir izmantoti izdevumos par jūrniecības izglītības vēsturi.

K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas ēka, 20. gs. sākums.

Kolekciju papildina fotogrāfijas, kas uzņemtas pēc 2. pasaules kara: Rīgas jūrskolas (Kronvalda bulvārī) ēka 1949. gadā, Rīgas jūrskolas kursanti mācībās un daudzas citas.

Muzejs glabā un turpina veidot gadu desmitiem komplektēto kolekciju par jūrniecības izglītības vēsturi fotogrāfijās. Tagad muzeja krājumu papildinās jauni materiāli par Latvijas Jūras akadēmiju.

Ir pagājuši gadi un daudz kas mainījies, bet neatkarīgi no pārmaiņām Latvijā joprojām darbojas jūrniecības mācību iestādes. Jaunieši ar mīlestību pret jūru izvēlas grūto un bīstamo darbu un kļūst par jūrniecības nozares speciālistiem.

Latvijas Republikā kvalificētus kuģu speciālistus gatavo Latvijas Jūras akadēmija un citas Latvijas jūrniecības mācību iestādes.

Latvijas Jūras akadēmija sāka darboties 1989. gada 1. oktobrī kā Kaļiņingradas Tehniskā zivsaimniecības un zivrūpniecības institūta Rīgas filiāles dienas nodaļa, bet 1993. gada janvārī kļuva par patstāvīgu augstskolu. Akadēmijā uzņēma studentus kuģu vadītāju, kuģu mehāniķu un kuģu elektromehāniķu specialitātēs, divus gadus vēlāk tām pievienojās ostu vadīšana, vēl pēc gada – hidrogrāfijas specialitāte. Latvijas Jūras akadēmijas pirmais izlaidums notika 1994. gada 18. jūnijā.

Šobrīd LJA ir vienīgā jūrniecības augstskola Latvijā, kas sniedz gan vidējo profesionālo, gan augstāko izglītību un piedāvā bakalaura un maģistra studiju programmas.

Kopš 1989. gada Latvijas Jūras akadēmijas svinīgie un saviesīgie pasākumi Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā ir dokumentēti fotogrāfijās un atrodas

muzeja krājumā. To skaitā ir studentu apliecību pasniegšana LJA un jūrskolas 1. kursa studentiem Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijas zālē un muzeja Kolonnu zālē, Latvijas Jūras akadēmijas pirmā zinātniskā konference, pirmais izlaidums ostu vadīšanas specialitātē un pirmais hidrogrāfijas studiju programmas izlaidums.

Enciklopēdijā „Latvijas jūrniecības vēsture 1950–2000" šķirklī par Latvijas Jūras akadēmiju ievietota fotogrāfija, kurā redzama Daugavgrīvas mācību bāzes teritorija 2002. gadā no putna lidojuma.

Latvijas Jūras akadēmija savas pastāvēšanas laikā vairākkārt mainījusi atrašanās vietu. Turpinot materiālu komplektēšanu par jūrniecības izglītības tēmu, pagājušā gada oktobrī akadēmijas mācību korpusu, studentu un darbinieku dienesta viesnīcas ēku un Studiju centru Daugavgrīvā fotografēja Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja fotogrāfs R. Kaniņš.

2000. gada 5. septembrī Daugavgrīvas mācību bāzes teritorijā atklāja pirmo mācību korpusu, pēc gada – kuģa mašīntelpas simulatoru, vēl pēc gada – radiolokācijas ARPA (automātiskā radiolokācijas informācijas apstrādes aparatūra) un ECDIS (Elektroniskā jūras navigācijas karšu sistēma) simulatoru. Mācību korpusā ir Kuģu mehānikas, Kuģu elektroautomātikas, Jūras transporta, Jūras spēku nodaļas, Vispārējās izglītības un Angļu valodas katedras, rektorāts, mācību auditorijas, fizikas un ķīmijas laboratorijas, datorauditorijas, servera telpa un dienesta telpas. Mācību korpusā notiek sertificēti jūrnieku

LJA Mācību korpuss.

Lekcija LJA kuģu vadītāju 2. kursa studentiem.

LJA dienesta viesnīca.

LJA Studiju centrs.

V. Priednieks, LJA zinātņu prorektors.

kvalifikācijas celšanas kursi. Šeit darbojas arī Latvijas Jūras akadēmijas jūrskola.

Daugavgrīvā atrodas dienesta viesnīca studentiem un dzīvojamā māja Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzējiem.

Latvijas Jūras akadēmijas Studiju centru atvēra 2006. gada martā. To vada Inga Zariņa. Studiju centrs ir akadēmijas struktūrvienība, kas ar mūsdienīgām tehnoloģijām LJA studentiem un jūrskolas audzēkņiem, akadēmiskajam un vispārējam personālam nodrošina informāciju, kas nepieciešama, īstenojot profesionālās jūrniecības mācību un studiju programmas, kā arī projektēšanas un zinātniski pētniecisko darbu. Ēka renovēta par ES Reģionālās attīstības fonda līdzekļiem.

Studiju centra pirmajā stāvā atrodas bibliotēka, ko vada Lidija Cimmermane. Tās krājumā ir vairāk nekā trīsdesmit tūkstoši grāmatu latviešu, angļu un krievu valodā. Bibliotēka sāka darboties 1992. gadā Rīgas jūrskolas telpās, kopš 1994. gada tās krājums ir veidots atbilstoši LJA studiju programmām. Zinātniskajā bibliotēkā ir lasītava, abonementa krājuma daļa un grāmatu krātuves. Te var izvēlēties grāmatas līdzņemšanai vai strādāt lasītavā, arī – izmantojot internetu.

Studija centra otrajā stāvā ir ierīkota konferenču zāle, te atrodas arī garderobe, ko projektējis dizainers un mākslinieks J. Zandersons. Darbus veica SIA „Metālmāksla". Garderobi ekspluatācijā nodeva 2007. gada jūnijā.

Konferenču zāli izmanto mācību semināriem, lekcijām un absolventu izlaidumiem, LJA jūrskolas ansambļa mēģinājumiem, kā arī darbinieku sarīkojumiem. Goda vietā konferenču zālē stāv Latvijas Jūras akadēmijas karogs (autore tekstilmāksliniece Ā. Vītoliņa, iesvētīja prāvests J. Liepiņš Doma baznīcā 1994. gada 18. jūnijā, pirmā LJA izlaiduma dienā) un Latvijas Republikas valsts karogs.

Par jūrniecības izglītības mācību procesa organizāciju un studiju kvalitāti atbildīgs ir profesors Valdis Priednieks, drošuma un kvalitātes vadības speciālists, no 2000. gada LJA prorektors, šobrīd augstskolas zinātņu prorektors. Pēc Rīgas Politehniskā institūta beigšanas viņš strādāja Mehānikas un mašīnbūves fakultātē par docētāju. No 1989. līdz 1992. gadam nodarbojās ar profesionālās izglītības iestāžu darba organizēšanu, vadīja nozares metodisko centru. No 1992. līdz

2000. gadam viņš bija Rīgas Tehniskās universitātes Transporta un mašīnzinību fakultātes docētājs. Kopš 1998. gada V. Priednieks pēta kvalitātes vadības sistēmu izveidi industrijā, transportā un profesionālajā vidējā un augstākajā izglītībā, ieskaitot jūrniecības izglītību. Viņa vadībā paveikts ilgs un nopietns darbs pie jaunas jūrniecības izglītības koncepcijas izstrādes un Starptautiskās standartu organizācijas sertifikāta iegūšanas Latvijas Jūras akadēmijai.

Studiju programmu realizāciju LJA nodrošina augsti kvalificēti mācībspēki. 24. oktobra pēcpusdienā Studiju centrā 2. kursa studentiem – topošajiem kuģu vadītājiem – notika lekcija par apkārtējās vides drošību. Lekciju lasīja Ģertrūde Aniņa. Šobrīd viņas pamatdarbs ir Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamentā par vides aizsardzības speciālisti, bet viņa bija pirmā Latvijas Jūras akadēmijas prorektora vietniece sabiedriskajā darbā, kopā ar saviem domubiedriem atdevusi daudz dvēseles spēka jūrniecības izglītības atdzimšanai.

Aizvadītajā gadā ir paveikta neliela daļa no iecerētā, tāpēc iesākto darbu turpināsim. Paldies par atsaucību Latvijas Jūras akadēmijas rektoram Jānim Brūnavam un Studiju centra vadītājai Ingai Zariņai.

LJA bibliotēkas lasītava.

LJA konferenču zāle.

Garderobe – oriģinālprojekts LJA Studiju centram.

Latvijas Jūras akadēmijas Daugavgrīvas mācību bāzes fotogrāfijas atspoguļo savu laikmetu un, gadiem ejot, vērtība tām pieaug. Fotogrāfijas būs nozīmīgs papildinājums krājumam par jūrniecības izglītību.

I. Kārkliņa

Kāpnes uz jūru

Liepājas jūrskola ir viena no vecākajām jūrniecības mācību iestādēm Latvijā, dibināta 1876. gadā, atsaucoties uz Krišjāņa Valdemāra aicinājumu. Tā piedzīvojusi daudz pārmaiņu, dažādos laikos atradusies dažādās telpās, bet no 1954. gada Liepājas jūrskola, tagad Liepājas Jūrniecības koledža, darbojas Ūliha ielā 5.

Tagad zem viena jumta ir divas mācību iestādes – Liepājas jūrskola un Liepājas Jūrniecības koledža. Jūrskolā tiek uzņemti audzēkņi pēc 9. klases divās specialitātēs – kuģu vadītāji un kuģu mehāniķi, viņi mācās četrus gadus, saņemot atestātu par vidējās izglītības iegūšanu un savu pirmo darba diplomu izvēlētajā specialitātē. Pēc jūrskolas pabeigšanas jaunieši var izvēlēties, ko darīt tālāk: viņi var sākt darbu jūrā vai turpināt studijas koledžā, iegūstot pirmā līmeņa augstāko profesionālo izglītību. Daudzi izmanto tieši šo iespēju, jo jūrskolas absolventiem mācības koledžā ir bez maksas. Savukārt pēc koledžas beigšanas jaunie speciālisti ir vidējā līmeņa jūras virsnieki un, ja vēlas kļūt par augstākā līmeņa jūras virsniekiem, tad, protams, ir jādodas uz Latvijas Jūras akadēmiju Rīgā. Kā atzīst Liepājas Jūrniecības koledžas direktora vietniece audzināšanas darbā, pēdējā laikā starptautiskajā jūrniecības biznesā valda uzskats, ka jūras karjerai pietiek ar koledžas izglītību. Šis ir arī viens no galvenajiem diskusiju tematiem Latvijā, jo vienmēr paliek jautājums – cik kvalitatīvus speciālistus sagatavo jūrskolas, koledžas un akadēmiskajā līmenī, un vissvarīgāk ir atbildēt uz jautājumu, vai tie būs atbildīgi speciālisti, kas nodrošinās kuģošanas drošību pasaules jūrās un okeānos?

Liepājas Jūrniecības koledžas (LJK) direktora vietniece audzināšanas darbā Dzintra Putniņa: – Katra mācību iestāde, protams, cīnās par savu izdzīvošanu un apliecina savas spējas strādāt atbilstoši mūsdienu augstajiem standartiem. 2007. gada decembrī notika Liepājas Jūrniecības koledžas akreditācija. Mēs kā mācību iestāde ieguvām beztermiņa akreditāciju, un trīs studiju programmas tika akreditētas uz sešiem gadiem. Tas nozīmē, ka esam saņēmuši augstāko novērtējumu un, protams, esam ļoti apmierināti un gandarīti par mācību iestādes, tātad arī pasniedzēju darba novērtējumu. Tā kā jūrniecības skolas un koledžas Rīgā un Liepājā pēc būtības dara kopīgu darbu – sagatavo jūrniecības speciālistus, piedevām augstākā līmeņa jūrniecības izglītību Latvijā var iegūt tikai Latvijas Jūras akadēmijā, būtu tikai pašsaprotami, ja starp abām mācību iestādēm būtu izveidojusies cieša sadarbība un sapratne un ja būtu studiju programmu savienojamība. Diemžēl jāteic, ka jau tradicionāli ar Latvijas Jūras akadēmiju mums ir visai vēsas attiecības. Lai gan mūsu mācību iestādes ir noslēgušas sadarbības līgumu, tāda īsti laba sadarbība nekad nav izveidojusies. Radies priekšstats, ka akadēmijā

Liepājas Jūrniecības koledžu, no vienas puses, uztver kā sīvu konkurentu, bet, no otras, kā nelīdzvērtīgu partneri. Viņi nelabprāt redz mūs ciemos pie sevis. Arī mūsu bijušie audzēkņi, kas aizgājuši mācīties uz LJA, vispirms saskaras ar to, ka, izdzirdot Liepājas Jūrniecības koledžas vārdu, pretī tiek saņemta tāda kā divdomīga nopūta.

Par to, cik LJK beidzēju turpina mācības LJA, liepājnieki īpaši neinteresējas un nav informēti, Dz. Putniņa vien piebilst, ka skaits varētu būt neliels. Viņa stāsta par puišiem, kuri pabeiguši LJK un savu darba dzīvi vēlējušies saistīt ar Latvijas Jūras spēkiem, viņiem gan bijis jādodas mācīties uz akadēmiju, jo Latvijas militārajiem jūras virsniekiem karjeras turpināšanai tiek pieprasīta augstākā līmeņa jūrniecības izglītība.

Dzintra Putniņa.

Dz. Putniņa: – Pēdējā mācību gadā tika prasīts, lai koledžā uzņemam audzēkņus arī ar vispārējās vidējās izglītības diplomu. Šiem studentiem piedāvājam trīs mācību programmas: kuģu vadītāju, kuģu mehāniķu un starptautisko kravas pārvadājumu organizatoru specialitātē, kur viņi mācās trīs gadus un iegūst pirmās pakāpes augstākās izglītības diplomu. Daudz domājam, kā veidot jaunas mācību programmas tādās specialitātēs, kas jūrniecības nozarē ir nepieciešamas un pieprasītas. Esam gandrīz jau sagatavojuši pirmā līmeņa augstākās izglītības programmu jūras likumdošanas un konvenciju specialitātē, kurā sagatavosim jurista palīgus. Mūsu pētījumi liecina, ka juristu ir daudz, bet nav tādu, kuri pārzinātu jūrniecības likumdošanu, tai skaitā starptautisko jūrniecības likumdošanu. Pie šīs programmas izveides strādā mūsu pašu pasniedzējs, kurš absolvējis Baltijas Krievu institūtu, strādājis jūrā, tagad mācās maģistrantūrā. Ļoti ceru, ka jau nākamajā mācību gadā mēs varēsim piedāvāt studentiem jauno programmu, tāpēc meklējam pasniedzējus, kurus varētu pieaicināt šim mācību procesam.

Nav gājis viegli

1991. gada 5. jūnijā tika likvidēta līdzšinējā Liepājas jūrskola un uz tās bāzes sāka veidot Liepājas Jūrniecības koledžu. Bija jāizstrādā jauni mācību plāni un programmas, lai 1991./92. mācību gadā sāktu darboties koledža, kas sešu gadu laikā sagatavotu augsti kvalificētus speciālistus praktiskam darbam flotē. Par koledžas

Mācību kabinets Liepājas Jūrniecības koledžā.

LJK tiek veidots skolas sabiedriskās dzīves albums.

direktoru iecēla ilggadējo bijušās jūrskolas mācību daļas vadītāju Ivaru Virgu. Arī turpmākajos gados norisinājās dažādi mācību procesa pārkārtojumi. Laikā no 1994. līdz 1998. gadam koledža strādāja pēc sešu gadu mācību programmas, tad notika pāreja uz piecu gadu mācību laiku, bet 1999. gadā nonāca pie četru gadu mācības programmas. Ar 2003./04. mācību gadu Liepājas Jūrniecības koledža pārgāja uz jaunu mācību programmu un tagad sagatavo jūrniecības pirmās pakāpes augstākajai izglītībai jeb izglītības ceturtajam līmenim atbilstošus speciālistus praktiķus. Lai gan esošā mācību materiālā bāze ļauj sekmīgi apgūt zināšanas atbilstoši mūsdienu jūrniecības prasībām, tomēr koledža iespēju robežās cenšas papildus iegādāties pašus modernākos mācību līdzekļus. Un ļoti cer, ka reiz pašiem būs arī savs mācību kuģis, kur topošie jūrnieki varēs iegūt pirmās praktiskās iemaņas.

Dz. Putniņa: – Līdztekus daudzajiem speciālajiem mācību priekšmetiem audzēkņi apgūst vispārizglītojošo mācību programmu vidusskolas apjomā: vēsturi, latviešu valodu, angļu valodu, matemātiku un citus priekšmetus. Arī sportam tiek atvēlēts savs stundu skaits. Vēlamies, lai mūsu audzēkņi līdztekus profesijas apgūšanai iemācās pašu svarīgāko dzīves gudrību: tev ir jābūt cilvēkam ar lielo burtu, tev jābūt atbildīgam. Cilvēku kļūdas ļoti dārgi maksā, jo īpaši tas sakāms par jūrnieku kļūdām. Un vēl mēs vienmēr sakām saviem audzēkņiem: jūs būsiet tie, kas nesīs Latvijas vārdu pasaulē, tāpēc jums jābūt atbildīgiem ne tikai par savu darbu, bet arī par savu valsti. Koledža tirdzniecības flotei sagatavo speciālistus atbilstoši modernās jūrniecības

prasībām, un tie ir pieprasīti ne tikai „Latvijas kuģniecībā", bet daudzi strādā arī uz ārzemju kuģiem.

Jūrnieku profesija ir ļoti pieprasīta, to īpaši izjūtam pēdējos gados. Ja vēl nesenā pagātnē bija lielas problēmas ar prakses vietām uz kuģiem un mēs lūdzāmies, lai kuģu īpašnieki paņem mūsu puišus praksē, tad tagad viņi paši pieprasa: dodiet vēl praktikantus! Tagad visi mūsu audzēkņi ir *uz izķeršanu*.

Viesojoties Liepājas Jūrniecības koledžā, var just, ka stagnācija šeit varētu iet uz beigām. Par to liecina jau pati skolas fasāde, kas restaurēta un dižojas pilnā krāšņumā. Dz. Putniņa saka, ka restaurācijas darbi bijuši iespējami, pateicoties sponsoriem, un ar labu vārdu tūlīt piemin Rīgas brīvostas pārvaldnieku Leonīdu Loginovu, ar kura atbalstu te ne mazums izdarīts, piemēram, skolas ēkai uzlikts jauns jumts. Jā, starp citu, arī Leonīds Loginovs ir Liepājas jūrskolas absolvents, un finansiālais atbalsts ir tas veids, kā bijušais audzēknis tagad var pateikt paldies savai skolai par zināšanām un iespējām, kurām pamats likts šeit.

Vēl lielu palīdzību skolai sniedz Latvijas Jūras administrācija un Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija.

Kāpjot lejā pa skolas platajām kāpnēm, jūtama vēstures elpa. Pakāpieni nodiluši, tos skāruši simtiem un tūkstošiem audzēkņu soļu. Te skriets uz lekcijām, te svinīgi iets pēc pirmā profesionālā diploma. Šis kāpnes bijušas pirmais ceļš uz tālajām jūrām. Nu ko, lai šīs kāpnes nenogurstoši kalpo arī turpmāk!

Liepājas Jūrniecības koledžas pirmā līmeņa profesionālā augstākā izglītība tiek realizēta pilna un nepilna laika studiju formās:

Studiju programmas nosaukums	Studiju ilgums		Studiju maksa gadā (Ls)		Iepriekšējā izglītība	
	Pilna laika studijas	Nepilna laika studijas	Pilna laika studijas	Nepilna laika studijas	Pilna laika studijas	Nepilna laika studijas
Kuģu vadītājs Kuģu mehāniķis	2 gadi	3 gadi	Bez maksas, par valsts budžeta līdzekļiem	500	Vidējā profesionālā izglītība	
Starptautisko pārvadājumu organizācija	3 gadi	4 gadi	375	375	Vispārējā vidējā izglītība	

Vidusskolnieki iepazīstas ar jūras virsnieka profesiju

2007. gadā pirmo reizi notika televīzijas konkurss vidusskolniekiem „Enkurs 2007" . Konkursa organizatori vienojās, ka aizsāktā tradīcija jāturpina arī 2008. gadā.

"Enkurs" galvenais mērķis ir ieinteresēt vidusskolniekus par iespēju apgūt jūras virsnieka profesiju, kā arī piesaistīt sabiedrības uzmanību tam, ka ne tikai Latvijā, bet arī visā Eiropā trūkst kvalificētu jūras virsnieku. Tā ir perspektīva un labi atalgota profesija, bet pašlaik ļoti izjūtams speciālistu trūkums jūrniecības nozares darba tirgū, un tas attiecas gan uz darbu jūrā, gan krastā.

Konkursa „Enkurs 2007" laikā jaunieši pildīja visdažādākos uzdevumus: bija nodarbības peldbaseinā un dūmu labirintā, darbojās ar trenažieri (simulatoru), izvadot *ātrgaitas kuteri* pa noteiktu maršrutu, vilka virvi, kā arī apliecināja savas zināšanas ģeogrāfijā un jūrniecības vēsturē.

Konkursā „Enkurs 2007" bija trīs uzvarētāji – komandas no Bauskas 1. vidusskolas, Rīgas universālās vidusskola un Rīgas 13. vidusskola. Tās balvā saņēma braucienu ar prāmi „Regina Baltica" uz Stokholmu. Brauciena laikā vidusskolnieki tika iepazīstināti ar norisēm uz kuģa – tikās ar kuģa virsniekiem, apmeklēja

kapteiņa tiltiņu, kur saņēma informāciju par kuģa vadību, kā arī apskatīja kuģa mašīntelpu un tehnisko iekārtu kontroltelpu.

Konkursu organizēja Latvijas Jūras administrācija, SIA „Novikontas" un Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācija. Konkursu atbalsta „Latvijas kuģniecība", Rīgas brīvostas pārvalde, Ventspils brīvostas pārvalde, Liepājas ostas pārvalde, AS „Tallink Latvia", Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība un Latvijas Jūras akadēmija. 2008. gadā gatavību iesaistīties projektā apliecinājusi arī Latvijas Jūrniecības savienība. Konkursa organizatori gaida arī citus interesentus, visas tās iestādes un organizācijas, kas saistītas ar jūrniecību un kuru īpašnieki un vadība ir gatavi reāli darboties, lai piesaistītu jaunos speciālistus jūrniecības nozarei, nevis tikai sūdzēties par kvalificētu jūras virsnieku un krasta speciālistu trūkumu.

Konkursu „Enkurs 2008" iecerēts veidot,

Pirmajā „Enkurā" uzvarēja Bauskas vidusskola.

izmantojot gan iepriekšējā gada pieredzi, gan sagatavojot pavisam jaunus, atraktīvus uzdevumus, turklāt organizēt vairākās atlases kārtās, par konkursa bāzi izmantojot ne tikai jūrnieku treniņu centra „Novikontas" telpas, kur notika „Enkurs 2007", bet arī citas iespējas, piemēram, vienu no kārtām sarīkojot uz kāda no Latvijas kuģiem.

2008. gada janvārī konkursa "Enkurs 2008" rīkotāji viesojās skolās, kas pieteikušas dalību konkursā pirmo reizi: Alūksnes 1. ģimnāzijā, Balvu amatniecības vidusskolā, Skrundas vidusskolā, Aizputes vidusskolā, Liepājas 1. ģimnāzijā, Ventspils 6. vidusskolā un Rīgas 3. vidusskolā.

Tikšanās laikā tika stāstīts ne tikai par konkursu un tā uzdevumiem, bet arī par jūras virsnieka profesiju, perspektīvām un iespējām to apgūt. Ar skolniekiem tikās Latvijas Jūras administrācijas, jūrnieku mācību centra „Novikontas", Krasta apsardzes dienesta speciālisti, kā arī Latvijas Jūras akadēmijas pēdējā kursa studenti Ingus Bajinskis un Roberts Gailītis.

Visvairāk skolēnus interesēja, cik bīstams ir jūrnieka darbs, cik lielu algu saņem jūras virsnieki, kā arī iestāšanās nosacījumi un mācības Jūras akadēmijā. Gandrīz visās skolās nācās atbildēt uz jautājumu, vai arī meitenes var mācīties Jūras akadēmijā un kļūt par jūras virsniekiem.

2008. gada februārī konkursa uzdevumus saņems arī tās skolas, kas konkursā piedalīsies jau otro gadu. Visas sešas skolas, kas startēja „Enkurā 2007", ir izteikušas gatavību iesākto turpināt. Tās ir Bauskas 1. vidusskola, Rīgas universālā vidusskola, Rīgas 13. vidusskola, Rojas vidusskola, Brocēnu vidusskola un Rīgas 74. vidusskola.

Tāpat kā 2007. gadā, arī šajā sezonā balvas saņems visi konkursa dalībnieki, taču galvenās balvas gaida trīs pirmo vietu ieguvējus, un tas būs brauciens ar kādu no Latvijas karoga kuģiem.

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.

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.

Sākoties 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: Dudajeva gatve 5a, Rīga. Tālr.: +371 7311208, 28674054
www.vesel.lv

LJG 2007

Rūpīgs darbs dod labus rezultātus

No 1991. gada „Lapa" strādā kruinga biznesā. Atskatoties uz aizvadītajiem gadiem, kompānijas vadība ir gandarīta par darbu, jo ir izdevies ne tikai noturēties tirgus nišā, bet arī ieņemt vienu no līdera pozīcijām tirgū un attīstīt darbību.

Ar kompānijas un tās sadarbības partneru palīdzību daudzi jūrnieki ir veidojuši savu karjeru, un tieši „Lapa" ir radījusi tam nepieciešamos apstākļus. Daudzi kompānijas jūrnieki ir kļuvuši par superintendantiem. Piemēram, tikai kuģošanas kompānijā „Stolt" vien par superintendantiem strādā pieci „Lapas" jūrnieki. Šāda palīdzība jūrniekiem profesionāli izaugt, nenoliedzami dod gandarījumu.

Kompānijai „Lapa" ir ļoti labs jūrnieku pūls, un jūrnieki arī vienmēr ir bijuši apmierināti ar to pakalpojumu līmeni, kāds viņiem tek sniegts. Nevienam nav noslēpums, ka „Lapai" ir izdevies savā pūlā sapulcināt labākos jūrniekus, un ne tikai jūras virsniekus, bet arī ierindas jūrniekus, kuri labi pārvalda angļu valodu, tātad ir konkurētspējīgāki par citiem un arī labi pieprasīti.

„Lapai" savu kuģu nav, bet kompānija jūrniekiem sniedzam pakalpojumu – palīdz viņiem atrast darbu uz to kuģošanas sabiedrību kuģiem, ar kuriem tai noslēgts sadarbības līgumus.

Lai izdzīvotu saspringtajos konkurences apstākļos, „Lapa" ir atvērusi savas kompānijas meitas uzņēmumu Sanktpēterburgā un Odesā. Diemžēl vietējais tirgus ir pārlieku mazs, lai varētu šeit paplašināt darbību. Kā saka SIA „Lapa" prezidents Aleksandrs Nadežņikovs: – 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. No 2006. gada piedāvājam 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, jo prasības ir jāievēro bez atlaidēm.

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība – rūpes, bažas, prieki...

Piedāvājam sarunu ar Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības (LTFJA) prezidentu IGORU PAVLOVU.

– Pavlova kungs, ar ko 2007. gads jūrnieku arodbiedrības darbā atšķīrās no iepriekšējiem? Kā ekonomiskā situācija Latvijā ietekmēja jūrniekus?

– 2007. gads bija sarežģīts, varētu pat teikt – pretrunīgs. No vienas puses, LTFJA ieguva jaunus partnerus, mūsu jūrniekiem atklājās papildu vakances gan uz Eiropas valstu, gan ērto karogvalstu kuģiem. Īpaši iepriecina tas, ka pieauga darba vietu daudzums uz Latvijas karoga kuģiem – savas flotes palielināja kompānijas „Batavia" un „Tallink Latvia". No otras puses, pirmo reizi pēdējo desmit gadu laikā notika tik jūtamas pārmaiņas gan valsts ekonomikā, gan pasaules finanšu tirgū. Latvijā pastāvīgi auga inflācija. Sākot no janvāra, gada laikā ASV dolārs attiecībā pret latu zaudēja 12,5%. Tā kā vairāk nekā 90% mūsu jūrnieku algu saņem dolāros, tās palielinājums nespēja kompensēt cilvēku reālos zaudējumus. Ņemot to vērā, arodbiedrība ar vairākām kompānijām rīkoja sarunas par iespējām norēķinos ar jūrniekiem pāriet uz eiro, un, piemēram, „Batavia" un „HLVB Shipping" tagad algu izmaksā šajā valūtā. Pie šā jautājuma strādāsim arī turpmāk.

Pozitīva iezīme 2007. gadā bija tā, ka jūrniekiem pirmo reizi daudzu gadu laikā problēmas neradīja darba vietas atrašana. Vēl pirms dažiem gadiem cilvēkiem tikai ar lielām pūlēm izdevās atrast vietu uz kuģa, bet tagad katram jūrniekam, īpaši zinošam, čaklam disciplinētam, iespējams dabūt darbu.

– Vai pastāv reālas iespējas, ka jūrniekiem varētu palielināt algu?

– 2007. gadā iezīmējās divas atšķirīgas tendences. Lai gan inflācija un dolāra zemais kurss ir acīm redzama realitāte, arodbiedrībai ir visai grūti vest ar kuģu īpašniekiem sarunas par darba algas paaugstināšanu ierindas sastāvam. Mēs atrodamies starptautiskajā darba tirgū, kur starp jūrniekiem pastāv liela konkurence. Pēc Latvijas iestāšanās Eiropas Savienībā pie mums cēlās gandrīz visas cenas. Dabiski, ka tā alga, kas apmierina, teiksim Eiropas Savienībā neietilpstošo valstu un Āzijas reģioņa valstu jūrniekus, Latvijas jūrniekus apmierināt nevar. Lai panāktu ar kuģu īpašniekiem vienošanos par ierindas sastāva atalgojumu, mums jāpieliek ļoti daudz pūļu un jābūt elastīgiem. Arodbiedrība pašreizējā situācijā dara visu, kas ir tās spēkos. Lai gan sarunas norisinās ļoti smagi, zināms darba algas pielikums ierindas sastāvam jau panākts.

Igors Pavlovs.

Toties ar kuģu virsniekiem ir gluži pretēji, šeit situācija darba tirgū ir viennozīmīgi par labu jūrniekiem. Tēlaini runājot, kuģu virsnieku darba tirgū šobrīd vērojama tāda kā izsoles elementa klātbūtne. Teiksim, pieredzējis virsnieks, kas strādā kādā kompānijā un par savu darbu saņem noteiktu algu, rīt var saņemt darba un lielākas algas piedāvājumu no citas kompānijas, bet pēc šā līguma beigām darbu viņam piedāvās trešā kompānija, solot vēl lielāku atalgojumu.

Bet, lai kāda būtu situācija darba tirgū, pēc LTFJA domām, ļoti svarīgi ir palielināt arodbiedrības minimumu jeb ITF noteikto algas minimumu, jo tieši tam tirgus mehānisma ietekmē kuģu īpašnieki pievieno dažādus bonusus un piemaksas virsniekiem. Un mēs uzskatām, ka ITF minimums ir katru gadu jāpaaugstina. Jo vairāk tāpēc, ka tas ietver bāzes likmi, samaksu par virsstundu darbu un atvaļinājuma naudu. Jo augstāks ITF minimums, jo augstāka arī algas bāzes likme, no kuras aprēķina slimības pabalstus un citas kompensācijas (piemēram, ja līgums ar jūrnieku tiek lauzts pirms termiņa, viņš saņem kompensāciju divu bāzes likmju apmērā).

Protams, mēs cenšamies panākt arodbiedrības minimuma paaugstinājumu ne tikai virsniekiem, bet arī ierindas jūrniekiem.

ITF minimumu ir svarīgi palielināt arī tāpēc, ka alga, kas noteikta, arodbiedrībai vienojoties ar kuģu īpašnieku, ir jāizmaksā neatkarīgi no situācijas darba tirgū.

– Kādas problēmas satrauca arodbiedrību, ar kādiem jautājumiem pie jums nāk jūrnieki un viņu ģimenes locekļi?

– Viena no aizvadītā gada tendencēm bija tāda, ka daļa jūrnieku pārtrauca darbu flotē. Lielākoties tas sakāms par ierindas sastāvu. Kā vērtēt šo tendenci? Protams, tajā, ka cilvēki pamet floti un jūrniecības nozarē sāk veidoties profesionāļu deficīts, nekā laba nav. Bet, ja runājam nevis no biznesa interešu, bet vispārcilvēciskām pozīcijām, tad jāatzīst, ka tas nemaz nav slikti, ka, augot ekonomikai, cilvēkiem paveras plašākas iespējas un arī krastā viņi var pietiekami nopelnīt. Tātad, ja motivācija ir alga, tad priekšroka tiek dota krastam. Būt kopā ar ģimeni, ar bērniem – tas ir lieliski.

Tātad mums, no vienas puses, raizes dara jūrnieku aiziešana no flotes, bet, no otras puses, mēs saprotam, ka šis process ir neatgriezenisks un aizvien vairāk cilvēku centīsies atrast darbu krastā.

Aizvadītajā gadā mēs lielu uzmanību pievērsām jūrnieku iesniegumiem arodbiedrībai visdažādākajos jautājumos. Lielākā daļa šo iesniegumu bija saistīta ar tīri cilvēciskām problēmām – kāds guvis traumu vai smagi saslimis, kāds netaisnīgi norakstīts no kuģa. Bija iesniegumi sakarā ar jūrnieka pazušanu jūrā un jūrnieka nāvi. Arodbiedrība pastāvīgi cenšas sniegt atbalstu šādās bēdīgās situācijās. Ja ģimene pārdzīvojusi traģēdiju un zaudējusi tuvu cilvēku, vairākumā gadījumu vismaz izdevās panākt, ka radiniekiem izmaksā kompensāciju, ja kāda iemesla dēļ bija radušās problēmas ar tās saņemšanu.

Kad nākas risināt šādas problēmas, mēs apzināmies, cik tas ir svarīgi, ka jūrniekiem ir tāda organizācija kā arodbiedrība. To saku ne tāpēc, ka vadu LTFJA. Analizējot situācijas, kurās cilvēkiem nepieciešama palīdzība, saprotu, ka tāda organizācija ir vajadzīga, un gribu novēlēt jūrniekiem to saglabāt arī turpmāk. Vismaz tik ilgi, kamēr Latvijā ir jūra un jūrnieka profesija.

Tātad līdztekus savam pamatdarbam – sarunām ar kuģu īpašniekiem par darba apstākļiem un samaksas nosacījumiem, kas tiek vestas, slēdzot koplīgumus, arodbiedrība veic arī tādus kā juridiskā biroja pienākumus, palīdzot cilvēkiem atrisināt konkrētas problēmas. Piederība arodbiedrībai faktiski nodrošina cilvēkam pašam savu „advokātu", pie kura iespējams vērsties no jebkuras vietas uz zemeslodes un saņemt kvalificētu juridisko palīdzību, turklāt bez maksas. Ļoti bieži mēs arodbiedrības biedriem sniedzam arī palīdzību jautājumos, kas nav saistīti ar viņu profesionālo darbību.

Reizēm jūrnieki mēdz sacīt: „Gadiem esmu arodbiedrībā, bet tā arī neesmu no tās neko saņēmis." Būtībā jau varu katram novēlēt iztikt bez kontakta ar arodbiedrību. Tomēr tā ir ļoti vajadzīga organizācija, ko savā ziņā pat varētu salīdzināt ar policiju, ugunsdzēsības vai veselības aprūpes dienestu. No vienas puses, mēs labi apzināmies, ka sabiedrībai šie dienesti ir vajadzīgi, jo dzīvē visādi var gadīties, bet, no otras, reizēm pukojamies, ka jāmaksā nodokļi to uzturēšanai, un to, cik ļoti šie dienesti patiesībā ir nepieciešami, novērtējam tikai tad, kad paši nokļūstam kritiskā situācijā.

– Ar kādām kompānijām noslēgts koplīgums 2008. gadā? Vai vienmēr izdodas rast kompromisu?

– Noslēgti kolektīvie līgumi ar kompānijām „Baltic Navigation", "Columbia Ship Management", "Anglo-Eastern Crew Ship Management", "Tallink Latvia", "Latvijas kuģniecība" un citiem mūsu partneriem. Pabeigtas sarunas ar Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociāciju, tās bija vienas no grūtākajām. Mēs norvēģiem pilnībā aprakstījām situāciju Latvijas darba tirgū, pastāstījām par auļojošo inflāciju, par citām mūsu valsts problēmām.

Ir jāsaprot, ka vienoties vajag uz kopēju interešu pamata. Ja tāda nav, neatliek nekas cits, kā saraut attiecības. Pagaidām LTFJA ne ar vienu no partneriem tā nav gadījies. Mēs uzskatām, ka labākais risinājums ir noslēgt līgumu. Kas attiecas uz katra atsevišķa cilvēka personisko ieinteresētību, te ir samērā plašas iespējas:

gan darba tirgus, gan pietiekami daudzie līgumi, ko noslēgusi arodbiedrība, ļauj Latvijas jūrniekiem meklēt pieņemamu algu. Sarunās ar kuģu īpašniekiem mēs nepieturamies pie „trafareta" scenārija, visur nevienojamies par vienādu darba samaksu. Viss ir atkarīgs no kompānijas iespējām, ekonomiskās attīstības līmeņa, no tā, cik labi kompānija jūtas tirgū. Dabiski, ka dažādās kompānijās dažādi maksā par darbu, atšķirīgas ir gan kapteiņu, gan motoristu algas. Var aiziet uz vienu kompāniju, ar kuru noslēgts koplīgums, un saņemt vienu algu, un var aiziet uz otru, ar kuru arī ir koplīgums, un saņemt citādu atalgojumu – vai nu lielāku, vai mazāku. Jāteic, ka arī jūrnieku sagatavotības līmenis ir atšķirīgs – starp viņiem ir gan jaunie, kam nav lielas pieredzes darbā jūrā, gan augsta līmeņa profesionāļi, kas flotē nostrādājuši daudzus gadus. Skaidrs, ka otrie prasa attiecīgu sava darba novērtējumu, tas ir, lielāku algu. Tirgum jāpiedāvā cilvēkiem šāda iespēja.

Mēs esam noslēguši jaunus līgumus ar kruinga kompānijām un lielāko daļu kuģu īpašnieku, un tie ir spēkā no šā gada 1. janvāra. Tai brīdī, kad jaunie līgumi stājās spēkā, automātiski mainījās darba samaksas un citi līgumā paredzētie nosacījumi visiem jūrniekiem, kas atrodas uz kuģiem, neatkarīgi no tā, kad šie cilvēki parakstījuši darba līgumu – pirms vai pēc 2008. gada 1. janvāra.

Vladimirs Novikovs

Piecus gadus kopā ar jūrniekiem

Lai pilnvērtīgi varētu darboties jūrnieku centri Liepājā un Ventspilī, no valsts vajadzētu saņemt ap 50 tūkstošiem latu gadā. Tā kā Latvija nav pievienojusies 1987. gadā parakstītajai Starptautiskās darba organizācijas 163. konvencijai par jūrnieku sociālo un sadzīves aprūpi jūrā un ostā, tad nedz valstij, nedz ostām pret jūrnieku centriem nav pienākumu.

Pievienoties kādai konvencijai vai ne – tā ir Saeimas kompetence, un laikam jau valstī risināmi svarīgāki jautājumi par jūrnieku labklājību un iespēju relaksēties pēc garajiem uz kuģa pavadītajiem mēnešiem. Šobrīd Liepājas jūrnieku centrs sevi uztur, iegūstot līdzekļus ar saimniecisko darbību, tas ir, iznomājot sporta zāli, konferenču centru un citas telpas maksātspējīgiem klientiem, tai skaitā pilsētas pašvaldībai. Otrs finansējuma avots ir Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, kas, salīdzinot ar valsti, nebūt nav tā bagātākā organizācija, toties labi saprot jūrnieku vajadzības. Jūrnieku centra direktors Visvaldis Radelis uzsver, ka ir jābūt iespējai jūrniekiem piekļūt internetam, piezvanīt uz mājām, vienalga, vai tās ir Krievijā vai Singapūrā, nodarboties ar sportu, kārtīgi paēst un izklaidēties. Tā ir pasaules prakse, un ikviens jūrnieks jebkurā ostā šādus

pakalpojumus var saņemt. Lielākā daļa šo bezmaksas iespēju nu jau piecus gadus ir arī Liepājā. Turklāt centrs palīdz risināt jūrniekiem krīzes situācijas, vai tās būtu nesaskaņas ar darba devēju, juridiskā palīdzība vai jebkura cita joma, un jāatzīst, ka jūrniekiem bijis nepieciešams palīdzēt ne reizi vien.

Visvaldis Radelis stāsta, ka Liepājas jūrnieku centrs ar savu darbību jau iekļaujas pilsētas dzīvē. Viens no lieliskākajiem pasākumiem šovasar bija ūdenstūrisma sacensības Liepājas ezerā un Bārtas upē, kurās piedalījās gan jūrnieki, gan liepājnieki. Šis pasākums tapa, sadarbojoties Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai, jūrnieku centram un Liepājas pašvaldības sporta pārvaldei. Saikne ar pašvaldību veidojas arī sporta zāles nomā. Jūrnieku centra sporta zāle ir bāze Liepājas basketbola skolai, kā arī sporta nodarbību vieta skolu audzēkņiem. Zāle ir noslogota. Nākamgad to paredzēts remontēt. Atskatoties uz piecu gadu darbības rezultātiem, redzams, ka jūrnieku centrs Liepājā ir patiešām vajadzīgs.

Ievieš augstākā līmeņa aizsardzības pasākumus

2007. gada pavasarī un vasaras sākumā Marokā notika vairāki teroristu uzbrukumi un tika arestētas vairākas personas, kas bija plānojušas terora aktus. 2007. gada 9. jūlijā Eiropas Jūras drošības aģentūra nosūtīja Starptautiskās Jūras organizācijas dalībvalstīm paziņojumu par Marokas atbildīgo institūciju lēmumu paaugstināt visās Marokas ostās aizsardzības pasākumus, nosakot ostas iekārtām 3. aizsardzības līmeni uz visu vasaras periodu.

Drošības policijas Pretterorisma centrs saņēma informāciju, ka no 2007. gada 6. jūlija Marokas varas iestādes valstī noteikušas augstāko pretterorisma gatavības pakāpi, brīdinot par nenovēršamiem terorisma draudiem. Saskaņā ar šo informāciju Drošības policijas priekšnieks Jānis Reiniks uzdeva īstenot pastiprinātus aizsardzības pasākumus Marokas ostās un teritoriālajos ūdeņos esošajiem Latvijas kuģiem. Latvijas karoga kuģiem, kas atrodas Marokas ostās un ostu iekārtās, uzdots ieviest augstākā jeb trešā līmeņa aizsardzības pasākumus, bet Marokas teritoriālajos ūdeņos esošajiem kuģiem – otrā līmeņa aizsardzības pasākumus.

Drošības policijas lēmums tika pieņemts pēc Latvijas Jūras administrācijas Kuģu un ostu aizsardzības inspekcijas ieteikuma, kā arī izvērtējot Drošības policijas Pretterorisma centra rīcībā esošo operatīvo informāciju. Lēmumu nosūtīja Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centram (MRCC) izziņošanai visiem Latvijas karoga kuģiem.

„Fortuna 1" nepilda starptautisko konvenciju prasības

2007. gada aprīļa sākumā Īrijā arestēja Latvijas karoga kuģi „Fortuna 1", kura īpašnieks 11 cilvēku apkalpei nebija izmaksājis algas 46 000 eiro jeb 32 292 latu apjomā.

Kravas kuģis „Fortuna 1" 2007. gada aprīlī pietauvojās Grinoras ostā ar 1700 tonnām dzelzs stieņu, kas bija paredzēti kādai Īrijas kompānijai. Kuģa apkalpe atteicās kravu izkraut, tādējādi protestējot pret to, ka četrus mēnešus nav izmaksāta alga. Īrijas Ostas valsts kontrole kuģim atklāja arī vairākas neatbilstības starptautiskajām kuģošanas drošības prasībām. Starptautiskās Transporta strādnieku federācijas pārstāvis Īrijā un Lielbritānijā Norijs Makvikars laikrakstam „International Herald Tribune" sniegtajā intervijā teica, ka Transporta strādnieku federācijas pārstāvji tikušies ar kuģa īpašniekiem, lai vienotos par algu izmaksu jūrniekiem, bet tie nav varējuši pierādīt, ka spēj samaksāt darbiniekiem. „Nekas cits neatliks, nāksies pārdot kuģi, lai atlīdzinātu apkalpei nodarītos zaudējumus. Kuģa īpašnieki algu izmaksu nemitīgi atlika, tāpēc šāds risinājums būtu laba mācība visām kuģošanas kompānijām, kas darbojas Īrijas un Lielbritānijas ūdeņos, un apliecinātu, ka šāda uzvedība netiks paciesta," sacīja Makvikars.

Arī Latvijas Jūras administrācija nosūtīja vēstuli kuģa īpašniekam SIA „Spaider", kurā pieprasīja sniegt paskaidrojumus par kuģa arestēšanas iemesliem, kā arī informāciju, kā īpašnieks gatavojas atrisināt ar kuģi saistītās samilzušās problēmas.

„Fortuna 1" īpašniekam patiešām ir milzīgas problēmas. Piemēram, divas kuģu menedžmenta kompānijas atteikušās no sadarbības ar SIA „Spaider", jo īpašnieks nepilda norunas un līguma nosacījumus, līdz ar to šobrīd nav nevienas sertificētas kompānijas, kas būtu gatava uzņemties pildīt ISM kodeksa prasības attiecībā uz „Fortuna 1". Klasifikācijas sabiedrība „Russian Maritime register of shipping" tehnisko neatbilstību dēļ anulējusi kuģa konvenciālos dokumentus.

UZZIŅAI

Saskaņā ar jauno Ostas valsts kontroles direktīvu, kas 2007. gadā tika pieņemta Eiropas Savienībā, kuģim, ko 36 mēnešu laikā aiztur trīs reizes, uz visiem laikiem tiek aizliegts ienākt jebkurā ES ostā, un "Fortuna 1" pašlaik ir šā bezdibeņa malā. JA ar kuģa īpašnieku pēdējo divu gadu laikā vairākkārt veikusi pārrunas, skaidrojusi starptautiskos noteikumus un sniegusi visu veidu palīdzību, taču SIA "Spaider" attieksme nav mainījusies.

Kuģa īpašnieks pieprasīja JA vienreizēja pārgājiena atļauju, lai kuģis varētu no Īrijas atgriezties Liepājā it kā ikgadējās apskates veikšanai un plānotai karoga maiņai, taču, ņemot vērā visus iepriekš minētos apstākļus, JA nevarēja garantēt, ka „Fortuna 1" ir pietiekami drošs šādam pārgājienam, pat ja tiktu atbrīvots no aresta.

Latvijas vēstniecība Īrijā nosūtījusi JA informāciju, ka kuģa apkalpe nevar atgriezties Latvijā, jo nav saņemta vienreizējā pārgājiena atļauja. Visas pazīmes liecina, ka kuģa īpašnieks apkalpi izmanto par ķīlniekiem, jo nemēģina jūrniekus nogādāt uz Latviju ar lidmašīnu vai autobusu, bet vaino JA, ka tā neizsniedz vienreizējā pārgājiena atļauju.

Saņēmusi daļu iepriekš nesamaksātās algas, apkalpe atļāvusi izkraut kuģi, tomēr Starptautiskajai Transporta strādnieku federācijai saglabātas tiesības atjaunot kuģa arestu, ja strādniekiem netiks samaksāta atlikusī darba algas daļa.

Jauni noteikumi par personu iekārtošanu darbā uz kuģiem

Turpmāk arī kuģu īpašniekiem, tāpat kā jebkuram citam komersantam, būs jāsaņem licence personu iekārtošanai darbā uz kuģiem. Šo un citas precizētas normas paredz Satiksmes ministrijas izstrādātais jaunais noteikumu projekts „Noteikumi par personu iekārtošanu darbā uz kuģiem", ko 2007. gada 18. decembrī izskatīja Ministru kabineta sēdē.

Licenci personu iekārtošanai darbā uz kuģiem komersantam uz neierobežotu laiku izsniedz Satiksmes ministrija, un atšķirībā no pašreiz spēkā esošajiem noteikumiem jaunie vairs neparedzēs licences pārreģistrāciju.

Noteikumi nosaka arī komersantu tiesības, pienākumus un atbildību, šo noteikumu izpildes uzraudzības kārtību, kā arī to, kādos gadījumos Satiksmes ministrija drīkst anulēt izsniegto licenci. Satiksmes ministrija drīkstēs licenci anulēt gadījumā, ja komersants 12 mēnešu laikā nebūs iekārtojis darbā uz kuģa nevienu personu. Kuģu īpašniekiem, tāpat kā citiem komersantiem, turpmāk būs jānodrošina, lai ar darbā iekārtošanas pakalpojumiem nodarbojas vismaz viens darbinieks ar kuģa kapteiņa vai kuģa virsnieka profesionālo kvalifikāciju.

Komersantu saraksts, kuriem izsniegta speciālā atļauja (licence), būs pieejams VAS „Latvijas Jūras administrācija" mājaslapā internetā.

Līdz ar šo noteikumu apstiprināšanu spēku zaudēs Ministru kabineta 2005.gada 26.aprīļa noteikumi Nr. 278 „Noteikumi par personu iekārtošanu darbā uz kuģiem".

Precizē Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma normas

2007. gada 13. decembrī valsts sekretāru sanāksmē izsludināja Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma grozījumu projektu, kas precizē vairākas šā likuma normas.

Pirmkārt, precizēta norma par atbilstības sertifikātu izsniegšanu un anulēšanu jūrnieku profesionālās sagatavošanas programmām. Likumprojekts paredz, ka Ministru kabinets noteiks kārtību, kādā notiek atbilstības sertifikātu izsniegšana un anulēšana, tā nodrošinot augstāku izglītības kvalitāti. Otrkārt, plānots no pašreizējā likuma izslēgt 40. panta pirmo daļu, kas nosaka, ka tankkuģiem ar izolētā balasta tankiem Latvijas ostās piemēro ostas maksu atlaides atbilstoši samazinātajai bruto tilpība. Šo normu iekļāva Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā, lai piemērotu Eiropas Padomes 1994. gada 21. novembra regulu (EK) nr. 2978/94, kas īsteno Starptautiskās Jūras organizācijas rezolūciju A.747 (18) „Par balasta tilpņu tilpības noteikšanu naftas tankkuģiem ar izolētā balasta tilpnēm". Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 31. decembra regulu nr. 2978/94 tiek atcelta 2002. gada 18. februāra regula (EK) nr. 417/2002, kas paredz paātrināti ieviest prasību par dubultkorpusu vai līdzvērtīgu konstrukciju naftas tankkuģiem.

Līdz ar šiem grozījumiem tiek optimizēta arī VAS „Latvijas Jūras administrācija" struktūra: izveidojot Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroju, LJA vairs nebūs jānodrošina Avāriju izmeklēšanas nodaļas darbība. Precizēta arī kārtība, kā apstrīdēt un pārsūdzēt LJA izdotos administratīvos aktus.

Veicot šos un citus grozījumus esošajā likumā, tiktu uzlabota jūrniecības nozares normatīvo aktu sistēma.

UZZIŅAI

Latvijā sertificētie jūrnieki

Jūrnieku sadalījums pa flotēm:
1. Tirdzniecības flote ~ 20 000 (apm. 8000 virsnieku, 12 000 ierindas jūrnieku);
2. Zvejas flote ~ 2000;
3. Ostu flote un piekrastes ūdeņi ~2000;
Kopā: ~ 24 000

No 12 000 ierindas jūrnieku apm. 2000 ir problēmas ar darbā iekārtošanos uz kuģiem – nav brīvu vietu.

Tai pašā laikā ir izteikts labi sagatavotu jūras virsnieku (sevišķi vecāko virsnieku) deficīts.

Jūrnieku dzīves īpatnības jūrā un veselība

Jūrnieki ir īpašas kategorijas cilvēki, kas lielāko daļu mūža pavada, nejuzdami zemi zem kājām.
Strādājot jūrā sešus līdz deviņus mēnešus, viņi ir ilgstoši izolēti no ģimenes un sabiedrības. Ikdienā viņu darbību ietekmē apkārtējie riska faktori. Absolūtais vairākums jūrnieku strādā veselībai kaitīgos apstākļos: vibrācija, troksnis, elektromagnētiskais lauks, ilgstošs stress, laika un klimatisko joslu maiņa, neregulāra dzimumdzīve u.c. Tas ļoti stipri ietekmē jūrnieku veselību un dzīvi.
Sabiedrībai raksturīgās veselības problēmas galvenokārt ir atkarīgas no cilvēku dzīvesveida un uzvedības. Vērtējot jūrnieku veselību, jāņem vērā pašu jūrnieku attieksme pret to. Lai gan tas ir subjektīvs rādītājs, tas atspoguļo ne tikai biomedicīniskos, bet arī sociālos un psiholoģiskos veselības aspektus. Savas veselības novērtējums un dzīvesveida īpatnības ir ļoti svarīgs jūrnieku dzīves kvalitātes elements.

Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas Latvijas Jūras medicīnas centra, bet pirms tam Baseina slimnīcas ārsti ir sekojuši jūrnieku veselībai, apzinājuši veselības problēmas un, protams, darījuši visu iespējamo, lai jūrniekus ārstētu un izārstētu. Bet, lai kā arī ārsti censtos, viņi nevar pildīt Dieva funkcijas, vēl jo vairāk, ja jūrnieki paši it bieži neieklausās mediķu padomos. Kā atzīst Latvijas Jūras medicīnas centra galvenā ārste Marta Aizsilniece, gadi iet, bet jūrnieki ir tieši tādi paši, kādi viņi bija pirms divdesmit un trīsdesmit gadiem – ar saviem tikumiem un netikumiem, ar emocijām un, protams, atrautību no ģimenes.

M. Aizsilniece atceras tos laikus, kad uz kuģiem strādāja arī ārsti, un arī viņai nācies pavadīt daudzus mēnešus prom no krasta. „Toreiz vīri nāca tieši pie manis kā daktera kratīt sirdi, es biju tāds kā psihologs uz kuģa, kas ne tikai ārstē kuņģa kaites un sirds problēmas, bet arī mēģina dziedēt jūrnieka dvēseli un risināt viņa ikdienas problēmas. Ja tā padomā, arī pieauguši vīrieši, vieni tālu prom no ģimenes, mīlestības un gādīgām sieviešu rokām, ir gluži kā mazi bērni. Ar kompleksiem, aizvainojumu, dusmām un vajadzību pēc sapratnes."

Kā jau visiem cilvēkiem, arī jūrniekiem lielākoties visas kaites rodas no stresa. Ārsti saka, ka tieši lielās spriedzes dēļ nākas ārstēt kuņģa čūlas, sirdskaites un hipertoniju. Jūrniekiem klāt vēl nāk tā spriedze, ko rada neregulāra seksuālā dzīve.

Kāda jūrnieka sieva, jautāta par sava vīra iespējamiem sānsoļiem ostās un attieksmi pret tādu iespējamību (nezinu, cik tas bija patiesi un godīgi attiecībā pret sevi), atbildēja: „Es attaisnotu, bet tas jau manu sāpi nemazinātu. Šādai vīra

Marta Aizsilniece.

rīcībai varētu būt izskaidrojami iemesli. Pirmkārt, jūrnieka profesija ir smaga un sarežģīta, un to vispār izprast ir ļoti grūti. Tas ir psiholoģiski ļoti nomācošs, smags darbs. Un faktiski jau lielāko savas dzīves daļu viņš pavada ļoti atbildīgā darbā un spriedzē gan jūrā, gan arī krastā, kur inspekcijas, formalitātes, prasības, kravas utt. Otrkārt, tā normālam cilvēkam (te es domāju tos, kam dzīve paiet uz sauszemes) ir pavisam neierasta vide: viņi ir atrauti no savām ģimenēm, mīļajiem, bērniem, sievām un spiesti būt kopā ar pavisam svešiem īpatņiem (šo terminu lieto mans vīrs, runājot par kolēģiem, un man šis apzīmējums ļoti patīk)... Parasti, kad man uznāk kāda *dusma,* mēģinu iedomāties, kā es justos ierobežotā telpā, sešus mēnešus pakļautības attiecībās ar divdesmit vai pat vairāk man līdzīgām sievietēm. Un nav jau iespēju aizbēgt... Tas psiholoģiski iedragā cilvēku, tāpēc uzskatu, ka jūrnieki pelnījuši īpašu cieņu un uzticību, gādīgumu. Nemaz jau nav tik salda tā dzīvīte, kā izskatās no malas."

Pirms dažiem gadiem toreiz vēl Latvijas Jūras medicīnas centra galvenais ārsts, tagad Rīgas mērs Jānis Birks kopā ar savu lietuviešu kolēģi Jonu Saligu veica pētījumu par Latvijas un Lietuvas jūrnieku veselību. Šoreiz publicēsim tikai to pētījuma sadaļu, kas attiecas uz Latvijas jūrniekiem.

Tūkstotis Latvijas jūrnieku veselības obligātās pārbaudes laikā aizpildīja testu ar 44 jautājumiem. Testēšanas gaitā iegūtas vispārīgas ziņas (vecums, izglītība, pienākumi uz kuģa, darba stāžs, uz kādiem kuģiem strādā, apkalpes locekļu skaits uz kuģa, cik mēnešus pēdējā gada laikā strādāja uz kuģa, medicīniskā aprūpe un veselība, smēķēšana, uzturs uz kuģa, alkohols, svars, augums, fiziskās aktivitātes uz kuģa, veselībai kaitīgie faktori jūrā u.c.).

Vispārīgās ziņas

Lielākā daļa apsekoto jūrnieku bija vecāki par 40 gadiem. Pēc aptaujas datiem, vairāk nekā 50% no viņiem bija vidējā speciālā izglītība, nelielai daļai (1,6%) – nepabeigta vidējā izglītība. 68,3% jūrnieku strādāja uz transportkuģiem, aptuveni viena trešā daļa – uz zvejas kuģiem. Uz iekšējos ūdeņos kursējošiem kuģiem strādāja 1,6% jūrnieku.

Aptuveni piektā daļa bija vadošā posma jūrnieki, 35,8% – klāja komandas speciālisti, 40% jūrnieku bija no kuģa mehāniskā dienesta, 6% – no palīgflotes.

Darba stāžs jūrā bija vidēji 9,9 gadi. Par 10 gadiem ilgāks stāžs jūrā bija 34% jūrnieku.

Vidējais darba laiks jūrā – no 6,5 līdz 2 mēnešiem. Aptuveni puse pēdējā gada laikā jūrā strādājusi 4–6 mēnešus, bet vairāk nekā 6 mēnešus jūrā strādājuši 45,5%.

Medicīniskā aprūpe un veselība

55,6% Latvijas jūrnieku savu veselību vērtē kā labu, vairāk nekā trešā daļa to uzskata par pietiekami labu. Gada laikā aptuveni ceturtā daļa jūrnieku ir vērsušies pie ārsta uz kuģa, savukārt krastā ārstus apmeklē 36,1%.

Visbiežākais ārsta apmeklējuma iemesls bijis zobu sāpes, galvassāpes, sāpes krūtīs pie fiziskas slodzes, locītavu sāpes, sāpes krustos, sāpes kakla un plecu apvidū. Neliels procents sūdzējās par bezmiegu. Vēl par ārsta apmeklējuma iemeslu tika minēta saaukstēšanās, prostatas, aknu un vēdera sāpes, kā arī acu iekaisums.

Jūrnieki norādīja, ka reisa laikā lieto vitamīnus un mikroelementus. Visbiežāk lietotas zāles pret galvassāpēm, aptuveni 9% jūrnieku ir lietojuši zāles pret klepu, nomierinošus līdzekļus, zāles asinsspiediena pazemināšanai un medikamentus, kas samazina holesterīna saturu asinīs.

Medicīniskā aprūpe uz kuģa pilnībā apmierina 29,1% Latvijas jūrnieku.

Jūrniekiem pārsvarā konstatētas tādas slimības kā hipertonija, mugurkaula slimības, gastrīts, čūlas slimība.

Smēķēšana

Analizējot smēķēšanas izplatību jūrnieku vidū, tika noskaidrots, ka aptuveni ceturtā daļa jūrnieku nekad nav smēķējuši, aptuveni 16% smēķēšanu ir atmetuši un 14,2% Latvijas jūrnieku smēķē reizi pa reizei. Aptuveni puse jūrnieku smēķē regulāri. Smēķēšanas *stāžs* Latvijas jūrniekiem ir no 14,2 līdz 9,1 gadam, dienā vidēji tiek izsmēķētas 25 cigaretes ar filtru. Citus tabakas izstrādājumus smēķē tikai daži. Lielākā daļa Latvijas jūrnieku smēķē vienlīdz daudz kā jūrā, tā krastā. Latvijas jūrnieki jūrā smēķē vairāk nekā krastā, un vairāk nekā puse jūrnieku atzinās, ka vēlas atmest smēķēšanu. Aptuveni pusei no viņiem to darīt mudina ģimenes locekļi.

Uzturs uz kuģa

Latvijas jūrnieki uzturā daudz lieto baltmaizi; vairāk nekā 68% jūrnieku pēc garšas pieber sāli uz kuģa gatavotajiem ēdieniem, bet 2% to dara, ēdienu pat nenogaršojuši.

Katrs ceturtais jūrnieks dzer kafiju bez cukura, katrs trešais tasei kafijas pieber vienu karotīti cukura un tāpat katrs trešais – divas karotītes. Jūrniekiem garšo tēja ar cukuru, un viņi to saldina ar trim un vairāk karotītēm cukura.

Apmēram puse jūrnieku zobus tīra vienu reizi dienā, puse – divas reizes un biežāk.

Alkohola lietošana

41,1% Latvijas jūrnieku norādījuši, ka reisa laikā nelieto stipros alkoholiskos dzērienus, bet aptuveni 3% aptaujāto dzer vai nu ik dienas, vai divas trīs reizes nedēļā. Gandrīz trešā daļa jūrnieku alkoholu lieto tikai dažas reizes gadā. Aptuveni 2% jūrnieku ik dienas dzer alu. Reisa laikā alu nelieto 41,3% Latvijas jūrnieku, bet tie, kas alu iecienījuši, vidēji izdzer vairāk nekā pusotras pudeles (0,7–0,8 l) nedēļā. Bez tam viņi dzer arī degvīnu aptuveni 16 g nedēļā.

Svars, augums un fiziskās aktivitātes

Saskaņā ar iegūtajiem datiem apsekoto Latvijas jūrnieku vidējais augums ir 177,4 cm, svars 82,2 kg. Vairāk nekā trešajai daļai jūrnieku tika konstatēts liekais svars, bet 7,5% Latvijas jūrnieku cieta no aptaukošanās.

Aptuveno 80% jūrnieku savu fizisko spēku vērtēja kā labu vai pietiekami labu.

Savu darbu par sēdošu nosauca apmēram 5% jūrnieku, par sēdošu un/vai stāvošu, kad nedaudz ir jāstaigā, nosauca 24,1%, bet lielākā daļa atzina, ka strādā kustīgu darbu, kad daudz jāstaigā, jāceļ, jānes. Par fiziski smagu savu darbu nosauca 5,3%.

Ik dienas un 4–6 reizes nedēļā fiziskus vingrinājumus izdara 21% jūrnieku, tai skaitā katru dienu vingro 11,4%. Aptuveni piektā daļa divas trīs reizes nedēļā sporto, 20% no viņiem vingro aptuveni reizi nedēļā, pārējie – tikai epizodiski, dažas reizes gadā.

Veselībai kaitīgie faktori jūrā

Kā pirmais kaitīgais faktors tika nosaukta vibrācija, seko akustiskais troksnis, elektromagnētisko lauku iedarbība, siltuma režīms kuģa telpās, temperatūras iedarbība, strādājot uz klāja, paaugstināts redzes sasprindzinājums, putekļi, piespiedu poza darbā un darbs augstumā. Katrs trešais jūrnieks uzskata, ka tādos apstākļos viņš strādā 11–12 stundas dienā.

42,5% Latvijas jūrnieku norādīja, ka uz kuģa neizjūt psihoemocionālu spriedzi, bet 4,7% atzina, ka izjūt, it īpaši 2,7–2,8 mēnešus pēc reisa sākuma.

Ļoti daudz neērtību laika joslu maiņa sagādājusi 2,4–2,8% jūrnieku.

Regulāras dzimumdzīves pārtraukumus uz kuģa izjutuši 81,5% Latvijas jūrnieku, ļoti daudz neērtību tas sagādājis 14,9%.

Aptuveni 80% jūrnieku nesūdzējās par nospiestu garastāvokli uz kuģa vai arī norādīja, ka tāds noskaņojums jūrā rodas ne biežāk kā krastā.

Par slimību galveno cēloni jūrā tika minēts darbs veselībai kaitīgos apstākļos. Otrs cēlonis – stress, grūtie dzīves apstākļi un saspringtais darbs jūrā. 2–5% jūrnieku par slimību cēloni uzskata nepareizu uzturu, vitamīnu un mikroelementu trūkumu, alkohola lietošanu. Uz jautājumu, kas jūrniekus mudina atteikties no veselībai kaitīgiem ieradumiem un dot priekšroku racionālam uzturam, lielākā daļa respondentu atbildēja, ka tie ir ģimenes locekļi, ārsti, apkalpes locekļi.

Secinājumi

Analizējot Latvijas jūrnieku dzīvesveidu jūrā, nākas secināt, ka viņi ir meklējuši ārsta palīdzību, tai skaitā ceturtā daļa jūrnieku gada laikā ir vērsušies pie kuģa ārsta. Aptuveni vienāds procents lieto alkoholiskos dzērienus un smēķē. Jūrnieku darbs uz kuģa pārsvarā ir kustīgs. Par galvenajiem jūrnieku saslimšanas cēloņiem jāuzskata veselībai kaitīgie faktori jūrā.

Jūrnieku vidū veiktās aptaujas dati neapšaubāmi sniedz kopainu par jūrnieku veselību. Kā jūrnieks psiholoģiski jūtas un kāda ir viņa veselība? Šie jautājumi ir svarīgi ne tikai katram cilvēkam personīgi, tie ir svarīgi arī viņu darba devējiem. Cerams, ka šis pētījums, datu analīze lieti noderēs, izstrādājot veselības uzturēšanas programmas jūrniekiem, lielāku uzmanību tajās pievēršot veselīgam dzīvesveidam jūrā, kā arī palīdzēs pašiem jūrniekiem un viņu darba devējiem izanalizēt profesionālā riska apstākļus (veselībai kaitīgos faktorus) uz kuģiem un uzlabot jautājumu risināšanu atbilstoši starptautisko konvenciju prasībām.

Bet Latvijas Jūras medicīnas centra galvenā ārste Marta Aizsilniece vēlas visiem, jo īpaši jūrniekiem, atgādināt: „Par savu veselību vispirms jau ir jārūpējas katram pašam. Dzīvot iespējami veselīgi, ēst iespējami sabalansētu uzturu. Visu darīt ar mēru un neaizmirst savlaicīgi apmeklēt ārstu. Latvijas Jūras medicīnas centrs tagad piedāvā arī ekspresdiagnostiku, kad praktiski vienas dienas laikā cilvēks var iziet visas nepieciešamās pārbaudes. Lūdzu, neesat vienaldzīgi pret savu veselību!"

EKSPRESDIAGNOSTIKA – augstas kvalitātes precīza diagnostika – ātri un jums izdevīgā laikā!

- **Ārsts speciālists, ņemot vērā jūsu vēlmes un sūdzības, saplānos nepieciešamos izmeklējumus un organizēs speciālistu konsultācijas.**
- **Lai iegūtu datus par jūsu veselības stāvokli, tiks izmantotas jaunākās medicīniskās tehnoloģijas – stress eho kardiogrāfija, magnētiskā rezonanse, datortomogrāfja, ultrasonoskopija u.c.**
- **Izmeklējumi un konsultācijas tiek veikti dažās stundās vai vienas divu dienu laikā.**
- **Mūsu speciālisti, balstoties uz izmeklējuma rezultātiem, individuāli izskaidros jums pašreizējo veselības stāvokli, noteiks iespējamos riskus veselībai un sastādīs turpmāko rīcības plānu jūsu veselības uzlabošanai un saglabāšanai.**

EKSPRESDIAGNOSTIKA – laika ekonomija!
Laba veselība – **PANĀKUMU GARANTS!**

LATVIJAS JŪRAS MEDICĪNA · MARITIME MEDICINE

Tālrunis 7098433

Būtiski trūkumi zivsaimniecības politikā Eiropā

2007. gadā Eiropas Savienības Revīzijas palāta konstatēja būtiskus trūkumus dalībvalstu kopējā zivsaimniecības politikā.

Galvenie secinājumi:

■ dalībvalstu apkopotie nozvejas dati nav droši un ticami, tie ir nepilnīgi un nepietiekami kopējās pieļaujamās nozvejas (KPN) un kvotu noteikšanai;

■ inspekciju procedūras pārkāpumu atklāšanai un novēršanai dalībvalstīs ir neefektīvas;

■ sodi, ko valsts iestādes uzliek par atklātajiem pārkāpumiem, nav pietiekami bargi, lai atturētu no turpmāku pārkāpumu izdarīšanas.

Eiropas Komisija kopumā piekrīt Revīzijas palātas secinājumiem, kuri apstiprina tās viedokli, ka 2002. gadā reforma minētajās kopējās zivsaimniecības politikas (KZP) jomās nav bijusi pietiekami efektīva. Komisija ir ierosinājusi tiesību aktus, kuri palīdzēs novērst Revīzijas palātas norādītās problēmas, it īpaši nepilnības datu vākšanas jomā.

Eiropas Komisija jau pasteigusies atzinīgi novērtēt Revīzijas palātas publicēto ziņojumu par datu vākšanu, kontroli un noteikumu izpildi saistībā ar kopējo zivsaimniecības politiku, jo te veikta plaša revīzija, kas aptvēra gan Komisijas

Krabju zveja Vidusjūrā.

funkcijas, gan zivsaimniecības pārvaldības iestāžu darbu KZP noteikumu īstenošanā sešās dalībvalstīs, proti, Dānijā, Francijā, Itālijā, Nīderlandē, Spānijā un Apvienotajā Karalistē. KZP kontroles, datu vākšanas un noteikumu izpildes mehānismi dalībvalstīs tiek ieviesti saskaņā ar visā ES kopīgiem pamatprincipiem.

Tagad Eiropas Komisija ir iecerējusi sadarboties ar dalībvalstīm un visām ieinteresētajām institūcijām, lai risinātu sasāpējušos jautājumus un panāktu, ka kopējā zivsaimniecības politika veido patiesi ilgtspējīgu pamatu Eiropas zivsaimniecībai, bet Revīzijas palāta norāda, ka EK trūkst pilnvaru, lai laikus un pārliecinoši iespaidotu dalībvalstis, ja tās neievēro KZP noteiktās saistības, kā arī līdzekļu, lai izvērtētu dalībvalstu sniegtos datus vai novērtētu to veikto inspekciju rezultātus. Daudzi trūkumi, kas minēti ziņojumā, būtu novērsti, ja vien EK būtu bijušas pilnvaras efektīvi rīkoties attiecīgajās jomās.

Revīzijas palāta norāda, ka Eiropas valstu flotes pārāk lielā zvejas jauda ir iemesls pārmērīgai nozvejai un mazāka nozvejas apjoma deklarēšanai un izsaka nožēlu, ka arī pēc KZP reformas zvejas jaudas samazināšana ir atstāta dalībvalstu ziņā. Savukārt Eiropas Komisija uzskata, ka Eiropas Savienībā, finansiāli atbalstot kuģu ekspluatācijas pārtraukšanas programmas, tiek rosināta pārzvejas samazināšana, tomēr arī atzīst, ka līdzšinējā zvejas jaudas kontroles politika ir izrādījusies nelietderīga, tāpēc par vienu no prioritātēm 2008. gadā uzskata KZP kontroles regulas pārskatīšanu.

UZZIŅAI

2007. gada nogalē ES Lauksaimniecības un zivsaimniecības ministru padomes sēdē izdevās panākt Latvijai labākus zvejas nosacījumus Baltijas jūrā 2008. gadā. Salīdzinājumā ar iepriekšējiem EK priekšlikumiem vairākām zivju sugām palielinātas nozvejas kvotas. Reņģu nozvejas apjoma palielinājums Baltijas jūrā būs 15% iepriekš minēto 11% vietā, mencām Baltijas jūras austrumu daļā zvejas samazinājums būs tikai par 5% iepriekš minēto 22,6% vietā, bet jūras rietumu daļā – par 28% iepriekš minēto 32,8% vietā. Reņģēm Rīgas jūras līcī saglabāts samazinājums par 3,7%, brētliņām – par 5%, lašiem – par 15%. Pieņemta arī deklarācija, kas paredz pastiprināt cīņu pret nelegālo zvejniecību.

Džo Borgs Latvijā viesojas pie piekrastes zvejniekiem.

Ar domu par ilgtspējīgu zvejniecību

2007. gada 28. novembrī Eiropas Komisija iesniedza priekšlikumu par zvejas iespējām un saistītajiem pasākumiem 2008. gadam. Priekšlikumā ņemti vērā jaunākie zinātniskie ieteikumi par zivju krājumu stāvokli, kurus šā gada oktobrī sniegusi neatkarīga organizācija – Starptautiskā Jūras pētniecības padome (ICES) un Komisijas izveidotā Zivsaimniecības zinātnes, tehnikas un ekonomikas komiteja (ZZTEK), kā arī citi norādījumi. Kā atzīmēts 2008. gada politikas paziņojumā, vēl ejams tāls ceļš, lai sasniegtu kopējās zivsaimniecības politikas mērķus, tai skaitā ilgtspējīgu zvejniecību, kas ir ekonomiski, sociāli un bioloģiski dzīvotspējīga.

Tāpēc Komisija ierosina turpināt zvejas iespēju un/vai kopējās pieļaujamās nozvejas samazināšanu virknē zvejas veidu, kopumā ievērojot pakāpeniskuma principu, lai garantētu zināmu stabilitāti – nozvejas palielinājums vai samazinājums salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu nedrīkst būt lielāks par 15%. Tomēr zinātnieki brīdina, ka virknē gadījumu stāvoklis ir tik bēdīgs, ka būtu jāparedz vēl krasāks zvejas iespēju samazinājums.

Zivsaimniecības un jūrlietu komisārs Džo Borgs: – Jaunākie Starptautiskās Jūras pētniecības padomes ieteikumi apstiprina, ka visumā zvejniecībā stāvoklis ir stabils un atsevišķos zvejas veidos pat vērojama situācijas uzlabošanās, tomēr daudzi zivju krājumi joprojām tiek pārzvejoti. Lai zvejniecība kļūtu ilgtspējīga, ir jāturpina iesāktais darbs. Ja notiks strauja pārzvejoto krājumu samazināšanās, tas ilgtermiņā nodarīs kaitējumu zivju resursiem un zaudējumus zvejas flotēm. Uzskatu, ka jāturpina rūpēties par ilgtermiņa saistību izpildi un lēmumi jāpieņem, domājot vispirms par zvejniecības attīstību ilgtermiņā un tikai pēc tam par īstermiņa ekonomiskajiem un politiskajiem risinājumiem.

Par dažām zvejniecības un zivju apstrādes lietām domājot

Zvejas kuģu tilpību visā Eiropas Savienībā mērīs vienādi

Turpmāk zvejas kuģu tilpības noteikšanā visā Eiropas Savienībā tiks izmantoti vienādi noteikumi. Latvijā kuģu tilpības mērīšanas un tilpību apliecinošu dokumentu izsniegšanas kārtību nosaka 2007. gada 13. novembrī pieņemtie Ministru kabineta noteikumi. Dokumentā noteikta kārtību, kādā VAS „Latvijas Jūras administrācija" mēra kuģu tilpību un izsniedz kuģu tilpību apliecinošus dokumentus. Līdz ar to šie procesi Latvijas likumdošanā ir noregulēti atbilstoši starptautiskajām un Eiropas Savienības prasībām. Noteikumu projekta tapšanā ievērots 1969. gada Starptautiskās konvencijas par kuģu tilpības mērīšanu regulējums, kā arī Eiropas Savienības prasības attiecībā uz zvejas kuģiem, kuras nav noregulētas ar minēto konvenciju.

Arī reņģēm nav ne vainas...

Zivju pārstrādes uzņēmuma „Banga" valdes priekšsēdētājs Zigmunds Zajančkovskis: – Līdz ar Latvijas iestāšanos Eiropas Savienībā mums ir pavēries arī Eiropas tirgus. Līdz iestāšanās brīdim ES Eiropas pircējiem nebija uzticības mūsu

Zvejnieki Liepājas ostā.

ražotājiem. Lai gan rietumu tirgū nav viegli ieiet, tomēr septiņdesmit procentus no mūsu uzņēmuma produkcijas eksportējam uz rietumiem un tikai trīsdesmit procentus realizējam austrumu tirgū, kas, nenoliedzami, zivju konservu tirdzniecībai ir labvēlīgāks, jo rietumos tikai nelielu daļu no pārtikas groza veido zivju konservi.

Tomēr arī jāatzīst, ka austrumu tirgus ir nestabilāks, jo to lielā mērā ietekmē politiskie lēmumi, kā arī vispārējais haoss, kas valda Krievijā. Tagad vairs nenotiek diskusijas par to, ka Latvijas šprotu kvalitāte neatbilst Krievijas standartiem, bet gan par to, ka Latvijas zivju konservi nav vēlami Krievijā.

Lielus zaudējumus mūsu zivju pārstrādes nozarei ir nodarījis *šprotu karš* ar Krieviju, un lielākos zaudējumus veido eksporta kavēšana. Daudziem nozares uzņēmumiem ir pilnas noliktavas ar produkciju, darbinieki ir atbrīvoti no darba vai devušies bezalgas atvaļinājumā. Tiešos zaudējumus varam mērīt miljonos. Bet ir arī netiešie zaudējumi, kas radušies Krievijas tirgus slēgšanas dēļ: kad uzņēmumi, cenzdamies kompensēt šā tirgus zudumu, metās citos tirgos, tas ietekmēja produkcijas cenas – tās kritās.

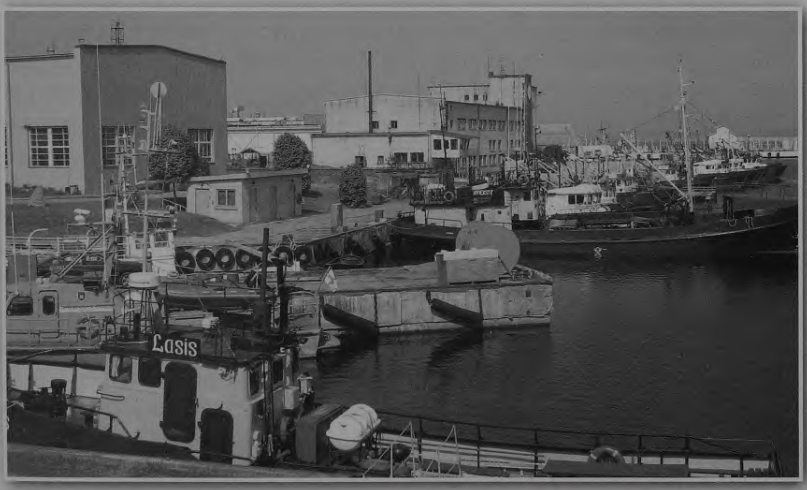
Ir arī iekšējās problēmas. Daudzi nozares uzņēmumi ir spiesti sašaurināt ražošanu darbaspēka trūkuma dēļ. Rietumos šprotu ražošana izmira, jo darba algas šai nozarei neļāva būt konkurētspējīgai. Šprotu kārbiņa tādā gadījumā maksātu piecus, varbūt pat septiņus eiro. Ja mēs maksāsim tādas algas kā Rietumvalstīs, šprotes maksās trīs četrus latus un neviens tās vairs nepirks. Daudzi lielveikali Latvijā jau tagad paziņo, ka tiem ir vajadzīga tikai lēta produkcija, tādēļ zivju apstrādātājiem ir problēmas realizēt labu produkciju Latvijā. Patiešām kvalitatīva produkcija ir pieejama tikai veikalos „Sky" un „Stockmann". Un vēl, protams, dažos zvejniekciemos jūras piekrastē. Piemēram, Lapmežciemā, kur mājās kūpinātas svaigas reņģītes maksā trīs, četrus, pat piecus latus par kilogramu. Svaigi kūpināts zutis, bute un citi kūpinājumi maksā ļoti dārgi. Tāpēc tie, kas runā, ka esam *reņģēdāju* tauta un ka tas ir kaut kas lēts, kļūdās.

Zvejnieks ir divkāršs jūrnieks

Tā iegājies, ka mums, kam liktenis lēmis dzīvot pie jūras, ir iespēja sapulcēties vasarā vienuviet, lai svinētu Jūras, pa vecam – Zvejnieku svētkus. Tikai jāvaicā, kādu vietu svētkos ierādām zvejniekiem? Vai maz aicinām tos pulciņā un vai viņi jūtas kā šo svētku varoņi? Un kādas vispār ir Baltijas jūras sudrabiņa smēlēju izredzes? Kāpēc šā darba darītāju palicis tik maz un kādēļ palikušie turas savrup? Uz šiem jautājumiem atbildi meklējām kopā ar prāvas zvejnieku dinastijas pārstāvi Uldi Goldmani, kurš pašlaik satiekams krastā, jo sācies zvejas liegums un kuģis atrodas remontā.

„Teikšu atklāti – man jūra patīk un zvejnieka darbs ir pa prātam," atzinās daudz pieredzējušais zvejas kuģa kapteinis. Šo arodu izraudzīties viņu pamudinājis vecākais brālis Tālivaldis. Arī vidējais brālis Imants bijis zvejnieks, bet pēc viņa bojāejas jūrā pēc lomiem sākuši braukt Imanta dēli. Kādu laiku pat bijis tā, ka Baltijas jūrā par zvejas kuģu kapteiņiem strādājuši trīs Goldmaņi.

Droši vien, ka tieši brāļu raksturs tos saradojis ar jūru. Patstāvīgi, nelokāmi vīri, kas visās lietās tur godā tādu jēdzienu kā džentlmeniskums. Kad Uldis runā par savu darbmācības skolotāju kapteini Rūdolfu Brūkli, viņš uzsver, ka tas esot džentlmenis, kas doto vārdu sīknaudā nesamainīs. Kad viņš nosauc citus uzticamākos kolēģus, tad arī tie visi izrādās cilvēki, uz kuriem grūtā brīdī var paļauties. Tā esot tāpēc, ka zvejnieku darbs ir smagāks par smagu. Tāds tas bijis pirms 37



Rojas osta.

gadiem, tāds tas ir tagad. „Zvejnieks ir divkāršs jūrnieks, jo problēmu mums ir vairāk. Lai cilvēki runā, ko grib, siekiem naudu Baltijas zvejnieki nekad nav smēluši," secina kapteinis.

Tomēr nevarot sacīt, ka laika ritējumā viss būtu palicis pa vecam. Pārmaiņu netrūkst. Kopš pagājušā gadsimta deviņdesmitajiem gadiem būtiski pilnveidojusies kuģu navigācijas un zivju meklēšanas aparatūra. Kaut gan īpašniekiem pārbūve izmaksājusi prāvu naudu, toties tagad zvejniekiem noteikt atrašanās vietu jūrā vairs nav nekāda problēma. Taču tāpat kā kādreiz viņiem nepieciešama veiksme, bet strādāšana ar tīkliem fiziski esot daudzkārt smagāka nekā ar trali. Turklāt darbojoties viņi gandrīz bez atpūtas un tīklu zveju nepārtraucot pat tad, ja vēja ātrums sasniedz 18(!) metrus sekundē. Šajā ziņā mūsējos apbrīnojot zviedru kolēģi, kuri tādos apstākļos arī strādā, taču kuģi skandināviem ir daudz modernāki un to dzinēji daudz spēcīgāki. „Mums tādu kuģu vēl nav un ilgi nebūs," konstatē Uldis.

Tas, viņaprāt, ir viens no iemesliem, kādēļ zvejnieku mūspusē paliek arvien mazāk. To jau varot uzskatāmi redzēt arī uz viņa dzimtas fona. Kādreiz jūrā gājuši pieci Goldmaņi, bet tagad zvejniecībā aizņemti tikai divi – viņš un brāļa dēls Ainars. Mans sarunas biedrs pašlaik strādā Ulda Bruža zvejas uzņēmumā. Pērn īpašnieks, kuru uzskata par pašu kārtīgāko, centies nokomplektēt ar kadriem zvejas kuģa „Esta" komandu. Pagājis daudz nedēļu, līdz izdevies atrast nepieciešamos cilvēkus. Jauniešus, īpaši tos, kas jau nodibinājuši ģimeni, no darba jūrā atbaidot ne tikai smagie darba apstākļi, bet arī tas, ka nav iespējams prognozēt, kādi būs ienākumi. Nedrošība par rītdienu spiedusi zvejniekus meklēt darbu ārzemēs. Uldis pazīst ļoti daudzus kolēģus, kas tagad strādā Zviedrijā vai Dānijā. Arī tur neesot nekāda zelta dzīve, jo mūsējiem maksā mazāk nekā vietējiem zvejniekiem, taču ar viņiem tiekot noslēgts līgums par noteiktu summu, un esot garantija, ka šo naudu katru mēnesi izdosies saņemt.

Bet pie mums Baltijas zvejas flote aizvien vairāk sarūk. Eiropas Savienība piešķir līdzekļus, lai kuģus sagrieztu metāllūžņos. Arī zvejas laiku jūrā arvien vairāk ierobežo. Kādreiz zvejnieki gadā pavadīja selgā aptuveni desmit mēnešus, bet tagad šis posms ir sarucis līdz septiņiem. Un pat šo laiku neesot iespējams izmantot visu, jo uznāk vētras, kas nedēļām ilgi spiež sēdēt krastā.

Vaļsirdīgi sakot, agrāk viņam paticis labāk, kā rīkoti Zvejnieku svētki. Ja vien atradies krastā, nekad neesot laidis tos garām. Braucis uz Pāvilostu, priecājies Nidā un Papē. Programmā allaž bijuši dažādi pasākumi, kas domāti tieši zvejniekiem. Gājuši pie pieminekļa bojā gājušajiem zvejniekiem un jūrniekiem nolikt ziedus, spēkojušies virves vilkšanā un citās sacensībās. Tagad saņēmējumu saturs mainījies, zvejnieki esot tā kā pastumti malā. Arī nosaukums cits – Jūras svētki. Bet viņš vienalga malā nestāvēšot. Piedalīšoties. Kaut gan mazdēls augumā jau līdzinoties vectēvam, viņš vēl jūtoties jauns. „Iešu kaut vai tādēļ, lai satiktos ar bijušajiem darbabiedriem!" viņš saka.

Pēteris Jaunzems

Liepājas osta.

Vai *doršas* pārvērtīs par zelta zivtiņām?

Mencas, ko Kurzemes piekrastē dēvē par doršām, izsenis barojušas piekrastes zvejniekus un viņu ģimenes. Namsaimnieces apgalvo, ka to sagatavošanas recepšu skaits ne tuvu nav salīdzināms ar citām zivīm. Doršas iespējams gan kūpināt, gan cept, gan vārīt un sautēt. Saulē un sāļajā jūras vējā izžāvētas, tās spēj kļūst par delikatesi, ko uzkodā ar alu gatavi baudīt pat karaļi.

Taču tagad mencu ieguvei Baltijas jūrā draud pielikt treknu punktu. Ar katru gadu to nozveju aizvien vairāk ierobežo. Arī 2008. gads šai ziņā nesolās būt labāks. Kaut gan pētījumi liecina, ka mencu pagaidām netrūkst, aizliegumi tās zvejot tiek pamatoti ar dažu zinātnieku izteiktajām bažām, ka šo zivju krājumi jūrā tomēr sarūk. Luksemburgā notika Eiropas Savienības lauksaimniecības un zivsaimniecības ministru sanāksme, kurā sprieda par zvejas iespējām Baltijas jūrā. Zemkopības ministrs Mārtiņš Roze šai sakarā pauda bažas, ka izskanējušais priekšlikums samazināt mencu nozveju par 15 procentiem Latvijai nekādi nav pieņemams. Tas radītu krīzi zvejniecības nozarē, jo lielākā mūsu valsts piekrastes un jūras zvejnieku daļa savu darbību balsta tieši uz mencu zveju, un šiem cilvēkiem

jau šobrīd neklājas viegli. Ministrijā arī uzskata, ka nepamatoti un nepārliecinoši ir Eiropas Komisijā izteiktie argumenti, ka zvejas iespēju samazināšana palīdzēs ierobežot nelegālo zveju. Jāteic, ka šāda nostāja nav tikai mums. Nesen presē bija lasāma informācija par plašām zvejnieku protesta akcijām Polijā. Tur iespēja palikt bez darba draud aptuveni 5000 zvejnieku, kuri negrib samierināties ar likteni un aizliegumu strādāt savā arodā.

To, cik patiesi ir ministra vārdi, parādīja piekrastes zvejnieku un vietējo pašvaldību vadītāju sanāksme, kas risinājās Pāvilostā. Debatēs izskanēja atzinums, ka ne tikai samazinātie limiti ietekmē piekrastes zvejnieku darbību. Par to, lai viņiem kļūtu grūtāk strādāt, centīgi gādājot arī vietējās institūcijas. Nesen izziņota prasība, ka mencu zvejas tīklu platums turpmāk nedrīkst pārsniegt divus metrus, kaut gan līdz šim bija atļauts lietot trīs metrus platu linumu. Turpat tikšanās reizē izdevās noskaidrot, ka jaunieveduma autortiesības pieder Vides ministrijas amatpersonām, kuras tādējādi rūpējoties par lašu populāciju.

Māc aizdomas, ka, gādājot par lašiem, šoreiz ir aizmirsti cilvēki. Izsludināt jau var daudz ko, taču, to darot, jārēķinās ar reālajām iespējām. Dažu mēnešu vai pat nedēļu laikā iegādāties prasībām atbilstošus tīklus, lai pielāgotos jaunajiem noteikumiem, nav iespējams. Zvejas rīki nemaksā desmitus, bet gan simtus latu, kuru zvejnieku kabatās nav. Jāņem vērā, ka pārkārtošanās uz jaunajiem tīkliem negatīvi ietekmēs mencu limitu apguvi. Un tas ir kā koks ar diviem galiem, jo Eiropas Savienība tikai gaida, kad mencu zvejas kvotas netiks izmantotas. Tiklīdz tā notiks, sekos paziņojums par limitu samazināšanu, līdz beigu beigās mencas kļūs līdzīgas zelta zivtiņām, kuras kā Puškina pasakā atainotais vecis varēsim vaņģot tikai tam nolūkam, lai palūgtu tām sakārtot piekrastē sabrūkošās būdas.

Pēteris Jaunzems

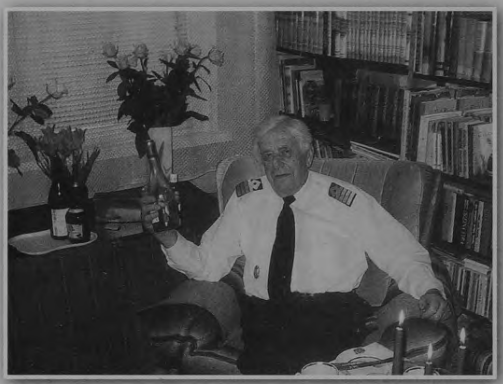
Kad esi bijis otrais aiz Dieva

Sarunu ar kapteini Igoru Vītolu biju aizrunājusi jau 2006. gada Jūrniecības gadagrāmatas dzimšanas dienā. Gadagrāmatas dzimšanas diena vienmēr sakrīt ar Latvijas Jūrniecības savienības kopsapulci. Tā būs arī šajā reizē, kad, ļoti iespējams, tiks aizsākta kāda jauna un skaista tradīcija – jūrniecības gada cilvēku godināšana. Šoreiz iniciatīvu uzņēmās Latvijas Jūrniecības gadagrāmata, jo oficiāls lēmums Jūrniecības savienībā vēl nav pieņemts un nolikums vēl nav izstrādāts. Bet es ticu, ka būs. Šogad bez nolikumiem un formalitātēm Latvijas Jūrniecības gadagrāmata pasludina, ka tituls „Par mūža ieguldījumu jūrniecībā" tiek piešķirts tālbraucējam kapteinim Igoram Vītolam. Dzīvē laikam tomēr nekas nenotiek tāpat vien, visam ir kāda nozīme un sakarība. Igors Vītols savulaik bija starp pirmajiem Latvijas tāljūras ekspedīcijas kapteiņiem, tagad viņš ir pirmais titula „Par mūža ieguldījumu jūrniecībā" saņēmējs.

„Esmu no jūrnieku dzimtas. Mans tēvs un tēva brālis bija jūrnieki, pat māte septiņus gadus kopā ar savu vīru, manu tēvu, kuģoja. Tēvs savulaik pabeidza Mangaļu jūrskolu, bet tēva brālis 1906. gadā Ainažu jūrskolu. Jau no puikas gadiem atceros, ka mājās visas sarunas grozījās ap jūru, kuģiem un jūrniecību. Tas viss manī sūcās iekšā un palika. Klausījos vīru stāstos par jūru un iztēlojos, kādi ir tie jūras plašumi, un vienmēr ilgojos tur nokļūt. Toreiz jūra man bija kaut kas nesaprotams, tāls un varens. Arī tagad, gadiem ejot un galvai nosirmojot, nevaru teikt, ka manas doms par jūru būtu mainījušās – tā joprojām ir un paliek tāla un varena. Un ir tikai viena atšķirība – diezgan daudz esmu piedzīvojis un pārdzīvojis tās varenajos plašumos." Tā sākās sirmā kapteiņa Igora Vītola stāstījums par dzīvi, jūru, kuģiem, cilvēkiem un pārdzīvojumiem.

1950. gads. I. Vītols pēc jūrskolas beigšanas sāk strādāt par stūrmani.

Lai kā sarunas grozījās ap un par krastu, ģimeni un studentiem, allaž atkal un atkal atradāmies uz kāda no kapteiņa Vītola kuģiem. Klausījos un brīnījos, ar kādu mīlestību viņš par tiem stāsta, it kā runātu par tuviem cilvēkiem. „Tiklīdz sāku runāt par kuģiem, man acis kļūst valgas. Tā ir bijusi visa

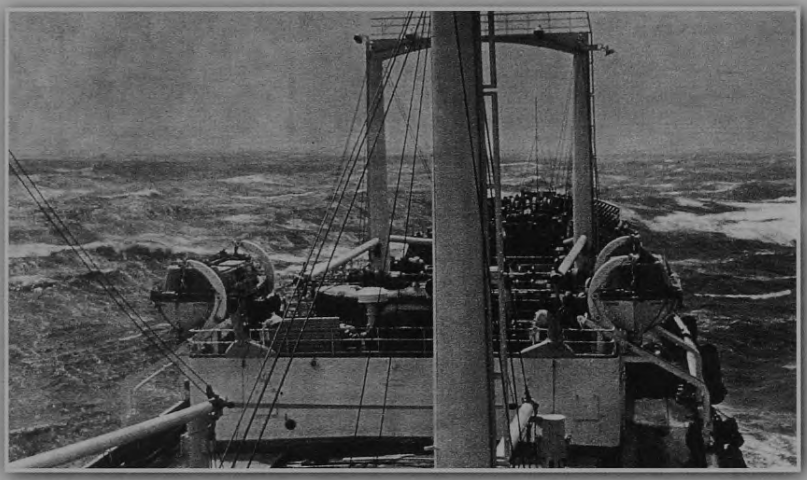


Astoņdesmitajā dzimšanas dienā savā Valdemāra ielas dzīvoklī.

Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā kopā ar Ilzi Bernsoni un saviem kolēģiem.

mana dzīve!" Un kapteinis dziļi ieskatās man acīs. Nu valgas kļūst manas acis. Pāri mugurai skrien skudriņas, iedomājoties, cik daudz piedzīvojis un pārdzīvojis šis staltais sirmais kungs. Un šķiet dīvaini, ka tāds jūrā rūdīts vīrs reizēm var kļūt arī tik sentimentāls. „Uz vecumu laikam visi kļūst sentimentāli, jo jaunībā jau tādām lietām nav laika," sarunā repliku iemet kapteiņa kundze Ausma. „Tur nav ko teikt," kapteinis turpina, „kuģis kopā ar cilvēkiem ir dzīvs. Kad iedomājos, kāds izskatījās mans „Ostrov Sibirjakova" ar nolaistām enkura ķēdēm pirms nodošanas dzelžos, gribot negribot kaklā sakāpj kamols. Bet kāds skaistulis tas bija... Es uz „Sibirjakova" nostrādāju astoņus gadus, kopā visu Atlantijas okeānu krustu šķērsu izvagojām. Tieši no sava „Sibirjakova" 1987. gadā, kad svinēju savu sešdesmito jubileju, nokāpu krastā un pateicu: pietiek! Es savas jūras gaitas beidzu!"

Nu Igors Vītols atkal ik dienas ir kopā ar savu mīluli „Sibirjakovu". Patiesībā paslaik kuģis vēl tikai top, bet Vītola kungs ir apņēmības pilns modeli uzbūvēt. Viņš ceļoties agri, ap pieciem no rīta, un, kā pats saka, klusiņām ņemas ap modeli. „Nu beidzot man atliek laiks šādai nodarbei, jo vairs nekur nav jāskrien." Brīvais laiks gan uzradies tikai no



Mīlulis „Ostrov Sibirjakova".

2007. gada rudens, kad pēc astoņdesmitās dzimšanas dienas, ko nosvinēja 17. maijā, pateicis: „ Pietiek! Es savas aktīvās darba gaitas beidzu!" Un no Latvijas Jūras akadēmijas, kur daudzus gadus strādājis par pasniedzēju un lasījis lekciju kursus jūras astronomijā, kuģošanas drošībā, jūras tiesībās un par kuģošanas navigācijas līdzekļiem, devās atpūtā.

Bet pirms tam bijis garš darba mūžs, sākot no 1950. gada, un vairāk nekā trīsdesmit gadi pavadīti jūrā. Godīgi sakot, to uzrakstījusi, nedaudz samulsu: nu nē, noklausoties stāstījumu par smago un atbildīgo darbu jūrā, nemaz nedrīkst tik vienkārši teikt – pavadīti gadi! Tie ir veltīti, atdoti, ziedoti, nostrādāti, bet varbūt vispareizāk būtu teikt – jūrā izdzīvoti gadi. Atverot enciklopēdijas „Latvijas jūrniecības vēsture 1950–2000" 187. lappusi, varam gadu pa gadam izsekot Igora Vītola darba gaitām gan jūrā, gan krastā, tomēr enciklopēdijā tie ir un paliek tikai iekavās ielikti gadaskaitļi un pēdiņās ielikti kuģu nosaukumi. Bet kas zem šiem enciklopēdijas datiem? Visa cilvēka dzīve, kurā ne mazums pārdzīvots.

Laikam liktenī ierakstīts

Kapteiņa Vītola tēvs lielāko sava mūža daļu nokuģojis pa Melno jūru un ātri taisījis jūrnieka karjeru – tikai četrus piecus gadus pēc jūrskolas jau bijis kapteinis. Varbūt cilvēkam mūža gājiens liktenī ierakstīts, bet varbūt mantojumā no iepriekšējām paaudzēm saņemts, laj nu kā, bet 1927. gadā kopā ar pirmo kliedzienu Igora Vītola dzīslās sāka ritēt īsta jūrnieka asinis, un tam vislabākais liecinieks ir jūrnieka karjera, kura viņam bija tikpat strauja kā savulaik tēvam. Par īstām jūrnieka asinīm liecina arī tas, ka nu jau mazdēls iet senču pēdās un pēc Latvijas Jūras akadēmijas beigšanas strādā par vecāko stūrmani uz Norvēģijas ķīmisko produktu tankkuģa.

Tēvs un tēvabrālis.

Jūrskolnieks 22 gadu vecumā.

„Man ir 27 gadi, pilnīgi nekādas pieredzes, es neko nezinu par siļķu zveju, bet apņemos vadīt zvejas kuģi un cilvēkus," agrā jaunībā atgriežas sirmais jūrnieks. „Lai cik neprātīgs varētu likties šāds lēmums, toreiz man tas bija vienīgais glābiņš. 1949. gadā pabeidzu Rīgas jūrskolu ar tālbraucēja stūrmaņa diplomu. Un viss. Ir 1950. gads. Tēvs un svainis sēž lēģerī, viņus atbrīvo tikai 1953. gadā, un es esmu vienīgais apgādnieks savai sievai, diviem bērniem, mātei un māsai. Saprotams, ka biogrāfijas dēļ nav ko domāt par jūru. Tā nu bez vīzas strādāju Rīgas ostā uz velkoņa par trešo, tad otro palīgu. Diez kas nav, un arī ar naudiņu pavisam bēdīgi. Sapratu, ka izejas nebūs, un nolēmu labprātīgi braukt uz Magadanu pelnīt naudu. Re, cik tas jocīgi, daudzus no Latvijas uz turieni aizveda, bet es biju gatavs turp doties labprātīgi. Savu lēmumu īpaši neslēpu, tāpēc par to bija padzirdējuši kuģniecībā. Nezinu teikt, vai mani kuģniecībā labi ieredzēja, bet kādu dienu kapteinis Brašķis* saka, ka esot nokārtojis formalitātes, vai es negribu iet uz Atlantiju zvejot siļķes. Pirmajā brīdī sametas melns gar acīm, jo man par zivju zveju pilnīgi tumša bilde. Otrā doma: esmu taču dzīvs cilvēks, visu varu iemācīties, vai tad netikšu galā ar šādu izaicinājumu!? Ja svaru kausos jāliek Magadana, no kuras varu vairs neatgriezties, un Atlantija, no kuras mājās pārradīšos pēc pusgada, tad tie nosveras par labu siļķu zvejai Atlantijā. Es iešu! – tāds bija mans lēmums. Tagad varu teikt godīgi, ka toreiz mani pārņēma diezgan liels izmisums, jo tālāk par Baltijas jūru nebiju gājis, kāda vēl Ziemeļu jūra, kāds Atlantijas okeāns, un kur nu vēl Farēru salas! Man tā bija tikai ģeogrāfija. Neapskaužams stāvoklis, bet atkāpšanās ceļa nav. Un nākošos sešus mēnešus viss, kas notiek okeānā, pieder vienīgi tev."

Pirmā ekspedīcija. Tāda kā zinātniska pieeja

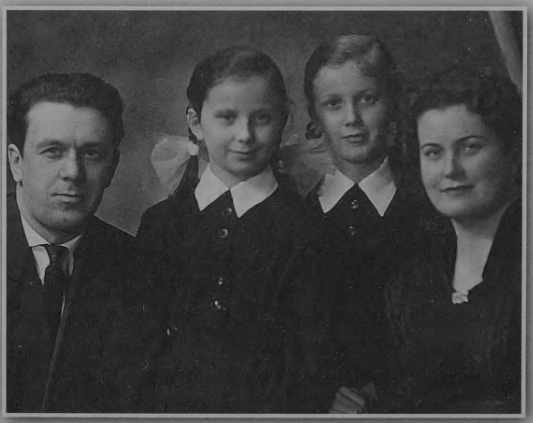
Kapteinis Vītols saka, ka laikam nu ir palicis pēdējais mohikānis no Latvijas pirmās ekspedīcijas zvejas, kad pašiem sava bāzes kuģa vēl nav bijis, tāpēc toreiz esot sadalīti starp Klaipēdas un Kaļiņingradas ekspedīcijām.

Rīgas jūrskolas 1. izlaiduma kuģu vadīšanas nodaļas absolventi 1949. gadā.

Rīgas jūrskolas kuģu vadīšanas nodaļas absolventi 1949. gadā.

„Zvejas vietā ieradāmies jūlijā, pieci Latvijas kuģi jau bija priekšā no aprīļa, bet atgriešanās paredzēta decembra beigās. Zvejas rajonā pavisam kādi astoņsimt kuģi turējās barā un cits citam tīklus meta priekšā. Visi kaut ko dara un kaut ko zvejo, bet, šķiet, neviens īsti nesaprot, kur atrodas. Klausos, ka kuģis, kas ir man blakus, dod koordinātas, it kā būtu kādas divsimt jūdzes prom no mums. Paši jau arī bijām *zaļi*, pat tīklus izmest nepratām. Metam vienu, otru reizi, viss pa tukšo, kādam tīklos kaut kas ir, mums nekā. Redzu, ka zēniem vairs nav nekāda prieka. Nu, tad sapratu, ka vajadzīga cita, zināmā mērā zinātniska pieeja. Varbūt pirmo reizi apzinājos, ka dzīvē visvairāk noder tieši tas, kas nācis ar grūtībām vai pat ar nepatiku. Ak, kungs, kā man tā astronomija jūrskolā negāja pie dūšas, bet nu palīdzēt varēja tieši tā! Iedibināju stingru kārtību, visu sīki vajadzēja dokumentēt, katram sardzes stūrmanim sava diena bija jāizrēķina, lai es vienmēr varētu zināt, kur atrodos. Kajītē pie sienas bija liela planšete, kurā viss tika atzīmēts: ar kādu ātrumu un kā kustas siļķu bars, uz kurieni tas dodas, cik paši esam nodreifējuši. Tas viss jāpēta, jārēķina un jāņem vērā, un tikai tad jāmet laukā tīkli. Es jau teicu, ka tīklus mest īsti nepratām. Vienu dienu uzsaucu visu komandu augšā uz klāja, lai paskatās, kā ciți strādā, kamēr mēs tikai bakstāmies. Ejam ar kādiem četriem pieciem mezgliem blakus kaimiņu kuģim. Viņējie vīri met tīklus, tie lido kā putni, desmit piecpadsmit minūtes, un darbs padarīts. Manējie stāv un skatās – mutes vaļā. Bet viņi ātri saprata, kas un kā jādara, un pēc kāda laika mums gāja no rokas. Skatos, man sāk parādīties rezultāti, siļķe nāk arvien labāk. Es biju *uzsēdies uz zivs*, un pēc sešiem

Kopā ar vecākiem un māsu Veru 1937. gadā.



Kopā ar sievu un meitām 1962. gadā.

mēnešiem ar tādu nemākuli kā es priekšgalā plānu izpildījām par simt piecdesmit procentiem."

Cilvēks cilvēkam

Kapteinis Vītols atceras, ka nācis lielais rublis. 1954. gadā kuģa pavārs vienā reisā nopelnījis 22 tūkstošus, bet „Pobeda", tā laika *glaunākā* mašīna, maksājusi 16 tūkstošus. Nav ko liekuļot un teikt, ka nopelnītajam nav nekādas nozīmes, un kā vēl ir. Pēc sūra pusgada darba cilvēki atgriezās mājās un bija apmierināti. Bet pašam kapteinim lielāko gandarījumu devusi cilvēku uzticība, ko viņš vienmēr ir pratis novērtēt un licis pirmajā vietā. Ja cilvēki, ar kuriem pusgadu diendienā būts jūrā, atkal vēlas strādāt kopā, tad tā taču ir vienreizēja uzticība no padoto puses. Un, ja divus mēnešus pēc atgriešanās no pirmā reisa – pirmās tāljūras zvejas ekspedīcijas – cilvēku norīko par flagmaņkapteini un viņam uztic 30 zvejas kuģus, tad tā ir uzticība arī no vadības puses. Liekot roku uz sirds, kapteinis saka, ka nekad nav gājis sev kaut ko lūgt, vienmēr tikai strādājis pēc labākās sirdsapziņas.

„Sibirjakovs".

„Laikam jau to redzēja un novērtēja," kapteinis nobrauc ar lielo, bet slaido plaukstu pār vaigu. „Tad arī sapratu: kā kapteinis ar savu darbu esmu uz pareizā ceļa. Ja padomāju no šodienas pozīcijām, varētu teikt, ka man tiešām ir bijusi lieliska karjera, savā darba mūžā esmu piedzīvojis augstu lidojumu un strādājis uz visu veidu zvejas kuģiem. Bet tolaik par tādām karjeras lietām pat neiedomājos. Domāju vienīgi par cilvēkiem, jo sapratu, ka tikai tad, ja cilvēkam dos labu darbu un samaksu, ja cilvēks jutīs rūpes par sevi, viņš labi strādās un no viņa varēs gaidīt arī disciplīnu. Jūrā ir jāpaļaujas citam uz citu un biežāk jāsaprotas bez vārdiem. Piemēram, metam tīklus. Tad katram jāzina sava vieta, un, nedod Dievs, ja ar tīklu kādu ierauj iekšā! Visiem jābūt kā nažiem! Ja arī no manis kāds dabūja pa ausīm, viņš lieliski apzinājās, par ko. Un nekādu lieku jautājumu, nekādu sūdzību! Uz kuģa es biju stingrs, bet arī pieejams. Tāpēc vien, ka esi kapteinis, tev taču nav jāzaudē cilvēciskums. Vispirms jābūt cilvēkam! Bet attieksmi pret cilvēkiem man iemācīja mamma. Viņa teica: „Dēls, tu taču esi vienīgais uz kuģa, pie kā jūrnieks var atnākt un uzticēt savas domas un savas jūtas. Pie kā cita lai viņš iet?" Šie mātes vārdi vienmēr ir bijuši kopā ar mani. Es saprotu, ko viņa man gribēja iemācīt... Jāprot gādāt ne tikai par to, lai cilvēks labi nopelnītu, bet vispirms jau, lai viņa dvēsele būtu vesela."

Kā ārstēt dvēseli?

Nereti jau no jūrniekiem ir dzirdēts, ka to dvēseli mēģina izārstēt *ar čarku*. Dažs labs no tādas ārstēšanās gluži slims paliek vai pat atkarīgs uz mūžu.

„Tur jau tā lieta, ka kapteinis savas vājības nedrīkst izrādīt. Ko tu varēsi prasīt no padotajiem, ja pats nevarēsi nostāvēt kājās? Bet pusgads ir krietns laiks, visādi gadās.

1963. gads.

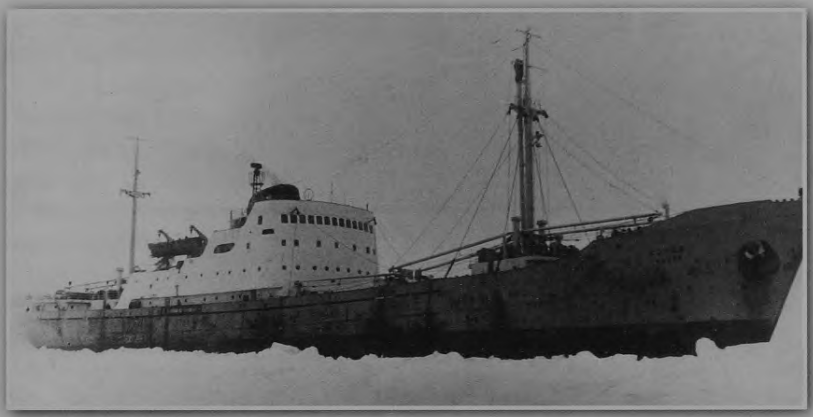
Oficiāli jau pārtikas sarakstā šņabis iekļauts nebija, bet man uz bāzes kuģa pazīstams kapteinis, un tad jau visu var sarunāt. Atceros dažus gadījumus, kas lika man pārdomāt dzīvi.

Varu lepoties, savulaik daudz varēju turēt. Šņabītim piecdesmit astoņi grādi, un mēs trijatā pa nakti septiņus pusstopus izdzērām. Un strādājām, un nekas nevienā acī. Citā reizē atkal pavisam neliela ieraušana beidzās traģiski. Tas notika Ziemeļjūrā, kad pēc mazas *dropītes* viens kapteinis pār bortu pārkrita, tiesa, tas nebija no dzeršanas, bet gan no sirdstriekas. Tomēr nepatikšanas bija diezgan nopietnas, jo iedzeršana tomēr bija notikusi. Toreiz mani no kapteiņa uz laiku pazemināja par vecāko stūrmani un uzlika uz cita kuģa. Tai reisā mēs tā nopietni *paniekojāmies*. Pēc atgriešanās uz sava kuģa vajadzēja stipri vien sevi valdīt: viena rokas stiepjas pēc glāzītes, bet otra tai sit pa nagiem. Nedrīkst! Pēc reisa atnācu mājās, un tad nāca sapratne: tā nevar turpināties, kapteini! TAS jau iet pāri *kantēm*! Nevienam neko nevajadzēja teikt, pats apzinājos, un, lai pieliktu punktu, man arī ārsta palīdzību nevajadzēja. Tā jau nav, ka esmu pilnīgi svēts, pa kādam jau iemetu, bet ar mēru.

Bet uz kuģa vīri, protams, mēģina visādus brīnumus izdomāt. Vecākais mehāniķis man saka, ka veči niekojas, bet nevar saprast, kur viņi to dziru slēpj. Pārmeklējam kuģi, nav. Te vecākais stūrmanis saka, nāciet atpakaļ, paskatieties – otrajā kojā spilvens kustas. Jā, kārtībā! Rokā ir! Citu reizi atkal tāds atgadījums. Stāvam uz kuģa un skatāmies, no atpūtas krastā nāk divi mūsējie un stiepj koferi. Nu, tik smagi stiepj! Kapteiņa palīgs šiem jautā, ko viņi tā nes? *Ļičnije veščі* (personīgās mantas). Lai rāda šurp. Pilns koferis ar pudelēm. Tad nu tās *personīgās mantas* no desmit metru augstuma lidoja pret ostas akmeņiem. Kārtībai jābūt visās lietās, to manējie zināja itin labi. Arī to, ka katru rītu deviņos kopā ar ārstu gāju apgaitā pie ierindniekiem, un viņi zināja, ka visi pārkāpumi parādīsies algu sarakstā. Ja nevar citādi, tad jāsit ar rubli."

Augstākie spēki stāv klāt

„Kārtībai jābūt, tur nav ko runāt!" Tas izskan stingri un noteikti arī tagad, kad sēžam pie kafijas tases un skatāmies nu jau par vēsturi kļuvušās bildes. Tā kārtība, ko piesauc kapteinis, attiecas arī uz ikdienišķām lietām, ko, protams, nevar salīdzināt ar milzīgo atbildību uz kapteiņa tiltiņa, bet kas tāpēc nav uzskatāmas par mazāk svarī-



„Konda".

gām. Kapteinis Vītols kārto savas dzīves arhīvu. Nodzīvoto mūža gadu un notikumu secībā salikti fotouzņēmumi: māte, tēvs, ģimene, jūrskola, kuģi, kolēģi. Visām bildēm klāt paraksti. „Kad manis nebūs, kas vairs zinās, kas tās par bildēm un kas tie par cilvēkiem? Tā tās lietas neiet!" Taisnība vien ir, mēs taču katrs savā bilžu kastē reizēm atrodam kādu apdzeltējušu foto, no kura mums pretī raugās nezināma cilvēka acis. Un nav nevienas pieturas zīmes, kas norādītu, kas tas par cilvēku un kāpēc viņa foto ir pie mums. „Re, šis skaistulis ir bāzes kuģis „Konda"." Atkal kapteiņa balsī dzirdamas tās dīvainās vibrācijas. Kā gan citādi, viņš taču domās atkal stāv uz kapteiņa tiltiņa. Bet es šajā brīdī vēlos zināt, kas, no viņa tiltiņa skatoties, jūrā ir vistrakākais. „Tūlīt tā grūti pateikt. Dažādās situācijās ir dažādi trakumi. Viens trakums ir tad, kad tu ar mazo, četrdesmit divus metrus garo kuģīti ej četrdesmit piecu grādu leņķī augšā pa vilni, bet tur augšā griežas Andrejs, tas ir tāds galotnē plīstošs vilnis. Sargādams kuģi, uzbrauc augšā un redzi, kas visapkārt okeānā darās, bet tad tu atkal brauc lejā un vairs neredzi pilnīgi neko. Tā bija tā sauktā *čaika*, un tas ir viens trakums. Pavisam citu trakumu nācās piedzīvot ar lielajiem kuģiem. Reiz ar simt piecdesmit metrus garo „Sibirjakovu" nāku mājās no Džordža pa vilnim ar vismazāko gaitu, man aiz muguras nāk tāds četrdesmit grādu vilnis. Tas nāk klāt un plēš pa pakaļgalu tā, ka aizmugurējās durvis izrauj. Vai tas būs septītais, devītais vai desmitais, bet tāds viņš nāk. Un vējš četrdesmit viens, četrdesmit divi metri sekundē, bet mums divdesmit pieci metri sekundē jau ir vētra... Tomēr pats trakākais laikam ir tad, ja jāiet dibenā," kapteinis atbild uz manu jautājumu un tūlīt arī piebilst, ka lielākais ļaunums, kāds vien var būt, tomēr ir cilvēku bezatbildība un nolaidība. Reizēm tieši cilvēka kļūdām sekas var būt graujošas. Diezin vai kādreiz būs citādi, cilvēks tomēr izšķir visu, un to apliecina arī kapteiņa Vītola nākamais stāsts.

„Vecākā stūrmaņa nolaidības dēļ tikai par mata tiesu bijām no avārijas. Ar „Kondu" gājām uz Labradoru, kur vienam zvejas kuģim vajadzēja iedot degvielu,

„Konda" Grenlandes ledos.

Labos laika apstākļos „Kondai" priekšā aizstājies lielais zvejas traleris, vidējais zvejas traleris un aiz tā uz bakštova stāv tankkuģis „Jugla".

bet no diviem paņemt kravu. Pienāku pie Labradora un jau redzu pirmo aisbergu, patruļlidmašīna reizi dienā ziņo tā koordinātas. Eju pa lediem, aizmugurē liels Norvēģijas zvejas kuģis, temperatūra krītas. Es stāvu uz tiltiņa *tulupā*. Auksts. Pirmajam palīgam saku, lai uznes augšā vienu pudeli ruma. Mēs visi – es, stūrmanis, stūres vīrs – esam kaujas gatavībā. (Man šī šķiet „Titānika" cienīga aina. – Aut.) Aiz aisberga ir tīrais ūdens. Laimīgi esam pārlaiduši saspringtu nakti. Tā kā neesmu aizvēris acis vairāk nekā divdesmit četras stundas, saku stūrmanim, ka iešu mazliet pagulēt. Kad, nedaudz atpūties, atkal stājos pie darba, mēs dreifējam laukā no lediem, sāk jau spēlēt okeāna vilnis, un vecākais stūrmanis aiziet gulēt. Izrādās, viņš man nav pateicis ļoti svarīgu ziņu – ka diviem lielajiem zvejas traleriem no pakaļgala atdevis ūdeni. Nu pakaļa pacēlusies augšā un visas skrūves par divdesmit centimetriem salocītas... Gatavs! Kārtībā! Dzinējs apstājas. Diennakti remontējam kuģi un ar apdauzītiem spārniem ejam mājās. Pie Biskajas mūs noķer vētra. Kā tagad atceros – pie stūres stāv maza auguma matrozis, arī stūrmanis ir neliela auguma, tāpēc viņi vētrā neredz, kas notiek apkārt. Esmu liela auguma vīrs, labi visu redzu un, lai noturētu kuģi, visu liku komandēju: pa labi, pa kreisi. Vienā reizē stūres vīrs sajauc manu komandu un vētrā sagriež kuģi šķērsām, to aizmet kādus simt divdesmit metrus uz vienu pusi, stūrmanis aiziet pa gaisu. Pēc otrā sviediena jūtu – kuģis dreb šā vārda vistiešākajā nozīmē, un tas liecina, ka klāt pēdējā robeža, ja būs vēl viens sviediens, kuģis to vairs neizturēs un ies riņķī. Tomēr otrais stūrmanis kaut kā četrrāpus tika līdz stūrei un sagrieza kuģi atpakaļ. Tā mums viss beidzās laimīgi. Kuģi, protams, izremontēja, bet tas, ka cilvēks šādos apstākļos var kļūdīties, arī ir cilvēciski saprotams. Visi jau mēs mācāmies no savām kļūdām, ja esam pietiekoši gudri. Un ja esam pietiekoši gudri, ieklausāmies arī labā padomā."

Ja dabū amatu, laime pati nāk

Flagmaņkuģis – zvejas peldošā bāze „Rīga".

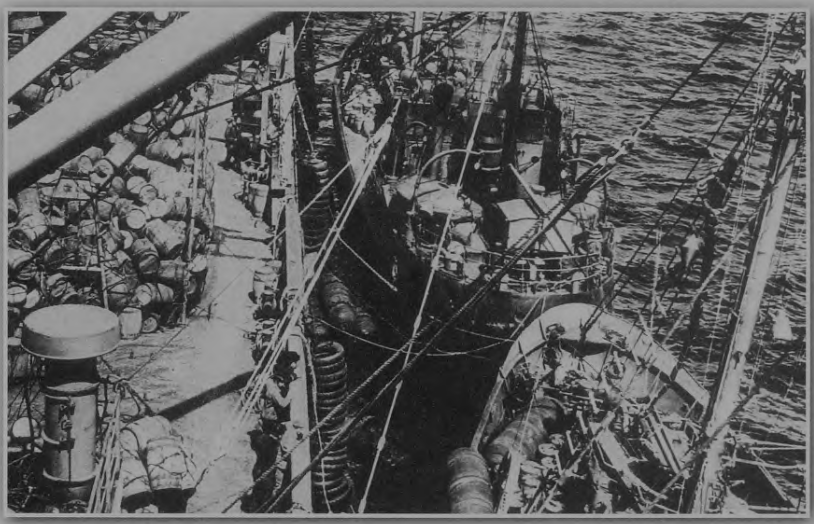
„Ostrov Sibirjakova".

Jau pirmajā reisā, neko vēl nezinādams par zvejas *knifiem* un siļķu noslēpumiem, bez pieredzes un vēl bez daudz kā cita, kapteinis Vītols vienu zināja skaidri: viņam lielajā barā nav ko darīt, pašam jāizstrādā savs rokraksts un jāmeklē savs jūras ceļš. Kā pats saka, to atrast laikam palīdzējis viņa raksturs: stingrība, noteiktība, neatlaidība un cilvēciskums.

„Es nevienam ar savām gudrībām neuzmācos, ja kāds gribēja ar mani kopā zvejot, nāca līdzi. Savu reizi kādi pieci kuģi, kuriem nebija eholota, meklēja mani, un nebija jau nekāds noslēpums, kur es *dzīvojos*. Reiz piedzīvoju tādu jokainu sajūtu. Uz Atlantiju atnāk piekrastes kapteinis Aleksandrs Bērziņš no Salacgrīvas. Tolaik viņam varēja būt kādi sešdesmit gadi, man nedaudz vairāk par divdesmit septiņiem. Bērziņš man saka: kapteini Vītol, es šeit esmu pirmo reizi un nezinu, ko un kā darīt. Es atjautāju: vai ar cilvēkiem esat strādājis? Jā, viņš atbild. Tad jūsu nezināšana ir tikai pusbēda. Nāciet līdzi. Un gājām meklēt savu zvejas vietu. Pēc kāda laika Bērziņš no sava kuģa dod ziņu: kapteini Vītol, pie horizonta vairs nav neviena kuģa. Pilnīgi pareizi un ļoti labi! Te mēs abi metīsim tīklus. Nākamajā rītā viņš saka: vai Die's, *šuba* nāk ārā! (Par *šubu* (kažoku) sauca pilnu tīklu, kad zivis ir kādi pieci simti kilogrami uz tīklu. Ja būs vairāk, tad bojas var neizturēt un viss aiziet dibenā.) Zivis nāca, es biju gandarīts, ka pierādīju: mans aprēķins ir pareizs. Kad amatu dabū rokā, tad laime pati nāk klāt!"

Krasta krēsls nepielīp

Tā nu liktenim ir labpaticis, ka, lai cik smagi kuru reizi ir bijis, tomēr kapteinim Vītolam laime smaidījusi gan jūrā, gan krastā. Par ģimenes laimi viņš sūdzēties nevarot, bērni un mazbērni sveiki un veseli. Ar otro sievu trīsdesmit gadus kopā nodzīvojis, līdz ļauna slimība viņam to atņēma. Un, paldies Dievam, ka liktenis ļāvis satikt tuvu cilvēku, tagadējo sievu Ausmu.



Zvejas traleri pie bāzes kuģa „Rīga".

„Kad beidzu jūrnieka gaitas, izrādījās, ka neesmu bijis atvaļinājumā četrus gadus, nu beidzot varēju to izmantot, biju brīvs no marta līdz pat decembrim. Tad strādāju par flotes priekšnieku zvejnieku kolhozā „Zvejnieks", pēc Latvijas neatkarības atgūšanas par Skultes ostas kapteini un dažus gadus par pārvaldnieku, bet mana pēdējā darba vieta bija Latvijas Jūras akadēmija."

Taču kapteinim Vītolam ir vēl cita pieredze krasta darbā. „Strādāju Zvejnieku kolhozu savienībā par flotes kuģošanas un ekspluatācija nodaļas priekšnieku, un man piedāvā pārcelties uz Ventspili, tur zvejnieku kolhozā „Sarkanā bāka" vajadzīgs priekšsēdētājs. Atkal sava veida izaicinājums. Pie sevis nodomāju, ka nav jau tik traki, kā bija, kad pirmo reizi devos jūrā uz kuģa. Kolhozā strādāju no sirds. „Sarkanā bāka" Padomju Savienībā zvejnieku kolhozu vidū ieņēma trešo vietu, un cilvēki bija apmierināti. Sākām būvēt lielo kultūras namu „Jūras vārti", jauno zvejas ostu, ar foreļu audzēšanu sākām nodarboties. Viss gāja no rokas. Bet tad Zvejnieku kolhozu savienība mums saka: to visu mēs tagad pārņemsim savā ziņā. Es pretī: nekā nebija! Mēs jums samaksāsim – tā savienība. Nekā nebija! – tā es pretī. Es taču to nevaru pieļaut, jo mani cilvēki ir strādājuši, ielikuši savu darbu un sirdi, un tagad viņiem to visu atņemt? Nekā nebija! Pāris mēnešus notika cīniņš, kurā kopā ar Zvejnieku kolhozu savienību iesaistījās arī pilsētas pirmais sekretārs. Visu atrisināja kolhoza priekšsēdētāja vēlēšanas, kas tolaik notika reizi trijos gados un kurās vajadzēja piedalīties arī kādam no Zvejnieku kolhozu savienības. Noliktajā datumā priekšnieki no centra ziņo, ka nevar ierasties, atliekam sapulci uz divām nedēļām, bet tad izrādās, ka mans pilnvaru termiņš beidzies un es vairs nemaz neesmu priekšsēdētājs. Toreiz aizbraucu uz Rīgu un Pesem teicu: man ar tevi nav ko runāt! Arī tagad mēs tikai sasveicināmies, jo rūgtums

nekur nav pazudis. Saprotiet, man pēc tam vajadzēja skatīties acīs kolhoza ļaudīm, kas man uzticējās, bet es nespēju aizstāvēt viņu intereses. Bet krastā jau tā mēdz notikt, ka allaž kāds iekāro tavu krēslu. Reiz, uzstājoties Rīgas refrižeratorflotes bāzes partijas aktīvā, tā arī teicu, ka esmu kapteinis un neviens krēsls man nav pielipis, nevienu es negribu saglabāt. Varbūt tieši šie vārdi man palīdzēja atkal atgriezties jūrā."

I. Vītols (pirmais no kreisās) – kolhoza „Sarkanā bāka" priekšsēdētājs.

Jūra – tā ir tava atbildība

„Krišjāņa Valdemāra jūrskolas izdotajā jūras tiesību grāmatā ir atziņa: kapteinis uz kuģa ir nākamais aiz Dieva. Lūk, šī atziņa man ir likusi daudz domāt par dzīvi, darbu un atbildību. Jau no pirmās dienas jūrā skaidri apzinājos, ka manā vietā neviens atbildību neuzņemsies. Es esmu atbildīgs par cilvēkiem, tāpēc nedrīkstu kļūdīties. Lai gan mēdz teikt, ka kļūdīties ir cilvēcīgi, es to nedrīkstēju. Tāda bija mana pārliecība. Uz kuģa katrs cilvēks ir savā vietā, un nedrīkstēju pieļaut arī to, ka mani vīri neprastu savu darbu un lieki tērētu laiku nevajadzīgās darbībās, ka darbu, ko var paveikt piecpadsmit minūtēs, darītu trīs stundas. Arī Latvijas Jūras akadēmijā biju stingrs pasniedzējs un neatkāpos, kamēr nebiju pārliecināts, ka

1954. – 1958. gads. Darbs uz vidējā zvejas tralera.

I. Vītola būvētais burinieka modelis.

students visu ir sapratis, jo tas, ko viņam mācu un skaidroju, būs nepieciešams praktiskajā darbā. Es vēlējos, lai topošie jūrnieki uz visu spētu paskatīties plašāk un redzēt kopsakarības. Jūra no katra prasīs atbildību. Sagatavot lekcijas – tas arī no manis prasīja ļoti daudz, jo es nevarēju tikai kaut ko iepļāpāt.

Daudziem jūrā pietrūka izturības. Bija cilvēki, kuri jūrā aizgāja bojā, bija tādi, kas vienu reisu nobrauca, otrreiz vairs negāja un jūru negribēja redzēt. Bet bija tādi, kas palika. Es paliku, jo man izturību bija iedevusi Rīgas jūrskola. Tālākajam darbam un dzīvei šī skola man ļoti daudz deva. Mēģināšu paskaidrot, kāpēc to īpaši uzsveru. Rīgas jūrskola bija militāra mācību iestāde, un tie pieci gadi, kurus šeit mācījos, bija ļoti grūti. Sākums bija līdz asarām smags. Kāda ainiņa no visparastākās skolas ikdienas.

Mūs ierindā ved pusdienās. Pa kāpnēm ejam brīvsolī, bet ierindā. Iesoļojam ēdamzālē, pēc komandas pagriežamies ar skatienu pret galdu, pēc komandas pieejam pie savas vietas un pēc komandas apsēžamies. Ķeramies pie karstajām alumīnija krūzēm un dzeram, jo zinām, ka jebkurā brīdī var atskanēt komanda „celties!". No viena stāva uz otru staigāt nedrīkstēja, bija disciplīna.

Iedzina mums stāju un sagatavoja izturēt grūtības. Jūrskola man ļoti daudz deva darbā ar cilvēkiem. Nekad negribēju vieglāku darbu, un es esmu pateicīgs jūrskolai un tam šausmīgi smagajam darbam, kas izveidoja manu raksturu. Ja man būtu jāsāk dzīve no jauna, es darītu to pašu, ko esmu darījis. Neko nemainītu! Gaidot jūs (domāta raksta autore), es pie sevi domāju: kas tad galu galā es esmu? Nu, gluži zemē metams laikam tomēr neesmu, jo man ir mans kapteiņa gods!"

* Kapteinis Pauls Brašķis. 1938. gadā kā labākais (apbalvots ar zelta pulksteni) beidzis K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolu. No 1945. līdz 1953. gadam Latvijas valsts jūras kuģniecības kapteinis instruktors. 1953.–1954. gadā Rīgas jūras tirdzniecības ostas kapteiņa vietnieks, vēlāk kapteinis tāljūras zvejas ekspedīcijā Atlantijas okeānā.

A. Freiberga

P.S. Braucot mājās pa sastrēgušo K. Valdemāra ielu, domās vēl arvien kavējos pie Vītola kunga un kundzes. Bijām norunājuši kādas četras stundas. Kad ierados pie viņiem ciemos, mani sagaidīja kapteinis vārda vistiešākajā nozīmē: viss bija perfekts – viņa apģērbs, viņa stāja un viņa domas. „Jums jau droši vien nav daudz laika," kapteinis man saka, lejot krūzītē kafiju. „Mēs runāsim tik ilgi, cik vien vajadzēs," atbildu un saprotu, ka cilvēki jau pieraduši cits pie cita nevaļas. Tagad, kad raksts par kapteini Vītolu uzrakstīts, saprotu, cik nelielu daļu no cilvēka dzīves tas atklāj, bet tajā pat laikā, cik lieliski nelielā stāstā atklājas cilvēka būtība: izlēmīgs, profesionāls un stalts kapteinis stāv uz sava kapteiņa tiltiņa, viņa roku silda pīpe, aizbāzta aiz cimda, bet sirdi – cilvēku mīlestība.

Starptautiskās Jūras organizācijas balva – „Latvijas kuģniecības" kapteinim

Nelielais Ances ciems Ventspils rajonā ar 450 iedzīvotājiem mierīgi snauda starp mežiem un purviem kopš 1231. gada, līdz nesen tūkstošiem kilometru attālumā kāds notikums tā vārdu padarīja slavenu visā jūrniecības pasaulē. Viss sākās ar to, ka ciema vārdā nosauca vienu no „Latvijas kuģniecības" tankkuģiem...

1. februārī Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā Latvijas Kapteiņu asociācijas prezidents Kārlis Zakss pasniedza AS „Latvijas kuģniecība" tankkuģa „Ance" kapteinim Viktoram Timoščenko Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) balvu – atzinības rakstu „Par ārkārtēju drošsirdību jūrā" („Award for Exceptional Bravery at Sea"). Kapteini sakarā ar apbalvojumu sveica Latvijas jūrniecības nozares vadītāji, kolēģi jūrnieki, kā arī Kanādas vēstniece Baltijas valstīs Klēra Pulēna. Piedāvājam sarunu ar kapteini Viktoru Timoščenko.

Pārtrauktais reiss

– Apsveicu jūs ar apbalvojumu, Timoščenko kungs! Tik augstu Starptautiskās Jūras organizācijas atzinību saņem tikai retais. Pastāstiet, lūdzu, kas īsti notika.

– 2006. gada 2. novembrī mūsu tankkuģis „Ance" ar gazolīna kravu bija ceļā no Amerikas ostas Ņūdžersijas uz Somijas ostu Porvo Baltijas jūrā. Laika apstākļi mūs nelutināja, bija vētra. Mēs jau bijām attālinājušies 600 jūdzes no Amerikas kontinenta, braucām uz austrumiem, un sliktais laiks pamazām palika aiz muguras.

Tieši kursā – „One Cool Cat"

Piepeši saņēmām paziņojumu no Glābšanas koordinācijas centra Norfolkā, ASV austrumkrastā, ka kāds raida nelaimes signālu. Noteicām sava kuģa atrašanās vietu un konstatējām, ka avārijas vieta atrodas 30 jūdžu attālumā no „Ances". Nekavējoties pieņēmu lēmumu pagriezt kuģi un doties palīgā. Sazinājos ar centru Norfolkā, informēju, ka atrodamies 30 jūdzes no avārijas vietas un esam gatavi doties palīgā. Labi atceros, ka tūlīt sekoja jautājums: „Bet vai jūs kādreiz esat piedalījušies glābšanas darbos?" Bija gaidāma sarežģīta operācija, un Glābšanas koordinācijas centrā Norfolkā vēlējās pārliecināties, ka apkalpe tiešām spēj palīdzēt

Kapteinis V. Timoščenko: „Vairāk nekā trīspadsmit stundas tu neguli, neko nevari darīt, tikai domā par nelaimē nokļuvušajiem burātājiem."

avarējušajiem. Par to varētu liecināt piedalīšanās līdzīgās operācijās iepriekš. Atbildēju, ka nekad glābšanas darbos neesam piedalījušies, tomēr esam gatavi sniegt nepieciešamo palīdzību. Tad mūs lūdza doties uz vajadzīgo rajonu. Glābšanas koordinācijas centrs nodibināja sakarus ar divām lidmašīnām, kuras mums palīdzēja izbraukt uz to vietu, kur atradās vadāmību zaudējusī jahta – katamarāns „One Cool Cat" (pieraksta osta – Helifeksa Kanādā), uz kuras atradās divi cilvēki – sieviete un vīrietis. Lidmašīnu palīdzība bija vajadzīga tāpēc, ka iestājās nakts, lija lietus un bija slikta redzamība.

„Jūs mūs celsiet uz kuģa vai ne?"

Ieradušies norādītajā rajonā, ieraudzījām ugunis un sazinājāmies ar burātājiem, lai pārliecinātos, ka redzam tieši viņu peldlīdzekļa ugunis. Pēc visa spriežot, panikas uz katamarāna nebija, cilvēki jutās mierīgi. Mēs viņus informējām par savu rīcības plānu – kādā veidā gatavojamies viņus glābt. Centos kuģi akurāti piebraukt katamarānam, bet pirmais mēģinājums bija neveiksmīgs. Lielajos viļņos un tumsā šāds manevrs bija visai bīstams – mēs gluži vienkārši varējām uzbraukt katamarānam un to nogremdēt (mūsu tankkuģa garums ir 195 metri, dedveits – 52 tūkstoši tonnu). Mēģināju vēlreiz tuvoties „One Cool Cat", bet atkal neveiksmīgi. Lidmašīnas drīz vien aizlidoja. Mēs saņēmām paziņojumu, ka nākamajā dienā notikuma vietā ieradīsies lielais Kanādas Krasta apsardzes glābšanas kuģis. Tankkuģim „Ance" tika dots rīkojums uzturēties katamarāna tuvumā. No rīta laiks nedaudz uzlabojās, redzamība bija laba. No jahtas pa rāciju painteresējās: „Jūs mūs celsiet uz kuģa vai ne?" Atbildēju, ka, protams, celsim, un tūlīt atkal izsaucu apkalpi uz galvenā klāja. Kad visi bija ieradušies, paziņoju, ka operācija turpinās.

Kanādas vēstniece Baltijas valstīs Klēra Pulēna: „Pateicos Starptautiskajai Jūras organizācijai par apbalvojumu kapteinim Viktoram Timoščenko. Tas ir svarīgs notikums Latvijas jūrniecības vēsturē. Pateicos kapteinim par vīrišķību un profesionālu rīcību, glābjot Kanādas pilsoņus."

Tikšanās uz pārejas tiltiņa

No rīta jau pirmais mēģinājums pietuvoties katamarānam izrādījās veiksmīgs – mēs visu bijām labi aprēķinājuši un piegājām skaisti un ļoti tuvu. „One Cool Cat" atradās mums tieši zem priekšvadņa aizvēja pusē. Matrožiem izdevās veikli padot cilvēkiem uz katamarāna virves. Vispirms uz kuģa uzvilkām vīrieti. Kad sākām vilkt sievieti, viņas virve sapinās katamarāna takelāžā, un mūsu vīriem nācās virvi atlaist, lai nesavainotu cilvēku. Tādējādi pirmajā rīta mēģinājumā pacēlām uz klāja tikai Alanu Ēriku Šortu, bet otra burātāja – Mišela Anna O'Nīla – palika uz katamarāna, kuru vējš un viļņi ātri nesa prom no tankkuģa. Drīz vien tas jau bija tālu aiz mūsu pakaļgala. Vajadzēja katamarānam tuvoties ceturto reizi. Mēs veicām vēl vienu manevru, un tas bija veiksmīgs, varējām sākt sievietes glābšanu. Tankkuģis „Ance" piebrauca tā, ka katamarāns atradās netālu no mums kreisajā pusē.

Kad kuģi apstādinājām „One Cool Cat" bija tikai 15–20 metru attālumā no mūsu borta. Minūtes man tobrīd likās kā stundas, bet Mišelai Annai O'Nīlai tās droši vien šķita garas kā gads. Un tajā brīdī sievietei nervi neizturēja, viņa metās ūdenī un sāka peldēt uz mūsu kuģa pusi. Vīriem izdevās padot viņai virvi. Viņa to apsēja sev apkārt, un mēs drosmīgo ceļotāju pacēlām uz kuģa. Kad Mišela Anna

Starptautiskās Jūras organizācijas apbalvojumu Viktoram Timoščenko (vidū) pasniedza Latvijas Jūras administrācijas direktora vietnieks, LKKA izpilddirektors Artūrs Brokovskis. Pa labi kapteiņa Timoščenko darbaudzinājs.

I. Vikmanis pasniedz kapteinim „Latvijas kuģniecības" piemiņas velti.

bija uz klāja, es viņai sacīju: „Jūs esat visdrosmīgākā sieviete, kādu es savā dzīvē esmu sastapis." Kad viņu izcēla, Allans Ēriks Šorts skrēja viņai pretī pa pārejas tiltiņu. Tas arī būtu viss...

Laika prognoze no interneta...

– Kas notika pēc tam, kad abi izglābtie jau bija uz tankkuģa? Vai viņi ilgi atradās stresa stāvoklī?

– Kad sieviete bija izcelta uz klāja, es paziņoju Glābšanas koordinācijas centram Norfolkā un „Latvijas kuģniecībai", ka operācija sekmīgi pabeigta. Pavisam tā ilga aptuveni trīspadsmitarpus stundas. Labi bija tas, ka abi burātāji bija ģērbušies hidrotērpos.

Tūlīt pēc pacelšanas uz kuģa izglābtos aizveda uz ambulanci. Ne ievainojumu, ne sasitumu Mišelai Annai O'Nīlai un Allanam Ērikam Šortam nebija. Tā bija liela veiksme, veicot glābšanas darbus tik sarežģītos apstākļos. Burātāji drīz vien devās ekskursijā pa kuģi.

Tad es nokāpu no komandtiltiņa un devos iepazīties ar Mišelu Annu O'Nīlu un Allanu Ēriku Šortu. Viņi izrādījās vienkārši, dzīvespriecīgi un ļoti patīkami cilvēki. Man trūka vārdu, lai izteiktu savu sajūsmu par šo pāri. „Kā jums gadījās tādā laikā iziet jūrā?" apvaicājos. „Jums nācies tik daudz pārdzīvot, bet jūs smejaties!" Allans Ēriks Šorts paskaidroja, ka pirms iziešanas jūrā viņš internetā pārlūkojis laika prognozi visā ieplānotajā maršrutā, un tā esot bijusi labvēlīga. Viņi no

Kanādas devušies uz Bahamu salām. Bet nenokārt degunu – tāds esot viņu dzīves princips.

Izglābtie uz kuģa nodzīvoja aptuveni divas nedēļas – kamēr mēs sasniedzām Somiju, un visu šo laiku pētīja tankkuģi, jutās kā mājās. Teica, ka uz mūsu kuģa esot ļoti komfortabli.

Tas, ka pirmais tālais ceļojums beidzies tik neveiksmīgi, abus drosmīgos jūrasbraucējus ne mazākajā mērā nemulsināja. Mēs joprojām reizēm sarakstāmies pa elektronisko pastu. Savas izglābšanas pirmajā gadadienā viņi mums atgādināja par notikušo un vēlreiz pateicās par palīdzību. Bet pavisam nesen saņēmu ziņu, ka Mišela Anna O'Nīla un Allans Ēriks Šorts atkal lūkojas pēc jahtas, lai dotos ceļojumā pa to pašu maršrutu: Kanāda – Bahamas.

Lepojos ar tankkuģa „Ance" apkalpi!

– Ko jūs pats jutāt pēc tik veiksmīgi paveiktas operācijas?

– Tas nebija tikai atvieglojums, ko izjutu, kad mēs viņus pacēlām uz kuģa, tas bija neizsakāms prieks! Visas trīspadsmitarpus stundas nebiju ne aci aizvēris, visu laiku domāju par cilvēkiem uz katamarāna, prātoju, kas un kā jādara un vai mums izdosies dabūt viņus uz kuģa. Ja mums nebūtu izdevies viņus izglābt, tā būtu lielākā nelaime manā jūrnieka mūžā. Esmu ļoti pateicīgs tankkuģa apkalpei. Jā, es visu biju aprēķinājis, precīzi pievadīju kuģi, bet apkalpe paveica tiešo glābšanas darbu – izvilka cilvēkus no ūdens. Viri strādāja divas trīs stundas uz klāja naktī un lietū. Es lepojos ar „Ances" apkalpi!

Kad biju paziņojis Glābšanas koordinācijas centram Norfolkā, ka „One Cool Cat" burātāji ir pie mums uz kuģa, no centra saņēmu norādījumu doties krasta virzienā, jo mums pretī brauc lielais glābšanas kuģis, lai uzņemtu avārijā cietušos. Kad pēc visiem aprēķiniem kuģim jau vajadzēja būt klāt, mēs to nevarējām saskatīt. Sazinājos ar Norfolkas centru, pavēstīju, ka solītā glābšanas kuģa nav, un pretī saņēmu ziņu, ka notikusi nelaime citā vietā un glābšanas kuģis devies turp. „Turpiniet ceļu uz savu gala ostu, un izglābtie cilvēki lai paliek pie jums uz kuģa," mums sacīja. Tā Kanādas burātāji Mišela Anna O'Nīla un Allans Ēriks Šorts Bahamu salu tropu siltuma vietā nokļuva rudenīgi saltajā Baltijas jūras piekrastē – Somijas ostā Porvo. Taču arī šādā notikumu pavērsienā viņi saskatīja savu jaukumu un priecājās, ka piedzīvojums okeānā tik veiksmīgi beidzies.

Pakāpieni ceļā uz komandtiltiņu

– Vai sen strādājat „Latvijas kuģniecībā"? Kā sākās jūsu ceļš uz komandtiltiņu?

– Pēc vidusskolas iestājos Odesas augstākajā inženieru jūrskolā. Visi manas klases puikas sapņoja kļūt par lidotājiem, bet man Odesā bija tēvocis – jūrnieks, viņš man daudz bija stāstījis par kuģiem, par tāliem braucieniem. Pabeidzis vidusskolu ar vidējo atzīmi 4,5, iesniedzu dokumentus jūrskolā.

Pēc Odesas augstākās inženieru jūrskolas beigšanas 1982. gadā mani kopā ar vēl četriem kursabiedriem pēc sadales nosūtīja darbā uz Latvijas kuģniecību. Darba gaitas sāku kapteiņa ceturtā palīga amatā uz konteinerkuģa „Pjērs Pujads", tur arī izaugu līdz kapteiņa vecākā palīga amatam. Tad uz laiku pametu jūru un aizbraucu uz Ameriku papildināt angļu valodas zināšanas. Pavadīju tur divus gadus un, atgriezies Latvijas kuģniecībā, sāku strādāt uz tankkuģiem. Tā kā darba specifika uz tiem salīdzinājumā ar sauskravas kuģiem ir visai atšķirīga, sākumā biju kapteiņa trešais palīgs. Nokļuvu apkalpē, ko vadīja pieredzējušais kapteinis Leonīds Dedovs. Tur nostrādāju piecus gadus, ar laiku kļuvu par kapteiņa otro, pēc tam vecāko palīgu un saņēmu no Leonīda Dedova rekomendāciju kapteiņa amatam.

– Paldies par sarunu!

Ar Viktoru Timoščenko sarunājās Vladimirs Novikovs

No lauku zēna par tālbraucēju kapteini
Antonam Ikauniekam – 60

Liktenis lēmis, ka esmu viengadniece ar tālbraucēju kapteini, jūrniecības darbinieku un, manuprāt, lielisku cilvēku Antonu Ikaunieku (mūsu vecuma starpība ir tikai pieci mēneši), esam auguši vienā laikā (kā tagad saka – „nepareizajā" laikā), vienā valstī, gandrīz vienlaicīgi mācījušies un uzsākuši darba dzīvi, bet katrs savā profesijā – Antons kā jūrnieks, es – vēsturniece. Man bija tas gods iepazīt jubilāru gan spraiga darba, gan atpūtas brīžos, kā baltās, tā nebaltās dienās, tādēļ lūdzu piedot, ja kādam mans stāsts liksies pārāk personisks. Pirms nepilniem 20 gadiem tālbraucējs kapteinis ieradās Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā (RVKM), lai informētu darbiniekus par kuģa modeli, kas atradās Latvijas upju kuģniecībā Smilšu ielā. Tā sākās sadarbība, un turpmāk mūsu ceļi bieži krustojās, bet vēl biežāk gājām kopsolī.

Katra apmeklētāja, īpaši ievērojama jūrnieka vai jūrniecības darbinieka ienākšana muzejā ir atšķirīga: dažs ierodas ar pārākuma apziņu, sak, ko gan tie muzejnieki, lasot dokumentus arhīvā vai bibliotēkā, var zināt par kuģiem un īstiem jūrniekiem, dažus uz sarunu jālūdz vairākkārt, bet visbiežāk kuģinieki ir precīzi, atsaucīgi, palīdzēt griboši un varoši. Viņi muzejam priekšmetus, fotogrāfijas, dokumentus parasti dāvina, nevis pārdod, par ko Latvijas kuģniecības vēstures nodaļu apskauž citu struktūrvienību speciālisti. A. Ikaunieks ceļu uz muzeju atrada 90. gadu sākumā, laikā, kad kuģniecības vēstures pētnieku agrāko galveno palīgu – K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas (darbojās no 1920. līdz 1944. gadam) absolventu skaits gāja mazumā. Nākamā tikšanās ar Ikaunieku bija muzejnieku rosināta. Neatceros navigācijas instrumentu, kura darbības principus vēsturniekiem atšifrēja profesionālais jūrnieks, bet viņš atsaucās uz pirmo aicinājumu: ja jāpalīdz – palīdzēs. Mūsu nozīmīgākais kopdarbs sākās vairākus gadus vēlāk un bija saistīts ar divu enciklopēdiju izdošanu, kurās centāmies nākotnei saglabāt Latvijas jūrniecības vēsturi.

Antons ir vienkāršs un tai pašā laikā ļoti sarežģīts cilvēks. Stingrais raksturs, pedantisms un precizitāte visās lietās, īpašība nekad un nekur nelocīt muguru sagādāja tālbraucējam kapteinim daudz draugu un domubiedru, bet ne mazāk... „citādi domājošo". A. Ikauniekam vienmēr ir savs viedoklis, kas ne visiem var patikt, un tas tiek pausts gan Latvijas Jūrniecības savienības valdes sēdēs un kopsapulcēs, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijā (LKĪA) un citās jūrnieku organizācijās, gan arī gandrīz 15 gadus Latvijas Jūrniecības gadagrāmatās. Par smaidīgu, vienmēr katru vārdu apsverošu diplomātu viņu grūti nosaukt, manuprāt, cīnoties par savu taisnību, kapteinis „var apcirsties uz papēža" un aiziet ar lepni paceltu galvu. Jūrnieks visu pārāk laiž caur sirdi, laikam tāpēc sirdij pēdējā laikā ne

PSRS Jūras flotes ministra vietnieks kadru jautājumos Koļesņikovs pasniedz Antonam Ikauniekam tālbraucēja kapteiņa nozīmīti. 1976. gads.

vienmēr viegli, taču to redz un zina tikai retais. Varbūt ģimenes locekļu, draugu, tuvu darba biedru redzējumā stāsts par jubilāru būtu savādāks, bet mans viedoklis par sešdesmitgadnieku veidojies savstarpējās sarunās un vērojumos, kā arī pētot Latvijas kuģniecības arhīva dokumentus.

Antons Ikaunieks dzimis 1947. gada 13. jūnijā Rēzeknes rajonā. Par brāļu un māsu trūkumu viņam nenācās sūdzēties, jo kuplajā saimē bija 10 bērni – seši puikas un četras meitenes. 1955. gadā ģimene pārcēlās uz Dobeli, kur Antons beidza Dobeles 7-gadīgo skolu. Mācoties 5. klasē, rokās nonāca krievu rakstnieka Ļeva Tolstoja 1855. un 1856. gadā sarakstītie „Sevastopoles stāsti" (reālistisks Krimas kara dalībnieka gūto iespaidu attēlojums, īpaši par jūras kaujām). 100 gadu senie notikumi tā iespaidoja pusaudzi, ka tika pieņemts dzelžains lēmums dzīvi saistīt ar jūru. Divus gadus vēlāk, pēc pamatskolas beigšanas, jaunais censonis devās uz Rīgas jūrskolu (Kronvalda bulvārī), lai kļūtu par kuģu vadītāju. Šajā mācību iestādē profesiju varēja apgūt tikai krievu valodā, un 14 gadus vecajam provinces zēnam jūrskolas priekšnieks Roberts Akits (1925–1997, tālbraucējs kapteinis) nedeva nekādas cerības uz iekļūšanu kursantu kārtā, jo bez krievu valodas zināšanām „šeit nav ko meklēt". Atgriezies Dobelē, Antons turpināja skoloties 8. klasē, šoreiz jau krievu skolā. No brauciena uz Rīgu šīs valodas zināšanas vairumā nebija gājušas, un lepnajam puikam bija grūti paciest klasesbiedru smīniņus un apcelšanos. Atkal tika pieņemts nopietns lēmums – lai apgūtu krievu valodu, jādodas

pie brāļa uz ziemeļiem, uz nelielo Sosnovecas salu Baltajā jūrā. Uz 1,5 x 0,5 km lielās salas dzīvoja 15 cilvēki, tur atradās meteoroloģiskā stacija un bāka, bet tuvākā sādža krastā bija 5 km attālumā, kurp siltā laikā varēja nokļūt ar baržu (liellaivu), bet ziemā kājām pa ledu. Šajā vietā obligātajā karadienestā bija dienējis brālis Pēteris, vēlāk nodibinājis ģimeni un palicis uz pastāvīgu dzīvi, strādājot bākas dienestā un vēlāk kļūstot par šā dienesta priekšnieku. Antons domā, ka Pēterim bijusi pat lielāka nozīme profesijas izvēlē nekā „Sevastopoles stāstiem". Lielā brāļa pirmā dienesta vieta bija PSRS Jūras kara flotes daļa, kas dislocējās Ļeņingradā (tag. Sanktpēterburga). A. Ikaunieks atceras, kādu iespaidu uz viņu un citiem pusaudžiem atstāja atvaļinājumā atbraukušā matroža forma. Tādu nēsāt gribējās katram puikam. Nonācis ziemeļos, nākamais tirdzniecības flotes jūrnieks izteica kategorisku prasību uz salas latviešu valodu nelietot. Mācības krievu gramatikā, literatūrā un matemātikā turpinājās deviņus mēnešus. Apgūtās zinības joprojām nav aizmirstas, un Antons ir neizpratnē par to, kā daudzi krievu tautības zēni var tā necienīt savu valodu, ka gan mutiski, gan rakstiski to lieto tik nepareizi. Topošais jūrnieks atgriezās Latvijā un, neskatoties uz Arhangeļskas pusē dzīvojošo cilvēku krievu valodas izrunas īpatnībām, 1962. gadā bez problēmām iestājās Rīgas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā.

1964. gadā, mācoties 2. kursā, kopā ar diviem kursa biedriem jūrskolnieks pastaigājās gar Daugavu. Pa priekšu gāja trīs meitenes, ar kurām jaunieši iepazinās un pastaigu turpināja kopā. Viena no ceļabiedrēm, gadu jaunākā, smukā rīdziniece Regīna, tolaik vēl skolniece, Antonam īpaši iekrita sirdī, un viņu tikšanās turpinājās. Abpusējā patikšana pārauga nopietnās jūtās, un 1967. gadā Antons un Regīna svinēja kāzas. Šis gads bija nozīmīgs arī A. Ikaunieka profesionālās karjeras uzsākšanā – viņš absolvēja Rīgas jūrskolu, iegūstot kuģu vadītāja specialitāti. Regīna pēc skolas beigšanas turpināja mācības Rīgas vieglās rūpniecības tehnikumā. Vēl pēc gada jaunajā ģimenē sevi pieteica meitiņa Irīna. Aizsteidzoties notikumiem priekšā, jāsaka, ka 1970. gadā par sakrāto naudu tika nopirkts kooperatīvais dzīvoklis Iļģuciemā, vēlāk māja Pārdaugavā, bet jau 1986. gadā meita vēl pavisam jaunos, 40 gadu vecumu nesasniegušos Antonu un Regīnu apveltīja ar mazdēliņu, kurš nes tālāk vecātēva vārdu, jo arī viņš ir Antons. Četrus gadus vēlāk dienasgaismu ieraudzīja mazmeita Katrīna, kura tagad ir izaugusi par jauku jaunu dāmu.

Pēc jūrskolas beigšanas Antons sāka strādāt Latvijas jūras kuģniecībā par matrozi. Viņa pirmie kuģi bija 60. gadu sākumā būvētie naftas un naftas produktu pārvadātāji „Tukums", „Alūksne", „Ape", „Rava Russkaja" un „Jeļska". 1968. gada 4. oktobrī nākamais kapteinis pirmo reizi kāpa uz motorkuģa „Ķemeri" komandtilta augstajā kapteiņa 3. palīga amatā, vēl pēc pusotra gada viņš bija tankkuģa „Imants Sudmalis" kapteiņa 2. palīgs, bet no 1972. gada vecākais palīgs.

Lai kļūtu par pirmo cilvēku uz kuģa, A. Ikauniekam bija jāmācās tālāk. 1972. gadā viņš uzsāka studijas Kaļiņingradas Zivrūpniecības un zivsaimniecības

Vai arī šodienas kapteiņi katru rītu uz sava kuģa veic rīta rosmi, kā to 1980. gadu sākumā darīja motorkuģa „Dzintari" kapteinis Antons Ikaunieks?

tehniskā institūta neklātienes nodaļā. Tagad bija jāapvieno iešana jūrā, ģimene un mācības. Studijas kuģu vadītājs iesāka specialitātē „Kuģu būve un remonts". Skaidrojot šādu izvēli, A. Ikaunieks atzīst, ka gribējies kādu jaunu izaicinājumu, un rasēšana patikusi vienmēr – ir veidoti dažādas sarežģītības pakāpes rasējumi dažādās projekcijās. Pats Antons joko: „Visu varu uzrasēt, vienīgi sievieti laikam neizdosies." Pēc trešā kursa bija jāizdara izvēle, jo Latvijas jūras kuģniecības vadība izvirzīja prasību, ka kapteinim jāiegūst augstākā izglītība kuģu vadītāja specialitātē. Turpinot studēt kuģu būvētājos, vajadzētu doties praksē uz attiecīga profila rūpnīcu, kā arī būtu jāizstrādā vairāki nopietni projekti jaunajā profesijā, un tad jūrā iešanai jāsaka ardievas. Jūru pamest negribējās, tāpēc jaunais kapteinis devās uz Ļeņingradu, uz prestižo Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstāko inženieru jūrskolu, kuru bija absolvējuši daudzi lielo tirdzniecības kuģu kapteiņi. Diemžēl tur iepriekš iegūtās zināšanas netika ņemtas vērā, un potenciālajam studentam nāktos visu sākt no jauna ar pirmo kursu, vienīgā privilēģija varētu būt atbrīvošana no iestājeksāmeniem. Nācās atgriezties Kaļiņingradā un studijas turpināt šā institūta Kuģu vadītāju fakultātē. Turpmākajos pusotra gados viņam izdevās panākt mācībās kursa biedrus, kuri zinības šai nodaļā apguva jau trīs gadus, un 1979. gadā iegūt augstākās izglītības diplomu.

Studiju laikā 1975. gadā Antons Ikaunieks 28 (!) gadu vecumā saņēma tālbraucēja kapteiņa diplomu. Retajam vēl 30 gadus nesasniegušam jūrniekam ir izdevies iegūt šādas raudzes dokumentu. To nācās likt lietā, gandrīz 10 gadus vadot motorkuģus – gāzvedējus „Krāslava", „Ķegums", „Dzintari" un tankkuģi „Tukums". Antons bija viens no retajiem latviešu tautības kapteiņiem Latvijas jūras kuģniecībā. Kuģu apkalpēs bija daudzu tautību jūrnieki no dažādām PSRS

vietām, bet jūrā galvenais bija (un ir) darbs, nevis nacionālā piederība. Reisa laikā kuģis kļūst par mājām, bet apkalpe par ģimeni ar visām tai piemītošajām iezīmēm. Neatņemama sastāvdaļa bija sadzīve. Interesējos, vai līdzi ceļojis arī kas no sauszemes, kāda mīļlietiņa vai dzīvās dabas pārstāvji? Kopā ar cilvēkiem uz Ikaunieka vadītajiem kuģiem jūrā esot dažkārt devušies arī dzīvnieki – kaķi, suņi, pat papagaiļi un zosis. Īpaši mīļš kapteinim bijis suņupuika, jauktenis Sančo. To kā mazu kucēniņu plaukstā atnesusi Antona māsa Jadviga. Sančo izauga uz kuģa un, kad pirmo reizi Odesā izkāpis krastā, gāzelējies kā „stipri saguris" jūras vilks.

Atgriežoties krastā, jūrniekam pienācās atvaļinājums. Par notikumiem, kas saistīti ar kādu A. Ikaunieka atvaļinājumu, vēsta Latvijas kuģniecības arhīvā kapteiņa personiskajā lietā uzglabāta Latvijas jūras kuģniecības priekšniekam adresēta vēstule:

„1979. gada 29. decembrī Dobeles rajona Upmaļu ciemā Austrumu ciema padomē notika ugunsgrēks, kas apdraudēja kolhoza „Zelta druva" mehāniskās darbnīcas. Antons Ikaunieks tai vietā atradās atvaļinājumā un, ieraugot ugunsgrēku, bez specapģērba steidzās palīgā. Lūdzu izteikt Antonam Ikauniekam pateicību.

Dobeles rajona Brīvprātīgo ugunsdzēsēju biedrības priekšsēdētājs A. Briedis.

Dobelē 1980. gada 11. februārī."

Jautāts par šo notikumu, Antons runāja par savu rīcību kā par pašsaprotamu lietu – viesojies pie radiem, bet, kad izcēlusies nelaime, protams, bija jāpalīdz to novērst.

80. gadu otrajā pusē A. Ikaunieks dažādu iemeslu pēc pārtrauca iet jūrā. Viņš strādāja Latvijas jūras kuģniecības kuģu aģentūrā „Transflote" par kravu kontroles virsuzraugu, Rīgas jūras tirdzniecības ostā par vecāko loci operatoru, kā arī īslaicīgi darīja ar jūrniecību nesaistītas lietas – no 1985 līdz 1987. gadam bija „Lauktehnikas" direktors Dobeles rajona Bēnē.

1990. un 1991. gads ievadīja jaunu posmu ne vien mūsu valsts, bet arī Antona Ikaunieka dzīvē. 1990. gada februārī viņš sāka strādāt Latvijas upju kuģniecībā par kravas un komercdarba dienesta priekšnieku, 1991. gada 26. februārī tika iecelts par upju kuģniecības priekšnieku, pēc uzņēmuma reorganizācijas tā paša gada septembrī kļuva par valsts uzņēmuma „Rīgas kuģniecība" direktoru, bet pēc tā privatizācijas – par SIA „Rīgas kuģniecības kompānija" valdes priekšsēdētāju. Šai laikā tika papildinātas arī profesionālās zināšanas – 1993. gada novembrī un decembrī valdes priekšsēdētājs Norvēģijas Jūras akadēmijā absolvēja menedžmenta kursu.

Sagadīšanās, bet varbūt likumsakarība, ka pirmais tirdzniecības kuģis, uz kura 1991. gada 30. augustā neatkarību atguvušajā Latvijas Republikā pacēla sarkanbaltsarkano karogu, bija A. Ikaunieka vadītās „Rīgas kuģniecības" (tolaik vēl Latvijas upju kuģniecība) motorkuģis „Rēzekne" (Rēzeknes rajons ir Antona dzimtā puse!). Notikumi risinājušies galvu reibinošā ātrumā. 19. augustā Ikauniekam vajadzēja lidot uz Hamburgu, lai slēgtu līgumu ar vācu partneriem par eļļas

Antons Ikaunieks paraksta Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas un Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja līgumu par enciklopēdijas „Latvijas jūrniecības vēsture 1950–2000" sagatavošanu. 1999. gada oktobris.

Ceļa maizi enciklopēdijai „Latvijas jūrniecības vēsture 1950–2000" dod Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja direktore Klāra Radziņa un Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidents Antons Ikaunieks. 2003. gada decembris.

piegādi kuģiem. Ziņas par apvērsumu Maskavā rīdziniekus vēl nebija sasniegušas, tāpēc lidot gribētāji varēja tikai brīnīties, kāpēc lidmašīna ceļu uz Vāciju uzsāka ar vairāku stundu aizkavēšanos. Pēc dažām dienām ar parakstītu līgumu portfelī Antons atgriezās citā valstī, kurā kuģi turpināja iet jūrā ar svešas valsts – PSRS – karogu. Upju kuģniecības kuģu apkalpes, tāpat kā visa bijušās padomju republikas tirdzniecības flote, neizcēlās ar lielu strādājošo latviešu skaitu, tas nesasniedza pat 10% no personālsastāva. No cittautiešiem varēja sagaidīt pretdarbību lēmumam par karoga nomaiņu. Tomēr tas nebija šķērslis tuvākajiem līdzgaitniekiem sākt apspriesties par turpmāko rīcību. Latvijai vēl nebija sava kuģu reģistra. Jautājuma risināšanā aktīvi iesaistījās jaundibinātais Latvijas Jūrniecības departaments un tā direktors Gunārs Šteinerts. 29. augustā „Rēzekne" jau stāvēja Rīgas ostā pie upju pasažieru stacijas un gatavojās svinīgajai ceremonijai (kapteinis bija krievu tautības jūrnieks Sergejs Semjonovs). Darbu esot bijis daudz, un viss jāpadara paātrinātā tempā – jāsagatavo dokumenti, jāvienojas par runas vīriem un cilvēku, kurš pacels karogu, jāsameklē orķestris utt. Latvijas Jūrniecības departaments darbus paveica laikus, un sauskravnieks saņēma pirmā neatkarību atguvušās

valsts kuģu reģistratora Staņislava Šmulāna parakstītu KAROGA APLIECĪBU, kurā teikts: „Latvijas Kuģu reģistrā 1991. gada 30. augustā ar nr. 0001 reģistrētajam kuģim RĒZEKNE ir tiesības braukt zem Latvijas Republikas valsts karoga." Līdz ar to bija likti pamati Latvijas Kuģu reģistra darbībai, kas deva impulsu tālākiem Latvijas jūrniecības atdzimšanas procesiem. Jautāts, vai tā nebija tam laikam pārāk liela uzdrīkstēšanās, Antons atbild, ka nav jālieto skaļi vārdi, jo visi cilvēki, kas organizēja svinīgo karoga nomaiņu, bija domubiedri un centās strādāt pēc labākās sirdsapziņas. Par vēsturisko dienu vēsta toreiz tapusī videofilma, kuru ar jubilāra palīdzību tagad ieguvis arī Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs.

Īsā rakstā nav iespējams nosaukt un komentēt visus A. Ikaunieka darbus un sabiedriskos pienākumus. 90. gadu otrajā pusē viņš bija Baltijas Kuģu īpašnieku asociācijas viceprezidents un prezidents, „Latvijas kuģniecības" padomes loceklis, valsts pilnvarnieks, kā arī darbojās Skultes ostas valdē. Šis darbs jau pirms vairākiem gadiem ir beidzies, bet Antons ir gandarīts, ka Vidzemes ostā darbu sākusi jauna piestātne un turpinās attīstība.

Īpašs stāsts ir par A. Ikaunieka darbību 1995. gadā izveidotajā Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijā. No organizācijas dibināšanas brīža viņš bija tās viceprezidents, no 1997. līdz 2004. gadam – prezidents. Tikai Antons un viņa tuvākie zina, cik laika, enerģijas un nervu prasīja pienākumi asociācijā, pārstāvot kuģu īpašnieku intereses dažādās instancēs, aktīvi iesaistoties valsts jaunās kuģošanas politikas veidošanā, izstrādājot jūrniecības nozarei svarīgus likumu projektus, morāli un finansiāli atbalstot izglītību, vēsturi un kultūru.

Kā LKĪA prezidents un daudzu jūrniecības iestāžu biedrs Antons Ikaunieks atbalstīja un turpina atbalstīt profesionālu jūrnieku sagatavošanu valstī. Labākie Latvijas Jūras akadēmijas studenti un absolventi saņēmuši asociācijas stipendijas un balvas. 90. gadu vidū A. Ikaunieks kā vieslektors lasījis lekcijas Latvijas Jūras akadēmijā.

Kopš bērnības A. Ikauniekam patīk vēsture. Vienu no asociācijas uzdevumiem – atbalstīt jūrniecības pagātnes liecību vākšanu, izpēti un popularizēšanu – viņš realizēja ar īpašu ieinteresētību, par ko jubilāram ir pateicīgi gan Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, gan tā filiāles Ainažu jūrskolas muzeja darbinieki.

Ainaži ir latviešu nacionālās jūrniecības šūpulis, kur 1864. gadā nodibināja jūrskolu ar apmācību dzimtajā valodā, kurā bez maksas, vecuma cenza un kārtu izšķirības varēja mācīties piejūras ciemu jaunieši. 1969. gadā atklāja Ainažu jūrskolas muzeju. Pilnvērtīgai nelielā muzeja darbības un attīstības nodrošināšanai bieži pietrūkst naudas, un darbīgajai filiāles vadītājai jāaicina palīgā finansiālie atbalstītāji. LKĪA regulāri atbalsta mazās pilsētiņas kultūras iestādes centienus nopirkt kādu jūrniecības vēsturei nozīmīgu priekšmetu, sarīkot valsts jūrniecības sabiedrības iecienītās gadskārtējās tikšanās, labiekārtot krātuves utt. Palīdzība tiek sniegta arī saimniecisko lietu kārtošanā, piemēram, renovēts žogs, labiekārtots dārzs, uzlabota apkures sistēma. Asociācijas prezidents uzņēmās atbildību par

Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidenti Antons Ikaunieks (no 1997. līdz 2004. gadam) un Andris Kļaviņš (kopš 2004. gada). 2007. gada janvāris.

darbu izpildi, nodrošināja kārtību „naudas papīros" un, kā jau ar tehnisku domāšanu un praktiskām iemaņām apveltīts cilvēks, vienmēr personīgi iepazinās ar projektiem, kopā ar kolēģiem vērtēja to pamatotību, pārbaudīja darba rezultātu atbilstību iecerei. Ar humora pieskaņu atceros jaunās „sirdsmājiņas pieņemšanu". Pirms gadiem desmit kopā ar Antonu Ikaunieku un Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja direktori Klāru Radziņu devos uz Ainažiem, pa ceļam, protams, iegriežoties Skultes ostā. Muzejā, pateicoties kuģīpašnieku naudai, bija sākusi darboties parasti tālu ceļu mērojušiem muzeja apmeklētājiem tik nepieciešamā, atbilstoši mūsdienu prasībām izbūvētā tualetes telpa. Pa ceļam pavilkām Antonu uz zoba, ka nu šī „svētā vieta" viņam pirmajam būs jāiemēģina un tā jānosauc viņa vārdā.

Visciešākā sadarbība ar Antonu Ikaunieku RVKM Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas darbiniekiem bija laikā, kad ar Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas atbalstu 1998. gadā tika izdota enciklopēdija „Latvijas jūrniecības vēsture 1850–1950", bet no 1999. līdz 2003. gadam sagatavota un izdota enciklopēdija „Latvijas jūrniecības vēsture 1950–2000". Manuskripts tā arī būtu palicis kā liela papīru kaudze, ja nebūtu LKĪA biedru atbalsta un personiskas līdzdalības. Piemēram, A. Ikaunieks būtiski papildināja personāliju sarakstus, regulāri iepazinās ar sagatavoto materiālu, sekoja darbu gaitai, rakstīja grāmatai ievadu, rediģēja rezumējumu angļu valodā (kopā ar A. Kļaviņu un G. Šteinertu). Darba autori enciklopēdijas sagatavošanas gados iepazina jubilāru ne tikai kā darbarūķi, bet arī kā

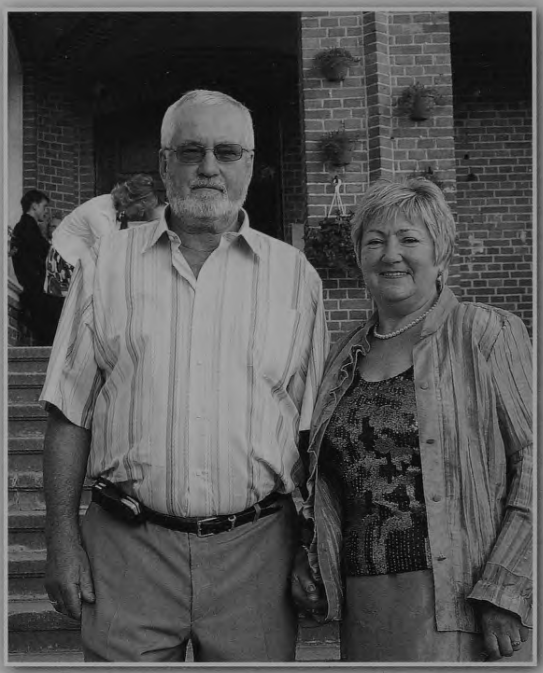
lielisku cilvēku. Grāmatas melnraksts tuvojās gatavības stadijai, kad uzzināju, ka man, cilvēkam, kuram 20 gadus nav bijusi neviena slimības lapa un lielākā vaina bijusi iesnas, pēkšņi ir radušās veselības problēmas, kuras var novest arī pie visļaunākā. Pieteicos vizītē pie Antona, lai vienotos par to, kurš tālāk vadīs darbu enciklopēdijas veidošanā. Kad sakāmais bija izskanējis, vienmēr tik atturīgais vīrietis pilnīgi pārvērtās. Viņš noskaidroja, kas man kaiš, tad, nejautājot, ko par to domāju, sarunāja man tikšanos ar cilvēkiem, kuri var ievērojami atvieglot un saīsināt ārstēšanos. Šai laikā tuvāk iepazinu Antona Regīnu, kuras sūtība, manuprāt, ir palīdzēt cilvēkiem. Nepagāja pat mēnesis, kad atkal varēju strādāt pie enciklopēdijas. Prātā palikušas arī skaistās rozes, kuras A. Ikaunieks atnesa redkolēģijas dāmām. Sēde notika agrā pavasarī – martā, darba kārtībā bija ļoti nopietni jautājumi, visi bijām, kā tagad saka, „stresaini", un te pēkšņi skaistie ziedi, kurus atceramies joprojām.

Ne vien Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas un Ainažu jūrskolas muzeja darbinieki novērtē Antona Ikaunieka atbalstu, viņu pazīst gandrīz viss Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja kolektīvs. Katru gadu RVKM par nozīmīgu ieguldījumu muzeja un tā filiāļu attīstībā un par palīdzību kultūras iestādes darbā piešķir muzeja Drauga kartes. Šo tradīciju iedibināja 2003. gadā, un pirmos „laureātus" komisija izvēlējās īpaši rūpīgi. Kopā ar mākslas priekšmetu kolekcionāri un dejotāju Martu Alberingu, mākslas vēsturnieku un kultūras darbinieku Imantu Lancmani, arheologu Andri Cauni karti saņēma arī tālbraucējs kapteinis Antons Ikaunieks.

Pieredzējušais jūrnieks joprojām strādā SIA „Rīgas kuģniecība", kopš 2007. gada oktobra par sabiedrības konsultantu. Pašlaik kompānijai ir četri sauskravas kuģi, kas pārvadā kravas pa visu Eiropu. Otra nozīmīgākā A. Ikaunieka nodarbe ir kuģu drošības aprīkojuma kompānijā Rīnūžos, kur nākas gādāt, lai uzņēmumā vienmēr kārtībā būtu finansiāli ekonomiskā puse. Darbības amplitūdai pieaugot, centram izveidojušās filiāles Klaipēdā, Liepājā un Tallinā. Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijā Antons, vadības grožus nodevis jaunākās rokās, nu jau trīs gadus atkal ir viceprezidents.

Pirms gada Antons un Regīna sāka iekārtot savu jauno māju Katlakalnā, jo, kļūstot vecākiem, gribējies kaut ko mazāku un tikai pašiem. Tomēr mājā ir vēl divi mīļi iemītnieki – suņi Bims un Linda.

Tik daudz darbu un pienākumu, vai tiešām atliek laiks arī kādam vaļaspriekam? Izrādās, ka atliek, un viens no hobijiem, tāpat kā daudz kas cits Antona dzīvē, ir pilnīgi neordinārs – viņam prieku dara izgatavot mēbeles, kā pats saka – ķeblīšus. Tie kopā ar paša darinātu galdiņu savu mājvietu atraduši Ikaunieku ģimenes jaunās mājvietas pirtiņā. Turpinot sarunu par patīkamām nodarbēm, izrādās, ka viņa īpašumā ir bagātīga paša krāta marku kolekcija, kuras prioritāte ir kuģi. Vēl pirms iestāšanās jūrskolā rūpīgi tika vāktas sērkociņu etiķetes, dzīves laikā kolekcionētas arī atklātnes ar hologrāfiskiem attēliem, tāpat atklātnes no vietām, kuras pašam nācies apmeklēt. Jautāts, kā ar daudzu vīriešu hobiju – makšķerēšanu un



Nu jau vairāk nekā 40 gadus Antons Ikaunieks ir kopā ar savu Regīnu. 2007. gada jūnijs.

medībām, Antons atbild, ka makšķerējot labprāt, bet, kaut arī vairākkārt aicināts iestāties mednieku kolektīvos, par mednieku tā arī nav kļuvis, jo šī nodarbe nekad nav vilinājusi. Arī Regīnas attieksme pret dzīvnieku nogalināšanu ir kategoriski noraidoša.

Nekad neesmu redzējusi Antonu ar pīpi zobos vai iereibušu. Kad par to runāju ar 2007. gada jubilāru, viņš teica, ka eņģelītis ar spārniņiem gan neesot, kādreiz, ejot jūrā, esot uzsmēķējis, un dzīvē bijuši arī smagi brīži, kad tos kaut nedaudz atvieglot gribējies ar kausu grādīgā. Arī ēšanā neesot izvēlīgs, garšojot jebkurš labi pagatavots ēdiens, un šai jautājumā viņam paveicies, jo Regīna esot īsta pavārmākslas meistare.

Lai cik daudz zemju apmeklēts, strādājot uz kuģiem, arī tagad Antons nav nekāds mājās sēdētājs. Jubilāram labi prātā kārtējais brauciens 2007. gada rudenī pie Regīnas radiem uz Sevastopoli – vietu, par kuru lasītais lielā mērā noteica visu viņa dzīvi.

Kādas ir sešdesmitgadnieka attiecības ar Dievu? „Neesmu nekāds fanātiski ticīgais, bet dažkārt dzīve diktē pieņēmumu, ka ne viss ir atkarīgs tikai no mums pašiem, ka mūsu darbību vēro un dažbrīd ietekmē kas augstāks par mums, kāds virsuzraugs," tā Antons.

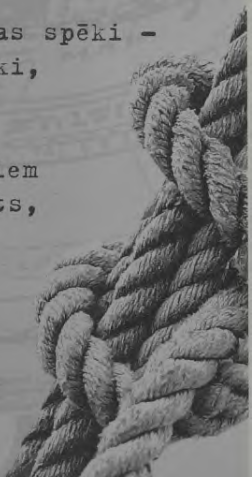
Antons Ikaunieks ir lielisks stāstnieks, atbildot uz manis uzdotajiem jautājumiem, bet nav no tiem cilvēkiem, kuri gatavi bez aicinājuma izvērsti atklāt savu dzīvi. Pēc 2008. gadā notikušās gandrīz divu stundu ilgās sarunas sapratu, cik daudz vēl gribētos uzzināt. Varbūt pēc gadiem, kad šodienas sešdesmitgadnieks nebūs tik noslogots, atliks vairāk brīva laika, lai pats uzrakstītu Latvijas jūrniecības vēsturei atmiņu stāstu par to, kā lauku zēns kļuva par tālbraucēju kapteini.

I. Bernsone

Jūras spēki

Latvija atrodas Baltijas jūras krastā, tādēļ latviešu tautas likteņi vienmēr bijuši cieši saistīti ar kuģošanu. Jau sensenos laikos bija pazīstami tagad leģendām apvītie kuršu sirotāji un viņu kara laivas.

Bet mūsdienās Latvijas Jūras spēki - tie ir profesionāli jūrnieki, arvien labāks tehniskais aprīkojums un augstiem starptautiskajiem standartiem atbilstošs ikdienas dienests, sargājot Latvijas un visas pasaules mieru.



Jūras spēku 15. gadadiena

2007. gada 13. aprīlī Rīgas Latviešu biedrības namā notika Jūras spēku 15. gadadienai veltīts svinīgs pasākums, kurā piedalījās Nacionālo bruņoto spēku (NBS) komandiera pienākumu izpildītājs brigādes ģenerālis Juris Kiukucāns, Jūras spēku komandieris komandkapteinis Aleksandrs Pavlovičs, Jūras spēku personālsastāvs, NBS struktūrvienību komandieri, Latvijā akreditētie ārvalstu militārie atašeji, kuģu krustmātes un sadarbības partneri.

Pasākuma laikā tika pasniegti divi Jūras spēku komandiera apbalvojumi „Par nopelniem" II pakāpe, divi „Par nopelniem" III pakāpe un diviem jūrniekiem tika piešķirtas tiesības nēsāt Jūras spēku Krūšu nozīmi.

Bet Jūras spēku 15. gadadienas svinības aizsākās jau 10. aprīlī, kad Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā notika fotoalbuma „Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēki" atvēršanas svētki. Pasākumā piedalījās aizsardzības ministrs Atis Slakteris, NBS spēku veidu un pavēlniecību komandieri, Jūras spēku komandieris, Latvijā akreditētie ārvalstu militārie atašeji, kuģu krustmātes un lūgtie viesi.

Fotoalbums tapis sadarbībā ar valsts aģentūru „Tēvijas Sargs", iespieddarbus veikusi valsts aģentūras „Latvijas ģeotelpiskās informācijas aģentūra" tipogrāfija

JS komandieris komandkapteinis Aleksandrs Pavlovičs sveic jūrniekus Jūras spēku 15. gadadienā.

"Latvijas karte". Izdevumā izmantotas Andas Kukemilkas, Eināra Bindera, Ulda Zupas, Lindas Ratutas, Vitālija Jeļcova, Sergeja Melkonova fotogrāfijas, kā arī attēli no Jūras spēku arhīviem. Albums ir 100 lappušu biezs, tas ir fotokameras iemūžināts pašreizējais mirklis par kuģiem, jūru, jūrniekiem, ikdienu un svētku brīžiem. Paraksti zem fotogrāfijām ir latviešu un angļu valodā, izdevums veidots kā prezentācijas materiāls par Jūras spēku darbību, tajā atspoguļots gan visu Jūras spēku vienību dienests, gan sadarbība ar sabiedrību. Īpaša vieta ierādīta neaizmirstamiem jūras skatiem.

Valsts sekretārs Edgars Rinkēvičs pasniedz dāvanu Jūras spēkiem.

Aizsardzības ministrs Atis Slakteris apskata JS jauno fotoalbumu.

Kuģu parāde jūrā

Svētki turpinājās 11. aprīlī ar kuģu parādi Rīgas jūras līcī. Kuģu parādē piedalījās Nacionālo bruņoto spēku komandieris brigādes ģenerālis Juris Maklakovs, Jūras spēku komandieris komandkapteinis Aleksandrs Pavlovičs, spēku veidu un pavēlniecību komandieri, Latvijā akreditētie ārvalstu militārie atašeji, lūgtie viesi, seši Jūras spēku un trīs ārzemju kuģi. No kaimiņvalstu jūras spēkiem parādē piedalījās vācu fregate „Oker", somu mīnu licējs „Pyhäranta", lietuviešu fregate „Žemaitis". Latvijas Jūras spēkus pārstāvēja hidrogrāfijas kuģis „Varonis", štāba un apgādes kuģis „Virsaitis", mīnu meklētājs „Imanta", patruļkuģi „Zibens", „Lode" un "Linga".

UZZIŅAI

1919. gada novembrī sabiedroto palīdzība jaunizveidotajai Latvijas Republikai bija īpaši nozīmīga. Latvijas neatkarību apdraudēja vācu un krievu karaspēks Bermonta-Avalova vadībā. Šajā laikā Daugavgrīvas rajonā atradās vienpadsmit britu, īru un četri franču karakuģi. Sabiedrotie piedalījās cīņās par Rīgas atbrīvošanu. Kauju laikā briti un īri zaudēja deviņus, bet franču flote – divus jūrniekus.

Noteiktajā tikšanās vietā kuģi, dodamies garām flagmaņkuģim „Varonis", ar skaņas signālu sveicināja uz tā atrodošās amatpersonas. Pēc kuģu parādes „Varonis" atgriezās Daugavgrīvas piestātnē, bet pārējie Jūras spēku un ārzemju kuģi pietauvojās Rīgas Pasažieru ostā, kur tos varēja apmeklēt ikviens interesents.

Aizlūgums Domā un ziedi pie Brīvības pieminekļa

2007. gada 12. aprīlī svinīgajā gājienā no Rīgas Pasažieru ostas uz Doma baznīcu piedalījās Jūras spēku personālsastāvs, kā arī lietuviešu, somu un vācu kuģu komandas. Par muzikālo pavadījumu gādāja Jūras spēku orķestris.

Doma baznīcā notika Jūras spēku 15. gadadienas pateicības dievkalpojums, ko vadīja Nacionālo bruņoto spēku virskapelāns Elmārs Pļaviņš, Rīgas Doma draudzes mācītājs Elijs Godiņš, 1. reģionālā nodrošinājuma centra kapelāns Viesturs Kalniņš. Piedalījās Jūras spēku orķestra ansamblis un Doma draudzes ērģelniece Larisa Bulava.

Pēc dievkalpojuma aizsardzības ministrs Atis Slakteris, Jūras spēku komandieris komandkapteinis Aleksandrs Pavlovičs, lietuviešu, somu un vācu jūrnieki devās pie Brīvības pieminekļa notikt ziedus. Tur varēja vērot Jūras spēku orķestra defilē, ko iestudējusi horeogrāfe Inese Čača. Defilē programmā bija ietverti populāri skaņdarbi pūtēju orķestri, un šo programmu Jūras spēku orķestris jau rādījis Latvijā un vairākās Eiropas pilsētās, bet 2007. gada augustā to demonstrēja militāro orķestru festivālā Zviedrijā.

Svēta piemiņa

2007. gada 10. augustā Rīgas Meža kapos nolika vainagus admirāļa Teodora Spādes atdusas vietā. Svinīgajā piemiņas brīdī piedalījās Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku Rīgā dislocēto vienību pārstāvji.

1919. gada 10. augustā ar armijas virspavēlnieka ģenerāļa Dāvida Sīmansona pavēli pie armijas virspavēlnieka štāba nodibināja Jūras nodaļu Līdz ar Jūras nodaļas nodibināšanu 1919. gada 10. augustu pieņēma par Kara flotes dibināšanas dienu.

Pirmais Latvijas Kara flotes komandieris bija baltvācu grāfs Arhibalds fon Keizerlings (dzimis 1882. gadā Grobiņā, miris 1951. gadā Frankfurtē pie Mainas).

Jūrnieki Rīgas Meža kapos godina admirāļa Teodora Spādes piemiņu.

Piemiņas brīdis admirāļa Teodora Spādes atdusas vietā.

Goda sardze pie pieminekļa bojā gājušajiem franču, britu un īru jūrniekiem.

1924. gadā viņu iecēla par jaunizveidotās Jūras krastu aizsardzības komandieri. Fon Keizerlingam bija izšķiroša loma Latvijas Kara flotes izveidošanā un liela nozīme tās starptautiskajā atzīšanā. Augstu vērtējot mūsu pirmā admirāļa nopelnus, 1975. gadā viņam atklāts piemineklis dzimtajā Grobiņā.

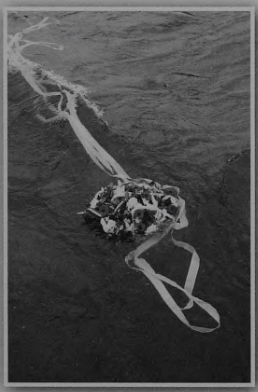
Nākamais Jūras krastu aizsardzības komandieris bija admirālis Teodors Spāde (dzimis 1891. gadā Ventspilī, miris 1970. gadā Temirtau, Kazahijā). T. Spādem bija liela loma nacionālā gara un patriotisma stiprināšanā.

Arī Grobiņā pie admirāļa Keizerlinga pieminekļa 10. augustā notika ziedu nolikšanas ceremonija, kurā piedalījās NBS Jūras spēku flotiles pārstāvji.

Godina Latvijas brīvības cīņās bojā gājušos

2007. gada 9. novembrī Daugavgrīvā pie piemiņas zīmes 1. pasaules karā bojā gājušajiem angļu un franču kara jūrniekiem notika atceres brīdis, kuru vadīja Nacionālo bruņoto spēku kapelāns Viesturs Kalniņš. No mīnu meklētāja „Imanta" jūrā svinīgi tika nolaisti vainagi.

Atceres pasākumā piedalījās Aizsardzības ministrijas valsts sekretārs



Kapelāns Viesturs Kalniņš aizlūdz par bojā gājušajiem, un jūrā tiek nolaists vainags Francijas karoga krāsā.

Edgars Rinkēvičs, NBS Zemessardzes komandieris pulkvedis Juris Bezzubovs, Jūras spēku komandiera p. i. komandkapteinis Viktors Ceļapīters, spēku veidu komandieri, kā arī Francijas vēstnieks Latvijā Andrē Žans Liburels (*Andre Jean Libourel*), Īrijas vēstnieks Latvijā Tims Movs (*Tim Move*), Lielbritānijas vēstnieks Latvijā Ričards Džons Mūns (*Richard John Moon*) un NBS kuģu krustmātes, un to rīkoja NBS Jūras spēki sadarbībā ar Francijas, Īrijas un Lielbritānijas vēstniecībām.

Jūras spēku ikdiena ir mācības

2007. gadā Latvijas Jūras spēki piedalījās daudzās mācībās, tā pilnveidojot un uzlabojot savas zināšanas un praktiskās iemaņas. Lielākoties starptautisko mācību mērķis bija trenēt NATO un ES jūras spēkus, koordinējot to darbības ar gaisa un sauszemes spēkiem, veicināt starpvalstu sadarbību kuģošanas jautājumos, kā arī uzlabot kuģu kaujas spējas. Izmantojot krīzes scenārijus, tika pilnveidota starpvalstu bruņoto spēku operāciju savienojamība iespējamā apdraudējuma gadījumos. Liela vērība tika veltīta mīnu un citu sprādzienbīstamu objektu meklēšanai un iznīcināšanai. Papildus mīnu meklēšanas treniņiem mācību laikā notika praktiskā šaušana, sakaru apmācība, manevrēšanas un citu jūrniecības elementu treniņi un iemaņu uzlabošana. Mācību laikā ļoti svarīgi bija tieši jūrā, reālos apstākļos, pārbaudīt starptautisko jūras spēku kuģu operatīvo gatavību.

Latvijas karavīri dodas uz starptautiskām mācībām Norvēģijā

2007. gada 23. februārī no Liepājas ostas 84. piestātnes attauvojās Jūras spēku flotiles štāba un apgādes kuģis „Virsaitis" ar gandrīz 200 Nacionālo bruņoto spēku karavīriem uz klāja, lai dotos uz Norvēģiju, kur no 5. līdz 15. martam notika starptautiskās lauka taktiskās mācības „Cold Response 07". Mācībās piedalījās vairāk nekā 8500 karavīru no 16 NATO dalībvalstīm un alianses partnervalstīm, kuri veidoja daudznacionālus sauszemes, jūras, gaisa un speciālo operāciju vienību spēkus un darbojās Norvēģijas Apvienoto spēku štāba vadībā. NBS mācībās pārstāvēja 199 karavīri: Sauszemes spēku 1. kājnieku bataljona kājnieku rota 128 karavīru sastāvā, Speciālo uzdevumu vienības kaujinieku komanda 22 karavīru sastāvā, Jūras spēku flotiles štāba un apgādes kuģis „Virsaitis" ar 39 jūrnieku apkalpi, kā arī septiņi štāba un mācību kontroles virsnieki no Sauszemes spēkiem un trīs Nacionālā atbalsta vienības karavīri no Nodrošinājuma pavēlniecības. Šādā skaitliskā un spēku veidu sastāvā NBS mācībās ārpus Latvijas piedalās pirmo reizi.

Mācību mērķis bija īstenot krīzes reaģēšanas operāciju „Crisis response operation" (CRO), paaugstinot taktisko vienību kaujas iemaņas ziemas apstākļos, veicinot un pilnveidojot savstarpējo sadarbību daudznacionālo spēku sastāvā un iepazīstinot ar CRO koncepciju – vienību izvietošanu operācijas rajonā, to izvēršanu un pārdislocēšanu. Ekstremālos klimatiskos apstākļos kājnieku rotas karavīri individuālās un vienības taktiskās iemaņas pilnveidoja gan uzbrukuma, gan

BALTRON darba grupas dalībnieki Rīgā.

aizsardzības un patrulēšanas operācijās. SUV kaujinieku komanda veica speciālās operācijas gan no gaisa un jūras, gan uz sauszemes. Savukārt kuģis „Virsaitis" nodrošināja dažādu valstu vienību apgādi.

BALTRON jau desmit gadus ierindā

2007. gadā Baltijas valstu mīnu kuģu eskadra (BALTRON) atzīmēja dibināšanas desmito gadadienu. Par godu šim notikumam no 6. līdz 8. jūnijam Rīgā notika darba grupas sanāksme.

BALTRON komandieris komandkapteinis Juris Roze pateicas par kopā nodienēto gadu.

2007. gadā pagāja 10 gadi kopš tika izveidota BALTRON darba grupa, lai gan oficiāli BALTRON dibināšanas datums ir 1998. gada 28 augusts, kad Tallinā parakstīja dibināšanas līgumu. BALTRON izveidošanu atbalstīja ASV, Beļģija, Dānija, Francija, Lielbritānija, Nīderlande, Norvēģija, Polija, Somija, Vācija un Zviedrija, un visas šīs valstis tika iekļautas starptautiskajā darba grupā.

Sākotnēji par BALTRON svarīgāko uzdevumu uzskatīja jūras ātrās reaģēšanas vienības izveidošanu, lai mazinātu 1. un 2. pasaules kara atstāto mantojumu Baltijas jūrā, atbrīvojot to no sprādzienbīstamiem objektiem.

Jaunais BALTRON komandieris komandkapteinis Andrejs Leits informē par jaunajiem plāniem.

Tagad BALTRON darbība ir daudz plašāka: mazināt mīnu draudus Baltijas jūrā, minimizēt tehniskos un cilvēkresursus šā mērķa sasniegšanai, stiprināt katras valsts aizsardzības spējas, kā arī pilnveidot daudznacionālo sadarbību un savietojamību ar NATO vienībām.

BALTRON projekts ir viens no veiksmīgākajiem starptautiskajiem projektiem, kas aktīvi un reāli darbojas visu šo laiku starptautiskās drošības sistēmas kontekstā.

Katra Baltijas valsts šajā projektā ik gadus iesaista vienu līdz divus kuģus, kuri mainās ik pusgadu. BALTRON komandieris rotācijas kārtībā komandē eskadru vienu gadu. BALTRON komandējuši četri Latvijas Jūras spēku virsnieki: jūras kapteinis Ilmārs Lešinskis, komandkapteinis Andrejs Zvaigzne, komandkapteinis Ainārs Fiļipovičs un komandkapteinis Juris Roze. 2007. gada. 10. jūlijā Daugavgrīvas piestātnēs notika BALTRON komandieru maiņas ceremonija, kad komandiera Latvijas Jūras spēku komandkapteiņa Jura Rozes vietā stājās Igaunijas Jūras spēku komandkapteinis Andrejs Leits.

Desmit gadu laikā BALTRON ietvaros pieredzi ir guvuši vairāki desmiti Latvijas Jūras spēku virsnieku un instruktoru, un pašlaik viņu pieredze un zināšanu līmenis atbilst pasaules vadošo jūras spēku profesionalitātei.

Mīnu meklēšanas un iznīcināšanas mācības

2007. gada 19. aprīlī Igaunijas teritoriālajos ūdeņos sākās BALTRON mīnu meklēšanas mācības „BALTRON Squadex". No Latvijas mācībās piedalījās Nacio-

Pasākuma dalībnieki pie Igaunijas JS štāba un apgādes kuģa „Admiral Pitka".

nālo bruņoto spēku Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras mīnu meklētājs „Imanta".

Mācību mērķis bija pārbaudīt BALTRON sastāvā esošo kuģu saliedētību. Notika kuģu manevrēšanas, tauvošanās un citas kuģošanas prasmes pārbaudes, kā arī mīnu meklēšana un iznīcināšana.

Pēc šo mācību beigām BALTRON kuģi devās uz Zviedrijas pilsētu Gēteborgu, kur 11. maijā sākās starptautiskās mācības „Noble Mariner", kurās piedalījās pirmās pastāvīgās NATO pretmīnu vienības „Standing NATO MCM Group I" kuģi un BALTRON vienības kuģi. Mācības notika Zviedrijas, Dānijas un Polijas teritoriālajos ūdeņos un noslēdzās 24. maijā Polijā, Gdiņā. Mācībās piedalījās divi NBS Jūras spēku kuģi – mīnu meklētājs "Namejs" pirmās pastāvīgās NATO pretmīnu vienības sastāvā un mīnu meklētājs „Imanta" BALTRON sastāvā.

„Stormex 07"

No 2007. gada 18. līdz 24. augustam Latvijas teritoriālajos ūdeņos notika Latvijas un Lietuvas Jūras spēku mācības „Stormex 07", kurās piedalījās Latvijas Jūras spēku Patruļkuģu eskadras patruļkuģi P01 „Zibens", P02 "Lode", P03 "Linga" un hidrogrāfijas kuģis A90 „Varonis". Lietuvas Jūras spēkus pārstāvēja patruļkuģis „Selis".

Mācību uzdevums bija trenēt kuģu personālsastāvu jūrniecības un taktisko elementu izpildei, kuģim darbojoties individuāli un kuģu grupā. Mācības norisinājās Ventspils piekrastē, Irbes jūras šaurumā un Rīgas jūras līcī.

19. augustā notika oficiālas vizītes pie Ventspils ostas kapteiņa Arvīda Buka un Jūras spēku Jūras novērošanas un sakaru dienesta komandiera. Mācību laikā tika organizēti 27 taktiskie vingrinājumi jūrā un krastā. Mācības bija labi organizētas un aizvadītas, pilnveidojot taktiskās štāba un kaujas kuģu profesionālās iemaņas un sadarbību starp Latvijas un Lietuvas JS patruļkuģiem.

Starptautiskā jūras spēku operācija „Open Spirit"

No 2007. gada 28. augusta līdz 10. septembrim Lietuvas teritoriālajos ūdeņos un ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā norisinājās starptautiskās jūras spēku mācības „Open Spirit 2007". Operācijā piedalījās 19 kuģi no 10 valstīm. Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēkus pārstāvēja štāba un apgādes kuģis A53 „Virsaitis". „Open Spirit" jau kopš 1996. gada katru gadu norisinās kādā no Baltijas valstīm, un šo operāciju laikā ir atrastas, atpazītas un iznīcinātas gruntsmīnas, torpēdas un citi sprādzienbīstami objekti. 2007. gadā operācija norisinājās programmas „Partnerattiecības mieram" ietvaros, un tās galvenais uzdevums bija uzlabot kuģošanas drošību Baltijas jūrā, mazināt mīnu un citu sprādzienbīstamu objektu draudus, pilnveidot kuģu komandu un štāba virsnieku iemaņas, kā arī veicināt un uzlabot jūrnieku savstarpējo saprašanos un sadarbību.

Mācības „Amber Sea".

Operācija notika Vācijas Jūras spēku vadībā, un to komandēja komandkapteinis Detlefs Šēfers. Jūras spēku štāba un apgādes kuģis „Virsaitis" atbilstoši savām funkcijām nodrošināja kuģus ar ūdeni un degvielu.

Kurzemes piekrastē norisinās mācības „Amber Sea"

No 2007. gada 28. septembra līdz 6. oktobrim Kurzemes piekrastē notika militārās mācības „Amber Sea 2007" , kurās piedalījās Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku kuģi A53 „Virsaitis", kas ir arī BALTRON štāba kuģis, mīnu meklētājs M04 „Imanta", mīnu meklētājs M05 „Viesturs", patruļkuģi "Zibens" un „Linga" un Krasta apsardzes kuģis KA14 „Astra", Jūras spēku flotiles (JSF) personālsastāvs, Militārās policijas vads, Gaisa spēku helikopters, kā arī Nodrošinājuma pavēlniecības 1. reģionālā nodrošinājuma centra karavīri. No Lietuvas puses mācībās iesaistījās mīnu meklētājs „Kuršis".

Mācību uzdevums bija pilnveidot iemaņas mīnu meklēšanā un iznīcināšanā, veicināt dažādu NBS struktūrvienību sadarbību. Mācības organizēja un vadīja Latvijas Jūras spēku flotile JSF štāba priekšnieka p.i. komandleitnanta V. Stankas vadībā. Mācības „Amber Sea" pirmo reizi tika organizētas 1995. gadā. Mācību uzdevumi izpildīti daļēji, jo kuģošanai nelabvēlīgo laika apstākļu dēļ plānotā scenārija fāze jūrā nenotika. Šajā laikā kuģu personāls veica dažāda veida treniņus Ventspils ostā.

Paraksta līgumu par piecu patruļkuģu būvi

2007. gada 21. decembrī starp Aizsardzības ministriju un akciju sabiedrību „Rīgas kuģu būvētava" tika noslēgts līgums par piecu jaunu patruļkuģu būvniecību un piegādi Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku vajadzībām.

Līguma parakstīšanā piedalījās aizsardzības ministrs Vinets Veldre un finanšu ministrs Atis Slakteris. Aizsardzības ministrijas vārdā līgumu parakstīja NBS Jūras spēku komandiera pienākumu izpildītājs komandkapteinis Juris Roze, bet akciju sabiedrības „Rīgas kuģu būvētava" vārdā tās valdes priekšsēdētājs Vasilijs Meļņiks.

Piecu patruļkuģu būvniecības kopējās izmaksas ir 38 810 218 lati. Līgums paredz, ka pirmais patruļkuģis būs gatavs 2010. gadā, bet pēdējo pasūtīto patruļkuģi JS plāno no „Rīgas kuģu būvētavas" saņemt 2012. gadā.

Ar šo kuģu būvi tiks nodrošināta JS modernizācija un iespēju paplašināšana.

Latvijas Jūras spēki no Nīderlandes saņem mīnu meklētāju kuģus

M04 „ Imanta"

2007. gada 7. martā Liepājas ostas 2. piestātnē Latvijas Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēki no Nīderlandes savā īpašumā pārņēma mīnu meklētāju kuģi M04 „Imanta". Tas ir pirmais no pieciem mīnu meklētājiem, kurus Latvija iegādājusies no Nīderlandes. Ceremonijā piedalījās Aizsardzības ministrijas un NBS vadība, kā arī Nīderlandes Aizsardzības ministrijas valsts sekretārs.

2005. gada 24. augustā tika parakstīts līgums starp Latvijas un Nīderlandes aizsardzības ministrijām par piecu ALKMAAR klases kara kuģu iegādi no Nīderlandes Jūras spēkiem. Viena kuģa cena ir 8 miljoni latu.

ALKMAAR klases mīnu meklētāju pamatuzdevums ir mīnu meklēšana un neitralizēšana, taču tos var izmantot arī citu uzdevumu veikšanai, darbojoties NATO reaģēšanas spēkos.

Aprīlī kuģis M04 „Imanta" jau tika iekļauts Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) sastāvā. Kuģa garums 51,5 m, platums 8,9 m.

Mīnu meklētājs M04 „Imanta" JS 15. gadadienai veltītajā kuģu parādē Rīgas jūras līcī.

Mīnu meklētājs M05 „Viesturs" Daugavgrīvas piestātnē.

M05 „Viesturs"

2007. gada 5. septembrī Nīderlandes pilsētā Danhelderā Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēki savā īpašumā no Nīderlandes Jūras spēkiem pārņēma ALKMAAR klases mīnu meklētāju kuģi M05 „Viesturs". Tas ir otrais no pieciem mīnu meklētāju kuģiem, kurus Latvija ir iegādājusies no Nīderlandes.

Kuģa pārņemšanas ceremonijā piedalījās Aizsardzības ministrijas valsts sekretārs Edgars Rinkēvičs, Latvijas vēstniecības Nīderlandes Karalistē ārkārtējā pilnvarotā vēstniece Baiba Braže, Latvijas un Nīderlandes jūras spēku vadība.

Mīnu meklētājs M05 „Viesturs" ir būvēts 1984. gadā, tā iepriekšējais nosaukums ir „Scheveningen". Kuģa ūdensizspaids ir 595 tonnas, garums 51,6 metri,

Kuģa komanda sveic valsts himnu.

Kuģa krustmāte Iveta Kraule sagaida no Nīderlandes kuģi „Viesturs".

platums 8,96 metri, maksimālais ātrums 15 mezgli. 2008. gadā M05 „Viesturs" atradīsies Baltijas valstu mīnu kuģu eskadras BALTRON sastāvā. Kuģa komandieris ir kapteiņleitnants Jānis Vīksne, komandā ir 44 jūrnieki. Kuģa krustmāte ir Jūras spēku preses un informācijas virsniece Iveta Kraule.

Jau 18. septembrī mīnu meklētājs M05 „Viesturs" pietauvojās Daugavgrīvas piestātnē.

Notikumi īsumā

Meklē un iznīcina mīnas

2007. gada 14. janvārī Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotiles mīnu meklētājs "Namejs" devās uz Vāciju, lai tur pievienotos 1. pastāvīgajai NATO pretmīnu vienībai *(Standing NATO MCM Group 1)*, un uzsāka aktīvo kuģošanu kopā ar citām vienībām. Mīnu kuģis M03 „Namejs" šīs vienības sastāvā atradās līdz 29. maijam. Vienības galvenie uzdevumi bija veikt pretmīnu darbību Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā, kā arī būt gataviem reaģēt krīzes noregulēšanas situācijās. Kopīgas pretmīnu operācijas 2007. gadā notika arī Norvēģijā, Holandē, Lielbritānijā, Zviedrijā un Polijā.

„Nameja" komandā ir 41 jūrnieks, kuģis būvēts 1960. gadā Vācijā, tā garums ir 47,8 m, platums 8,3 m. Latvijas Jūras spēku sastāvā „Namejs" ieskaitīts 1999. gada 1.oktobrī. Līdz šim kuģis ir atradis, atpazinis un iznīcinājis 40 sprādzienbīstamus priekšmetus – mīnas, torpēdas un lādiņus.

Piedalās vides monitoringā

No 2007. gada 8. līdz 19. janvārim un no 4. līdz 8. augustam Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku hidrogrāfijas kuģis A90 „Varonis" kopā ar vides speciālistiem, ornitologiem un hidrogrāfiem devās jūrā, lai veiktu Baltijas jūras monitoringu – precizētu putnu migrācijas vietas ziemā un vasarā, kā arī pētītu jūras gultni. Pētījumi tika veikti Baltijas jūrā Latvijas un Igaunijas teritoriālajos ūdeņos. Kopš 2005. gada Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēki piedalās ES finansētajā projektā „Life", kura mērķis ir jūras vērtīgāko teritoriju apzināšana un aizsardzība. Jūras putnu uzskaite tiek veikta pēc vienotas, starptautiski atzītas metodikas. Šī kopdarbība notiek, pamatojoties uz Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas aģentūras un NBS savstarpēji noslēgto sadarbības līgumu „Par sadarbību jūras vides monitoringa veikšanā". Jūras monitorings tiek veikts regulāri, reizi pusgadā, saskaņā ar iepriekš sastādīto grafiku.

Tiekas Baltijas valstu jūras spēku komandieri

2007. gada 23. un 24. janvārī Rīgā notika Baltijas valstu mīnu kuģu eskadras BALTRON koordinācijas grupas sanāksme, kurā piedalījās Igaunijas Jūras spēku komandieris komandkapteinis Ahti Pīrimagi, Latvijas Jūras spēku komandieris Aleksandrs Pavlovičs, Lietuvas Jūras spēku komandieris admirālis Kestutis Macijausks, BALTRON komandieris komandleitnants Juris Roze, kā arī Baltijas valstu Jūras spēku štābu pārstāvji. Šīs tikšanās notiek regulāri saskaņā ar BALTRON gada plānu. Sanāksmes laikā tika parakstīts vienošanās protokols par turpmāko darbību, kā arī tās dalībnieki apskatīja jaunās Jūras spēku piestātnes Daugavgrīvā un piedalījās jaunāko štāba virsnieku kursa atklāšanas ceremonijā Nacionālajā aizsardzības akadēmijā.

Mīnu meklētājs „Namejs" šķērso Ziemeļu polāro loku un Ziemeļjūrā atrod aviobumbu

2007. gada 8. februārī ap deviņiem vakarā pirmo reizi atjaunoto Jūras spēku vēsturē Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotiles mīnu meklētājs „Namejs" šķērsoja Ziemeļu polāro loku. Mīnu kuģis „Namejs" līdz 2007. gada maija beigām atradās pirmās pastāvīgās NATO pretmīnu vienības „Standing NATO MCM Group 1" sastāvā, lai veiktu pretmīnu darbības Ziemeļjūrā un Baltijas jūrā. Lai gan pārgājiena laikā uz Bergenu viļņu augstums sasniedza 5 – 6 metrus, notika dažāda veida treniņi, radistu apmācība un mācību trauksmes. Savukārt Bergenas ostā notika militārie treniņi. 2007. gada 5. februārī kuģis no Bergenas ostas devās uz 600 jūras jūdžu attālo Būdi Norvēģu jūrā aiz Ziemeļu polārā loka. Pretmīnu operāciju laikā Ziemeļjūrā Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotiles mīnu meklētājs M03 „Namejs" atrada 2. pasaules kara aviobumbu, kuru iznīcināja beļģu ūdenslīdēji.

Pieredzes apmaiņā Portugāles Jūras spēki

No 2007. gada 26. februāra līdz 2. martam Latvijā neoficiālā vizītē uzturējās Portugāles Jūras spēku Jūrlietu pārvaldes ģenerāldirektors un Jūras policijas komandieris viceadmirālis *Luis da Franca de Medeiros Alves* un Jūrlietu pārvaldes ģeneraldirektorāta pārstāvis virsleitnants *Joao Alberto Coelho Sousa*. Vizītes mērķis bija iepazīt Latvijas krasta apsardzes un naftas piesārņojuma likvidācijas pieredzi. Viesus iepazīstināja ar Krasta apsardzes dienesta un Jūras meklēšanas un koordinācijas centra darbu. Viesi apmeklēja arī Ventspili, lai apskatītu reālos glābšanas darbus uz avarējušā kuģa "Golden Sky".

Jūrnieki atbalsta donoru kustību

Atsaucoties uz Valsts asinsdonoru centra aicinājumu, Rīgā dislocētās Jūras spēku apakšvienības atbalstīja asins donoru kustību, nododot asinis specializētajā Donoru autobusā. Iepriekš tas tika darīts, dodoties uz Valsts asinsdonoru centru. Ziedot asinis ir pieteikušās arī Jūras spēku flotiles un Jūras novērošanas un sakaru dienesta militārpersonas, tomēr līdz šim tas nav izdevies atbilstošu telpu trūkuma dēļ. Lai to izdarītu, plānots, ka Donoru autobuss 2008. gadā dosies izbraukumā uz Liepāju un Ventspili.

No viena "Viestura" uz otru

Septembra beigās Liepājas ostā ienāca visjaunākais Latvijas Jūras spēku karakuģis – mīnu meklētājs M05 "Viesturs", ko tikai nesen mūsu bruņotie spēki pārņēmuši no Nīderlandes. Jau pēc pāris dienām kuģis devās uz pirmajām starptautiskajām mācībām. Īsajā atelpas brīdī saruna ar komandieri kapteiņleitnantu Jāni Vīksni, kuram ar kuģi "Viesturs" ir īpašas attiecības – viņam tas ir jau otrais kuģis ar tādu pašu nosaukumu.

– „Viesturs" ir mūsu Jūras spēku pastarītis.

– „Viesturu" pārņēmām 5. septembrī Helderas pilsētā Nīderlandē. Jau gada sākumā mehāniķis un komandiera palīgs aizbrauca uz Nīderlandi. Mēs, kuģa komanda, turp devāmies aprīļa sākumā. Gatavošanās kuģa pārņemšanai notika gan angļu valodā, gan vāciski, jo mūsu komandā ir vairāki virsnieki, kas beiguši Vācijas karaskolu.

– Kāds bija pirmais pārgājiens – ceļš mājup – ar tikko pārņemto kuģi?

– Neliels satraukums bija gan – jauns kuģis, jauna komanda. Bet, pateicoties nīderlandiešiem, kas mūs mācīja, bijām uzdevumam gatavi. Arī pārgājiens lielus pārbaudījumus nesagādāja. Sākumā gan jūra bija nemierīga, īpaši pirms Elbas upes bija liels sānvilnis. Jaunajam „Viesturam" atšķirībā no iepriekšējā kuģa ar tādu pašu nosaukumu dibens ir vairāk noapaļots, līdz ar to sānvilnis stiprāk jūtams, kuģis vairāk gāzelējas. Bet to mums arī vajadzēja – izjust, kā kuģis uzvedas un kā jūtas komanda.

– Uz ko otrais „Viesturs" spējīgs?

– Kuģa garums ir 51,5 metri, platums – 8,9 metri. Iegrime priekšgalā – 2,5 metri, bet aizmugurē – 4 metri. „Viestura" optimālais ātrums ir 12 mezglu, tas ir aptuveni 25 kilometri stundā. Tas būvēts 1984. gadā.

– Tikko ienācāt ostā, bet jau rīt sāksies starptautiskās mācības, kurās piedalīsities. Vai ritms nav par strauju?

– Esam mācībām gatavi, sastrādājušies arī esam. Sākumā gan bija grūtāk,

VIZĪTKARTE

Jānis Vīksne

- Dzimis Pļaviņās, bet jau septiņus gadus ir liepājnieks.
- 2007. gada maijā nosvinēja 30. dzimšanas dienu.
- Pļaviņu ģimnāzijā pabeidzis pamatskolu, iestājies Vecbebru lauksaimniecības tehnikumā un ieguvis lauksaimniecības produkcijas ražošanas speciālista diplomu. 1996. gadā iestājies Nacionālajā aizsardzības akadēmijā. Zināšanas regulāri papildinājis ASV un Beļģijā.
- 2000. gadā sācis dienēt Jūras spēkos un nonācis uz kuģa M01 „Viesturs". Pašlaik ir kuģa M05 „Viesturs" komandieris.
- Nav precējies, ir dēls.
- Brīvajā laikā labprāt uzturas draudzenes vecāku lauku mājās, makšķerē, arī apceļo Latviju.
- Dzīves moto: „Nenolaist rokas, cīnīties. Un iegūt izglītību, jo bez tās tu neesi nekas."

Komandieris komandkapteinis Jānis Vīksnis.

jo nākam no dažādām vietām: dažs no patruļkuģu eskadras, dažs no Krasta apsardzes. Bet tagad jau esam iepazinuši cits citu. Komanda ir ar labu humora izjūtu – puiši spēj pasmieties arī sarežģītās situācijās.

– Kāda ir „Viestura" komandiera iepriekšējā pieredze?

– Jūras spēkos esmu kopš 2000. gada. Sāku dienestu uz mīnu kuģiem. Pirmais bija M01 „Viesturs". Jā, no „Viestura" uz „Viesturu", tikai borta numurs mainījies. Sākumā biju stūrmanis, tad kuģa komandiera palīgs.

– Esat liepājnieks?

– Nē, no Aizkraukles rajona, no Pļaviņām. Labi atceros gadījumu 1996. gadā, vēl mācoties tehnikumā, kad viens no maniem draugiem vedināja studēt Aizsardzības akadēmijā. Es toreiz pat īsti nezināju, kas tā par mācību iestādi. Kad jautāju, par ko tur var izmācīties, draugs pasmējās, ka būšot darbs baltos cimdos. Nospriedu, ja jau tā, tad jāiet. Aizgājām. Liktenis izspēlēja nelāgu joku – viņš netika, bet es tiku. Arī uz Jūras spēkiem atnācu netīšām. Gribēju vietu, lai būtu karjeras izaugsmes iespējas, lai varētu redzēt citas zemes un turpināt mācības. Visas šīs iespējas piedāvāja Jūras spēki, tādēļ piekritu, ilgi nedomājot. Arī Liepāju līdz tam nepazinu. Atbraucu ar vienu mazu somiņu.

– Vai tikai neticat liktenim – tam, ka tas visu saliek pa plauktiņiem?

– Salicis gan, man pašam to pat neapzinoties. Jau septiņus ar pusi gadus esmu Jūras spēkos. Un noteikti to nenožēloju!

– Par ko sapņojāt kļūt skolas gados?

– Par kosmonautu, policistu vai ugunsdzēsēju, kā jau vairums zēnu. Tālu no tā neesmu, forma man ir (*smejas*). Līdz 9. klasei mācījos Pļaviņu ģimnāzijā, bet tad nākamos četrus gadus – Vecbebru lauksaimniecības tehnikumā, iegūstot lauksaimniecības produkcijas ražošanas speciālista diplomu. Tas notika tā. Nebiju vēl izvēlējies, kur tālāk mācīties, kad māsīca mani pierunāja – esot jauka mācību iestāde. Ja jauka, tad jābrauc tik prom, jo jāmācās taču ir. Bija gan uz fermu, gan mehāniskajām darbnīcām jāiet. Specialitātē gan strādājis neesmu ne dienu. Līdzko 1996. gada vasarā diploms bija kabatā, *stūrēju* uz Nacionālo aizsardzības akadēmiju. Iestājos Mobilo strēlnieku fakultātē, ko pabeidzu 2000. gada februārī.

– Kāpēc tik krasa pārsviešanās no vienas jomas citā?

– Uz tehnikumu taču aizgāju tāpēc, ka bija jauka mācību iestāde (*smejas*). Taču tehnikuma laiku nebūt nenožēloju – sava pieredze tika gūta arī tur. Ieguvu arī vidējo izglītību, līdztekus – autovadītāja apliecību. Un ļoti vērtīga bija tehnikuma laika patstāvības skola – būt prom no mājām, pašam tikt ar visu galā. Tagad uz kuģa pamanu karavīrus, kuri pirms dienesta ne dienu nav bijuši prom no ģimenes, vienmēr mammas apčubināti. Iesākumā šie puiši nejūtas droši un par sevi pārliecināti.

– Pats esat tālu no savējiem. Negribas atgriezties?

– Vecākus apciemoju, cik bieži vien iespējams. Tas ir pat labāk, ja esi tālu no mājām un veido pats savu ģimeni. Precējies vēl neesmu, bet ar draudzeni Sandu jau aptuveni trīs gadus dzīvojam kopā un mums ir piecus mēnešus vecs dēliņš Roberts. Ceru, ka mana prombūtne attiecības nebojā, jo tai ir pat savs labums – prombūtne it kā satuvina, ikviena tikšanās ir kā pirmā. Protams, žēl, ka tad, kad gaidījām dēlu, biju tālu no mājām, jo no janvāra līdz aprīlim mācījos Amerikā. Bet tāda jau ir armijas dzīve un virsnieka liktenis – būt tur, kur liek pavēle.

– Un kādi ir nākotnes plāni? Nav doma braukt prom no Liepājas?

– Ļoti gribētos, lai dzīves ritms nedaudz pierimtu, kaut uz laiku. Bet Liepājā gan esmu uz palikšanu. Te ne tikai dzīve iekārtota, bet arī pilsēta man patīk. Līdz dienai, kad atbraucu dienēt, Liepājā nekad nebiju bijis. Sākumā bija dīvaina sajūta: mūs izmitināja Mācību centrā Karostā, un tur visapkārt tās padomju būves. Drūmi. Kad kuģi sāka stāvēt centrā, pavērās cits skats.

Ita Cērmane

Jūras spēki „Golden Sky" glābšanas operācijā

No Rīgas meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra (MRCC) darba piezīmēm

15. janvāris plkst. 01.47. Rīgas meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MRCC) saņēma informāciju, ka sauskravas kuģis ar Kipras karogu „Golden Sky" bīstami tuvojas krastam, kuģī atrodas krava – 25 000 t minerālmēslu. Pēc laika tiek ziņots, ka kuģis ir uz sēkļa, un tiek pieprasīta 24 cilvēku apkalpes evakuācija. Sasaukta MRCC komiteja un uz notikumu vietu dodas Gaisa spēku helikopters MI-17 un Zviedrijas glābšanas helikopters. Notiek cilvēku evakuācija, uz Ventspils lidostu devusies Katastrofu medicīnas centra brigāde. 16 cilvēki ir nogādāti krastā Ventspilī. Papildus uz notikuma vietu nosūtīts vēl viens Gaisa spēku helikopters MI-17. Laika apstākļi: viļņi virs 3 m, vēja ātrums 25 m/sek, brāzmas 29 m/sek. Operācija turpinās.

15. janvāris. Lai apsekotu avarējušo kuģi „Golden Sky", uz Ventspili dodas ekspertu grupa, jo radušās aizdomas par degvielas noplūdi. Gatavojas uz Ventspili doties arī Jūras spēku avārijas naftas savākšanas vienības. Pašreizējie laika apstākļi neļauj izmantot Jūras spēku rīcībā esošo piesārņojuma savākšanas aprīko-

jumu. Kuģa stāvoklis ir stabils, Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centram ir sakari ar kuģi „Golden Sky".

15. janvāris. Lai konstatētu „Golden Sky" bojājumus, trīs Latvijas Jūras administrācijas speciālisti devušies apsekot 160 m garo sauskravas kuģi. Uz kuģa ekspertus nogādāja Gaisa spēku helikopters MI-17. Ir apstiprinājusies iepriekš izskanējusī informācija, ka kuģa labajā bortā izveidojusies neliela sūce, no kurienes lēni izplūst degviela, naftas produkti ir izskaloti arī piekrastē. Pavisam kuģa tankos atrodas 45 t dīzeļdegvielas un 446 t mazuta. Ceļā uz Ventspili no Liepājas un Rīgas ir Jūras spēku rīcībā esošais naftas piesārņojuma likvidācijas aprīkojums. Tā kā laika apstākļi pagaidām neļauj ierobežot piesārņojumu, ar kuģa īpašnieku kompānijas pārstāvi rīt tiks lemts par kuģa un kravas glābšanu.

15. janvāris. Lai lemtu par turpmākiem pasākumiem avārijas seku likvidēšanā saistībā ar avarējušo sauskravas kuģi, Ventspilī norisinās sanāksme, kurā piedalās kuģa īpašnieku kompānijas, Latvijas Jūras spēku, Latvijas Jūras administrācijas, Kipras Jūras administrācijas un Ventspils ostas pārstāvji. Ventspilī atrodas Jūras spēku rīcībā esošais speciālais naftas piesārņojuma likvidēšanas aprīkojums, personālsastāvs un tehnika ir gatavi 2 stundu laikā uzsākt darbus. Saskaņā ar Hidrometeoroloģijas aģentūras sniegto informāciju laika apstākļu manāma uzlabošanās gaidāma 18. janvārī.

17. janvāris. NBS JS Krasta apsardzes dienesta pārstāvji kopā ar citu iesaistīto valsts institūciju pārstāvjiem iepazinās un apstiprināja avarējušā kuģa „Golden Sky" glābšanas plāna sadaļu par nepieciešamajiem pasākumiem turpmākai

piesārņojuma un vides kaitējuma novēršanai. Saskaņā ar plānu uzsāktos glābšanas darbus ir iespējams veikt neatkarīgi no laika apstākļiem notikuma vietā, un šo apstiprināto pasākumu mērķis ir nepieļaut piesārņojuma izplatīšanos no avarējušā kuģa. Plānoto pasākumu veikšanu pilnā apjomā vēl joprojām kavē nelabvēlīgie laika apstākļi rajonā.

18. janvāris. Ārkārtīgi sarežģītos laika apstākļos Nacionālo bruņoto spēku (NBS) Gaisa spēku helikopters MI-17 un glābēji nogādāja uz kuģa „Golden Sky" divus Grieķijas glābšanas kompānijas glābējus un pēc tam 2,5 t smagu ģeneratoru. Šī jau ir otrā reize glābšanas operācijas laikā kopš 15. janvāra, kad Gaisa spēku piloti un glābēji demonstrē savu profesionalitāti un spēju darboties ekstremālos apstākļos. Nelabvēlīgo laika apstākļu dēļ bonu iežogojums nav izveidots. Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta pārstāvji turpina kontrolēt glābšanas darbu norisi.

19. janvāris. Laikā no plkst. 09.00 līdz 12.00 tiek prognozēta laika apstākļu uzlabošanās un ir plānots ar Nacionālo bruņoto spēku Gaisa spēku helikopteru MI-17 un Ventspils ostas velkoni nogādāt uz „Golden Sky „nepieciešamo glābšanas aprīkojumu. Pēc glābšanas aprīkojuma nogādāšanas uz kuģa tiks uzsākti

iepriekš paredzētie pasākumi, kuru veikšanu vakar kavēja laika apstākļi. Šodien nav plānots uzstādīt bonu nožogojumu. Krasta apsardzes dienesta pārstāvji turpina kontrolēt glābšanas operācijas norisi.

Latvijas Jūras administrācijas vecākais avāriju izmeklētājs Staņislavs Čakšs.

20. janvāris. Glābšanas darbi pārtraukti uz laiku. Šodien mēģinājumi nogādāt uz avarējušā kuģa glābējus beidzās bez rezultātiem – nav iespējams veikt plānotos glābšanas pasākumus, nepakļaujot cilvēku dzīvību briesmām. Saskaņā ar hidrometeoroloģisko dienestu sniegto prognozi šodien un tuvākajās divās dienās paredzama laika apstākļu pasliktināšanās, vēja ātrums brāzmās sasniegs 30 m/sek. Lai neapdraudētu cilvēku dzīvību, šodien plkst. 13.00 glābšanas kompānija pieņēma lēmumu uz laiku apturēt turpmākos glābšanas darbus sakarā ar laika apstākļu pasliktināšanos.

Šodien tika veikta avarējušā kuģa apskate no gaisa un izmantojot Jūras spēku Krasta apsardzes kuģi KA-14 „Astra". „Golden Sky" apkārtnē piesārņojums ar naftas produktiem un noplūde netika konstatēta, situācija bez izmaiņām. Glābšanas operācijas atsākšana plānota 22. janvārī.

2. februāris. Saņemta Latvijas vides inspektoru atļauja sākt mašīntelpā esošā ūdens izsūknēšanu jūrā, jo iepriekš paņemto ūdens paraugu ekspertīzē tika konstatēts, ka naftas produktu koncentrācijas līmenis atbilst noteiktajām normām. Tika atsūknēts ūdens no stūres iekārtas telpas un sūkņu telpas. Uzsākta arī mašīntelpas hermetizācija. Turpināsies naftas produktu pārsūknēšana no balasta tanka uz tankkuģi „Amethyst". Sāksies mazuta sildīšana degvielas tankos, lai precizētu mazuta apjomu tajos. Tiks pabeigta cieto naftas produktu savākšana no mašīntelpas

Glābšanas darbi.

un stūres telpas, kā arī no mazuta atbrīvotā degvielas tanka tīrīšana, izmantojot karsto tvaiku. Turpinās pastāvīgs apkārtējās vides piesārņojuma monitorings.

10. februāris. Ik pēc 12 stundām tiek ņemti paraugi. „Amethyst" nodeva AS „Ventbunkers" utilizācijai aptuveni 404 kubikmetrus naftas produktus saturošu ūdeņu. Šodien notiks pirmā starpministriju darba grupas sēde.

14. februāris. Kopumā jau izsūknēti 87% degvielas, kas atradās uz kuģa. Pēdējās diennakts laikā glābēju aprīkojums darbojas bez tehniskām problēmām, mazuta uzsildīšana notiek veiksmīgi, kā rezultātā glābēji varēja pārsūknēt mazutu no tanka Nr. 4 (sūknējot 10 kubikmetrus stundā). Pašreiz mazuts nav izsūknēts tikai no degvielas tanka Nr. 2.

Jūras spēku Glābšanas un meklēšanas dienesta inspektors Vitauts Virbitskis.

22. februāris. Ir veiksmīgi pabeigts „Golden Sky" glābšanas darbu pirmais posms – naftas produkti no kuģa ir izsūknēti, iespējamā ekoloģiskā katastrofa, pateicoties glābšanas kompānijas „Tsalvaris Salvage" glābēju pūliņiem un Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku uzraudzībai, novērsta. Tiek strādāts pie glābēju iesniegtā turpmākās darbības

„Golden Sky" vētrā.

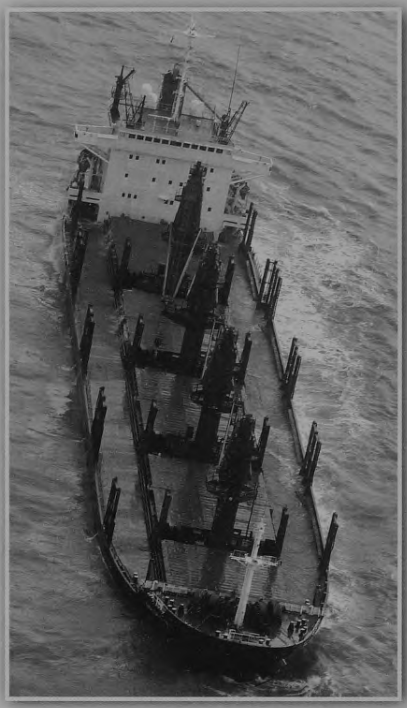
plāna izskatīšanas – kādā veidā tiks noņemta krava un kā notiks paša kuģa glābšana. Šīs nedēļas laikā plāns tiks izskatīts un, ja tas tiks saskaņots, tad sāksies otrais posms – kravas izkraušana un darbi pie kuģa korpusa glābšanas.

2. marts. Turpinās kālija hlorīda pārkraušana no avarējušā kuģa „Golden Sky" uz Dānijas baržu "IHOLM II". Uz baržas var uzkraut 9000 t kravas. Ja netraucēs iepriekš neparedzēti apstākļi, darbus plānots paveikt aptuveni nedēļas laikā. Pašlaik pārkrautas 450 t kravas.

1. aprīlis. Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs saņēma pieprasījumu par patvēruma vietas piešķiršanu kuģim „Golden Sky" Ventspils ostā. Patvēruma vieta ostā ir nepieciešama, jo prognozējama laika apstākļu pasliktināšanās, kas var apdraudēt kuģa un uz tā esošo cilvēku drošību. Saskaņā ar Eiropas Komisijas regulu 2002/59/EC un Ministru kabineta 2005. gada 12. jūlija noteikumiem Nr. 508 „Noteikumi par Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību un kuģošanas režīmu tajos" pieņemts lēmums atļaut kuģim „Golden Sky" ienākt Ventspils ostā. Plkst.12.10 avarējušais kuģis „Golden Sky" tika ievilkts Ventspils ostā un novietots pie piestātnes Nr. 37. Paredzēts, ka pēc laika apstākļu uzlabošanās „Golden Sky" Ventspils ostu atstās.

No Aizsardzības ministrijas ziņojuma

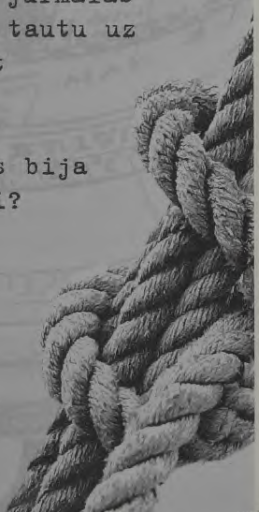
2007. gada 27. marts. Aizsardzības ministrs Atis Slakteris izteica atzinību un ar aizsardzības ministra apbalvojumu "Atzinības goda zīme" apbalvoja kuģa "Golden Sky" glābšanas darbos iesaistītos Nacionālo bruņoto spēku pārstāvjus: Jūras



spēku Krasta apsardzes dienesta priekšnieku jūras kapteini Hermani Černovu, Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta Krasta apsardzes pārvaldes virsnieku kapteiņleitnantu Robertu Lakuču, Jūras spēku štāba vadības grupas preses un informācijas virsnieci militāro darbinieci Ivetu Krauli, Gaisa spēku Aviācijas eskadriļas Helikopteru posma lidotāju kapteini Artjomu Nalbandjanu, Gaisa spēku Aviācijas eskadriļas Helikopteru posma borttehniķi virsseržantu Kasparu Reihleru un Gaisa spēku Aviācijas eskadriļas Glābšanas dienesta posma glābēju instruktoru kaprāli Andreju Maslobojevu.

Vēsture

Baltijas jūra ir cieši saistījusi latviešus ar jūrniecību. Prasmīga kuģošana, burinieku būve, ostu attīstība palīdzēja veidot jūrmalas zemes ekonomiku, veda mūsu tautu uz pārticību un palīdzēja nest Latvijas vārdu pasaulē. Kā norisinājās nu jau vēsturē ierakstītie notikumi un kas bija šo notikumu galvenie varoņi? Lūk, jautājumi, uz kuriem atbildi sniedz vēsture.



Jūrniecības departamenta izveidošana

Nodibinoties Latvijas Republikai, tika uzsākta valsts jūrniecības pārvaldes iestādes veidošana. 1919. gada sākumā Tirdzniecības un rūpniecības ministrijā izveidoja Jūrlietu nodaļu. Pagaidu valdībai no Liepājas atgriežoties Rīgā, to pārveidoja par Jūrniecības departamentu. Par tā pirmo direktoru 1919. gada 1. augustā iecēla Pēteri Dannebergu. Viņš bija pazīstams kuģu īpašnieks, kas savu rēdereju bija izveidojis pirms 1. pasaules kara. Departamentā sākumā bija divas nodaļas – Vispārējā un Valsts kuģu ekspluatācijas, kuru izveidoja 1919. gada decembrī. Pirmo sākumā vadīja tirdzniecības zinātņu kandidāts Aleksandrs Everss, bet no 1920. gada 2. aprīļa – tālbraucējs kapteinis Paulis Neimanis. Otro vadīja Fridrihs Žiglēvics, kas līdz tam bija Jūrniecības departamenta sevišķu uzdevumu ierēdnis, tad V. Veidemans, bet no 1921. gada – tālbraucējs kapteinis Kristaps Rusmans.

Jūrniecības departamenta galvenie uzdevumi 1919. gada vasarā bija kuģu satiksmes nodrošināšana ar ārzemēm, kuģošanas drošība gar Latvijas piekrasti. Svarīgs uzdevums bija kuģu ceļa iezīmēšana Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī. Tajā no 1. pasaules kara bija palikuši Krievijas kara flotes izveidotie mīnu lauki, kurus papildināja vāciešu izliktās mīnas. Plaši mīnu lauki bija pie Ragaciema un Daugavgrīvas. Kuģu ceļā bija ap 20 nogrimušu kuģu. Rīgā, Ventspilī un Liepājā organizēja mīnu loču dienestu. Tas savu darbību uzsāka 1919. gada augustā. Par situācijas nopietnību liecināja kuģu bojāeja. 1919. gada 6. augustā Rīgas jūras līcī uz mīnas uzsprāga burinieks „Pauls". 13. decembrī netālu no Lielupes līdzīgs liktenis piemeklēja vācu burinieku „Forsette". Augustā Jūrniecības departaments lūdza Latvijas krastu apgaismošanas valdi atsūtīt Latvijas piekrastes jūras kartes, kurās būtu iezīmēts kuģu ceļš mīnu laukos. 1920. gada martā Jūrniecības departaments, lai paātrinātu mīnu zvejošanu, izteica priekšlikumu Ministru prezidentam pārņemt no armijas Jūras daļas mīnu tralēšanu. Tā gada augustā bija tikai viens oficiāls kuģu ceļš Irbes šaurumā un Rīgas jūras līcī. 1921. gada 14. janvārī Apsardzības ministrija mīnu tralēšanu nodeva Tirdzniecības un rūpniecības ministrijai. Jūrniecības departamenta organizēta mīnu tralēšana notika 1922. gadā. Ekspedīcijā piedalījās astoņi kuģi un bāzes kuģis „Laima". Iztralēja rajonu pie Daugavgrīvas 88 kvadrātjūdžu platībā. Jūrniecības departaments veica arī citus ar jūrniecību saistītus uzdevumus. Tas noorganizēja Rīgas, Liepājas, Ventspils un Ainažu ostu pārvaldi. 1920. gada 18. septembrī pie Jūrniecības departamenta dibināja komisiju kuģu reevakuācijai no padomju Krievijas. Tās darbības rezultātā 1921. gadā no Petrogradas Latvijā atgriezās astoņi tvaikoņi, daudzi peldošie līdzekļi. 1920. gada 28. novembrī darbu sāka Krišjāņa Valdemāra jūrskola. Lai veicinātu kuģniecību, Satversmes sapulce 1920. gada 7. decembrī pieņēma likumu par koku izsniegšanu no

valsts mežiem kuģu un liellaivu būvei un remontiem par takses cenām. Likums darbojās trīs gadus, uz tā pamata izsniedza Ls 32 900. Jūrniecības departaments izskatīja kokmateriālu pieprasījumus un veica kuģu būves un remonta uzraudzību. Likumdošanas jomā aktīva darbība sākās pēc departamenta galīgās izveides. Līdz tam balstījās uz 1919. gada 5. decembrī pieņemto likumu par agrāko Krievijas likumu spēkā atstāšanu Latvijā. Latvijas Republika pārņēma agrākos Krievijas likumus, kuri pastāvēja Latvijas robežās līdz 1917. gada 24. oktobrim. Pārņēma arī daļu Krievijas tirdzniecības kuģniecības likumu. To nomaiņa ar Latvijas likumiem pakāpeniski norisinājās 20. un 30. gados.

Pēteris Dannebergs, Jūrniecības departamenta direktors (1919–1920).

Jaunajai valstij bija ierobežots budžets, tāpēc lielāko darbu pirmajos gados veica Valsts kuģu ekspluatācijas nodaļa, kura izmantoja no kuģu ekspluatācijas iegūtos līdzekļus. 1919. gada sākumā Latvijas karogu pacēla uz tvaikoņiem „Saratow" un „Windau". Oktobrī ar Lejaskurzemes kara apgabala štāba priekšnieka Oskara Dankera pavēli Liepājas ostā konfiscēja vācu tvaikoņus „Holsatia", „Helene Hugo Stinnes", „Westerplatte", „Pomona", velkoņus „Atlas", „Passat", „Holm" „Titan", „Frey". Daļu kuģu, kas bija nepieciešami kravu pārvadāšanai, īrēja vai rekvizēja. 1919. gada beigās valsts rīcībā bija astoņi tirdzniecības tvaikoņi, kurus izmantoja saziņā ar Apsardzības ministriju. Tos kuģus, kas nebija padoti armijas Jūras daļai, pakļāva Jūrniecības departamentam. Šāds stāvoklis radīja domstarpības. 1919. gada 25. novembrī atlaida tvaikoņa „Vera" kapteini Dāvidu Tomsonu par kuģa stāvokļa neziņošanu. Viņš aizbildinājās, ka Jūras daļa ieteikusi Jūrniecības departamenta instrukcijas neievērot. Noskaidrojot pārpratumus, kapteinis savā amatā tika atjaunots.

1920. gada 20. janvārī ar Ministru kabineta lēmumu visi valstij piederošie kuģi tika nodoti Jūrniecības departamenta Valsts kuģu ekspluatācijas nodaļas rīcībā. 1920. gada sākumā Latvijas Prīzu tiesa prīzēja Krievijas tvaikoņus „Vera" un „Kildin", vācu šoneri „Forsette". 1920. gadā daļu kuģu pārdēvēja. „Pomona" ieguva vārdu „Viesturs", „Vera" – „Daugava", „Westerplatte" – „Gauja", „Kildin" – „Imanta". Kuģus izmantoja dažādu kravu, pasažieru pārvadājumiem starp Rīgu, Ventspili un Liepāju. Kara ministrija tos izmantoja valstij nepieciešamo militāro kravu transportēšanai. Kuģu tehniskais stāvoklis bija dažāds. Tvaikoņi „Saratow" un „Windau" sliktā stāvoklī dēļ bija lietojami tikai kabotāžā. Abus kuģus remontēja Liepājas kara ostas darbnīcās, tomēr klasi tiem nepiešķīra. Bija priekšlikums tvaikoni „Saratow" pārveidot par peldošu muzeju. 1921. gada decembrī tas ar koku kravu ceļā no Kotkas uz Ostendi pie Helsingforsas uzskrēja uz sēkļa. Kuģa dibena remonts Liepājas kara ostas darbnīcās izmaksāja divus miljonus Latvijas rubļu. Grūtības sagādāja tankkuģa „Gauja" ekspluatācija. 1920. gada oktobrī izskanēja priekšlikums to pārbūvēt kokmateriālu vešanai. 1921. gada jūlijā tankkuģi līdz 1922. gada martam izīrēja Polijas valsts naftas pārvaldei „Polmin". Lai atjaunotu klasi, 1920. gada vasarā tvaikoni „Daugava" remontēja Lielbritānijā. Tas izmaksāja 13 658 sterliņu mārciņas. Remontu uzraudzīja Eduards Ogriņš. Viņš ievadīja sarunas par tankkuģa „Gauja" pārdošanu vai apmaiņu pret citu kuģi. Angļi par to solīja 125 000 sterliņu mārciņu, bet Latvijas Ministru kabinets neļāva kuģi pārdot. 1922. gada beigās, kad tvaikonis „Gauja" beidzot tika pārdots, tā cena bija 15 000 sterliņu mārciņu.

Noskaidrojot īpašuma tiesības, daļu kuģu atdeva īpašniekiem. Tika atdoti nomātie un rekvizētie kuģi – preču un pasažieru tvaikonis „Neubad", burinieks „Oskars" un prāmis „Estere". Kuģu īpašniekiem saskaņā ar valdības noteikumiem bija paredzēta atlīdzība. 1920. gada aprīlī tvaikoņi „Helene Hugo Stinnes" un „Holsatia" sakarā ar „Allied Reperation Commision" lēmumu (vācu kuģi, lielāki par 1600 tonnām) tika atdoti Lielbritānijai. Visus velkoņus atdeva ostu valdēm. 1922. gada 1. aprīlī Valsts kuģu ekspluatācijas nodaļu pārvērta par autonomu valsts uzņēmumu „Valsts kuģu pārvalde". Valdība tā statūtus apstiprināja 4. augustā. Valsts kuģu pārvaldes rīcībā bija tvaikoņi „Windau", „Viesturs", „Gauja", „Imanta", „Daugava", „Saratow" un velkoņa „Otradnij" korpuss. Visu kuģu kopējā vērtība bija novērtēta 34 270 322, 90 Latvijas rubļu apmērā.

Mainījās arī Jūrniecības departamenta struktūra. 1920. gada pavasarī nodibināja Kuģniecības nodaļu. Tās vadību uzticēja tālbraucējam kapteinim Krišam Liepiņam. 1921. gada 1. septembrī Vispārējo nodaļu pārveidoja par Administratīvi – saimniecisko nodaļu. To vadīja Ernests Cilpe.

1919. gada 1. jūlijā Liepājā nodibināja Latvijas krastu apgaismošanas valdi. Tās galvenie uzdevumi bija jūras ceļu apzīmēšana, bāku, ostu uguņu un jūras zīmju ekspluatācijas nodrošināšana. Pagaidu valdība par valdes priekšnieku iecēla inženieri Kārli Purnu. 24. jūlijā vācu „Kustenbezirksamt" nodeva savu īpašumu

Jūrniecības departamenta hidrogrāfiskais tvaikonis „Hidrografs", 30. gadi.

Latvijas krastu apgaismošanas valdei. Nodošanas aktu parakstīja Artūrs Ozols, Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas sevišķu uzdevumu ierēdnis, un Kuks, Vācijas sūtniecības pilnvarotais. 1919. gada jūlija beigās valdes rīcībā bija 34 ugunsbākas (10 bākas, 22 ostas ugunis, 2 ugunsbojas), no kurām darbojās 16, 80 jūras zīmes, mehāniskā darbnīca remontam, stoderu būvplacis ar darbnīcu, boju un materiālu noliktavas. Darbiem jūrā izmantoja tvaikoni „Weichsel", kuru 1919. gada jūlijā iznomāja no vāciešiem līdz gada beigām par vienu vācu marku dienā. 1920. gada 4. jūnijā Latvijas prizes tiesa kuģi piesprieda Latvijai. Jūlijā to pārdēvēja par „Hidrografs". Latvijas krastu apgaismošanas valdes rīcībā bija tikai daļa no pirmskara inventāra, jo 1915. gadā liela daļa apgaismes piederumu tika aizvesta uz Igauniju. Vēlāk vācieši daļu no tiem atveda uz Liepāju un tālāk uz Vāciju. Atstāts bija ekspluatācijai nepieciešamais inventārs. 1919. gadā nebojātas bija tikai Papes, Ovīšu un Kolkasraga bākas, tomēr arī tām gaismas aparāti bija noņemti un aizvesti uz Krieviju. Pilnīgi sagrautas bija Akmeņraga, Užavas un Daugavgrīvas bākas. Septembrī Latvijas krastu apgaismošanas valde pārcēlās uz Rīgu, un to pievienoja Jūrniecības departamentam kā Hidrogrāfisko daļu. Tai bez iepriekšējiem uzdevumiem uzdeva pārzināt jūras hidrogrāfiju. Hidrogrāfiskā daļa jau 1919. gada otrajā pusē izsniedza rēderejām jūras kartes ar iezīmētu no mīnām brīvu jūras ceļu. Decembrī tika izsniegtas 14 tādas kartes. Tā kā savas kartes vēl nebija izveidotas, tad izmantoja krievu un vācu jūras kartes.

1919. gada jūlijā Satiksmes ministrijā izveidoja Ceļu un būvju virsvaldi, viena no tās četrām daļām bija Ūdensceļu valde, kas pārzināja valsts iekšējo

Tvaikoņa „Daugava" remonts, 1922. gads.

ūdensceļu būvi un remontu, hidroloģiskos darbus, likumprojektu izstrādāšanu, ūdens transporta reģistrāciju. Valdes direktors no 1919. gada 26. jūlija bija Alfrēds Vītols. Vēlāk to pārdēvēja par Ūdensceļu direkciju, kuras sastāvā bija tehniskā, hidrogrāfiskā un ekspluatācijas nodaļa un strādāja pieci ūdensceļu pārziņi un daži ūdensceļu uzraugi. Ūdensceļu uzraudzību izveidoja 1919. gada augustā. Savā darbībā Ūdensceļu direkcija balstījās uz Krievijas likumdošanu. Līdz 1914. gada 31. decembrim bija izdoti 16 dažādi noteikumi, kas reglamentēja iekšējo ūdensceļu lietošanu. Direkcija izstrādāja Latvijas ūdensceļu uzlabošanas programmu. Tā attiecās uz Daugavu, Lielupi, Gauju, Ventu un Salacu. Projekts uz Daugavas paredzēja Doles, Ķeguma un Aizkraukles spēkstaciju būvi, tā nodrošinot 5 m dziļa kuģu kanāla izbūvi. Trīs spēkstacijām uz Gaujas bija jānodrošina kuģošana līdz Valmierai. Programma paredzēja uzlabot kuģošanu Ventā no Ventspils līdz Kuldīgai un Salacā līdz Burtnieku ezeram. Viens no plāniem bija jūras ostas izveide Jelgavā. To paredzēja būvēt uz salas starp Lielupi un Driksu. Par pamatu ņēma Krievijas valdības 1915. gadā izstrādāto projektu. Finanšu trūkuma un pārvaldes reformas dēļ nevienu no plāniem nerealizēja. 1919. gadā Ūdensceļu direkcija pārzināja Gaujas – Daugavas kanālu. 1921. gada 19. februārī tas tika atdots Vidzemes upju uzlabošanas biedrībai, jo priekšlikumu par kanāla pirkšanu Ministru kabinets noraidīja augstās cenas dēļ. Biedrība prasīja par kanālu ar ēkām un zemi 10 miljonus Latvijas rubļu. Valdības cena bija 4 miljoni. 1921. gada 1. aprīlī Ūdensceļu direkciju un „Daugavbūvi", kas pārzināja Daugavas izbūvi kuģošanai un hidroenerģijas ieguvi, apvienoja Ūdensceļu un enerģijas valdē. Ar Ministru kabineta 1921. gada 18. un 22. aprīļa lēmumiem to 9. maijā no Satiksmes

ministrijas pievienoja Tirdzniecības un rūpniecības ministrijai. Sakarā ar pēdējas likvidēšanu 1921. gada 1. septembrī Ūdensceļu direkciju nodeva Jūrniecības departamenta Kuģniecības nodaļai.

1919. gada augustā Tirdzniecības un rūpniecības ministrijā dibināja Ostu būvju virsvaldi. Tā pārzināja ostu un bāku būvi, to uzturēšanu. Ostu būvju virsvaldei bija pakļautas Rīgas, Liepājas, Ventspils ostu būvvaldes. Par virsvaldes direktoru iecēla inženieri Jūliju Kornetu. Svarīgākie darbi bija Rīgas, Liepājas un Ventspils ostās nogremdēto vraku izcelšana un sagrauto bāku atjaunošana. 1920. gada jūlijā uzsāka Akmeņraga bākas celtniecību. To pabeidza nākošā gada augustā. Gaismas ierīci iegādājās Zviedrijā un uzstādīja 1922. gadā. 1920. gada augustā sākās Daugavgrīvas bākas celtniecība. To projektēja inženieri E. Veiss un E. Jakobi. Darbu pabeidza 1921. gada jūnijā. Dzelzsbetona bāku uzcēla 103 dienās. Bākas lukturi iegādājās Vācijā. 1920. gada oktobrī pretenzijas uz Ostu būvju virsvaldi izteica Satiksmes ministrija, ierosinot to un Jūrniecības departamentu pievienot Ceļu un būvju virsvaldei. Jautājums tika ierosināts Satversmes sapulces Finanšu un budžeta komisijas budžeta apakškomisijā. Ministru kabinets izveidoja starpresoru komisiju, kurai bija jāsaskaņo visu iestāžu darbība, kuras nodarbojās ar būvniecību. Tālāk šo jautājumu apsprieda Satversmes sapulces Tirdzniecības un rūpniecības komisija. 1920. gada 19. novembrī tā Satiksmes ministrijas pretenzijas noraidīja. 23. novembrī Satversmes sapulces Tirdzniecības un rūpniecības komisija vienbalsīgi nolēma, ka Ostu būvju virsvaldei jāpaliek Tirdzniecības un rūpniecības ministrijā, bet darbu koordinācijai ostās jādibina ostu lietu komisijas un ostu padomes. Ministru kabinets 1921. gada 16. augustā pieņēma lēmumu par Ostu būvju virsvaldes likvidāciju un 1. septembrī to pievienoja Jūrniecības departamentam kā tehnisko daļu. To vadīja departamenta vicedirektors inženieris Juris Kalējs. Ostu būvvaldes pievienoja ostu valdēm.

1921. gadā mainījās Jūrniecības departamenta pakļautība. Ministru kabinets 16. augusta sēdē apstiprināja tā pāreju no bijušās Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas uz Finanšu ministriju. Pāreju pabeidza 15. septembrī. Jūrniecības departamentu veidoja Kuģniecības, Valsts kuģu ekspluatācijas, Administratīvi – saimnieciskā nodaļa, Tehniskā un Hidrogrāfiskā daļa. Pārvaldes reformas rezultātā departamenta darbinieku skaits palielinājās no 27 līdz 50. Mainījās direktori: 1920. gada martā darbu atstāja P. Dannebergs, neilgu laiku, no 5. marta līdz 13. jūlijam, departamentu vadīja tālbraucējs kapteinis Mārtiņš Zariņš, no 1920. 1. augusta Jūrniecības departamenta direktors bija tālbraucējs kapteinis Andrejs Lonfelds.

1922. gada 1. aprīlī valsts jūrniecības pārvaldes izveidošana noslēdzās. Par galveno Latvijas valsts iestādi kļuva Jūrniecības departaments. Tā uzdevums bija regulēt un veicināt kuģniecību un satiksmi jūrā un iekšējos ūdensceļos; pārzināt ostu un ūdensceļu uzturēšanu un būvi, kā arī hidroenerģijas ieguvi uz upēm; pētīt jūras un iekšējos ūdeņus; nodrošināt kuģošanas un jūras zvejniecības drošību.

Jūrniecības departamentā darbojās:

1) Kuģniecības nodaļa, kas pārzināja kuģu un ūdens satiksmes līdzekļu reģistrāciju, kuģu izmērīšanu, aplūkošanu un komplektēšanu ar personālu, pārzināja kuģniecības izglītību, ierosināja un izstrādāja likumu, instrukciju un noteikumu projektus par kuģniecību, izdarīja kuģniecības nelaimes gadījumu iepriekšēju izmeklēšanu, pārraudzīja Jūrnieku nama darbību, sekoja kuģniecības attīstībai iekšzemē un ārzemēs;

2) Tehniskā daļa, kas pārzināja tirdzniecības un patvēruma ostu izbūvi un uzturēšanu, bāku būvi un remontu, citas krasta zīmes kuģniecības vajadzībām, jūras būves krastu aizsargāšanai, piestātņu ierīkošanai un citām vajadzībām, ūdensceļu padziļināšanu un tīrīšanu, iekšējo ūdeņu izbūvi un uzturēšanu satiksmes un plūdu briesmu novēršanai, regulēja kuģniecību, koku pludināšanu un plostošanu pa iekšējiem ūdeņiem, plānoja hidroenerģētisko resursu izmantošanu uz upēm;

3) Hidrogrāfiskā daļa, kas pārzināja kuģu ceļa apzīmēšanu, navigācijas ierīces kuģniecības nodrošināšanai, veica jūras un iekšējo ūdeņu pētīšanu, jūras un iekšējo ūdensceļu karšu izdošanu, hidrogrāfisko, hidroloģisko, meteoroloģisko materiālu vākšanu un publicēšanu, pārraudzīja Glābšanas biedrību uz ūdeņiem;

4) Administratīvi – saimnieciskā nodaļa, kas pārzināja departamenta grāmatvedību, budžetu, depozītus, rīcības kapitālus, norēķinus, personāllietas, saimniecību, arhīvu.

Jūrniecības departamentam bija pakļautas Rīgas, Liepājas, Ventspils un Ainažu ostu valdes. To uzdevums bija pastāvošo kuģniecības likumu un ostu noteikumu pildīšanas uzraudzība, uzraudzība pār kuģu, laivu, plostu kustību un stāvēšanu ostā, kuģu aplūkošana un pārbaude, ostas piestātņu, teritoriju un citu ierīču lietošanas, kuģu iekraušanas un izkraušanas uzraudzība, palīdzības sniegšana kuģniecības nelaimes gadījumos, tirdzniecības kuģu uzmērīšana, loču dienests.

Trīs gadu laikā izveidoja Latvijas jūrniecības pārvaldi. Tā bez lielām izmaiņām darbojās līdz 1940. gadam. Jūrniecības departamenta darbība veicināja Latvijas jūrniecības attīstību. Palielinājās tirdzniecības flote, turpināja attīstīties Latvijas ostas. Pilnveidojās dienesti, kas nodrošināja kuģošanas drošību. Jūrniecības departaments sekmīgi nodrošināja Latvijas kā jūras valsts attīstību.

A. Miklāvs

Liepājas kara ostas pirmsākumi

19. gs. vidū Liepājas ostas ekonomiskā nozīme cariskajā Krievijā pieauga. Tam iemesls bija gan tās izdevīgais ģeogrāfiskais stāvoklis – tuvums Rietumeiropas valstu tirgiem –, gan fakts, ka osta un visa Baltijas jūras dienvidu daļa ziemas mēnešos bija atvērta aktīvai kuģošanai. Tāpēc jau 1831. gadā Liepājas osta visas Krievijas ostu klasifikācijā ieguva 1. klases ostas nosaukumu. Tas ļāva Liepājas ostā pārkraut preces ne tikai no Latvijai tuvākajiem apgabaliem, bet arī no Krievijas iekšējiem tirgiem – Orlas, Kalugas, Smoļenskas, Poltavas, Černigovas u. c. guberņām. Tomēr visu Baltijas jūras Latvijas un Igaunijas piekrastes lielāko ostu infrastruktūras, t. sk. hidrogrāfisko būvju, nepietiekamība lika radīt ostu izbūves projektus pēc Krievijas Satiksmes ceļu galvenā pārvaldnieka ģenerāladjutanta Čevkina 1856. g. 15. novembra pavēles. Šo darbu uzdeva Krievijas armijas inženierim pulkvedim Heidatelam. No 1856. līdz 1858. gadam apsekojis visas iespējamās ostas šajā reģionā, viņš uzskatīja par vispiemērotāko veikt Liepājas ostas rekonstrukciju. Heidatela izstrādāto Liepājas ostas projektu apstiprināja 1858. gada 26. augustā, tā realizācija sākās 1861. gadā. Šajā pašā laikā finanšu līdzekļu trūkuma dēļ darbi netika uzsākti iecerētajā Daugavpils – Liepājas dzelzceļa līnijā. Liepājas ostas projekta kopējās izmaksas bija 23 milj. rbļ., un Krievijā 1857. – 1859. gada budžeta deficīta apstākļos Heidatela projekta turpinājums vēlāk netika akceptēts. Tomēr paspēja uzbūvēt divus akmens molus, padziļināt un paplašināt Liepājas ostas akvatoriju, uzcelt divas čuguna bākas.

Līdztekus vietu kara ostai meklēja Krievijas kara resors. Neaizsalstošā jūra Liepājas pusē bija nozīmīgs faktors kara flotes bāzes vietas izvēlē, jo Kronštatē pie Pēterburgas ziemas mēnešos ledus sablīvējumu dēļ kara flotes kuģi atrastos slazdā. Arī Krievijas rietumu robežas bija neaizsargātas Vācijas tuvuma dēļ. Vēl tika izskatīts Baltijskas ostas (tagadējie Paldiski) variants Igaunijas ziemeļrietumu piekrastē. Darbus ostas izvēlē sākotnēji veica speciāli 1856. gadā izveidotā Krasta aizsardzības komiteja, tomēr krīzes situācija pasaules ekonomikā 19. gs. 60. gadu vidū un sekojošais taupības režīms Krievijas ekonomikā šo darbību uz laiku pārtrauca. Tomēr 1871. gada 4. septembrī atklāja dzelzceļa līniju starp Liepāju un Viļņu, un 1873. gadā notika dzelzceļa līnijas Liepāja – Rīga, kā arī 1876. gadā – 1381 km garās dzelzceļa līnijas Liepāja – Romni (Poltavas apgabals) atklāšana. Šiem notikumiem vēlāk bija liela nozīme kara ostas izvēlē starp galvenajām pretendentēm – Liepāju, Ventspili un Igaunijas rietumu piekrastes ostām.

Krievijas augstāko amatpersonu vidū 19. gs. 70. – 80. gados nebija vienprātības par nākamās kara ostas būves vietu. Ventspils variants nebija drošs, jo kuģu bāze (kā iespējamā būves vieta bija izraudzīta Patkules ieteka Ventā 7 km no tās ietekas Baltijas jūrā) nebūtu pasargāta no iespējamās apšaudes no jūras, tomēr Ventspili par

nākamās kara ostas celtniecības vietu gribēja redzēt tādas augstas Krievijas amatpersonas kā Krievijas satiksmes ministrs K. Posjets, finanšu ministrs N. Bunge un jūras lietu ministrs I. Šestakovs. Iesākumā K. Posjets piekrita visas Liepājas tirdzniecības ostas paplašināšanas darbiem, un 1878. gadā tika parakstīts līgums ar darbu uzņēmēju – Lībavas (Liepājas) – Romnu dzelzceļa sabiedrību. Darbus vadīja inženieris A. Stempinskis.

1884. gadā Krievijas valdība izveidoja komiteju (vadītājs Krievijas armijas galvenā štāba priekšnieks N. Obručevs) projektu izskatīšanai par kara ostas būvi Liepājā. Tika atzīmēts izdevīgais ģeogrāfiskais stāvoklis, un iespējamo kara ostas būves vietu ieteica pie kanāla, kas savienoja Liepājas ezeru ar jūru. No Liepājas uz citiem Krievijas iekšzemes rajoniem jau veda dzelzceļš, kas bija izdevīgi apgādes jautājumā. Tā kā komisijas sastāvā bija ne mazums Baltijskas un citu Igaunijas rietumu krasta ostu piekritēju, tās darbības noslēgumā 1885. gada 14. martā nekāds lēmums par Liepājas un citām ostām netika pieņemts. Tomēr paralēli tika strādāts arī pie Liepājas kara ostas sīkāka plānojuma, tika izstrādāti vairāki projekti. Viens no šādu projektu autoriem bija apakšpulkvedis, vēlāk, Liepājas kara ostas izbūves laikā, ģenerālmajors Ivans Makdonalds. Plānā bija paredzēts izvietot Liepājā visu Baltijas kara floti ar aprēķinu, ka ostas ietilpība būtu paredzēta 72 karakuģiem, t. sk. 40 mīnu kuģiem. Aizsardzībai no jūras bija paredzēts celt krasta baterijas un cietoksni. Jāpiezīmē, ka vēlāk šis plāns kļuva par pamatu kara ostas celtniecības darbiem Liepājā. Idejas radītājs bija atvaļinātais viceadmirālis I. Ļihačevs, kurš iesniedza Krievijas kara resoram savas piezīmes ar nosaukumu „Kā karot ar Angliju". Tajās viņš ieteica sadalīt Krievijas Baltijas jūras piekrasti krasta aizsardzības apgabalos, kuros katrā būtu nocietināts punkts jeb cietoksnis ar pieeju jūrai kara ostas veidā.

K. Posjeta pretdarbība Liepājas kara ostas celtniecības darbiem turpinājās; viņš ieteica izbūvēt dzelzceļu līdz Ventspilij un uzbūvēt tur krasta cietoksni ar kara ostu, bet viņa ierosinājumi netika atbalstīti. Arī finanšu ministrs N. Bunge nebija labi ieredzēts Krievijas augstākajos varas ešelonos. Viens no viņa lielākajiem oponentiem savos rakstos bija toreizējā žurnāla „Московские Ведомости" galvenais redaktors M. Katkovs. Viena no viņa tēzēm bija, ka valstij toreizējos budžeta deficīta apstākļos jāievēro taupības režīms un nevar būt runas par dzelzceļa būvi uz Ventspili.

M. Katkovam savos rakstos piebalsoja augsti stāvošs Krievijas valdības ierēdnis – Krievijas Dienvidrietumu dzelzceļa biedrības priekšsēdētājs I. Višņegradskis. Viņa raksti piesaistīja cara uzmanību, un viņš I. Višņegradski izsauca audiencē savā Gatčinas rezidencē. Cara uzdevumā tas sastādīja valsts ekonomiskās attīstības plānu, kas vēlāk tika atzīts par deņģu. Rezultātā N. Bungi amatā nomainīja iepriekšminētais kungs. Jau ar vienu no saviem pirmajiem lēmumiem 1887. gada 28. janvārī jaunais finanšu ministrs noraidīja visus ierosinājumus būvēt Ventspils – Tukuma dzelzceļa līniju. Lēmumā tika norādīts, ka iespējamai Liepājas kara ostas būvei jau piešķirti 5 milj. rbļ. un citi izdevumi pagaidām nav paredzēti. Tomēr N. Posjets vēl centās virzīt Igaunijas ostu kandidatūras kara ostas izbūvei, tomēr te bija viens mīnuss – ierobežotā

navigācija ziemas mēnešos Igaunijas rietumu piekrastē. To apstiprināja arī kārtējā komisija, kas ģenerālmajora G. Bobrikova vadībā apmeklēja Monzunda rajonu. 1887. gada 7. novembra sapulcē pie Krievijas kara ministra P. Vannovska tika nolemts, ka pirmā vieta kara ostas būvei būtu Liepājas pilsēta, tās ziemeļu rajons.

Dažādu savstarpējo nesaskaņu dēļ starp augstākajiem cara valdības ierēdņiem un armijas virsniekiem jautājums par vietu prioritātēm kara ostas celtniecībā joprojām palika aktuāls līdz pat 1890. gadam. Arī pats Krievijas armijas augstākais virspavēlnieks cars nebija teicis galīgo „jā" vārdu. 1888. gadā Krievijas kara resora t. s. krasta aizsardzības komisijas sēdēs atkal tika apšaubīta Liepājas kā kara ostas nozīme. Galvenais arguments tagad bija Liepājas neaizsargātība pretinieka (lasi – Vācijas vai Anglijas) pēkšņa desanta uzbrukuma gadījumā. Monzunda jūras šaurums bija tikai daļēji kuģojams ziemas mēnešos, bet labāk aizsargāts pretinieka armijas daļu uzbrukuma gadījumā. Darbu izmaksas kara ostas izbūvei šeit tika lēstas 19 milj. rbļ., plus vēl armijas garnizona (9 kājnieku bataljoni, 2 krasta artilērijas bataljoni, 2 sapieru rotas un flotes vienības) ikgadējie uzturēšanas izdevumi sasniedza 540 190 rbļ. Finanšu ministrs un Liepājas kara ostas idejas aizstāvis I. Višņegradskis apturēja šo projektu tā dārdzības dēļ, valdības sēdē piebilzdams, ka ir vēl viens šķērslis kara ostas celtniecībai Igaunijas piekrastē – seklūdens rajoni. Krasta aizsardzības komisijas sēžu protokolos tomēr Liepājas vārds kā prioritāte kara ostas celtniecībā netika minēts. I. Višņegradskis ar šiem sēžu protokolu žurnāliem iepazīstināja caru Aleksandru III, kurš pavēlēja pievērst vienādu uzmanību visām iespējamām kara ostas būves vietām un pašiem savstarpējās ministriju pārstāvju un Krievijas armijas virspavēlniecības sarunās noteikt galīgo ostas būves vietu, kā arī rast finanšu līdzekļus kara ostas celtniecībai aptuveni 1,5–2 miljonus rubļu katru gadu. 1889. gadu cars noteica par atskaites punktu celtniecības darbu sākšanai.

Kā jau tas dzīvē mēdz būt, šajā jautājumā iejaucās gadījums. 1888. gads bija liktenīgs diviem ietekmīgiem Krievijas varas aprindu cilvēkiem, kuri nevēlējās redzēt Liepāju kā kara ostas būves vietu. Vispirms 1888. gada 17. oktobrī cara vilciens cieta satiksmes negadījumā pie Borku stacijas netālu no Harkovas, un šā iemesla dēļ atlūgumu iesniedza satiksmes ministrs N. Posjets. Mazliet vēlāk, 21. novembrī, Sevastopolē pēc smagas slimības nomira jūras lietu ministrs I. Šestakovs. Viņa vietā par ministru kļuva Krievijas kara flotes viceadmirālis N. Čihačevs, kuram bija visnotaļ labvēlīga nostāja Liepājas jautājumā. Nākamā gada 7. martā atsākās jau iepriekšminētās krasta aizsardzības komitejas sēdes, kurās nolēma izvirzīt Liepāju kā kara ostas būves vietu. 16. aprīlī komisija iesniedza caram savu pozitīvo slēdzienu par to, bet Krievijas imperators šoreiz izrādīja negaidītu pasivitāti un uz komisijas iesnieguma uzrakstīja rezolūciju „ЧИТАЛ" (lasīju), tā nedodams pašu galveno parakstu darbu sākšanai Liepājas ostā.

Nav zināms, kas izraisīja Krievijas cara šaubas. Iespējams, viņš gribēja vēl sīkāku un detalizētāku komisijas slēdzienu par labu vienai no Baltijas jūras ostām. Tā tika nodibināta vēl viena komisija Krievijas armijas ģenerālmajora A. Kuropatkina vadībā.

Tā savu darbu tomēr sāka Liepājā. Tika izskatīti četri kara ostas būves projekti, ieskaitot jau minēto I. Makdonalda projektu. 1889. gada nogalē komisijas darba rezultātā tika akceptēts Liepājas variants, uzsverot, ka vislielākā nozīme jāpiešķir krasta aizsardzības sistēmu (fortu, cietokšņa) būvniecībai Liepājas piekrastē. Komisija ieteica arī Liepājā izvietot nevis lielos kaujas kuģus, bet gan mīnu un krasta aizsardzības kuģus. Tās gala slēdzienā bija minēti jau iepriekš norādītie Liepājas ostas trūkumi (neaizsargātība no jūras apšaudes gadījumā), bet tika arī atzīmēta dzelzceļa pievadu esamība un iespēja bruņota konflikta gadījumā ātri izvest kaujas kuģus atklātā jūrā. Citām ostu kandidatūrām komisija darba gaitā pat nepievērsās.

1889. gada 18. decembrī N. Čihačevs audiencē pie sevis uzaicināja I. Makdonaldu, pieprasot līdzi paņemt viņa Liepājas kara ostas būves projektu, un noteica līdz 1890. gada 5. janvārim sagatavot tā detalizētu izklāstu un darbu finansiālo izmaksu tāmi iesniegšanai Krievijas Augstākajam armijas virspavēlniekam, t.i., caram. Beidzot 1890. gada 15. janvārī Aleksandrs III, iepazīstoties ar pēdējo Liepājas kara ostas izbūves projektu, uz tā uzrakstīja sengaidīto „СОГЛАСЕН" (piekrītu). 19. janvārī Krievijas jūras lietu ministrs N. Čihačevs par Liepājas kara ostas celtniecības darbu vadītāju iecēla I. Makdonaldu. Pēc tam 30. janvārī Krasta aizsardzības komitejai viņš iesniedza pēdējos nākamās kara ostas rasējumus un ieplānoto darbu finanšu dokumentus. Kopējās darbu izmaksas Liepājas kara ostas izbūvei tika aprēķinātas 9 394 048 rubļi. Lasītājs tās var salīdzināt ar izmaksām, kādas būtu, ja kara ostu celtu Igaunijas ziemeļrietumu piekrastē. 8. martā sastādīja to cilvēku sarakstu, kuriem jāpiedalās kara ostas hidrogrāfisko objektu celtniecībā. Galvenie celtniecības darbi tika veikti no 1890. līdz 1904. gadam. 1896. gada 4. jūnijā Nikolajs II apstiprināja kara ostas un cietokšņa darbinieku pagaidu štatu sarakstu. Uzceltā kara osta Liepājā bija autonoma vieta ar savu infrastruktūru 19 km^2 platībā, cietoksni un kara pilsētiņu. Te bija sava ūdensapgādes sistēma, baznīca, skolas u.c. objekti. Paredzamais iedzīvotāju skaits kara ostā – 20 000. Kara ostas kanāla celtniecības darbus pabeidza vispirms, 1901. gadā, tā rakšanai izmantoja peldošos zemessmēlējus. Pāri kanālam tika uzbūvēts vēl nesen ekspluatējamais pagriežamais tilts, kuru atklāja 1906. gadā. Krievijas cars Nikolajs II par godu sava tēva cara Aleksandra III piemiņai Liepājas kara ostu nosauca par „Krievijas imperatora Aleksandra III ostu." 1903. gadā viņš ar saviem ģimenes locekļiem arī piedalījās jaunuzceltās Sv. Nikolaja pareizticīgo Jūras katedrāles atklāšanā. Tomēr vēl 1908. gadā pēc Vācijas pieprasījuma nācās nolaist kara ostas cietokšņa karogu, lai to neuzskatītu par aizsardzības līnijas balstu, kaut arī, protams, tas par tādu arī palika. Kā redzams no iepriekš pieminētajiem faktiem, bija jāizcīna lielas cīņas Krievijas augstākajos varas gaiteņos, lai Liepāja iegūtu tik unikālu objektu, kāda ir tās kara osta.

A. Cekuls

Izmantotā literatūra: Кондратенко Р. В. Военный порт императора Александра III в Либаве. Часть I.//Исторический альманах " Цитадель ", Нр. 2 (5), 1997. Труды отдела Торговыхъ портовъ. Выпуск XIX. Составитель Белявинь А. П. С. – Петербургъ, 1905.

Karš atņēma visu

Latvijas Republikā starpkaru periodā par vienu no lielākām privātajām rēderejām izauga kuģniecības sabiedrība „Maksis Faulbaums". Otrā pasaules kara priekšvakarā tai piederēja seši tvaikoņi (koptilpība 12961 BRT):

Kuģa vārds	Tilpība (BRT)	Būves gads	Vieta	Nopirkts
Latvis	1318	1903	Vācija	1925
Jānis Faulbaums	2944	1907	Lielbritānija	1929
Paula Faulbaums	1855	1908	Lielbritānija	1934
Iris Faulbaums	1675	1902	Vācija	1936
Rolfs Faulbaums	1913	1912	Lielbritānija	1937
Sigurds Faulbaums	3256	1913	Lielbritānija	1937

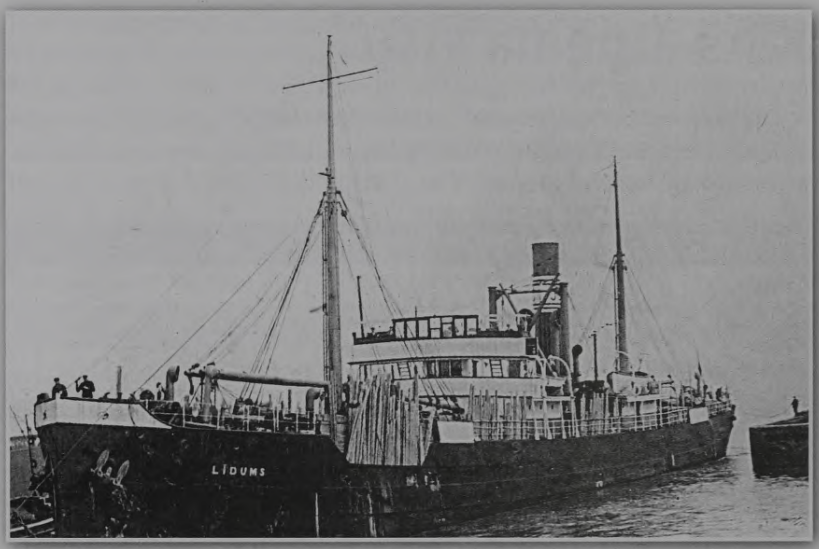
M. Faulbauma rēdereja

Kuģniecības sabiedrības „Maksis Faulbaums" karogs un kuģu skursteņu zīme.

Nākamais rēderis piedzima Rīgā 1882. gada 17. oktobrī tālbraucēja kapteiņa, kuģu īpašnieka un jūrniecības darbinieka Jāņa Faulbauma ģimenē. J. Faulbaums (1855. g. 30. augusts Dundagas pag. – 1903. g. 14. jūlijs Rīga) jūrā sāka iet 1873. gadā, mācījās Dundagas (Ģipkas) jūrskolā, pēc tam Rīgas jūrskolā, kuru beidza 1880. gadā kā tālbraucējs kapteinis. Viņš vadīja zēģelniekus (piemēram, „John") un bija to īpašnieks (piemēram, „Columbus", „Mars", „Waronis"). Pārtraucis aktīvās jūrnieka gaitas, J. Faulbaums strādāja par kuģu aģentu A. Friska kantorī Rīgā, bija kuģniecības sabiedrības „Austra" (dibināta 1882. gada 30. martā Rīgā) dalībnieks un valdes loceklis (no 1892. gada), kā arī viens no 1899. gadā izveidotās Rīgas tālbraucēju kapteiņu biedrības dibinātājiem.

Pastāv versija, ka Faulbaumi bija 19. gs. ģermanizējušies latvieši Melnalkšņi, kaut „melnalksnis" vāciski skan „die Schwarzerle", bet „der Faulbaum" latviskā nozīme ir „ieva". Šī versija ir iespējama, ievērojot tā laika sociālekonomiskos apstākļus – vāciešu privilēģijas ekonomikā (tirdzniecībā, amatniecībā utt.) un pārvaldē, kā arī uzvārdu došanas tradīcijas, kad dažkārt ievēroja zemnieku vēlmes, bet nereti vienpersoniski par to lēma muižnieks. Jāņem vērā arī tas, ka 19. gs. otrajā pusē Kurzemē bija sastopami Melnalkšņi, piemēram, tālbraucējs kapteinis Krišjānis Melnalksnis (1861–?),Ainažu jūrskolas 1885. gada absolvents un kurzemnieku burinieku („Garām", „Martin Eduard" u.c.) vadītājs.

Pirmos tvaikoņus M. Faulbaums nopirka kopā ar E. Jansonu un pārdēvēja latviskos vārdos – „Latvis" un „Līdums", bet turpmākos – Faulbaumu ģimenes locekļu



Tvaikonis „Līdums".

vārdos. 1925. gadā dibinātās rēderejas „Maksis Faulbaums" karogu un visu tās tvaikoņu skursteņus rotāja abreviatūra „JS&Co" uz balta fona kā atgādinājums par kuģniecības sabiedrības ciešo saikni ar tolaik pazīstamo kokmateriālu eksporta un kuģu piefraktēšanas firmu „James Siering&Co". Jau 15 gadu vecumā šajā uzņēmumā kā māceklis darbu sāka Maksis Faulbaums. 1906. gadā viņš kļuva par tā īpašnieku, darbu turpinot arī Latvijas brīvvalsts laikā.

Pēc tvaikoņa „Latvis" rēdereja iegādājās vēl septiņus kuģus. 1927. gadā pirktais „Līdums" (būvēts 1895. gadā Lielbritānijā, 2270 BRT) piedzīvoja smagu avāriju 1931. gada 14. oktobrī, kad ceļā no Arhangeļskas uz Lielbritāniju Norvēģijas ziemeļu piekrastē uzbrauca sēklī. Tvaikoni provizoriski saremontēja tā, ka braucienu varēja turpināt, tomēr kuģim bija nepieciešams pilnīgs remonts, kas īpašniekiem izrādījās par dārgu, un 1933. gada septembrī kuģi pārdeva īpašniekiem Dānijā, kur 1934. gada otrajā ceturksnī pabeidza to noārdīt. Ar šo tvaikoni saistās arī zināmā mērā traģikomisks starpgadījums 1929. gada 22. februārī, kad, mēģinot apbraukt ledus lauku, tas izstrandēja pie Skāgena raga Dānijas ziemeļos. Ledus masas sabojāja stūri un sagāza kuģi par 10 grādiem uz sāniem. Stāvoklis kļuva draudīgs, un „Līduma" radists noraidīja briesmu signālu. Kad ledus lauks aizvirzījās tālāk, to sasniedza dāņu glābšanas laiva. Norādot, ka no dienvidiem tuvojas jauns ledus lauks un var rasties draudi kuģa un apkalpes drošībai, glābēji uzaicināja to atstāt. Pēc apspriedes ar kuģa virsniekiem kapteinis nevarēja izšķirties par tālāko rīcību, tādēļ, kas ir visai neparasti, apspriedei sapulcēja apkalpi. Nolēma pieņemt piedāvājumu un, vienai „Līduma" glābšanas laivai piepalīdzot, visus apkalpes locekļus nogādāja

Tvaikonis „Helena Faulbaums". Pirmais no kreisās – kapteinis Nikolajs Cūghauss (1889–1936).

krastā. No dienvidiem atnākušais ledus lauks vakarā tvaikoni atbrīvoja no sēkļa, un tas, vēja un straumes dzīts, kopā ar ledājiem virzījās uz Ziemeļjūru. Mēģinājumi sameklēt velkoņus štīmera glābšanai nesekmējās, neveiksmīgi bija arī kapteiņa pūliņi noīrētā zvejnieku laivā panākt ledus masu ieskauto kuģi. To atrada divi Dānijas glābšanas kuģi un ievilka Esbjergas ostā, kur uz tā atgriezās apkalpe. „Līdums" pēc pagaidu remonta sasniedza Kopenhāgenu, izdeva kravu un atgriezās Liepājā pilnīgam remontam. 1929. gada maijā Latvijas Jūras tiesa kuģa kapteinim E. F. Brikmanim (1898–1978) izteica rājienu par kuģa pāragru atstāšanu.

1983. gada 18. jūnijā emigrācijas latviešu avīzē „Laiks" bija publicēta informācija ar nosaukumu „Aizmirstie bojā gājušie latviešu jūrnieki". Tajā stāstīts par izbraukumu uz Lūinga salu Skotijā, kas bija sarīkots pēc Anglijas latviešu jaunatnes apvienības iniciatīvas, lai apmeklētu 1936. gada 26. oktobrī tvaikoņa „Helēna Faulbaums" (būvēts 1920. gadā Lielbritānijā, 1951 BRT, nopirkts 1932. gadā) avārijā bojā gājušo jūrnieku pēdējās atdusas vietu Kilčatanas kapsētā. Viņi atrada salinieku (tolaik ap 130 cilvēku) labi aprūpētu kapavietu, taču nesekmīgi izrādījās mēģinājumi notīrīt šeit gandrīz pirms pusgadsimta uzstādīto, laika gaitā nosūbējušo pieminekli. To atklāja 1938. gada 5. jūnijā, piedaloties Latvijas sūtnim Lielbritānijā Kārlim Zariņam, vietējās pašvaldības pārstāvjiem un saliniekiem. Divi vietējie kuģi ar Latvijas sarkanbaltsarkano karogu pusmastā stāvēja goda sardzē, noenkurojušies tuvējā jūras šaurumā. Akmenī iekalti 14 bojā gājušo jūrnieku vārdi, kaut arī šeit apbedīti 10 jūras izskalotie jūrnieki. Četrus vīrus jūra neatdeva, bet kapteiņa Nikolaja Cūghausa (1889–1936) mirstīgās atliekas

Lūingas salas baznīcas Skotijā kancele – Latvijas Kuģu īpašnieku savienības dāvinājums.

apbedīšanai Rīgā pārveda brālis Georgs Cūghauss (1886–1943), tvaikoņa „Amata" kapteinis. 1986. gada oktobrī salā notika tvaikoņa 50 gadu bojāejas atceres pasākumi, kurus sagaidot pieminekli atjaunoja par Lielbritānijā dzīvojošo latviešu saziedoto naudu. No 19 vīru lielās apkalpes izglābās tikai četri, kurus nākamajā dienā glābēji atrada uz neapdzīvotas saliņas, pie kuras krastiem nogrima vētras uz klintīm uzdzītais tvaikonis „Helēna Faulbaums". Astoņi glābšanas darbu dalībnieki saņēma Latvijas Republikas apbalvojumus, bet Lūinga salas baznīcai Latvijas Kuģu īpašnieku savienība dāvināja oriģinālu ozolkokā grieztu kanceli un sudraba sakramenta traukus.

1939. gada decembrī M. Faulbaums izceļoja uz Vāciju un tūdaļ atvēra savu rēdereju (kuģu aģentūru) Štetinē. Pieņēmis Vācijas pilsonību, rēderis baidījās, ka angļi varētu konfiscēt viņa kuģus kā ienaidnieka valsts pilsoņa īpašumu, ignorējot neitrālās Latvijas karogu, tādēļ lūdza varas iestādes aizturēt Vācijas ostās tvaikoņus „Iris Faulbaums" un „Latvis", bet kuģus „Paula Faulbaums", „Rolfs Faulbaums" un „Sigurds Faulbaums" paturēja brīvguļā neitrālo valstu ostās un nenorīkoja braucienos līdz to izslēgšanai no Latvijas kuģu reģistra un pārlikšanai zem Vācijas karoga, kas nodrošināja Vācijas kara flotes aizsardzību. 1940. gada aprīlī ar vāciskotiem vai mainītiem vārdiem ievesti Vācijas kuģu reģistrā un nomainītām apkalpēm vācu kapteiņu vadībā tie atkal devās braucienos. Sestais rēderejas tvaikonis „Jānis Faulbaums" 1940. gada sākumā atradās Rīgā un, kaut Latvijas valdība jau martā piekrita visu sešu kuģu pārlikšanai zem Vācijas karoga, apgrūtināts ar kredītsaistībām, Rīgu atstāt nevarēja. Tomēr parādi tika nokārtoti, un tvaikoni kā „Johann Faulbaum" 1940. gada 4. maijā ieveda Vācijas kuģu reģistrā. Visus kuģus rekvizēja Vācijas valdība, rīkošanu uzticot M. Faulbauma rēderejai, un iesaistīja braucienos Baltijas jūrā, kā arī starp Vāciju un tās okupēto Norvēģiju, par kuģu lietošanu īpašniekam izmaksājot kompensāciju. (Šeit jāatzīmē, ka kompensāciju saņēma Vācijas pilsonis M. Faulbaums, bet nesaņēma neviens no Vācijas ostās internēto un Latvijas ostās konfiscēto 1940. gadā nacionalizēto kuģu īpašniekiem. Vācijas okupācijas

iestādes atjaunoja privātīpašuma tiesības Latvijā 1943. gada februārī, bet to neattiecināja uz tirdzniecības flotes kuģiem.) No kuģiem noņemtie latviešu jūrnieki atgriezās tolaik vēl padomju neokupētajā Latvijā.

Otrā pasaules kara gados rēdereja „Maksis Faulbaums" zaudēja visus savus kuģus. Pirmais gāja bojā „Sigurd Faulbaum", kurš atradās Antverpenē, kad 1940. gada 10. maijā vācu armija iebruka neitrālajā Beļģijā. Kā ienaidnieka valsts kuģi beļģi to konfiscēja un ar cinka rūdas kravu nosūtīja uz Angliju. 23. maijā Ziemeļjūrā tvaikoni torpedēja vācu zemūdene „U-9", un tas nogrima 20 jūras jūdzes ziemeļrietumos no Beļģijas ostas Ostendes. Zemūdenes komandieris bija 1913. gadā Rīgā dzimušais Volfgangs Liths (W. Lüth), viens no izcilākajiem Vācijas zemūdeņu flotē. Viņa komandētās zemūdenes līdz 1944. gada janvārim, kad viņu iecēla par 22. apmācību zemūdeņu flotiles komandieri, bija nogremdējušas 46 kuģus. Tā paša gada jūlijā 31 gadu veco V. Lithu nozīmēja par Flensburgas Jūras kara skolas priekšnieku. Jūras kapteiņa pakāpē viņš bija jaunākais šādā amatā Vācijas jūras kara flotē. 1945. gada 13. maijā traģiska pārpratuma rezultātā viņu nošāva paša komandētās skolas sargkareivis.

1941. gada 18. oktobrī tvaikonis „Paula Faulbaum" strandēja akmeņainā sēklī Zviedrijas austrumu piekrastē un nākošajā dienā nogrima. Tā paša gada 4. decembrī „Edith Faulbaum" (bijušais „Latvis") gāja bojā mīnas eksplozijā iepretī Varnemindei ceļā no Rostokas uz Delfzeilu Nīderlandes ziemeļos ar jēlcukura kravu.

Palikušie trīs M. Faulbauma tvaikoņi, īpašnieka apsaimniekoti un pildot uzdevumus Vācijas valdības labā, nākamos divus gadus turpināja braucienus Baltijas jūrā un Norvēģijas ūdeņos. Pieaugot Padomju Savienības un sabiedroto pārsvaram visos kara darbības iecirkņos, arī Vācijas tirdzniecības flote cieta arvien lielākus zaudējumus. 1944. gada 12. februārī par „Makki Faulbaum" pārdēvēto „Rolfs Faulbaums" torpedēja Lielbritānijas kara flotes zemūdene „Stubborn", un tas nogrima ziemeļrietumos no Namsūsas ostas (Norvēģija). Norvēģijas ziemeļos pie Kirkenēsas ostas padomju aviācija 1944. gada 14. maijā nogremdēja tvaikoni „Johann Faulbaum", kuru Maksis Faulbaums 1929. gadā nopirka kopā ar V. Hummelu. Nepilnu mēnesi pirms Vācijas kapitulācijas, 1945. gada 19. aprīlī, bojā gāja arī pēdējais M. Faulbauma kuģis – par „Wally Faulbaum" pārdēvētais tvaikonis „Iris Faulbaums". Ar kara materiāliem piekrauto kuģi Elbas upē nogremdēja rietumu sabiedroto lidmašīnas. Kuģošanai upē bīstamo vraku pēc kara izcēla, taču kā neremontējamu 1954. gadā sagrieza lūžņos.

Maksis Faulbaums bija vienīgais no lielākajiem starpkaru perioda Latvijas rēderiem, no kura flotes pēc Otrā pasaules kara jūrā vairs negāja neviens kuģis. Diemžēl ne Latvijas Jūrniecības vēstures arhīva – šā raksta informatīvās bāzes, ne Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja materiālos nav atrodamas ziņas par M. Faulbauma dzīves gaitām un darbību pēckara laikā, kad viņš jau bija pārsniedzis visai cienījamo 60 gadu vecumu.

J. Siks

„EVER" – arvien, vienmēr, mūžam ...

2007. gadā apritēja 65 gadi kopš lielākā Latvijas kuģu īpašnieka Friča Grauda nāves. 1941. gada jūnijā spaidu kārtā no Latvijas izvestais rēderis un tālbraucējs kapteinis pēc slimības mira Urālos Soļikamskas nometnē 1942. gada 26. martā. Viņš bija viens no tālredzīgākajiem Latvijas kuģu īpašniekiem. Savu „biznesu" uzsācis pirms 1. pasaules kara kā burinieka līdzīpašnieks, pēckara periodā viņš kļuva par Latvijas lielākās privātās tvaikoņu flotes rīkotāju un īpašnieku. Zīmīgi, ka 10 (no 25) tvaikoņi tika nopirkti pasaules ekonomiskās krīzes gados, kad starptautiskās tirdzniecības apsīkuma rezultātā strauji kritās jūras prečinieku cenas. Attaisnojās Grauda aprēķins, ka krīze nevar turpināties bezgalīgi un tirgus prasīs ietilpīgus un modernākus kuģus. 1940. gada 1. janvārī (pēc Latvijas Republikas kuģu reģistra datiem) 15 akciju sabiedrības „F. Grauds" tvaikoņu vidējā tilpība bija 3976 BRT un vecums 27,7 gadi, kamēr valstī atbilstošas klases kuģu vidējie rādītāji bija 2189 BRT un 36 gadi.

Nākamais latviešu lielrēderis piedzima 1888. gada 6. februārī Kurzemes jūrmalā, Ķesterciemā, kuģu būvētāja, īpašnieka un kapteiņa Jēkaba Grauda (1863.8.I – 1911.30.VI) ģimenē. Pirmās jūrnieka iemaņas apguvis uz tēva zēģelniekiem kuģapuikas statusā, Fricis Grauds kapteiņa diplomu ieguva, absolvējot Ventspils jūrskolu. Viņš vadījis trīsmastu gafelšoneri „Matheus" (1913–1914), par kura līdzīpašnieku kļuva 1914. gadā, kā arī atsevišķos reisos savus tvaikoņus „Matheus" (tā pārdēvēja 1921. gadā pirkto „Mercurius", iespējams, F. Grauda atmiņu par pirmo vadīto kuģi ietekmē) un „Everelsa".

Kad Fricis Grauds ieradās Rīgā kā kapteinis uz sava „Matheus" – pirmā Latvijas Republikas rēderu ārzemēs pirktā tvaikoņa, jūrniecības sabiedrībā uzvirmoja runas par kuģa pirkšanā ieguldītā kapitāla izcelsmi. 1. pasaules kara gados F. Grauds strādāja Arhangeļskā gan uz kuģiem un bagara, gan krastā, vadot kravas operācijas (nav zināms, vai viņš tur nokļuva kā evakuētais vai kāda kuģa apkalpes sastāvā). Šeit iepazinās ar krievu rēderi Antonovski, iespējams, arī ar angļu kuģniecības organizāciju pārstāvjiem. Boļševiku iebrukuma draudiem pieaugot, kopā ar britu okupācijas spēkiem evakuējās uz Lielbritāniju, kur sadarbojās ar Ņūkāslas kuģu aģentēšanas firmu „Mathwin & Son". Baumoja, ka F. Grauds sadarbībā ar kapteini Kārli Blauu, angļu kuģniecības kompānijām un Antonovski, neiebraucot Rīgas ostā, spekulantiem iztirgojis bada nomocītajai Rīgai paredzēto miltu kravu un atgriezies Anglijā. Zināms vien tas, ka 1920. gadā viņš ieradās Rīgā, taču drīz vien atkal devās uz Lielbritāniju un 1921. gadā atgriezās ar 1889. gadā Zviedrijā būvēto nelielo (231 BRT) „Matheus", kas bija pirkts kopīpašumā ar angļu kuģniecības firmu un latviešu kapteiņiem K. Blauu, Jēkabu Matisonu u.c. (F. Grauda

līdzīpašnieku vārdi atklātībā parādījās reti, dažkārt kuģu bojāejas gadījumā).

Pirmajā braucienā no Rīgas kuģi vadīja pats rēderis. Atgriežoties no Kopenhāgenas, uz „Matheus" atradās viņa saderinātā Elza Jansons (1900. g. 5. aprīlī Koknesē – 1981. g. 23. janvārī St. Petersburg Floridā), kura vēlāk palīdzēja vadīt firmas kantori Rīgā, Merķeļa ielā 21 (nams piederēja F. Graudam, šeit atradās arī viņa dzīvoklis), pēc tam kopā ar māti Ženiju Heinrihsoni un brāli Oskaru Jansonu kļuva par dalībniekiem akciju sabiedrībā „F. Grauds", kad izmaiņas kuģniecības likumos 1932. gadā pieprasīja tādu izveidot.

Fricis Grauds (1888–1942), tālbraucējs kapteinis, lielākais kuģu īpašnieks Latvijā.

1923. gada 1. janvārī Latvijas tirdzniecības flotē bija 20 tvaikoņi un 68 motorburinieki un burinieki. Kaut pasaules kuģniecībā burinieku laikmets sen bija beidzies, to zemākās cenas, būves un ekspluatācijas izmaksas rosināja valsts rēderus grūtajos pēckara ekonomikas un finanšu apstākļos iegādāties šos kuģus. Pēdējo zēģelnieku Latvijā nolaida ūdenī 1937. gadā (kopā no 1920. līdz 1937. gadam – 29). Vairākums Latvijā būvēto bija tā sauktie „malkas jančī" – tuvbraucēji, tomēr tika būvēti un pirkti arī tāliem braucieniem piemēroti burinieki. 1922. gadā šādu īpašumu iegādājās arī F. Grauds – tā bija 1892. gadā Ainažos būvētā trīsmastu barkentīna „Equator" (433 BRT). Neizskaidrojama un neloģiska liekas viņa iesaistīšanās malcinieka „Zemgalietis" (74 BRT) būvē 1924. gadā kopā ar ķesterciemniekiem K. Bušu un P. Freimani. Reāli tas varēja būt tobrīd divu tālbraucēju tvaikoņu īpašnieka brālēns Fricis Grauds Ķesterciemā, kā savās atmiņās norāda arī viņa znots J. Zanders (atmiņu pieraksts glabājas Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļā). Tomēr nevar izslēgt šādu faktu kā piemēru Rīgas rēdera mecenātismam, ar

Tvaikonis „Everasma", nogremdēts 1942. gada 28. februārī. 2. pasaules kara laikā gāja bojā septiņi F. Graudam piederošie kuģi.

kuru viņš kļuva pazīstams, atbalstot jahtu sportu, trūcīgos jūrskolniekus, jūrniekus – bezdarbniekus utt.

Pirmie F. Grauda – rēdera soļi izrādījās pagalam neveiksmīgi. Zēģelnieki „Matheus" 1914. gadā un „Equator" 1923. gadā pazuda bez vēsts, tvaikonis „Matheus" tai pašā 1921. gadā, kad tika nopirkts, izdega jūrā ugunsgrēkā. Tas neapturēja uzņēmīgo, ar organizatora (šodien teiktu – menedžmenta) spējām apveltīto, dažkārt varbūt avantūristisko kuģniecības entuziastu. Turpmākajos gados tvaikoņi tika pirkti un pārdoti, bet kuģniecības sabiedrības „F. Grauds" flote auga.

Nav norādīts, kas vadīja „Matheus" pēdējā braucienā, taču zināms, ka apkalpē bija latviešu jūrnieki, to starpā stūrmaņi J. Birze-Birznieks un A. Vinters, mehāniķi J. Stroķis un A. Auce, vēlāk visi ilggadēji rēderejas darbinieki. F. Grauds augstu vērtēja uzticību un godaprātu kā darbā, tā sadzīvē, un viņa dienestā ilgi kalpoja šiem kritērijiem atbilstošie jūrnieki, bet darba izpildē nolaidīgajiem vai dzērājiem atlaižu nebija. Iespējams, tas bija viens no iemesliem, kādēļ valdības, kuģniecības organizācijas vadības un jūrnieku aprindās viņam bija vairāk nelabvēļu nekā draugu un rēderim „apriori" (atceroties Arhangeļskas laikus) piedēvēja dažādus pārkāpumus, afēras vai mahinācijas.

1923. gadā pirktos pirmos tālbraucienu kravas tvaikoņus „Linhope" un „Everest" jaunie īpašnieki „F. Grauds un biedri" nepārdēvēja. Acīmredzot Fricim Graudam bija labskanīgs licies vārdiņš „Ever" (vārdnīcā dotas šādas vārda nozīmes: 1)

Tvaikonis „Everalda", nogremdēts 1942. gada 28. jūnijā.

vienmēr, arvien; 2) jebkad, kādreiz; 3) gan; 4) cik vien; 5) allaž; 6) mūžam; kā to izprata F. Grauds un kura no versijām viņam iepatikās, skaidrojuma nav), jo ar to sākās visu turpmāk pirkto kuģu nosaukumi, piemēram, „Everagra", „Everalda", „Everosa". Mums nezināmu iemeslu dēļ 1939. gadā „Everhope" pārdēvēja par „Dole", bet „Everest" – par „Ķegums". Visu kuģu rīkotājs bija F. Grauds, bet 1940. gadā par četru tvaikoņu („Everanna", „Everolanda", „Everonika" un „Evertons") īpašnieci uzrādīta Elza Grauds (sieva) un viena („Everita") – Ženija Heinrihsone (sievasmāte).

1940. gadā Padomju Savienības okupētajā Latvijā līdzās banku, rūpniecības, tirdzniecības u. c. uzņēmumiem nacionalizācija skāra arī jūras kuģniecību. Latvijas PSR Augstākās padomes prezidija 1940. gada 5. oktobra dekrēts paredzēja nacionalizēt juridisko un fizisko personu (akciju sabiedrību, rēdereju, lielo uzņēmēju u. c.) kuģniecības uzņēmumus ar visu viņu mantu, neatkarīgi no tās sastāva un atrašanās vietas, ieskaitot noguldījumus un tekošos rēķinus republikas un ārzemju bankās, un visas šiem uzņēmumiem piederošās tiesības, to vidū arī apdrošināšanas atlīdzības prasījumus u. c. Dekrēta otrajā un trešajā punktā norādīts, ka par nacionalizētajiem kuģiem tiek noteikta izpirkuma maksa 25% apmērā no to vērtības, un Latvijas PSR Tautas komisāru padomei uzdeva izstrādāt kārtību, kādā par tiem jānorēķinās. Taču tieši šie dekrēta punkti netika pildīti, turklāt daudzi Latvijā palikušie kuģu īpašnieki, tāpat kā F. Grauds, 1941. gada jūnijā tika spaidu kārtā pārvietoti uz Krieviju.

1940. gada novembrī nacionalizēja septiņus F. Grauda tvaikoņus („Dole", „Everanna", „Everiga", „Everita", „Everolanda", „Everonika", „Evertons"). Rēderejai nebija parādu, bet tekošajos kontos glabājās vairāk nekā 650 tūkstoši latu, kas arī tika nacionalizēti, tāpat kā F. Graudam piederošās četras parastās un viena motorjahta, personīgā automašīna un pārējie īpašumi. Līdz ar citiem kuģniecības uzņēmumiem bija likvidēta akciju sabiedrība „F. Grauds". Bijušais kuģu rīkotājs un faktiskais īpašnieks, tālbraucējs kapteinis līdz arestam 1941. gada 14. jūnijā komandēja zemessmēlēju „Kurzeme" Daugavas padziļināšanas darbos.

1940. gada 1. janvārī Latvijas kuģu reģistrā vēl skaitījās tvaikonis „Everards", kaut faktiski tas bija zaudēts Spānijas pilsoņu kara laikā. 1938. gada 19. novembrī kuģi aizturēja un vēlāk kopā ar kravu konfiscēja Spānijas nacionālisti, apvainojot kara kontrabandā. Jau 1939. gada 11. janvārī tas bija braucienā zem Spānijas karoga un ar mainītu vārdu. Īpašnieku centieni atgūt kuģi bija nesekmīgi, taču pēc ticamu avotu ziņām Spānijas valdība izmaksājusi kompensāciju, ko pēc kara saņēma F. Grauda mantinieki. Viņi saņēma kompensāciju arī par sešu tvaikoņu lietošanu, kuri uz kara laika likumu pamata ar speciāliem līgumiem nokļuva Lielbritānijas un Amerikas Savienoto Valstu jūras kara resoru rīcībā, kā arī atlīdzību par kara darbībā bojā gājušajiem šo valstu izmantotajiem kuģiem („Everalda", „Everasma", „Everelza", „Everoja").

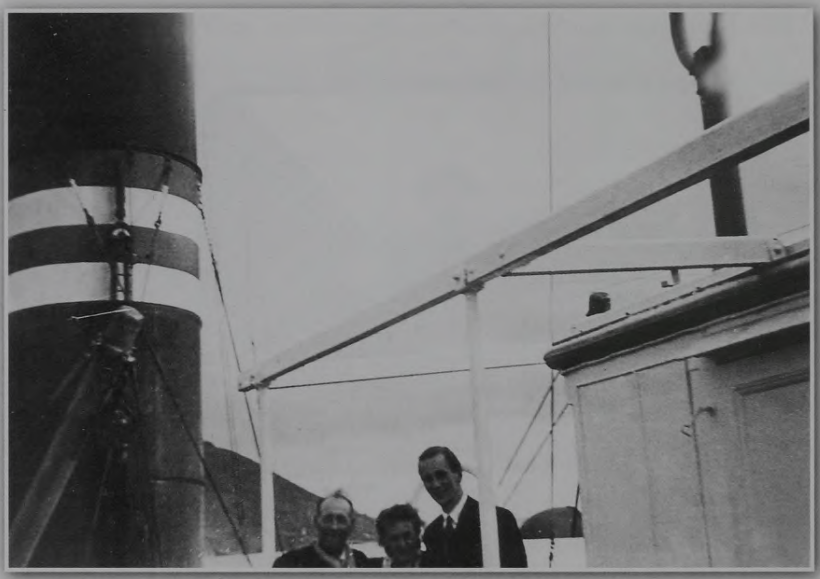
No kādreizējiem F. Grauda tvaikoņiem 2. pasaules karu pārdzīvoja astoņi – trīs no tiem ASV varas iestādes nodeva viņa mantiniekiem. Tvaikoņu „Everagra" (1943. g. pārlikts zem Panamas karoga), „Evertons" un „Ķegums" apsaimniekošanai Ņujorkā izveidoja kuģniecības sabiedrību „F. V. Grauds Shipping Company", kuru vadīja pārējo mantinieku (mātes, brāļa un māsas) pilnvarotais Friča Grauda vecākais dēls Vilnis Fricis Grauds (dz. 1923. gada 1. februārī Rīgā), kurš izpelnījās latviešu jūrniecības sabiedrības asu nosodījumu Rietumu pasaulē „Evertona" sakarā. 1948. gadā ASV militārās pārvaldes iestādes atdeva F. Grauda mantiniekiem Brēmerhāfenes ostā (Rietumvācija) atrodošos sabumboto un izdegušo kuģi. V. Grauds ar citu mantinieku pilnvarām organizēja tvaikoņa remontu un apsolīja apkalpi komplektēt no latviešu jūrniekiem – Baltijas pārvietoto personu izveidotās Flensburgas jūrskolas audzēkņiem. Jūrskolā organizēja pirmstermiņa eksāmenu sesiju, lai iekļautos V. Grauda noteiktajos termiņos, un gaidīja izsaukumu. Pēc kāda laika Flensburgā kļuva zināms, ka, pierakstīts Puertokortesas ostā, „Evertons" ar Hondurasas karogu 1949. gada 18. jūnijā izgājis jūrā un devies uz Baltimoru (ASV). Noskaidrojās, ka apkalpē bija trīs latvieši – kapteinis Sergejs Bols, 1. mehāniķis Reinholds Vilhelms Ruslēvics un kāds Flensburgas jūrskolas audzēknis , bet pārējie – Vācijas pavalstnieki. 1949. gada 17. decembrī laikrakstā „Latvija" publicētajā rakstā „Kā amerikanizējies latviešu rēderis piemānīja mūsu jūrniekus" kā V. Grauda rīcības iespējamie motīvi izvirzīti finansiālie apsvērumi – konkrētajā

Uz tvaikoņa „Evertons" klāja (no kreisās) tālbraucējs kapteinis Kārlis Kirmuška (1907–1994), kuģu līdzīpašnieks un rīkotājs Vilnis Fricis Grauds (dz. 1923. g.), tālbraucējs kapteinis Alfrēds Roberts Kiršfelds (1875–1952), ap 1948. gadu.

situācijā vāciešiem varēja maksāt mazāk, un centieni izvairīties no iespējamiem sarežģījumiem ar Amerikas Savienoto Valstu imigrācijas iestādēm – vāciešiem ASV ostās kuģi atstāt tolaik bija aizliegts.

Visilgāk ekspluatācijā – līdz 1968. gadam – bija 1938. gadā Spānijā konfiscētais un par „Sendyne" pārdēvētais „Everards" (būvēts 1910. gadā Lielbritānijā, 3705 BRT) un 1940. gadā nacionalizētais un par „Jāni Raini" pārdēvētais „Everolanda" (būvēts 1908. gadā Beļģijā, 3379 BRT). Abi bija arī pēc kara visilgāk ekspluatētie bijušās Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņi.

Tvaikonis „Ķegums" – Latvijas brīvvalsts visu laiku lielākais kravas kuģis (būvēts 1911. gadā Lielbritānijā, 5525 BRT) un vienlaikus pēdējais, kas mastā nesa sarkanbaltsarkano karogu. „Ķegums" bija to astoņu kuģu skaitā, kuri, ignorējot Latvijas PSR valdības 1940. gada 27. jūlija rīkojumu doties uz tuvāko PSRS ostu, palika braucienos pie Amerikas krastiem. Kad 1941. gada vasarā kuģus pārņēma ASV kara laika kuģniecības pārvalde, tiem atstāja nemainītus nosaukumus, pieraksta ostu un karogu. Pēc kara tos saglabāja vienīgi „Ķegums" kurš 1948. gada 8. decembrī ceļā no ASV uz Bordo ostu Francijā naktī un biezā miglā, nesastopot loču kuģi, strandēja Biskajas līcī netālu no ieejas Žirondas upē, pārlūza, iegrima sēkļa smiltīs un tika atzīts par neglābjami bojāgājušu. Apkalpi, kurā jau bija daudz sveštautiešu, izglāba un vēlāk nosūtīja uz Ņujorku. Lielāko, pie tam pēdējo zem Latvijas karoga braucošo kuģi vadīja kapteinis Kārlis Ūdriņš, kura vadībā



Uz tvaikoņa „Ķegums" klāja: pa kreisi tālbraucējs kapteinis Kārlis Ūdriņš (1887-?), pa labi – kuģu līdzīpašnieks Gunārs Jēkabs Grauds (dz. 1926. g.), ap 1947. gadu.

1933. gadā bija arī tā laika lielākais Latvijas prečinieks „Evermore" (būvēts 1901. gadā Lielbritānijā, 3844 BRT), kad tas 8. aprīlī nogrima pēc sprādziena katlu vai mašīntelpā. Pēc vairākām tiesas prāvām kopā ar 1. mehāniķi Miķeli Kinepu viņu notiesāja par nepietiekami enerģisku rīcību kuģa glābšanā. Tālaika presē gan rakstīja, ka tumša ēna krīt arī uz kuģa īpašnieku F. Graudu. Tālāk ziņu par M. Kinepa darbu uz kuģiem vairs nav, kamēr K. Ūdriņam kā tēvs, tā mantinieks Vilnis Grauds gandrīz nepārtraukti sagādāja darbu uz saviem kuģiem, un jūrniecības sabiedrības acīs šis fakts ieguva īpašu nozīmi.

Stāsts par Frici Graudu un viņa rēdereju spilgti raksturo Latvijas Republikas tirdzniecības flotes vēsturi starpkaru periodā no tās sākumiem pēc 1. pasaules kara līdz traģiskajam galam 2. pasaules kara peripetijās. Rēderis ir iegājis Latvijas kuģniecības vēsturē kā pirmais, kas pēc 1. pasaules kara ārzemēs pirka tvaikoni jaunās neatkarīgās valsts tirdzniecības flotei, un kā lielākās privātās tvaikoņu flotes īpašnieks un rīkotājs. Atbilstoši starptautiskā tirgus prasībām savu floti viņš atjaunināja ar ietilpīgiem un jaunākiem, tātad modernākiem kuģiem. Simboliski var uztvert faktu, ka tieši F. Grauda 1939. gadā pirktais tvaikonis „Ķegums", nonācis viņa mantinieku rokās, kļuva par pēdējo kuģi, kas laikā pirms Latvijas neatkarības atjaunošanas pasaules jūrās un okeānos nesa brīvās Latvijas karogu.

J. Siks

Turpinot iesākto jeb Piezīmes par Baltijas mācību kuģu vienību

Raksta autors jau 2003. gada Jūrniecības gadagrāmatā sniedza lasītājiem nelielu ieskatu Baltijas mācību kuģu vienības vēsturē un rakstīja par šīs mācību kopas kuģu nozīmi Latvijas jūrnieku kadru sagatavošanā. Pāris gadu laikā klāt nākuši jauni interesanti fakti. Par to liela pateicība jāizsaka jūrniecības veterāniem Gunāram Zaksam un Aleksandram Tizikam, kuri sniedza vērtīgu informāciju par Baltijas mācību kuģu vienības vēsturi.

Atgriezīsimies pie pirmsākumiem. Saskaņā ar 1944. gada 9. septembra pamiera līgumu starp PSRS un Somiju, kuru noslēdza Maskavā, tika noteikts, ka Somijai jāsamaksā kara kompensācijas Padomju Savienībai – 300 miljonu dolāru zeltā pēc 1938. gada valūtas kursa. Tā kā PSRS tajā laikā izjuta akūtu nepieciešamību pēc jaunas mācību kuģu flotes savu jūrskolu kursantu apmācībai, tad Somijai tika iesniegts saraksts, kurā bija pieprasīta jaunu mācību kuģu būve Somijas kuģu būvētavās. Kuģu būves kopējās izmaksas sasniedza 66,2 milj. dolāru, un bija paredzēts PSRS vajadzībām uzbūvēt 90 jaunus koka korpusa triju mastu buru motorkuģus – barkentīnas ar vismaz 300 tonnu dedveitu. Līdz 1951. gadam PSRS saņēma 12 koka korpusa mācību barkentīnas un 72 kravas šonerus. Procesu koordinēja un pārraudzīja speciāli šim nolūkam dibinātā organizācija „Soteva" ar priekšsēdētāju J. Raholu priekšgalā, bet E. Jussila bija šīs apakšvienības lielo koka kuģu būves biroja vadītājs. Atbildīgais par kuģu gala projektu izstrādi bija J. Lindbloms. Buriniekus būvēja četrās Somijas kuģubūvētavās – Turku („Laivateollisuus AB"), kurā uzbūvēja vislielāko skaitu – 45 kuģus, kā arī Raumā („F. W. Hollming"), Porvo („Aug. Eklof Ab."), Lovisā („Valkon Laiva"). Mācību barkentīnas uzbūvēja Turku pilsētā. Visus kuģus būvēja ar tādu aprēķinu, lai to ekspluatācijas ilgums sasniegtu 15 – 20 gadus. Dažu kuģu, piemēram, Ļeņingradas ostā pierakstītā kravas šonera „Kodor", mūžs ilga pat 30 gadus. Šie koka burinieki bija ar mazjaudīgiem dzinējiem (ap 300 ZS), jo galvenais mācību braucienos bija izmantot vēja spēku burās, bet to iespēju loks bija plašs – tie varēja iet atklātā okeānā un veikt tālus braucienus. Mācību barkentīnu apkalpē bija 21 jūrnieks, vēl mācību braucienos klāt nāca 52 kursanti.

Rīgas zvejniecības jūrskolas pakļautībā 1951. gadā Latvijā tika sākta mācību kuģu vienības veidošana. Šajā laikā tādas pašas mācību kuģu vienības tika izveidotas Tālajos Austrumos, kā arī PSRS ziemeļu rajonā, Murmanskā. Latvijas vienība, tāpat kā citas, tika izveidota, lai jūrskolu kursantu apmācība notiktu vienkopus. Sākumā šīs vienības nosaukumā nebija vārds „Baltija", bet tikai „mācību

kuģu vienība". Interesanti, ka uz Baltijas mācību kuģu vienības kuģiem kā topošie jūrnieki praksē brauca arī Melnās jūras apgabala jūrskolu audzēkņi, jo tur šāda atsevišķa mācību kuģu vienība netika izveidota. PSRS draudzīgo režīmu (Kuba, dažas Āfrikas valstis, Irāka) jūrskolu audzēkņu apmācība sākās 60. gadu otrajā pusē. Baltijas apgabala vienības veidošanas iniciatori bija tālbraucējs kapteinis Pāvels Gļebovs un jūrskolas priekšnieks Edgars Zālītis. Pirmais kuģis mācību vienības sastāvā bija vidējais zvejas traleris CPT-449 „Grifs". Tāpat kā citi CPT tipa kuģi, arī šis bija būvēts Vācijā, Štrālzundes kuģubūvētavā „VEB Volkswerft" 1950. gadā. Tā mūžs beidzās 90. gados, kad kuģa korpuss atradās Daugavas krastā pie Podraga. Vēl pēc aktīvā jūrā braukšanas posma „Grifu" izmantoja kā noliktavu.

1952. gadā jūrskola saņēma divus mācību kuģus – barkentīnas „Mendeļejevs" un „Tropiks". Pirms nodošanas Tallinai par mācību kuģi 1956. gadā tika izmantots tvaikonis „Bataiska." No Klaipēdas uz Rīgu 1951. gadā pārdzina šoneri „Junga", kas pēc iekārtojuma bija diezgan primitīvs, tāpēc par īstu nākamo jūrnieku apmācības kuģi to nevar uzskatīt. Ap 1953.–1954. gada miju tika izveidots Baltijas mācību kuģu vienības komandiera amats. Pirmais mācību vienības komandieris bija iepriekšminētais P. Gļebovs, viņa vietnieks – Kārlis Krastiņš, kuģu mehāniķis, K. Valdemāra skolas 1937. gada absolvents. P. Gļebovs bija ilggadējs tālbraucējs kapteinis, strādājis Baltijas un Murmanskas jūras kuģniecībās. 1949. gadā viņš kļuva par mācību kuģu kapteini (pirmais viņa vadītais kuģis – mācību burinieks „Kapella"). Savukārt Kārlis Krastiņš kādu laiku bija Rīgas zvejniecības jūrskolas priekšnieka vietnieks mācību darbā.

Rīgas zvejniecības jūrskolas pakļautībā minētie kuģi bija īsu laiku. 1955. gada 1. janvārī visi mācību kuģi, izņemot „Grifu", tika nodoti Pioņerskas Traleru flotes pārvaldes (Krievijas Federācijas Kaļiņingradas apgabals) pārraudzībā, toties mācību kuģu vienībā iekļāva barkentīnas „Kropotkins" un „Meridiāns". Ar šo gadu mācību vienības nosaukumā klāt nāca vārds „Baltija", un par Baltijas mācību kuģu vienību to sauca līdz 1958. gadam, kad par kuģu kopas saimnieku kļuva LPSR Ekspedīcijas zvejas pārvalde. 1958. gadā m/k „Kropotkins" tika nodots Ļeņingradas Traleru flotes pakļautībā. Te jāatzīmē, ka uz mācību kuģiem „Mendeļejevs" un „Kropotkins" kā kursanti pamatā tika pieņemti Rīgas un Liepājas jūrskolas kursanti. Pēdējā pieminētā mācību kuģa turpmākais liktenis bija bēdīgs. Pēc sava darba mūža beigām tas esot izstādīts Sevastopolē kā piemineklis buru flotei, savās atmiņās raksta bijušais četrmastu barkas „Kruzenšterns" kapteinis I. Šneiders. Citi avoti rāda pavisam citu ainu, kas, šķiet, ir tuvāka patiesībai, proti, uz „Kropotkina" ierīkoja restorānu „Barkentīna" un kuģi novietoja pilsētas centrā. Līdzīgs liktenis piemeklēja arī barkentīnu „Meridiāns" Klaipēdas ostā un toreizējās Ļeņingradas jūrskolas mācību kuģi „Sīriuss". Restorāns uz mācību kuģa „Kropotkins" kļuva nerentabls klientu trūkuma dēļ, tāpēc ka 1984. gadā Sevastopole kļuva par t.s. „slēgto" pilsētu, jo šeit atradās Padomju Savienības Melnās jūras kara flotes bāzes vieta. Vēlāk, M. Gorbačova pretalkohola kampaņas laikā,

restorānu „Barkentīna" likvidēja un uz kuģa sāka mājot tādu personu grupa, kurus mēs ikdienas valodā saucam par „bomžiem". Viņu „saimnieciskās" darbības rezultātā uz bijušā mācību kuģa izcēlās ugunsgrēks, un kuģis sadega. Arī barkentīnai „Tropiks" bija paredzēts līdzīgs kuģa – restorāna liktenis, bet Latvijas kompartijas augstākajiem vīriem nepatika dislokācijas vieta (Lielupes dzelzceļa tilts), kur netālu atradās partijas vīru vasaras rezidences, tāpēc labāk bija kuģi izvest Rīgas līcī un sadedzināt. Barkentīna „Mendeļejevs" pusnogrimušā stāvoklī atradās pie zvejnieku kolhoza „9. maijs" piestātnēm, pēdējos savas pastāvēšanas gados tā kalpoja par noliktavu. Kuģa korpuss tika izvilkts krastā, jo tā pārmaiņu ūdenslīnijas vietā bija iemeties brants.

Septiņu cilvēku grupa uz mācību kuģa – vidējā zvejas tralera CPT "Grifs" klāja. Pirmajā rindā pirmais no labās – kuģu mehāniķis un mācību instruktors Mārtiņš Luters Vīlips.

1957. gadā vienības sastāvā iekļāva 1954. gadā Somijā uzbūvēto mācību zvejas kuģi „Kustanaja" un likvidēja mācību kuģu vienības vadības amatu sarakstus. Vienības komandiera nosaukumu atjaunoja 1963. gadā. Ap 1959. gadu m/k „Meridiāns" un „Tropiks" veica mācību braucienus Baltijas jūrā, kā arī Atlantijas okeānā līdz pat Kanāriju salām. Baltijas mācību kuģu vienības sastāvā bija arī pārbūvētie vidējie zvejas traleri „Kurgāns" un „Navigators". 1964. gadā mācību kuģu kopu nodeva Rīgas Refrižeratorflotes bāzes, vēlāk, 1973. gadā, Rīgas Traleru flotes bāzes pakļautībā. Mācību kuģu kopas vadītājs bija flagmaņkapteinis un Rīgas Traleru flotes priekšnieka vietnieks. Uz mācību kuģiem turpināja mācīt

daudzu toreizējās Padomju Savienības jūrskolu audzēkņus. Vēlāk klāt nāca lielie mācību kuģi – četrmastu barkas „Kruzenšterns" un „Sedovs". Somijā būvēto mācību kuģu ēra bija beigusies. Nākamie mācību kuģi, tādi kā mācību ražošanas refrižeratorkuģi „Eholots", „Kursogrāfs", „Diplote", „Prizvaņije" (no 1992. gada – „Aicinājums"), zvejas transporta mācību kuģis „Nikolajs Zicars", pārstāvēja jau jaunu, ievērojami jaudīgāku motorkuģu paaudzi. Uz tiem jūrniecības praksē strādāja Rīgas, Liepājas, Ļeņingradas, Kaļiņingradas, Klaipēdas, Rostovas pie Donas, Odesas un Hersonas jūrskolu audzēkņi. Šo kuģu liktenis bija vienāds – 90. gadu vidū sākās un līdz gadsimtu mijai noslēdzās to pārdošanas process ārzemju firmām (parasti sagriešanai metāllūžņos). Šajā laikā Latvijai jauna mācību kuģu flote vairs nebija vajadzīga, un tādu skaitu mācību kuģu nebija iespējams arī finansiāli uzturēt.

Noslēgumā pāris vārdu par lielāko mācību kuģu „Sedovs" un „Kruzenšterns" turpmāko likteni. Kā zināms, tagad tie pieder un joprojām kalpo Krievijas Federācijas jūrniecības iestāžu kursantu apmācībai, attiecīgi „Sedovs" – Murmanskas Augstākajai inženieru jūrskolai un „Kruzenšterns" – Kaļiņingradas jūras koledžai. „Kruzenšterns" kapteiņa O. Sedova vadībā 2006. gadā veica braucienu apkārt pasaulei. O. Sedovs par kuģa kapteini kļuva 1995. gadā. 1993. gadā kuģim Vācijā tika veikts kapitālais remonts, nomainīti galvenie dzinēji. Turpretī „Sedovu" 2006. gada jūlijā uz laiku arestēja Francijas valsts varas iestādes sakarā ar Krievijas valdības parādu saistību nepildīšanu pret kādu Šveices kompāniju. Bet tās jau ir citas valsts kuģniecības vēstures lapaspuses.

A. Cekuls

Pazaudētā pasaule

(Stāsti par zemūdens noslēpumiem)

1913.–1914. gadā notika pirmie zemūdens vēsturiskie pētījumi Latvijā. Pēc vietējā mežsarga nostāstiem, Krievijas armijas atvaļinātais virsnieks I. Gartongs, kam piederēja Ziemupes muiža, bija uzzinājis, ka Baltijas jūrā pie Ziemupes netālu no krasta zem ūdens atrodas lielgabali. I. Gartongs uzsāka meklējumus un ieraudzīja jūrā 3 m dziļumā apmēram 110 m no krasta 15–20 lielgabalus. Bet tālāk, 400 m attālumā, bija redzams masīvs burinieka dibens un kuģa enkurs. Ievācot informāciju, bijušais virsnieks noskaidroja, ka tās, iespējams, ir atliekas no I. Goļeņiščeva – Kutuzova eskadras karakuģa „Maskava", kas nogrima 1758. gadā. Šajā katastrofā gāja bojā 98 jūrnieki, kurus apbedīja piekrastes kapos. Ar Liepājas glābšanas biedrības palīdzību turpinot pētījumus, I. Gartongam 1913. gadā izdevās izcelt no jūras lielgabala stobru ar uzrakstu „Voronež". Viņš uzzināja, ka līdz 1900. gadam arī vietējie zvejnieki tajā pašā vietā izcēluši vienu bronzas un dažus čuguna lielgabalus. Neatlaidīgais virsnieks 1914. gada jūnijā atsāka zemūdens izpētes darbus. Pirmajā mēģinājumā ar tvaikoņa „Libava" palīdzību tika pacelti trīs lieli un divi mazi čuguna lielgabali, bet pēc desmit dienām no jūras izcēla vēl vienu lielu un vienu mazu lielgabalu. Drīz sākās 1. pasaules karš, tā laikā vērtīgos arheoloģiskos atradumus pazaudēja, bet par līnijkuģa „Maskava" vraku aizmirsa.

Jau padomju laika norietā, 1989. gadā, sākās Baltijas jūras zemūdens un piekrastes vēstures apzināšanas darbi, kas palīdzēja sistematizēt un pārbaudīt

Kolkasraga vraks – tā dēvētais „malkas Jānis". 1996. gads.

informāciju par mūsu zemūdens kultūrvēsturisko mantojumu. Ziemupes zvejniekus brīdināja par burinieka „Maskava" vraku un lūdza paziņot, ja to ierauga. 2000. gadā no vietējā zvejnieka Edgara tika saņemta informācija, ka netālu no Ziemupes krasta 3 m dziļumā jūrā patiešām ir redzamas kuģa atliekas. Lai gan jūra stipri viļņojās, akvalangisti tās apsekoja un konstatēja, ka atradums varētu būt karakuģa „Maskava" vraka daļa. Pēc 86 gadiem vraks atkal iznira no nebūtības. Tā arhīva dati un zvejnieku stāsti palīdzēja atgriezties pie 1913.–1914. gadā iesāktiem zemūdens vēsturiskiem pētījumiem Latvijā.

Šis un daudzi citi gadījumi pamudināja mūs, zemūdens arheologus, savādāk paskatīties uz zvejnieku folkloru – nostāstiem un leģendām un izvērtēt to lomu savā darbā. Pirmo burinieku piekrastes smiltīs pie Plieņciema parādīja zvejnieks V. Dreimanis, kurš vēl pastāstīja par diviem kuģu vrakiem uz sēkļa iepretī Plieņciemam. Vēlāk ar Ķesterciema zvejnieka I. Raginska palīdzību apsekojām sēkli un atradām zem ūdens unikālu dabas veidojumu – morēnas krauju un piecus senus enkurus. Arī pirmo burinieku jūrā pie Kolkas bākas mākslīgās saliņas palīdzēja atrast bijušais Kolkas bākas uzraugs A. Soproņuks, kurš bieži zvejoja tajā rajonā.

Sadarbība ar zvejniekiem un piekrastes iedzīvotājiem bija veiksmīga. Piemērs tam ir tā dēvētais „Vates vraks" pie Jaunciema. Tas bija pirmais vācu kara transportkuģa vraks, atrasts pēc Sīkraga zvejnieka V. Priedes informācijas. Kuģi "Elbing–III" atrada 1995. gadā desmit minūšu laikā: zvejnieks, sēžot laivā, vienkārši parādīja jūrā ar pirkstu – tas ir šeit. Tagad šis viegli pieejamais vraks ir viens no populārākajiem nirēju apskates objektiem. Bet "Elbing–III" glabā savus noslēpumus un rada jaunas leģendas. Kuģis gāja bojā 1941. gadā, kad mēģināja apiet mīnu laukus Irbes šaurumā, tomēr uzskrēja uz mīnas. Pēc sprādziena jūra krastā izskaloja gan jūrnieku mirstīgās atliekas, gan lielā daudzumā vati, kas bija kuģa kravā. Pēc tās arī vraks dabūja savu iesauku. Kuģa apsekošanas laikā atrastie trauki ar izskrāpēto kāškrustu, kā arī zelta priekšmeti padarīja nogrimušo kuģi vēl noslēpumaināku.

Kam un kāpēc vajadzēja iznīcināt nacistu simboliku uz trauku pamatnēm? Vai zelta atradumiem var būt turpinājums? Neveiksmīgie joki avīzes korespondenta klātbūtnē par to, ka, iespējams, „Elbing–III" kravā vedis daļu no Dzintara istabas (jo rodas versija, ka vate vajadzīga kā pakojamais materiāls, lai nesabojātu kastēs ievietotos Dzintara istabas eksponātus), nospēlēja savu lomu, avīzē parādījās raksts par tādu iespēju. Nirēju skaits uz vraku strauji pieauga. Bet šis vraks nav izņēmums, gandrīz katram ir sava leģenda.

Cilvēku radītā vēstītāja folklora glabā vēl daudzus noslēpumus, kas var palīdzēt arī zemūdens arheologu darbā. Pieredze rāda, ka vajag atmest folkloras skaistāko, teiksmaino daļu un iedziļināties būtiskajā. Folkloras materiālus, īpaši nostāstus, teikas un leģendas, mēs izmantojam kā zemūdens pētījumu organizēšanas sastāvdaļu. Tie jāapstrādā un jāņem nost viss, kas traucē darbam. No saņemtās ziņas paliek tikai kādi pieci, labākā gadījumā desmit procenti vērtīgas informācijas, ko hidroarheologs var izmantot. Zemūdens darbi diktē savus nosacījumus, īpaši mūsu

ūdeņos: slikta redzamība, auksts ūdens, straumes, dziļums, bieži liels dūņu vai smilšu slānis u.c. Atklātā jūrā dažu minūšu laikā var pārsteigt vētra. Nirējs ir pakļauts gaisa padeves ierobežojumiem, ir problēmas ar spiedienu utt. Tas viss prasa ļoti nopietnu sagatavošanos darbam un pilnīgu atdevi, kur viss ir pakļauts mērķa sasniegšanai. Šai nolūkā hidroarheologi pārbauda primāro informācijas avotu – ziņu sniedzēju un rūpīgi organizē objekta apsekošanu un apzināšanu. Kāds ir mūsu mērķis un kādi objekti mūs interesē? Lielāko daļu laika aizņem pētījumi, kas saistīti ar jūrniecības vēsturi – mūsu senču un mūsu tagadējo ļaužu dzīves neatņemamu sastāvdaļu. Jūrniekiem un zvejniekiem no paaudzes uz paaudzi pāriet nostāsti par kuģu kapsētām ar neskaitāmiem dārgumiem, bez vēsts pazudušiem kuģiem, dreifējošiem buriniekiem bez apkalpes jeb „klīstošajiem holandiešiem", par jūras spokiem, kuģu rīmām un citiem zemūdens briesmoņiem. Tādi stāsti varēja izrotāt zvejnieku un jūrnieku ikdienu – cīņu ar jūru par iztiku un bieži arī par dzīvību. Mūsu uzdevums ir atklāt šos noslēpumus.

Ģipkas vraks. 2002. gads.

Lielupes vraks. Lielupes grīvā atrastā kuģa vraka daļas transportēšana uz Jūrmalas Brīvdabas muzeju. 2004. gads.

Ar citu mērķi pa jūras katastrofu pēdām iet dārgumu meklētāji, kuri bieži neatrod neko, vēl ļaunāk – paši iet bojā, tā arī neko neuzzinājuši par jūras dzelmes noslēpumiem un neieraudzījuši nogrimušos dārgumus. 2001. gadā uz Kolkasragu atbrauca vācu ūdenslīdēju grupa no komercfirmas „Explorer diving", lai meklētu zeltu, kas, pēc nostāstiem, atradās uz zviedru admirāļa Fleminga desmit kuģiem, kuri 1625. gadā nogrima pie Kolkasraga. Vecie Kolkas zvejnieki Aleksandrs un Augusts Zvirgzdiņi 1989. gadā stāstīja, ka jau 1939. gadā Kolkā ieradušies zviedri meklēt

dārgumus no šiem kuģiem, taču palikuši ar tukšām rokām. Arī šoreiz vācu dārgumu meklētājiem nepaveicās – tā kā viņi ignorēja mūsu likumu „Par kultūras pieminekļu aizsardzību", tad bija spiesti pamest Latviju. Ne tikai avantūristiem, bet arī hronistiem un vēsturniekiem nedod mieru zemūdens noslēpumi. Zemūdens arheologu uzdevums ir pārliecināties, kur ir patiesība, bet kur cilvēku fantāzijas augļi.

Pētījumu objekti ir sadalīti pa grupām. Pirmo grupu veido informācija par nogrimušiem kuģiem. Otro grupu pārstāv kara atribūti – lidmašīnas, tanki, kara tehnika, munīcija, maskēti bunkuri, slepeni lidlauki, štābi, kosmosa novērošanas stacijas, zemūdens tuneļi un daudz kas cits. Liepājas Karostas pētījumi vien jau devuši daudz materiāla vēsturniekiem. Trešā grupa aptver pārējos zemūdens objektus, sākot no reāliem vēsturiskiem objektiem, tādiem kā bruņinieka skulptūra, pazemes eja, dārgumi Mācītāju ezerā pie Ēdoles (informācijas avots – barons Ulrihs fon Bērs), „Borisova akmeņi" Daugavā (informācijas avots – arheologs J. Urtāns), pirmatnējā cilvēka pēdas Cieceres ezerā (informācijas avots – hidroarheologs V. Rains)) un bijušajā Vīdāles ezerā (informācijas avots – Zlēku mācītāja J. G. Buttnera „Die Abgrabung des Wiedel – See", 1840. g.), un beidzot ar fantastiskiem, tādiem kā zemūdens briesmonis Cieceres ezerā (informācijas avots – vietējā iedzīvotāja D. Ābele), Laukezerā (informācijas avots – arheologs J. Urtāns), jūras nezvērs pie Ragaciema un Engures (informācijas avoti – J. Štūla grāmata „Bigauņciema un apkārtnes zvejnieki", izd. 1937. g., un laikraksts „Rīgas jūrmalas vēstnesis" 1939. g.). Diemžēl lielākā daļa no folkloras mantojuma saistībā ar vēsturiskiem zemūdens objektiem nav pierakstīta vai nav publicēta. Tā grāmatā „Livlandisches Sagenbuch" no 289 teikām tikai trīs ir par zemūdens objektiem – par nogrimušiem kuģiem un pāļiem Burtnieku ezerā. Vērtīgs informācijas avots ir B. Laumanes grāmata „Zeme, jūra, zvejvietas", kur atspoguļota zvejnieku folklora, un jau nosauktā J. Štūla grāmata. Mūsdienās zvejnieku nostāti mums jāsavāc pašiem. Ekspedīcijās, kas notiek katru gadu (piemēram, 2007. gadā – 24 ekspedīcijas), ir ievākts uzziņas materiāls, un tādā veidā apstrādāta visa Kurzemes piekraste no Lietuvas robežas līdz Jūrmalai.

Dārgumu tēma arheologiem nav aktuāla. Uz tās attīstās un plaukst tūrisma industrija ar maršrutu, seno karšu un dažāda veida faktu pārdošanu. Izskaidrojums un iemesls tam ir informācija, ka zem ūdens atrodas dārgumi 600 miljardu dolāru vērtībā. Tikai uz viena kuģa – britu fregates „Sussex", kas nogrima 1694. gadā Vidusjūrā, varēja atrasties dārgumi par vairāk nekā 2,5 miljardiem latu. Karību jūras reģionu ne velti sauc par zemūdens Eldorado, tur tikai uz viena nogrimuša kuģa, spāņu burinieka „San-Roke", zelta kravas vērtība ir 2 miljardi dolāru. Vraku atrada ar pavadoņa palīdzību, bet tālākie darbi ir apturēti, ņemot vērā augstās zemūdens darbu izmaksas. Tajā pašā reģionā atrasti vēl 20 spāņu galeoni, kas arī gaida savu kārtu. Pie Čīles krastiem, Arauko līcī, atrasts spāņu galeons „San-Huan de Djos", kas veda sudraba un zelta kravu par 5 miljardiem dolāru. Cipari iespaidīgi. Mēģinājumi saglabāt tāda veida informāciju slepenībā radīja nepatiesas ziņas un leģendas, vai nu lai ar to nopelnītu, vai novērstu uzmanību no īstā objekta.

Jaunciemā pie Irbes upes grīvas. 2003. gads. No labās: Voldemārs Rains, Dainis Rozītis, Ēriks Gaurs, Armands Valdmanis, Saulvedis Vārpiņš. Priekšplānā vidū S. Vārpiņa dēls Dinijs.

Līdzīgs process notiek arī pie mums. Padomju laikā materiālo vērtību meklējumu tiesības bija tikai valsts iestādēm VDK stingrā kontrolē. Šīs darbības rezultāti guļ arhīvos, ar tiem iepazīstas tikai izredzētie, un diez vai kādreiz mums, arheologiem, tie būs pieejami. PSRS periodā vēsturnieki nevarēja brīvi pētīt zemūdens objektus, arī iekšzemes, jo ne tikai jūra bija „slēgta". Padomju varu maz interesēja Latvijas senvēsture un krasta smiltīs apslēptie burinieki. Tādējādi kaut kas palicis arī mums, ko pētīt.

Teikas par kuršu jūras laupītājiem „kājgriežiem" vēl tagad var dzirdēt, ceļojot pa Kurzemes piekrasti. Kurzemes pirāti, sirotāji savu laupījumu bija spiesti slēpt, jo nolaupītās mantas īpašnieki par avarējuša kuģa izlaupīšanu draudēja ar sodu „caur zobenu un uguni". Neskatoties uz to, kurzemniekiem tas bija ļoti izdevīgs „bizness", īpaši pie Kolkasraga, kur gandrīz katrs avarējušais kuģis tika izlaupīts, bet izglābušos komandas locekļus nogalināja, jo kam gan ir vajadzīgi liecinieki. Manta tika godīgi sadalīta un noslēpta līdz labākiem laikiem.

Jau vairākas vēsturnieku paaudzes moka jautājumi, kādi kuģi bija kuršiem, kur bija kuršu ostas vietas, kuģu būvētavas, apmetnes, kur viņi varēja noslēpties un atpūsties, salabot savus kuģus, nemanāmi novērot ienaidnieka un laupījuma tuvošanos un negaidīti uzbrukt? Lielākā daļa latviešu, lībiešu u.c. folkloras jau ir savākta un apstrādāta, bet tā diemžēl nesniedz atbildes uz šiem jautājumiem. Daudzi vietējie iedzīvotāji laika gaitā mainījuši dzīvesvietu, īstenie folkloras teicēji aizgājuši nebūtībā. Nav viegli arī atrast kopēju valodu ar Kurzemes piekrastē palikušajiem zvejniekiem un iedzīvotājiem. Bēdīgā pieredze viņiem neļauj kuram katram stāstīt noslēpumus, kas ir viņu dzīves un pagātnes svarīga sastāvdaļa: par kuģu vrakiem, senām ostas vietām un to atliekām, par vigām, kur slēpušies kuģi, par kuģu atliekām krastā vai tālu no krasta purvā, par aizraktām alām, kur paslēpti „kuršu laupījumi", par dīvainiem akmeņiem mežā vidū ar uzrakstiem utt. Protams, zvejniekam grūti atšķirt akmeņus ar vikingu laiku rūnām no akmeņiem ar 1. pasaules

Skats no izstādes „Kuģi dzelmē" Jūrmalas pilsētas muzejā. 2007. gads.

kara laika uzrakstiem. Vai noteikt purvā redzētā kuģa priekšgala un brangas vecumu. Tas ir mūsu uzdevums. Ja ir rakstiski pierādījumi, arhīvu materiāli, tas atvieglo informācijas pārbaudi. Daudzi kilometri pa jūras piekrasti, purviem un mežiem, neskaitāmas stundas zem ūdens reizēm dod arī rezultātus gan jūrā, gan arī tās piekrastē, purvā, ezera dūņās vai tumšas upes dzelmē.

Jūrā kuģu meklējumi galvenokārt balstās uz nostāstiem, kas nav vecāki par 300 gadiem. Gandrīz katram zvejniekam ir zināmas vietas – „ķērāji", kur var pazaudēt tīklus. Ir zvejnieki, kam zināmas un iezīmētas (pēc eholotes datiem) vairāk nekā 800 tādas vietas. Tie var būt kuģu vraki, enkuri, nogrimuši koki, lielas bojas, akmeņi, konteineri u.c. Ja vietai dots nosaukums ar vraka vārdu, tur ir vraks. Zemūdens arheoloģijas centra kuģu vraku reģistrā ir aptuveni 500 kuģu vraku. Stāsti, leģendas, baumas (pamatotas un speciāli izplatītas) neliek miera ne nirējiem, ne zemūdens pētniekiem. Diemžēl Zemūdens arheoloģijas centrā nav speciālista, kurš varētu atlasīt leģendas, teikas, nostāstus, tos apkopot un papildināt no rakstiskiem vēsturiskiem avotiem. Tas varētu būt topošo *folkarheologu* vai *arheofolkloristu* darbalauks. Šobrīd šo uzdevumu pilda Latvijas Kultūras akadēmijas speciālisti un studenti, bet tikai par Latvijas ezeriem. Ir zināms, kāda profila speciālisti nepieciešami, lai apzinātu un pētītu zemūdens dzīļu noslēpumus. Mēs strauji zaudējam mūsu pagātnes liecības un tradicionālo dzīvesveidu. Zemūdens kultūrvēsturiskā mantojuma zaudējumu samazināšanu un zvejniecības un jūrniecības tradīciju saglabāšanu varētu sekmēt nacionālā jūras muzeja izveide mūsu valstī.

Voldemārs Rains

Jūrnieki un jūrniecības darbinieki – simtgadnieki

Ernests Ābele dzimis 1907. gada 19. maijā Alojas pagastā. Jūrniecības izglītību apguva Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1936. gadā. Pirms tam, 1929. gadā, beidza Rīgas skolotāju institūtu. No 1936. līdz 1937. gadam brauca par matrozi uz Latvijas tvaikoņiem. Tuvbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1942. gadā. No 1937. līdz 1944. gadam bija skolotājs Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. Vasarās bija mācību burinieka „Jūrnieks" stūrmanis. 1942. gadā beidza Latvijas Universitātes Astronomijas nodaļu. 1944. gadā izbrauca uz Vāciju. No 1945. līdz 1949. gadam bija K. Skalbes ģimnāzijas direktors Fišbahas nometnē Vācijā. 1949. gadā pārcēlās uz ASV. Strādāja par instruktoru Mančestras koledžā Ohaio (1950–1951). Bija pasniedzējs, vēlāk fizikas un matemātikas katedras vadītājs Ohaio Ziemeļu universitātē Adā (1952–1973).

Rūdolfs Andersons dzimis 1907. gada 30. aprīlī Rīgā. 1927. gadā viņš iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidza 1935. gadā un tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1937. gadā. Jūrā sāka iet 1926. gadā par matrozi uz tvaikoņa „Leaside". Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Kangars" (1931–1933), „Gundega" (1935–1936), „Auseklis" (1936–1937), „Velta" (1937–1940), par 1. stūrmani uz tvaikoņa „Velta" (1941).

Roberts Augstsproģis dzimis 1907. gada 17. novembrī Liepājā. Jūrniecības izglītību ieguva Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. To beidza 1936. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1934. gadā. Jūrā sāka iet 1928. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Kalpaks". Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Bārtava" (1939–1941), „Kandava" (1941).

Jānis Auziņš dzimis 1907. gada 3. martā Rīgā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidza 1933. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1938. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku E. Ceppa mašīnu fabrikā (1922–1924) un O. Birkhāna elektriķu un mehāniskā darbnīcā Rīgā (1924–1925). Jūrā sāka iet 1925. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Katie". Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Lettonia" (1930–1931), „Regent" (1933–1934), par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem „Krimulda" (1935–1937), „Valdona" (1937–1938). 1940. gadā bija Latvijas flotes nacionalizācijas komisijas loceklis. 1941. gadā strādāja par inženieri Latvijas valsts jūras kuģniecības Ekspluatācijas tehniskajā un kuģu remonta daļā. Bija kuģniecības pārstāvis kuģu remontā Liepājā.

Eduards Bernsons dzimis 1907. gada 7. septembrī Rīgas apriņķī. Jūrniecības izglītību sāka apgūt 1928. gadā, iestājoties Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1943. gadā. 2. šķiras kuģu mehāniķu diplomu ieguva 1943. gadā. Amatu apguva Mīlgrāvja kuģu būvētavā un mašīnu fabrikā (1927–1929). Strādāja par atslēdznieku Rīgas ostas darbnīcās (1929–1930). Jūrā sāka iet 1929. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa „Līdums". Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Johanne" (1931–1932), „Katie" (1932), „Dagmar" (1933–1934), „Spīdola" (1937), „Dago" (1937–1939), „Sports" (1940–1941), 2. mehāniķi uz tvaikoņa „Gaisma" (1941). 1941. gada 22. jūnijā vācu zemūdene kuģi Baltijas jūrā nogremdēja. Līdz ar daļu apkalpes viņš izglābās. Kara laikā strādāja par atslēdznieku Daugavas kuģu būvētavā (1942–1943).

Arvīds Konstantīns Bērtiņš dzimis 1907. gada 4. decembrī Alūksnē. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1932. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1936. gadā. Jūrā sāka iet 1926. gadā kā

matrozis uz burinieka „Varonis". Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Aija" (1930), „Kaupo" (1933–1937). 1938. gadā bija lietuviešu tvaikoņa „Nering" kapteinis, kad tas avarēja netālu no Klaipēdas. Tiesa viņam piesprieda vienu gadu cietumsoda. Bija tvaikoņa „Vienība" stūrmanis (1939–1940) un kapteinis (1941). 1941. gada 23. jūnijā, evakuējoties no Liepājas uz Ļeņingradu, kuģis pie Akmeņraga uzbrauca sēklī. Apkalpe izglābās. 1944. gada oktobrī vadīja tvaikoni „Dzintarkrasts", kad tas ar bēgļiem no Latvijas sasniedza Gotlandi (Zviedrija). 1950. gadā bija tvaikoņa „Elfdalen" kapteinis, kad tas devās no Zviedrijas uz Dienvidameriku.

Kārlis Bērziņš dzimis 1907. gada 11. februārī Talsos. Jūrniecības izglītību ieguva Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. To beidza 1936. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1941. gadā. Jūrā K. Bērziņš sāka iet 1929. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Baltmor". Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņa „Tautmīla" (1936–1940). 1941. gada sākumā bija velkoņa „Dockyard" 1. stūrmanis. 1941. gada vasarā bija tvaikoņa „Skauts" 1. stūrmanis. Ar kuģi nonāca Ļeņingradā. Vēlāk tika evakuēts uz Minerālu pie Balhaša ezera.

Jānis Brunkēvičs dzimis 1907. gada 1. oktobrī Rīgā. 1926. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidza 1933. gadā. 2. šķiras kuģu mehāniķu diplomu ieguva 1935. gadā. Amatu apguva Rīgas biržas komitejas kuģu un mašīnu būvētavā (1923–1926). Jūrā sāka iet 1927. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa „Kandava". Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Auseklis" (1930), „Lucy" (1932), „Aurora" (1933), 2. mehāniķi uz tvaikoņiem „Elizabete" (1935–1936), „Jānis Faulbaums" (1937–1939), „Everita" (1939–1940), „Everalda" (1940).

Nikolajs Bunks dzimis 1907. gada 9. oktobrī Talsu apriņķa Spāres ciemā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Jūrskolu beidza 1934. gadā. Jūrā sāka iet 1926. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Jakob". No 1927. līdz 1940. gadam dienēja Latvijas kara flotē, bija mīnu aizžogotājtralera „Viesturs" mehāniķis. Kara laikā bija Rīgas bagarēšanas bāzes mehāniķis (1941–1945). No 1945. gada strādāja Ventspils ostā. Bija celtņa vadītājs (1945), vecākais mehāniķis uz velkoņiem „Staburags" (1945–1946), „Kaija" (1946–1947) un „Neptūns" (1947–1969).

Kārlis Dalderis dzimis 1907. gada 5. oktobrī Rīgā. 1927. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, to pabeidza 1936. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1939. gadā. Amatu apguva Pasta un telegrāfa virsvaldes galvenajā darbnīcā (1924–1927). Jūrā sāka iet 1929. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa „Kurzeme". Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņa „Katie" (1930–1931), par 2. mehāniķi uz „Katie" (1933), „Aija" (1933–1934), „Arethusa" (1934–1937), 1. mehāniķi uz tvaikoņa „Ausma" („Ventspils") (1937–1939), „Arethusa" (1939–1940).

Kārlis Leonīds Leonhards Dumpe dzimis 1907. gada 17. novembrī Ainažos. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolu beidza 1933. gadā. Rīgas biržas komiteja viņu kā labāko absolventu apbalvoja ar zelta pulksteni. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1939. gadā. Jūrā sāka iet 1925. gadā uz burinieka „Milda" kā matrozis. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Kokness" (1929–1930), „Kaupo" (1930–1932), 1. stūrmani uz tvaikoņa „Aija" (1931), motorburinieka „Elza Croy" (1933), „Auseklis" (1933), 2. stūrmani uz motorkuģa „Bru" (1935), tvaikoņiem „Krīvs" (1935–1936), „Kurbads" (1937), „Kaupo" (1938–1939), 1. stūrmani uz motorkuģa „Bru" (1936–1937, 1937–1938), tvaikoņa „Saule" (1941), par kapteini uz motorkuģa „Bru" (1939–1940), tvaikoņa „Kandava" (1941).

Marģers Ininbergs dzimis 1907. gada 8. martā Rīgā. 1927. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidza 1933. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1939. gadā. Amatu apguva Pasta un telegrāfa virsvaldes galvenajā darbnīcā (1924–1928). Jūrā sāka iet 1928. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa „Bārta". Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Everita" (1930–1931), „Kurzeme" (1933), „Kalpaks" (1934–1936),

2. un 1. mehāniķi uz tvaikoņa „Kalpaks" (1936–1938), 3. mehāniķi uz tvaikoņa „Bārta" (1938), 2. mehāniķi uz tvaikoņa „Rasma" (1938–1939), 1. mehāniķi uz tvaikoņa „Bārta" (1939–1941).

Jānis Aļģirts Irbe dzimis 1907. gada 23. februārī Plāņu pagastā. Pēc Ventspils vidusskolas beigšanas iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolu beidza 1935. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1937. gadā. Jūrā sāka iet 1925. gadā kā matrozis uz burinieka „Rūķis". Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Vera" (1931), „Saule" (1933–1936), par kapteini uz motorburinieka „Elza Croy" (1937–1940), 1. stūrmani uz tvaikoņa „Kandava" (1940–1941).

Jēkabs Georgs Jēkabsons dzimis 1907. gada 19. jūlijā Bolderājā. Jūrniecības izglītību apguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Jūrskolu beidza 1936. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1937. gadā. Amatu apguva Rīgas biržas komitejas kuģu un mašīnu būvētavā, strādājot par katlu kalēja palīgu (1923–1930). Jūrā sāka iet 1927. gadā uz tvaikoņa „Kandava" kā ogļu padevējs. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Auseklis" (1930, 1933), „Onda" (1931), „Ramava" (1933–1934), „Kaupo" (1934), 2. mehāniķi uz tvaikoņa „Andrejs Kalniņš" (1935–1939), 1. mehāniķi uz tvaikoņa „Auseklis" (1939–1940).

Jevgeņijs Kanskis (**Lodočņikovs**) dzimis 1907. gada 17. decembrī Rīgā. Viņa audžutēvs bija apgabaltiesnesis Ivans Lodočņikovs. 7 gadu vecumā Jevgeņijs sāka dzīvot pie sava īstā tēva notāra Kanska, kura uzvārdu pieņēma 1933. gadā. Pirmo balvu burāšanā viņš ieguva 15 gadu vecumā, piedaloties sacensībās ar tēva dāvātu jahtu, vēlāk ārvalstīs startēja arī autorallijos. 1924. gadā jaunais junga uzkāpa uz sava pirmā preču kuģa, tvaikoņa „Sigrid", tam sekoja matroža vieta uz „Percy", „Everene" un „Baltmor". 1926. gadā viņš iestājās un 1932. gadā pabeidza K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļu, kļūdams par profesionālu jūrnieku. Iegūtās zināšanas pēc skolas beigšanas tomēr praksē uz tirdzniecības kuģiem izmantotas netika. Jūrskolas absolvents kļuva par Latvijas slavenāko burātāju. Pirms 2. pasaules kara Kanskis piedalījās vairākās regatēs Eiropas valstu ūdeņos, bet pēc kara startēja PSRS regatēs. Viņš ieguvis 16 Padomju Savienības čempiona titulus burāšanā un ledusburāšanā, strādājis arī par treneri. Jevgeņijs Kanskis izcēlās ar sportisku ilggadību – savu pēdējo medaļu viņš izcīnīja 1981. gadā 73 gadu vecumā. Ievērojamā burātāja dzīve noslēdzās 1986. gada 5. jūlijā. Viņš apbedīts Rīgā, Meža kapos.

Maigonis Maksis Kārkliņš dzimis 1907. gada 16. jūlijā. Pēc Ventspils vidusskolas beigšanas 1930. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasē. Jūrskolu beidza 1934. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1936. gadā. Jūrā sāka iet 1928. gadā uz tvaikoņa „Saule" par matrozi. Brauca par 2. un 1. stūrmani uz tvaikoņa „Ausma" („Ventspils") (1932–1937), 2. stūrmani uz tvaikoņa „Jānis Faulbaums" (1937–1938), 1. stūrmani uz tvaikoņa „Latvis" (1938–1939).

Kārlis Kirmuška dzimis 1907. gada 3. novembrī Ausekļu pagastā. 1926. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, to beidza 1932. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1935. gadā. Jūrā sāka iet 1925. gadā uz tvaikoņa „Mary" par matrozi. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Everita" (1930–1931), „Everelsa" (1934), „Everosa" (1935–1937), 1. stūrmani uz tvaikoņa „Evertons" (1937–1941). No 1941. gada jūnija bija vācu tvaikoņa „Rotersand" (ex „Evertons") kapteinis (līdz 1944. gadam). Pēc 2. pasaules kara bija kapteinis uz tvaikoņa „Kaupo", kas brauca zem Lielbritānijas karoga. 1952. gadā pārcēlās uz dzīvi Kanādā. Miris 1994. gada 13. aprīlī Monreālā.

Persijs Egons Kiršteins dzimis 1907. gada 27. decembrī Liepājā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolu beidza 1931. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1935. gadā. Jūrā sāka iet 1925. gadā uz burinieka „Alide Maria" kā jaunākais matrozis. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Klints" (1929), „Marga" (1930), „Astra" (1931), „Velta" (1931–1932), „Gaida" (1932), „Rasma" (1933–1935), 1. stūrmani uz tvaikoņiem „Velta" (1935–1936), „Spīdola" (1936–1939). 1939. gadā pārgāja Vācijas pavalstniecībā.

Pēteris Hermanis Krauklis dzimis 1907. gada 24. augustā Rīgā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidza 1940. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1944. gadā. Amatu apguva akciju sabiedrībā „Leverkus un dēli" (1924–1928). Vēlāk strādāja šajā darbnīcā par atslēdznieku (1930–1933). Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Andrejs Kalniņš" (1936–1937), „Everanna" (1938–1939), 2. mehāniķi uz tvaikoņa „Everhope" (1939), 3. mehāniķi uz tvaikoņa „Everonika" (1940–1941). 2. pasaules kara laikā brauca uz tvaikoņa „Baltenland" (ex „Valdona") par 2. mehāniķi.

Voldemārs Puriņš dzimis 1907. gada 24. decembrī. Beidzis Rīgas pilsētas amatniecības skolas Ķīmijas nodaļas 1. klasi. 1929. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasē. Jūrskolu beidza 1934. gadā. 2. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1938. gadā. Jūrā sāka iet 1930. gadā uz tvaikoņa „Everita" kā ogļu padevējs. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņa „Rolfs Faulbaums" (1937–1938), 2. mehāniķi uz tvaikoņiem „Rolfs Faulbaums" (1938), „Tautmīla" (1939–1940), 1. mehāniķi uz tvaikoņa „Valdona" (1940–1941). 1941. gada maijā viņu norīkoja par 2. mehāniķi uz tvaikoņa „Daugava". Kara sākumā ar kuģi nonāca Ļeņingradā. Vēlāk tika evakuēts un iesaukts Sarkanajā armijā. Dienēja Latviešu strēlnieku divīzijas rezerves pulkā. Pēc kara strādāja Latvijas valsts jūras kuģniecībā.

Edgars Voldemārs Rozenbergs dzimis 1907. gada 3. maijā Rīgā. 1927. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1934. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1936. gadā. Jūrā sāka iet 1924. gadā uz tvaikoņa „Kokness" par matrozi. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Estoril" (1931–1932), „Dago" (1932–1933), 1. stūrmani uz motorburinieka „Elza Croy" (1933), 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Velta" (1935–1936), „Konsuls P. Dannebergs" (1936–1939), 1. stūrmani uz tvaikoņa „Konsuls P. Dannebergs" (1940).

Reinholds Vilhelms Ruslēvics (no 1951. gada **Rusley)** dzimis 1907. gada 23. martā Rīgā. Viņa pirmais kuģis 1927. gadā bija tvaikonis „Daugava" un ieņemamais amats – kurinātājs. Kuģu mehāniķa profesiju Ruslēvics apguva K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Jūrskola tika absolvēta 1932. gadā. Vairāk nekā 20 gadus R. Ruslēvics gāja jūrā uz Friča Grauda, vēlāk viņa dēliem piederošajiem kuģiem. Viņš bija 3., 2. un 1. mehāniķis uz preču tvaikoņiem „Linhope", „Everest", „Evermore", „Everhope", „Everita", „Everonika", „Everene", „Everasma", „Everagra". 2. pasaules kara laikā Ruslēvics ar kuģi nonāca Amerikas Savienotajās Valstīs un turpināja iet jūrā uz F. Grauda mantiniekiem piederošajiem kuģiem „Everagra" un „Evertons", kuri joprojām nesa sarkanbaltsarkano karogu. 1951. gadā Reinholda kungs ieguva ASV pilsonību un pārgāja dienestā uz šīs valsts kuģiem. 1972. gadā viņš pensionējās. Sākoties atmodai Latvijā, ciemos dzimtenē ieradās arī Reinholds Ruslēvics (jau kā Ruslejs). Līdz ar viņu uz Latviju atceļoja kuģu fotogrāfijas, personīgie dokumenti un jūrnieka formas atribūti, piemēram, ASV kuģu virsnieka formas cepure ar Latvijas brīvvalsts tirdzniecības flotes virsnieka kokardi un uzpleči. Šie priekšmeti kļuva par Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja īpašumu. Vairāki dāvinājumi ir apskatāmi muzeja ekspozīcijā, pārējie glabājas krātuvē līdzās citu jūrnieku relikvijām. Reinholds Vilhelms Ruslēvics (Ruslejs) miris 1995. gada 5. martā Ņujorkā un apbedīts Ņujorkas štata Latviešu kapos.

Ādolfs Saldavs dzimis 1907. gada 21. decembrī Kokneses pagastā. Jūrniecības izglītību apguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1932. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1940. gadā. Jūrā sāka iet 1924. gadā uz tvaikoņa „Skauts" kā meses zēns. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Imanta" (1934–1936), „Everhope" (1938–1939), 1. stūrmani uz tvaikoņiem „Dole" (1940–1941), „Kuldīga" (1941).

Krišjānis Rūdolfs Sleja dzimis 1907. gada 31. maijā Mangaļu pagastā. 1926. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidza 1931. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1935. gadā. Jūrā sāka iet 1924. gadā uz tvaikoņa „Velta" kā matrozis. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Albert" (1929–1930),

„Johanne" (1930), „Dagmar" (1931–1932, 1935), „Kurbads" (1933–1935), „Lucy" (1935), „Iris Faulbaums" (1937, 1938), „Rolfs Faulbaums" (1937), 1. stūrmani uz tvaikoņiem „Rolfs Faulbaums" (1938–1939), „Everolanda" (1939–1940), par kapteini uz tvaikoņa „Everolanda" (1940–1941). Pēc 2. pasaules kara bija pasniedzējs Baltijas Navigācijas un jūras mehāniķu skolā Flensburgā (Vācija). 1947. gadā bija kapteinis uz tvaikoņa „Venta", kas brauca zem Lielbritānijas karoga. Līdz 1978. gada septembrim brauca par kapteini uz britu kuģiem. Miris 1994. gada 27. janvārī Līdsā (Lielbritānija).

Aleksandrs Strubegs dzimis 1907. gada 14. decembrī Rīgā. 1923. gadā viņš beidza Olava komercskolu un mācības turpināja valsts arodskolā. 1925. gadā, nepabeidzis profesijas apguvi, Aleksandrs sāka iet jūrā. Viņa pirmais darba gads pagāja matroža amatā uz buriniekiem un pirmais kuģis bija mazais 70 tonnu vienmastnieks „Mikus". No 1926. gada A. Strubergs strādāja uz tvaikoņiem „Alice", tad „Johanne" par kurinātāju un bocmani. Profesionāla jūrnieka izglītību viņš ieguva K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. 1930. gadā tika pabeigta 2. klase un iegūtas tuvbraucēja stūrmaņa tiesības, nedaudz vēlāk arī 3. klase un tālbraucēja stūrmaņa kvalifikācija. Gan paralēli mācībām, gan pēc jūrskolas beigšanas Aleksandrs Strubergs gāja jūrā. Paaugstinoties profesionalitātei, augstāki kļuva arī ieņemamie amati, uz tvaikoņa „Viesturs" viņš bija stūrmanis, bet uz nelielā preču-pasažieru tvaikonīša „Neptuns" jau kapteinis. Arī karadienests 1934., 1935. gadā bija saistīts ar jūru – Aleksandrs dienēja uz Latvijas Republikas Kara flotes kuģiem. Pēc dienesta darbs jūrā tika nomainīts pret darbu ostā: no 1939. gada viņš bija locis, tad vecākais locis Rīgas ostā. Kuģu vadītāja dzīvi pilnībā mainīja 2. pasaules karš. 1942. gadā viņš sāka strādāt par loci Gotenhāfenē (Gdiņā), tad Dancigā (Gdaņskā). Pēc vācu armijas aiziešanas no Polijas Strubergs turpināja darbu šīs valsts ostās un pieņēma Polijas pilsonību, kas, izrādījās, bija „valsts nodevība". 1949. gadā pēc izdošanas PSRS viņu tiesāja un piesprieda 15 gadu cietumsodu. Latvijā no Sibīrijas Aleksandrs Strubergs atgriezās tikai pēc Staļina nāves, kad Padomju Savienības Augstākās tiesas plēnums viņu arī reabilitēja. 50. gadu otrajā pusē viņš kā daudzi latviešu kuģu vadītāji vadīja tralerus zvejā uz Atlantiju. 1959. gadā, pateicoties draugu – jūrnieku atbalstam, izdevās atgriezties loča amatā, vispirms Rīgas zvejas ostā, tad Rīgas jūras tirdzniecības ostā, kur nostrādāja līdz aiziešanai pensijā 1975. gadā. Kuģi, kas pa Daugavu nāca mājās uz Rīgas ostu, Voleros iepretī pensionētā loča dzīvojamajai mājai parasti signalizēja. Kopš 1980. gada staltais vīrs bija regulārs viesis Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. 1985. gada 12. novembrī Aleksandram Strubergam sākās kuģojumi citas pasaules jūrās. Ar jūrniecību saistītās lietas – fotogrāfijas, dokumentus u.c. materiālus kapteinis novēlēja Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam. Vairāki no tiem apskatāmi Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijā, pārējos muzeja darbinieki izmanto zinātniskam darbam un glabā nodaļas krātuvēs.

Eduards Šķēle dzimis 1907. gada 24. aprīlī Ugālē. Beidza Rīgas amatniecības skolas Mehānikas nodaļas 1. klasi. 1927. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasē. 3. klasi beidza 1932. gadā Liepājas jūrskolā, bet pēdējo, 4. klasi – 1933. gadā K. Valdemāra jūrskolā. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1935. gadā. Amatu apguva un strādāja par atslēdznieku M. Konrāda, mehāniskajā darbnīcā, I. Kalniņa, P. Amatnieka zāģētavā, Centrālās savienības „Konsums" darbnīcā (1924–1927). Jūrā sāka iet 1928. gadā uz tvaikoņa „Skrunda" par kurinātāju. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Latvis" (1929–1930), „Jānis Faulbaums" (1930–1931), par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem „Ramava" (1932), „Andromeda" (1933), „Rasma" (1933–1935), „Valdona" (1936–1937), 1. mehāniķi uz tvaikoņa „Rasma" (1939–1941). 1941. gada jūlijā sākumā kuģis pie Mohni salas uzsprāga uz mīnas un uzsēdās uz grunts. Apkalpe kuģi atstāja un ieradās Ļeņingradā. Evakuēts uz Balhaša ezeru. Tur strādāja par mehāniķi autogarāžā. Miris 1942. gadā.

Eduards Vaiņickis dzimis 1907. gada 7. augustā Rīgā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidza 1938. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1936. gadā. Amatu apguva kā virpotāja māceklis „Anside"

darbnīcā (1926–1929). Jūrā sāka iet 1930. gadā uz tvaikoņa „Baltmor" kā ogļu padevējs. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Kaupo" (1937), „Bārta" (1938–1940). 1940. gada maijā pārtrauca braukt uz kuģiem. Strādāja par automehāniķi akciju sabiedrībā „Satiksmes pārvalde" (1940). Decembrī sāka un visu kara laiku strādāja par darbu vadītāju Rīgas kuģu remonta rūpnīcā. Pēc kara tika represēts. 1955. gada bija mehāniskā ceha vadītājs Intā. Pēc atgriešanās Latvijā iestājās un pabeidza Kaļiņingradas zivju rūpniecības institūta Mehānikas fakultāti (1962).

Valters Volksons dzimis Rīgā 1907. gada 9. septembrī. Viņa dzīve no agras bērnības saistījās ar jūrniecību, jo tēvs Jānis Volksons (1868–1916) bija mācījies Ainažu, tad Mangaļu jūrskolā un ieguvis tālbraucēja kapteiņa diplomu. Valters izvēlējās citu jūras virsnieka profesiju, viņš mācījās K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā un kļuva par tvaikoņu mehāniķi. Viņa pirmais kuģis 1927. gadā bija Rīgas ostas velkonis „Zibens". Tam sekoja 3. un 2. mehāniķa darbs uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņiem „Everelsa", „Everonika", „Ramava", „Gaida", Velta" u.c. Sākoties 2. pasaules karam, iešana jūrā tika pārtraukta. Pēc kara V. Volksons dzīvoja Rīgā. 1974. gadā pensionētais kuģu mehāniķis Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam uzdāvināja vairākas vērtīgas jūrniecības vēstures liecības, to skaitā K. Valdemāra jūrskolas audzēkņa apliecību, tēva Jāņa Volksona konspektu kladi, kas rakstīta no 1896. līdz 1898. gadam, mācoties Mangaļu jūrskolā, stūrmaņa svilpi ar kompasu, dokumentu lādi, kas saglabās mūžībā aizgājušo jūrnieku vārdus kuģniecības vēsturē.

Otto Eduards Zeibots dzimis 1907. gada 27. aprīlī Rīgā. 1926. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1936. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1938. gadā. Jūrā sāka iet 1925. gadā uz burinieka „Olga Emīlija" par matrozi. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Kokness" (1930–1932), „Auseklis" (1933), 1. stūrmani uz tvaikoņa „Auseklis" (1934–1938), motorkuģa „Bru" (1939– 1940), 2. stūrmani uz tvaikoņa „Kaupo" (1940). 2. pasaules kara laikā bija locis Rīgas ostā. 1944. gada oktobrī aizbrauca uz Vāciju. Vēlāk pārcēlās uz dzīvi Lielbritānijā. Miris 1971. gada 28. jūnijā Ņūkāslā pie Tainas (Lielbritānija).

Eduards Osvalds Zosēns dzimis 1907. gada 19. novembrī Saukas pagastā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Jūrskolu beidza 1938. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1935. gadā. Brauca par 2. mehāniķi uz tvaikoņa „Banga" (1939) un par 3. mehāniķi uz tvaikoņa „Bārta" (1940 – 1941).

I. Bernsone, A. Miklāvs

Arvis Pope
(1933. 26. X – 2007. 14. IV)

Jūrniecības vēstures popularizētājs, vēstures pētnieks, dzīves jēgas meklētājs un politisko procesu analizētājs. Tā varētu raksturot cilvēku, kura gaita bija lēna un cienīga, kura prāts bija ass un kura teiktais vārds bija tiešs. Un ne jau vienmēr šāds tiešums patika citiem un deva labumu pašam. Bet tas jau nespēja ietekmēt Arvja Popes attieksmi pret lietām, notikumiem un cilvēkiem.

Arvis Pope pētīja dzīvi. Viņam nemaz nevajadzēja gaidīt Atmodu, lai runātu par notikumiem, kurus parasti vēstures grāmatās nepieminēja. Jau pirms Atmodas laika viņš saprata, ka drukātam vārdam ir daudz lielāks svars, nekā saviesīgos pasākumos pie gada runātajam.

Viņa domas realizējās darbos un viņa vēstures pētījumi, it īpaši tuvā jūrniecības tēma, materializējās grāmatās. Tieši grāmatas Arvi Popi ir padarījušas nemirstīgu.

Kopā ar domubiedriem Arvis Pope īstenoja domu par Latvijas Jūrniecības gadagrāmatas izdošanu. Līdz pat 2001. gadam grāmatas pasītē ir ierakstīts: atbildīgais redaktors Arvis Pope. Un zem šiem vārdiem stāv milzīgs darbs, cīņi un negulētas naktis, zem tiem paslēpta cilvēka sirds, ko Arvis nežēlojot plosīja gabalos, lai katru gadu no jauna dienas gaismu ieraudzītu viņa lolojums – Latvijas Jūrniecības gadagrāmata.

Viņa vārds atrodams arī enciklopēdijas „Latvijas jūrniecības vēsture" pirmās un otrās daļas autoru vidū. Ar otro enciklopēdijas daļu Arvis Pope labi nesapratās, bet pirmās daļas veidošana bija viņa sapņu izlolota. 1992. gada Gadagrāmatā pēc viesošanās pie kapteiņa Arvalda Kalniņa Kārdifā, kurš emigrācijā bija izveidojis Latvijas jūrniecības vēstures arhīvu, Arvis Pope raksta: „ Šie arhīva materiāli ļoti nepieciešami pilnvērtīgas jūrniecības vēstures enciklopēdijas uzsākšanai – tāds ir nākošais Jūrniecības vēstures kopas iecerētais lielais darbs." Pirms tam dienasgaismu jau bija ieraudzījušas tādas grāmatas kā „Zvaigznes krastā" (1985) un „Burinieku gadsimts Latvijā" (1989), un vēlāk, 2000. gadā, iznāk Arvja Popes fundamentālais pētījums „Rīgas osta deviņos gadsimtos".

Paveiktie darbi nekur nepazūd, arī domas un vārdi, izskrējuši jūras plašumu, atgriežas un paliek par vēsturi. No tās neko vairs laukā neizņemsi. Domās stāvu

uz Preses nama septiņpadsmitā stāva balkona un noraugos, kā pa Vanšu tiltu garā, pelēkā lietusmētelī cienīgi aiziet Arvis Pope. Vējš pluina viņa kuplos sirmos matus. Arvis aizkūpina pīpi. Bet nupat vēl mēs sēdējām pie kafijas tases un kopā spriedām par Gadagrāmatas tēmām. Un vēl prātā ienāk Arvja rakstītās rindas: „Mēģināsim atcerēties, ka mirušo pieminēšana ir daļa no civilizācijas!"

Patiesā cieņā Arvi Popi pieminot

Anita Freiberga

Arvīds Grieznis

(1929. 27. V – 2007. 11. XI)

Arvīds Grieznis nebija profesionāls jūrnieks, arī viņa vecāki nebija saistīti ar kuģošanu, bet 45 darba gadus viņš veltīja jūrniecībai.

A. Grieznis dzimis Latvijas brīvvalsts laikā – 1929. gada 27. maijā Valmieras apriņķa Umurgas ciema Augstrozes pagasta „Pilskalnu" mājās. Mācības viņš uzsāka Dauguļu pagasta pamatskolā. Interese par skaitļiem 1944. gadā aizveda jauno cilvēku uz Valmieras ekonomisko tehnikumu, kas tika absolvēts 1949. gadā. Pirmais darba gads pēc tehnikuma beigšanas pagāja Valkas lauksaimniecības nodaļā vecākā grāmatveža amatā. 1950. gadā Arvīds ieradās Rīgā, kur trīs gadus nācās dienēt Latviešu divīzijas artilērijas izlūkošanas apakšvienībā. 1953. gada beigās viņš atgriezās Valmierā un sāka strādāt par vecāko grāmatvedi apgādes un sadales bāzes trestā, kura pārziņā bija sviesta rūpniecība, tad kļuva par tresta vecāko grāmatvedi revidentu. No 1957. līdz 1959. gadam darba gaitas aizritēja Liepājas piena, tad gaļas kombinātā grāmatveža revidenta un galvenā grāmatveža amatā. No 1959. gada jūnija Arvīds Grieznis strādāja Rīgā, Latvijas Tautsaimniecības padomē par ekonomistu un vecāko ekonomistu, no 1962. gada 1. novembra – PSRS Rietumu baseina zivrūpniecības galvenās pārvaldes realizācijas daļā par galveno grāmatvedi, pārvaldes galvenā grāmatveža vietnieku, bet no 1972. gada janvāra līdz 1992. gada februārim par galveno grāmatvedi. Šai iestādei bija pakļauti ap 120 zivrūpniecības uzņēmumu toreizējā Padomju Savienībā. A. Grieznis lieliski orientējās visās zivrūpniecības jomās un pazina simtiem zvejniecības darbinieku. Gadu zināšanas tika papildinātas Maskavas Finanšu institūtā.

1992. gadā pēc „Latvijas kuģniecības" izveidošanas Arvīda Griežņa darbs bija saistīts ar tirdzniecības floti – jūrniekiem un kuģiem. Grieznis kļuva par uzņēmuma galveno grāmatvedi, no 1998. gada – iekšējās kontroles dienesta priekšnieku, vecāko auditoru. Kuģniecības kolektīvs dziļi cienīja pieredzējušo kolēģi, daudziem jaunajiem viņš palīdzēja veidot karjeru.

1995. gadā vairāki kuģu īpašnieki apvienojās Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijā, un paralēli darbam kuģniecībā Arvīds Grieznis septiņus gadus gādāja par organizācijas grāmatvedības dokumentiem.

1999. gada jūnijā sāka darboties kooperatīvā krājaizdevu sabiedrība „Jūrnieku forums". Viens no tās izveidotājiem bija A. Grieznis, viņš kļuva par foruma valdes priekšsēdētāju un pildīja šo pienākumu līdz mūža galam.

Arvīda Griežņa pēdējā diena šajā saulē bija 2007. gada 11. novembris, un dažas dienas vēlāk par viņa mūža mājām kļuva Jāņa kapi.

Daudzi jūrnieki, jūrniecības darbinieki un jūrniecības vēstures pētnieki savās darba un dzīves gaitās tikās ar eleganto, pedantisko, stalto kungu. Gandrīz 10 gadus viņš gādāja par to, lai enciklopēdijām „Latvijas jūrniecības vēsture" laikā būtu nodrošināts Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas piešķirtais finansējums. Viens no enciklopēdijas personāliju šķirkļiem veltīts Arvīdam Grieznim un saglabās šā cilvēka vārdu Latvijas kuģniecības vēsturē.

I. Bernsone

Vilnis Keris

(1930.2.XI – 2007.28.VI)

Jūrniecības sabiedrība ir zaudējusi kārtīgu goda vīru, dvēselē gaišu un gudru cilvēku, spējīgu hidrobūvju profesionāli Vilni Keri , kurš pēc neatkarības atjaunošanas Latvijā izveidoja un vairāk nekā desmit gadus vadīja hidroceltnieku Sertificēšanas centru. Aizsaulē aizgājis krietns un godīgs cilvēks, kurš visu savu mūžu sirdī bija jūrnieks.

Vilnis Keris dzimis Lapmežciema pagasta Bigauņciemā. 1951. gadā ar izcilību beidza Rīgas jūrskolu un tika nosūtīts darbā uz Sahalīnas ekspedīciju, bet 1955. gadā sāka strādāt Rīgas kuģu remonta rūpnīcā. 1962. gadā beidza Rīgas Politehnisko institūtu un strādāja Rīgas jūras zvejas ostā par priekšnieka vietnieku, vēlāk par galveno inženieri zvejnieku kolhozā "Selga" un Latvijas Zvejnieku kolhozu savienībā par projektēšanas biroja priekšnieku.

Sākoties Atmodas laikam Latvijā un Latvijas jūrniecībā, Vilnis Keris bija aktīvs atmodas procesu virzītājs. Latvijas Būvinženieru savienības biedrs. Latvijas Jūrniecības savienības biedrs un valdes loceklis kopš tās dibināšanas 1989. gadā. No 1997. gada bija Latvijas Jūrniecības fonda valdes priekšsēdētājs, no 1994. līdz 1998. gadam – Latvijas Ostu padomes loceklis.

Latvijas Jūrniecības savienība

Herberts Asaris

(1926. 4. VIII – 2007. 13. IX)

2007. gada 13. septembrī no mums šķīrās zivsaimniecības darbinieks un kuģu mehāniķis Herberts Asaris. Viņa mūžs un darba gaitas bija nesaraujami saistītas ar Latvijas zivsaimniecības nozari jau no pirmajiem pēckara gadiem. 1944. gadā tiek absolvēta Ventspils jūrniecības arodskola. 1947. gadā H. Asaris sāk strādāt uz Latvijas zvejas kuģiem par vietējās zvejas flotes kuģu motoristu, mehāniķi un vēlāk par kuģu grupas mehāniķi. Viņš bija viens no tiem retajiem toreizējās Padomju Latvijas zvejas kuģu latviešu mehāniķiem, kas 20. gs. 50. gadu vidū pirmo Latvijas zvejnieku tāljūras zvejas ekspedīciju sastāvā devās uz Ziemeļatlantijas zvejas rajoniem. Vēlāk H. Asaris strādāja par vecāko mehāniķi un mehāniķi instruktoru uz dažāda tipa zvejas kuģiem – uz vidējiem zvejas traleriem, transporta refrižeratorkuģiem „Zvaigzne" (1957–1960) un „Konda" (1964–1965). Viņš bija arī vecākais mehāniķis uz pirmā Latvijas zvejnieku lielā saldētājtralera „Sergejs Jeseņins".

Latvijas zvejas organizācijās H. Asaris nostrādāja četrdesmit gadus un bija viens no pieredzes bagātākajiem zvejas kuģu mehāniķiem un darbaudzinātājiem. Savu arodu jaunajiem jūrniekiem H. Asaris mācīja uz Rīgas Traleru flotes bāzes transporta mācību kuģa „Nikolajs Zicars". No 1977. līdz 1987. gadam viņš bija Rīgas Traleru flotes bāzes mehāniķis instruktors. Pēdējā darba vieta – zvejnieku kolhozs „9. maijs" (vēlāk „Auda"), kur H. Asaris strādāja par zvejas flotes mehāniķi.

Ir noslēdzies krietna un godīga cilvēka, teicama sava darba darītāja H. Asara mūžs. Tādu viņu atcerēsies līdzgaitnieki – ģimene, vecie kolēģi un draugi. Lai viņam veicas aizsaules jūrās!

A. Cekuls

Ilgonis Bumburs
(1933. 17. VI – 2007. 23. VII)

2007. gadā Latvijas zvejnieku saime cieta lielu zaudējumu – 23. jūlijā mūžībā aizgāja viens no pazīstamākajiem šīs profesijas pārstāvjiem, ilggadējais zvejnieku kolhoza „Uzvara" priekšsēdētājs Latvijas Nopelniem bagātais zvejnieks Ilgonis Bumburs. Šā vīra vārds gadu desmitiem bija sinonīms vārdam „Uzvara", jo ik reizi, domājot par zvejnieku kolhozu Lielupes krastos, mēs atcerējāmies tā priekšsēdētāju Ilgoni Bumburu, kurš četrdesmit gadus prasmīgi vadīja un attīstīja kopsaimniecību. Zvejnieku kolhozu „Uzvara" nodibināja 1947. gada 18. jūlijā, un jau gadu vēlāk tā biedru rindās iekļāvās jaunais Ilgonis Bumburs – sākumā iesācējs zvejnieks, vēlāk jau pieredzes bagāts zvejas posma brigadieris. 1960. gadā viņu ievēlēja par zvejnieku kolhoza „Uzvara" (no 1992. gada akciju sabiedrība „Jūraslīcis") valdes priekšsēdētāju. Viņš kļuva par kolhoza priekšsēdētāju laikā, kad to bija paredzēts sadalīt un apvienot ar ekonomiski spēcīgākām zvejnieku saimniecībām.

I. Bumburam priekšsēdētāja amatā aizvadītajos gadu desmitos izdevās padomju ekonomiskās sistēmas apstākļos ne tikai attīstīt zvejniecības nozari un apgādāt „Uzvaru" ar jaudīgākiem zvejas kuģiem, bet arī radīt un pilnveidot krasta saimniecību. 1963. gadā Lielupes zvejnieku kopsaimniecība bija pirmā no Latvijas zvejnieku kolhoziem, kur krasta cehos sāka zivju kūpināšanu. Par akciju sabiedrības „Jūraslīcis" valdes priekšsēdētāju I. Bumburs strādāja līdz 2001. gadam.

Pārmaiņu vēji diemžēl nopostījuši Lielupes zvejnieku saimniecību. Nav akciju sabiedrības „Jūraslīcis" un šīs upes krastos vairs nepiestāj zvejas kuģi un laivas. Tagad mūžībā aizgājis arī tās simbols – Ilgonis Bumburs. Lai viņam vieglas smiltis!

A. Cekuls

Pro Memoria

2007. gadā aizsaulē aizgājuši šādi jūrniecības darbinieki:

Gundars Balderis-Sildedzis
(1930.08.VIII - 2007.20.X)

Fricis Stabulnieks
(1930.03.VIII - 2007.05.I)

Harijs Katkovskis
(1934.02.III - 2007.10.XII)

Laimonis Strazdiņš
(1930.11.II - 2007.22.VIII)

Teodors Ērenštreits
(1922. 30. V - 2007. 4 VII)

Herberts Valters
(1927. 24.VI - 2007. 17. VIII)

Gonerts Pešiks
(1926. 30. IX - 2007. 28.VIII)

Mārtiņš Garančs
(1940. 04. I - 2007. 23.VIII)

Visvaldis Vāks
(1920. 15. X - 2007. 16. IX)

Viesturs Zvirbulis
(1931. 16.VIII - 2007. 29. IX)

Agris Švarcbergs
(1954. 13.X - 2007. 23. XI)

Izstāde Kara muzejā

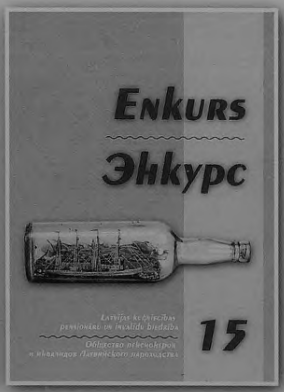
No 2007. gada 18. maija līdz 2. augustam Latvijas Kara muzejā bija eksponēta izstāde „Ar sarkanbaltsarkano karogu mastā". Augustā un septembrī izstādi demonstrēja Liepājā. Gandrīz 100 fotogrāfijās, dokumentos un priekšmetos parādīta Latvijas Republikas tirdzniecības flote un tās liktenis 2. pasaules kara gados. Izstādes autors – Latvijas Kara muzeja galvenais speciālists Juris Siks. Attēlus, izmantojot Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja krājumu, izgatavoja fotogrāfs Roberts Kaniņš.

Izstādes atklāšana Latvijas Kara muzejā, 2007. gada 18. maijs. No kreisās autors Juris Siks un muzeja direktore Aija Fleija.

Veiksmi izstādei novēl Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētājs Antons Vjaters.

„Enkurs" bukletā

2007. gada jūlijā 15. gadskārtu atzīmēja Latvijas kuģniecības pensionāru un invalīdu biedrība „Enkurs". Šim notikumam veltīts buklets un prospekts latviešu un krievu valodā „Enkurs 15". Abu izdevuma teksta autore un sastādītāja ir Ilze Bernsone. Darbā izmantoti organizācijas arhīva materiāli un Roberta Kaniņa fotogrāfijas.



Gleznas papildina „Jūras noburtos"

2007. gada 28. augustā Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā notika kuģu vadītāja Jāņa Buklovska grāmatas „Jūras noburtie" prezentācija un kuģu mehāniķa Jēkaba Lībmaņa gleznu izstādes atklāšana. Trīs nedēļas J. Lībmaņa darbus apmeklētāji varēja apskatīt Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijas zālē.

Ar pasākumu apmierināti ir abi tā varoņi – grāmatas autors Jānis Buklovskis (viņš arī neskopojas ar autogrāfu sniegšanu) un mākslinieks Jēkabs Lībmanis.

J. Buklovskis grāmatu uzrakstīja jau pirms vairākiem gadiem, bet ar tās izdošanu negāja tik gludi, kā varētu vēlēties, jo grāmatas izdošanai nebija viegli atrast sponsorus. Naudas meklējumos iesaistījās Latvijas Jūrniecības savienība, talkā nāca Latvijas Zivju fonds, ar kura atbakstu arī „Jūras noburtie" ieraudzīja dienasgaismu.

Klajā nākusi „Jūrniecības vārdnīca"

„Apollo"/ „Zvaigzne ABC"

2007. gada novembra beigās apgāds „Zvaigzne ABC" laida klajā vecākā latviešu burātāja Laimoņa Millera sastādīto „Jūrniecības vārdnīcu", kas solās būt noderīga gan profesionāliem jūrniekiem un burātājiem, gan jūrniecības studentiem un citiem jūrlietu interesentiem.

"Jūrniecības vārdnīca" ir jūrniecības un burāšanas terminu skaidrojošā vārdnīca, kurā ietverti vairāk nekā 4500 šķirkļu latviešu, angļu, vācu un krievu valodā. Terminu skaidrojums dots latviešu valodā. Vārdnīcā ir ne tikai jūrniecības un burāšanas termini, bet arī jūrniecībā un burāšanā biežāk lietotie neformālie un sarunvalodas vārdi un slengi. Vārdnīcas beigās ievietots angļu, vācu un krievu valodas vārdu rādītājs.

„Jūrniecības vārdnīcas" sastādītājs kapteinis Laimonis Millers par ieguldījumu jūrniecības kadru sagatavošanā ir apbalvots ar Triju Zvaigžņu ordeņa Zelta goda zīmi.

Vārdnīcas tapšanā piedalījušies konsultanti Hugo Legzdiņš, Pēteris Bormanis, Vladimirs Bukovskis, Uldis Bunga, Ēriks Gailītis, Ģirts Kasparsons, Vineta Kirke, Artūrs Krastiņš, Vilis Krauklis, Arnolds Krulle, Arnis Mežulis, Uldis Stirna. Grāmatas vāku veidojusi māksliniece Elita Viliama.

„Kaupo" ceļojums grāmatā

Lai arī „Kaupo" pasaules apceļošana oficiāli tika pabeigta 2002. gada decembrī, dzimto krastu ceļotāji sveiki un veseli sasniedza 2003. gada martā.

Kad Rīga aiz muguras ir tikai kādas pārdesmit jūdzes, bet tur tālumā sagaida lielais nezināmais, tad gars un prāts raujas uz priekšu. Katrs jauns ceļojums ir jauns piedzīvojums, nebijušas situācijas, katru reizi citi prieki un citas problēmas, kurām jāprot atrast pareizāko risinājumu un reālāko izeju.

Noķert asas izjūtas! Lūk, apzīmējums, kas der, ja runā par „Kaupo" pasaules apceļošanu. Nu klajā nākusi Svetlanas Timofejevas grāmata, kur stāstījumu papildina bagātīgs fotomateriāls.

Divdesmit četrās dienās no Kanāriju salām tepat Eiropā ar jahtu var nokļūt pasaules otrā malā – Dienvidamerikā, līdz Resifi ostai Brazīlijā. Vismaz „Kaupo" tieši tik ilgi pavadīja ceļā no Eiropas līdz Dienvidamerikai.

Tagad, kad ceļojums „apkārt pasaulei" iemūžināts grāmatā, tās autore Svetlana Timofejeva izsaka patiesu nožēlu, ka šo brīdi nepiedzīvoja „Kaupo" kapteinis Valdis Grīnbergs-Grenebergs.

Projekts „Balticness"

Projekts „Balticness" ir viens no plašākajiem pasākumiem Latvijas prezidentūras laikā Baltijas jūras valstu padomē (BJVP), un tas norisinās no 2007. gada 1. jūlija līdz 2008. gada 30. jūnijam. Tā ir ceļojošā projekta gandrīz gadu ilga viesošanās 11 Baltijas jūras valstu metropolēs, aicinot uz lielāku izpratni par Baltijas jūras reģionu, „Balticness" jēdzienu un Baltijas jūru kā visa reģiona un tā sabiedrības dzīvības artēriju.

Latvijas prezidentūras Baltijas jūras valstu padomē (BJVP) rīkotais ceļojošais projekts „Balticness" no 13. decembra līdz 2. janvārim viesojās Sanktpēterburgā, kur tā ietvaros Rumjanceva savrupmājā muzejā notika fotoizstādes „Where the Baltic sea and people meet" atklāšana. Fotoizstādē iekļauti 40 BJVP valstu jauno fotogrāfu darbi. Jaunieši, raugoties uz Baltijas jūru caur fotokameras aci, ir radījuši daudzveidīgu tās spoguļattēlu, kurā jaušama humora izjūta, kreativitāte, cieņa pret apkārtējo vidi, enerģija un sapņu piepildījums.

Dažu izstādes dalībnieku redzējums par jūru.

UZZIŅAI

Projekts „Balticness" ir gadu ilga pasākumu sērija visās BJVP valstu metropolēs: Tallinā, Helsinkos, Sanktpēterburgā, Stokholmā, Oslo, Reikjavīkā, Kopenhāgenā, Berlīnē, Varšavā, Viļņā un Rīgā. Projekta galvenais mērķis ir sekmēt reģiona identitātes, piederības veidošanos, veicināt sadarbības paplašināšanos un integrācijas padziļināšanos Baltijas jūras reģionā, uzsverot Baltijas jūru kā visa reģiona un tā sabiedrības dzīvības artēriju. Šo projektu īsteno Latvijas Ārlietu ministrija sadarbībā ar Latvijas vēstniecībām BJVP dalībvalstīs, pilsētu pašvaldībām, BJVP Sekretariātu Stokholmā, Laikmetīgās mākslas centru, mūziķu apvienību „Ze Pirats", Baltijas attīstības forumu.

Grāmata „Ar sveicieniem no Rīgas"

Autors H. A. Hahmērs

Grāmatā „Ar sveicieniem no Rīgas" autors Hendriks Hahmērs atainojis Groningenas kūdras koloniju apsaimniekošanas pagātni, kā arī jūrniecību Rīgā, kad 19. gadsimta vidū vairāki simti kuģu kuģoja pa Baltijas jūru no Groningenas. Rīga bija iecienīts kuģu ceļa mērķis. Tika pārvadāts viss iespējamais: koksne, graudi, ķieģeļi, linsēklu eļļa. Ceļš, kas veda caur Kategata jūras šaurumu vai Rendsburgas kanālu, bija bīstams, bet pilsētas Baltijas jūras piekrastē – kā patvērums, lai kuģotāji sveiki un veseli atkal atgrieztos mājās. Arī groningieši bija bieži šo pilsētu viesi, un neviens vien šo valstu suvenīrs nokļuva uz mājup ceļojoša groningiešu kuģa. Pateicoties kuģošanas uzplaukuma periodam, krievu zvaniņi, Rīgas ķegļi, karotītes un krievu porcelāns vēl joprojām ir iecienīti kūdru kolonijās. Ilustrācijām pārpilnajā grāmatā „Ar sveicieniem no Rīgas" raksturoti unikālie kūdru koloniju kuģniecības notikumi Baltijas jūrā, kā arī visi neparastie šā laika perioda suvenīri. Grāmatā ir apkopots pārskats par tā laika sudraba gravējumiem Baltijas jūrā atrastajās karotītēs, kā arī tai laikā Baltijas jūrā kuģojušo kuģu saraksts. Grāmatā var izlasīt uzjautrinošus stāstus un anekdotes, kam autors idejas ir smēlies arī no vēstulēm, kas atrodas viņa mājās. Vienā no tām vēstīts par kuģu būvētāju Bergu, kurš Napoleona laikā izbēdzis no Francijas nometnes un kājām ticis līdz Rīgai, citā ir stāsts par kapteini Oldenburgeru, kurš iekļuvis sniega vētrā un gandrīz nogrimis ar visu kuģi. H. A. Hahmērs grāmatā publicējis stāstus no kapteiņu mīlestības vēstulēm, kā arī stāstus par svešzemnieku un latviešu daiļavu precībām. Grāmata tulkota arī latviešu valodā.

Liepājā koncertē pirātu koris

2007. gada 29. aprīlī Liepājas muzeja dārzā Nīderlandes kultūras dienu ietvaros koncertēja pirātu koris „De Stormvogels" jeb „Vētrasputni" no Nīderlandes.

Pirātu koris „De Stormvogels" dibināts 1999. gadā, un tajā dzied 65 vīri. Kora repertuāra pamatā ir senas jūrnieku dziesmas, kam Nīderlandē kā kuģotāju zemē ir bagātīgas tradīcijas. Tie nav vispārzināmi *šlāgeri*, bet gan līdz perfektumam noslīpētas jūrnieku rituālu un tradīciju dziesmas, kora mūzikas izpildījumu papildina seno tautas mūzikas instrumentu pavadījums.

Skarbās un smeldzīgās jūrnieku dziesmas atklāj jūrasbraucēju neierasti skarbo dzīves realitāti, nereti traģisko likteni, bet daudzbalsīgais vīru dziedājums vedina aizdomāties par cilvēka nerimstošo darbu un cīņu ar dabas stihijām. Pirātu kora sastāvā ir vairāki akordeonisti, bundzinieki, basģitārists un ģitārists. Raugoties uz viņu krāšņajiem tērpiem, tā vien liekas, ka esam pagriezuši laiku atpakaļ un iekāpuši pirātu kuģī, kur par spīti vētrām valda jautrība un neizsīkstošs dzīves spars.

Kora "De Stormvogels" panākumi savā zemē un plašais atbalstītāju pulks citviet Eiropā, tostarp Beļģijā, Vācijā, Polijā, Francijā, liecina, ka senās jūrasbraucēju dziesmas nav zaudējušas pievilcību arī mūsu dienās.

Pēc remonta „Bocmanī"

2007. gada jūnija sākumā pēc remonta durvis vēra Salacgrīvas vecākais krodziņš – kafejnīca „Pie Bocmaņa". Cik gan jūrnieku stāstu nav dzirdējušas krodziņa sienas un kādas tik dejas tur nav dejotas!? Ja paskatāmies vēsturē, tad savulaik Salacgrīvā bijuši trīs krodziņi – upes kreisajā krastā „Bumba", labajā krastā „Zaļā varde", tagad „Bocmanis", un Rogaiņkalnā „Kurkulītis", bet nu vairs palicis tikai „Bocmanis", kurš tā saucas jau no pagājušā gadsimta septiņdesmitajiem gadiem.

Rīgas starprajonu zvejnieku kooperatīvās biedrības Salacgrīvas filiāles vadītāja Veronika Būmane stāsta: „Neko kardināli negribējām mainīt, jo kafejnīcā ir Salacgrīvas pilsētas vecā elpa, mēs tikai centāmies iepūst jaunu dvašu!" Salacgrīvas pašvaldības vadītājs Dagnis Straubergs: „Ar zināmu uztraukumu vēru vaļā durvis, ļoti vēlējos uzzināt, kas tad ir mainījies, bet labi, ka īpašnieki ir sapratuši – nav nepieciešamas radikālas izmaiņas, ir tikai jāatsvaidzina vecās lietas un jāveic tehniski uzlabojumi."

Būvfirmas „Kubs" speciālists Jānis Brunzets ir apmierināts ar paveikto: „Vācot ārā grīdas ķieģeļus, kas vietām bija nodiluši pat vairākus centimetrus, savācām visdažādākās sīknaudas kolekciju. Te savulaik noteikti ir viesojušies turīgi viesi."

Jaunais vecais „Bocmanis" laipni gaida viesus!

2007. gada notikumi

Pasaules Jūrniecības diena

2007. gada 27. septembrī pasaule atzīmēja Jūrniecības dienu, lai tādā veidā atgādinātu jūrniecības industrijas nozīmi pasaules ekonomikā. 2007. gada tēma: „Starptautiskās Jūras organizācijas atbilde ar apkārtējo vidi saistītajiem mūsdienu izaicinājumiem". Šī ANO organizācija vēlas visus mudināt neatlaidīgi censties aizstāvēt apkārtējo vidi, kamēr vēl nav par vēlu. Vides aizsardzība saistīta ar apziņu, ka visi esam Dieva radības pārvaldnieki. Baznīcai rūpes par radīto pasauli ir morāls pienākums, paskaidroja Pontifikālās migrantu un ceļotāju pastorālās padomes sekretārs arhibīskaps Agostino Marketo.

Runājot par vides aizsardzību, svarīgi apzināties, ka cilvēks ir radības virsotne. Viņš atrodas radītās pasaules centrā. Tādēļ rūpēm par apkārtējo vidi būs nozīme tikai tad, ja vispirms tiks respektēta cilvēka persona. Diemžēl globalizācija nav uzlabojusi jūrniecībā iesaistīto darbinieku dzīves un darba apstākļus. Jūrnieki un zvejnieki ir spiesti pavadīt aizvien ilgāku laiku darbā, ir norobežoti no pasaules, pakļauti stresam un noguruši. Viņu darbs saistīts ar lielu drosmi, upura garu, pieredzi un sevišķām profesionālām iemaņām. Jāņem vērā, ka 90 procenti pasaules tirdzniecības ir saistīti ar jūru. Šā veida industrijai pasaules ekonomikā ir būtiska nozīme. Tāpēc katras sabiedrības pienākums ir izrādīt cieņu, pateicību un solidaritāti jūras industrijā iesaistītiem darbiniekiem. Ticīgos Baznīca aicina lūgties par viņiem un viņu ģimenēm. Bez tam ekonomiski attīstīto valstu pilsoņi aicināti saprast, ka šīs zemes labumi jāizmanto, ņemot vērā kopējā labuma prasības un domājot par nākamajām paaudzēm.

Vai valsts nozagšana?

Ja pieņem Pasaules Bankas ekspertu formulu, tad valsts nozagšana atšķirībā no parastas korupcijas skar augstāko valsts varas līmeni, tā ir politisko un ekonomisko interešu saplūdināšana savtīgos nolūkos. Tai esot sešas pamatadreses: parlamentārā likumdošana; valdības lēmumi; centrālās bankas ietekme; kriminālietas; civillietu, kur skartas uzņēmēju komercintereses, izskatīšana; politisko partiju finansēšana. Te svarīgi pielikt politoloģijas profesores Rasmas Kārkliņas sacīto: "Ekstrēms valsts sagrābšanas veids ir valsts institūciju "de facto" pārņemšana biznesa interesēs vai kriminālām darbībām." Lūk, ja Vaira Vīķe-Freiberga vai "Jaunais laiks" būtu 2007. gada janvārī, februārī vai pat martā definējuši savu nostāju pret Saeimu šādi, tad tā būtu pozīcija, ko būtu grūti uztvert vien kā partijisku plosīšanos. Tad prezidente un partijas risinātu politiska līmeņa problēmu, bet prokuratūra vai KNAB nodarbotos ar sekundāro "valsts nozadzēju" izķeršanu. Taču nevienam nepietika ne drosmes, ne vēlēšanās. Nu *politiskais katls* turpina *vārīties*.

Eksperti: iekšzemes kopprodukts stabilizējas

2007. gada attīstības tendences Baltijā ir kļuvušas vēl kontrastainākas. Igaunijas ekonomikas pieaugums strauji piebremzējas, Latvijā šis process ir tikko sācies, bet Lietuvā izaugsme turpina uzņemt apgriezienus. Šādi secinājumi izdarīti „Hansabankas" speciālistu sagatavotajā kārtējā Baltijas makroekonomikas apskatā. Bankas eksperti uzskata, ka Latvijā un Igaunijā iekšzemes kopprodukta pieaugums turpmāko divu gadu laikā varētu īslaicīgi nokristies zem ilgtspējīgā līmeņa, kas ir 6-8% gadā, taču visu triju Baltijas valstu ilgtermiņa izaugsmes iespējas joprojām ir ļoti labas. Eksperti norāda, ka pieauguma tempu krišanos veicinās tie paši faktori, kas vērojami Igaunijā – darbaspēka trūkums, izmaksu pieaugums un stingrāka monetārā vide. Prognozējot Latvijai samērā straujus pieauguma tempus, bankas speciālisti saglabā piesardzīgu optimismu un paredz, ka pēc 10% pieauguma 2007. gadā Latvijas ekonomikas pieaugums 2008. gadā būs aptuveni 6,5%, bet 2009. gadā – 7%.

Inflācijas mazināšanās vēl nav gaidāma

2007. gadā Latvijā inflācijas pieaugums pārsniedza 15% robežu, ko noteica gan ārējie faktori – pasaules graudu cenu kāpums, naftas, gāzes cenas, gan arī ļoti spēcīgās inflācijas gaidas. Speciālisti brīdina, ka 2008. gada pirmajā pusē inflācijas līmenis Latvijā būs ļoti augsts, bet 2008. gada vasarā, mazinoties pārtikas cenu kāpuma ietekmei uz gada rādītājiem un vājinoties iekšzemes pieprasījumam, inflācija saruks.

Kvotas ierobežo ražošanu

Vides ministrija nav apmierināta ar Latvijai piešķirto izmešu kvotu apjomu 2008. – 2012. gadam. Tās nav pietiekamas, lai ražošana Latvijā dinamiski attīstītos. Vides ministrs R. Vējonis uzskata, ka ES ir problēmas ar kvotu aprēķināšanu mazajām valstīm. Ir saprotams, ka arī mazas valstis vēlas būvēt lielas rūpnīcas, bet ierobežoto izmešu kvotu dēļ tas bieži vien nav un nebūs iespējams. R. Vējonis ir pārliecināts, ka projekti ne vienmēr ir pamatoti un ne vienmēr vajadzētu būvēt lielas rūpnīcas un ražot produkciju, kurai nav adekvāta pieprasījuma. Diemžēl arī ar tik absurdām lietām esot jāsaskaras. Otra problēma, ko saskata vides ministrs, ir plānotās tehnoloģijas. Lai gan tās atbilst pieprasītajiem standartiem, ne vienmēr tās ir mūsdienu prasībām atbilstošākās un modernākās, kur nu vēl, domājot par attiecīgās ražotnes darbību pēc pieciem vai desmit gadiem. Šobrīd tiek taupīta nauda uz tehnoloģiju rēķina, lai gan pareizāk būtu domāt par tehnoloģijām ar mazu emisiju apjomu, lai nākotnē uzņēmuma modernizācijai nevajadzētu tērēt nesamērīgi daudz naudas. Kā mēdz sacīt, skopais maksā divreiz.

„TransBaltica 2007"

2007. gada 15. jūnijā Rīgā norisinājās starptautiska transporta, tranzīta un loģistikas jautājumiem veltīta konference „TransBaltica 2007", kurā piedalījās

satiksmes ministrs Ainārs Šlesers, Krievijas Muitas dienesta Galvenās pārvaldes priekšnieka vietnieks Sergejs Aleksejevs un citas amatpersonas.

Konferences laikā ministrs Ainārs Šlesers uzsvēra, ka Latvija jau tagad ir tranzīta un loģistikas lielvalsts, turklāt tai vēl ir lielas attīstības perspektīvas.

„Latvija jau līdz šim ir veiksmīgi spējusi izmantot gūto pieredzi un zināšanas par tirgiem un sadarbību gan austrumu, gan rietumu virzienā, jomas attīstība ir atklājusi arī problēmas, kas jārisina," pārliecību par iespējām perspektīvā augt vēl straujāk pamatoja A. Šlesers.

Iespējas Ukrainā

2007. gada maijā Odesā notika transporta forums „TransUkraina 2007" un reizē arī izstāde, kurā Latviju pārstāvēja vienotais zīmols „Tranzīts Latvija". Latvijas delegācijas sastāvā bija Satiksmes ministrija, trīs lielākās ostas – Rīga, Ventspils un Liepāja, kā arī „Latvijas dzelzceļš" un autopārvadātāji. Tā kā Ukrainai ir plašas eksporta un importa iespējas, nākotnē varētu palielināties Ukrainas kravu plūsma caur Latvijas ostām.

Beļģijas ārlietu ministrs izrāda interesi par Latvijas ostām

2007. gada 24. aprīlī ārlietu ministrs Artis Pabriks tikās ar Beļģijas Karalistes ārlietu ministru Karelu de Guhtu, kurš izrādīja interesi par Latvijas ostām, to kapacitāti un attīstības iespējām. A. Pabriks kolēģi informēja, ka Latvijas lielākās ostas Ventspils potenciāls pilnībā netiek izmantots un tā ir gatava jauniem sadarbības projektiem, savukārt Liepājas ostā plānoti gultnes padziļināšanas darbi, lai tajā varētu piestāt kuģi ar lielāku iegrimi. Lielākais Beļģijas investors ir „Nord Natie Ventspils terminmāls", kas devis ieguldījumu konteineru termināla izbūvē Ventspils ostā un darbojas kravu iekraušanas, izkraušanas, glābšanas un noliktavu saimniecības jomā.

Teorētiski viss notiek

Ainažos Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests kopā ar Igaunijas kolēģiem organizēja pārrobežu mācības „Apex 2007". Latvijas un Igaunijas operatīvos dienestus jau ceturto gadu saista sadarbības līgums, šai laikā reizi gadā notiek kopīgas mācības, un 2007. gadā vajadzēja novērst sauskravas kuģa avārijas sekas līcī.

Pērn Igaunijā notika naftas produktu izplūde jūrā, pēc tam kaimiņi izdarīja nopietnus secinājumus – iegādājās nepieciešamo tehniku šo produktu savākšanai, bet paši speciālisti šādu krīzi novērst mācījās Zviedrijā, Anglijā, Dānijā. Tāpēc Ainažos notikušajās mācībās brīdī, kad mazuts teorētiski virzījās uz Igaunijas pusi un nelaimes seku novēršanas procesā tika iesaistīti igauņi, viņi varēja piedāvāt gan savu tehniku, gan padomu, piemēram, ko darīt ar cietušajiem putniem.

Pēc sarunām ar glābšanas darbos iesaistītajiem Latvijas dienestu pārstāvjiem jāsecina, ka vājākā vieta viņu darbībā ir tas, ka trūkst speciālo līdzekļu un tehnikas. Mūsējie tik vien varēja kā vietējos veikalos iegādāties lāpstas, dakšas un... gumijas zābakus, lai savāktu krastā nonākušo mazutu, kas divu stundu laikā, kamēr no Rīgas tiek piegādātas bonas, jau bija piesārņojis krastu četru kilometru garumā.

Analizējot mācību gaitu, tika konstatēts, ka Salacgrīvas ostā notikušās avārijas sekas ar nelielām kļūdām tika likvidētas. Teorētiski.

Robežsargu kuģis ierindā

2007. gada 27. jūlijā Igaunijā, akciju sabiedrības „Baltic Workboats" kuģu būvētavā Nasvā (Sāremā), notika patruļkuģa RK–20 „Rānda" ūdenī nolaišanas svinīgā ceremonija. 2006. gada 15. jūnijā Valsts robežsardzes (VRS) Galvenā pārvalde atbilstoši Šengenas konvencijas finanšu programmai „Robežsardzes mobilitātes uzlabošana jūrā" noslēdza līgumu par jūras patruļkuteru un patruļkuģu iegādi. Divpadsmit mēnešu laikā robežsargiem jāsaņem kuģi un kuteri, kuru kopējā vērtība ir 3 345 300 eiro. „Rānda" ir pirmais no jaunuzbūvētajiem kuģiem. Tas ir 24 metrus garš, spēj attīstīt ātrumu līdz 25 mezgliem. Kuģa nosaukums „Rānda" ņemts no lībiešu valodas, kurā tas nozīmē *krasts, jūrmala*, arī *lībiešu krasts* – lībiešu vēsturiski apdzīvota vieta Ziemeļkurzemes piekrastē. Ar šādu kuģa nosaukuma izvēli VRS vēlas uzsvērt kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanas nozīmi.

Veidos dzelzceļa pārbrauktuvi

Lai atvieglotu transporta plūsmu dzelzceļa stacijas teritorijā, Ministru kabineta komiteja atbalstījusi ieceri Liepājā ierīkot jaunu dzelzceļa pārbrauktuvi. Satiksmes ministrija uzskata, ka dzelzceļa pārbrauktuves ierīkošana būtiski atvieglos transporta satiksmi uz Liepājas ostu un no tās. Jaunā pārbrauktuve dos iespēju saīsināt laiku un ceļu, kas nepieciešams, lai no Liepājas ostas nokļūtu uz Rīgas šosejas. Plānots, ka dzelzceļa pārbrauktuve būs pastāvīga, tur tiks uzstādīts papildu drošības aprīkojums – barjeras un video novērošana. Liepājas dzelzceļa stacijas modernizācijai 2011.–2012. gadā būs nepieciešami pieci miljoni latu, liecina dzelzceļa kompānijas „Latvijas dzelzceļš" sniegtā informācija. Liepājas stacijas modernizācija nepieciešama, lai osta varētu straujāk palielināt kravu apjomus. „Latvijas dzelzceļam" jānodrošina lielākas šķirošanas un pārkraušanas jaudas Liepājas stacijā – jābūvē jauni pievedceļi un jāpagarina esošie, kā arī jāveic citi dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas pasākumi.

Liepājas ostai – 310

2007. gada 3. oktobris. Liepājas osta atzīmē 310. gadadienu, kopš tās teritorijā iedzīti pirmie pāļi. No 1997. gada osta ir Liepājas Speciālās ekonomiskās zonas sastāvdaļa, kas tai nodrošina brīvostas statusu, ļaujot veiksmīgāk konkurēt ar

citām reģiona ostām. Osta joprojām ir SEZ aktīvākā daļa – jau vairākus gadus tur stabili darbojas 16 stividorkompānijas, 11 kuģu aģentūras, ekspeditori, brokeri un citi ostas pakalpojumu sniedzēji. Pēdējos gados osta diemžēl nevar lepoties ar kravu apgrozījuma pieaugumu, bet tai vismaz ir izdevies šo apgrozījumu stabilizēt 4–4,5 miljonu tonnu robežās. Pērn tas bija 4 milj. tonnu. Liepājas ostas darbība orientēta galvenokārt uz eksporta un tranzīta pakalpojumu sniegšanu. Pašlaik LSEZ pārvalde sadarbībā ar pilsētas domi īsteno vairākus apjomīgus infrastruktūras projektus un gatavo dokumentāciju finansējuma piesaistīšanai no ES Kohēzijas fonda un Reģionālās attīstības fonda.

Izstāde Loču tornī

Liepājas muzejs sadarbībā ar ostas pārvaldi Loču tornī iekārtojis ostas 310. dzimšanas dienai veltītu tematisku izstādi par Latvijas tirdzniecības flotes vēsturi. Izstādi svinīgi atklāja 2007. gada 4. oktobrī. Pēc muzeja galvenā speciālista Jura Kriķa informācijas, par Liepājas ostas dibināšanas datumu tiek uzskatīts 1697. gada 1. oktobris, bet pirmo pāli ostas būvē iedzina 3. oktobrī. Loču tornī iekārtotajā izstādē redzamas fotogrāfijas, dokumentu kopijas, kartes, kas stāsta par Latvijas tirdzniecības floti 20. gadsimta 20.–90. gados. Izstādi veidojuši Latvijas Kara muzeja un Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja speciālisti.

Meklēs naftu Baltijas jūrā

Atsaucoties uz vārdā neminētiem avotiem, Polijas biznesa laikraksts „Parkiet" informē, ka Polijas otrā lielākā naftas kompānija „Lotos" veikusi sākotnējos testus naftas meklēšanai Baltijas jūras dzelmē pie Latvijas krastiem. Laikraksts vēsta, ka pārbaužu mērķis bijis konstatēt, kur šajā rajonā varētu atrasties nafta, un pirms urbšanas testu uzsākšanas palīdzēt noteikt, kā būtu sadalāmas nākamās naftas izpētes koncesijas.

Pieprasa Vējoņa demisiju

Latvijas zvejnieki pieprasījuši vides ministra Raimonda Vējoņa demisiju, kā arī tūlītējas izmaiņas Administratīvo pārkāpumu kodeksā (APK).

Latvijas zvejnieku profesionālo organizāciju pieprasījumā premjeram Ivaram Godmanim teikts, ka visi Latvijas zvejnieki ir sašutuši par Saeimas pieņemtajiem un Valsts prezidenta izsludinātajiem grozījumiem APK 80. pantā, kas stāsies spēkā 2008. gada 23. janvārī. Pieņemtie grozījumi vistiešākajā veidā apdraud profesionālos zvejniekus un viņu uzņēmējdarbību.

APK 80. pants par zvejas noteikumu pārkāpšanu paredz naudas sodu fiziskajām personām no 200 līdz 500 latiem ar vai bez pārkāpuma izdarīšanas rīku un pārkāpuma priekšmetu, tai skaitā pārkāpuma rezultātā iegūto zivju, kā arī peldošo līdzekļu konfiskācijas un zvejas tiesību anulēšanu uz laiku līdz vienam gadam.

Savukārt juridiskajām personām paredzēts naudas sods no 200 līdz 3000 latiem ar vai bez pārkāpuma izdarīšanas rīku un pārkāpuma priekšmetu, tai skaitā pārkāpuma rezultātā iegūto zivju, kā arī peldošo līdzekļu konfiskācijas un zvejas tiesību anulēšana uz laiku līdz trim gadiem.

„Neviena zvejniecības profesionālā sabiedriskā organizācija netika iepazīstināta ar gaidāmajiem grozījumiem, kā arī pilnīgi netika ņemta vērā APK 80. panta atbilstība Eiropas Savienības un Latvijas zivsaimniecības normatīvo aktu normām," teikts pieprasījumā.

Priekšlikumu Saeimā par grozījumiem APK 80. pantā bija rosinājis vides ministrs 2007. gada nogalē, neapspriežoties ar nozares profesionāļiem. Zivsaimniecības organizāciju pārstāvji uzskata, ka šādi grozījumi zvejniecību kā uzņēmējdarbību praktiski iznīcinās.

Eiropa kontrolē Latvijas zvejniekus

2007. gada novembra beigās Liepājas ostā ieradās Jūras vides pārvaldes Jūras kontroles sektora darbinieki kopā ar pārstāvjiem no Eiropas Komisijas, lai pārliecinātos, cik precīzi un atbilstoši ES regulu prasībām strādā mūsu vides inspektori.

Jūras kontroles sektora vadītājs Ainars Priediens pastāstīja, ka Eiropas Komisijas uzraugus visvairāk interesējot, kā notiek mencu zvejas noteikumu ievērošana un kontrole. Lai par to pārliecinātos, izlases kārtībā visai skrupulozi tiekot pārbaudīti gan kuģi, gan lomi. Paši EK pārstāvji pie mērīšanas un svēršanas neķeroties, tomēr uzmanīgi vērojot un fiksējot Latvijas inspektoru darbības.

Mazās Žurku salas lielās problēmas

Žurku sala atrodas Daugavas labajā krastā aptuveni 3,5 km no upes ietekas Rīgas līcī. Iepretī salai atrodas Rīnūžu ostas termināli. Sala ir izolēta, savienojuma ar krastu tai nav. 2006. gada 23. aprīlī salā uzskaitītas 115–130 sudrabkaiju ligzdas. Lielā ķīra vārds pērn presē visvairāk izskanēja saistībā ar Rīgas brīvostas pārvaldes iecerēm izveidot ogļu pārkraušanas terminālus Krievu salā, kur putni vēl pērn ligzdoja lielā skaitā. Tas izraisīja plašas diskusijas, jo šādi plāni ir pretrunā ar dabas sargu nodomu veidot salā mikroliegumu. Kamēr Krievu salas liktenis nav pilnībā izlemts, radusies iecere veidot mikroliegumu Žurku salā.

Žurku salā lielie ķīri kādreiz ir ligzdojuši, uzskaitīti pat aptuveni 1500 pāru, taču pēdējos gados sala aizaugusi ar krūmiem un kokiem, tādēļ lielie ķīri un upes zīriņi salu pametuši. Ornitologs Jānis Vīksne uzskata, ka Žurku salu iespējams padarīt par lielajam ķīrim atbilstošu ligzdošanas vietu – jāizcērt tikai krūmi un koki, jo šim putnam nepieciešama klaja vieta ligzdošanai. 2007. gada aprīlī Vides aizsardzības klubs rīkoja talku Žurku salā – šoreiz nevis vācot atkritumus un stādot kokus, bet gluži pretēji – izcērtot kokus un krūmus, lai atbrīvotu vietu lielo ķīru ligzdošanai.

Kuģa krustmātes un jūrnieki tiekas Ziemassvētkos

2007. gada 20. decembrī Rīgā, Benjamiņa namā, notika tradicionālais kuģu krustmāšu Ziemassvētku saiets, uz kuru pulcējās Jūras spēku kuģu krustmātes un kuģu komandieri. Šis pasākums notiek jau no 2001. gada, un tā mērķis ir apspriest aizejošā gada sadarbību, kā arī plānot aktivitātes nākamajam gadam.

Katram Jūras spēku kuģim ir sava krustmāte, kuras pienākums ir, izmantojot savu stāvokli sabiedrībā, iespēju robežās iepazīstināt sabiedrību ar kuģa apkalpes dienestu, kaujas mācību norisi un rezultātiem, ar apkalpes sadzīves apstākļiem un ar tiem saistītājām problēmām, veicināt kuģa apkalpes locekļu kultūras līmeņa un garīguma celšanu. Krustmātes tiesības ir jebkurā laikā (iepriekš saskaņojot ar kuģa komandieri) ierasties uz kuģa, apmeklēt visas kuģa telpas, vadības punktus un kaujas posteņus, lai iepazītos ar kuģa dzīvi, apkalpes dienesta un sadzīves apstākļiem, piedalīties visos kuģa pasākumos un kaujas mācībās (kā novērotāja), jūras pārgājienos, t.sk. ārzemju vizītēs un citos pasākumos likumā paredzētajā kārtībā. Kuģa krustmāšu nolikums izstrādāts 1993. gadā un statuss iedibināts, lai celtu Jūras spēku prestižu, kā arī nostiprinātu Jūras spēku un latviešu tautas garīgo saikni.

UZZIŅAI

Par Latvijas Republikas Jūras spēku karakuģa krustmāti var kļūt pilngadīga, vēlēttiesīga pilsone ar augstām garīgām un tikumiskām īpašībām. Latvijas Republikas Jūras spēku karakuģa krustmāti iecelļ ar Latvijas Republikas Jūras spēku komandiera pavēli, kuru krustmātes klātbūtnē uz karakuģa nolasa Latvijas Republikas Jūras spēku karoga iesvētīšanas un pacelšanas vai Kuģa dienā. Ar šo pavēli kuģa krustmāte tiek ieskaitīta kuģa apkalpē kā Goda locekle.

Ziemupē izskalota milzu zobenzivs

2007. gada 12. augustā Liepājas rajona Ziemupes jūrmalā, tikai dažus kilometrus no Ziemupes centra, pie Grāveru mājām tika izskalota 2,08 m gara zobenzivs. Izskalotā zobenzivs sver 37 kilogramus, tās augšžokļa pagarinājums jeb «zobens» ir aptuveni 70 centimetrus garš. Tagad ar jaunu eksponātu tiks papildināta Dabas muzeja jūras ekspozīcija.

UZZIŅAI

Zobenzivs (*Xiphias gladius*) ir vienīgā zobenzivju dzimtas suga. Zobenzivij raksturīgs īpatnējs augšžokļa pagarinājums jeb «zobens», kas pieaugušiem dzīvniekiem var sasniegt pat vienu trešdaļu no zivs kopējā garuma. Pati zivs var būt līdz 6 metrus gara. Pieaugušas zobenzivs svars var sasniegt pat 300 kg, maksimālais reģistrētais svars ir bijis 500 kg. Zobenzivis ir vienas no ātrākajām zivīm. Medību laikā tās var peldēt ar ātrumu 100 km/h, nereti – pat līdz 130 km/h.

Zobenzivs atradumus Baltijas jūrā var izskaidrot ar to migrāciju. Speciālisti norāda, ka zobenzivs ir tipisks okeāna iemītnieks, kas visbiežāk sastopams tropu un mērenās joslas ūdeņos. Migrācijas dēļ zobenzivis sastopamas arī tām neraksturīgās vietās, piemēram, Melnajā jūrā, Ziemeļjūrā un pat Baltijas jūrā. Šādās vietās tās nokļūst, sekojot zivju, galvenokārt siļķu, makreļu, stavridu vai reņģu bariem.

Baltijas jūrā ik pa laikam iemaldās vai krastā atrod interesantus un retus jūras iemītniekus. Pagājušā gada 21. jūlijā netālu no Duntes tika izskalots kuprvalis. Ar Pārtikas un veterinārā dienesta atbalstu tas nonāca Latvijas Dabas muzejā un pašlaik ir apskatāms Rīgas Zooloģiskajā dārzā.

2004. gadā jūras piekrastē Kurzemes pusē zvejnieku tīklos tika atrasts cūkdelfīns. Tā ir īpaši reta parādība, jo Baltijas jūrā Latvijas piekrastē tos izdodas novērot aptuveni reizi 30 gados. Visbiežāk jūras krastā atrod pelēkos roņus, retāk – pogainos roņus. Pēdējos gados biežs atradums zvejnieku tīklos ir arī Ķīnas krabis, kas 20. gs. sākumā ar kuģu balasta ūdeņiem atceļojis no tālās Ķīnas piekrastes līdz Vācijai.

UZZIŅAI

Gadījumi, kad Latvijas piekrastē izskalota zobenzivs, fiksēti deviņas reizes līdz Otrajam pasaules karam un divas reizes pēckara periodā – 1952. un 1993. gadā pie Ventspils.

Jūrniecības darbinieki – jubilāri 2007

Astoņdesmit pieci
Elmārs Kelle

Astoņdesmit
Igors Vītols
Laimonis Kļaviņš
Jānis Popovs
Elmārs Staļģis

Septiņdesmit pieci
Raimonds Maslovskis
Artūrs Krastiņš
Edīte Muceniece
Imants Vikmanis
Jānis Zavickis

Septiņdesmit
Arnis Akmeņlauks
Alberts Avins
Jānis Gasiņš
Aivars Kalnakārklis
Vladimirs Kozačenko
Alfrēds Mačtams
Genādijs Ostapenko
Mihails Pučiņins
Vasilijs Sirotkins
Orentīns Stankēvičs
Jānis Stepiņš
Konstantīns Sukurs
Kārlis Tomsons
Leonīds Turlisovs
Arnolds Zantmans

Sešdesmit pieci
Edgars Bumburs
Ojārs Maiss
Māris Mertens
Māra Biruta Mihejeva`
Mihails Mihejevs
Kārlis Vanags
Imants Zemļakovs

Sešdesmit
Mārcis Alders
Egils Danga
Antons Ikaunieks
Vilnis Ozoliņš
Kārlis Svilpis
Ādolfs Zagantis
Jānis Šuba

Piecdesmit pieci
Ilmārs Balodis
Oskars Spāde
Igors Tarvīds

Piecdesmit
Ilmārs Lešinskis
Andris Kļaviņš
Ivars Muravskis
Māris Suseklis

Četrdesmit
Gints Dandzbergs

Trīsdesmit
Juris Brīvnieks
Andris Ratnieks
Normunds Kurcikjavičs

Paldies par sadarbību un atbalstu!

Rīgas brīvostas pārvaldei
Ventspils brīvostas pārvaldei
Liepājas ostas pārvaldei
Salacgrīvas ostas pārvaldei
Skultes ostas pārvaldei
Mērsraga ostas 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
Rīgas pasažieru terminālam
AS „Latvijas kuģniecība" pensionāru biedrībai „Enkurs"
Firmām
SIA „Lapa"
„Jūras Projekts"
SIA „BMGS"
AS „Liepājas osta LM"
„Baltic Container Terminal"
SIA „BGS"
SIA „Strek"
SIA „B.L.B. Baltijas terminmāls"
„DFDS Tor Line"
SIA „OVI"
„Alpha Shipping Company"
„Rīgas kuģu būvētava"
„Jūras grāmata"
„Ekohidrotehnika un Ko"

Paldies visiem, kas palīdzēja „Latvijas Jūrniecības gadagrāmatas 2007" sagatavošanā, neliedzot padomu, informāciju, fotomateriālus, kā arī finansiāli atbalstīja tās izdošanu.

SIA "OVI" ir Latvijas uzņēmums, kas no 1992. gada aprīļa nodarbojas ar benzīna, dīzeļdegvielas, mazuta un citu naftas produktu tirdzniecību Latvijā.

Uzņēmumam pieder degvielas uzpildes staciju tīkls un kravas automašīnu parks degvielas pārvadāšanai, kā arī bunkurētājkuģis, tankkuģis un piestātne Rīgas ostā.

SIA "OVI" nodarbojas ar iezīmētās (marķētās) dīzeļdegvielas piegādi vietējo patērētāju vajadzībām un eksportēšanu ārvalstu pircējiem. Realizācija notiek no akcīzes noliktavas Rīgā.

SIA „OVI" nodarbojas ar kuģu bunkurēšanu Mērsraga ostā, Skultes ostā un Salacgrīvas ostā, bet kompānijas pamatdarbība saistīta ar Rīgas ostu.

Kopš 2001. gada novembra SIA "OVI" ir starptautiskās asociācijas "International Bunker Industry Association" locekle.

SIA „OVI" piedāvā:
- **Degvielu**
- **Eļļas**
- **Smērvielas**

SIA „OVI" adrese:
Tvaika iela 35, Rīga, LV-1034, Latvija

Kontakti:
Andrejs Vaitkevičus,
galvenais bunkurēšanas menedžeris
Tālr. +371 9263636
vait@ovi.lv

Egils Vanags,
bunkurēšanas tirzniecības menedžeris
Tālr. +371 6155541
egils@ovi.lv

"Ekohidrotechnika" (EHT) ir privāta neatkarīga kompānija, kuras pamatā ir tikai privātais kapitāls bez kredīta saistībām.

Kompānija dibināta 1990. gadā, un tās specializācija ir ostu padziļināšanas darbi un hidrotehnisko būvju projektēšana, piedāvājot pilnu pakalpojumu paketi: objekta projektēšanu, tehnoloģiju izstrādi, padziļināšanas vai hidroceltniecības darbus. Kompānija savu darbību pamatā izvērš Baltijā, tās pārstāvniecības ir arī Eiropā un Tuvajos Austrumos, bet centrālais biroja atrodas Rīgā.

Kompānijas kredo: augsta darba kvalitāte, laikus izpildīts pasūtījums, tirgus paplašināšana un partnerattiecību veidošana.

Kompānijas lielākais ieguvums ir kvalificēti darbinieki ar speciālo izglītību hidroceltniecības specialitātē.

Pateicoties sadarbības partneriem, EHT pasūtījumu veikšanai var izmantot Baltijas, Kaspijas, Melnās jūras un Tuvo Austrumu ostu padziļināšanas darbiem nepieciešamo tehniku un floti.

Ludzas iela 2, Rīga, LV-1003 • Tālr. 67165222 • www.eht.lv

Satura rādītājs

Priekšvārds

3 Cilvēks jūrniecībā un jūrniecībai
4 Piecpadsmit grāmatas jūsu grāmatu plauktā

Gada notikumi

7 ES Reformu līgums veicina mazo valstu ietekmi
8 2007. gada 21. decembrī Latvija pievienojās Šengenas zonai
9 Fragmenti no Valsts prezidentes Vairas Vīķes-Freibergas uzrunas Saeimā
12 Valsts prezidenta Valda Zatlera uzruna pēc svinīgā zvēresta Saeimā
14 Viktors Kaļužnijs atvadās no Latvijas
15 Jaunais Krievijas vēstnieks Latvijā Aleksandrs Vešņakovs
16 Valdība mirusi, lai dzīvo valdība!
17 Indulis Emsis atvadās no amata, Gundars Daudze stājas viņa vietā
18 Aivaru Lembergu apsūdz noziedzīgos nodarījumos

Jūrniecības savienība

20 Mūsu pienākums ir raudzīties nākotnē

Politika

32 Ceļā uz turpmāko ES jūrniecības politiku: Eiropas redzējums par okeāniem un jūrām
34 Atzinums par turpmāko stratēģiju
40 Bīstamo kravu pārvadājumi pa iekšējiem ūdeņiem
41 Izvirza stingras prasības virszemes ūdeņu kvalitātei
42 Aicina pieņemt stingrākus noteikumus karoga valstīm par kuģošanas drošību
43 Kuģu īpašnieku civiltiesiskā atbildība un finanšu garantijas
44 Citi likumprojekti par kuģošanas drošību
47 Komisija ierosina izveidot integrētu Eiropas Savienības jūrniecības politiku
50 Ceļā uz Eiropas jūrniecības politiku
51 Roberts Zīle: „Krievijai jāatjauno naftas tranzīta kuģu flote"
53 Eiropas Savienības aizjūras zemes un teritorijas
55 Pakalpojumu tirgus dalīšana Eiropas Savienībā
59 Satiksmes ministrija uzlabo nozares darbu
60 Kravu apjoms vēl pieaugs
63 Satiksmes ministrijas budžeta izlietojums
68 Par Saeimas deputāta amata savienošanu ar amatu biedrībā
67 Eiropa spriež par dzelzceļa jautājumiem
69 Latvijas un Krievijas robeža ir Eiropas problēma
70 „Rail Baltica" no Briseles saņems 23 miljonus
73 „Latvijas dzelzceļš" – tā ir laba izvēle
82 Mērķtiecīgi veidota un īstenota politika
92 HELCOM apstiprina stratēģisko rīcības plānu
96 Jūras sanitāri cīņā pret kloāku Baltijas jūrā
100 Vaira Vīķe-Freiberga: jārūpējas par Baltijas jūras drošību
101 Kas pārbaroja Baltijas jūru?
103 Kas nogalina Baltijas jūru?
107 Miljonu vērts jūras krasta vilinājums
112 Baltijas un Melnās jūras savienošanu uzskata par absurdu
113 GALILEO krustcelēs: programmas realizācija ir apdraudēta

Ostas

116 Konteinerkravas pieaug, vienotas sistēmas joprojām nav
131 Aizsargjoslu likuma līkumi
134 Ko darīs Rīgas osta?
144 Atklāta konteinervilciena līnija starp Rīgu un Maskavu
148 Rīgas brīvosta plāno sakopt Mīlestības salu
149 Kravas nav cunami
154 „B.L.B. Baltijas termināls" apkaro sekas
156 Prāmju līnija gaida labākus laikus
161 Uzticība vietējiem kuģu būvētājiem

Ls. 5,58

Saturs

169 Liepājas osta joprojām gatavojas lēcienam
178 Liepājas ostas ziņas
183 Raudzīties nākotnē, ne skatīties pagātnē
189 Ventspils ostas panākumi un satricinājumi
200 „Hercogs Jēkabs" kursēs ar audiogidu
202 „Scandlines" palielina apgriezienus
203 Mācību burinieks Ventspilī
204 Mērsrags īsteno ieceres
212 Salacgrīvā atgūst nokavēto
216 Skultes ostā arvien jauni projekti
218 Pāvilostā jauna piestātne un jauns pārvaldnieks

Jūras administrācija

222 Normāls darba gads – tāds, kādam tam jābūt
224 Tiekas Baltijas valstu jūras administrācijas
229 Latvija nepiekrīt Eiropas Komisijas ieteikumam
232 IMO Kuģošanas drošības komiteja izskata svarīgas problēmas
237 Parīzes memoranda valstis ieklausās Latvijas priekšlikumā
242 Par jūrnieku apmācības kursu izmaksām
244 Kā cīnīties ar viltotiem sertifikātiem?
245 Panamas vēstnieks pārsteigts par jūrnieku skaitu Latvijā
246 Jūrnieku profesionālās kompetences vērtētāju seminārs
248 Ziņas jahtu īpašniekiem
250 Par nopietnām lietām var arī pasmieties
252 Hidrogrāfijas dienests svin 15 gadu jubileju
253 Papīra un elektroniskās, oficiālās un neoficiālās navigācijas kartes
256 Pasaules hidrogrāfu konferencē spriež par pārmaiņām
257 Gatavo jaunu kuģu ceļu Irbes šaurumā
258 Jūras negadījumi dod vielu pārdomām

Jūrniecība

270 Bez laba projekta neiztikt
275 Par AS „Latvijas kuģniecība" valdes priekšsēdētāju kļūst Imants Sarmulis
278 AS „Latvijas kuģniecība" uztraucas par reputācijas graušanu
283 LK jaunie tankkuģi
289 Ar ticību nākotnei
294 Bankas finansē kuģu būvi
296 Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas aktualitātes
298 Izglītība kā piedāvājums
304 Jauni materiāli par jūrnieku izglītību Latvijā
310 Kāpnes uz jūru
314 Gatavojoties konkursam, vidusskolnieki iepazīstas ar jūras virsnieka profesiju
318 Rūpīgs darbs dod labus rezultātus
319 Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība – rūpes, bažas, prieki
322 Ziņas jūrniekiem
327 Jūrnieku dzīves īpatnības jūrā un veselība
332 Būtiski trūkumi zivsaimniecības politikā Eiropā
335 Par dažām zvejniecības un zivju apstrādes lietām domājot
337 Zvejnieks ir divkāršs jūrnieks
339 Vai *doršas* pārvērtīs par zelta zivtiņām?
341 Kad esi bijis otrais aiz Dieva
335 Starptautiskās Jūras organizācijas balva – „Latvijas kuģniecības" kapteinim
361 No lauku zēna par tālbraucēju kapteini. Antonam Ikauniekam – 60

Jūras spēki

372 Jūras spēku 15. gadadiena
379 Jūras spēku ikdiena ir mācības
384 Latvijas Jūras spēki no Nīderlandes saņem mīnu meklētāju kuģus
387 Notikumi īsumā
389 No viena „Viestura" uz otru

Vēsture

400 Jūrniecības departamenta izveidošana
407 Liepājas kara ostas pirmsākumi
411 Karš atņēma visu
416 „Ever" – arvien, vienmēr, mūžam...
423 Turpinot iesākto jeb Piezīmes par Baltijas mācību kuģu vienību
427 Pazaudētā pasaule
433 Jūrnieki un jūrniecības darbinieki – simtgadnieki
439 Pro Memoria
445 Kultūra, grāmatas, jubilāri, notikumi

LATVIJAS NACIONĀLĀ BIBLIOTĒKA
0308091673

Ut
629.5