

LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

**LATVIJAS JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2010**

18. grāmata

RĪGA 2011

Redkolēģija

Antons Vjaters, Anita Freiberga, Ilze Bernsone

Redaktore

Anita Freiberga

Datorgrafika

Kaspars Vēveris

Ilustrācijām izmantoti:

Ā. Freiberga, H. Apoga, S. Kočānes, R. Ābeles, V. Novikova, A. Novikovas, V. Putānes, A. Buka foto, kā arī foto no Ministru kabineta, Valsts prezidenta kancelejas Preses dienesta, Saeimas kancelejas, Satiksmes ministrijas, LOP reklāmas komisijas, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, LJA, Rīgas brīvostas pārvaldes, Ventspils brīvostas pārvaldes, Liepājas ostas pārvaldes, Salacgrīvas ostas pārvaldes, Mērsraga ostas pārvaldes, Skultes ostas pārvaldes, Ainažu muzeja, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūras spēku, JS Krasta apsardzes dienesta, LDz preses dienesta, VUGD, laikraksta „Tēvijas Sargs”, LU Preses centra, EPA, daivings.lv, NATO OTAN, „Army technology” un izdevuma „Jūras Vēstis” arhīva.

Rakstos izmantota ES, EK, IMO, Satiksmes ministrijas, aģentūras LETA, BNS, laikrakstu „Diena”, „Dienas Bizness”, „Neatkarīgā Rīta Avīze”, „Kurzemes Vārds” „Latvijas Avīze”, Latvijas Jūras administrācijas žurnāla „Jūrnieris”, „Vides Vēstis”, „Tēvijas sargs”, portālu „Delfi”, „Apollo”, „Viss liepājniekiem”, „Ventspils aktuāli”, Iv.lv, daivings.lv informācija. Rakstus publicēšanai sagatavojusi Anita Freiberga.

© „Latvijas Jūrnierības gadagrāmata 2010” sagatavota SIA „Jūras informācija”

© Latvijas Jūrnierības savienība

VĒSTULES HERCOGAM JĒKABAM

Mazliet divaina situācija. Esot pie pilna prāta un labas veselības, vēlos nosūtīt vēstules Kursas valdniekam hercogam Jēkabam, kurš dzimis pirms 400 gadiem un mūžībā aizkuģojis septiņdesmit divus gadus vēlāk. Pati mēģinu saprast, kas mani mudina to darīt? Laikam jau tie ir ļoti būtiski iemesli.

Pirmais. Mani iedvesmo un pārlicina spēcīgas personības. Laiks pierādījis, ka hercogs Jēkabs tāds bija. Otrais. Mani iedvesmo hercoga Jēkaba moto: „Kas nebaidās no liela darba un ar to saistītām iespējamām briesmām, tas paveic lielas lietas, turpreti apkaunoti paliek tie, kas veltīgas kritikas un pārmērīgas drošības meklēšanas dēļ nekad neko nesasniedz, vienīgi spēj atzīt stiprāko tiesības uz panākumiem.”

Trešais. Mani iedvesmo hercoga Jēkaba sasniegumi. Tikai divpadsmit gadus pēc viņa valdīšanas sākuma Kurzemes hercogistes starptautiskā ietekme un prestižs jau sasniegja savu augstāko punktu – par to tiek uzskatīts 1654. gadā noslēgtais neitralitātes līgums un 1657. gada tirdzniecības līgums ar Angliju. Bet Jēkaba Ketlera četrdesmit gadus ilgā valdīšana tiek uzskatīta par Kurzemes un Zemgales hercogistes ziedu laikiem.

Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas divdesmit gadiem esam sasnieguši „Latvijas hercogistes” zemāko punktu: mūsu „hercogu” izveidotā valsts pārvaldes sistēma „nerulle”, jo tās vadītāji bijuši savtīgi un glēvi, bet pavalstnieki palikuši apkaunoti, jo allaž atzinuši kāda stiprāka tiesības uz panākumiem. Devīņas vēstules Gadagrāmatas deviņu nodaļu titullapās ir pārdomas par vakardienu, šodienu un rītdienu.

Ak, jā! Ir jau arī ceturtais iemesls, kāpēc rakstīt tieši hercogam Jēkabam. Labāk to darīt vēsturē ierakstītai personībai nekā tiem, kas tāpat nespēj paveikt lielas lietas. Izvēlos spēcīgu personību.

Anita Freiberga,
„Latvijas jūrniecības gadagrāmatas” redaktore

KAMĒR VĒL MALDĀMIES NEATKARĪBAS TUKSNESĪ

2010. gads bija iezīmīgs ar diviem svarīgiem notikumiem: Latvijas neatkarības atjaunošanas divdesmit gadiem un 10. Saeimas vēlēšanām. Protams, vēl tika atzīmētas arī dažādas gadadienas – Rīgas ostai 810, Ventspils 700+20, kompāniju apaļas un pusapaļas jubilejas, bet „Latvijas jūrniecības gadagrāmata 2010” īpašu uzmanību veltījusi Kurzemes un Zemgales hercoga Jēkaba 400. dzimšanas dienai. Daudzi teiks, nevajag skatīties atpakaļ, jādzīvo šodienā un jāiet uz priekšu. Jā, pilnīgi piekrītu, ir jāiet uz priekšu! Un tomēr jāieelpo arī pagātnes gaiss, jāiepazīst vēstures liecības, jāuzklausā mācības, jāsaprot procesu patiesā jēga, jāapjauš hronikās nepierakstītais, tas viss jāsaliek kopā ar vārdos nepasakāmo Dievišķo vai Kosmosa informāciju, un varbūt tad izdosies kaut nedaudz labāk saprast šodienas procesus.

Bībeles vēstījums liecina, ka jūdi 430 gadus pavadīja verdzībā Ēģiptē. Viņus kalpināja un pazemoja. Jūdi ilgojās pēc brīvības, tāpēc raidīja karstas lūgšanas Dievam. Viņš tos uzklausīja un ievēda Apsolītajā zemē, bet viss nenotika vienkārši un ātri. Izrādījās, ka brīvība nebija tāda, kādu daudzi bija iedomājušies. Visam taču tūlīt vajadzēja kļūt labākam, vieglākam un skaistākam!

Mozus jūdus 40 gadus vadāja pa tuksnesi, un tas viss likās bezgalīgi, vienmuļi un bezjēdzīgi. Nevarēja zināt, vai pēc 40 nebūs vēl 40. „Kādēļ Mozus mūs vadā?” jūdi sprieda un kurnēja, ka labāk tomēr bija Ēģiptē, kaut verdzībā, bet bija gaļa ko ēst. Bet pa šiem 40 gadiem izauga jauna paaudze, kura nepazina verdzību...

Šodienai ir liela līdzība ar tālaika Ēģipti, Apsolīto zemi, jūdu ceļojumu un Mozus centieniem. Skumjas, ciešanas, pārbaudījumi, kārdinājumi, grēki, pagurums, šaubas, mazticība un pāri visam nāves perspektīva līdzinās tuksneša izdegušajām smiltīm. Bet tik ilgi, kamēr cilvēks sevī neko negribēs mainīt, būs tikai ilūzija par šķietamu brīvību.

Vienmēr kādam ir jāuzņemas vadība. Jautājums – kāds ir šis vadonis? Vai viņš spēj domāt par tiem, kurus vada? Un otrs jautājums – vai cilvēki spēj novērtēt tos, kuri viņus vada? Apburtais loks, jo diemžēl cilvēka dabā ir ielikta mūžīgā nepmierinātība. Ne velti saka, ka pravietis savā tēvu zemē netiek atzīts. Pagaidām vēl esam iemācījušies tikai kritizēt savus praviešus, bet nespējam uzņemties atbildību pat par to, kādus simt tautas priekšstāvjus esam ievēlējuši Saeimā. Un tā gadu no gada dzīvojam tikai ilūzijās par brīvību, atceroties, cik labi bija *krievu laiki*. Vēstures liecībās lasām, ka arī dzimtcilvēki samierinājušies ar savu nebrīvi, tāpēc ka viņu ekonomiskais stāvoklis bieži vien bijis labāks nekā brīvajiem zemniekiem, jo dzimtcilvēkus nedrīkstēja padzīt no zemes.

Interesējoties par hercoga Jēkaba veiksmīgo ārpolitiku, redzam, cik daudz var izdarīt viens cilvēks, piedevām dzīvojot tik sarežģītā laikā. Ne pirms viņa, ne arī hercoga pēcteči nespēja panākt kaut ko līdzīgu, jo tiem pietrūka uzņēmības, zināšanu un galvenokārt jau nebija tādas vēlēšanās, kāda bija Kurzemes hercogistes valdniekam Jēkabam. (Par hercogu Jēkabu lasiet I. Bernsones pētījumu Gadagrāmatā.)

Latvijas valstij kā kuģim nav sava konkrēta kursa, uzskata antropologi un politologi un secina, ka esam vienkārši izcūkojuši reālās iespējas. Ir vēl kāds bēdīgs secinājums – mūsu politiķu un diplomātu vidū ir tikai daži, kas spēj paveikt patiešām diženas lietas. Veidojot Gadagrāmatu un tiekoties ar jūrnieceības nozares ļaudīm, arī nācās dzirdēt tieši tādas pašas atziņas. Spēcīgas un izglītotas personības vajadzīgas gan valsts pārvaldē, gan pašvaldībās, gan augstskolās, gan katrā uzņēmumā un ģimenē.

Bet daudzas personības šodien atstāj Latviju, ļoti iespējams, lai šurp nekad vairs neatgrieztos. Kā 1939. gadā vācbaltieši atstāja Latviju. Rakstnieka Jāņa Janovska lugā „Uz neatgriešanos” izskan kas ļoti mūsdienīgs – aizbraukšanas un atgriešanās motīvs. Savam varonim Džonim rakstnieks liek teikt: „Un pieņemsim, ka mana zeme pēkšņi mani sauc. Jāni Vilciņ! – tā sauc. Un kāds atbild manā vietā: tas ir aizlaidies. Vai tu gribētu dzīvot kopā ar tādu, kas ir aizlaidies?”

Gints Šimanis: „Mūsdienās par traģisku anekdoti ir pārvērties jautājums: kurš būs tas pēdējais latvietis, kurš lidostā „Rīga” izslēgs gaismu? Toreiz, 1939. gadā, Džonis palika, jo viņa tēvs – vecais Vilciņš, kurš Tīrelpurva kaujās zaudējis roku, bija spējis dēlā ieaudzināt tik daudz patriotisma, lai izšķirīgā brīdī (savas dzīves, Latvijas, Eiropas...) paliktu Tēvzemē, kur vācieši, kā viņi paši deklarēja, stāvējuši uz bastioniem 700 gadu.”

Bet varbūt nemaz nav slikti, ka jaunie aizbrauc iegūt plašāku skatījumu uz procesiem, kā savulaik hercogs Jēkabs – dzimis Kuldīgā, bet izglītojies Eiropā, lai atgrieztos un šeit paveiktu lielas lietas. Pagaidām vēl savas brīvās valsts tuksnesī esam maldījušies tikai divdesmit gadus, esot vajadzīgi vēl divdesmit, lai valsts sistēma iegūtu civilizētus vaibstus un tauta tiešām spētu novērtēt savu brīvību. Ir jāizaug un jāieiet aprītē tai paaudzei, kura nepazīst verdzības burvību.

Rakstot „Latvijas jūrnieceības gadagrāmatu 2010”, jutos pagodināta, ka man ir tā laime pazīt, intervēt un strādāt kopā ar spēcīgām personībām. Tāpēc nepiekrītu, ka mūsu Latvija ir tikai neveiksminieku, korumpantu un zagļu valsts. Ir Latvijā cilvēki ar augstiem morāles principiem, skaidru sirdi un stingru mugurkaulu. Īsti mūsdienu HERCOGI JĒKABI. Es tādus sastapu. Par viņiem arī ir šī grāmata.■

AR HERCOGA KUĢINIEKA VĀRDU

Mūsu zemes kuģniecības vēsturē īpašu vietu ir ieguvusi Kurzemes un Zemgales hercogiste.

Livonijas jeb pirmā Ziemeļu kara laikā (1558–1583) Livonijas ordenis sabruka. 1561. gadā pēdējais ordeņa mestrs Viļņā parakstīja ordeņa likvidācijas paktu, kuru nākamajā gadā Rīgā ratificēja. Par pirmo jaunizveidotās hercogistes hercogu un Polijas karaļa vasali kļuva pēdējais ordeņa mestrs Gothards Ketlers. Pēc viņa nāves par hercogiem kļuva Gotharda dēli – Frīdrihs pārvaldīja Zemgali un Sēliju (centrs Mītava, tag. Jelgava), bet Vilhelms – Kurzemi (centrs Goldingena, tag. Kuldīga). Lai palielinātu un padarītu lētāku preču eksportu uz ārzemēm, Vilhelms Kurzemē attīstīja kuģubūvi. Viņa nesaskaņas ar vācu muižniecību 1616. gadā noveda pie troņa zaudējuma, un visa hercogiste nonāca Frīdriha rokās. Kuģniecības uzplaukums vienā no tagadējās Latvijas daļām – Kurzemē saistīts ar cita Ketleru dzimtas pārstāvja hercoga Jēkaba vārdu, kuru pat kuģniecības lielvalstī Holandē esot dēvējuši par hercogu *Kuģinieku*. Viņa valdīšanas laikā Kurzemē bija saimnieciskais uzplaukums, turpinājās Jēkaba tēva un tēva brāļa aizsāktā manufaktūru veidošana, nostiprinājās starptautiskā autoritāte, tika būvēti burinieki, kas apmeklēja četrus kontinentus, attīstītas ostas, tika iegūtas kolonijas. Jebkuras zemes attīstībā liela nozīme bija personībām, kuru „rokās” atradās vara. Viena no 17. gadsimta nozīmīgām, bet mūsdienās pretrunīgi vērtētām personībām bija hercogs Jēkabs. Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja darbinieki nav pētījuši un analizējuši 17. gadsimta vēstures avotus, un muzeja darbā nākas izmantot citu pētnieku publikācijas, gan zinātniskas, gan populārzinātniskas, gan populāras, kur vēsturiski fakti par hercogu un šo laiku bieži savijušies ar leģendām, mītiem, kā arī neapstiprinātiem pieņēmumiem.

Visbiežāk interesenti ziņā par šo laika posmu gūst no vēsturnieka Jāņa Juškeviča (1886–1961) darbiem, īpaši no 1931. gadā Rīgā izdotās apjomīgās (gandrīz 700 lappušu ar attēliem un pielikumiem) grāmatas „Hercoga Jēkaba laikmets Kurzemē”, kuru autors veltījis prezidentam Kārlim Ulmanim. Darba ievadā hercogistes pētnieks rakstīja: „Vajadzība pēc šāda darba bija sajūtama jau sen, un pastāvošo robu mēģināja aizpildīt ar dažādiem sīkiem un bieži pārāk fejtoniskā garā ieturētiem rakstiņiem. (..) Kaut arī Kurzeme izcietusi svešzemnieku jūgu tāpat kā Vidzeme un Latgale, kādreiz tā bija maza valsts, kas godam pastāvēja 233 gadus. Neskatoties uz to, ka valsts valdnieki bija vācieši un blakus tiem bija vācu muižnieku šķira kā noteicēja visā sabiedriskā dzīvē, tomēr latvju tauta, kā šīs valsts iedzīvotāju vairākums, netieši dalījās ar saviem svešajiem kungiem dzīves labumos, un jaunās dienās pierādīja, ka prot

savās robežās valstiski domāt. – No Kurzemes patstāvības laikiem sevišķi spožs bija valdnieka Jēkaba laikmets. Šis hercogs nostādīja mazo Kurzemi Eiropas lielvalšņu priekšā kā politisku vienību, ar kuru Eiropas valstsvīriem bija nopietni jāskaitās, sevišķi austrumos. (..) Šī laikmeta labās puses bieži vien novērtē pārāk augsti, bet bieži tās pilnīgi noliedz un izceļ tikai jaunumus.”

Īpaša vieta Kurzemes un Zemgales hercogistei bija ierādīta 1939. gadā Rīgā atklātajā „Jūras dienu izstādē”. Šajā gadā Rīgā izdots publicista un pētnieka



Jēkabs, Kurzemes un Zemgales hercogs.

Mārta Sama (1892–1941) darbs „Latviešu senā jūrniecība”, kurā vērtēts arī hercogs Jēkabs: „Viņš bija gan liels kā rēders un „tirgonis uz troņa”, bet par vāju, lai savas tiesības un zemi aizsargātu pret visiem kundzības tikotājiem Baltijas jūrā. Uzticīgs savai miera domai un merkantilisma idejām, lielkungs Jēkabs arī vairījās katras koalīcijas, kas varētu stiprināt zemes aizsardzību, viņas militāro fronti. Lielkunga domenas, kuģniecība, tirdzniecība, kolonijas bija nevis visas valsts, bet viņa privāta lieta, to uzzēlums tikai netieši nāca par labu visai valstij. (..) Latviešu zemnieki, amatnieki un tirgoņi bija tikai pasīvs spēks.” M. Sams citē kāda vārdā nenosaukta Zviedrijas ķēniņa domas par hercogu: „Lielkungs Jēkabs bija par bagātu un spēcīgu priekš lielkunga, bet par mazu un nabagu priekš ķēniņa.”

Daudzus gadus Kurzemes hercogisti un tās kolonijas, īpaši Tobāgo, emigrācijā pētīja latviešu vēsturnieks Edgars Andersons (1920–1989). Šiem jautājumiem veltīta arī viņa 1956. gadā Amerikas Savienotajās Valstīs aizstāvētā doktora disertācija. Sanhosē universitātes profesora darbi apkopoti vairāk nekā 20 dažādās valodās iznākušās grāmatās. Divi darbi par Kurzemes kolonijām izdoti latviski: Andersons E. „Kurzemnieki Amerikā un Tobāgo



Hercogs Jēkabs
15 gadu vecumā.



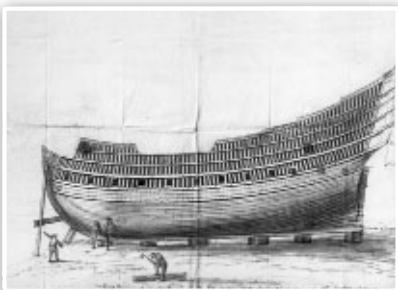
Hercogiene Luīze Šarlote,
hercoga Jēkaba sieva.

kolonizācija". – Stokholma, 1970; Andersons E. „Tur plīvoja Kurzemes karogi”. – Stokholma, 1970. Vēsturnieks rakstīja: „Nozimīgs posms hercogistes vēsturē bija hercoga Jēkaba valdīšanas laiks. Viņš bija ļoti izglītots un darbīgs vīrs, kas bez tam bija daudz ceļojis. Viņš vēlējās savu hercogisti padarīt par pašapgādnieci un eksporta zemi. Šajā sakarā viņš arī ieguva kolonijas Āfrikā, Amerikā un Norvēģijā. Viņam bija līgumi ar visām ievērojamākajām zemēm. Jēkaba pēdās zināmā mērā sekoja viņa intelligentais un spējīgais dēls Frīdrihs Kazimirs (hercogs 1682–1698). (..) Tā kā liecības par šo periodu Latvijas vēsturē ir izkaisītas visā pasaulē un Latvijā saglabātie materiāli ir ļoti nepilnīgi un pa daļai tik ļoti laika zoba sagrauzti, ka tie grūti lietojami, šī perioda tēlojums Latvijas vēsturnieku darbos bija ļoti robains, kļūdainis un pa daļai ievijās tīrā fantāzijā. (..) Šī darba autoram bijusi iespēja darboties daudzās zemēs un būt sakaros ar personām, kas viņam atviegloja attiecīgo arhīvu, muzeju un bibliotēku izmantošanu. (..) Tā izdevās aizpildīt nepatīkamākos robus un izlabot daudzas kļūdas, tomēr dažus svarīgus materiālus vairs nebija iespējams atrast – tie gājuši bojā, tādēļ daži jautājumiem atbildi vairs nekad nevarēs rast.”

Daudz interesanta par kuģu būvi Kurzemes hercogistē izlasāms inženiera un vēsturnieka Artura Eižena Zalstera (1922–2008) 2002. gadā Rīgā izdotajā pētījumā „Hercoga Jēkaba burinieki”. Viņa komentārs par šīs tēmas iepriekšējiem pētījumiem: „Arī iepriekš dažādi autori ne reizi vien rakstījuši par hercogu laikmeta jūrniecības tradīcijām, bet tik bagātīgs autentiskas informācijas apkopojums līdz šim nav bijis pieejams. (Vairākus grāmatā vispusīgi atspoguļotus dokumentus piemin, piemēram, Elita Grosmane pētījumā „Ventspils koktēlnieki”(1981), tomēr, kā liecina nosaukums, šā darba temats nav saistīts ar kuģniecību.)” Darba izdevēju grāmatas vērtējums: „Šī ir grāmata par buriniekiem, kuri jauno laiku sākumā tika būvēti Kuldīgā, Ventspilī un Liepājā. (..) Ventspils pilsētas spožākās lappuses saistāmas ar Kurzemes un Zemgales hercoga Jēkaba valdīšanu. Autors senos dokumentos ir meklējis liecības par to, kur tika būvēti hercoga Jēkaba burinieki, kādi darba paņēmieni un materiāli tika izmantoti, ar kādām ierīcēm kuģi tika aprīkoti, kādi tie izskatījās un uz kuriem tie burāja.”



Burinieka būve Kurzemē, 17. gadsimts.
(Latvijas Valsts vēstures arhīva materiāla
fotokopija, muzejā kopš 1942. gada).



Flitas būve Kurzemē, 17. gadsimts.
(Latvijas Valsts vēstures arhīva materiāla
fotokopija, muzejā kopš 1942. gada).

Hercogistes laiks piesaistījis arī Latvijas mūsdienu vēsturnieku interesi. Īpaši jāatzīmē vēstures doktore Mārīte Jakovļeva. Viņas pētījumi liecina, ka nav pamata domāt, ka Kursas valdnieks bijis kas īpašs, hercoga tēls tiekot pārāk idealizēts, un daudz no tā, ko piedēvē Jēkabam, īstenībā bijis viņa priekšgājēju vai pēcteču veikums. Vēsturniece uzskata, ka Jēkabam vairāk vajadzēja atbalstīt pilsētās, kā arī vietējos tirgotājus, bet hercogs allaž rīkojies kā privāts biznesmenis un viņa darbība nebija virzīta uz labumu visai zemei. Ap 70 viņa laikā dibinātās manufaktūras pārsvarā strādāja vietējam vajadzībām, nevis eksportam. Reprezentatīvā hercoga aizraušanās ar floti prasījusi lielus līdzekļus, kas atņemti citām jomām. Kurzemes ekonomiskā struktūra bija pakārtota kuģubūvei – dzelzs, tērauda lietuves, gateri, darvas ceplī u.c. Neesot pareizs pieņēmums, ka hercogs valsti atstājis ar pozitīvu bilanci un iekrāto izsaimniekojuši pēcnācēji. Mantineiki testamentā saņēmuši vienīgi pa Eiropas karaļnamiem izkaisītos parādus, kurus viņiem bija jāamēģina piedzīt.

Pretrunīgi vērtētais Kurzemes un Zemgales hercogs Jēkabs dzimis 1610. gada 28. oktobrī Kuldīgā un no 1642. gada līdz nāvei bija šo zemju valdnieks. Bērību viņš aizvadīja Prūsijā, Čehijā, Vācijā, kā arī Jelgavā. Vāciskās izcelsmes hercogs labi prata latviešu valodu. Nākamais valdnieks mācījās vairākās Vācijas pilsētās (Rostokā, Leipcigā), kā arī studēja kuģu būvi Holandē (Amsterdamā). 1639. gada 18. februārī viņu izsludināja par Kurzemes un Zemgales hercoga tiesību mantinieku. 1642. gada 16. augustā pēc hercoga Frīdriha nāves, kuram bērnu nebija, brālis Jēkabs pārņēma valdījumā šīs teritorijas. 1645. gadā hercogs apprecējās ar Brandenburgas kūrfirsta meitu Luīzi Šarloti (1617–1676). Pētnieki viņu savienību raksturo kā laimīgu. Laulībā piedzima pieci dēli un četras meitas.

Nosacīti Jēkaba valdīšanas laiks iedalāms divos posmos: pirmais – no valdīšanas sākuma līdz 1658. gadam, otrais – no 1660. gada līdz hercoga nāvei. Kurzemē Jēkabs centās piekopt tai laikā Eiropas varenākajās valstīs realizēto



Flitas modelis, modeļa oriģināls apskatāms Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā.

merkantilisma politiku – attīstīt vietējo ražošanu, vairāk produkcijas izvest, mazāk ievest, lai valsts sevi ne vien nodrošinātu, bet arī gūtu peļņu. Pozitīvu tirdzniecības bilanci centās panākt, eksportējot lauksaimniecības produkciju, kuras cenas pasaules tirgū cēlās, un kuģu būvei nepieciešamos materiālus (kokmateriāli, kaņepāji, darva u.c.), kur līderi bija Holande, Anglija un Francija. Hercogs bija labs politiķis un veiksmīgi izmantoja Eiropas lielvaru pretrunas – kamēr tās karoja un postīja cita citu, viņš slēdza izdevīgus līgumus ar savstarpēji konkurējošām valstīm.

Kuģubūvei Kurzemes hercogistē bija īpaša nozīme. Būvējot buriniekus uz vietas, bija iespējams atbrīvoties no ārvalstu tirgotāju kundzības un hercogistes kase nebija jānoplicina ar izdevumiem par dārgo ārzemju kuģu izmantošanu. Nozīmīgākā no Kurzemes kuģu būvētavām bija Ventspilī (atradās ostas teritorijā). Tajā uzbūvēja pāri par 100 burinieku. Gan šajā, gan visās būvētavās ūdenī nolaisto kuģu precīzu skaitu diez vai kādreiz izdosies noskaidrot, bet arī nepilnīgas ziņas sniedz priekšstatu par šo procesu. Parasti jaunie burinieki tapa zem klajas debess, norobežotā būvlaukumā. Pārsvarā tie

bija bruņoti tirdzniecības kuģi. Bieži uz klāja novietotie lielgabali palīdzēja aizsargāt kravu no uzbrucējiem. Ja pietrūka vietas kravai, visus vai daļu lielgabalu noņēma. Būvdarbus vadīja cittautieši, galvenokārt holandieši un vācieši, latviešu dzimtcilvēkus izmantoja kā strādniekus. 17. gs. vidū Ventspils kuģu būvētavā strādāja ap 60 cilvēku, no tiem puse holandiešu un vācu meistari, otra puse – latviešu amatnieki. Vairākumu kuģu būvēja hercogistes vajadzībām, un tie uzturēja tirdznieciskus sakarus ar Eiropas valstīm, kā arī Ameriku, Āfriku, Āziju (pārsvārā Indiju), tomēr būvēja arī pārdošanai citām valstīm. Tas, ka vairāk nekā 30 burinieku uzbūvēja tālaka ievērojamajām jūras valstīm Francijai un Anglijai, liecina par ventspilnieku prasmi. Parasti svinīgi atzīmēja kuģa būves sākumu – ķīļa likšanu, kā arī nolaišanu ūdenī – *kuģa kristības*.

Jēkabs nosauca jaunā kuģa un tā kapteiņa vārdu, burinieka mastā uzvijās karogs. Kuģu karogi bijuši divu veidu (precīzu ziņu par to izmēriem un krāsu laukumu lielumiem nav zināmi) – avenesarkans taisnstūris ar melnu jūras krabi centrā vai taisnstūra karogs, kurš pa diagonāli bija sadalīts sarkanā un baltā laukumā, sarkanās daļas centru rotāja balts taisnstūris, bet balto – sarkans. Ar hercoga karogu jūrā gāja „Cēriība”, „Dāma”, „Dižvīrs”, „Drošsirdība”, „Gulbis”, „Iznīcība”, „Kaķis”, „Krokodils”, „Kurzemes ģerbonis”, „Kurzemes plekste”, „Lācis”, „Lasis”, „Lēnība”, „Lielais Jēkabs”, „Liktenis”, „Luīze Šarlote” (hercoga sievas vārds), „Lūsis”, „Mednieks”, „Moris”, „Patstāvība”, „Puķu pods”, „Skaidība”, „Taupība”, „Trīs silķes”, „Uzticība”, „Vienradzis” un vēl citādi nosaukti kuģi.

17. gadsimtā lielākajām jūras valstīm koka burinieki bija arī mākslas darbi ar reprezentācijas nozīmi. Zeltītie kokgriezumi un spilgtie krāsojumi liecināja par īpašnieka gaumi un maka biezumu. Īpaša nozīme bija priekšvadņa rotājumiem – rostrām (citur saukti galioni). Kāda teika stāsta, ka tie radušies tālā senatnē, kad cilvēki uzskatīja, ka veiksmē braucienos pa ūdens ceļiem ir atkarīga no dievu labvēlības. Pirms jaunā kuģa nolaišanas ūdenī jūras dieviem upurēja dažādus dzīvniekus, ar to asinīm slacīja klāju, bet galvas uzspauda



Holandiešu fregate, 17. gadsimts.
(Latvijas Valsts vēstures arhīva materiāla
fotokopija, muzejā kopš 1942. gada).



Burinieka priekšvadņa greznojums,
17. gadsimts. Atrasts Latvijā 1936. gadā.

garās kārtis un piestiprināja abos kuģa galos. Tradīcija greznot burinieku, īpaši priekšvadni, ar koka figūrām saglabājās vairākus gadsimtus. Daudzi kuģi no rostrām ieguva savu vārdu. Arī Kurzemes kuģi gan priekšgalā, gan aizmugurē bija rotāti ar kokgriezumiem. 17. gadsimtā hercogistē īpaši izcēlās kokgriezēji tēvs un dēls Sefrensi.

1936. gadā Kurzemes jūrmalā Dundagas pagasta Saunaga ciema tuvumā pēc vētras vietējie zvejnieki atrada interesantu koka veidojumu, ko nosauca par *nezvēru*. Pētnieki, kas kokgriezumu nogādāja Rīgā, atzina, ka tas ir 17. gadsimta burinieka priekšvadņa greznojums – divus metrus un piecus centimetrus augsta no ozola izgatavota lauvas figūra. Tās galvu greznoja kronis. Atradumam Latvijā nav analoģu, tas apskatāms Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijā.

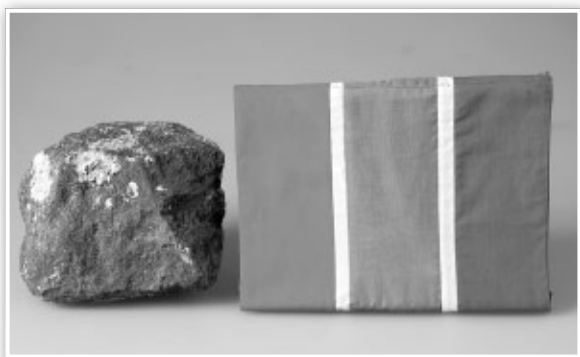
Kurzemes hercogistē visvairāk izbūvēja ātrus un vieglus kuģus, piemēram, flitas, fregates, korvetes, galiotes, kas kalpoja līdz pat divdesmit gadiem. Flitu dzimtene bija Holande, kur tās minētas kopš 1595. gada. Līdz 17. gad-

simta pirmajai pusei tās mācēja būvēt tikai holandieši. Burinieki ar labām manevrēšanas spējām teicami noderēja kravu pārvadājumiem, uz tiem pirmo reizi kuģubūves vēsturē izmantoja stūres ratu. Flitas korpuss bija spilgti krāsots un rotāts ar kokgriezumiem. Savā laikā skaistākās un izveidojumā pilnīgākās bija fregates, kuru masti bija augstāki nekā flitām, un pārsvarā šie burinieki pildīja kara kuģu funkcijas – veica izlūkošanu, aizsargāja tirdzniecības kuģus.

Flotes attīstību Kurzēmē veicināja izdevīgais krasta reljefs un neaizsalstošās ostas, īpaši Liepāja un Ventspils. Šai laikā notika vairāki ostu labiekārtošanas darbi. Kuģu ievadišanu ostā veica loči, kurus izvēlējās no pieredzējušu jūrnieku vidus.

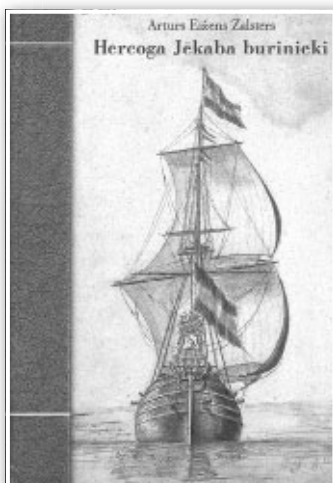


Kurzemes hercogistes
kuģu karogi.



Akmens no Jēkaba forta Gambijā un šīs valsts karoga fragments.

Katram braucienam kapteini cittautieti un pārējos cilvēkus izraudzījās hercogs. Kapteiņi bija padoti hercoga tiesai, bet, izejot atklātā jūrā, kuģu vadītāji uzskatīja, ka *Dievs ir pārāk augstu, bet hercogs pārāk tālu*. Kurzemes kuģi veica visdažādākos uzdevumus – veda kravas (rūdu, siļķes, labību, koksni, gaļu, darvu, linsēklas u.c.), gāja kā konvojkuģi, apsargāja ostas un fortus. Kapteinim bija uzdots salutējot sveicināt jebkuru citas valsts kuģi, bet pašiem neuzbrukt. Ja buriniekam uzbruka, tas padevās. Hercoga kuģi tika arī arestēti un konfiscēti. 17. gadsimtā plaši izplatīti bija kuģu nelaimes gadījumi. Tie nesaudzēja arī hercoga floti, kas nebija organiska vienība, bet atsevišķu kuģu kopa. Ja kāds kuģis gāja bojā vai tika nolaupīts, tā vietā bieži būvēja jaunu, saglabājot iepriekšējā vārdu, un tas pārmantoja sava priekšgājēja tradīcijas. Tālbraucēju burinieku, vadoties pēc tā izmēriem un bruņojuma, apkalpoja 20 – 25 jūrnieki un 50 – 100 karavīru, uz kuģa bija arī vairāki desmiti hercoga amatpersonu. Parasti komanda iepazinās ar kuģi tikai brauciena laikā. Latvieši visbiežāk gāja jūrā kā burinieku matroži. Kuģinieku nedēļas pārtika bija 1,2 kg sālītas gaļas, 200 g speķa, 400 g žāvētu mencu, 300 g sviesta, 2 kg sausiņu, 0,5 l degvīna, pa vienam litram putraimu un zirņu. Dārgāko mantu – dzeramo ūdeni uzglabāja ozolkoka mucās. Visi uz kuģa esošie cilvēki bija padoti kapteinim. Viņš varēja sodīt nepaklausīgos. Par vieglākākiem pārkāpumiem samazināja pārtikas devu, smagāki sodi bija piesiešana pie masta, sitieni ar tauvas galu (līdz 100 sitieniem) vai līdz 30 sitieniem ar *kuģa kaķi* (no vairākām, visbiežāk deviņām astēm sastāvoša ādas pletne ar iestiprinātiem metāla dzelkšņiem), pēc tā vainīgais parasti stundām bija bez samaņas un vēlāk ilgstoši varēja gulēt tikai uz vēdera. Bargākie spriedumi bija pakāršana un tā sauktā ķīlēšana – vainīgo sasēja ar garu virvi, pie kājām piesēja lielgaballodi un uzvilka mas-tā. No turienes viņu iemeta jūrā un vilka pa ūdeni zem ķīļa. Šādu *procedūru*



Artura Eižena Zālsteris grāmata „Hercoga Jēkaba burinieki”.



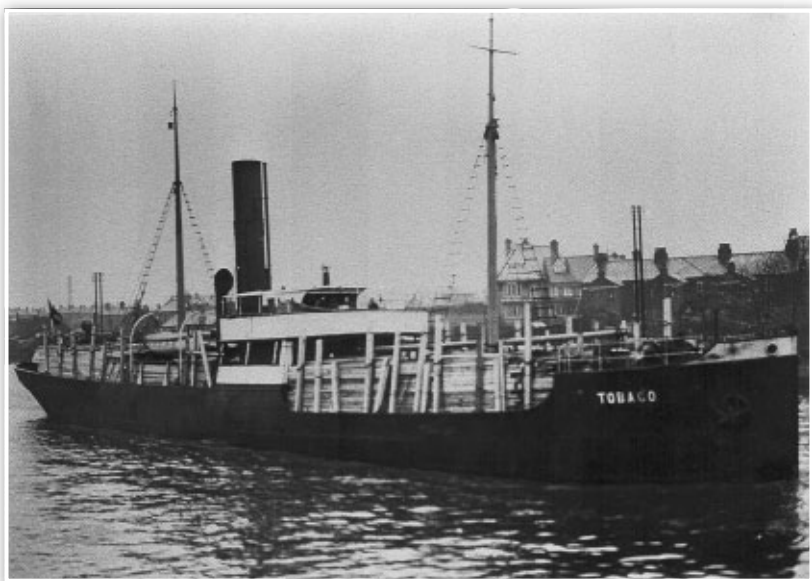
Edgara Andersona grāmata „Senie kurzemnieki Amerikā un Tobāgo kolonizācija”.

atkārtoja vairākas reizes, un parasti tā beidzās ar nāvi.

Jēkabam Ketleram bija drosmīgs plāns – iegūt hercogistei vairākas kolonijas. Tā kā lielāko daļu „brīvās” teritorijas jūras lielvalstis jau bija sadalījušas, atlika cerēt uz to pārdali, kam lieti noderētu Kurzemes flote un Jēkaba diplomāta talants. „Ziemeļu zemju iedzīvotāji allaž ilgojas pēc saules gaismas un siltuma, un viņu fantāziju bieži saista tālās dienvidu zemes ar savu eksotiku un mistiku. (..) Hercogistes kolonizācijas posms ir vienreizēja parādība Latvijas vēsturē un liecina par šīs zemes neparasto vitalitāti un dinamiku. Hercogistes koloniālie panākumi patiesi ierāva Latvijas rietumdaļu lielās pasaules notikumos,” 1969. gadā rakstīja E. Andersons.

Par pirmo hercogistes koloniju kļuva Svētā Andreja sala (vārdu ieguva no 15. gadsimta vidū tur apbedītā portugāļu jūrnika Andreja) Āfrikā, Gambijas upes grīvā. Jau kopš 15. gs. vidus par šo teritoriju interesējās portugāļi, tad spāņi, angļi un franči. Tomēr līdz kurzemniekiem neviens savu koloniju nebija izveidojis. Ap 1130 km garā straujā upe vietām sasniedza 27 metru dziļumu. Teritorijā, kur auga palmas, kokvilna, granāti un dzīvnieku valsts lepojās ar lauvām, tīģeriem, leopardiem un meža cūkām, gada vidējā temperatūra sasniedza +27°C. 1651. gada 25. oktobrī hercoga karakuģis „Valzivs” iebrauca Gambijas upes grīvā. Kā otrā jauno koloniju sasniedza korvete „Krokodils”. Pavisam desmit gados Gambijā ieradās ap 40 Kurzemes hercogistes kuģu. Jēkaba pārstāvim

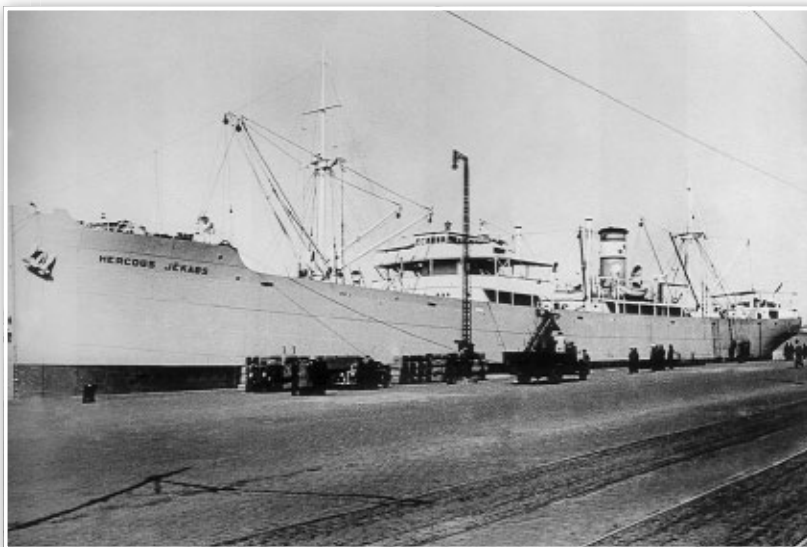
kapteinim kuldīdzniekam Joahimam Deningeram izdevās no vietējo cilšu (Džilfri, Bajones un Kšanas) virsaišiem iegūt vairākas teritorijas. Jaunieģūto koloniju Gambijas grīvā pārvaldīja komandants. Tur uzcēla Jēkaba fortu, kur dzīvoja arī gubernators un komandants. Ārpus tā bija noliktavas, barakas,



Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikonis „Tobago”, ap 1938. gadu.

dzīvojamās mājas, baznīca ar kapsētu un vergu telpas, astoņi nocietināti ciemi, kur notika tirdzniecība. Katrs no tiem ieguva Kurzemes vietas nosaukumu. Jaunas celtnes uzbūvēja arī vēlāk, kad nelielā skaitā turp devās kurzemnieki. Hercogs noteica, ka pret vietējiem iedzīvotājiem jāizturas ar cieņu un lika sodīt katru, kurš pieļāva patvarību pret iedzimtajiem, bet iebrukušajiem kuģiem pretī virsaiša teltij vajadzēja salūtēt ar trīs lielgabala šāvieniem. No Kurzemes uz Āfriku ceļoja dzelzs, stikls, degvīns, dzintars u.c., atpakaļ zelts, vasks, zilonkauls, pipari, ādas u.c. Teritoriju iekāroja arī citas valstis, īpaši Anglija un Holande. Atbraucēji no šīm zemēm pret vietējiem bieži izturējās varmācīgi. Poļu-zviedru kara laikā (1658–1660) 1658. gada 30. septembrī Zviedrijas karaspēks ieņēma Jelgavu un hercogu Jēkabu un viņa ģimeni izsūtīja trimdā uz Ivangorodu (gūstā viņš bija līdz 1660. gadam), hercogiste tika nopostīta, tās saimnieciskā darbība pārtraukta. Ar hercoga atbrīvošanu 1660. gadā sākās Jēkaba valdīšanas otrais periods, kas pārsvarā saistīts ar izpostītās saimniecības atjaunošanu.

Vairāku valstu cīņa par Gambiju saasinājās. To veicināja baumas, ka upes augštecē varot būt zelta atradnes. 1664. gada 17. novembrī hercogs noslēdza ar Anglijas, Īrijas un Skotijas karali Kārli II līgumu – viņš atteicās no Gambijas, pretī kā lēni saņemot Tobāgo salu, kuras kolonizācijas mēģinājumi bija aizsākušies pirms vairākiem gadu desmitiem. Hercogam mirstot, Gambijas jautājums joprojām nebija atrisināts. Viņa dēls Frīdrihs Kazimirs 1690. gadā koloniju



Latvijas Republikas tirdzniecības flotes motorkuģis „Hercogs Jēkabs”, 1939. gads.

pārdeva angļiem. Gambijas Republika neatkarību ieguva tikai 1965. gadā un pašlaik ir Āfrikas kontinenta mazākā valsts: platība 10 380 km² (no tās 11,5% ūdens), aptuveni 1 700 000 iedzīvotāju, galvaspilsēta – Bandžula.

1993. gadā no Gambijas uz Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju atceļoja dāvinājums – akmens no kādreizējā Jēkaba forta. Pasmago „suvenīru”, kā arī vairākus citus vērtīgus eksponātus Gambijas valdības un tautas vārdā dāvāja Folders fon Zengbuša kungs, kura senči vācbaltieši jau tālajā 16. gs. dzīvojuši mūsu zemē, bijuši fabrikanti, kolekcionāri, piedalījušies Rīgas pārvaldē, kā arī sadarbojušies ar Doma muzeju (tag. Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs). No 1994. gada vasaras eksponāts ir izstādīts RVKM Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijā apmeklētāju apskatei, tā papildinot nedaudzo materiālu klāstu par hercogistes periodu un kļūstot par pirmo Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājuma priekšmetu – oriģinālu, kas stāsta par Kurzemes hercogistes kolonijām. Vitrinā līdzās akmenim redzams arī kopā ar akmeni atceļojušais Gambijas karoga fragments.

Otra (pēc popularitātes mūsdienu Latvijā pirmā) nozīmīgākā hercogistes kolonija bija ap 42 km garā un 10 km platā Tobāgo (tabakas) sala Vidusamerikā, mazo Antiļu salu dienvidos. Pētījumos sastopami dažādi gadi, kad salas krastos pietājuši pirmie kurzemnieku kuģi un tā nonākusi hercoga īpašumā. „Kurzemnieku pārvaldē Tobāgo pirmo reizi bijusi jau 1639. (1634?) gadā, pēc tam no 1642. līdz 1650. gadam, kad tur atradusies jauktā holandiešu, angļu un kurzemnieku bāze, no 1654. līdz 1659. gadam, trīs dienas 1668. gadā un no

1680. līdz vismaz 1693. gadam. Kurzemieki teorētiski Tobāgo salā valdīja 30 gadus, faktiski 20 gadus, bet viņi atradās sakaros ar Rietumindiju vispār kādus 60 gadus un vēlāk vēl 90 gadus cīnījās par savām tiesībām uz Tobāgo,” raksta E. Andersons. Citur lasāms, ka 17. gadsimta 30. gadu beigās Tobāgo ieradusies pirmie hercogistes kuģi un jau 1640. gadā troņmantnieks Jēkabs nopircis šo teritoriju; par galveno kolonizācijas gadu tiek minēts arī 1652. gads, kad ievērojamais britu politiķis un karavadonis Oliveris Kromvels izsniedzis piekrišanas rakstu Tobāgo iegādei. Citur par procesa sākumu minēts 1654. gads, kad Jēkabs nopircis Tobāgo salu un kā pirmais koloniju sasniedzis viņa kuģis „Kurzemes hercogiene”, savukārt pēc poļu – zviedru kara 1664. gadā hercogs noslēdzis angļu piedāvāto līgumu, Gambijas vietā kā lēni saņemot Tobāgo. Salā, tāpat kā Gambijā, uzcēla fortus – Jēkaba, Beneta, Monka, Šmolla un Kazimira, uzbūvēja pilsētu Jākobštati, nocietinājumus, baznīcu, nodibināja apmetni – Jaunkurzemi, ierīkoja kapsētu. Kurzemieki uz Tobāgo eksportēja kokmateriālus, metāla un stikla izstrādājumus, labību, degvīnu, alu, dzintaru un arī vergus, bet atpakaļ uz Eiropu ceļoja tabaka, pipari, ingvers, cukurs, rums, kakao, rieksti un pat bruņurupuču bruņas. Naudas trūkuma dēļ Jēkaba dēls Frīdrihs Kazimirs Tobāgo salu pārdeva angļiem.

Pētnieku domas dalās arī par kurzemieku pārceļošanu uz salu. „Kurzemieku kolonija bija internacionāla rakstura, bet kolonistu vidū bija arī lielāks skaits latviešu. Neliels skaits latviešu bija arī jūrnieku un karavīru vidū. No 32 ekspedīcijām, kas sūtītas uz Tobāgo laikā no 1653. līdz 1688. gadam, tikai 17 sasniedza salu,” raksta E. Andersons. M. Jakovļeva uzskata, ka kolonistus Tobāgo salai parasti vervēja Vācijā, Dānijā, Holandē, neminot lielu ieceļotāju skaitu no Kurzemes.

Pašlaik Tobāgo ir otra lielākā Trinidādas un Tobāgo (valsts kļuva par republiku 1976. gadā) sala. Tur dzīvo aptuveni 1 230 000 cilvēku (no tiem Tobāgo ap 55 000), galvaspilsēta Portofspeina (Tobāgo lielākā pilsēta ir Skarboro), platība ap 5200 km² (Tobāgo ap 300 km²). Valsti vairākkārtīgi skārušas dabas katastrofas, īpaši viesuļvētras.

Kurzemieki interesējās arī par citām Rietumindijas teritorijām, īpaši Trinidādu (1675–1685), jau deva tai vārdu Jaunzemgale un iecēla teritorijai gubernatoru. Atsevišķas ekspedīcijas notika arī uz citām zemēm.

Ievērojamais latviešu vēsturnieks Edgars Dunsdorfs (1904–2002) par viņo īsto Kurzemes koloniju atzina vairākas raktuves Norvēģijā. 1664. gada 13. maijā Dānijas un Norvēģijas (ši ūnija pastāvēja no 1380. līdz 1814. gadam) karalis Frederiks III parakstīja līgumu ar hercogu Jēkabu, atļaujot meklēt visādu metālu rūdas, celt un iekārtot attiecīgus uzņēmumus. Jau 1665. gadā darbu sāka raktuves divos iecirkņos, kur bija atrasta dzelzs rūda, vēlāk darbojās arī citas. Uz Kurzemi plūda dzelzs, svins un alva, pēc laika arī sudrabs, varš un cinks. Uzņēmumos nodarbināja latviešu kļaušu strādniekus, pēc E. Dunsdorfa

ziņām, uz Norvēģiju izveda ap 300 kurzemnieku. Līdzās raktuvēm uzcēla divus dzelzs ceļus un pie katra naglu kaltuvi un lieltgabalu lietuvi. Jēkaba mantinieka Frīdriha Kazimira laikā, trūkstot līdzekļiem, ienesīgās „Ziemeļu raktuves” sāka nikuļot un 18. gadsimta pirmajos gados tās slēdza.

Pēc Jēkaba atbrīvošanas no gūsta Kurzeme vairs nerasniedza tādu attīstības līmeni, kāds bija iepriekš. Bija cietusi arī valdnieka veselība. No 1670. gadu vidus viņš cieta no triekas sekām, bieži bija spiests palikt mājās un no 1677. gada februāra vairs personīgi nepiedalījās saimnieciskās darbības attīstīšanā un vadīšanā. Stāvokli pasliktināja zobu sakņu sastrutojumi un elpošanas orgānu slimības. Mitrās gaiss dzīvojamās telpās un trūdošās tapetes slimības gaitu saasināja. Pārvaldi hercogs bija spiests nodot vecākajam dēlam Frīdriham Kazimiram. „Un tādā pārliecībā 1681. gada beidzamajā stundā, kad Jelgavā iezvanīja jauno 1682. gadu, hercogs Jēkabs slēdza acis uz mūžību. Ar hercoga Jēkaba aiziešanu mūžībā apstājās arī viņa darbs, jo nebija vairs neviena darba darītāja. (...) Gan Frīdrihs Kazimirs aiz pietātes mēģināja turpināt savu lielā tēva dzīves darbu, bet Ketleru ģints garīgās spējas, hercogā Jēkabā it kā sasniegdamas savus kalngalus, Frīdrihā Kazimirā vairs neizpaužas tik intensīvi un tā ievadīja ģints un līdz ar to arī hercogistes izbeigšanos,” raksta Jānis Juškevičs. Par valdnieka Jēkaba nāves gadu minēts gan 1681. gads (vecais stils), gan 1682. gads (jaunais stils). 1682. gada 21. septembrī alvas sarkofāgā *Kuģinieka* mirstīgās atliekas apbedīja Kurzemes hercogu kapenēs Jelgavā. „No hercoga apbedījuma saglabājušies skeleta kauli un bojāts galvaskauss, sairusā koka zārka atliekas. Koka zārks bijis tapsēts ar tumši brūnu samtu, rotāts ar divu veidu zeltītām bārkstīm. Sarkofāgs restaurēts 2009.–2010. gadā” (fragments no 2010. gada Rundāles pils muzeja izdevuma „Kurzemes hercogu kapenes”).

Pēc Jēkaba nāves Kurzeme vairākkārt kļuva par kara darbības arēnu. Hercoga lielākais lolojums – hercogistē uzbūvētā burinieku flote – pēc zviedru-poļu kara bija cietusi lielus zaudējumus. Pilnībā to likvidēja Ziemeļu kara laikā (1700–1721). Pēdējais Kurzemes hercogs bija Pēteris Bīrons (1724–1800). 1795. gadā pēc Polijas trešās dalīšanas Bīrons atteicās no troņa un titula, saņemot no Krievijas imperatores Katrīnas II kompensāciju par Kurzemes īpašumiem. Hercogiste kļuva par Krievijas impērijas sastāvdaļu. Noslēdzās vairāk nekā 230 gadus ilgušais Kurzemes un Zemgales hercogistes pastāvēšanas posms. Vēsturē aizgāja arī hercogistes valdnieki.

Kaut arī mūsdienu vēsturnieki, kas pēta hercogistes vēsturi, atklājuši daudz nesakritību starp slavināto Jēkaba tēlu un īstenību, tautā pirms 400 gadiem dzimušais *Kuģinieks* joprojām ir kas īpaši pozitīvs, kura vārds un veikums saglabājams arī pēc valdnieka nāves.

Ar lielo valdnieku un viņa hercogisti saistītus vārdus ir nesuši un nes kuģi – burinieki, tvaikoņi, motorkuģi. Jau hercoga valdīšanas laikā jūrā gāja galiotes „Hercogiene”, „Svētais Jēkabs”, fregate „Kurzemes ģerbonis” u.c. Arī



Motorkuģa „Sovetskaja
Latvija” apliecība, izdevis
PSRS Jūras reģistrs.



Motorkuģis „Sovetskaja Latvija”, 20. gs. 60. gadi.

19. gadsimta otrajā pusē un 20. gadsimta sākumā Vidzemē un Kurzemē vietējo iedzīvotāju tālbraucieniem būvētie burinieki saucās *Kuģinieka* vārdā, piemēram,

1858. gadā Liepājā ūdenī nolaistā briga „Jacobus Dux”. Nozīmīgākie ar hercogu un viņa kolonijām saistītie Latvijas Republikas tirdzniecības flotes kuģi ir tvaikonis „Tobago” un motorkuģis „Hercogs Jēkabs”.

Tvaikoņa „Tobago” vārds saistīts ar Liepāju. Kuģis būvēts 1900. gadā Gēteborgā (Zviedrija). Sākumā tas piederēja Zviedrijas un Lielbritānijas īpašniekiem. Latvijā štīmers nonāca 1933. gadā, kad to nopirka kapteinis liepājnieks G. H. Tīmerts un nosauca par „Latava”. Pēc remonta Liepājas Kara ostas darbnīcās kuģis sāka kravu pārvadājumus pa Baltijas jūru, arī uz Portugāli un Spāniju. 1937. gadā Liepājā pierakstīto „Latavu” pārdēvēja par „Tobago”, un tā īpašnieks pārtapa par „Tvaikoņa „Tobago” rēdereju”. Reisu diapazons nemainījās. Sākoties Otrajam pasaules karam un Padomju Savienībai okupējot Latvijas Republiku, kuģis atradās pie Īslandes krastiem. 1940. gada augusta sākumā tas Reikjavīkā uzņēma žvētu mencu kravu, kas bija jānogādā Portugālē. Ceļā uz Trūnu (Lielbritānija, Skotija) „Tobago” pavadīja bruņots angļu piekrastes tvaikonis. Naktī no 12. uz 13. augustu biežā miglā tvaikonis uzskrēja uz akmeņaina sēkļa klintīm un nogrima. Apkalpi izglāba eskortkuģis. Vairums jūrnieru dzimtenē neatgriezās un turpmāk strādāja uz ārvalstu kuģiem.



Latvijas Bankas monēta
„Hercogam Jēkabam 400”.

Latvijas brīvvalsts flotes lepnumu motorkuģi „Hercogs Jēkabs” 1939. gadā nopirka Apvienotā kuģniecības akciju sabiedrība, kuras lielākais akcionārs bija Latvijas valsts. 1926. gadā Malmē (Zviedrija) būvētais kuģis bija 120 metrus garš, ar vairāk nekā 4000 tonnu kravnesību, ērtām telpām apkalpei un atzīts par *loti glīta* izskata. Pirmajā reisā „Hercogs Jēkabs” devās no Rīgas uz Baltimoru (ASV), kravā vedot kūdru, celulozi, kā arī neredz Latvijā ražotu saldumu un liķieri. Pēc 17 dienām motorkuģis sasniedza galamērķi. Atpakaļceļā uz Poliju transportēja dzelzi un čuguna lūžņus. Arī turpmāk kuģis strādāja transatlantiskos maršrutos, vedot gabalpreces, sālītas liellopu jēlādas, kviešus, akmeņogles u.c. kravas. 1940. gada 6. janvārī motorkuģis no Rīgas devās kārtējā reisā, nezinot, ka „Hercogs Jēkabs” Latvijā vairs nekad neatgriezies. Bija sācies Otrais pasaules karš. Padomju Savienībai okupējot

Latviju, motorkuģis atradās Kaljao ostā (Peru). Kapteinis saņēma rīkojumu doties uz tuvāko padomju ostu – Vladivostoku. Vairākums jūriekšu gribēja atgriezties mājās un Latvijā nogādāt arī tautas apbrīnoto kuģi. 1941. gada sākumā, kad „Hercogs Jēkabs” pietauvojās Vladivostokā, latviešu apkalpi no kuģa noņēma un nosūtīja uz Latviju. Kā atcerējās jūriekši, „vēl nebijām pametuši ostu, kad sākās tā *pārveide jaunajai dzīvei*” – kuģi pārkrāsoja, mastā uzvilka sarkano karogu un pārdēvēja par „Sovetskaja Latvija” („Padomju Latvija”).

Pēc Otrā pasaules kara kādreiz lielāko brīvās Latvijas motorkuģi izmantoja ieslodzīto transportēšanai Tālajos Austrumos. Ar to nācās *ceļot* arī politiedzītajiem no Latvijas. Vēlāk Vladivostokai pierakstīto kuģi pārbūvēja, un tas līdz 1968. gadam pārvadāja kravas tālu no Latvijas. Pēc motorkuģa norakstīšanas dažas fotogrāfijas un dokumenti nonāca Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. Slavenais motorkuģis PSRS reģistrā ierakstīts kā Norvēģijas (?) pilsētā Malmē būvēts, bet tā iepriekšējā dzīve un, protams, saistība ar Latvijas Republiku nav norādīta.

Arī pašlaik Latvijā ir kuģis, kas nes Kursas valdnieka vārdu. 1995. gadā Nīderlandē būvētais gandrīz 25 metrus garais pasažieru kuģis „Hercogs Jēkabs” ir pierakstīts Ventspilij un pieder Ventspils brīvostas pārvaldei. Tas kursē ostas akvatorijā, vizinot ne vien ventspilniekus, bet arī daudzus pilsētas viesus.

Valsts vēstures iemūžinātāji ir arī markas, maksāšanas līdzekļi, pat sērkociņu un citu preču iepakojumi. Jūras valsts atribūtiskā bieži ir pārstāvēti ar kuģniecības vēsturi saistīti objekti, piemēram, Latvijas Banka piemiņas monētu programmā „Kuģniecības vēsture” iekļāva 1997. gadā Šveicē kalto 20 latu nominālvērtības piemiņas monētu „Fregate „Gekrönte Ehle”” („Kronētais alnis”). Vēsturiskā izziņa: 1642. gada 9. martā Ventspilī uzsāka burinieka „Kronētais alnis” būvi. Šī trīsmastnieka garums bija 28,3 m, tilpība 320 t. Būvdarbi ilga vairāk nekā gadu, un pirmajā reisā kuģis devās 1643. gada 18. maijā. 1645. gadā „Kronēto alni” nolaupīja spāņu jūras laupītāji. Monēta izgatavota no 583. proves zelta, to veidojuši mākslinieki A. Priedīte (grafiskais dizains), J. Strupulis (plastiskais veidojums).

2010. gada februārī Latvijas Banka izlaida jaunu monētu, kas veltīta hercoga Jēkaba četrsimtgadei. Tās reklāmā rakstīts: „Hercogs Jēkabs, kas iemieso „gudrā un labā valdnieka” tēlu, turpina dzīvot ne tikai kā vēstures leģenda – Ketleru asinis rit vairāku pašreizējo Eiropas karaļnamu pārstāvju dzislās. Monēta veidota pēc sudraba piemiņas medaļas parauga, kas, domājams, darināta 1642. gadā, hercogam Jēkabam kāpjot tronī. Monētas īpašniekiem hercoga lepnais profils atgādinās par apdāvināto un spožo personību, kas Latviju jau pirms vairākiem gadsimtiem ievada Eiropā.” 925. proves sudraba monētas nomināls ir 1 lats, svars – 31,47 gramī. Dizaina autore ir Ilze Lībiete, ģipša modeli veidojuši Ligita Franckeviča un Jānis Strupulis. Makets veidots pēc hercogam Jēkabam veltītās piemiņas medaļas parauga. Maksimālā tirāža – 5000.

Leģendām apvītās personas dzīvei veltītas grāmatas, lugas, filmu sižeti, piemēram, tautas mīlestību ieguvusi Aleksandra Leimaņa režisētā Rīgas kinostudijas mākslas filma „Melnā vēža spēlēs” (1975. gads), Dailes teātrī uzvestā Māras Zālītes un Ulda Marhilēviča traģikomiska dziesmu spēle „Tobāgo” (pirmizrāde 2001. gada 23. oktobrī).

2010. gadā notika vairāki nozīmīgi pasākumi, kas bija veltīti Kurzemes un Zemgales hercoga Jēkaba 400. jubilejai. Īpaši atzīmējami Kuldīgas novada Domes kultūras pārvaldes un Kuldīgas muzeja organizētie vēsturiskie lasījumi – diskusija „Hercogs Jēkabs – mīti un patiesība”, kas notika hercoga dzimtajā pilsētā Kuldīgā 27. oktobrī un dienu vēlāk hercogistes galvaspilsētā, konference Ģ. Eliasa Jelgavas Vēstures un mākslas muzejā.

2011. gada septembrī Latvijas mākslas akadēmija un Ģ. Eliasa Jelgavas Vēstures un mākslas muzejs kopā ar Vācijas kolēģiem rīkos konferenci „Kurzemes hercogistei – 450”. Cerams, tas būs nopietns pamudinājums turpināt darbu, kura rezultātā mūsu valsts iegūtu apkopojošu, maksimāli objektīvu un iespējami plašu vairāku valstu vēsturnieku pētījumu par Latvijas pagātnes nozīmīgu posmu – Kurzemes un Zemgales hercogisti un tās valdniekiem.■

HERCOGAM JĒKABAM 400

2010. gada 28. oktobrī apritēja 400 gadu, kopš Kuldīgā dzimis Kurzemes un Zemgales hercogs Jēkabs, par kuru interese nav rimusi gadsimtiem ilgi. Šķiet, gluži otrādi – gatavojoties viņa 400. dzimšanas dienas svinībām, tā uzvirvoja ar jaunu sparū.

Kad 1995. gada 28. oktobrī Ģederta Eliasa Jelgavas Vēstures un mākslas muzejā pirmo reizi svinēja hercoga Jēkaba dzimšanas dienu, tika nolemts šo pasākumu iedibināt kā tradīciju. Ir pagājuši 15 gadi, un hercogs savā goda dienā ne reizi nav palicis bez dzimšanas dienas kliņģera un kupla viesu pulciņa. Katru gadu hercoga Jēkaba viesi uzzināja ko jaunu par kādu no viņa saimnieciskās vai politiskās darbības aspektiem, bet jubilārs saņēma ne mazums atziņu vārdu par savu veikumu tālajā 17. gadsimtā, īpaši par tām lietām, ko *viņa gaišība* ievada hercogistē un kas joprojām ir svarīgas arī 21. gadsimta cilvēku ikdienā. Šais gados hercoga jubilejas ir svinētas visai nopietnā un gluži teatrālā gaisotnē, bet tematu, ko risināt, nav aptrūcis līdz pat 400. dzimšanas dienai. Ir spriests gan par hercoga ārpolitiku, gan merkantilisma politiku, īpaši par kuģu būvi un manufaktūrām, par siera ražošanu un pat par galma mūziku.



Hercogs Jēkabs noraugās krāšņajā ziedu pušķī.



Restaurētais hercoga Jēkaba sarkofāgs.

Domājot par to, kā godam nosvinēt hercoga 400. jubileju, izeju radām lēmumā sarīkot izstādi, parādot skatītājiem tās liecības, kas par mītiem apvīto hercogu Jēkabu saglabājušās Latvijā. Aicinot talkā Latvijas Nacionālā vēstures muzeja, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, Rundāles pils muzeja kolēģus un Latvijas Valsts vēstures arhīva (LVVA) speciālistus, Jelgavas muzeja darbinieki varēja izveidot interesantu izstādi, kurā dažus eksponātus skatītāji Latvijā redzēja pirmo reizi, piemēram, kamīna plāksni ar hercoga jaunākās meitas ģerboni, kas īsi pirms izstādes bija atceļojusi no Vācijas, un hercoga Bībeli, kuru, tikko restaurētu, uz izstādi atveda no Rundāles pils muzeja restaurācijas darbnīcas. Izstādē bija skatāmi unikāli dokumenti, ko glabā Latvijas Valsts vēstures arhīvs, piemēram, Jēkaba fon Ketlera, Kurzemes un Zemgales hercoga, un Brandenburgas kūrfirsta Georga Vilhelma meitas princeses Luīzes Šarlotes (*Luise Charlotte von Brandenburg*, 1617–1676) laulības līgums. Izstādē varēja aplūkot arī monētas un gravīras ar hercoga portretu (Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs) un citas vērtīgas laikmeta liecības, tostarp hercoga bērnu cepurītes (Latvijas Nacionālais vēstures muzejs).

Hercoga Jēkaba 400. dzimšanas dienas svinības notika starptautiskā projekta „Atraktīvu un pieejamu muzeju attīstība Zemgalē un Ziemeļlietuvā” ietvaros. Šai dienā kā katru gadu Jelgavas muzejs aicināja viesos visus interesentus, lai godinātu hercogu Jēkabu, kurš Kurzemes un Zemgales hercogistē



Skats no izrādes „Viena diena hercoga Jēkaba dzīvē”.

valdīja 40 gadus (1642– 1682). Šai laikā stabilizējās iekšpolitiskā situācija, tika īstenota t.s. merkantilisma politika, uzplauka saimniecība un auga preču eksports uz Rietumeiropu. Sekojot laikmeta standartiem, hercogam Jēkabam bija arī savas kolonijas – Gambija un Tobāgo.

Tā kā valdnieka 400 gadu jubileja bija visai ievērojams notikums ne vien bijušajā hercogistes galvaspilsētā Jelgavā, bet arī tuvējā apkārtnē, tad svinības sākās jau nedēļu pirms dzimšanas dienas, kad muzeja ekspozīcijas zālē („Jelgava Kurzemes un Zemgales hercogistes periodā, 1561–1795”) notika Lolitas Leišupes īpaši šim notikumam rakstītās lugas „Viena diena hercoga Jēkaba dzīvē 40/400” pirmizrāde. Hercoga jubilejas pasākumu kuplināšanā iesaistījās arī jaunākās paaudzes jelgavnieki: skolēni, muzeja speciālistu un pedagogu rosināti, sarūpēja viņam dāvanu – plašu ekslibriu izstādi „Hercogam Jēkabam 400”.

Hercogu viņa goda dienā 28. oktobrī sveikt bija ieradušies gan viņa dzimtas, gan Kurzemes bruņniecības pārstāvji, savu viedokli par hercogu Jēkabu un Kurzemes un Zemgales hercogisti viņa valdīšanas laikā izteica vēstures speciālisti.

Sarīkojumu atklāja Jelgavas mērs Andris Rāviņš un muzeja direktore Gita Grase. Viņu uzrunas apliecināja hercoga Jēkaba centienu novērtējumu mūsdienās. Savukārt Kurzemes bruņniecības priekšsēdētājs barons Heinrihs fon Štackelbergs pauda gandarījumu par to, ka hercoga Jēkaba personība un viņa veikums joprojām ir pētnieku un muzeja speciālistu uzmanības lokā.

Profesors dr. Ulrihs Šēnborns iepazīstināja klātesošos ar savu grāmatu par hercoga meitām „*Mit Herz und Verstand: Biographie und Lebenswelt der Töchter Herzog Jakobs von Kurland in Hessen-Homburg, Herford und Hessen-Kassel*”. Hamburg, 2010. Svinību dalībniekiem bija iespēja noklausīties dr. hist. Mārites Jakovļevas priekšlasījumu „Hercogs Jēkabs: fakti, mīti, vērtējumi” un dr. hist. Margaritas Barzdevičas priekšlasījumu „Jelgavas pilsētas un lauku novada robežas Kurzemes hercogistes laikā”.

Līdz šim nebijušu velti jubilejā hercogs saņēma no Kārļa Vahšteina, kurš kopā ar Ingrīdu Cāzeri un Andi Blūmu bija sarūpējuši grāmatu un filmu „Iekš liktens trijstūra – Kurzeme, Gambija, Tobago. Rīga, 2010”.

Kad svinību viesi bija noklausījušies Jelgavas mūzikas vidusskolas audzēkņu sagatavoto brīnišķīgo koncertu un bija izskanējuši hercogam veltītie apsveikumi, kā katru gadu ciemiņus gaidīja jubilejas klinģeris, kas nepārprotami vēstīja par 400. dzimšanas dienu.

Hercoga Jēkaba piemiņas pasākumi turpinājās arī vakarā, kad svinības pārcēlās uz Jelgavas pili un pilsētas Kultūras namu.

Rundāles pils muzeja speciālisti bija parūpējušies, lai pēc restaurācijas savā vietā Jelgavas pils kapenēs atgrieztos hercoga Jēkaba sarkofāgs, kuru iesvētīja arhibīskaps Jānis Vanags. Pils Sudraba zālē Jelgavas pils saimnieks – Latvijas Lauksaimniecības universitātes rektors savā uzrunā pievērsa uzmanību tam, cik svarīgi ir lepoties un saglabāt pilsētas vēsturē tik nozīmīgas personības piemiņu. Savukārt Rundāles pils muzeja speciālisti prezentēja jauno Kurzemes hercogu kapeņu ceļvedi.

Vakara izskaņā hercoga dzimšanas dienas viesi pulcējās Kultūras namā. Te, gaidot koncertuzveduma „Uz Tobago” sākumu, ikviens jelgavnieks varēja



Latvijas Valsts vēstures arhīva vadošā pētniece Valda Kvaskova un profesors dr. Ulrihs Šēnborns.



Mākslinieks, mākslas vēsturnieks, Rundāles pils muzeja direktors Imants Lancmanis iepazīstas ar izstādi „Hercogs Jēkabs. Laikmeta liecības”.



Dzimšanas dienas kliņģeris.

izkalt monētu, paklausīties leijerkastnieka priekšnesumu utt.

Hercoga Jēkaba 400. jubilejas svinību noslēgumā „Hercoga Jēkaba klubs” pateicās par vēsturisko vērtību un vēsturiskās personības gara mantojuma saglabāšanu Jelgavas pils muzejam, Rundāles pils muzeja direktoram Imantam Lancmanim,

Ģederta Eliasa Jelgavas Vēstures un mākslas muzejam, hercoga Jēkaba dzimtas pārstāvjiem un viņa personības pētniekiem, jelgavniekiem, kuri ar savu darbību veicinājuši pilsētas attīstību gluži kā savulaik hercogs Jēkabs.

Šīs jubilejas svinības, kurās uzzinājām daudz jauna, tomēr parādīja arī vēl neatrisinātās problēmas, kas mudināt mudina pētīt un izzināt, lai nākamajās dzimšanas dienās neatbildēto jautājumu paliktu arvien mazāk.■

Marija Kaupere,

Ģ. Eliasa Jelgavas Vēstures un mākslas muzeja
direktors vietniece darbā ar sabiedrību

BURINIEKS „LIBAVA” NO 2011. GADA MAIJA – RĪGĀ!

Hercoga Jēkaba laika burinieka kopija, kam dots senais Liepājas vārds „Libava”, jau trīs gadus no Liepājas ostas vizina tūristus un piedalās starptautiskās regatēs.

Aptuveni pirms četriem gadiem Liepājas zvejnieki Anatolijs Molokanovs un Vilnis Brikmānis nolēma vienu no saviem zvejas kuģiem sagriezt metāllūžņos. Iegūtā kompensācija no Eiropas Savienības ļāva sākt īstenot senlolotu sapni – uzbūvēt 17. gadsimta burinieka kopiju. Pagaidām tāds Latvijā ir vienīgais.

2007. gada maijā „Libavu” sāka būvēt Petrozavodskā, un burinieka saimnieki neskaitāmas reizes devās pie Karēlijas meistariem, lai redzētu, kā top kuģis. „Tas būvēts tieši tāpat, kā tas tika darīts 17. gadsimtā. „Libavas” aprises un takelāža līdz vissīkākajai detaļai atbilst senlaiku burinieku prototipiem. Uz kuģa viss ir īsts, arī lielgabali, ar kuriem salutējam īpaši svinīgos gadījumos,” stāsta kuģa kapteinis A. Molokanovs. Tai pašā laikā kuģis ir apgādāts ar dīzeļdzinēju un mūsdienīgu navigācijas aprīkojumu. „Libavā” ir piecas divvietīgas kajītes, kopkajīte, kambīze, trīs dušas un tualetes telpas un pat sauna.

V. Brikmānis skaidroja, ka „Libava” dodas gan garākos ceļojumos, kuros līdzbraucēji var iemēģināt roku buru uzvilksnā un burinieka stūrēšanā, gan piedāvā romantiskus izbraukumus, piemēram, kāzās, gan arī vizina tūristus pa Liepājas kanālu un ostas akvatoriju, ļaujot pilsētu ieraudzīt no lielākajai daļai neredzētas un nepieejamas puses – jūras. Īpaši aizraujoša programma ir izveidota skolēniem, kurus ar „Libavu” aizvизina līdz ūdenslīdēju muzejam. 2008. gadā vēsturiskais kuģis „Libava” atzīts par veiksmīgāko jauno izklaides tūrisma produktu Latvijā.

Goda vietā uz „Libavas” ir sagrieztā Zviedrijas zvejas kuģa stūre, pie kuras, kā atzinās A. Molokanovs un V. Brikmānis, abi jūrasbraucēji savulaik stāvējuši ļoti bieži. „Joprojām nodarbojamies ar zvejniecību, un tas ir mūsu pamatdarbs. Ar ES kompensāciju vien nepietika, lai uzbūvētu „Libavu”. Mums





nācās ņemt aizņēmumu, tāpēc pagaidām par peļņu, ko dotu tūrisms, domāt pārāgi. Vienīgi vasaras mēnešos kuģis atpelnīja izdevumus.” Tomēr kuģa īpašnieki ne brīdi nenožēlo izdarīto.

„Protams, kuģi sagriezt metāllūžņos bija sāpīgi. Bet „Libava” ir nesusi tik daudz prieka, pozitīvu emociju un piedzīvojumu, sākot no projekta pirmsākumiem līdz iespējai piedalīties burinieku regatēs,” sacīja A. Molokanovs.

Jāpiebilst, ka kopš 2011. gada maija šis skaistais kuģis būs pietauvots Rīgā, Ķīpsalā. Šovasar iecerēti braucieni uz Gdaņsku Polijā (jūlijā), bruņinieku nedēļu Visbijā, Gotlandes salā (augustā), Sāremā salu, Roņu salu, gar Baltijas krastu. Ja arī Jūs interesē braucieni ar „Libavu”, lūdzam zvanīt: (+371) 29288789 vai (+371) 29258789.■

VISAPTVEROŠI UN BEZJĒDŽIGI

Ak, vai, cik daudz pa divdesmit gadiem ir pateikts, uzrakstīts, izstrādāts un pieņemts! Funkcionāri lieliski apguvuši atrakstīšanās formu: ar interesi iepazīnāties, jūsu viedoklis tiks ņemts vērā, par šo jautājumu atbild..., un tiek norādīts istais adresāts, kam tad noteiktajā laikā vajadzēs atbildēt uz konkrēto iesniegumu. Ministru prezidents gandrīz uz visiem jautājumiem var atbildēt ar vienu vienīgu aprobežotu frāzi: „Ar šo jautājumu vēl neesmu tuvāk iepazinies.” Tāda savdabīga diplomātija, kas robežojas ar vienkāršu bezpersoniskumu.

Un tad vēl dokumenti. Visaptveroši un bezjēdzīgi. Lūk, lielisks piemērs: „Nacionālais attīstības plāns (NAP) ir izstrādāts saskaņā ar LR Reģionālās attīstības likumu un ir vidēja termiņa plānošanas dokuments laika posmam no 2007. līdz 2013. gadam. Plāna mērķis ir sekmēt līdzsvarotu un ilgtspējīgu valsts attīstību un nodrošināt Latvijas konkurētspējas paaugstināšanu citu valstu vidū. Tas ir mūsu ieguldījums ES dalībvalstu kopējā stratēģijā un Lisabonas programmas īstenošanā. NAP izvirza Latvijas attīstības stratēģisko mērķi un nosaka galvenos rīcības virzienus, kas spēs nodrošināt stabili valsts un sabiedrības izaugsmi. NAP uzdevums ir koncentrēt sabiedrības uzmanību uz vienotu mērķi, nodrošinot darbību koordināciju un sabalansētību, finanšu līdzekļu mērķtiecīgu novirzīšanu valsts attīstības mērķu sasniegšanai un tam nepieciešamo priekšnosacījumu radīšanai.”

Puse no plānam atvēlētā laika jau pagājusi, un kur mēs tagad esam? Lielajā tukšumā. Bet varbūt tieši tāds bija mērķis, un tad jau viss noris tieši pēc plāna...

LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBAS 2010. GADA 26. MARTA PILNSAPULCES LĒMUMS

Latvijas Jūrnieceības savienības pilnsapulce nolemj:

1. Pilnvarot LJS valdi Latvijas Republikas Patentu valdē vai Uzņēmumu reģistrā noformēt Latvijas Jūrnieceības savienības tiesības uz „Latvijas jūrnieceības gadagrāmatas” izdošanu.

2. Atkārtoti griezties Saeimā ar ierosinājumu nodrošināt jūrnieku – Latvijas pilsoņu – vēlšanu tiesības.

3. Kopā ar citām jūrnieceības asociācijām piedalīties vidusskolēnu konkursa „Enkurs” rīkošanā.

4. Latvijas Jūrnieceības savienības pilnsapulces vārdā izteikt pateicību par ieguldījumu Latvijas Jūrnieceības savienības dibināšanā, jūrnieceības nozares attīstībā un jūrnieceības likumdošanas izveidē LJS valdes locekļiem: tālbraucējam kapteinim Gunāram Šteinertam un tālbraucējam kapteinim Arvidam Bukam.

5. Lai aktualizētu Latvijas jūrnieceības nozares problēmu apspriešanu un likumdošanas iniciatīvu izstrādāšanu, kopīgi ar jūrnieceības nozares asociācijām (iestādēm, organizācijām, t.sk. sabiedriskajām organizācijām) izveidot Latvijas Jūrnieceības konsultatīvo padomi.

6. Lai aktīvāk iesaistītu studējošos LJS darbā, uzdot tās valdei izveidot LJS biedru grupu Latvijas Jūras akadēmijā un Liepājas Jūrnieceības koledžā.

7. Rosināt Satiksmes un Izglītības un zinātnes ministrijas pievērst lielāku uzmanību jūrnieceības izglītības attīstībai, t.sk. jūrnieceības industrijas augstākā līmeņa vadošo darbinieku sagatavošanai. ■

ESAM IZTURĒJUŠI UN DZĪVOJAM

Mūsu Latvijas Jurniecības savienībai aizritējis divdesmit viens intensīva, saspringta un tajā pašā laikā ļoti ražena un arī panākumiem bagāta darba gads. Sabiedriskai organizācijai tāds mūžs ir drīzāk garš, nekā īss, jo daudzas citas sabiedriskās organizācijas jau pirmajos piecos gados ir izbeigušas savu pastāvēšanu. Pateicoties mūsu juridisko biedru finansiālajam un daudzu jurnieku un organizāciju morālajam atbalstam, mēs vēl turamies.

LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters: „Gads aizritējis ātri, un, kad atskatāmies uz paveikto, pirmajā brīdī šķiet, ka šajā gadā darīti parasti ikdienas darbi. Kā mēdz teikt, rutīnas darbs. Tomēr jāatzīst, ka arī šķietami necili un ikdienišķi darbi var prasīt spēju iedziļināties gan globālās problēmās, gan cilvēku dziļi personiskos jautājumos. Cīnoties par jurnieku nodokļu sistēmas sakārtošanu un viņu vēlēšanu tiesībām, nedrīkst neaizmirst arī apsveikt kādu veco jurnieku dzimšanas dienā – lūk, tāda ir Latvijas Jurniecības

UZZIŅAI

Latvijas Jurniecības savienības 2010. gada kopsapulcē piedalījās 72 LJS biedri, kā arī uzaicinātie ministriju un nozares profesionālo asociāciju pārstāvji. Kopsapulce bija darboties un lemt spējīga, jo saskaņā ar statūtu 4.3. punktu „lēmumi biedru sapulcē tiek pieņemti ar vienkāršu klātesošo LJS biedru balsu vairākumu”.





Arvids Buks saņem Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu.



Gunārs Šteinerts saņem Izglītības ministrijas pateicību.

savienības būtība un sūtība. Un tad ir labi, ja kopā ar Jūrniecības savienību ir visi tie, kam rūp Latvijas jūrniecības nozares attīstība. Lielu paldies jāsaka Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam un Ainažu jūrskolas muzejam, kur notikuši daudzi jūrniecībai svarīgi pasākumi. Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kuģniecības nodaļas vadītāja Ilze Bernsone reizēm mil pasmaidīt, ka gandrīz visi Jūrniecības savienības biedri jau kļuvuši par muzeja eksponātiem. Jūrniecības savienību atbalsta lielās un mazās ostas, „Latvijas kuģniecība”, Latvijas Jūras administrācija, Jūrniecības departaments, Jūras spēki, Jūras medicīnas centrs, „Jūras vēstis”,

„Jūras informācija”, Latvijas Tirdzniecības flotes Jūrnieku arodbiedrība, jūrniecības nozares sabiedriskās organizācijas, kā arī privātie uzņēmēji.

Pagājušā gada kopsapulces dalībnieki LJS vadībai uzdeva par pienākumu oficiāli noformēt „Latvijas jūrniecības gadagrāmatas” izdošanas tiesības, lai nerastos situācija, ka kāds pēkšņi varētu pieteikt savas tiesības uz šīs grāmatas izdošanu. Nu „Latvijas jūrniecības gadagrāmata” ir reģistrēta Latvijas Uzņēmumu reģistrā un 2010. gada izdevums, jau astoņpadsmitā grāmata, iznāks kā oficiāls LJS izdevums.

Ja „Latvijas jūrniecības gadagrāmatas”, kas iznāk kopš 1989. gada un ir vienā vecumā ar pašu Jūrniecības savienību, izdošana uzskatāma par senu, skaistu un rūpīgi koptu tradīciju, tad nozares gada balvas „Par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā” pasniegšanu jūrniecības darbiniekiem varētu uzskatīt par jaunāko laiku tradīciju, kas mums visiem kopā rūpīgi jākopj, jo ir



Gunārs Šteinerts un Arvīds Buks.

taču tik svarīgi pateikt paldies cilvēkam par viņa mūža darbu. Šķiet, ka ar katru gadu šīs balvas nozīmīgums jūrniecības sabiedrībā arvien pieaug.

PĀRDOMAS PAR VĒLĒŠANU TIESĪBĀM

Reizi divos gados, kad notiek pašvaldību vai Saeimas vēlēšanas, atkal un atkal aktuāls kļūst jautājums: „Kā tad jūrnieks var izmantot savas vēlēšanu tiesības, ja viņš vēlēšanu dienā atrodas jūrā?” Pagaidām, joprojām un vēl arvien atbilde ir viena un tā pati vecā – nekādi nevar izmantot.

Pēc Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra datiem, Latvijā ir trīspadsmit tūkstoši aktīvo jūrnieku. Ja pieņemam, ka tikai puse no viņiem vēlēšanu dienā ir darbā, tātad strādā jūrā uz kuģa, varam secināt, ka aptuveni septiņi tūkstoši jūrnieku tā arī neizpilda savu pilsoņa pienākumu.

Kad tālajā 1993. vai 1995. gadā jūrniecības sabiedrība no dažādām tribīnēm debatēja par šo jautājumu, vēl varēja saprast atbildi – pagaidām tehniski to nevaram nodrošināt. Kad šis pats

UZZIŅAI

2007. gadā pateicību „Par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā” izteica tālbraucējam kapteinim Igoram Vitolam, 2008. gadā balvu piešķīra tālbraucējam kapteinim, Rīgas brīvdostas kapteinim Eduardam Delveram, 2009. gadā – tālbraucējam kapteinim Gunāram Šteinertam un tālbraucējam kapteinim, Ventspils brīvdostas kapteinim Arvidam Bukam, bet 2010. gadā šim titulam izvirzīti divi Liepājas kapteiņi – tālbraucējs kapteinis, nu jau bijušais Liepājas ostas kapteinis Eduards Raits un tālbraucējs kapteinis Vladimirs Einiņš.



Antons Vajters.

jautājums izskanēja 2003. vai 2005. gadā, jau mazāk pārliecinoša bija atbilde, ka vēl arvien tas nav tehniski iespējams. Bet, kad arī 2010. gadā joprojām elektroniski balsot nebija iespējams, atlika vien jautāt: kāpēc? Tāpēc, ka Saeima vēl arvien nav pieņēmusi likumu par elektronisko balsošanu. 2010. gada 12. janvārī Ministru kabinets lēma atcelt rīkojumu par elektroniskās vēlēšanu sistēmas koncepcijas izstrādi, kas paredz balsošanu elektroniskajā vidē. Rīkojums tika atcelts, ņemot vērā Centrālās vēlēšanu komisijas iebildumus pret sagatavotajiem grozījumiem likumos, kas valdībai dotu tiesības reglamentēt vēlēšanu norisi elektroniskajā vidē, un norādi, ka Centrālā vēlēšanu komisija ir neatkarīga institūcija, kas atbild par vēlēšanu norisi, un izpildvarai nav tiesību reglamentēt tās darbību. Šādu nostāju atbalstīja arī Saeimas Juridiskais birojs.

Vēl kā būtisks šķērslis elektronisko vēlēšanu ieviešanai tika minēts tas, ka iedzīvotāji neuzticas neklātienes vēlēšanu procedūrām, par to liecinot neliels vēlētāju skaits, kas piedalās vēlēšanās, nosūtot savu balsojumu pa pastu. Šis arguments nu gan neiztur kritiku, jo pasta sūtījums no e-pasta atšķiras tikpat ļoti kā tankkuģis no jahtas. Elektroniskās balsošanas pretinieki izteikuši prognozi, ka elektroniskajā vidē balsotāju aktivitāte Latvijā būs neliela, tāpēc, ņemot vērā sistēmas izveidē ieguldāmos līdzekļus 1,8 miljonu latu apmērā, ieguvums būtu nesamērīgi mazs. Lai nu šo ekspertu viedoklis paliek uz viņu sirdsapziņas, žēl vienīgi, ka tādu ekspertu dēļ arī šajā jomā Latvija izskatās kā sapīta vista, kamēr citur civilizētajā pasaulē prot, grib un spēj izmantot tehnolo-

loģiskos sasniegumus. Vēl jo vairāk kļūst žēl, ja ņem vērā, ka daudzas Latvijai svarīgas lietas izlemj gados vecāki cilvēki, kuri nespēj novērtēt rītdienas vajadzības, bet atjaunotās neatkarības divdesmit gados ir izaugusi jauna vēlētāju paaudze, kura vairs nevēlas dzīvot aizvēsturē.

Kamēr Latvijā vēl joprojām vilcinās ar elektroniskās balsošanas ieviešanu, Igaunijā elektroniskais paraksts ieviests jau 2002. gadā, bet balsošana internetā notiek kopš 2005. gada, kas gan neietekmē jau tradicionālo došanos pie vēlšanu urnām, taču atvieglo šo procesu tiem, kuri nevar ierasties vēlšanu iecirknī.

2010. gada 24. aprīlī Latvijas Jūrniecības savienība jautājumā par jūrnieku vēlšanu tiesībām nosūtīja LR Saeimas Cilvēktiesību un sabiedrisko lietu komisijas priekšsēdētājam I. Circenes kundzei vēstuli, kurā rakstīja: „Latvijas Jūrniecības savienības (LJS) pilnsapulces dalībnieki pauž neizpratni, ka joprojām nav atrisināts jautājums par jūrnieku vēlšanu tiesībām, tāpēc notiek reāla jūrnieku diskriminācija. Jautājumu par to, ka Latvijas pilsoņiem – jūrniekiem ir liegta iespēja piedalīties vēlēšanās, LJS aktualizē jau no 1992. gada, kad tika izstrādāts 5. Saeimas vēlēšanu likums. Toreiz vēl varēja saprast, ka tehniski uz katra kuģa izveidot vēlēšanu iecirkni nav reāli, bet pa šiem 18 gadiem daudz kas ir mainījies gan sakaru sistēmās, gan likumdošanā, lai varētu nodrošināt visiem Latvijas pilsoņiem, t.sk. arī jūrniekiem, viņu vēlēšanu tiesības.”

Uz šo vēstuli komisijas priekšsēdētāja I. Circenes kundze atbild: „Ņemot vērā, ka jūsu iesniegumā minētie jautājumi ir Centrālās vēlēšanu komisijas kompetencē, to pārsūtījām šai komisijai ar lūgumu jums atbildēt.”

Tā sakot – no acīm nost, no sirds laukā! Aizmirstam!



Viesu vidū satiksmes ministrs Kaspars Gerhards.



„Latvijas jūrnieceības gadagrāmatas 2010” radošais kolektīvs

Savukārt Centrālās vēlēšanu komisijas priekšsēdētājs Arnis Cimdars patiesā cienā atbild, ka praktiski nav nekādu šķēršļu, kāpēc jūrnieki nevarētu nobalsot. „Latvijas vēlētajiem, t.sk. jūrniekiem, var izmantot Saeimas vēlēšanu likumā paredzēto iespēju vēlēšanu dienā balsot jebkurā no 64 vēlēšanu iecirkņiem ārvalstīs.” Tas pirmkārt. Otrkārt, „Latvijas pilsoņi, t.sk. jūrnieki, var izmantot iespēju līdz 2010. gada 10. septembrim reģistrēties balsošanai pa pastu no ārvalstīm. Vēlētajiem jāuzraksta iesniegums, kas kopā ar Latvijas pilsoņa pasi jānogādā jebkurā no 24 Latvijas Republikas diplomātiskajām un konsulārajām pārstāvniecībām, kas organizēs balsošanu pa pastu 10. Saeimas vēlēšanās.” Un vēl: „Saeimas vēlēšanu likuma 43. pants nosaka, ka Centrālā vēlēšanu komisija var izveidot vēlēšanu iecirkņus uz kuģiem, kas ir pierakstīti Latvijas Republikā. Balsošanu uz kuģiem organizē, ja ir iespējams nodrošināt Saeimas vēlēšanu likuma nosacījumus. Vienlaikus vērsām jūsu uzmanību uz to, ka iespēju nobalsot, izmantojot elektroniskos saziņas līdzekļus, Saeimas vēlēšanu likums neparedz.”

Visai dīvaini, lai neteiktu vairāk! Kā gan lai jūrnieks ar savu pasi no Āfrikas vai Āzijas jūras ceļiem nokļūst kādā no konsulārajām pārstāvniecībām? Tomēr ne Saeimai, ne Centrālajai vēlēšanu komisijai neviens nevar pārmest, ka atbilde nav bijusi sniegta pēc būtības.

Un kur nu vēl iespēja izveidot vēlēšanu iecirkņus uz Latvijas karoga kuģiem!

Pēc Latvijas Jūras administrācijas ziņām, 2011. gada 1. janvārī zem Latvijas karoga bija reģistrēti 23 SOLAS konvencijas kuģi ar bruto tilpību virs



Jūrniecības veterāni.

500 – 17 kravas un seši pasažieru kuģi. Ar bruto tilpību virs 500 Latvijas Kuģu reģistrā atrodas arī viens ledlauzis, 17 palīgflotes kuģi, viens velkonis un 13 zvejas kuģi. Pavisam reģistrēts 371 kuģis, 316 no tiem ar bruto tilpību zem 500.

No „Latvijas kuģniecības” 21 kuģa tikai viens reģistrēts Latvijas Kuģu reģistrā, pārējie Māršalu salās vai citos reģistros. Ja, teiksim, uz Māršalu salās reģistrēta kuģa no divdesmit apkopes locekļiem divas trešdaļas ir Latvijas pilsoņi, viņi nevarēs piedalīties vēlēšanās tā vienkāršā iemesla dēļ, ka tas nav Latvijas kara kuģis, bet svešas valsts teritorija neatbilst Saeimas vēlēšanu likuma nosacījumiem.

10. Saeimas vēlēšanās piedalījās 934 076 balsstiesīgie vēlētāji, bet viņu vidū, visticamāk, nebija to septiņu tūkstošu jūrnieku, kuriem valsts divdesmit gadu laikā tā arī nav devusi iespēju pildīt savus pienākumus un izmantot savas tiesības.”

SERTIFICĒŠANAS CENTRS

LJS Sertificēšanas centrs veic profesionālo zināšanu pārbaudi un būvprakses sertifikātu izsniegšanu hidrotehniskās būvniecības speciālistiem, un tas darbojas, pamatojoties uz LR Ministru kabineta 2003. gada 8. jūlija noteikumiem Nr. 383 „Noteikumi par būvprakses un arhitekta prakses sertifikātu piešķiršanu, reģistrēšanu un anulēšanu” (Latvijas Vēstnesis, 2003, 106. nr.; 2004. 112. nr.) un SC akreditēto sertificēšanas kārtību.

Antons Vjaters: „Nu jau aizsaulē aizgājušais hidrobūvju speciālists, viens no Jūrniecības savienības dibinātājiem un valdes locekļiem Vilnis Keris savulaik bija tas, kurš aizsāka Sertificēšanas centra lietu. Viņš bija pieredzējis ostu celtniecības speciālists, tāpēc lieliski apzinājās, ka neatkarību atguvušajai Latvijai būs vajadzīgi kompetenti un sertificēti hidrobūvju speciālisti. Mēs varam tikai noliekt galvu viņa zināšanu, tālredzības un neatlaidības priekšā. Milzīgs darbs tika ieguldīts, lai sakārtotu normatīvo dokumentu bāzi, jo deviņdesmito gadu sākumā Latvijas likumdošanā atbilstošu reglamentējošu dokumentu nebija. Tagad šie jautājumi ir sakārtoti un jūras hidrotehnisko būvju ekspertīzes,

UZZIŅAI

Jūras hidrotehnisko būvju būvprakses sertifikāti tiek piešķirti personām, kas atbilst noteiktiem kritērijiem attiecībā uz izglītību un uzraudzītas būvprakses ilgumu attiecīgajā jomā: otrā līmeņa profesionālā augstākā izglītība vai atbilstošs akadēmiskais grāds, pirmā līmeņa profesionālā augstākā izglītība vai atbilstošs akadēmiskais grāds vai otrā līmeņa profesionālā augstākā izglītība citā radniecīgā inženierzinātņu specialitātē, kuras mācību programmas speciālie priekšmeti atbilst sertificējamajai jomai, profesionālā vidējā tehniskā izglītība.

būvju un daļu tehniskās apsekošanas, pārbaudes un diagnosticēšanas būvniecības speciālistu, kā arī jūras hidrotehnisko būvju projektēšanas, būvdarbu vadīšanas un būvuzraudzības speciālistu sertificēšana notiek atbilstoši attiecīgo standartu prasībām.

Varētu, protams, jautāt, vai tas ir labi, ka tik specifiskas nozares speciālistu sertificēšanu veic tāda sabiedriska organizācija kā Latvijas Jūrniecības savienība, un vai tas notiek pietiekoši profesionāli? Esmu pārliecināts, ka uz šiem jautājumiem var atbildēt apstiprinoši. Vispirms jau jāteic, ka mums kā sabiedriskai organizācijai attiecībā pret sertificējamajiem speciālistiem nav interešu konflikta. Piedevām vēl, ja šo darbu veiktu Ekonomikas ministrijas izveidota darba grupa, tas prasītu ievērojami lielākus līdzekļus, nekā Sertificēšanas centra atrašanās Jūrniecības savienības pārziņā. Pašu sertificēšanu veic profesionālu ekspertu komisija piecu cilvēku sastāvā:

būvinženieris Vladimirs Kazačenko, kurš savulaik ilgus gadus strādājis arī Satiksmes ministrijas Tranzīta departamentā, kompānijas BMGS dibinātājs, hidrobūvju inženieris, speciālists ar vairāk nekā piecdesmit piecu gadu darba pieredzi Nikolajs Burins, Rīgas Tehniskās universitātes pasniedzējs zinātņu doktors Jānis Vārna, Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs, hidrogrāfijas speciālists Jānis Krastiņš un kompānijas „Jūras projekts” tehniskais direktors, hidrobūvju projektētājs un celtnieks Juris Marnauza. Savukārt Sertificēšanas centra darbu uzrauga un pārbauda Ekonomikas ministrija un Latvijas Nacionālais akreditācijas birojs, kas reizi gadā veic Sertificēšanas centra darba auditu. Pēdējais audits, kas tika veikts 2011. gada 17. janvārī, atzina, ka Sertificēšanas centra ekspertiem ir atbilstoša izglītība un pieredze, eksaminācija tiek veikta saskaņā ar noteiktajām procedūrām un dokumenti tiek



kāroti un uzturēti atbilstoši visiem normatīviem un prasībām. Lai gan audita veikšana ir visai dārgs prieks, tas tomēr apliecina paveiktā darba kvalitāti un atbilstību likumdošanas normām.

Sertificēšanas centrs gadā izsniedz vidēji divdesmit līdz trīsdesmit licences. Akreditējamo vidū ir tādas lielas kompānijas kā BMGS, BGS, „Jūras projekts”, „Latvenergo”, „EkoHidrotehnika”, visas Latvijas ostu pārvaldes, visi Latvijas HES. Pēdējā gada laikā esam sertificējuši arī ārzemju kompānijas no Lietuvas, Ukrainas un Somijas.

Reizi divos vai trijos gados tiek rīkoti tālākizglītības kursi, lai visi tie speciālisti, kuru ikdienas darbs ir saistīts ar hidrobūvniecību, varētu paaugstināt kvalifikāciju. Piemēram, 2011. gada februārī Rīgas Tehniskās universitātes Būvniecības fakultātes speciālisti organizēja kursus par tematu „Ostu hidrotehnisko būvju projektēšana, būvniecība un ekspluatācija projektētājiem un būvniekiem”.

JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA POPULARIZĒ LATVIJAS TĒLU

2010. gada 16. septembrī LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters Tallinā piedalījās starptautiskajā konferencē „Eiropas ekonomiskā telpa: sadarbība, integrācija un attīstība – transporta loģistikas sastāvdaļa”, kas bija ģeogrāfiski plaši pārstāvēta un kurā piedalījās gan augsta līmeņa valsts un pašvaldību amatpersonas, gan privātuzņēmēji: Igaunijas prezidents Tomass Hendriks Ilvess, Igaunijas ārlietu ministrs Urmass Paets un Tallinas mērs Edgars Savisārs, Eiropas Savienības jūras transporta tīkla koordinators Luiss Valente de



Oliveira. Konferencē bija pārstāvēta Eiropas Ekonomiskā palāta, Eirāzijas Loģistikas asociācija, Starptautiskā Autopārvadātāju asociācija, Krievijas Tirdzniecības ostu asociācija, Igaunijas dzelzceļš, kā arī daudzas citas organizācijas un uzņēmēji no Armēnijas, Baltkrievijas, Ukrainas un Kazahstānas.

Konferencē tika diskutēts par starptautiskiem projektiem transporta loģistikas tālākā attīstībā, kā arī par problēmām un iespējām kravu transportēšanā.

A. Vjaters: „Šāds forums ir īstā tribīne, no kuras diskutēt par transporta attīstību globālā skatījumā, arī Eiropas kontekstā, un, protams, neaizmirstot katra reģiona iespējas un vajadzības, kā arī nozīmi lielās kravu transportēšanas sistēmas mehānismā. Arī man bija iespēja runāt par Latvijas tranzīta un ostu nozīmi globālajā loģistikas ķēdē un par sadarbības partneriem no Krievijas, Kazahstānas, Ķīnas un citām valstīm, kas veido kopuzņēmumus, investē biznesā un attīsta šeit arvien jaunus projektus, jo ir novērtējuši Latvijas izdevīgo ģeogrāfisko stāvokli, ostu infrastruktūru un pakalpojumu kvalitāti.

Bet, ja runājam par pašas Latvijas Jūrniecības savienības izaicinājumiem nākotnē, tad jāteic, ka vispirms jau ir ļoti svarīgi, lai savienība varētu turpināt darbību, koptu iedibinātās tradīcijas un, protams, darītu visu iespējamo, lai atjaunotu savu asinsriti.

Pagaidām Jūrniecības savienības aktīvākā daļa ir gados vecāki jūrniecības darbinieki, un mēs ar viņiem lepojamies. Bet ienāk arī jaunie, notiek paaudžu maiņa, un nav pareizi pretstatīt vecos jaunajiem un otrādi. Jaunība nav netikums un vecums nav ieguvums, tā to vajadzētu uztvert! Vai tad nav tiesa, ka jūrnieks sirdī vienmēr ir jauns? Tāpēc galvenais, lai mums visiem pietiktu enerģijas, spēka un gribas sakārtot un tālāk veidot mūsu jūrniecības tradīcijas, mūsu nacionālo jūrniecību, un atgādināt sabiedrībai, ka neesam raduši padoties un samierināties, neesam raduši stāvēt malā un ļaut kādam citam lemt mūsu likteni, jo mūsu kopīgi uzsāktais ceļš vēl nav noiets un mums kopā vēl daudz kas paveicams.■

Sagatavoja Anita Freiberga

EKSPEDĪCIJA: KAPTEIŅU DZIMTĀS MĀJAS NO SAULKRASTIEM LĪDZ PĒRNAVAI

Ainažu jūrskolas muzejs sadarbībā ar Latvijas jūrnieceības savienību 2010. gadā no 12. maija līdz 8. oktobrim rīkoja ekspedīciju „Kapteiņu dzimtās mājas no Saulkrastiem līdz Pērnavai”. Ekspedīcijas laikā tika fotografētas Ainažu jūrskolas bijušo absolventu, vēlāko tālbraucēju kapteiņu un stūrmaņu dzimtās mājas un namiņi.

Ekspedīcijā piedalījās Ainažu jūrskolas muzeja darbinieces Iveta Erdmane un Antra Dūcite, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja fotogrāfs Ilgvars Gradvskis un vēsturniece, Ainažu jūrskolas absolventa P. Šnores mazmeita Ieva Cimermane.

Ainažu jūrskolas muzejs jau reizi piecos gados ir veicis bijušo kapteiņu un stūrmaņu namu fotofiksāciju Ainažu pilsētā un tās apkārtnē.

Ideja, ka vajag fotografēt iemūžināt visas vēl saglabājušās Ainažu jūrskolas bijušo absolventu mājas visā piekrastē, radās jau sen. Mēs ar muzeja veco mašīnīti krustām šķērsām bijām izbraidījuši visu piekrasti no Saulkrastiem līdz Pērnavai un apzinājuši šos vēstures pieminekļus.





Laiks nestāv uz vietas un nekas nav mūžīgs. Lai gan nami spēj pārdzīvot savus īpašniekus, arī tie reiz sagrūst! Mēs sapratām, ka gaidīt vairs nedrīkst!

Mūs gan morāli, gan materiāli atbalstīja Latvijas jūrniecības savienības priekšsēdētājs Antons Vjaters, un mūsu iecerētā ekspedīcija varēja sākties.

Daudzas mājas vairs nav saglabājušās, daudzas pārveidotas līdz nepazīšanai, un tikai dažas vēl nav skāris mūsdienu *eiroremonts*, tur vēl jūtams seno laiku gars.

Gar jūras malu blakus nedaudzajiem vecajiem koka namiņiem slejas vērienīgas mūra ēkas, kas nepavisam neiederas ainavā. Agrāko iedzīvotāju palicis pavisam maz. Skultes „Platkājos” satikām jaunu puisi, viņam nebija pat nojausmas, ka dzīvo Jāņa Ēka namā, kapteiņa, kurš izbraukājis visas pasaules jūras, bet galu atradis tepat netālu, avarējot „Neibādei”.

Tālbraucēja kapteiņa Vilhelma Jordana dzimtās mājas „Kaņepji” pārbūvētas līdz nepazīšanai. Māja atrodas skaistā vietā pašā jūras krastā, bet kopš 1969. gada jūra jau esot paņēmusi sešus metrus krasta, zināja stāstīt Jordana mazmeita Īra Lamstere Sarkane, 80 gadus veca sirma majestātiska sieviete ar fantastisku atmiņu un kolorītu stāstījumu par savu vecotēvu. Mājās saglabājušās daudzas senlietas, pie sienām buru kuģu attēli.

Māju puduris ar nosaukumu „Līgas”, kas iesaukts par „Līgavām”, labi uzturētā senā „Čorku” māja, kas savulaik bijusi Vidrižu muižas barona vasarnīca. Mājas īpašnieks, senas jūrnieku dzimtas pēctecis Henrihs Siliņš, remontu veicis ar lielu pietāti, pat vecos jumta dakstiņus nevis aizstājis ar ko moder-

nāku, bet visus pa vienam pārlicis no jauna.

Dažas vecās jūrnieku mājas, kas izauklējušas ne vienu vien kapteiņu un stūrmaņu paaudzi, ir pavisam bēdīgā stāvoklī – sašķiebušās, ļāvušās nežēlīgajam laika zobam, jo īpašniekiem nav bijis ne spēka, ne līdzekļu, lai tās glābtu.

Liepupes „Purmaļos” gandrīz zemē iegrimušā mājā vēl dzīvo tālbraucēja kapteiņa Bernharda Apses meita Amanda Kazaine. Bernhards Apse absolvējis Ainažu jūrskolu, mācījies arī evakuācijā, kad, sākoties Pirmajam pasaules karam, skolu evakuēja uz Hersonas apgabalu. Vēlāk braucis uz Latvijas brīvvalsts tvaikoņiem „Velta”, „Balva” un citiem. Meita vēl atceras – kad tēvs esot atbraucis no jūras, tad mājās bijuši lieli svētki. Dāvanas tikušas visiem – vecaimātei lakats (ir vēl saglabāts), vecamtēvam tabaka no Anglijas, bērniem saldumi, apelsīni, zīda naktskrekli. Skolotāja esot skolā viņiem aizliegusi apelsīnus ēst, jo pārējie bērni neko tādu nebija redzējuši. Arī no aizjūras atvestos gumijas zābakus viņiem nebija atļauts vilkt kājās, uz skolu ejot, jo pārējiem tādu nebija.

Tēvs mājās sabijis tikai kādu mazu brīsnīņu un prom bijis ar visu savu brezenta *čumodānu*. Jūras aicinājums bijis pārāk stiprs! Bet mājās vēl šodien godā vietā pie sienas ir glezna – tēva tvaikonis „Velta”. Šajā dzimtā jūras mīlestību mantojis B. Apses mazmazdēls Krišjānis Valdmanis, kas absolvējis Latvijas Jūras akadēmiju kā stūrmanis.

„Vangas”, „Būči”, „Porkas”, „Klāviņi”, „Staķeļi”, „Prinkas”, „Posti”, „Uķi”, „Laveri”, „Rāķi”, „Lembuži”, „Koškuļi” un vēl daudz citas mājas ar tikpat interesantiem nosaukumiem (visdrīzāk jau mantoti no lībiešu valodas) līdz pat Vitrupei, kur jūras krastā seni varenu jūrnieku dzimtu nami, tik pamatīgi celti, ka labā stāvoklī tos atrodam vēl šodien. Pie kapteiņu Grašu īpašuma, „Dzeņu” mājām, jūras krastā esot būvēti buru kuģi, arī buru kuģis „Milda”.

Tālāk ceļš ved uz Lauvām, kur arī atradušās dažas bijušo Ainažu jūrskolas absolventu, vēlāko tālbraucēju kapteiņu un stūrmaņu mājas – „Lielkuiķuļi” (dzimis kapteinis Kārlis Ozols), „Eglītes” (dzimis kapteinis Augusts Bilzens) u.c.



I. Erdmane un A. Dūcite (stāv)
ekspedīcijas laikā.



Kuivižos no senajām jūrnieku dzimtu mājām saglabājušies „Brēdeķi”, bet Salacgrīvā „Upesjenas”.

Ainaži – latviešu jūrniecības šūpulis! Divas ievērojamas dzimtas dzīvoja Ainažos – Veides un Miķelsoni (1869. gadā viņi nopirka Ainažus no grāfa Mellina par 58 000 sudraba rubļu). Sen Ainažus pametis agrākais lepnums un spožums, vien vecie

nami ir to dienu liecinieki: „Milleri” jeb „Kapteiņa Veides pils”, „Jaundzirnas”, „Blusas”, „Bezbaļļi” u.c.

Tālbraucēja kapteiņa Arvīda Petaka māja ir vienīgā piemiņas vieta viņam un viņa ģimenei, jo pašus paņēma Atlantijas okeāns 1912. gada naktī no 14. uz 15. aprīli kopā ar bēdīgi slaveno pasažieru tvaikoni „Titāniks”.

Tālāk dodamies pāri robežai. Jūrskolas dibināšanas laikā gan Ainaži, gan Pērnavā bija Vidzemes guberņā, nu atrodas divās neatkarīgās valstīs, bet to pagātne ir tik cieši saistīta, ka grūti pat atšķetināt. Vai Veides, Granti, Martinsoni, Jirgensoni ir igauņi jebšu latvieši, par to vēsture klusē.

Vēl apskatām un nofotografējam kapteiņu Kleinu, Mērentu, Jirgensonu, Martinsonu namus. Un, protams, nobeigumā iegriežamies Hedemestes kapos, lai noliktu pa svečītei un godinātu jūrnieku piemiņu.

Par šo ekspedīciju esam pateicīgi mūsu ilggadējiem labvēļiem – Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai un personīgi Igoram Pavlovam, Antonam Ikauniekam, „Latvijas kuģniecībai” un Ventspils brīvostai (personīgi Imantam Sarmulim), „Latvijas dzelzceļam”, kur pie stūres ir jūrnieks Uģis Magonis, un, protams, Latvijas Jūrniecības savienībai un personīgi Antonam Vjateram.

2011. gada 18. maijā, tieši Starptautiskajā muzeju dienā, mēs, Ainažu muzejnieki, atkal pie sevis aicināsim Ainažu jūrskolas absolventu radniekus, jūrnieku aroda turpinātājus un visus tos, kam tuva jūra, lai atcerētos seno dienu notikumus, pastāstītu par mūsu ekspedīciju (tiks atklāta ekspedīcijai veltīta izstāde), atklātu rekonstruēto Ainažu ostas viļņlauža bāku, kas kalpos kā piemiņas vieta bijušajiem kapteiņiem, stūrmaņiem, mehāniķiem.■

Iveta Erdmane, Ainažu jūrskolas muzeja vadītāja

LATVIJA 20 NEATKARĪBAS GADOS

Japāna 1945. gadā bija zaudējusi Otrajā pasaules karā un nonākusi šķietami bezcerīgā situācijā: nebija gandrīz nekādu resursu – tie visi, ieskaitot naftu, tika ievesti. Palika vienīgi zemestrīces un okeānā radusies sauszeme, uz kuras dzīvo cilvēki. Japāna mūsdienās ir kļuvusi par pasaules ekonomisko lielvalsti, par svarīgu zinātnes un tehnoloģiju attīstības centru. Kāpēc? Tāpēc, ka ir bijusi pareiza politika. Vācija zaudēja Otrajā pasaules karā tāpat kā Japāna, un situācija bija vēl bezcerīgāka: daudzas pilsētas bija noslaucītas no zemes virsas, miljoniem darbaspējīgu iedzīvotāju gājuši bojā. Taču notiek ekonomiskais brīnums, un nevis Lielbritānija vai Francija ir pasaules ekonomikas sirds. Kāpēc? Tāpēc, ka ir bijuši spēcīgi vadītāji. Mēs neesam zaudējuši pasaules karu, mūsu zaudējumi sociālekonomiskās formācijas maiņas laikā nav bijuši tik lieli kā Vācijai vai Japānai, taču ir pagājuši 20 gadi, un mūsu progress ir vairāk nekā pieticīgs. Kāpēc? Tāpēc, ka ir vāji vadītāji, kas neprot izmantot mūsu tautas potenciālu. Būt vadītājam ir tāds pats talants kā dziedāt, komponēt, gleznot vai rakstīt utt. Mūsu valstī ir divi miljoni pretendentu uz ministra vai premjera posteni, bet Dievs visiem to nav devis, jo tikai dažiem no miljoniem tas ir dots.

Tagad iznāk, ka Latvija veselā virknē gadījumu ir Čaka ielas meitene, tikai atdodas par velti, un tas mani personīgi dziļi aizskar. Es esmu saimnieks savā zemē, jo man to ir uzticējuši vēlētāji. Bet šāda filozofija pasaules lielajiem spēlētājiem ir pilnīgi nepieņemama, tāpēc viņiem vajag norakt jebkuru, kurš te izbāž galvu virs atļautā augstuma."

Aivars Lemberga pārdomas no intervijas Laikrakstam „Ventas Balss”

VAI BIJA CITS ATTĪSTĪBAS PLĀNS?

2010. gada marta vidū Saeimā tika iesniegta Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija. Rodas vismaz divi jautājumi. Pirmais: kādēļ tas notiek tik nepiedodami un noziedzīgi vēlū pēc valsts neatkarības atjaunošanas? Otrais: kā šī stratēģija ietekmēs Latvijas valsti? Pirmā jautājuma saskatāmākā atbilde plūncājas virspusē. Proti, situācija piespieda – kļuva tik slikti, ka bija jāsāk lūgt un vākt pārtikas pakas no ārzemēm. Bet pirms tam taču bija vēsturiskais uzsaukums valsts prezidentam: „Piespiediet strādāt šo Saeimu!” un vēlāk – bruģakmeņi Saeimas logos.

Vājš, mazspējīgais un bezatbildīgais Latvijas valsts komandtiltiņš – Saeima jeb, precīzāk, labējo spēku ilgstošā koalīcija, ilgstoši vadot valsti bez kursa, mērķa un kontroles, uzsēdināja to uz finanšu sēkliem. Tagad tā spiesta sekot tauvā aiz SVF, ņemot no tā kredītlīdzekļus sevis uzturēšanai.

Ieskatisimies dziļāk, lai varētu izprast, salīdzināt un izvērtēt. Laikraksts „Diena” (19.03.2010.) lēš, ka Saeima dokumentus „LATVIJA 2030” varētu pieņemt ap Jāņiem. Kad tad bija jāsāk stratēģijas ģenerālkursa izstrāde? 1991. gadā – lūk, kad bija jāsāk izstrādāt Latvijas valsts stratēģiskās attīstības virzības ģenerālkursu! Vienlaikus nemitīgi bija jāmeklē un jāpiesaista talantīgi, spējīgi, godprātīgi cilvēki, kas spētu noturēt valsti uz šī kursa un virzīt to uz priekšu.

Kas 1991. gadā vadīja valdību un pēc tam ieķēpājās G24 50 miljonu latu parādos? I. Godmanis. Kas 2008. gada decembrī vadīja valdību un parakstīja jau neprātīgu 7,2 miljardu aizdevumu no SVF? I. Godmanis. Šeit ir dziļas likumsakarības, bet mēs virzīsimies tālāk.

Noskaidrosim, kādēļ strādīgie, čaklie un dziedošie latvieši, nonākuši uz savas neatkarīgās valsts komandtiltiņa, jau gadus astoņpadsmit pienācīgi un līdz galam nepilda savus tiešos uzdevumus? Tāda ir dzīve jeb tāda ir vēsture. Proti, galvenā vēstures mācība joprojām ir un paliek tā, ka no vēstures neko nemācās. 20. gadsimtā Latvijā tā skanēja apmēram šādi: komunistiem vēsture, notikumu un likumsakarību izpratne un atskaites punkts sākās ar 1945. gadu; Latvijas Tautas fronteī un tās sekotājiem – ar 1991. gadu.

Ar 1976. gadu sākās lejupslīde pa evolūcijas spirāli ar 32 gadu ciklu. Vidējais latviešu pasciedzējs, skolotājs, students vai skolnieks neinteresējās, neapguva un neieguva valsts attīstībai nepieciešamās zināšanas par šādām lietām un sistēmām:

- 1) Latvijas brīvvalstī starpkaru periodā;
- 2) Krievijas impēriju;
- 3) Padomju impēriju un LPSR;



- 4) 30. gadu lielo depresiju, krīzi pasaulē un tās pārvarēšanu;
- 5) pēckara periodu Rietumeiropā un tās atjaunošanu;
- 6) Rietumvācijas izveidošanos par labklājības valsti;
- 7) Vācijas atkalapvienošanos pēc Berlīnes mūra krišanas 1989. gadā.

Latvieši gandrīz nebija vadījuši krievu kolektīvus. Padomju impērijas laikā kaut sadzīves līmenī maz bija skaidrojuši un mācījuši Latvijas vēsturi, ar to saistītos notikumus. Tādēļ arī nebija izpratnes par krievu mentalitāti, psiholoģiju, reakciju un apmācības īpatnībām. Visa šī nezināšana, nemācēšana summējās. Netika meklēti, aicināti un piesaistīti cilvēki, kas ar to bija nodarbojušies līdz 1991. gadam.

Nacionālistiem viss sākās ar 1991. gadu, bez zināšanām un iestrādēm. Tika pieļauts milzums kļūdu un nevēlēšanos, tās tika apsmietas un līdz ar to attiecinātas uz visu mūsu tautu un valsti. Šim 32 gadu ciklam pienāca arī loģisks nezināšanu, kļūdu un nevēlēšanos noslēguma summējums: $1976 + 32 = 2008$. gada 19. decembra naktī Latvijas komandtiltiņš krita gūstā, parakstoties par milzīgu aizņēmumu no SVF. Līdz ar to tika savērpta un iegriezta nākamā laika spirāle uz 32 gadiem – aizdevumu un parādu spirāle. Slinkums, kūtrums, zināšanu trūkums, mazdūšība un alkatība materializējās smagās parādu saistībās, kuras pāries uz nākamajām paaudzēm.

1990. gada nogalē es pirmo reizi savedu kopā jaunos krievu zinātniekus, sociologus ar dažiem redzamiem aktīvistiem no Latvijas Tautas frontes. Krievi

bija šokēti, ka latvieši nezina savus pirmskara notikumus, saimnieciskās kooperācijas vēsturi; neko nebija dzirdējuši par sociāliem izlīgumiem Rietumvācijā un Spānijā, uz ko arī Latvijas sabiedrībai bija jāvirzās. Šodien nekas nav mainījies uz labo pusi.

Eirologu sanāksmē 2009. gada 18. septembrī I. Kreituse atcerējās, ka pirmo triecienu saņēmusi no tā, ka cilvēki, kas startējuši politikā, neko nezināja par politiskajām partijām, vēsturiskiem notikumiem un likumsakarībām. Tajā pašā sanāksmē pajautāju D. Īvānam, kādēļ viņš ar savu LSDSP nespēj iekļūt Saeimā, lai patiesi strādātu Latvijas valsts interesēs. Viņš atbildēja, ka tur esot sanākuši netalantīgi cilvēki, trūkstot naudas un arī sponsori neļaujot. Personīgi varu teikt, ka, ieejot mūsu sociāldemokrātu galvenajā birojā, uzreiz jūtams, ka tur nav intelekta un prāta spēju, nav kreisi centriski orientētas valstiskas domdarbības. Tur vispār nesaprot, par ko ir runa. Kreiseris „SOCIĀLDEMOKRĀTIJA” ar Latvijas karogu rūs pie piestātnes un jau sen vairs nav spējīgs iziet jūrā. Tam sen bija jācinās, jāoperē arī Atlantijas okeānā (Eiropas parlamentā), bet kreisera komandtiltīnš nespēj nokārtot eksāmenu Valsts centrālajā vēlēšanu komisijā. Un visi apmierināti.

Vēl bēdīgāk ir ar 9. Saeimu – valsts komandtiltiņu. Kā kuģi ar sliktu komandtiltiņu pamet tā apkalpe, tā arī valsti pamet tās iedzīvotāji. Saeimā nav veiktas strukturālās reformas. Uz valsts komandtiltiņa nevienam latvietim, nevienam krievam, ne astoņdesmitgadīgam, ne trīsdesmitgadīgam, nav tādu prāta spēju un godprātības, lai izprastu elementāro valsts pārvaldes aksiomu: strukturālā reforma valstī Nr.1 ir atgriezeniskās saites iedibināšana starp augstāko varas institūciju – Saeimu – un tautu. Tas nozīmē pāriet uz mažoritāro vai pusmažoritāro vēlēšanu sistēmu. Visi deputāti atsakās to darīt, arī tā saucamās politiskās lokomotīves, kas sen jau kļuvušas par politiskām drezinām un brezmēm.

Komandtiltiņš paliek neremontēts, neuzņemas atbildību, grimst slinkumā, jo nestrādā ar vēlētājiem, novadiem un reģioniem, nenesot to priekšā nekādu atbildību. Tas ir augstākā mērā bezatbildīgi un apkaunojoši. Žurnāliste Sandra Veinberga to sen atpakaļ nosauca par Latvijā saplaukušo tēviņu kultūru ar tai raksturīgo bezatbildību tautas un nākotnes priekšā. Pēc I. Kreituses aiziešanas no Saeimas tēviņu kultūru sāka piekopt arī sievietes – politiķes. 9. Saeima ir tam apstiprinājums. Kas atliek Latvijas iedzīvotājiem? Turpināt pamest valsti.

Pašā sākumā uzdoto otro jautājumu skatīsim turpmāk. 1992. gadā mums bija savs, pavisam cits attīstības plāns. Pēc tā mēs tagad būtu pavisam, pavisam cita valsts ar harmonisku sabiedrību un ar vismaz Slovēnijas dzīves līmeni.■

PREMJERA VĒRTĒJUMS VALDĪBAS VEIKUMAM

2010. gadā valdības darbu lielā mērā noteica gaidāmās Saeimas vēlēšanas, kurām tika pakārtoti arī daudzi lēmumi. Pēc nesaņāām koalīcijā Valda Dombrovskis vadītais Ministru kabinets pat pusgadu strādāja nepilnā sastāvā, bet, saņemot vēlēšanu atkārtotu uzticību, straujā tempā sagatavoja valsts budžetu ar sabiedrībai sāpīgiem nodokļu pieaugumiem un izdevumu samazinājumiem.

Dombrovskis aģentūrai LETA sniedz savu vērtējumu par, viņaprāt, pieciem būtiskākajiem valdības paveiktajiem darbiem 2010. gadā, kā arī turpmāk darāmo.

1) Fakti par iepriekš padarīto liecina, ka 90% no iepriekšējās valdības tautsaimniecības programmas tika izpildīti un virkni iesāktu pasākumu šobrīd turpina jaunā valdība. Galvenais uzdevums – sekmēt Latvijas tautsaimniecības izaugsmes atjaunošanos, mīkstināt krīzes izraisīto triecienu uzņēmējdarbībai, uzlabot uzņēmējdarbības vidi un veicināt uz eksportu un ražošanu orientētu tautsaimniecības nozaru attīstību.



Valdis Dombrovskis.

2) Ar mērķi mazināt bezdarbu valstī, sniedzot iedzīvotājiem iespēju viegli un ātri uzsākt savu biznesu, no valdības puses īpaša vērība tika pievērsta mazās uzņēmējdarbības sekmēšanai. Ir ieviesta mikrouzņēmumu atbalsta programma, t.sk. vienotais mikrouzņēmumu nodoklis. Pabeigts darbs pie pirmās bezmaksas grāmatvedības programmas izstrādes mikrouzņēmumiem, kuru pirmajā dienā vien lejuplādēja vairāk nekā 100 komersantu. Paredzams, ka programmas efekts tuvākajos gados būs vēl lielāks un mazās un mikrouzņēmējdarbības jomā piedzīvosim izrāvienu.

3) Pēdējo divu gadu laikā valsts atbalsta instrumentu veidā uzņēmējiem ir nodrošināti 350 miljoni latu. Kopā ar privāto līdzfinansējumu investīciju apjoms tautsaimniecībā sasniedz 670 miljonus latu. Šobrīd uzņēmējiem pieejamas gan grantu programmas ražošanas attīstībai un inovācijas sekmēšanai, gan kredīti uzņēmējdarbības uzsākšanai un paplašināšanai, kā arī valsts garantijas konkurētspējas celšanai un eksporta apdrošināšanai.

4) Valdība ir intensīvi strādājusi pie administratīvā sloga mazināšanas dažādās nozarēs. Ir izstrādāts un Saeimā iesniegts Būvniecības likums, kas paredz vienkāršot būvniecības procesu, samazinot administratīvās procedūras, un diferencēt prasības atkarībā no paredzamās būves. Ir pieņemts jaunais Maksātspējas likums, kas ievērojami paātrina un atvieglo maksātspējas procedūru. Ievērojami vienkāršotas un paātrinātas ar ES fondu projektiem saistītās administratīvās procedūras. Kaut arī pozitīvu piemēru netrūkst, vienlaikus jāuzsver, ka šajā virzienā vēl ir daudz darāmā.

5) Būtiska nozīme valsts ekonomikā ir ārvalstu investīcijām, kas viennozīmīgi sekmē arī šobrīd tik ļoti nepieciešamo jaunu darba vietu radīšanu. Lai to veicinātu, 2010. gada augustā darbu ir sākusi Lielo un stratēģiski nozīmīgo investīciju projektu koordinācijas padome, kuras galvenais uzdevums ir lemt par investīciju piesaistes stratēģiju un stimuliem, kā arī nodrošināt starptarpu saskaņotu sadarbību sekmīgai investīciju projektu īstenošanai Latvijas valsts interesēs.

Dombrovskis gan uzsvēra, ka šie ir tikai daži no būtiskākajiem bijušās un esošās valdības darba virzieniem, kas jāturpina arī 2011. gadā, tādējādi apliecinot mūsu valsts apņēmību nodrošināt ilgtspējīgu ekonomikas izaugsmi.■

BALTIJAS JŪRAS REĢIONA STRATĒGIJA

2010. gada jūlijā Eiropas Parlaments pieņēma rezolūciju par Baltijas jūras reģiona stratēģiju, aicinot valstis, novadus un pašvaldības iesaistīties tās īstenošanā un izmantot 2007.–2013. gadam paredzētos struktūrfondus, lai veicinātu nodarbinātību un izaugsmi. Rezolūcijā uzsvērts, ka stratēģija varētu pavērt daudz efektīvākas struktūrfondu izmantošanas iespējas un radīt reģionam papildu pievienoto vērtību, izmantojot tā īpatnības.

Baltijas jūras reģiona stratēģija ir pirmais un pagaidām vienīgais mēģinājums izveidot aptverošu attīstības stratēģiju kādam lielam reģionam, ko vieno kopēji mērķi un kopējas problēmas. Eiropas Komisijas koordinētā stratēģija ir vērsta uz to, lai ES un valsts līmeņa programmas tiktu izmantotas efektīvāk. Stratēģijas četri balsti ir vide, reģiona ekonomiskā izaugsme, piekļuve reģionam un tā pievilcība, kā arī drošība.

Nemot vērā to, ka Baltijas jūra ir viena no piesārņotākajām pasaulē, Eiroparlamenta deputāti uzsver nepieciešamību izveidot vides uzraudzības centru un trauksmes sistēmu, lai brīdinātu par negadījumiem un nopietnu piesārņojumu. Šie pasākumi arī palīdzētu piesaistīt reģionam tūristus. Vienlaikus rezolūcija prasa stratēģijas ietvaros uzlabot ES sadarbību ar valstīm ārpus ES, īpaši ar projektiem, kam ir būtiska ietekme uz vidi, kā arī aicina enerģētikas tikla izbūves laikā pastiprināt sadarbību starp Krieviju, Baltkrieviju un Baltijas valstīm.■



2010. gada 22. septembrī Ārlietu ministrijā prezentē ES stratēģiju Baltijas jūras reģionam.

SEMINĀRS PAR EIROPAS SAVIENĪBAS PIENĒMTAJIEM TIESĪBU AKTIEM JŪRNICĪBAS JOMĀ

Šā gada februāra beigās Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA) rīkoja mācību semināru par Eiropas Savienības jūras tiesību likumdošanas procesu un jūrniecības jomā pieņemtajiem tiesību aktiem. Seminārā piedalījās pārstāvji no 20 ES dalībvalstīm, to skaitā arī no Latvijas.

EMSA ir viena no 28 Eiropas Kopienas aģentūrām, kas izveidota saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes regulu (EK) Nr. 1406/2002. Darbību EMSA uzsāka 2003. gada maijā. Aģentūras uzdevums ir sniegt dalībvalstīm un Eiropas Komisijai vajadzīgo tehnisko un zinātnisko, kā arī augsti kvalificētu speciālistu palīdzību, kas nepieciešama, lai pienācīgi ieviestu ar kuģošanas drošību un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu saistītajos jautājumos pieņemtos Kopienas tiesību aktus, uzraudzītu to īstenošanu un novērtētu veikto pasākumu efektivitāti. Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvā 2005/35/EK par kuģu radīto piesārņojumu un sankciju ieviešanu par pārkāpumiem EMSA dots arī operatīvs uzdevums strādāt ar dalībvalstīm, lai attīstītu tehniskos risinājumus un sniegtu tehnisko palīdzību tādos pasākumos kā noplūžu atklāšana, izmantojot satelītnovērošanu un uzraudzību. EMSA Administratīvās padomes sastāvā ir pa vienam pārstāvim no katras dalībvalsts un četri Komisijas pārstāvji, kā arī četri Komisijas izvirzīti speciālisti bez balsstiesībām, kas pārstāv ar Aģentūras darbu visciešāk saistītās nozares.

Seminārs tika organizēts gan teorētisko, gan praktisko apmācību veidā – darba grupās risinot praktiskus uzdevumus par ES direktīvu ieviešanas jautājumiem. Galvenā vērība tika pievērsta tām ES direktīvām, kas reglamentē karoga un ostas valsts pienākumus un tiesības.

Aplūkojot atzīto organizāciju darbības tiesisko regulējumu, tika pievērsta uzmanība diviem ES tiesību aktiem – Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai 2009/15/EK par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates, un attiecīgajām darbībām, kuras veic valsts administrācijas jūras lietu jomā (direktīva 2009/15/EK), un Eiropas Parlamenta un Padomes regulai (EK) Nr. 391/2009 par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates (regula 391/2009).



Vija Putāne IMO diplomātiskajā konferencē Londonā kopā ar IMO ģenerālsekrētāru E.E. Mitropoulosu un konferences komitejas priekšsēdētāju Alfredu Poppu.

Minētajos tiesību aktos ir iestrādāti Padomes direktīvas 94/57/EK noteikumi, kas pašreiz nosaka atzīto organizāciju darbības kritērijus. Direktīvas 2009/15/EK mērķis ir noteikt pasākumus, kas dalībvalstīm jāievēro attiecībā ar organizācijām, kuras pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates un kuras darbojas Kopienā. Savukārt regula 391/2009 nosaka tos pasākumus, kas jāievēro organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas, apskates un kuģu sertifikāciju. Regulā 391/2009 ietverti minimālie kritēriji organizācijām, lai varētu saņemt vai saglabāt Kopienas atzīšanu. Pašlaik ES ir atzinusi 13 klasifikācijas sabiedrības. Ar direktīvu 2009/15/EK no 2009. gada 17. jūnija tiek atcelta Padomes direktīva 94/57/EK, un dalībvalstīm līdz 2011. gada 17. jūnijam savos normatīvajos aktos ir jāievieš direktīvas 2009/15/EK prasības.

Līdz 2011. gada 17. jūnijam dalībvalstīm savos nacionālajos normatīvajos aktos nepieciešams pārņemt arī Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu 2009/18/EK, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un groza Padomes direktīvu 1999/35/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu 2002/59/EK (direktīva 2009/18/EK). Direktīvas mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību, tādējādi samazinot turpmāku jūras negadījumu risku. Direktīvā ietvertie galvenie uzdevumi dalībvalstīm – nodrošināt ātru jūras negadījumu izmeklēšanu un to pienācīgu analīzi, lai noteiktu negadījumu cēloņus, nodrošināt precīzu un savlaicīgu izmeklēšanas ziņojumu iesniegšanu, kā arī nodrošināt pastāvīgas un neatkarīgas izmeklēšanas

struktūras. Ar direktīvu 2009/18/EK tiek svītrots spēkā esošās direktīvas 1999/35/EK 12. pants un direktīvas 2002/59/EK 11. pants.

Aplūkojot jaunākos ES pieņemtos tiesību aktus attiecībā uz jūrnieku darbu un dzīves apstākļiem uz kuģa, tika pievērsta uzmanība ES Padomes 2007. gada 7. jūnija lēmumam, ar ko dalībvalstīm tiek dota atļauja Eiropas Kopienas interesēs ratificēt Starptautiskās Darba organizācijas (SDO) 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā. Saskaņā ar šo lēmumu dalībvalstīm vēlams līdz 2010. gada 31. decembrim deponēt SDO 2006. gada 23. februārī pieņemtās Konvencijas par darbu jūrniecībā ratifikācijas instrumentus Starptautiskā nodarbinātības biroja ģenerāldirektoram. Stājoties spēkā SDO Konvencijai par darbu jūrniecībā, spēkā stāsies arī Padomes direktīva 2009/13/EK, ar ko īsteno Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācijas (EKKIA) un Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETDF) nolīgumu par 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā un groza direktīvu 1999/63/EK. Minētās direktīvas prasības dalībvalstīm savos nacionālajos normatīvajos aktos jāpārņem ne vēlāk kā 12 mēnešus pēc direktīvas stāšanās spēkā.

Būtiskas izmaiņas ostas valsts kontroles kārtībā paredz Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva 2009/16/EK par ostas valsts kontroli (direktīva 2009/16/EK), ar kuru no 2011. gada 1. janvāra tiek atcelta Padomes direktīva 95/21/EK, kas nosaka, kā kuģošanai Kopienas ostās un dalībvalstu jurisdikcijai pakļautos ūdeņos piemērot starptautiskos standartus attiecībā uz kuģu drošību, piesārņojuma novēršanu un dzīves un darba apstākļiem uz kuģiem (ostas valsts kontrole). Dalībvalstīm savos nacionālajos normatīvajos aktos direktīvas 2009/16/EK prasības jāievieš līdz 2010. gada 31. decembrim.

Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīlī pieņemtās direktīvas 2009/21/EK par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu mērķis ir nodrošināt, lai dalībvalstis efektīvi un konsekventi pildītu savus karoga valsts pienākumus. Minētās direktīvas prasības ar nacionālajiem normatīvajiem aktiem jāpārņem līdz 2011. gada 17. jūnijam.

Līdz 2010. gada 30. novembrim nacionālajos normatīvajos aktos jāievieš Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa direktīva 2009/17/EK, ar kuru groza direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu, savukārt līdz 2012. gada 1. janvārim dalībvalstīs jāstājas spēkā normatīvajiem aktiem, kas nepieciešami, lai izpildītu Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa direktīvas 2009/20/EK prasības par kuģu īpašnieku apdrošināšanu pret jūras prasībām.

Iepriekš aplūkotās jaunās ES direktīvas ietilpst Eiropas Parlamenta 2009. gada 11. martā pieņemtās Trešās kuģniecības drošības paketes jeb Erika III tiesību aktu paketē.■

PLĀNOSIM BALTIJAS JŪRU

2010. gada 22. oktobrī Pāvilostā notika sanāksme „Plānosim Baltijas jūru II: jūras telpas izmantošanas perspektīvas Kurzemes rietumu piekrastē”, kurā piedalījās Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrija, Vides ministrija, Ekonomikas ministrija, Pāvilostas novada dome, Rucavas novada dome, Liepājas pilsētas dome, Liepājas pilsētas būvvalde, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, Ventspils novada dome, Ventspils brīvostas pārvalde, Mazo ostu asociācija, Latvijas Tranzīta biznesa asociācija, Valsts vides dienests, Latvijas Zaļā kustība, Pasaules dabas fonds, Baltijas Vides forums, Vides aizsardzības klubs, Latvijas Hidroekoloģijas institūts, privātuzņēmēji, tūrisma kompānijas, juristi un preses pārstāvji, kā arī Latvijas Jūrnieceības savienības priekšsēdētājs Antons Vjaters.

Antons Vjaters: „Sanāksmes plašā pārstāvniecība jau pati par sevi liecina, cik nozīmīgs ir jautājums par jūras telpas izmantošanu tuvā un ne tik tuvā nākotnē. Sanāksmes dalībnieki saņēma informāciju par jūras telpas izmantošanas attīstības perspektīvām, kā arī par projekta „BaltSeaPlan” realizācijas gaitu, jau sasniegtajiem rezultātiem un turpmākajiem uzdevumiem.

Ļoti svarīgi bija apspriest projekta „Kurzemes rietumu piekraste” attīstības iespējamās riskus, problēmas un pat iespējamās konfliktsituācijas. Tomēr pats svarīgākais ir spēt rast kompromisu un iespējamās risinājuma variantus.”

Projekta ietvaros Baltijas Vides forums ir veicis Latvijas stratēģisko dokumentu analīzi, kurā apskatīta ietekme uz jūras telpisko plānošanu un izmantošanu nākotnē. Baltijas Vides forums arī sniedz ieteikumus integrētās jūrlietu politikas ieviešanai Latvijā no jūras telpiskās plānošanas viedokļa. Sagatavotie dokumenti ir iesniegti atbildīgo institūciju pārstāvjiem komentēšanai un līdz projekta beigām abi dokumenti tiks vēl papildināti un iekļauti Baltijas Vides foruma izstrādātajā jūras telpiskajā plānojumā.

Jūras telpiskā plānojuma izstrādes procesā Baltijas Vides forums ir iesaistījis dažādu ieinteresēto

UZZIŅAI

Nepieciešamību ieviest jūras telpisko plānošanu nosaka ES Integrētā jūrlietu politika, ES Stratēģija Baltijas jūras reģionam, Baltijas jūras reģiona valstu par telpisko plānošanu un attīstību atbildīgo ministru sadarbības „Vīzija un stratēģijas apkārt Baltijas jūrai” (VASAB) Gdaņskas un Viļņas deklarācijas, kā arī Baltijas jūras vides aizsardzības komisijas HELCOM Baltijas jūras rīcības plāns. Lai šos politikas mērķus īstenotu, „BaltSeaPlan” projekts no 2009. līdz 2012. gadam būs viena no vadošajām iniciatīvām Baltijas reģionā. Latvijā „BaltSeaPlan” projektu pārstāv biedrība „Baltijas Vides forums”.



pušu pārstāvjus gan nacionālā, gan projekta pilotteritorijas mērogā. Dažādās sanāksmēs ir piedalījušies pārstāvji no atbildīgajām ministrijām, to pakļautībā esošām institūcijām, vietējām pašvaldībām, ar jūras telpas izmantošanu saistītu nozaru pārstāvji, zinātnieki, nevalstiskās organizācijas.

Par Baltijas jūras telpas izmantošanu lielu interesi izrāda zivsaimniecības nozares pārstāvji. Latvijas zvejas flote ik gadus samazinās un kļūst arvien vecāka, bet jaunus kuģus zvejnieki iegādājas reti. Pēdējo gadu tendences liecina, ka Kurzemes piekrastes ļaudīm zveja vairs nav galvenais ienākumu avots. Ar to šeit nodarbojas tikai 300 zvejniecības uzņēmumu un individuālo zvejnieku ar 209 reģistrētām laivām. Kurzemes piekrastē ir 60 zvejas tiesību nomnieki, kuri drīkst veikt rūpniecisko zveju. Tomēr zvejniecības pārstāvji uzver, ka Kurzemes piekrastes telpiskajā plānojumā nedrīkstētu piemirst par nozīmīgākajām zvejas vietām un zivju resursu atjaunošanu.

Ļoti svarīgs ir jautājums par energoresursu ieguvu jūrā, vēja turbīnu parku ierīkošanu un potenciālajām naftas ieguves vietām jūrā. Latvijas politiskie dokumenti atbalsta vēja energoresursu ieguves un patēriņa īpatsvara palielināšanu, taču bez norādes uz vēja energoresursu ieguvu jūrā. Ir izstrādātas kartes ar vēja parku attīstītajiem izsniegto licenču vietām un potenciālās pieslēgšanās vietām. Ekonomikas ministrija visiem interesentiem izsniedz licences, kas ļauj šajās teritorijās pētīt vēja parku būvniecības iespējas. Tomēr licencēšanas kārtība nākotnē tiks mainīta un sakārtota. Paredzēts, ka vēja parku būvniecības izpēti atļaujas tiks izsniegtas uz trim gadiem, bet



Plaviņu HES 2010.gada pavasarī.

būvatļaujas uz 30 gadiem. Izsniegtās licences atļauj uzstādīt vēja turbīnas ar kopējo jaudu 1375 MW, taču pašreiz Latvijas augstsprieguma pārvades tīkls šādu apjomu uzņemt nevar, un pat pēc AS „Latvenergo” plānotā augstsprieguma pārvades tīkla paplašinājuma „Kurzemes loks” būs iespējams uzņemt tikai līdz 300 MW.

Pētījumi liecina, ka ar saviem naftas resursiem Latvija sevi varētu nodrošināt 30 gadus. Ekonomikas ministrija ir izsniegusi licences ogļūdeņražu izpētes un ieguves darbiem, bet faktiski darbi pašlaik nenotiek. Licences ir izsniegtas uz 30 gadiem.

Arvien vairāk tiek diskutēts arī par citiem enerģijas ieguves veidiem jūrā, piemēram, viļņu enerģijas stacijām un siltumsūkņiem. Lai gan īpašas intereses par tiem pagaidām nav, tomēr jūras telpiskais plānojums šādus enerģijas ieguves veidus neizslēgs.

Viens no būtiskiem jautājumiem ir jūras transporta un ostu darbība un turpmākās attīstības iespējas pilotteritorijā, kurā atrodas divas Latvijas lielās ostas – Ventspils un Liepāja, kas pārsvarā sniedz kravu apstrādes pakalpojumus, un viena mazā jahtu un zvejas osta Pāvilostā. Latvijas politiskie dokumenti paredz ostu strauju attīstību un atbalstu dažādu finanšu instrumentu apguvē ostu infrastruktūras un pievedceļu uzlabošanai. Kravu apgrozījums līdz 2030. gadam tiek plānots līdz pat 130 miljoniem tonnu gadā.

Lai gan pašlaik abas lielās ostas ir noslogotas tikai par 50%, tomēr teritorijas plānojumos paredzēts ievērojami paplašināt ostu piestātņu teritorijas, būvēt jaunus molus un paplašināt ostu jūras akvatorijas.



Ventspils ostas 720 gadu svinības.

Ventspils brīvostas pārstāvis Guntis Drunka: „Piestātnes ostā pieder noteiktām firmām, kuru interese ir attīstīt savu konkrēto biznesu. Ja nāk jauns investors ar citām kravām, mēs nevaram viņam piedāvāt jau esošās piestātnes, tāpēc ostai nepieciešams savlaicīgi rezervēt teritorijas, kas nodrošinātu tās turpmāku attīstību.”

Latvijas stratēģiskajos plānošanas dokumentos jūras piekraste tiek uzskatīta kā tūrisma nozares attīstībai nozīmīgs resurss. Galvenie tūrisma attīstības virzieni piekrastē ir ekotūrisms, lauku tūrisms, atpūta un aktivitātes gan pie, gan uz ūdens, taču viens no galvenajiem attīstību kavējošajiem faktoriem ir nepietiekama tūrisma infrastruktūra piekrastē. Trūkst piebraucamo ceļu, labiekārtotu bezmaksas autostāvvietu tieši jūras tuvumā, pieejas jūrai, kā arī nepieciešamās infrastruktūras ūdenssportistu un makšķernieku iecienītākajās piekrastes vietās.

Nedrīkst aizmirst par jūras dabas vērtībām Kurzemes piekrastē un to nozīmi jūras telpiskā plānojuma izstrādē. Projekta pilotteritorija atrodas atklātās Baltijas jūras piekrastē un ir pakļauta spēcīgai viļņu darbības ietekmei, kā rezultātā šeit ir sastopama praktiski vairs tikai viena makrofītiskā aļģe – sārtāļģe (*Furcellaria lumbricalis*). Sārtāļģes galvenokārt ir sastopamas četrus līdz desmit metrus dziļumā akmeņainās vietās, un to audzes ir Baltijas jūras reņģu nārsta vietas un patvēruma vietas citām zivju sugām un bezmugurkaulniekiem, piemēram, gliemenēm, bet sārtāļģu galvenais drauds ir augšanas apstākļu maiņa: substrāta jeb akmeņu zaudēšana, gaismas un ūdens sāļuma izmaiņas.

JŪRAS TELPAS IZMANTOŠANAS INTERESES UN IESPĒJAMIE KONFLIKTI

Baltijas Vides foruma speciāliste A. Ruskule prezentēja projekta Kurzemes rietumu piekrastes pilotteritorijas karti ar pašreizējiem jūras telpas izmantošanas veidiem un izmantošanas interesēm nākotnē: aizsargājamās jūras teritorijas, „Natura 2000” vietas, ostu teritorijas, grunts novietnes, ostu enkurvietas, HELCOM rekomendētie kuģu ceļi, militāro interešu vietas (mācību poligoni, jūras spēku minū iznīcināšanas operāciju vietas u.c.), kuģošanai aizliegtas vietas, sprāgstvielu izgāztuves, vietas, kur izdotas licences ogļūdeņražu izpētei un ieguvei, kā arī vietas vēja parku izveides izpētei, nozīmīgākās zvejas un zivju resursu atjaunošanās vietas u.c. Kartē ir identificētas un attēlotas vietas, kur pastāv vai nākotnē varētu veidoties konflikti starp dažādiem jūras izmantošanas veidiem, kas savstarpēji konkurē vai varētu konkurēt par jūras telpas izmantošanu. Tādas ir:

- iepretī Liepājai – savstarpēji konkurē osta, militārās intereses, vēja parki;
- iepretī Akmeņragam – dabas aizsardzība, vēja parki, zveja, tūrisms;
- iepretī Bernātiem un Jūrkalnei – tūrisms, dabas aizsardzība un vietējo iedzīvotāju intereses;
- iepretī Jūrkalnei teritoriālajos ūdeņos un EEZ – naftas ieguve un zveja;
- iepretī Ventspilij – zveja un osta;
- iepretī Pāvilostai – jahtu osta un vēja parki.

TURPMĀKĀS AKTIVITĀTES

Pašlaik projekta pilotteritorijā ir tikai dažas vietas, kur veidojas nopietnas konfliktsituācijas, tomēr, izstrādājot jūras telpisko plānojumu, jāņem vērā potenciālā nozaru attīstība, to vajadzība pēc jūras telpas nākotnē un potenciālie nozaru savstarpējie konflikti. Diemžēl valsts mērogā nav noteiktas nacionālās jūras telpas izmantošanas prioritātes, tāpēc jūras telpiskajā plānošanā jāņem vērā katras nozares prioritātes un to unikālās aktivitātes. Jāizvērtē tie jūras izmantošanas veidi, kas, neradot savstarpējas konfliktsituācijas, var mierīgi līdzās pastāvēt. Iespējams, ka konfliktsituācijas var novērst, vairāk savstarpēji kontaktējoties un uzlabojot informācijas apmaiņu par jūras telpas izmantošanas nepieciešamību.

Ja pašiem pietrūkst zināšanu, nevajadzētu kautrēties smelties tās pie kaimiņiem un mācīties no labiem piemēriem citās Eiropas valstīs. Lai vienotos par jūras telpiskā plānojuma labāko un dzīvotspējīgāko variantu, vajadzētu rīkot kopīgas diskusijas un sanāksmes ar nozaru atbildīgo institūciju pārstāvjiem un pieredzējušiem teritorijas plānotājiem.■

VALDĪBA APSTIPRINA JAUNO JŪRAS LIKUMU

2010. gada 24. augustā Ministru kabineta sēdē tika akceptēts Vides ministrijas izstrādātais likumprojekts „Jūras ūdeņu aizsardzības un pārvaldības likums”, kas nosaka jūras ūdeņu izmantošanas principus, tostarp personas tiesības un pienākumus, kā arī nosaka darbības, kurām nepieciešama atļauja vai licence jūras ūdeņu izmantošanai.

Jūras likums nosaka, ka par jūras ūdeņu izmantošanu MK noteiktajos atļaujas vai licences laukumos iekārtu un būvju būvniecībai, ierīkošanai

un ekspluatācijai būs jāmaksā dabas resursu nodoklis (DRN). DRN likmi, aprēķināšanas un maksāšanas kārtību nosaka valdības sēdē akceptētie grozījumi Dabas resursu nodokļa likumā.

Vides ministrs Raimonds Vējonis: „Beidzot Latvijā būs Jūras likums, kas noteiks, kā mūsu jūra ir jāaizsargā, kā jāizmanto un jāpār-



valda. Likums novērsīs iespējamos konfliktus jūras ūdeņu izmantotāju un vides sargu starpā, kā arī veicinās tādas saimnieciskās darbības attīstību, kas jūras ūdeņus izmanto ekonomiski efektīvi un ilgtspējīgi. Manuprāt, dabas resursu nodoklis ir visatbilstošākais maksājums par tiesībām būvēt un ekspluatēt celtnes un iekārtas jūrā, jo jūra ir valsts īpašumā esošs resurss. Nodoklis nebūs jāmaksā, ja šīs darbības būs saistītas ar derīgo izrakteņu izpēti un ieguvu, jo atbilstoši spēkā esošo normatīvo aktu prasībām tādos gadījumos ir jāmaksā valsts nodeva. Jūras ūdeņu aizsardzības un pārvaldības likuma mērķis ir nodrošināt Latvijas jurisdikcijā esošo jūras ūdeņu, kā arī jūras dibena un dziļu vides aizsardzību un integrētu pārvaldību, lai līdz 2020. gadam sasniegtu labu vides stāvokli šajos ūdeņos, kā arī lai veicinātu jūras dabas resursu ilgtspējīgu izmantošanu.”

Ar likumprojekta spēkā stāšanos spēku zaudē likums „Par Latvijas Republikas kontinentālo šelfu un ekskluzīvo ekonomisko zonu”.■

GROZĪJUMI LIKUMĀ PAR OSTĀM: PAR UN PRET

Valsts prezidents Valdis Zatlers, izmantojot Valsts prezidentam Latvijas Republikas Satversmes 71. pantā noteiktās tiesības, ir nosūtījis Saeimai otrreizējai caurlūkošanai 27. maijā pieņemto likumu „Grozījumi Likumā par ostām”.

Saeimas priekšsēdētājam adresētajā motivācijas rakstā Valdis Zatlers lūdz Saeimu izvērtēt likuma „Grozījumi Likumā par ostām” 4. panta (attiecinā uz Likuma par ostām 7. panta trešās daļas papildināšanu ar 10. punktu) mērķi un tā sasniegšanai piemērotāko risinājumu.

„Ja minētā likuma norma bija iecerēta ar mērķi nodrošināt Latvijas valstij stratēģisku objektu – ostu darbību ārkārtējās situācijās vai situācijās, kad komersanti nespēj nodrošināt ostai būtisku funkciju veikšanu, tad es lūdzu likumdevēju precizēt šo normu tādā veidā, lai tā sasniegtu minēto mērķi, neradot iespēju ierobežot tirgus dalībnieku saimniecisko sacensību un mazināt pašu ostu konkurētspēju,” savā motivācijas rakstā norāda Valsts prezidents. Viņš lūdz arī izvērtēt, vai ostas darbības nodrošināšana ārkārtējās situācijās ir iespējama, piemērojot jau spēkā esošā Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. pantā noteikto – ostas pārvaldes tiesības sniegt pakalpojumus, kas saistīti ar ostas darbību, veicot komercdarbību ar tai piederošas kapitālsabiedrības starpniecību. Tādējādi šādas pakalpojumu sniegšanas kārtības ievērošana neradītu ostām priekšrocības un labvēlīgākus apstākļus uzņēmuma ienākuma nodokļa piemērošanas un tarifu robežlīmeņu noteikšanas politikas jomās, salīdzinot ar pārējiem komersantiem, kas darbojas ostās.

Valsts prezidents arī aicina Saeimu precizēt likuma „Grozījumi Likumā par ostām” 2. pantu gan no valsts vai pašvaldības nekustamā īpašuma interešu viedokļa, gan ievērojot atšķirīgos ostu pārvalžu juridiskos statusus. Valsts prezidenta motivācijas rakstā norādīts, ka „2010. gada 27. maijā pieņemtā likuma „Grozījumi Likumā par ostām” 2. pants paredz papildināt Likuma par ostām 4. panta piekto daļu, nosakot, ka ostas pārvalde ir tiesīga uz tai valdījumā nodotās valstij vai pašvaldībai piederošās zemes, kā arī citu juridisko un fizisko personu zemes (uz kuru tā ir nodibinājusi personālservitūtu) celt ostas darbībai nepieciešamās ēkas (būves) kā patstāvīgus īpašuma objektus, kurus zemesgrāmatā reģistrē uz attiecīgās ostas pārvaldes vārda. Taču īpašuma tiesības var iegūt tikai fiziska vai juridiska persona, kurai piemīt tiesībspēja. Saskaņā ar Valsts pārvaldes iekārtas likuma 1. panta 1. punktu juridiskās personas statuss ir tikai Latvijas Republikai (kā sākotnējai publisko tiesību juridiskajai personai)



Pasažieru un kruīza kuģi Rīgas brīvēstā.

un atvasinātajām publiskajām personām, kas ostu gadījumā ir vienīgi Rīgas ostas pārvalde, kā arī Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde.” Valsts prezidents norāda, ka pārējām ostu pārvaldēm, kuras ir attiecīgo pašvaldību izveidotas iestādes, nevar būt patstāvīgas īpašumtiesības uz nekustamā īpašuma objektiem. Valsts prezidents arī secina, ka kopumā būtu nepieciešama aptveroša ostu pārvalžu statusa izvērtēšana un jau novecojušo ostu darbību regulējošo tiesību normu pārskatīšana, tai skaitā nostiprinot likumā efektīvu tiesu kontroli pār ostu pārvalžu darbību un pieņemtajiem lēmumiem. Valsts prezidents lūdz Saeimu rast iespēju pievērsties šo jautājumu risināšanai.

Saeimas atbildīgā komisija, galīgajam lasījumam otrreiz caurlūkojot grozījumus likumā par ostām, kurus Saeimai atpakaļ bija nodevis prezidents, vienojās, ka ostas ar komercdarbību varēs nodarboties, tikai dibinot meitas kompānijas.

Saeimas komisijas akceptētie jaunie grozījumi arī paredz, ka ostas pārvalde būs tiesīga uz tai valdījumā nodotās valstij vai pašvaldībai piederošās zemes celt ostas darbībai nepieciešamās ēkas kā patstāvīgus īpašuma objektus.

Latvijas Transīta biznesa asociācijas izpilddirektors Ģirts Verners: „Latvijas Transīta biznesa asociācijas biedri, ostu pārvaldes, izteica atbalstu Saeimas deputāta un Latvijas Ostu asociācijas izpilddirektora Leiškalna ierosinātajiem grozījumiem Likumā par ostām. Komisijā atbalstītie likuma grozījumi ir pietiekami, lai tiktu sakārtots ostu pārvalžu juridiskais statuss, īpašumtiesību jautājumi ostu teritorijās, kā arī pakalpojumu sniegšanas juridiskie aspekti, tomēr jāatzīst, ka joprojām nav ņemti vērā svarīgi komisijā iesniegtie priekšlikumi.”

GROZĪTI VENTSPILS UN RĪGAS BRĪVOSTU LIKUMI

2010. gada 14. oktobrī Saeima kā steidzamus otrajā un galīgajā lasījumā pieņēma grozījumus Ventspils brīvostas un Rīgas brīvostas likumos, kas novērsīs šo likumu neatbilstību Administratīvā procesa likuma un citu normatīvo aktu normām. Ar šiem grozījumiem Ventspils un Rīgas brīvostu likumos iekļauts arī izņēmums no vispārējā principa, ka administratīvā akta apstrīdēšana vai pārsūdzēšana neaptur tā darbību.

Grozījumi Ventspils brīvostas likumā attiecībā uz brīvostas pārvaldes tiesībām personālservitūtu nodibināšanā nepieciešami tāpēc, ka ostu pārvaldes, ņemot vērā ostas perspektīvās attīstības plānus, pašas var izvērtēt nepieciešamību nodibināt personālservitūtu uz juridiskajām vai fiziskajām personām piederošo zemi ostas teritorijā, jo personālservitūts uz visām ostas teritorijā esošajām zemēm nav nepieciešams. Tāpat Ventspils brīvostas likumā veikti grozījumi, lai atvieglotu nodokļu administrēšanu. Grozījumi precizē: kapitālsabiedrības, kas nav noslēgušas līgumu par licencētu komercdarbību brīvostas teritorijā, var sniegt pakalpojumus licencētām kapitālsabiedrībām. Grozījumi Ventspils brīvostas likuma 16. pantā savukārt nepieciešami, lai novērstu pretrunu ar Civilprocesa likumu, kas noteic, ka šķīrējtiesā var nodot jebkuru civiltiesisku strīdu, izņemot strīdu, kurā kaut viena puse ir valsts vai pašvaldības iestāde. Likums par ostām paredz, ka ostas pārvalde ir iestāde, kuru izveido attiecīgās pilsētas dome vai pagasta dome. Ventspils brīvostas pārvalde ir Ventspils pašvaldības izveidota iestāde, tātad strīdi, kur iesaistīta Ventspils brīvostas pārvalde, nav piekritīgi šķīrējtiesām.

Grozījumi atvieglos kapitālsabiedrībām darbības uzsākšanu Ventspils un Rīgas brīvostās, it īpaši ražošanas kapitālsabiedrībām, jo tās ne vienmēr vēlas atrasties brīvajā zonā, bet labprāt izmantotu likumā „Par nodokļu piemērošanu brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās” paredzētos nodokļu atvieglojumus. Turklāt kapitālsabiedrībai, darbojoties brīvās zonas režīmā, rodas papildu izdevumi saistībā ar muitas režīma piemērošanu.

OSTU PĀRVALDĒM ĻAUS VEIDOT POLICIJU

Valsts prezidents Valdis Zatlers ir izsludinājis grozījumus likumā „Par policiju”, kas atļauj ostas pārvaldei izveidot ostas policiju.

Rīgas domes Drošības, kārtības un korupcijas novēršanas jautājumu komitejas priekšsēdētājs Dainis Turlais pauž neizpratni par Ministru prezidenta Valda Dombrovskā rīcību, valdības vārdā parakstot Saeimā iesniegtos grozījumus likumā „Par policiju”, kas paredz ostas policijas izveidi.

Viņš pats ir kategoriski pret ostas policijas izveidi, paužot bažas, ka tā tiek radīta, lai slēgtu ostu citām tiesībsargājošām institūcijām. Ja reiz pastāv nepieciešamība nodrošināt ostas teritorijā lielāku kārtību, tur varētu izveidot vienotu, pietiekami spēcīgu Valsts policijas iecirkni, nevis radīt struktūru, kas

pakļauta vienīgi ostas administrācijai, uzskata Turlais, piebilstot, ka jaunā struktūra atrautu no Valsts policijas ap 300 augsti kvalificētu darbinieku.

Grozījumi paredz, ka ostas policijas pienākums ir likumpārkāpumu profilakse ostas teritorijā, apsardzes un caurlaižu režīma nodrošināšana ostā, par administratīvo pārkāpumu izdarīšanu ostas teritorijā aizturētu personu apsargāšana, to pašvaldības izdoto ostas noteikumu un sabiedriskās kārtības noteikumu ievērošanas kontrole, par kuru pārkāpšanu paredzēta administratīvā atbildība, administratīvā pārkāpuma lietu sāksana, izskatīšana un pieņemto lēmumu izpildes kontrole, Valsts policijas un Drošības policijas atbalstīšana sabiedrības drošības garantēšanā un noziedzības apkarošanā.



Ja ostas policija saņems ziņas, ka tiek gatavots vai ir izdarīts likumpārkāpums, kura izskatīšana nav tās kompetencē, ostas policijai būs jāveic nepieciešamie pasākumi likumpārkāpuma novēršanai, pārkāpēja aizturēšanai, notikuma vietas apsargāšanai un nekavējoties par to jāpaziņo kompetentajai valsts pārvaldes iestādei, kā arī jānodod tai likumpārkāpējs un dokumenti par viņu. Šajos gadījumos valsts pārvaldes iestāžu amatpersonu norādījumi būs saistoši ostas policijas darbiniekiem.

Ostas policijas darbinieku skaitu noteiks attiecīgā ostas pārvalde. Ostas policijas sastāvā varēs būt tās priekšnieks, viņa vietnieki, vecākie inspektori, inspektori un jaunākie inspektori, kā arī vecākie kārtībnieki, kārtībnieki un jaunākie kārtībnieki. Ostas policisti savus pienākumus pildīs iekšlietu ministra apstiprinātajā vienota parauga formas tērplī.

Ostas policijas darbiniekiem ir tiesības viņu kompetencei atbilstošā apmērā un šā likuma noteiktajā kārtībā lietot fizisku spēku, speciālos līdzekļus, speciālos transportlīdzekļus, izmantot dienesta suņus un zirgus un ievietot aizturētās personas pagaidu turēšanas vietās.

Speciālos līdzekļus, kurus būs tiesīgi lietot ostas policijas darbinieki, kā arī šo speciālo līdzekļu lietošanas kārtību noteiks Ministru kabinets. Ostas policijas darbiniekiem būs tiesības šā likuma noteiktajā kārtībā un paredzētajās situācijās lietot šaujamieročus.

Par ostas policijas darbinieku varēs būt persona, kura ir pilngadīgs Latvijas pilsonis, nav sodīta par tīšu noziedzīgu nodarījumu – neatkarīgi no sodāmības

dzēšanas vai noņemšanas; nav notiesāta par tišu noziedzīgu nodarījumu, atbrīvojot no soda; nav saukta pie kriminālatbildības par tiša noziedzīga nodarījuma izdarīšanu, izņemot gadījumu, kad persona ir saukta pie kriminālatbildības, bet kriminālprocess pret to izbeigts uz rehabilitējoša pamata; ir ieguvusi vismaz vidējo izglītību.

Par ostas policijas priekšnieku un viņa vietnieku varēs pieņemt darbā personu, kura atbilst iepriekš minētajām prasībām, bet ir ieguvusi augstāko izglītību.

Ostas policijas priekšnieku un viņa vietnieku varēs pieņemt darbā pēc tam, kad rakstveidā saņemta iekšlietu ministra piekrišana.

Likumprojektā paredzēts, ka ostas policija tiek finansēta no attiecīgās ostas pārvaldes līdzekļiem.

2011. gada 18. janvārī Ministru kabineta sēdē akceptēts MK noteikumu projekts „Noteikumi par speciālo līdzekļu veidiem un kārtību, kādā tos lieto policijas darbinieki un robežsargi”.

Noteikumi nosaka speciālo līdzekļu veidus, kurus lieto Valsts policijas, Drošības policijas, pašvaldības policijas, ostas policijas darbinieki un robežsargi, un šo līdzekļu lietošanas kārtību. Izvērtējot likumā „Par policiju” ietvertos ostas policijas darbinieku pienākumus, secināts, ka ostas policijas darbiniekam un pašvaldības policijas darbiniekam normatīvajos aktos noteiktie pienākumi ir līdzīgi. Tāpēc noteikumi paredz ostas policijas darbiniekiem tiesības lietot analogiskus speciālo līdzekļu veidus, kādi ir noteikti pašvaldības policijas darbiniekiem, t.i., sasiēšanas līdzekļus, roku dzelžus, stekus, elektrošoka ierīces un gāzes baloniņus. Vērtējot dažādus speciālo līdzekļu veidus, to lietošanas kārtību un gadījumus, kuros tos atļauts lietot, konstatēts, ka tieši sasiēšanas līdzekļi, roku dzelži, steki, elektrošoka ierīces un gāzes baloniņi būtu nepieciešami ostas policijas darbiniekiem, lai tie efektīvi un sekmīgi varētu pildīt likumā „Par policiju” noteiktos ostas policijas pienākumus.

IZVEIDO RĪGAS OSTAS POLICIJU

Rīgas ostas policijas uzturēšanas gada izmaksas varētu būt aptuveni tikpat lielas kā līdz šim ostas apsardzes nodrošināšanai, ko veic Valsts policijas pakļautībā esošā apvienība „Apsardze”. Apmēram pusmiljonu latu lielās izmaksas līdz šim solidāri sedza brīvostā strādājošie uzņēmumi.

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks: „Ostas policijas izveidošana atbrīvos uzņēmējus no šīs maksas, jo visus izdevumus segs brīvosta.”

Valsts policijas apvienība „Apsardze” darbu Rīgas brīvostā turpināja līdz 2011. gada 1. janvārim.■

AIZSARGĀJAMĀS JŪRAS TERITORIJAS – VIEDOKĻU SADURSME

Latvijas piekrastē putnu un rifu aizsardzībai ir iecerēts izveidot septiņas aizsargājamās jūras teritorijas – „Nida – Pērkone”, „Akmenrags – Pāvilsta”, „Irbes jūras šaurums”, „Rīgas līča rietumu krasts”, „Selga uz rietumiem no Tūjas”, „Vitrupe – Tūja”, „Ainaži – Salacgrīva”. Aizsargājamās jūras teritorijas Latvijā tiek veidotas, lai aizsargātu jūras dibena biotopus un putnu sugas.

Īpaši asas diskusijas izraisīja Irbes šauruma apstiprināšana Latvijas „Natura 2000” – Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju sarakstā.

UZZIŅAI

Irbes šauruma aizsargājamā jūras teritorija „Natura 2000” tiek noteikta kā vieta īpaši aizsargājamo putnu sugu – tumšās pīles (*Melanitta fusca*), melnās pīles (*Melanitta nigra*), kākauļa (*Clangula hyemalis*), melnās alkas (*Cephus gryle*), brūnkakla un melnkakla gārgaļu (*Gavia sp.*) aizsardzībai.

Saeima konceptuāli ir atbalstījusi grozījumus likumā „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām”, kas paredz septiņas aizsargājamās jūras teritorijas, tai skaitā Irbes šaurumu, iekļaut likuma „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” pielikumā „Latvijas „Natura 2000” – Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju saraksts”.

2010. gada 22. septembrī Latvijas Ostu padomes sēdes darba kārtībā bija jautājums par Irbes šauruma statusu, un Ostu padomes locekļiem balsošanai tika piedāvāti divi varianti: Vides ministrijas variants, kas paredz Irbes šauruma pagaidu izņemšanu no saraksta un šā jautājuma atkārtotu izskatīšanu un konsultācijas, un Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētāja Aināra Šlesera variants, kas paredzēja vēl papildus noteikt, ka valdība izstrādā rīcības plānu nacionālo interešu aizstāvēšanai.

Rīgas brīvostas attīstības plāns saistīts ar Irbes šauruma padziļināšanu, bet nu rodas pamatotas bažas, ka, iekļaujot to „Natura 2000” sarakstā, padziļināšanas darbus varētu aizliegt, un tas bremzētu ostas tālāko attīstību un konkurētspēju.

Ainārs Šlesers: „Kāpēc man ir bažas, ka, iekļaujot Irbes šaurumu „Natura 2000”, mēs varam iešaut sev kājā? Pret šo lēmumu balsoja daudzas pilsētas, tostarp Rīga, Ventpils un

UZZIŅAI

Izdarot grozījumus likumā, tiks izpildītas direktīvas par dabisko dzīvotņu, savvaļas faunas un floras aizsardzību un direktīvas par savvaļas putnu aizsardzību prasības attiecībā uz jūras aizsargājamo sugu un biotopu aizsardzības nodrošināšanu.



Jūras krasts pie Kolkas raga pēc vētras.

Liepāja. Ostu padomē visu šo pilsētu pārstāvji, ostu pārstāvji vienbalsīgi atbalstīja pozīciju, ka nevajag iekļaut Irbes jūras šaurumu īpaši aizsargājamo teritoriju sarakstā. Tā ir sava veida solidaritāte, jo ne jau Ventspils un Liepāja no tā cietīs. Problēma, kas saistīta ar Irbes šaurumu, ir zināmā mērā tāds lakmusa papīrs – kāda būs mūsu attieksme, lai mēs aizsargātu Latvijas nacionālās intereses. Ne tikai Rīgas ostas, bet arī tādu Rīgas jūras līča reģionālo ostu kā Mērsrags, Skulte, Salacgrīva attīstībai „Natura 2000” uzliks būtiskus šķēršļus.

Es nedomāju, ka vajadzētu ignorēt ekoloģiju un vides intereses, ka nav jādomā par putniem, bet risinājumam jābūt saprātīgam un tālredzīgam. Mums jāpakļaujas Eiropas vienotajai pozīcijai, bet man ir aizdomas, ka tad, kad Rīgas ostā sāks ienākt aizvien vairāk un vairāk lielo kuģu un Rīgas osta nopietni sevi pieteiks kā stratēģiska konteineru osta Baltijas jūras reģionā, tās ostas, kas pazaudēs kravas, izdarīs visu, lai ar „Natura 2000” palīdzību ietekmētu Rīgas ostas attīstību.”

Vides ministrija ir paziņojusi, ka vides aizsargājamās teritorijas tā vienkārši samazināt nevar, un aprēķinājusi, ka soda nauda, ko Eiropa varētu uzlikt, būtu ap 320 000 eiro (224 000 latu), kā arī vēl par katru pārkāpuma dienu būtu jāmaksā līdz pat 23 000 eiro (16 100 latiem).

Ainārs Šlesers kritizēja Latvijas Vides ministriju un vides ministru Raimundu Vējoni, kurš pieļāvis šādas situācijas izveidošanos. Pēc Šlesera domām, igaunī

ar mūsu *zaļo* atbalstu ir panākuši šādu plānu un tagad tikai premjers ir spējīgs aizstāvēt Latvijas viedokli Briselē.

Raimonds Vējonis: „Nevajag sabiezināt krāsas, jo „Natura 2000” varētu apdraudēt Rīgas ostas attīstību vien tad, ja Eiropas Komisija kļūtu vēl *zaļāka* nekā tā ir patlaban. Iekļaujot Irbes jūras šaurumu aizsargājamā jūras teritorijā, arī tad šajā teritorijā tāpat kā līdz šim būs iespējams gan kuģot, gan arī zvejoj, un, ja būs vajadzība un līdzekļi, tad Irbes jūras šaurumu varēs arī padziļināt.

Tieši pateicoties kuģu ceļiem, Irbes šaurumā ziemas periodā uzturas putni, jo regulārā kuģu satiksme nodrošina no ledus brīvu teritoriju, tādēļ nav pamata bažām, ka individuālajos aizsardzības izmantošanas noteikumos varētu tikt iekļauti jebkādi ar kuģošanu saistīti ierobežojumi.

Pēc Irbes šauruma iekļaušanas „Natura 2000” teritoriju sarakstā uz to attieksies likuma „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” daļa, kas paredz, ka jebkurai paredzētajai darbībai vai plānošanas dokumentam, kas var būtiski ietekmēt Eiropas Savienības nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju „Natura 2000”, jāveic ietekmes uz vidi novērtējums. Taču tas neradīs papildu nepieciešamību veikt ietekmes uz vidi novērtējumu liela mēroga projektiem, piemēram, tādiem kā Irbes šauruma padziļināšana, kuriem jebkurā gadījumā tas ir jāveic atbilstoši likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” prasībām.”

Jūnija sākumā Rīgas ostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs ar sašutumu skaidroja, ka jau 25. maijā valdības sēdē pieņēma lēmumu par Irbes šauruma iekļaušanu aizsargājamo jūras teritoriju sarakstā, neskatoties uz to, ka 21. aprīlī Ostu padome bija izteikusi kategorisku iebildumu pret šo ieceri. Turklāt, pieņemot šādu lēmumu, Ostu padomes viedoklis nav bijis atspoguļots. Ostu padomes sēdēs daudzkārt izraisījušās asas diskusijas par Irbes šauruma kā galvenā jūras ceļa iekļaušanu „Natura 2000” aizsargājamo jūras teritoriju sarakstā.

Satiksmes ministrs Kaspars Gerhards: „Irbes šaurumam jāpaliek tādām, lai to būtu iespējams ilgtermiņā attīstīt kā izdevīgus vārtus uz pasaules tirgiem, tāpēc jānovērš jebkurš apdraudējums.”

Premjers Valdis Dombrovskis uzskata, ka, ņemot vērā asās pretrunas starp Satiksmes ministriju un Vides ministriju, ir jāatrod kompromisa risinājums, kas pasargātu Latviju no naudas soda par kavēšanos iekļaut Irbes šaurumu aizsargājamo dabas teritoriju sarakstā un vienlaikus neliktu šķēršļus Rīgas brīvotas plāniem veikt padziļināšanas darbus, lai ostā varētu ienākt arī *panamax* tipa kuģi.

Pagaidām Irbes šauruma statusa jautājums palicis atklāts.■

Sagatavots pēc preses materiāliem

NOTIKUMI 2010. GADĀ

KRIEVIJA SAGLABĀ INTERESI

Krievijas premjerministra vietnieks Sergejs Ivanovs paudis iespēju, ka Krievija tuvāko gadu laikā varētu pārtraukt preču tranzītu caur Baltijas ostām, jo pēc dažiem gadiem Ustjugas osta Krievijā darbosies ar pilnu jaudu. Ustjugas osta tiek būvēta 15 gadus un tuvākajā laikā kļūs par Krievijas lielāko ostu.

Iepriekšējos gados 90% Krievijas tranzīta gāja caur Baltijas valstīm, bet krīzes rezultātā kravu apjoms samazinājies par 20%.

Krievijas vēstnieks Latvijā Aleksandrs Vešņakovs: „Lai gan Krievija ir paziņojusi, ka veiksmīgi tiek realizēts projekts attīstīt un kravu pārvadājumiem prioritāri izmantot pašu ostu jaudas, tomēr Latvijas ostām saglabāsies iespējas piesaistīt Krievijas



Krievijas vēstnieks Latvijā
Aleksandrs Vešņakovs.

kravas. Tam apliecinājums ir vairāku nopietnu Krievijas kompāniju paziņojumi par vērienīgām investīcijām Latvijas ostās. Tas, cik lieli kravu apjomi ies caur Latvijas ostām, būs atkarīgs no tarifu politikas un Latvijas transporta infrastruktūras attīstības.

UZZIŅAI

Rīgas tirdzniecības osta (RTO) noslēgusi līgumu ar „Vienotās ķīmijas kompānijas „Uralhim” meitas uzņēmumu „Uralchem Frieight Limited” par RTO un „Uralhim” kopuzņēmuma „Rīga Fertilizer terminal” dibināšanu ar mērķi uzbūvēt beramo minerālmēslu termināli Rīgas ostā. „Uralhim” ir viena no lielākajām kompānijām minerālmēslu tirgū Krievijas Federācijā, NVS valstīs un Austrumeiropā.

Rīgas vicemēra Aināra Šlesera vizītes laikā Maskavā 2009. gada novembrī notika Latvijas kompānijas „Nacionālais konteineru termināls” sarunas par termināļa izveidi Rīgas ostā un aptuveni 500 tūkstošu konteineru transportēšanu uz Krieviju gadā. Arī Krievijas minerālmēslu ražotājs „Uralhim” Latvijā reģistrējis savu meitas kompāniju un plāno Rīgas ostā būvēt divus minerālmēslu pārkraušanas termināļus, kuru kopējā jauda būs 5 miljoni tonnu gadā.

Pārkraut savas kravas Rīgā plāno arī Satkinskass čuguna liešanas rūpnīca, un jau esot parakstīts nodomu protokols starp akciju sabiedrību „Dominante Capital” un kompāniju „Ruseksport” par tranzīta distribūcijas centra izveidi kravu

transportēšanai uz ES valstīm. Investīcijas tiek novirzītas tur, kur ir labvēlīgi politiskie apstākļi, kur sadarbība veidojas labu kaimiņattiecību gaisotnē, pamatojoties uz abu pušu interesēm.”

„Nacionālais konteineru termināls” paredzējis izveidot konteinertermināli, kura jauda būs divi miljoni TEU gadā. Investors no Latvijas puses šim uzņēmumam ir SIA „Kundziņsalas parks”, no Krievijas puses – SIA „Baltic International Investments”.

TRANZĪTBIZNESS INTERESĒJAS PAR NEMILITĀRO KRAVU SADALI

2010. gadā Rīgas ostā un Ventspils ostā pieauga nemilitāro kravu transportēšana uz Afganistānu. Latvijas Tranzīta biznesa asociācija (LTBA) nosūtīja vēstuli Ministru prezidentam Valdim Dombrovskim, iebilstot pret viņa rīkojumu par darba grupas izveidi nemilitāro kravu administrēšanai uz Afganistānu, neiekļaujot tajā LTBA.



Aizsardzības ministrs Imants Lieģis
tiekas ar ASV Transporta pavēlniecības
komandieri ģenerāli D. Dž. Maknabu.

Šo kravu administrēšanu vajadzētu uzticēt Satiksmes ministrijai, nevis Aizsardzības ministrijai, turklāt darba grupā iekļautas tādas nevalstiskās organizācijas kā Darba devēju konfederācija un Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera, kuru kompetencē nav tranzītbiznesa pakalpojumu organizēšana un kurām nav vajadzīgās izpratnes par tranzīta nozari. Tāpat asociācija vērsa uzmanību uz to, ka darba grupā iekļauts Latvijas Loģistikas asociācijas vadītājs A. Tauriņš, kurš vienlaikus ir Vācijas kompānijas „Schenker” filiāles Latvijā vadītājs, tādējādi norādot uz interešu konfliktu.

KOHĒZIJAS FONDA LĪDZEKĻI CEĻU INFRASTRUKTŪRĀ

2010. gadā Eiropas Komisija (EK) apstiprināja divus Latvijas lielos Kohēzijas fonda satiksmes projektu pieteikumus: Ludzas – Terehovas un Rīgas – Kokneses šoseju būvniecību.

Projektu kopējās izmaksas ir 152,9 miljoni latu, no tiem 24,5 miljoni latu jeb 16% ir plānotais valsts budžeta finansējums un 129,4 miljoni latu – ES līdzfinansējums no Kohēzijas fonda.

Abu projektu pieteikumus saskaņošanai EK Latvija iesniedza 2009. gada augustā. Projektu ietvaros plānots izbūvēt un rekonstruēt TEN – Eiropas mēroga transporta tīkla, kas uzlabo piekļuvi ES valstu rajoniem un veido globālu transporta sistēmu, – autoceļa divus posmus vairāk nekā 100 kilometru garumā.

Izbūvētos autoceļa posmus iekļaus valsts galveno autoceļu tīklā un Rietumu – Austrumu koridorā. Jauno autoceļu galvenokārt izmantos tranzīta satiksmei virzienā uz Maskavu. Tādējādi tiks mazinātas autotransporta izmaksas, vides piesārņojums un troksnis, no kā cieš iedzīvotāji gar esošo autoceļu.

Abu projektu īstenošana veicinās autoceļu tīkla maršruta Ventspils – Rīga – Rēzekne – Terehova attīstību un tranzītu starp Latvijas un Krievijas ostām.

UZZIŅAI

EK iesniegti seši Latvijas lielie ES fondu projekti: pieci satiksmes nozarē un viens vides nozarē. Trīs no iesniegtajiem projektu pieteikumiem jau apstiprināti, pārējie vēl ir vērtēšanas stadijā.

LATVIJAS IESPĒJA – POZICIONĒT SEVI KĀ ZAĻO TRANZĪTA KORIDORU

Latvijas transporta un loģistikas foruma 2010 dalībnieki bija vienprātis, ka Latvijas Satiksmes ministrijas, tranzīta uzņēmumu un ostu galvenais uzdevums ir strādāt pie kopīgām idejām, lai rastu risinājumu, kā vislabāk pozicionēt Latviju kā transporta un tranzīta valsti, kā arī izstrādāt tranzīta mārketinga stratēģiju.

Jau sen pagājis tas laiks, kad varēja lepoties ar to vien, ka Latvijai ir izdevīgs ģeogrāfiskais stāvoklis, jo tikpat izdevīgs tas ir arī mūsu kaimiņvalstīm. Latvijā, piemēram, var sevi pozicionēt kā zaļo tranzīta koridoru, pa kuru iespējami kravu pārvadājumi ar samazinātiem CO2 izmešiem.

Forumā tika spriests arī par to, ka klasteri varētu būt viens no veidiem, kā Latvijas tranzītam veiksmīgāk noturēties kravas pārvadājumu tirgū.

Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamenta direktors Andris Maldups: „Esmu pārliecināts, ka varam veidot klasterus, piemēram, lai piedāvātu Turcijai ceļu uz Baltijas un Skandināvijas tirgiem caur Latvijas loģistikas centriem vai izteiktu līdzīgu piedāvājumu Ķīniešiem, vai veidotu distribūcijas un loģistikas klasteri, kas nodrošina 24 stundu piegādes Baltijas valstīs un pat tālāk līdz Helsinkiem, Stokholmai vai Varšavai. Lai veidotu klasteri, ir jābūt konkrētam mērķim un ieinteresētiem partneriem. Ja tas viss būs, arī es varu uzņemties iniciatīvu veidot klasterus.”

SATIKSMES MINISTRIJA SAŅĒM KRITIKU

Satiksmes ministrijas sagatavotais ziņojums par Latvijas ostu priekšrocībām Baltijas jūras reģionā Latvijas Ostu padomes sēdē netika akceptēts un izpelnījās Ārlietu ministrijas un Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras (LIAA) kritiku.

LIAA direktors Andris Ozols: „Mēs gaidījām no šā dokumenta reālu Latvijas ostu analīzi salīdzinājumā ar Lietuvas un Igaunijas ostām, lai būtu ar ko iepazīstināt investorus. Sagatavotajā dokumentā šādas informācijas nav. Mani tiešām interesē šīs priekšrocības, jo, ja runāšu ar konkrētiem

ārvalstu investoriem, kuri vēl jāpārliecina par ienākšanu Latvijā, un prezentēšu to, kas rakstīts ziņojumā, neviens no viņiem uz Latviju nenāks.”



LIAA direktors tiekas ar LTBA.

Ārlietu ministrijas valsts sekretārs Andris Teikmanis: „Tur jau tā lieta, ka jāsaprot, kādas ir Latvijas ostu reālās priekšrocības sīvajā konkurences cīņā kaut vai tikai Baltijas jūras reģionā, bet, izskatot ostu lietas Ārlietu

ministrijā un gatavojot ieteikumus vēstniecībām, redzam, ka Latvijas ostas nav definējušas konkrētus piedāvājumus konkrētām kravām un konkrētiem investoriem. Ostām un tranzīta uzņēmumiem aktīvāk jāstrādā ar kravu nosūtītājiem, jāinformē par kravu apstrādes laiku Latvijas ostās, administratīvajām procedūrām, muitas procedūrām un reālajām izmaksām. Latvijas ostas neizmanto iespējas, ko varētu iegūt, nosūtot savus pārstāvjus uz valstīm, ar kurām mēs saistām lielākās cerības par jaunu kravu piesaisti. Iespējas ir atkarīgas no pašu Latvijas ostu menedžmenta un aktivitātes. Piemēram, Klaipēdas ostas pārstāvja birojs atrodas Baltkrievijas Satiksmes ministrijā. Tur kopīgajos gaitēņos var satikt cilvēkus, no kuriem lielā mērā atkarīgs kravu pieaugums Klaipēdas ostā.”

FINANSĒJUMS DZELZCEĻA, OSTU UN AUTOCEĻU PROJEKTIEM

Tā kā vairākas ministrijas paziņoja, ka nespēs pilnībā izlietot 2010. gadā plānoto valsts budžeta finansējumu ES fondu projektiem, valdība piešķīra papildu 34 miljonus latu no valsts budžeta dzelzceļa, ostu un autoceļu projektiem. SM papildu finansējumu varēs izlietot jau apstiprinātiem ES fondu projektiem, kuriem 2010. gadā nauda nebija paredzēta.

SATIKSMES MINISTRA VIZĪTE KRIEVIJĀ

2010. gada 20. decembrī Valsts prezidenta Valda Zatlera oficiālās vizītes laikā Krievijā satiksmes ministrs Uldis Augulis tikās ar Krievijas transporta ministru Igoru Levitinu, lai pārrunātu Latvijas un Krievijas sadarbību transporta infrastruktūras, dzelzceļa kravu pārvadājumu un autopārvadājumu attīstībā.

Uldis Augulis: „Divpusējās sarunas vērtējamas pozitīvi, jo starp Latviju un Krieviju izveidojies saturīgs dialogs ne vien ministru, bet arī Starpvaldību komisijas ekspertu līmenī, kas veicina abu valstu sadarbību transporta jomā. Tāpat veiksmīgi sadarbojas abu valstu dzelzceļa uzņēmumi, un tas krīzes laikā ir ļāvis noturēt kravu pārvadājumu apjomus. Latvijas un Krievijas sadarbība dzelzceļa kravu pārvadājumos veiksmīgi attīstās, un kravu apjomiem ir tendence palielināties. Tādēļ būtu jāizskata iespējas palielināt robežšķērsošanas punktu Kārsava – Skangaļi un Zilupe – Sebeža kapacitāti. Krievijas puse ir ieinteresēta attīstīt dzelzceļa infrastruktūru, lai veicinātu ne tikai kravu, bet arī pasažieru pārvadājumus.



V. Zatlers un D. Medvedevs.



Uldis Augulis.

Latvija ir ieinteresēta veicināt autopārvadājumus starp Latviju un Krieviju

UZZIŅAI

Krievija jau tradicionāli ir svarīgs Latvijas ekonomiskās sadarbības un tirdzniecības partneris. 2010. gadā vairāk nekā pusi – 65,8% – no kopējā Latvijas dzelzceļa pārvadājumu apjoma veidoja Krievijas kravas. Galvenokārt no Krievijas caur Latviju tiek vestas akmeņogles, nafta un naftas produkti, minerālmēsli, metāli un ferokausējumi.

un aicināja Krievijas pusi aktīvāk izmantot Latvijas tranzīta koridora piedāvātās iespējas. Nepieciešams turpināt arī sarunas par iespēju palielināt abpusējo atļauju skaitu starptautisko, kā arī tranzīta kravu pārvadājumiem starp Latviju un Krieviju.

Tranzīta jomas attīstībā Latvijā liela nozīme ir sadarbībai ar NVS valstīm, īpaši ar Krieviju. Tādēļ mērķtiecīgs darbs jāiegulda arī tranzīta koridora Ziemeļu ass atzara Ventspils – Rīga – Maskava infrastruktūras attīstībā. Gan Latvijai, gan Krievijai būtu svarīgi savstarpēji saskaņot šīs ass attīstības plānus, kā arī palielināt robežkontroles punktu caurlaides spēju uz Latvijas un Krievijas robežas.”

Vizītes laikā VAS „Latvijas dzelzceļš” valdes priekšsēdētājs Uģis Magonis un AS „Krievijas dzelzceļš” prezidents Vladimirs Jakušins parakstīja saprašanās memorandu par konteinervilciena „Rīgas ekspresis” organizēšanu maršrutā Rīga – Maskava.

Satiksmes ministrs piedalījās abu valstu delegāciju sarunās darba pusdienā laikā un tikās ar Krievijas premjerministru Vladimiru Putinu.

Uldis Augulis: „Satiksmes ministrijai un man kā satiksmes ministram ir vairākas prioritātes nozarē: visu Latvijas ostu attīstība, ceļu un ceļu seguma uzlabošana un uzturēšana, izmantojot struktūrfondus, lidostu attīstība ne tikai pasažieru, bet arī kravu pārvadājumu jomā. Reāla ir Liepājas un Ventspils mēru aktualizēto projektu par Paneiropas platjoslu ceļa izbūvi no Liepājas un Ventspils līdz Krievijai un Baltkrievijai realizācija. Par tiem runāsim jau nākamajā ES finansējuma plānošanas periodā, jo šie ir ne tikai Latvijas, bet visas Eiropas Savienības līmeņa projekti.

Turpinot attīstīt tranzīta un loģistikas jomu, plānots, piemēram, ieviest Starptautisko kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmu, lai sekmētu elektroniskās informācijas un dokumentu apriti ar kravu transportēšanu saistītos procesos.”



Tikšanās laikā ar ASV Transporta pavēlniecības komandieri ģenerāli D. Dz. Maknabu 2010. gada 6.maijā ārlietu ministrs Aivis Ronis aicina izmantot Latvijas piedāvātās iespējas ASV spēku vajadzībām Afganistānā.

PALIELINĀS NEMILITĀRO KRAVU APJOMS UZ AFGANISTĀNU

2010. gadā salīdzinājumā ar 2009. gadu trīskāršojies uz Afganistānu nosūtīto nemilitāro kravu apjoms – tas sasniedzis aptuveni 15 000 TEU.

Lielākā daļa šo kravu bija paredzēta ASV bruņoto spēku atbalstam. Pārsvārā kravas tika pārvadātas pa dzelzceļu, bet daļa arī ar autotransportu. Pirmais vilciena sastāvs ar ASV bruņotajiem spēkiem paredzētajām nemilitārajām kravām tika nosūtīts 2009. gada februārī.

2010. gadā, kopīgi strādājot Aizsardzības, Ārlietu un Satiksmes ministrijām, ir izdevies panākt arī Lielbritānijas, Beļģijas, Spānijas, Zviedrijas un Norvēģijas iesaistīšanu nemilitāro kravu nosūtīšanā uz Afganistānu caur Latviju.

Saskaņā ar Satiksmes ministrijas iepriekš veiktajiem aprēķiniem no vienas TEU vienības pārvadāšanas Latvijas ekonomika iegūst aptuveni 500 eiro.

MILJONI LIELO PILSĒTU TRANZĪTELĀS

2010. gadā ar ERAF līdzfinansējumu tika aktivizēts projekts „Tranzītielu sakārtošana pilsētu teritorijās”. Gada beigās jau uzsākta divu projektu īstenošana – Eiropas starptautiskās maģistrāles (E22) un valsts galvenā autoceļa (A10) ielu posmu rekonstrukcija Ventspilī un Bauskā. Projekta ietvaros tiks sakārtotas tranzītelas. Projektu realizāciju plānots pabeigt līdz 2014. gadam. Līdz 22. martam ir atvērta nākamā projektu iesniegumu atlase, kurā pašvaldības vēl varēs iesniegt projektus tranzītielu sakārtošanai pilsētās. Šajā posmā paredzēts ERAF finansējums 21,2 miljonu latu apmērā.

SATIKSMES MINISTRS TIEKAS AR ASV VĒSTNIECI

Lai pārrunātu līdzšinējo sekmīgo sadarbību transporta un sakaru nozarē, 2010. gada 17. decembrī satiksmes ministrs Uldis Augulis tikās ar Amerikas Savienoto Valstu ārkārtējo un pilnvaroto vēstnieci Latvijā Džūdītu Geilu Gārberi.

Dž. Gārbere izteica atzinību par veiksmīgo sadarbību ASV nemilitāro kravu nogādāšanā uz Afganistānu. Divu gadu sadarbība ir parādījusi, ka Latvija ir uzticams partneris un nākotnē ir visas iespējas, izmantojot Latvijas ostas un tranzīta koridoru, attīstīt regulārus tirdzniecības pārvadājumus, tikšanās laikā apstiprināja ASV vēstniece un uzteica Rīgas ostu par augsto profesionalitāti.

U. Augulis apliecināja, ka Latvija ir gatava pārvadāt kravas arī pretējā virzienā un izteica aicinājumu ASV uzņēmējiem izmantot Latvijas tranzīta kapacitāti kravu pārvadājumiem uz Eiropu un Skandināvijas valstīm.

Uldis Augulis: „Turpināsies ostu un infrastruktūras sakārtošana, tāpat esam izvirzījuši mērķi kļūt par loģistikas centru Baltijas reģionā, lai no Latvijas loģistikas un distribūcijas noliktavām preces nepārtrauktā režīmā tiktu piegādātas veikalu tīkliem Skandināvijā, Krievijā, Baltkrievijā, Polijā un citur Eiropā. Lai piesaistītu investorus loģistikas centru veidošanai un arī jaunas kravu plūsmas, esam pilnveidojuši nodokļu sistēmu. Ar Satiksmes ministrijas palīdzību ir izdevies izdarīt trīs būtiskas lietas investoru piesaistei un kravu plūsmu palielināšanai. Pirmkārt, atcelta preču pavadzīmes rēķinu un transporta pavadzīmju izmantošana, kas pārvadātājiem ļauj būtiski ietaupīt laiku. Otrkārt, ieviests atliktā pievienotās vērtības nodokļa režīms. Proti, importējot preces



U. Augulis tiekas ar Džūdītu Geilu Gārberi.

no trešajām valstīm, Latvijā jāsamaksā tikai muitas nodoklis, bet PVN maksā gala patērētājs. Savukārt loģistikas centru attīstībai esam noteikuši prioritārās vietas – Latvijas ostas un lielākos dzelzceļa mezglus”.

TURPINĀS LATVIJAS UN BALTĶRIEVIJAS SADARBĪBA

2010. gada 2. decembrī satiksmes ministrs Uldis Augulis tikās ar Baltkrievijas vēstnieku Latvijā Aleksandru Gerasimenko, lai pārrunātu abu valstu sadarbības galvenos virzienus transporta jomā.

Aleksandrs Gerasimenko: „Latvija ir Baltkrievijas galvenais tranzīta koridors – apmēram 70% Baltkrievijas jūras tranzīta kravu iet caur Latvijas ostām. Latvijas ostu priekšrocība ir labi sakārtotā infrastruktūra.”

Tikšanās laikā tika pārrunāts tāds transporta nozarei būtisks jautājums kā pasažieru pārvadājumi starp Latviju un Baltkrieviju. Sarunas biedri pauda gandarījumu par sadarbību dzelzceļa pasažieru pārvadājumu atjaunošanā starp Rīgu un Minsku. Baltkrievijas puse apliecināja interesi turpināt sarunas par Venecuēlas naftas tranzīta nodrošināšanu caur Ventspils ostu.

Abu pušu pārstāvji diskutēja arī par uzņēmējdarbības veicināšanu starp Latviju un Baltkrieviju, galveno akcentu liekot uz operatīvāku informācijas apmaiņu, un pārrunāja citus jautājumus, kas skar transporta un sakaru nozari.

TRANZĪTKRAVAS IR GALVENĀ PRIORITĀTE

Tranzīta pakalpojumi ir Latvijas nozīmīgākais devums eksportam, atklājot 13. starptautisko transporta un loģistikas konferenci „TransBaltica 2010”, uzsvēra Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamenta direktors Andris Maldups.

Uzrunā A. Maldups arī norādīja, ka šogad ar ES fondu finansējuma atbalstu tiek īstenoti vairāki tranzīta nozarei būtiski valsts galveno autoceļu, dzelzceļa, ostu un lidostu infrastruktūras uzlabošanas projekti. Nozīmīgākie no tiem ir sliežu pārmiju pārvadu nomaiņa, vilcienu kustības vadības sistēmas modernizācija un sliežu ceļu atjaunošana Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridorā. Tiek investēts arī lielo ostu infrastruktūras attīstībā – Ventspils brīvostas sauskravu termināļa būvniecībā, Liepājas ostas padziļināšanā, pievedceļu izbūvē Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām, Ventspils brīvostas infrastruktūras attīstībā, arī infrastruktūras attīstībā Krievu salā, lai Rīgas ostas aktivitātes varētu pārcelt no pilsētas centra.

Konferences pirmajā dienā, 3. jūnijā, Rīgā notika trīs plenārsēdes. Starptautiskajā pasākumā apsprieda vairākus būtiskus jautājumus: kā palielināt Baltijas kravu plūsmu, izmantojot esošo transporta infrastruktūru, kā stratēģiski attīstīt un optimizēt transporta nozari ekonomikas lejupslīdes laikā, kādi ir rezultāti un perspektīvas.

4. jūnijā notika izbraukuma sesija Ventspilī, kurā risinājās sarunas par ostu darbības attīstību un konkurētspējas palielināšanu.

Konferencē „TransBaltica 2010” piedalījās nozares eksperti no Latvijas, Lietuvas, Igaunijas, Baltkrievijas, Polijas un Krievijas. Konferenci organizēja Rīgas Menedžeru skola un

Latvijas Tranzīta biznesa asociācija sadarbībā ar Satiksmes ministriju, VAS „Latvijas dzelzceļš”, Ventspils brīvdostas pārvaldi, Rīgas brīvdostas pārvaldi un AS „DnB NORD Banka”.



Konferences „TransBaltica 2010”
izbraukuma sesija Ventspilī.

VISU IZŠKIRS TARIFI UN BIZNESA VIDE

Palielinās no Ķīnas caur Kazahstānu pa dzelzceļu transportējamo kravu apjomi Latvijas virzienā, bet tas, vai Ķīnas kravas nonāks Latvijas ostās, ir atkarīgs no piedāvātā tarifa – bizness ies tur, kur būs lētāks piedāvājums, atzinis Kazahstānas Ārlietu ministrijas atbildīgais sekretārs Rapils Žošibajevs.

Rapils Žošibajevs: „Viss ir atkarīgs no biznesam radītajiem apstākļiem, jo pakalpojumus piedāvā arī citas Baltijas reģiona ostas. Kur būs lētāk, kur būs izdevīgāk, tur interese būs lielāka un tur arī aizies bizness. Kazahstānu interesē Ventspils osta, tur jau izveidots Kazahstānas terminālis, kur realizēts vērienīgs sadarbības projekts. Kazahstāna šogad Ventspilī pārkrāvēusi 600 000 tonnu graudu.

Arī Rīgas ostā pašlaik tiek pārkrauta daļa Kazahstānas kravu, un ir domāts par kravu apjoma palielināšanu. Paredzēta Kazahstānas uzņēmēju vizīte Rīgas ostā, un, ja uzņēmējiem būs savstarpēja interese, ja būs pieņemama tarifū politika, kravas būs.”

AICINA UZ SADARBĪBU LIELBRITĀNIJU

Lielbritānijas uzņēmēji ir aicināti vēl vairāk izmantot Latvijas ne-aizsalstošās ostas un dzelzceļu kā tranzīta tiltu starp Eiropas Savienību un NVS valstīm, tikšanās laikā ar Lielbritānijas vēstnieku Latvijā Endrjū Soperu uzsvēra satiksmes ministrs Uldis Augulis.

Lielbritānijas vēstnieks atzinīgi novērtējis līdzšinējo sadarbību un atzinis, ka tās paplašināšanās virzieni saistās ar Latvijas ostu, lidostas un dzelzceļa attīstību. Tikšanās dalībnieki puda kopīgu viedokli, ka ir veicināma Latvijas un Lielbritānijas uzņēmēju ciešāka sadarbība. Vēstnieks paudis pārliecību par sekmīgu turpmāko sadarbību, atgādinot, ka jūras ceļi Latvijas un Lielbritānijas ostas ir vienojuši vairāku simtu gadu garumā.

ATVIEGLO OSTU AKVATORIJU PADZIĻINĀŠANAS DARBU IZPILDI

Lai atbilstoši Latvijas tranzīta biznesa interesēm atvieglotu ostu akvatoriju padziļināšanas darbu izpildi, vienkāršotu procedūras un saīsinātu saskaņošanai nepieciešamo laiku, 2010. gadā valdība pieņēma grozījumus noteikumos „Virszemes ūdensobjektu un ostu akvatoriju tīrīšanas un padziļināšanas kārtība”. Vides ministrija norāda, ka noteikumos vienlaikus tiek uzturētas arī augstas vides aizsardzības prasības attiecībā uz jaunu tranzīta biznesa infrastruktūras objektu būvniecību.

Ar noteikumu grozījumiem paredzēts atvieglot virszemes ūdensobjektu un ostu akvatoriju un kuģu ceļu remonta un padziļināšanas darbu veikšanai nepieciešamo saskaņošanas procedūru administratīvo slogu, kā arī samazināt grunts paraugu analīžu veikšanas biežumu no reizi trijos gados uz reizi piecos gados gadījumos, kad nav sagaidāmas būtiskas grunts kvalitātes izmaiņas.

Tāpat ar noteikumu grozījumiem tiek precizētas prasības attiecībā uz izņemtās grunts novietošanu sauszemē vai grunts novietnē jūrā, kā arī tiek samazināts administratīvais slogs.

Vides ministrija atzīst, ka līdz šim spēkā esošie noteikumi kavēja operatīvi veikt ostas akvatorijas un kuģu ceļu uzturēšanas darbus, pieprasot veikt dārgas analīzes un nosakot garu saskaņošanas procesu. Tāpat noteikumi neļāva operatīvi risināt plūdu risku samazināšanas jautājumus tādos virszemes ūdensobjektos, kuru parametri saistībā ar piesērējumu un aizaugšanu neļauj izvadīt projektētos ūdens daudzumus bez ūdens līmeņa pacelšanās virs projektētajām atzīmēm.

JAUNA OSTAS VALSTS KONTROLES KĀRTĪBA

Lai uzlabotu kuģošanas drošību, vides aizsardzību, kā arī padarītu efektīvākas ārzemju kuģu pārbaudes, valdība 2010. gada 21. decembrī atbalstīja Satiksmes ministrijas izstrādāto ostas valsts kontroles kārtību, kas stājas spēkā 2011. gada 1. janvārī un būs vienāda visās Eiropas Savienības dalībvalstīs.

Noteikumi attiecas uz ārvalstu kuģiem, kas ienāk Latvijas ostās vai enkurvietās, kā arī uz iestādēm, kas kontrolē šo kuģu atbilstību kuģošanas drošības un vides aizsardzības prasībām.

Noteikumi paredz ārvalstu kuģu inspekciju sistēmu, aizturēšanas kārtību, uzraudzību pēc inspekcijām un aizturēšanas, kā tiek noteikts ienākšanas aizliegums, prasības ostas valsts kontroles inspektoru kvalifikācijai, kā arī sadarbību starp kompetentajām amatpersonām.

Paredzēts, ka kontrole tiks veikta saskaņā ar šajos noteikumos ietverto kuģu atlases sistēmu. Proti, visiem kuģiem, kas ienāks Latvijas ostā vai enkurvietā, inspekciju datubāzē tiks piešķirts riska profils. Tas norādīs uz attiecīgā kuģa inspekcijas veikšanas prioritāti, laika periodu starp inspekcijām un pārbaudes apjomu.

Inspekciju datubāzi uztur un atjaunina Eiropas Komisija. Datubāzē vienopus ir informācija par Eiropas Savienībā un Parīzes Saprašanās memoranda teritorijā veiktajām inspekcijām, kas tādējādi palīdz ieviest ostas valsts kontroles sistēmu.■



Kuģu vadības centrs Rīgas brīvēstā.

LATVIJAS OSTU UN TRANZĪTA UZNĒMUMU REKLĀMAS UN PUBLICITĀTES PASĀKUMI 2010. GADĀ

Par dalību izstādēs kopējā Latvijas nacionālajā stendā lēmumu pieņem Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) Reklāmas komisija. Komisijā darbojas Rīgas brīvdostas pārvaldes, Ventspils brīvdostas pārvaldes, Liepājas SEZ pārvaldes, VAS "Latvijas dzelzceļš" un SIA „LDZ Cargo” pārstāvji. Reklāmas komisiju vada Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis. Saskaņā ar Latvijas Ostu padomes atbalstīto Reklāmas pasākumu plānu 2010. gadā Latvijas lielo ostu pārvaldes un tranzīta uzņēmumi kopīgi ir piedalījušies četrās starptautiskās transporta un loģistikas izstādēs: „TransRussia 2010” Maskavā, „Transport & Logistics China” Šanhajā, „Transit – TransKazakhstan” Almati un „Transports un loģistika” Minskā.

Dalības organizēšana izstādēs notiek ar daļēju LOTLP sekretariāta atbalstu. Parasti no Ostu attīstības fonda līdzekļiem tiek segtas kopējās izmaksas stenda dizaina izstrādei un baneru izgatavošanai.

Tā kā dalība izstādēs ir ļoti dārga, Latvijas ostu un tranzīta uzņēmumi praktizē apvienošanos kopīgā Latvijas ekspozīcijā. Vairāk uzņēmumu sākuši pieteikties Eiropas Reģionālās attīstības fonda finansiālajam atbalstam. Esam atrisinājuši vairākus problemātiskus jautājumus, lai uzņēmumi, kas pieteikušies ERAF atbalstam, varētu strādāt nacionālajos stendos, jo sākotnēji spēkā bija LIAA prasība, ka uzņēmums bez starpnieka pie izstādes rīkotāja rezervē darba platību izstādē. Tagad to var darīt, izmantojot izstāžu pārstāvjus konkrētajā valstī, kas ir arī mūsu sadarbības partneri kopīgā stenda organizēšanā. Līdz šim lielu atbalstu sniedzis Ostu attīstības fonds, kura piešķirtos līdzekļus izmantoja nacionālās ekspozīcijas dizaina veidošanai.

Modelis, kad Latvijas ostu un tranzīta uzņēmumu publicitāti koordinē un dalību izstādēs organizē Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes izveidotā Reklāmas komisija Satiksmes ministrijas paspārnē, ir optimāls risinājums, lai veicinātu Latvijas kā tranzīta valsts atpazīstamību un piesaistītu jaunus sadarbības partnerus.

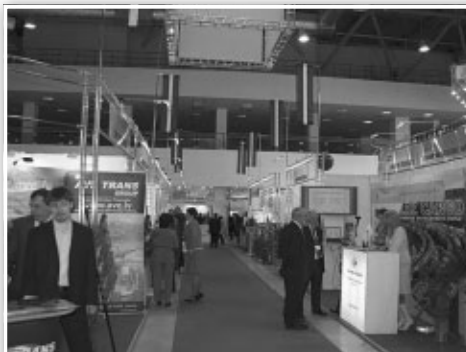
Latvijas ekonomisko sakaru veicināšana ar Krieviju ir nozīmīga valsts ārpolitikas prioritāte. Lai sekmētu abu valstu sadarbību, 2006. gada nogalē tika izveidota un sekmīgi darbojas starpvaldību komisija un ir parakstīta Latvijas un Krievijas vienošanās par ekonomisko sadarbību.

Latvijas vēstniecība Krievijā rīko vizītes Krievijas reģionos, kurās parasti aicina piedalīties tranzīta uzņēmumu pārstāvjus. Novembra vidū vēstnieka E. Skujas vadībā notika tirdzniecības misija Kalugā. Vizītes ietvaros Kalugas apgabalā Latvijas uzņēmējiem tika organizēts biznesa forums un divpusējas tikšanās ar potenciālajiem sadarbības partneriem. Darba programmu un biznesa kontaktus Latvijas uzņēmējiem organizēja LIAA sadarbībā ar Kalugas Tirdzniecības un rūpniecības palātu.

„TRANSRUSSIA 2010”

No 2010. gada 27. līdz 30. aprīlim Maskavā notika Krievijā lielākā starptautiskā kravas pārvadājumu, transporta un loģistikas izstāde un konference „TransRussia 2010”. Latvijas nacionālais stends aizņēma 243 m², tajā strādāja Latvijas lielo ostu pārvaldes, „Latvijas dzelzceļš”, kā arī vairāk nekā 30 citu uzņēmumu. Izstādī „TransRussia 2010” atklāja Krievijas Federācijas transporta ministrs Igors Levitins. Atklāšanas ceremonijā piedalījās arī Latvijas satiksmes ministrs Kaspars Gerhards.

Paralēli izstādei Maskavā ik gadus notiek arī konference



„TransRussia”, kurā vienmēr uzstājas kāds Latvijas pārstāvis, prezentējot Latvijas transporta sistēmu, jaunākos projektus tranzīta jomā un Latvijas tranzīta uzņēmumu piedāvātos pakalpojumus Krievijas preču tranzītam no un uz Eiropu. Šoreiz konferencē piedalījās un runāja satiksmes ministrs Kaspars Gerhards, SM Tranzīta politikas departamenta direktors un LOTLP sekretārs Andris Maldups, kā arī Rīgas brīvoostas pārvaldes Stratēģiskās plānošanas un projektu vadības departamenta direktors Vladimirs Makarovs.

„TRANSBALTICA 2010”

Sadarbībā ar Rīgas menedžeru skolu 2010. gada 3. jūnijā Rīgā, viesnīcā „Radisson SAS Daugava” un 4. jūnijā Ventspils Biznesa centrā tika organizēta XIII starptautiskā konference „TransBaltica 2010”. Konferencē piedalījās pārstāvji no



Latvijas, Lietuvas, Igaunijas, Krievijas, Baltkrievijas, Kazahstānas, Dānijas, Nīderlandes un Polijas, kā arī Kanādas, Ķīnas, Azerbaidžānas, Čehijas, Baltkrievijas un Polijas vēstniecībām Latvijas Republikā. Konferences galvenie temati bija starptautiskā transporta un tranzīta pakalpojumu tirgus attīstības tendences un perspektīvas, Baltijas tranzīta nozares un transporta infrastruktūras projektu attīstības prognozes apvienotajā Eiropā, stabilas un savstarpēji izdevīgas sadarbības veidošana ar biznesa partneriem Krievijā un Āzijas valstīs. Uzstājās nozares eksperti un speciālisti no Baltkrievijas, Polijas, Krievijas, Igaunijas, Lietuvas un Latvijas, tai skaitā Eirāzijas Transporta savienības viceprezidents Jurijs Ščerbaņins, Krievijas Enerģētikas un finanšu institūta Enerģētikas departa-

menta vecākā eksperte Marija Belova, uzņēmuma „Naftas un gāzes konsultanti” prezidents Egils Fortiņš, Klaipēdas Universitātes jūras departamenta vadītājs Vītauts Paulausks, Krievijas kompānijas „SeaNews” rīkotājdirektore Olga Fialkina, kompānijas „Logintrans” departamenta vadītājs Alberts Kerno un citi.

Kopumā konferences darbā piedalījās 155 speciālisti, kuriem bija iespēja diskutēt par aktuālākajām problēmām transporta nozarē.

Konferences ietvaros 4. jūnijā Ventspilī notika izbraukuma sesija – biznesa attīstības forums, ko organizēja Latvijas Tranzīta biznesa asociācija sadarbībā

ar Ventspils brīvdostas pārvaldi un Rīgas Menedžeru skolu. Pasākuma dalībnieki bija ārvalstu un Latvijas uzņēmēji, dažādu institūciju pārstāvji un LTBA sadarbības partneri. Viņus iepazīstināja ar Ventspils pilsētu un Ventspils brīvdostu kā pievilcīgu un izdevīgu komercdarbības vietu, demonstrējot brīvās ekonomiskās zonas priekšrocības un parādot ostas darbības augstos kvalitātes standartus.

Izbraukuma sesijas dalībnieki saņēma informāciju par Latvijas transporta un loģistikas nozares attīstības perspektīvām, investīciju piesaistīšanas nosacījumiem, par Latvijas valsts politiku ekonomiskās sadarbības un tranzīta jomā, bet konferences noslēgumā tās dalībnieki devās izbraukumā ar kuģi „Hercogs Jēkabs”, lai apskatītu Ventspils brīvdostu dabā.

Konference „TransBaltica” ir nozīmīgākais starptautiskais tranzīta nozares pasākums Latvijā, kura organizēšanā aktīvi piedalās Satiksmes ministrija. Konferences programma tiek saskaņota LOTLP Reklāmas komisijā. Iepriekšējos gados Ostu attīstības fonds sniedza materiālu atbalstu konferences rīkošanā, bet 2010. gadā Rīgas Menedžeru skola sadarbībā ar Latvijas Tranzīta biznesa asociāciju sagatavoja pieteikumu LIAA un ieguva Eiropas Reģionālā attīstības fonda (ERAF) atbalstu pasākuma rīkošanai.

„TRANSPORT & LOGISTIC CHINA”

No 8. līdz 10. jūnijam Šanhajā notika starptautiskā transporta nozares izstāde, kurā piedalījās Latvijas lielākie transporta uzņēmumi: VAS „Latvijas dzelzceļš”, SIA „LDz Cargo”, Rīgas un Ventspils brīvdostu pārvaldes, Liepājas SEZ pārvalde, „Ave Trans grupa”, SIA „Ultima” un citi.

Paralēli izstādei Krievijas ziņu aģentūra „DARS Consulting” organizēja konferenci „Silk Road. Strategic Regional Solutions”, kurā uzstājās satiksmes ministrs Kaspars Gerhards un VAS „Latvijas dzelzceļš” meitas uzņēmuma „LDz Cargo Loģistika” valdes priekšsēdētājs Māris Kancāns.



„TRANSIT – TRANSKAZAKHSTAN”

No 7. līdz 9. septembrim Almati notika lielākā un nozīmīgākā Vidusāzijas reģiona transporta un loģistikas



izstāde „Transit – TransKazakhstan 2010”, kurā Latvijas dalību organizēja LOTLP sekretariāts.

2010. gadā izstāde bija mazāka nekā iepriekšējā gādā, bet uzņēmumu pārstāvji palika apmierināti ar darbu izstādē un jaunatrastajiem sadarbības partneriem.



„TRANSPORTS UN LOĢISTIKA”

No 5. līdz 7. oktobrim Minskā notika ceturtais Baltkrievijas starptautiskais transporta un loģistikas forums un tā ietvaros nozares izstāde „Transports un loģistika”. Izstādē piedalījās pārstāvji no desmit valstīm. Latvijas kopīgajā ekspozīcijā piedalījās Ventspils brīvostas pārvalde, Liepājas SEZ pārvalde, VAS „Latvijas dzelzceļš” un tranzīta uzņēmumi. Izstādes dalībnieki tikās ar Baltkrievijas Transporta ministrijas, Muitas pārvaldes, Baltkrievijas dzelzceļa, Ukrainas dzelzceļa, Kazahstānas dzelzceļa un citu uzņēmumu pārstāvjiem.■

LOTLP Reklāmas komisija



DZELZCEĻA ZIŅAS

NOVĒRŠ ES NORĀDĪTOS PĀRKĀPUMUS

2010. gada 31. maijā Ministru kabineta komiteja akceptēja grozījumus Dzelzceļa likumā. Tas bija jādara, lai novērstu Eiropas Komisijas (EK) atzinumā norādītos pārkāpumus VAS "Latvijas dzelzceļš" un izveidotu kapitālsabiedrību, kas kopā ar vēl pieciem dzelzceļa pārvadātājiem no 2011. gada 1. janvāra pildīs dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas. Likumprojektā ir iekļauti EK kritēriji, kuru mērķis ir garantēt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību būtisko funkciju izpildē.

Likumprojekts paredz, ka publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas nedrīkst veikt ne dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, kurš ir vienā koncernā ar pārvadātāju, ja kāds no tiem ir šā koncerna valdošais uzņēmums, ne valsts institūcijas, kurām dzelzceļa transporta nozarē uzticēta regulējošo funkciju izpilde.

Infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību uzraudzīs Valsts dzelzceļa administrācija, kas var pieprasīt veikt attiecīgus pasākumus nepieciešamās infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja neatkarības nodrošināšanā, tostarp pieprasīt atsaukt infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja valdes locekļus vai iebilst pret to atsaukšanu.



Likumprojektā dots deleģējums Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijai noteikt maksas par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu piemērošanas kārtību paaugstinātas maksas vai maksas atlaides gadījumā un maksas par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu norēķinu kārtību.

Ar likumprojektu tiek izslēgta no Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas kompetences maksas par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu noteikšanas funkcija un no Valsts dzelzceļa administrācijas kompetences infrastruktūras jaudas sadales funkcija.

Latvijas Tranzīta biznesa asociācija un dzelzceļa pārvadātājs AS „Baltijas tranzīta serviss” izteikuši atbalstu likumprojektam.

DZELZCEĻA TRANSPORTA PADOMES SĒDE

2010. gada 13. un 14. maijā Jūrmalā sēdi noturēja Dzelzceļa transporta padome (DzTP), kas uzskatāma par svarīgāko organizāciju 1520 mm sliežu platuma dzelzceļu sistēmā. Sēdi atklāja „Krievijas dzelzceļu” (KDz) prezidents, DzTP priekšsēdētājs Vladimirs Jakušins un „Latvijas dzelzceļa” valdes priekšsēdētājs Uģis Magonis. Atklāšanā piedalījās arī LR satiksmes ministrs Kaspars Gerhards. Dzelzceļa transporta padomes 52. sēdes laikā tika parakstīti Latvijas un Krievijas dzelzceļu sadarbībai nozīmīgi divpusēji līgumi.

„Latvijas dzelzceļa” (LDz) valdes priekšsēdētājs Uģis Magonis: „Esam pagodināti, ka mums uzticēts rīkot šo nozīmīgo sanākumi, kurā tiek visi mūsu sliežu platuma sistēmas dzelzceļu vadītāji, lai vienotos par būtiskākajiem sadarbības jautājumiem, kas ietekmēs dzelzceļa transporta attīstību. Šī sanāksme ir ieguvums ne tikai dzelzceļam, tā ir nozīmīga arī mūsu valstij.”

Padomē apvienojušās 17 valstis no bijušās NVS, kā arī Gruzija, Bulgārija, Somija un Baltijas valstis, un tās uzdevums ir nodrošināt dzelzceļa administrāciju sadarbību tehniskajos, ekonomiskajos, finanšu, kā arī juridiskajos jautājumos. Tā starpvalstu līmenī nodrošina dzelzceļa transporta darba koordināciju un saskaņotu principu izstrādi nākotnes sadarbībai un pārvaldājumu veikšanai. Padomes sēdes notiek divreiz gadā kādā no dalībvalstīm.

LDZ NOSLĒDZ SVARĪGUS LĪGUMUS AR KRIEVIJAS DZELZCEĻU

Dzelzceļa transporta sadarbības padomes sēdes laikā VAS „Latvijas dzelzceļš” un AS „Krievijas dzelzceļi” parakstīja vairākus divpusējās sadarbības līgumus, kuri ļaus ievērojami uzlabot savstarpējo sadarbību un aizstās novecojušo, 1992. gadā starp abiem dzelzceļiem noslēgto līgumu.

2010. gada 13. maijā padomes sanāksmes ietvaros LDz un KDz parakstīja abu pušu sadarbībai ļoti nozīmīgo savstarpējās attiecības regulējošo divpusējo līgumu „Par savstarpējās sadarbības organizēšanu dzelzceļa pārvadājumos”. Tika parakstīts arī Licences līgums par „Krievijas dzelzceļu” programmatūras lietošanu Latvijā un līgums ar LDz meitas uzņēmumu „LDz Cargo” par lokomotīvu un lokomotīvu brigāžu ekspluatāciju savstarpējā



vilcienu apkalpošanā un savstarpējiem norēķiniem. Šie līgumi regulē abu valstu dzelzceļa uzņēmumu saistības, tiesības un norēķinu kārtību. Līgumos arī nodalīta pušu atbildība par to, kā tiek organizēta dzelzceļa satiksme, šķērsojot robežu, kuras valsts dzelzceļa dispečeri organizē satiksmi, līdz kurai stacijai kravu nogādā vilciena mašīnisti, kā arī citi jautājumi.

Padomes priekšsēdētājs, uzņēmuma „Krievijas dzelzceļi” prezidents Vladimirs Jakušins: „Ikviens padomes sanāksme ir nozīmīgs notikums dzelzceļa nozares attīstībā padomē apvienotajās dalībvalstīs. Pēc desmit gadu stabila kravu apjoma pieauguma ekonomiskās krīzes rezultātā notika ievērojams kravu apjoma kritums. Tāpēc transportam un jo īpaši dzelzceļam ir nozīmīga loma valstu straujākā attīstībā pēc ekonomiskās krīzes.”

LDz valdes priekšsēdētājs Uģis Magonis: „Šī sanāksme bija lieliska iespēja, kuru mēs arī izmantojām, lai vienotos ar mūsu nozīmīgo sadarbības partneri uzņēmumu „Krievijas dzelzceļi” par turpmāko sadarbību. Līgumus gatavojām ļoti sen un esam priecīgi, ka to parakstīšanu izdevās apvienot ar tik nozīmīgo padomes sēdes pasākumu.”

PĀRVADĀJUMUS IETEKMĒ KRIEVIJAS UN BALTĶRIEVIJAS KONFLIKTS

LDz valdes priekšsēdētājs Uģis Magonis: „Dzelzceļa pārvadājumus Latvijā negatīvi ietekmējis Krievijas un Baltkrievijas konflikts, kā arī Krievijas ogļu novirzīšana uz austrumiem. Pārvadājumu apjoma kritumu ietekmē nevis krīze, bet gan politika. Krievijai apnīka, ka baltkrievi pērk viņu lēto naftu, bet

produktus eksportē par pasaules cenām. Viņi pieprasīja dalīties, pārdodot viņiem pārstrādes uzņēmumu kapitāldaļas. Tā kā krievi kapitāldaļas nedabūja, baltkrievi vairs nav naftas.

Otrs iemesls kravu kritumam ir Krievijas ogļu virzišana uz Ķīnu no Krievijas austrumu ostām, neskatoties uz to, ka Krievijas Tālajos Austrumos stāv neizkrauti dzelzceļa sastāvi.

Tāpat Ventspils ostai nav izdevies atgūt Baltkrievijas kālija kravas. Ventspilnieki pieļāva, ka izveidojas kālija kravu plūsma uz Klaipēdu, un to vairs apstādināt nevar. Klaipēda paņēms, cik varēs, un Ventspilij atstās to, kas paliks pāri. Baltkrieviem ir izdevīgāk sūtīt kāliju uz Klaipēdu pat tad, ja lielos kuģus lietuvieši piekrauj lēnāk un ne pilnus, ko visu varētu izdarīt Ventspilī. Izšķirošais nosacījums ir attālums no kālija ieguves vietām līdz robežai. Ceļš līdz Lietuvai viņiem ir par divām trešdaļām īsāks nekā līdz Latvijai. Kāliju uz Ventspili nevarētu novirzīt pat tad, ja mēs pa savu ceļu šīs kravas vestu par brīvu. Ventspilniekiem paliek Krievijas kālijs, ko viņi piesaista diezgan veiksmīgi.”

„LDz Cargo” valdes priekšsēdētājs Guntis Mačs: „Ogļu un naftas kravu pārvadājumu kritumu daļēji izlīdzina jauni kravu veidi, piemēram, metālkausējumi un konteineri. Metālkausējumu kravu šogad ir ievērojami vairāk, turklāt tas ir jauns produkts, kas tiek sūtīts no Kazahstānas caur Latviju uz Eiropu un ASV.

Būtiski palielinājies pārvadāto minerālmēslu apjoms. Palielinās arī melno metālu, kokmateriālu, rūdas, graudu un miltu produktu tranzīts. Šie produkti ir tie, kas izlīdzina negatīvo bilanci naftas un ogļu kravu pārvadājumos.

Būtiski ir uzlabojusies situācija arī konteinerkravu pārvadājumos.

Lielu ietekmi, protams, atstāj kravu transportēšana uz Vidusāzijas dienvidiem un Afganistānu. Jāteic, ka kravu pieaugumu nodrošina ne tikai Afganistānai domātās NATO nemilitārās kravas, bet arī 2009. gadā palaistais konteinervilciens „Zubr”, kas kursē uz Baltkrieviju, un konteinervilciena „Baltika Tranzīts” sekmīga darbība kravu pārvadājumos uz Centrālo Āziju. Ievērojami pieaugušas konteinerkravas, kas tiek sūtītas no Kazahstānas caur Rīgas ostu.”

TRANZĪTAM PIETRŪKST VAGONU

Uģis Magonis: „Vairāk nekā tarifu kāpums tranzītu uz Krieviju ietekmē nepietiekamais vagonu daudzums. Latvijas dzelzceļa tarifi tirgū ir konkurētspējīgi, jo nebūt nav paši augstākie. Savukārt Baltkrievija un Krievija nemitīgi ceļ tarifus, tāpēc kravu īpašnieki ir spiesti lavierēt starp Lietuvu un Latviju, mēģinot iegūt izdevīgāko piedāvājumu.

Krievijas dzelzceļā patlaban notiek lielas pārmaiņas. Pirms kāda laika tika izveidots „Krievijas dzelzceļu” meitasuzņēmums „Pirmā kravu kompānija”, tagad tiek veidota arī „Otrā kravu kompānija”, tāpēc izveidojusies situācija, ka



2010. gada 16. martā notika Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas izbraukuma sēde valsts akciju sabiedrībā "Latvijas dzelzceļš". Komisijas deputāti apmeklēja Šķirotavas staciju.

Krievijas dzelzceļam pašam savu vagonu faktiski vairs nav. Tie ir tikai meitas kompānijām, kuras daļēji tiks privatizētas, turklāt ar kontrolpaketi, kas atradīsies privātā investora rokās. Ir arī privātie kravu operatori. Šādā situācijā aktuāla kļūst ne tikai pārvaldījuma maksa, bet arī maksa par vagonu izmantošanu. Ieguvēji ir tie, kas spēj piesaistīt vairāk vagonu, jo kopējā sistēmā vagonu vairs nepietiek un ir problēmas ar visu kravu piegādi.

Praktiski visu dzelzceļu administrācijas, tai skaitā arī mēs, ir taupījušas uz vagonu iepirkumu rēķina. Tagad tas smagi atspēlējās. Mums ir aptuveni septiņi miljoni dolāru simt platformu iegādei, bet nevaram to darīt, gaidām atļauju no Finanšu ministrijas, bet tā ar atļauju kavējas. Pašlaik kaut kā cenšamies izlāpīties, vedot kravas pusvagonos, lai gan to ne sevišķi grib Krievijas muiža, kas nevar piekļūt konteineram un apskatīties. Daļa mūsu platformu ir ārzemēs, kur tās labprāt lieto. Cilvēki, protams, par lietošanu samaksā, bet no tā mums vieglāk nekļūst, ja tās neatnāk atpakaļ un mēs nevaram izvest savas kravas.

UZZIŅAI

LDz un "LDz Cargo" īpašumā ir 5805 dažāda tipa ritošā sastāva vienības, un pēc tām ir liels pieprasījums arī no citu dzelzceļu kompāniju administrāciju pusēs. Konteinerkravām pieaugot, „LDz Cargo” 50% konteinerkravu pārvaldījumu veic ar citu dzelzceļa administrāciju vagoniem. Privātajiem īpašniekiem tehniskā kārtībā Latvijā ir 3180 vagonu, un kā vagonu īpašnieki ir reģistrēti 58 uzņēmumi. Latvijā dienā tiek iekrauti 252 vagoni.

Platformu iepirkums ir aktuāls, jo palielinās LDz pārvadāto konteineru skaits. Agrāk uzņēmumam bija vagonu parks, bet nekas netika pārkrauts, jo no Latvijas ostām ļoti maz kravu iet uz Krieviju. Tagad LDz vagoni ir *uz izķeršanu*, tie ir izīrēti citām kompānijām gan Krievijā, gan Kazahstānā. No vienas puses, vagonus nespēj saražot, no otras, to cena *uzskrūvēta* tik neadekvāti augsta, ka, nopērkot vagonus, bizness kļūst neizdevīgs.”

AUSTRUMU – RIETUMU DZELZCEĻA KORIDORA MODERNIZĀCIJA

SIA „Latvijas Energoceļnieks” sabiedrisko attiecību konsultante Ilze Gabrāne: „SIA „Latvijas Energoceļnieks” (Būvkompanija LEC) kā galvenais būvuzņēmējs pēc kompānijas „Thales Rail Signalling Solutions Baltics” pasūtījuma veic signalizācijas un telekomunikāciju tīklu izbūvi vienā no pēdējo gadu lielākajiem dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projektiem Latvijā – „Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridors”, kura ietvaros divu gadu laikā veikts kabeļu ieguldīšanas darbs vairāk nekā 250 kilometru garumā, kā arī virszemes iekārtu montāža.

Kopējais signalizācijas un telekomunikāciju tīklu modernizācijas projekta izbūves garums ir vairāk nekā 320 kilometru, kas ietver dzelzceļa līniju



Dzelzceļa modernizācija Liepājas ostā.

posmus maršrutos Jelgava – Ventspils, Naujene – Indra un Jelgava – Krustpils.”

SIA „Latvijas Energoceļnieks” valdes priekšsēdētājs Andris Asars-Asarovskis: „Līdzdalība valsts mēroga dzelzceļa infrastruktūras projekta realizācijā ir nozīmīgs pakāpiens uzņēmuma



LDz sliežu atjaunošana.

infrastruktūras darbības virzienā. Esam gandarīti par iespēju piedalīties signalizācijas un telekomunikāciju tīklu izbūvē vienā no lielākajiem dzelzceļa infrastruktūras projektiem Latvijā, ievērojami uzlabojot dzelzceļā satiksmes drošību un precizitāti. Savu profesionalitāti apliecinājām, veicot darbus pa-

gājušā gadā, un turpinām sekmīgi uzsāktu sadarbību ar vienu no vadošajiem uzņēmumiem dzelzceļa infrastruktūras izbūves un modernizācijas tehnoloģiju jomā „Thales Rail Signalling Solutions Baltics”, šogad veicot signalizācijas un telekomunikāciju tīklu izbūvi 130 km garumā un virszemes iekārtu montāžas darbus.”

UZZIŅAI

Ekonomiski svarīgākais dzelzceļa tīkls Latvijā ietver Austrumu – Rietumu koridoru, kas ir Latvijas dzelzceļa galvenā artērija un savieno Eiropu un Āzijas reģionus ar Baltijas jūras ostām Rīgā, Ventspilī, Liepājā. Austrumu – Rietumu koridors iekļaujas vispārējā Eiropas tranzīta koridoru tīklā un ir nozīmīgs posms, lai realizētu kravu plūsmu pamatā no Krievijas un Baltkrievijas uz Latvijas ostām.

LDZ VIDES AIZSARDZĪBAI

2010. gada oktobrī LDz sadarbībā ar Starptautisko dzelzceļu savienību (UIC) Rīgā rīkoja starptautisku divu dienu semināru par augsnes piesārņojuma novēršanu un riska pārvaldīšanu dzelzceļa nozarē. Seminārā piedalījās dzelzceļa un vides eksperti no Nīderlandes, Vācijas, Francijas, Dānijas, Zviedrijas, Latvijas, kā arī UIC.

Eiropas Komisija gatavo direktīvu par augsnes aizsardzības jautājumiem, tāpēc, lai sagatavotos direktīvas prasību izpildei dzelzceļa nozarē, 2007. gadā UIC izveidoja darba grupu, kurā kā vienīgais pārstāvis no Baltijas valstīm piedalās LDz.

Uģis Magonis: „Dzelzceļā jaunu prasību ieviešana ir ne tikai naudas, bet arī laika jautājums. Pagaidām LDz izdodas apsteigt notikumus un risināt būtiskus

vīdes jautājumus, pirms tie vēl radījuši draudus. Salīdzinājumā ar blīvi apdzīvotajām Rietumeiropas valstīm Latvijā piesārņoto vietu skaits ir neliels – visā valsts teritorijā tikai apmēram 3000 piesārņotu un potenciāli piesārņotu vietu. Nīderlandē tikai dzelzceļam piederīgajā zemes platībā vien esot fiksēti 18 000 piesārņotu teritoriju.”

LIETUVA STRĀDĀ AGRESĪVI

Uģis Magonis: „Lietuva aizstāv savas intereses tranzīta jomā, demontējot sliežu ceļus uz Latviju un piemērojot diferencētus tarifus. Sliežu noņemšana dzelzceļa posmā Mažeiki – Rēnģe ir saistīta ar konfliktu starp „Mažeiku naftu” un „Lietuvas dzelzceļu”. Pirms pāris gadiem „Mažeiku nafta” mūs uzrunāja, sakot, ka vēloties sūtīt naftas produktus caur Latvijas ostām, kuras esot mazliet tuvāk nekā Klaipēda. Neņemot gan spriest, vai viņi reāli to gribēja, vai arī izmantoja mūs kā šantāžas līdzekli sarunās ar „Lietuvas dzelzceļu”. Starp „Mažeiku naftu” un „Lietuvas dzelzceļu” bija domstarpības par pārvadājumu tarifiem. „Lietuvas dzelzceļš” pieprasīja lielāku maksu, nekā „Mažeiku nafta” bija gatava maksāt. Tomēr jāsaprot, ka dzelzceļa tarifs nevar būt nemainīgs desmit gadus un dzelzceļš nevar nevienu savu klientu ilgstoši sponsorēt. Tātad „Mažeiku nafta” uzrunāja mūs. Bet „Lietuvas dzelzceļš” vispirms paziņoja, ka taisnākais sliežu ceļš uz Latviju ir tik sliktā stāvoklī, ka pa to braukt nedrīkst. Korekti gan tas nebija, jo šis ceļš ir publiskā infrastruktūra, kas vienkārši jāremontē, ja nonākusi tik bēdīgā stāvoklī. Un tad, lai šo lietu pilnībā izbeigtu, sliežu ceļš tika izjaukts.

Tas, ko Lietuvas puse izdarīja, nav labi no kopējā Baltijas biznesa viedokļa, bet tas diemžēl atbilst viņu izpratnei par savu interešu aizstāvēšanu. Vēl tas izpaužas arī dzelzceļa tarifu atkarībā no tā, vai kravu ved uz Klaipēdas ostu vai tranzītā uz Latvijas ostām. Ja krava tiek vesta uz Lietuvas ostām, tad tarifi ir zemi. Mums bieži pārmet, kāpēc mums nav tādu tarifu kā Lietuvai. Jā, bet uz Kaļiņingradu lietuvieši ved (pirms pāris gadiem noteikti veda) par trīsreiz lielāku maksu, tā nopelnot, lai varēt kompensēt zaudējumus no pārvadājumiem uz Klaipēdu. LDz tādu iespēju nav.”■

Sagatavots pēc preses materiāliem

ATGRIEŽAS LIDOJUŠIE KAPTEIŅI

Ja tā padomā, tad daudzi pilnīgi veltīgi uztraucas par Latvijas politiku mazspēju un par to, ka varas partijām nav tādu cilvēku un tādas komandas, kas spētu realizēt ilgtermiņa stratēģiju ja ne valstī kopumā, tad vismaz kādā nozarē. Visa enerģija tiek tērēta cīņā par lielāka valsts budžeta kumosa izpēšanu, tad vēl arī partiju ķīviņos, dažādu ekonomisko grupējumu interešu lobēšanā un ietekmes zonu dalīšanā. Nevajag vainot nabaga politikus, pie visa vainīgs ir laiks. No vienām Saeimas vēlēšanām līdz nākamajām ir tikai četri gadi, kas aizskrien zibenīgi, un nav brīnums, ka, ņemoties ar ikdienas rūpestiem, neatliek laika domāt par paliekošām vērtībām. Ikdienas problēmas vismaz jāpagūst kaut nedaudz papostīt iepriekšējos gados uzbūvēto. Lūk, arī piemērs.

Kā tur bija, kā nebija, bet arī jurniecības pamatos trāpīja politiku raidītie šāviņi, atvainojiet, rīkojumi. Apliecinot jurniecības nozares lielo nozīmi Latvijas Jūras administrācijas, kas piecpadsmit tikt galā ar jurniecības speciālistiem. Un kērās pie Latvijas Jūras administrācijas, kas piecpadsmit gadus tika būvēta, ejot soli pa solim, liekot principu pie principa un profesionāli pie profesionāla, domājot par jurniecības un valsts interešu aizstāvēšanu starptautiskajās institūcijās.

Bet kas viņiem to lūdza? Profesionāļi? Valsts intereses? Jurniecības politika? Politiku raustīja plecus. Par to domāt nav laika, šodien svarīgi labiem cilvēkiem atrast labus krēslus. Tad arī tālbraucēji kapteiņi kļuva par lidotājiem, bet labi cilvēki par jurniecības speciālistiem.

Tomēr laiks skrien ātri, nāk jaunas vēlēšanas un jaunas nostādnes. Reizēm notiek arī sakarīgas lietas, un vēl nesen lidojušie kapteiņi atkal atgriežas jurniecības profesionāļiem piemērotajos krēslos.

IZMAINĀS LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS VALDĒ

DUBLS NR.1

Saskaņā ar akcionāru ārkārtas sapulces lēmumu 2010. gada 3. augustā par VAS „Latvijas Jūras administrācija” (JA) valdes priekšsēdētāju tika iecelts Aigars Krastiņš, kurš šajā amatā nomainīja Nilu Freivaldu.

Uzsākot darbu jaunajā amatā, A. Krastiņš uzsvēra, ka Jūras administrācijas prioritāte ir kuģošanas drošība, tāpēc jādara viss iespējamais, lai to uzlabotu: jāorganizē inspekcijas, jāanalizē atklātās nepilnības un jāizstrādā pasākumu plāns to novēršanai. JA jāatbrīvojas arī no nevajadzīgas birokrātijas, tāpēc jau sāka iestādes reorganizācijas plāna izstrāde. Tomēr skaidrs ir viens – nekas

netiks mainīts tikai formas pēc, visi pasākumi tiks rūpīgi pārdomāti un izvērtēti.

A. Krastiņš: „Uzskatu, ka nepieciešams īstenot pasākumu kompleksu, lai starptautiskajā jūrniecības sabiedrībā nodrošinātu Jūras administrācijas atpazīstamību un paaugstinātu iestādes prestižu. Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (IMO) ir pieņemts stratēģiskais plāns par kuģošanas drošību un tīru ūdeņu nodrošināšanu, kas ir saistošs visām dalībvalstīm. Lai šo plānu īstenotu, ir nepieciešami uzlabojumi aptuveni 150 dažādās jomās, kas ir milzīgs darbs, papīru kalni un vismaz piecpadsmit



Nils Freivalds bija JA valdes priekšsēdētājs no 2009. gada 18. novembra līdz 2010. gada 3. augustam.

sanāksmes gadā, lai tikai izanalizētu dažādu valstu un organizāciju priekšlikumus. Te nu ļoti nozīmīga ir aktīva un profesionāla Latvijas līdzdalība Starptautiskās Jūrniecības organizācijas sanāksmēs un komitejās, tāpēc viens no pirmajiem darbiem būs JA speciālistu sagatavošana, lai viņi tiešām atbilstu profesionālu ekspertu līmenim. Līdz šim ir valdījis uzskats, ka ar visiem darbiem galā tiks inspektori. Bet es lieliski redzu, kādā



Aigars Krastiņš bija JA valdes priekšsēdētājs no 2010. gada 3. augusta līdz 2010. gada 29. decembrim.

režīmā jau tagad strādā inspektori un cik ļoti viņi ir noslogoti. Esmu pārliecināts, ka ekspertiem un inspektoriem jādara katram savs darbs, protams, sadarbojoties un citam citu atbalstot. Nedrīkstam aizmirst, ka esam ES dalībvalsts un mums jāstrādā ne tikai saskaņā ar IMO, bet arī ar ES interesēm, un tā ir vēl papildu slodze ekspertiem. Profesionālu ekspertu sagatavošana nav pašmērķis, lai tikai celtu mūsu iestādes prestižu, tie vajadzīgi, lai aizstāvētu Latvijas intereses kopumā. Viss ir un būs atkarīgs no mūsu profesionalitātes. Lai sagatavotu tiešām profesionālus ekspertus, ir vajadzīgs laiks: ja pretendents ir pietiekama pieredze, strādājot jūrā, un labas angļu valodas zināšanas, būs vajadzīgi vēl vismaz trīs gadi, lai piedalītos dažādās apmācības programmās un iemācītos izprast normatīvos aktus. Diemžēl nevienā iestādē pašlaik netiek sagatavoti ne eksperti, ne kuģošanas drošības inspektori. Mums pašiem tie ir jāizaudzina.

Līdz šim nepietiekama uzmanība ir pievērsta zvejas kuģu stāvoklim. Tirdzniecības flotes kuģu īpašniekus un apkalpes disciplinē tas, ka šie kuģi tiek pārbaudīti arī

UZZIŅAI

Tālbraucējs kapteinis Aigars Krastiņš no 1997. gada vadīja Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentu, bet no 2010. gada janvāra strādāja Latvijas Jūras administrācijā par Jūrniecības standartu un attīstības nodaļas vadītāju.

citu valstu ostās, taču par zvejas kuģu drošību visa atbildība jāuzņemas tikai mums pašiem. Ļoti svarīgs ir kuģu drošības aprikojums. Ir dzirdētas atrunas, ka tam nepietiek līdzekļu, bet tas nevar attaisnot cilvēku drošības apdraudēšanu. Pārbaudes jāveic ne

tikai krastā, bet arī jūrā, un to var veikt, sadarbojoties gan ar Krasta apsardzes dienestu, gan robežsardzi.

Savukārt Hidrogrāfijas dienestam vajadzēs sniegt lielāku metodisko palīdzību mazajām ostām tieši navigācijas aprīkojuma izvietojanas un uzturēšanas jomā. Pat tad, ja tā ir tikai jahtu osta, tieši navigācijas zīmes ir pirmais, ko ārzemnieki redz, ienākot ostā. Un arī tas ir valsts prestiža jautājums! Ir jāsaprot, ka mazajās ostās personāls nav tik profesionāls un nav jēgas mazo ostu atbildīgos dienestus tikai sodīt: viņiem vajag palīdzēt!”

„Risināmo jautājumu loks ir ļoti plašs, taču pats galvenais, lai ikviens no mums saprastu – Jūras administrācija strādā sabiedrībai, nevis otrādi!” uzsver A. Krastiņš.

DUBLS NR.2

2010. gada 29. decembrī Satiksmes ministrija kā Latvijas Jūras administrācijas (JA) akcionāre veica izmaiņas uzņēmuma valdē. Par valdes priekšsēdētāju

iecelts JA Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Jānis Krastiņš un par valdes locekli – Rīgas brīvostas ostas kapteiņa vietnieks Artūrs Brokovskis-Vaivods. No amata tika atbrīvoti līdzšinējais valdes priekšsēdētājs Aigars Krastiņš un valdes loceklis Ģirts Auškāps. Aigars Krastiņš turpina darbu JA Drošības standartu departamenta vadītāja amatā.■

UZZIŅAI

Jānis Krastiņš – kuģu vadītājs, hidrogrāfs. Beidzis LJA un Plimutas universitātes hidrogrāfijas kursu Lielbritānijā. No 2001. gada 5. marta JA HD vadītājs, bijis JA valdes loceklis. Artūrs Brokovskis-Vaivods ilgus gadus pildīja JA valdes locekļa un no 2009. gada jūlija līdz novembrim – valdes priekšsēdētāja pienākumus. Jauniecelto valdes locekļu pilnvaras stājās spēkā no 2010. gada 30. decembra.

PIEŅEMT IZAICINĀJUMU

Desmit gadu laikā Jānis Krastiņš Latvijas Hidrogrāfijas dienestu tiešām iestūrējis starptautiskos ūdeņos. No laika, kad solīda vecuma pasaules hidrogrāfijas grandī uz nepieklājīgi jauno Latvijas Hidrogrāfijas dienesta vadītāju skatījās ar neuzticību – kas tas tāds te atnācis? –, līdz starptautiskai atzinībai. Pirms LHD 2005. gadā kļuva par pilntiesīgu Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) biedru, tas jau bija paveicis vērā ņemamu darbu – Latvijas valsts jūras ūdeņi kopš 1997. gada pilnībā bija „pārklāti” ar jūras kartēm. Latvijas hidrogrāfi bija vieni no pirmajiem, kas sāka jūras kartes sagatavot elektroniski un tikai pēc tam „uzlikt” uz papīra, ieviešot jaunākās programmas, kuru izstrādāšanā arī paši piedalījās. HD kļuva par elektronisko jūras navigācijas karšu izplātītājas kompānijas „Primar Stavanger” (PS) dalībnieku, bet Jānis Krastiņš no 2006. līdz 2008. gadam rotācijas kārtībā vadīja PS padomi.

J. Krastiņš par sevi: „Pats hidrogrāfijā nonācu jau studiju laikā. Mācījos stūrmaņos, kad paziņoja, ka septiņām hidrogrāfu vietām ir valsts pasūtījums. Tajā laikā nevienam nebija nekādas nojēgas, kas tā hidrogrāfija tāda ir un ar



Jānis Krastiņš JA valdes priekšsēdētāja amatā stājās 2010. gada 29. decembrī.

ko nodarbojas. Biju jau ieguvis stūrmaņa koledžas diplomu, ko tolaik gan vēl nesauca par pirmā līmeņa augstākās izglītības dokumentu, jo toreiz mēs bijām viens no pirmajiem eksperimentiem. Kad pēc vidusskolas iestājāmajos augstskolā, domājām, ka tāpat kā citās augstskolās iegūsim augstāko izglītību, bet nekā! Mums paziņoja, ka pēc diviem gadiem iegūsim vidējo speciālo izglītību. Tas likās diezgan stulbi, tāpēc viena daļa studentu atbīra. Bet es nolēmu mesties hidrogrāfijā. Zināmā mērā stimuls bija arī tas, ka bija paredzēts vienu gadu mācīties Anglijā. Mācīties ārzemēs gribējās ļoti, jo sapratu, ka tas varētu būt itin noderīgi. Pēc tam mūs sadalīja potenciālie darba devēji jeb, pareizāk sakot, sponsori, kuri maksāja par mūsu mācībām ārzemēs. Tā kā tagad atbilstoši savai izglītībai jau ieņemu augstu amatu, diez ko augstāk te, Latvijā, pakāpties vairs nav iespējams, atliek iziet starptautiskos ūdeņos.”

Tomēr doma, ka Jānim Krastiņam Latvijā profesionāli vairs nav īpaši lielu iespēju, izrādījusies maldīga. Nu viņam mests jauns izaicinājums – vadīt Latvijas Jūras administrāciju.

„Esmu pieņēmis jaunu izaicinājumu – vadīt Latvijas Jūras administrāciju, bet nevar teikt, ka man šis darbs būtu svešs, jo esmu bijis ne tikai Hidrogrāfijas dienesta vadītājs, bet arī Jūras administrācijas valdes loceklis, kas ļāva uz daudzām lietām palūkoties plašāk, no cita skatu punkta. Arī hidrogrāfija ir diezgan plaša sfēra, kur vēl daudz darāmā. Ja izvērtē paveikto, var teikt, ka esmu gana daudz darba ieguldījis gan šeit pat Latvijā, gan arī starptautiskajās hidrogrāfijas organizācijās, tāpēc, no vienas puses, kļūst gandrīz vai žēl, ka tagad tas it kā jāatstāj. Pēdējā laikā Starptautiskajā Hidrogrāfijas organizācijā vadīju apakškomiteju, kuras uzmanības lokā bija jautājumi par hidrogrāfijas kapacitātes paaugstināšanu pasaulē. Nu ja, esmu bijis aktīvs, tāpēc daudzi kolēģi ir jautājuši, cik tad ilgi vēl te uzkavēšos. Bet tālab jau cilvēks studē un pilnīgo zināšanas, lai meklētu dzīvē jaunus izaicinājumus, tāpēc domāju, ka būtu nesaprātīgi nepieņemt šo izaicinājumu. Ir taču tāda atziņa: viss, kas notiek, notiek uz labu. Protams, vienmēr jāpatur prātā, ka pastāv politiskā konjunktūra un var pienākt diena, kad atkal notiek tādas manipulācijas, kādas reiz jau šeit piedzīvotas. Tagad kolēģi man prasa: tevi apsveikt, vai kā? Pats politikā neesmu iesaistījies un ar šo lietu neesmu aizrāvis, tāpēc šajā jautājumā man daudz nebūtu ko piebilst, vien to, ka politiskie lēmumi uz administrāciju ir atstājuši diezgan negatīvu ietekmi.

– Kā ir ienākt savā kolektīvā kā tā vadītājam?

– Nenoliegšu, ir savādāk, jo direktora kabinetā līdz šim vienmēr esmu bijis galda otrā pusē. Bet nav jau arī tā, ka vēl vakar ar kolēģiem biju uz *tu*, bet no šodienas uzrunā pieprasu daudzskaitļa formu. Lai gan amats uzliek zināmu subordinācijas ievērošanu, tomēr attiecībām kolēģu starpā jābūt cilvēciskām. Ja ir kāda risināma problēma, tad to nevajag atlikt, tāpēc mana kabineta durvis vienmēr būs atvērtas.



2002. gadā tā laika satiksmes ministrs Roberts Zīle, iepazīstoties ar JA, apciemo arī HD.

– Tā kā valdē atgriezies arī Artūrs Brokovskis-Vaivods, iespējams, atgriezīsies arī tas darba stils, ko iedibināja Ansis Zeltiņš?

– Mēs ar Ansi esam vienaudži, vienā laikā mācījāmies Latvijas Jūras akadēmijā, vienā laikā atnācām strādāt uz administrāciju, kopā esam bijuši arī administrācijas valdē, un droši varu teikt, ka šāds vadības un darbības stils man šķiet simpātisks. Administrācija nav viena cilvēka uzņēmums, tāpēc nav loģiski, ja katrs jauns vadītājs cenšas salauzt iepriekšējo sistēmu. Administrācijas darbību stipri vien reglamentē Starptautiskās Jūrniecības organizācijas prasības, tāpēc nav lielu iespēju interpretācijām. Nozare ir ļoti specifiska, un prasības, kas jāievēro, ir stingri reglamentētas. Administrācijas sekmīgs darbs ir atkarīgs no komandas darba, bet komanda šeit tika veidota no administrācijas dibināšanas dienās. Pa šo laiku ir notikusi paaudžu maiņa, kas ir loģisks process, un arī kadru maiņa, kas pēc būtības nav nekas briesmīgs, bet kopumā komanda ir profesionāla, pieredzējusi un gana pozitīvi noskaņota. Ja mēs visi kopā kaut ko varam darīt, tad mūsu spēkos ir ik dienas paaugstināt savu kvalifikāciju, celt arvien augstāku profesionālās darbības līmeni, kā arī kopt un uzturēt labu mikrovidi kolektīvā.

– Šim amatam mantojumā līdzī nāk arī sabiedriskās aktivitātes. Kā būs ar tām?

– Es sevi nevaru un arī negribu norobežot no jūrniecības sabiedriskās dzīves, un tas arī nebūtu pareizi. Kad sāku strādāt Jūras administrācijā, iesaistījos arī sabiedriskajā dzīvē, piemēram, piedalījos Latvijas Jūrniecības savienības

kopsapulcēs, bet tad no tā visa atgāju nost. Man tajā laikā nebija aicinājuma izrādīt savu iniciatīvu, vēl jo vairāk tāpēc, ka, manuprāt, šis pasākums bija kļuvis par cienījama vecuma jūrnieku saietu, kur visi ar nepacietību gaidīja oficiālās daļas beigas, lai jau neoficiālā atmosfērā satiktos ar vecajiem darba un ciņas biedriem. Man tas likās neinteresanti un nevajadzīgi. Atzīstu, ka arī pats biju vainīgs, ka man šīs sabiedriskās lietas nelikās pietiekami interesantas. Iespējams, ka jaunažiem tiešām jāizrāda lielāka iniciatīva, un laikam jau labi, ka ir tādi cilvēki, kuriem sabiedriskās aktivitātes ir organiski nepieciešamas. Viennozīmīgi, ka jūrniecības sabiedrībai ir nepieciešami kopīgi un vienojoši pasākumi. Ne jau tāpēc vien, ka mums maksā algu, mēs šajā nozarē strādājam, bet arī tāpēc, ka esam šīs nozares patrioti.

– Vai Latvija tā pa īstam ir jūras valsts, par ko tik daudz un reizēm ar tādu patosu tiek runāts?

– Es varbūt uz šo jautājumu skatos nedaudz no citas puses. Tas, cik Latvija būs stipra jūras valsts, ir atkarīgs no mums pašiem. Kaut vai no tā, kā mēs piedalāmies starptautisko organizāciju darbā. Ja šajos saietos, kuros darbs pēc būtības ir apnicīgi nogurdinošs, mēs tikai formāli novelkam laiku, tad tam nav un nebūs nekādas jēgas. Ja aktīvi līdzdarbosimies, aizstāvēsim savas intereses un pierādīsim savas vajadzības, Latvijas kā jūras valsts prestižs tikai iegūs. Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas statistika liecina, ka visaktīvāk tur darbojas angļi, franči un amerikāņi, un viņiem pa vidu viens latvietis. Hidrogrāfijas dienestā vienmēr ir bijis uzstādījums aktīvi strādāt. Tomēr jāatzīst, ka ļoti liela nozīme ir personībām, tāpēc mēs darīsim visu, lai paplašinātu Jūras administrācijas speciālistu redzesloku. Gribētos ticēt, ka administrācija turpinās iesāktās tradīcijas: atbalstīs Latvijas Jūras akadēmijas darbību, piedalīsies jauniešu konkursa „Enkurs” rīkošanā un citās jūrniecības nozares aktivitātēs. Un vēl domāju, ka šeit būs vieta, kur kopā sanāks nozares speciālisti, nozares asociācijās apvienojušies profesionāļi, kuri var un grib ar savu līdzdalību veicināt jūrniecības nozares tālāko virzību, lai diskutētu un veidotu attīstības koncepciju. Sekmīgas darbības pamatā ir izsvērti lēmumi. Bet, par mūsu kolektīvu runājot, man gribētos radīt cilvēkiem stabilitātes izjūtu. Tikai tad, ja cilvēkiem būs radīti labi darba apstākļi, viņi vēlēties no sirds strādāt; ja tiks izvirzīti saprotami un arī pietiekami ambiciozi mērķi, mēs darīsim visu, kas mūsu spēkos, lai tos sasniegtu, un pienāks laiks, kad Latvija tiešām varēs sevi saukt par plaukstošu jūras valsti.■

PAR NĀKOTNI DOMĀJOT

Tālbraucējs kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods ir viens no tiem jūrnierības speciālistiem, kurš pilnībā izjutis, ko Latvijā nozīmē politiskās spēles. Šo spēļu rezultātā viņš ar negodu tika atbrīvots no Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētāja amata. Jau pēc gada, 2010. gada pēdējās dienās, Artūrs Brokovskis-Vaivods tika rehabilitēts un iecelts par Latvijas Jūras administrācijas valdes locekli, reizē saglabājot amatu Rīgas brīvostas kapteiņdienestā. Domāju, ka Gadagrāmatas lasītāji vēlēties zināt, kā jūtas cilvēks, kurš tiek atbrīvots no darba nevis slikti pildītu pienākumu dēļ, bet gan tāpēc, ka šī vieta jāatbrīvo partijas ieliktnim. Un ko viņš pārdzīvo, kad tiek rehabilitēts.

Kad Artūru satiku 2010. gada vasarā, viņš jau strādāja Rīgas brīvostas pārvaldes kapteiņdienestā par ostas kapteiņa vietnieku. Liekot roku uz sirds un ar zināmu rūgtumu viņš apgalvoja, ka uz administrācijas pusi vairs tā īsti nemaz negribas skatīties, ja nu vienīgi pildot darba pienākumus kapteiņdienestā.

Artūrs Brokovskis-Vaivods: „Vasarā tiešām par administrāciju bez sirdssāpēm vēl nevarēju domāt. Sirds sāpēja par to, kā tiek drupināta ēka, kas piecpadsmit gadus tika rūpīgi būvēta. Mēs ar savu kuģošanas drošības administrēšanas sistēmu bijām krietni priekšā kolēģiem citās valstīs. Pirms divpadsmit gadiem, kad mani uzaicināja uz Latvijas Jūras administrāciju, šurp atnācu patriotisku jūtu vadīts no aktīvās kuģošanas un labāka atalgojuma, lai pievienotos Jūras administrācijas komandai, kas veidoja sistēmu valsts funkciju nodrošināšanai jūrnierībā. Vai tad stājos darbā pie tā vai cita satiksmes ministra? Nē! Vai taisīju politisko karjeru? Nē! Es tiku pieņemts darbā kā jūrnierības speciālists, nevis kā partijas funkcionārs!

Toreiz tika veidota jūrnierības speciālistu komanda, bija stingras prasības, kas var ieņemt to vai citu amatu, bet nu izrādās, ka nekas tāds vairs nav vajadzīgs! Pietiek tikai ar piederību pareizajam politiskajam spēkam, lai kļūtu par plaša profila speciālistu un būtu kompetents pasta, lidostas, dzelzceļa vai jūrnierības jautājumos. Tas nekas, ka jūrnierības nozare, tieši tāpat kā citas tautsaimniecības jomas, prasa pamatīgas zināšanas. Jūrnierība ir tik specifiska

UZZIŅAI

2010. gada 29. decembrī Satiksmes ministrija kā Latvijas Jūras administrācijas akcionāre veica izmaiņas uzņēmuma valdē. Par valdes priekšsēdētāju tika iecelts JA Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Jānis Krašņiņš un par valdes locekli – Rīgas brīvostas ostas kapteiņa vietnieks Artūrs Brokovskis-Vaivods, kurš ilgus gadus pildīja JA valdes locekļa un no 2009. gada jūlija līdz novembrim – valdes priekšsēdētāja pienākumus.

nozare, ka nepietiek tikai ar jūrniecības jautājumu pārzināšanu, ir jāspēj domāt plašāk un strādāt starptautiskā līmenī. Nav taču nekāds noslēpums, ka Latvijas likumdošana jūrniecības jautājumos ir pakārtota starptautiskajai likumdošanai, tātad šīs nozares administratīvajiem vadītājiem jābūt kompetentiem starptautiskajā jūrniecības likumdošanā un profesionāli jāpārstāv mūsu valsts starptautiskajās jūrniecības organizācijās.

Bet izrādās, tas šodien nevienu neinteresē, jo tiek kārtotas privātas vai partiju intereses, privātas ambīcijas un personiska nepatika izpaužas labu speciālistu atbrīvošanā no darba. Tiek parakstīti rīkojumi par atbrīvošanu no darba, kad nav saprotams, vai tas tiek darīts savtīgu vai vēl kādu citu motīvu dēļ. Lai gan tāda rīcība mūsu valstī nav nekas jauns, varbūt beidzot tomēr ir pienācis laiks šajā sistēmā kaut ko mainīt?

Ļoti iespējams, ja būtu gados jaunāks, spētu norīt rūgtumu un censtos pielāgoties, bet manā vecumā tā rīkoties būtu necienīgi, tāpēc labāk paceļu cepuri un aizeju. Šādas situācijas īpaši sāpīgi pārdzīvo tuvinieki un draugi. Ja ar sistēmu nevar cīnīties, tad šī sistēma ir jāpamet."

– Kas aizvadītā gada laikā noticis Jūras administrācijā?

– Aizvadītas kārtējās Saeimas vēlēšanas, kas daudzas lietas uz laiku ir saļikušas pa vietām. Tie, kas vēl nesen veidoja jūrniecības politiku un izvirzīja nesaprotamus mērķus, tagad ir pazuduši no skatuves, pazaudējuši tautas uzticību un savas politiskās sviras vairs nevar raustīt. Nav jau tā, ka gada laikā Jūras administrācijā kaut kas būtu sagrauts, tomēr krietni izbojāta ir tā labā atmosfēra, kas vienmēr, bet jo īpaši pēdējo desmit gadu laikā, tur valdījusi. Tagad mikroklimats šeit nav no labākajiem. Lai vadītājs veiksmīgi varētu vadīt procesu, viņa speciālistiem jābūt pārliecinātiem, ka arī pats vadītājs ir kompetents profesionālajos jautājumos, bet, ja vadītājs sāk pārveidot amata nosaukumus un speciālistus gluži kā šaha figūras bīdīt pa stāviem no vienas struktūras uz citu, risināt nebūtiskas lietas, padarot tās par valstiski svarīgiem lēmumiem, tad darbinieki uz šādām manipulācijām skatās ar neizpratni. Cilvēki par savu darba vietu vairs nejūtas droši un nav pārliecināti, ka netiks aizrotēti darbam citā struktūrā vai pasludināti par nekompetentiem. Galu galā cieš gan cilvēki, gan darbs.

– No 2009. gada vidus, kad no direktora amata aizgāja Ansis Zeltiņš, līdz 2010. gada beigām Jūras administrācija piedzīvojusi četrus vadītājus, kas ir divas reizes vairāk nekā sešpadsmit pastāvēšanas gados.

– Lai gan Aigars Krastiņš vadītāja krēsla sēdēja pavisam īsu brīdi, tikai kādus trīs mēnešus, tieši viņam jāuzņemas vislielākā atbildība par to, ko šajos trijos mēnešos paguva sabojāt. Un ne tikai par šiem dažiem mēnešiem, bet politiku, kas Latvijas Jūras administrācijā tika veidota un realizēta laikā, kad viņš vadīja Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentu. Aigars administrācijas vadītāja amatā stājās kā kompetents jūrniecības jautājumu speciālists, nevis

kā, piemēram, Nils Freivalds, kurš no šiem jaunajumiem nezināja pilnīgi neko. Desmit gadus viņš vadīja Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentu, tāpēc viņš visu šo laiku varēja ietekmēt Jūras administrācijas darbības mehānismu, palīdzēt ar padomu, lai iespējami labāk sakārtotu sistēmu. Esmu pārliecināts, ka tieši viņam jāuzņemas liela atbildība par jūrniecības procesu attīstības un virzības bezzobainību. Mums taču nav Jūrlietu ministrijas, tāpēc Jūrniecības departamentam vajadzēja būt tam, kurš stingri aizstāv jūrniecības intereses. Jūras administrācija nav uzņēmums vai rūpnīca, kas kaut ko ra-

žo vai pārdod, tā nodrošina valsts funkciju izpildi kuģošanas drošības jautājumos, kas saistīti ar gan ar hidrogrāfiju, gan kuģu un jūrnieku reģistrāciju, tāpēc administrācijai neder prasības, noteikumi un shēmas, pēc kādām darbojas komercuzņēmumi, un to nevar vadīt kā biznesa struktūru. Jūras administrācija veicina, nodrošina un uztur tos augstos standartus, kas ļauj Latvijas karoga kuģiem un Latvijā izglītotiem un sertificētiem jūrniekiem sekmīgi konkurēt starptautiskajā darba tirgū. To vajadzētu atcerēties visiem, kas stājas pie administrācijas vadības stūres. Un beigu beigās nolikt malā savas personiskās ambīcijas un pievērsties valstiski svarīgu jautājumu risināšanai.

– Savulaik jums ar Ansi Zeltiņu bija izveidojis lielisks tandēms.

– Domāju, tas ir labs modelis, kad vienam ir liela pieredze, bet otram jaunības enerģija. Un ja vēl izdodas šo enerģiju ievirzīt pareizā gultnē, tad labs rezultāts ir likumsakarīgs. Kad Jūras akadēmijā lasīju lekcijas, viens no maniem studentiem bija arī Ansis Zeltiņš. Par viņu un vēl kādiem pieciem topošajiem



Artūrs Brokovskis-Vaivods bija JA valdes priekšsēdētājs no 2009. gada 29. jūnija līdz 2009. gada 18. novembrim. 2010. gada 29. decembrī viņš kļuva par JA valdes locekli.

jūrniekiem biju drošs, ka no viņiem iznāks labi speciālisti. Kad jau strādāju kopā ar Ansi Zeltiņu, biju gandarīts, ka attiecībā uz viņu nebiju kļūdījies. Varu teikt, ka gados tik jaunam cilvēkam uzņemties administrācijas vadību nebija viegli, jo pieredze nāk tikai ar gadiem, tomēr Ansis bija spējīgs uzklaut padomus un godam ar visu tika galā. Tagad esmu priecīgs par Jāni Krastiņu – jaunu cilvēku un profesionālu speciālistu, kuram uzticēta administrācijas vadība. Jānim ir citāda situācija, nekā tā bija Ansim, viņš Jūras administrācijas sistēmā jau nostrādājis desmit gadus, vadot Hidrogrāfijas dienestu. Tagad gan visas lietas vajadzēs skatīt daudz plašāk, stratēģiski un kopsakarībās. Es gan Jānim uzdevu jautājumu, vai viņš ir gatavs tam, ka arī ar viņu var izspēlēt politisko rokādi, kā tas notika ar mani? Bet mēģināt, protams, vajag.

– Vai ir labi būt reabilitētam?

– Cilvēciski protams. Varu teikt, ka savus kolēģus vienmēr esmu augstu vērtējis. Tajā 17. novembra rītā, kad pirms valsts svētkiem mani atstādināja no amata, kolektīvs to kopā ar mani ļoti sāpīgi pārdzīvoja, un tas liek sirdij sasilt. Dzīve iet uz priekšu, un nav pamata domāt, ka tagad viss būs tā kā senāk. Būs savādāk, bet vissvarīgākais ir panākt, lai cilvēki par savu darbu jūtas droši un, ja to ir pelnījuši, tiek pienācīgi novērtēti.

Lai gan esmu atgriezies administrācijas valdē, negribēju atstāt arī darbu Rīgas brīvostas kapteiņdienestā, tāpēc tika pieņemts lēmums, ka varu savienot šos amatus. Esmu ļoti pateicīgs Rīgas brīvostas pārvaldniekam Leonīdam Loginovam un ostas kapteinim Eduardam Delveram, ka viņi mani pieņēma kā savu cilvēku.

– Vai, strādājot Rīgas brīvostas kapteiņdienestā, vari teikt, ka administrējošā sistēma praktiķiem ir saprotama?

– Tie, kuri pakļaujas Jūras administrācijas, tātad starptautiskajām prasībām, ir izglītoti un ļoti labi zina, kāpēc šādas prasības tiek izvirzītas. Iespējams, ka reizēm tās ir nedaudz pārspīlētas, arī noteiktais lēmumu izpildes termiņš dažreiz ir sasteigts, bet administrācija, kā jau Latvijā tas pieņemts, arī ir centusies būt pirmrindniece visu direktīvu izpildē.

– Cik viegli teorētiķim bija kļūt par praktiķi un raudzīties, lai Rīgas brīvostā kuģošanas drošība atbilstu visaugstākajiem standartiem?

– Jau strādājot administrācijā, biju pārliecinājies, ka Rīgas brīvostā kuģošanas drošības jautājumiem tiek pievērsta vislielākā uzmanība un nodrošināti augsti standarti. Lielu pārstiegumu man šeit nebija, vēl jo vairāk tāpēc, ka padomju laikā desmit gadus strādāju par loci Rīgas ostā. Droši varu teikt, ka tieši ostā notiek īstā darbība. Ja administrācijā tas ir papīru darbs, tad šeit tā pa īstam ir jāsaimnieko.

– Kā vērtē Rīgas brīvostas loču darbu?

– Mūsu ločiem ir pietiekami augsts kompetences līmenis. Savulaik, kad strādāju par loci, *panamax* tipa kuģu ienākšana ostā bija liels notikums, tagad

šādu kuģu kustība ir ikdiens, un ikviens locis ir pietiekami profesionāls, lai šādus kuģus ievestu un izvestu no ostas. Padomju gados kuģi ostā lielākoties nāca ar kravu, visbiežāk graudiem, bet ārā gāja balastā. Tagad kuģi ienāk balastā un no ostas aiziet ar kravu, bet ar kravu pa straumi izvest ir daudz grūtāk nekā otrādi. Tagad arī velkoņu jauda un manevrēšanas iespējas ir pavisam citas, tāpēc strādāt ir daudz vieglāk. Protams, ļoti svarīgi, lai savlaicīgi būtu sagatavoti jaunie speciālisti, kas nomainīs tos cienījamā vecuma ločus, kuriem pienācis pensijas vecums. Jaunie nāk stažēties, un speciālisti nav īpaši jāmeklē, atliek vien izvēlēties labākos. Loci nevar izvēlēties tikai pēc izglītības dokumentiem, šim darbam ir jāpatīk, jāpadodas, tas ir jāmīl un jāsaprot. Par loci ir jāpiedzimst.

Osta attīstās, nāk jauni izaicinājumi, un ostas speciālisti tiem ir gatavi. Ja viss norisināsies tā, kā ostas uzņēmēji prognozē, tad šeit darbosies jauni termināļi, pieaugs kuģu skaits un palielināsies to tonnāža, tāpēc ostas kapteiņdienestam ir jābūt gatavam strādāt daudz dinamiskāk, ātrākā tempā, garantējot nevainojamu kuģošanas drošību. Tagad ostā gada laikā ienāk aptuveni pieci tūkstoši kuģu, bet mēs esam gatavi apkalpot daudz lielāku kuģu skaitu, jo ostas potenciāls vēl ne tuvu nav izsmelts.

– Bet kā ar Latvijas jūrniecības potenciālu?

– Arī tas ne tuvu nav izsmelts. Varētu vēlēties, lai jūrniecības sabiedrība palīdzētu veicināt jūrniecības izglītību, jo lielākas vērtības par cilvēku jau mums nav. Galvenais uzvars jāliek uz izglītības attīstību, jo pēc jūras virsniekiem pasaulē ir liels pieprasījums. Domāju, ka jūrniecības izglītību gaida reformas, kas mācību procesu padarīs intensīvāku un pašu izglītības sistēmu dinamiskāku. Lai gan pa šiem gadiem Latvijas Jūras akadēmija nav regresējusi, tomēr gribētos, lai būtu daudz vairāk paveikts. Jāsakārto izglītības sistēma, lai jaunie speciālisti, tie septiņdesmit procenti no studējošajiem, kuri savu dzīvi saista ar darbu jūrā, atbilstoši tirgus pieprasījumam un IMO nostādņām profesionālās jūrniecības izglītības jautājumos šo izglītību iegūtu salīdzinoši īsā laikā. Savukārt tie trīsdesmit procenti no akadēmijas studentiem, kuri paliks strādāt krastā, varētu iegūt labu akadēmisko izglītību.

Kas cits mums atliek – jāstrādā, domājot par nākotni!■

LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS ZIŅAS

BALTIJAS VALSTU JŪRAS ADMINISTRĀCIJU TIKŠANĀS

No 2010. gada 8. līdz 10. septembrim Igaunijā, Sāremā salā, norisinājās ikgadējā Baltijas valstu jūras administrāciju speciālistu tikšanās.

Šādi pasākumi tiek rīkoti jau kopš 1997. gada, un to galvenais mērķis ir dalīties pieredzē, informēt par gada laikā paveikto, pārrunāt kopīgās problēmas un meklēt risinājumus, kā arī saskaņot viedokļus aktuālos starptautiska mēroga jūrniecības nozares jautājumos.

Sanāksmes gaitā administrāciju vadītāji informēja kolēģus par nozares aktualitātēm savā uzņēmumā un valstī. Savukārt atsevišķi konkrēti jautājumi tika izskatīti darba grupās.

Ostas valsts kontroles, karoga valsts kontroles un kuģošanas drošības darba grupā viens no svarīgākajiem bija jautājums par Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) auditu, kas oktobrī vispirms notiks Latvijā un pēc tam Igaunijā. Lietuva vēl ir tikai pieteikusi savu dalību auditam un cer, ka varēs iepazīties ar audita gaitu un tās rezultātiem kaimiņvalstīs, lai labāk sagatavotos pārbaudei savā valstī. Latvijas un Igaunijas speciālisti pārrunāja, kā notiek gatavošanās auditam un izvērtēja auditoru iepriekš iesūtītos jautājumus.

Vēl daudz neskaidru jautājumu ir par jauno ostas valsts kontroles inspekciju režīmu, daudzi tā nosacījumi, iespējams, kļūs skaidri tikai pēc jaunās kārtības stāšanās spēkā. Atsevišķs sarunu temats bija par MLC konvenciju un tās ratifikāciju.

Darba grupa, kas sadarbojās jūrnieku sagatavošanas un sertificēšanas jautājumos, apsprieda dokumentu autentiskuma pārbaudes procedūru; tika panākta vienošanās, kā rīkoties, ja dokumentos nav skaidras norādes par izdevēja rekvizītiem. Sarunas gaitā tika izdiskutēta visu trīs valstu administrāciju attieksme pret terminu *seagoing service* un *relevant vessel* interpretāciju, ko izskatīs IMO STW apakškomitejas 42. sesijā. Tika izskatīti EMSA audita rezultāti un iespējamās korektīvās darbības, kā arī panākta kopēja izpratne par STCW konvencijas grozījumu ieviešanu.

Visu triju valstu jūras negadījumu izmeklētāji prezentēja pēdējos sevišķi smagu jūras negadījumu izmeklēšanas ziņojumus, kā arī jūras negadījumu un incidentu statistikas datus par 2009. gadu. Uzmanība tika pievērsta tādai problēmai kā kuģu satiksmes dienesta operatoru un ostas loču pieļautās

paviršības savu tiešo funkciju pildīšanas laikā, kā rezultātā ir notikuši vairāki negadījumi ne tikai Baltijas valstīs, bet arī citās ES valstīs. Šis jautājums tika apskatīts arī pēdējā Eiropas jūras negadījumu izmeklētāju forumā, kur pieņēma lēmumu piesaistīt IMO šīs problēmas risināšanai.

Jūras avāriju izmeklētāji un kuģu un ostu aizsardzības speciālisti kopīgi apsprieda IMO Pirātisma un kuģu bruņotas laupīšanas noziegumu izmeklēšanas kodeksu. Tika secināts, ka jūras avāriju izmeklēšanas inspektori šādas izmeklēšanas nav tiesīgi veikt, jo jūras negadījumu izmeklēšanas mērķis ir kuģošanas drošības uzlabošana un līdzīgu negadījumu novēršana nākotnē, nevis kriminālās atbildības noteikšana, kā to pieprasa minētais kodekss. Šāda veida izmeklēšana ir jāveic katras valsts tiesībsargājošajām struktūrām.

Hidrogrāfijas un kartogrāfijas darba grupā tika runāts par e-navigācijas jautājumiem un pasākumiem, kas jāveic, lai ieviestu katras valsts teritoriālo ūdeņu digitālās locijas. Tika izskatīta iespēja, kā Latvija un Igaunija varētu palīdzēt izplatīt Lietuvas elektroniskās jūras kartes. Tika panākta arī vienošanās par boju izvietojumu no jauna iezīmētajā kuģu ceļā, kas skar Igaunijas teritoriālos ūdeņus.

Nākamā triju Baltijas valstu jūras administrāciju speciālistu tikšanās notiks 2011. gada rudenī Latvijā.

STARPTAUTISKĀS JŪRNICĪBAS ORGANIZĀCIJAS AUDITS

No 2010. gada 4. līdz 11. oktobrim Latvijā notika Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) audits.

Audita laikā IMO pārstāvji izvērtēja, kā un cik efektīvi Latvijā tiek ieviesti un lietoti IMO normatīvie akti, kas reglamentē jūrlietu pārvaldi un Latvijai ir obligāti saistoši. Šāds audits pagaidām vēl ir brīvprātīgs, bet jau ir pieņemta IMO rezolūcija, kas paredz, ka IMO audits būs obligāts visām IMO dalībvalstīm.

Lēmums par brīvprātīgu pieteikšanos IMO auditam Latvijā tika pieņemts jau pirms vairākiem gadiem, lai, izmantojot audita rezultātus un auditoru sagatavotos secinājumus, varētu pilnveidot jūrli-





IMO audits Jūras administrācijā. No kreisās: auditors Marinus van der Velde (Nīderlande), galvenais auditors Pērs Sondestrups (Dānija), JA Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks, JA valdes priekšsēdētājs Aigars Krastiņš un auditors Marins Petrovs (Bulgārija).

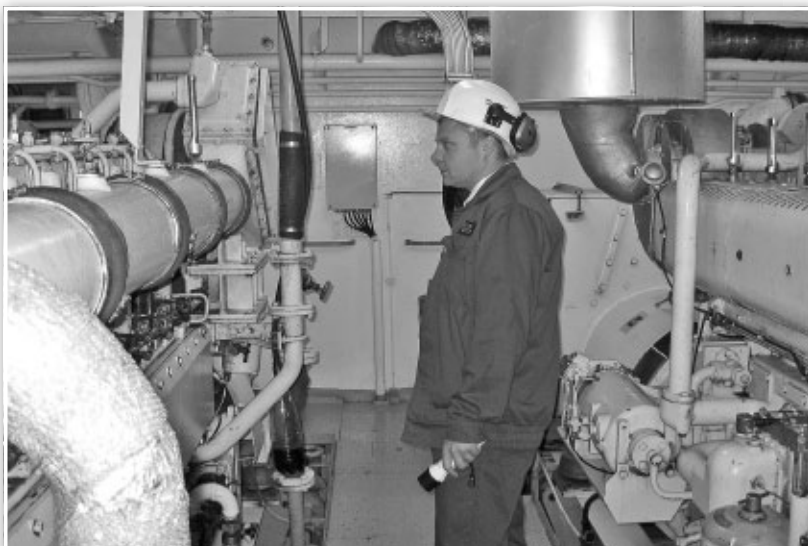
tu pārvaldīšanas sistēmu mūsu valstī. Tā kā jūrniecības nozari galvenokārt reglamentē starptautiskie tiesību akti, bet nacionālā likumdošana tiek veidota, pamatojoties uz starptautisko normu nosacījumiem, tad starptautisko auditoru secinājumi par nozares pārvaldi konkrētā valstī ir īpaši svarīgi.

Latvijā auditu veica IMO pārstāvji no Dānijas, Holandes un Bulgārijas. Igaunijā IMO audits tika veikts divas nedēļas vēlāk nekā Latvijā, savukārt Lietuva ir tikai pieteikusi savu gatavību auditam.

PASTIPRINĀTI PĀRBAUDĪS TANKKUĢU AVĀRIJAS NOTURĪBU

No 2010. gada 1. septembra līdz 30. novembrim visās Parīzes memoranda (PM) dalībvalstīs, arī Latvijā, notika koncentrēta ostas valsts kontroles inspekciju kampaņa, kuras laikā galvenā uzmanība tika pievērsta tankkuģu avārijas noturībai.

Kampaņas laikā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas (JA KDI) inspektori pārbaudīja, vai uz Latvijas ostās ienākošajiem ārvalstu tankkuģiem ir nepieciešamie aprēķini par to, kādi pasākumi jāveic kuģa bojājuma gadījumā, lai saglabātu kuģa noturību un nepieļautu tā nogrimšanu.



JA inspektori pārbauda ostā ienākošo kuģu atbilstību kuģošanas drošības standartiem.

Tāpat tika pārbaudīts, vai kuģa kapteinis saprot, prot izmantot un izmanto šos aprēķinus.

Parīzes memoranda valstīs katru gadu tiek veiktas līdzīgas kampaņas par kādām tā brīža aktuālākajām kuģošanas drošības tēmām. Visās dalībvalstīs pārbaudes notiek atbilstoši vienādiem standartiem un vienādiem, iepriekš saskaņotiem jautājumiem.

Katru gadu pirms koncentrētās kampaņas sākšanas notiek ostas valsts kontroles inspektoru mācības. Arī šogad divi JA KDI inspektori Hāgā piedalījās starptautiskā seminārā, kura laikā tika iepazīstināti ar jautājumiem, kam kampaņas laikā jāpievērš pastiprināta uzmanība. Pēc atgriešanās Latvijā inspektori dalījās pieredzē ar saviem kolēģiem, lai koncentrētās kampaņas pārbaudes tiktu veiktas atbilstoši vienotiem PM standartiem.

2008. gadā koncentrētā kampaņa notika par kuģu navigācijas aprīkojumu, sistēmām un kartēm, kā arī stūrmaņu darbu. 2009. gadā kampaņas laikā galvenā uzmanība tika pievērsta kuģa glābšanas laivu nolaišanas iekārtām. Pieņemot lēmumu par tankkuģu avārijas noturības pastiprinātu kontroli 2010. gadā, tika ņemts vērā, ka saskaņā ar statistiku uz dažu valstu kuģiem šie jautājumi nav sakārtoti, tāpēc iespējamās tankkuģu avārijas varētu būt saistītas ar ievērojamiem vides piesārņojuma draudiem.

Veicot ostas valsts kontroles inspekcijas, kuģu noturības jautājumiem īpaša uzmanība tiek pievērsta arī ikdienā, kā rezultātā JA KDI inspektoriem ir nācies konstatēt dažādus pārkāpumus, piemēram, aizturēt pārkrautus ārvalstu kuģus.

STARPTAUTISKĀS BĀKU ASOCIĀCIJAS KONFERENCE

No 2010. gada 21. līdz 27. martam Keiptaunā (Dienvīdāfrika) notika Starptautiskās Bāku asociācijas (IALA-AISM) 17. konference, kurā piedalījās vairāk nekā 400 delegātu no 59 pasaules valstīm. Latviju konferencē pārstāvēja Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs un ģenerāldirektors Nils Freivalds un JA Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Jānis Krastiņš.

Šādas konferences tiek rīkotas reizi četros gados, tajās izvērtē četru gadu laikā paveikto un izskata aktuālākos nozares jautājumus. Šoreiz konferences devīze bija „Navigācijas līdzekļi – globāla pieeja. Visi ūdeņi, visi riski, visi risinājumi”.



Jānis Krastiņš un Artūrs Brokovskis-Vaivods kopā ar ārvalstu kolēģiem 2004. gadā Starptautiskajā bāku konferencē Austrālijā.

„Konferences laikā notika vairākas prezentācijas par navigācijas līdzekļu iespējām nākotnē. Pašlaik notiek pāreja uz diožu gaismas aparātiem un navigācijas līdzekļi tiek aprīkoti ar AIS (automātiskās identifikācijas sistēma) uztvērējiem un raidstacijām, lai tie varētu iekļauties kopējā AIS sistēmā. Speciālisti strādā, lai nodrošinātu navigācijas līdzekļu at-

tēlošanu AIS sistēmā, kas atrisinātu gan problēmas ar monitoringa sistēmām, gan arī sakaru problēmas. Pasaules valstu atbildīgie kuģošanas drošības dienesti, IT tehnoloģiju speciālisti un privātas kompānijas strādā, lai visā pasaulē izveidotu AIS pārklājumu. Pašlaik pārklājums sniedzas tikai tik tālu, cik to spēj nodrošināt krasta stacijas, bet pilnīga pārklājuma nodrošināšanu varētu garantēt satelīti,” skaidro J. Krastiņš.

Liela uzmanība šobrīd tiek pievērsta e-navigācijai, arī konferences dalībnieki tika iepazīstināti ar informāciju par to, kas ir e-navigācija un kādas ir tās nākotnes perspektīvas.

Starptautiskās Bāku asociācijas uzmanības un rūpju lokā ir arī jautājums par to, kā saglabāt vecās bākas. Daudzviet pasaulē bākas tiek atdotas nomā, citur bāku darbība apvienota ar tūrisma pakalpojumu sniegšanu. Bet jautājums paliek atklāts – kā neiznīcināt vēstures liecības?

Konference ievēlēja jaunu asociācijas vadību. Pensijā aizejošo līdzšinējo asociācijas ģenerālsekretāru dāni Torstenu Kruzu amatā nomainīja austrālietis Garijs Prossers.

SĀKTA BĀKU APRĪKOŠANA AR AIS

Ir uzsākta Latvijas piekrastes bāku aprīkošana ar automātiskās identifikācijas sistēmu (AIS). Pirmā šo darbu paveikusi Ventspils osta, aprīkojot ar AIS Ovišu, Akmeņraga un Užavas bākas. Savas bākas aprīkot gatavojas arī Rīgas un Liepājas ostu pārvaldes

AIS sistēma savos pirmsākumos tika radīta, lai no kuģiem būtu iespējams pamanīt un identificēt citus kuģus nelabvēlīgos laika apstākļos. Idejas autors bija kāds zviedru locis, kurš bija pārliecināts, ka šāda sistēma jo īpaši nepieciešama Zviedrijas piekrastē, kur redzamību apgrūtina daudzās mazās šēru salas. Zviedrijas loči šo sistēmu labi novērtēja.

Tikai pēc tam AIS ideju pārņēma arī kuģu vadības centri krastā, izveidojot monitoringa sistēmas, kas ļauj nepārtraukti novērot kuģu kustību, kā arī identificēt ar AIS raidītājiem aprīkotos kuģus. Baltijas jūra bija viena no pirmajām, kur tika izveidots visām dalībvalstīm kopīgs AIS tīkls.

Nepieciešamība aprīkot navigācijas līdzekļus ar AIS sistēmu tika uzsvērta Starptautiskās Bāku asociācijas (IALA) 17. konferencē, kas 2010. gada martā notika Keiptaunā (Dienvīdāfrika). Uztādot jauno aprīkojumu Ventspils ostas pārraudzībā esošajām bākām, vērā tika ņemti IALA izstrādātie ieteikumi un standarti.

Ventspils brīvostas pārvaldes Kuģošanas atbalsta dienesta priekšnieks Normunds Kornijanovs: „Līdz šim izmantotās bāku lampas nevarēja aprīkot ar AIS, tādēļ viss bāku aprīkojums nomainīts kompleksi. Viena no jauna uzstādītā komplekta cena ir aptuveni 11 tūkstoši eiro. Jaunajām bākas apgaismojuma lampām ir vismaz 10 gadu garantija. Patiesībā darbības laiks varētu būt vēl ilgāks, jo tehnoloģijas ir jaunas un ražotājiem nav bijusi iespēja novērtēt to darbības reālo ilgumu. Jaunā sistēma ļauj visiem uztveršanas zonā esošajiem kuģiem saskatīt bākas jebkuros apstākļos, kā arī redzēt bāku parametrus un citu nepieciešamo informāciju. Vienlaikus visu nepieciešamo informāciju no ar AIS aprīkotajām bākām saņem arī bāku uzturēšanas dienesti.”

JA Hidrogrāfijas dienesta vadītāja vietnieks Aigars Gailis: „Pozitīvi, ka, pateicoties AIS aprīkojumam, vairs nebūs nepieciešami starpnieki, lai navigācijas līdzekļu apsaimniekotāji saņemtu visu nepieciešamo informāciju par bākām. Tiek plānots, ka, aprīkojot ar AIS visas bākas, mēs varēsim bez starpniekiem saņemt informāciju arī par uztveršanas zonā esošajiem kuģiem. Nākamais solis – bākas varēs arī pārraidīt kuģotājiem nepieciešamo meteo informāciju, navigācijas brīdinājumus un citas ziņas. Kad būs pabeigta AIS izvietošana Latvijas piekrastes bākās, tiks uzsākta Irbes šauruma boju aprīkošana ar jaunākajām tehnoloģijām.”

IZDOTS JAUNS KARŠU KOMPLEKTS ATPŪTAS KUĢIEM

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienests izdevis jaunu karšu komplektu atpūtas kuģiem, un tas no 2010. gada 1. maija ir pieejams tirdzniecībā.

Visas komplekta kartes pilnībā atbilst jūras navigācijas kartēm, tikai tās ir mazāka izmēra, lai būtu parocīgāk lietojamas. Komplekta lapas ir abpusēji apdrukātas un sastiprinātas ar spirāli, atvērumos blakus atrodama gan karte, gan arī pieejamā informācija.

Jānis Krastiņš: „Jahtu karšu komplekts tiek izdots otro reizi – pirmais iznāca 2002. gadā, un tas galvenokārt tika pārdots ārzemēs. Jaunajā izdevumā kartēm ir atjaunotas versijas, bet galvenais ir tas, ka šis komplekts ir papildināts ar jahtotājiem nepieciešamu informāciju par jahtu ostām, jahtklubiem, tur pieejamajiem pakalpojumiem, kontaktinformāciju, kā arī fotoattēliem, tai skaitā jahtu ostu aerofoto attēliem. Tā kā karšu lietotāji bija atzinīgi novērtējuši iepriekšējā jahtu karšu komplekta ieviešanu īpaši caurspīdīgā plastmasas mapē, lai pasargātu kartes no samirkšanas, tad līdzīga tehnoloģija ir izmantota, arī veidojot jauno komplektu.”

PARĪZES MEMORANDA SEMINĀRA GALVENĀ TĒMA – JAUNAIS INSPEKCIJU REŽĪMS

2011. gadā spēkā stājas Parīzes memoranda valstu ostas valsts kontroles inspekciju jaunais režīms, kas atšķirībā no līdzšinējās kārtības paredz, ka nevis katrai Parīzes memoranda dalībvalstij jāpārbauda 25% no šīs valsts ostās ienākošajiem kuģiem, bet gan visām valstīm kopā jāpārbauda visi Eiropas teritorijā strādājošie kuģi.

Gatavojoties jaunajam inspekciju režīmam, no 8. līdz 11. jūnijam Rīgā notika Parīzes memoranda dalībvalstu seminārs par ostas valsts kontroles jautājumiem. Šādi semināri par aktuāliem tematiem notiek divas reizes gadā kādā no dalībvalstīm, un šoreiz kārtā uzņemt kolēģus bija pienākusi Latvijas Jūras administrācijai. Rīgā notika jubilejas seminārs – piecdesmitais.

Seminārā piedalījās vairāk nekā 40 pārstāvju no 16 valstīm – Dānijas, Zviedrijas, Somijas, Norvēģijas, Īrijas, Francijas, Beļģijas, Polijas, Slovēnijas, Itālijas, Bulgārijas, Kanādas, Kipras, Lietuvas, Igaunijas un Latvijas.

Lai realizētu jauno inspekciju režīmu, tiek veidota apjomīga datu bāze, kas ļaus katrai dalībvalstij saņemt informāciju par ikvienu kuģi, kas gatavojas ienākt kādā no šīs valsts ostām.



Parīzes memoranda dalībvalstu semināra dalībnieki Rīgā.

Visi kuģi tiks iedalīti pēc riska kategorijām: augsta riska, standarta riska un zema riska kuģi. Augsta riska kuģiem pārbaudes jāveic ik pēc sešiem mēnešiem, standarta riska kuģiem tas jādara vienu reizi gadā, bet zema riska kuģiem tikai reizi divos gados. Ja beidzies noteiktais inspekciju intervāls, kuģis, tuvojoties jebkurai Parīzes memoranda dalībvalstu ostai, datu bāzē tiek uzrādīts kā pirmās prioritātes kuģis, kas jāpārbauda nekavējoties. Tieši tāpat par pirmās prioritātes kuģi tiek uzskatīts ikviens kuģis, kas līdz šim nav strādājis Eiropas valstu ostās, tātad nav pārbaudīts. Ir noteikti arī vairāki papildu kritēriji, kas paredz nepieciešamības gadījumā veikt biežākas kuģu inspekcijas. Šādā veidā plānots izveidot pilnīgu ostas valsts kontroles pārklājumu.

JA Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs: „Jauns vērtēšanas kritērijs ir kuģu kompānijas darbības kvalitāte. Šā kritērija noteikšana sevišķi interesē kuģu īpašniekus. Kompānijas darbības kvalitāte tiks noteikta pēc īpašas formulas, kur, pirmkārt, svarīgs būs tā sauktais aizturēšanas indekss, ko aprēķinās, kompānijas pārvaldībā esošo kuģu aizturēšanu skaitu triju gadu periodā dalot ar inspekciju skaitu šajā periodā. Otrkārt, tiks aprēķināts inspekciju laikā saņemto aizrādījumu indekss. Abus indeksus salīdzinās ar Parīzes memoranda uz kuģiem veikto inspekciju vidējo rādītāju, lai konstatētu, vai tie ir augstāki vai zemāki par vidējo. Ja abi indeksi ir zemāki, tas nozīmē, ka kompānijai ir augsta darba kvalitāte. Izklaušās sarežģīti, bet būtībā tiks iegūts objektīvs rādītājs. Ļoti svarīgs jautājums ir jaunā ISM (kvalitātes sistēma kuģošanas drošības garantēšanai) kodeksa instrukcija. Paredzēts, ka katram aizrādījumam par ISM kodeksa pārkāpumu tiks piemērots koeficients 5. Lai nedeformētu



situāciju, inspektoriem ir ļoti svarīgi saprast un izvērtēt, vai konkrēts pārkāpums ir vai nav saistīts ar ISM. Piemēram, uz kuģa nedarbojas ugunsdzēsības sūkņi. Šajā situācijā jānoskaidro: kāpēc un cik ilgi tas nedarbojas, vai apkalpe par to ir informējusi kompāniju, vai ir veikti pasākumi, lai bojājumu novērstu?

Vai arī cits piemērs: veicot mācību trauksmi tiek pieļautas kļūdas. Tad svarīgi izvērtēt, kāpēc tās pieļautas. Tikai vispusīgi analizējot katru atsevišķu situāciju, veidojas kopaina."

Seminārā inspektori saņēma informāciju par jaunumiem likumdošanā, par instrukcijām, kas stājas spēkā PM valstīs. JA vecākā eksperte vides aizsardzības jautājumos Ģertrūde Aniņa informēja semināra dalībniekus par jaunumiem MARPOL konvencijā, bet A. Ošs nolasīja referātu par ostas valsts kontroles attīstību Latvijā.

HIDROGRĀFIJAS DIENA – KOPĀ AR AUDŽUBĒRNIEM

2010. gadā 21. jūnijā jau piekto gadu gan pasaulē, gan arī Latvijā tika atzīmēta starptautiskā Hidrogrāfijas diena. Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfi savus profesionālos svētkus uz hidrogrāfijas kuģa „Kristiāns Dāls” jau tradicionāli svinēja kopā ar bērniem no audžuģimenēm.



Latvijas Audžuģimeņu biedrība apvieno cilvēkus, kuri ņēmuši aizbildnībā bez vecāku gādības palikušos bērnus. Jaunieši, kuri viesojās uz „Kristiāna Dāla”, kopā ar kuģa apkalpi un hidrogrāfiem devās izbraukumā pa Daugavu. Viesošanās laikā bērni iepazinās ar kuģa vadību un darbu, ko veic hidrogrāfi.

Latvijas Audžuģimeņu biedrības vadītāja Ilze Golvere: „Latvijas Jūras

administrācija ar šādiem pasākumiem palīdz šos bērnus integrēt sabiedrībā un paplašināt viņu redzesloku. Bērni daudz uzzina par kuģošanu, jūrniecības nozares profesijām un ceļiem, kas ejami, lai nākotnē varētu strādāt jūrniecības nozarē. Tiem bērniem, kuri viesojušies uz hidrogrāfijas kuģa, ceļas pašapziņa, kas diemžēl mēdz būt zemāka nekā viņu vienaudžiem. Redzētais un piedzīvotais dod jaunas atziņas. Viņiem vienas dienas laikā izdodas piedzīvot ko tādu, ko daudziem citiem jauniešiem piedzīvot nemaz nav iespējams. Sabiedrība bieži vien nesaprot, ka bērniem, kam nācies piedzīvot vecāku zaudējumu – vai nu nelaimes gadījumā, vai vecāku bezatbildības dēļ, ir nepieciešama īpaša uzmanība. Un mēs esam pateicīgi ikvienam, kurš mums palīdz!”

UZZIŅAI

2005. gada nogalē Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija (IHO) pieņēma lēmumu par oficiālu Hidrogrāfijas dienas noteikšanu, pēc tam to apstiprināja ANO, un 2006. gada 21. jūnijā pirmo reizi pasaules hidrogrāfi svinēja savus svētkus. Tad arī JA Hidrogrāfijas dienests pirmo reizi ciemos uz sava kuģa „Kristiāns Dāls” ielūdza bērnus no audžuģimenēm, un gadu gaitā tas jau kļuvis par tradīciju.

KONKURSĀ „ENKURS 2010” UZVAR JELGAVNIEKI

Jūrniecības konkurss vidusskolniekiem „Enkurs” tika rīkots jau ceturto gadu pēc kārtas, un 2010. gadā pirmo vietu izcīnīja Jelgavas valsts ģimnāzijas komanda, aiz sevis atstājot iepriekšējo gadu laureātus – Bauskas 1. vidusskolas un Liepājas valsts ģimnāzijas komandas.

Konkursa galvenais mērķis ir ieinteresēt vidusskolniekus par iespēju apgūt jūras virsnieka profesiju, kā arī piesaistīt sabiedrības uzmanību tam, ka kvalificētu jūras virsnieku trūkst ne tikai Latvijā, bet visā pasaulē un ka tā ir perspektīva un augsti atalgota profesija. Pat ekonomiskās krīzes laikā jūras virsniekiem nav jāraizējas par bezdarbu, jo saskaņā ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) datiem pasaulē ir vismaz 40 000 brīvu jūras virsnieku darba vietu, turklāt joprojām tiek būvēti jauni, arvien lielāki un modernāki kuģi.

Konkursa atlases kārtas tiek rīkotas reālos apstākļos – jūrnieku treniņu centros, ostās un uz kuģiem, kur skolēni mērojas spēkiem dažādās disciplīnās – piedalās imitētās glābšanas operācijās, demonstrē, kā prot nodzēst ugunsgrēku un sniegt pirmo palīdzību cietušajiem, sacenšas kuģu un laivu vadīšanas mākā un veic citus atraktīvus uzdevumus.

Pateicoties Latvijas Jūras akadēmijas Studentu padomes izrādītajai iniciatīvai un ieguldītajam darbam, konkursa fināls jau otro gadu norisinājās Latvijas Jūras akadēmijā. Tagad akadēmijas Studentu padomē darbojas vairāki iepriekšējo gadu „Enkura” dalībnieki – nu jau studenti.



„Enkurā 2010” piedalījās 20 skolu komandas no visiem Latvijas reģioniem – Alūksnes, Daugavpils, Liepājas, Ventspils, Bauskas, Jelgavas, Rīgas un citiem.

Jūras akadēmijā „Enkura 2010” finālistus sagaidīja uzdevumi, kuru sekmīgai veikšanai bija nepieciešamas labas zināšanas. Teorijas uzdevumos bija iekļauti jautājumi gan no vidusskolas fizikas, ķīmijas un ģeogrāfijas programmas, gan jautājumi par navigācijas, mehānikas, kuģošanas drošības un citiem tematiem. Nopietni pārbaudījumi bija mezglu siešana un uzdevuma izpilde uz navigācijas trenāžiera, savukārt, lai veiktu stafeti, vajadzēja prast gan veikli darboties hidrotērpos, gan pārzināt Morzes ābeci. Fināla sacensību noslēgumā – tradicionālā virves vilkšana.

„Pirmo reizi „Enkurā” piedalījāmies pagājušajā gadā, bet tad vēl nebijām īsti sagatavojušies, pietrūka laika. Ieguvām ceturto vietu savā atlases kārtā un finālā neiekļuvām. Šogad skolēni jau darbojās ar konkrētu mērķi – uzvarēt, un kad vēl uzzināja, ka balva uzvarētājiem ir brauciens ar kuģi uz Stokholmu, tad jau vispār bija burāš! Mēs visi par konkursu un tā norisi esam vienkārši sajūsmā. Ļoti laba organizācija, ļoti korekti un precīzi tiek tiesāts, visi ir vienlīdzīgi, nav tā, kā gadās citos konkursos, kad jau iepriekš var just, kurai skolai jāuzvar. Paliels bija teorētisko zināšanu apjoms, kas bija jāapgūst, gatavojoties „Enkuram”, taču skolēni tik un tā ir apmierināti!” pēc konkursa sacīja skolotāja Anita Balsa, kura sacensībām gatavoja jelgavnieku komandu.

Pirmo triju vietu ieguvēji katru gadu balvā saņem ceļojumu ar kādu no Latvijas karoga kuģiem, ko nodrošina AS „Tallink Latvija”.

Ceļojuma laikā skolēni ne tikai izbaudīja visas atpūtas un izklaides iespējas uz prāmja un devās ekskursijā pa Stokholmu, bet arī iepazīstinās ar norisēm uz kuģa, apmeklēja kuģa komandtiltiņu un tikās ar apkalpi.

Visas divdesmit „Enkura” komandas, neatkarīgi no tā, ir vai nav izdevies iegūt galvenās balvas, uzdeva vienu jautājumu: „Vai būs „Enkurs 2011”?”

Lēmums par konkursa turpināšanu būs jāpieņem 2011. gada rudenī – kā parasti, tiekoties visām konkursa rīkošanā un atbalstīšanā iesaistītajām žurniecības nozares organizācijām un iestādēm. Līdz šim „Enkuru” atbalstījuši Latvijas Jūras administrācija, Latvijas Žurniecības savienība, Rīgas brīvdostas pārvalde, Ventspils brīvdostas pārvalde, Liepājas SEZ osta, Latvijas Jūras akadēmija, Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācija, AS „Latvijas kuģniecība”, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija, SIA „Novikontas”, SIA „LAPA”, „Anglo Eastern Limited”, SIA „BSM Crew service”, „Norbulk Shipping UK”, SIA „CSM Baltija”, AS „Tallink Latvija”, Latvijas Tirdzniecības flotes žurnieku arodbiedrība, Latvijas Sarkanais Krusts, Jūras spēki, Krasta apsardzes dienests.

Konkursa rīkotāji gaida jaunus palīgus un atbalstītājus, lai arī turpmāk būtu iespējams vidusskolniekus atraktīvā un saistošā viedā iepazīstināt ar jūras virsnieka profesiju un perspektīvām.■



KUGU NEUZTURĒŠANA TEHNISKĀ KĀRTĪBĀ IZMAKSĀ DĀRGĀK

Stājušies spēkā jaunie Ministru Kabineta noteikumi par kuģu karoga valsts uzraudzības īstenošanu, kas paredz aizturētajiem kuģiem noteikt pastiprinātu inspekciju režimu. Diemžēl 2009. gadā divi Latvijas karoga kuģi – „Oostzee” un „Irbe Venta” – tika aizturēti Parīzes Saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (Parīzes SM) dalībvalstu ostās. Šo aizturēšanu dēļ Latvijas karogs 2010. gadā vēl atradās Parīzes SM pelēkajā sarakstā.

No 2011. gada 1. janvāra Parīzes Saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli telpā stāsies spēkā jaunais inspekciju režīms. Šā režīma ietvaros Parīzes SM *baltā saraksta* karogu kuģiem, to īpašniekiem izpildot vēl virkni papildu prasību, būs iespējams iegūt *zema riska kuģa* statusu. Šīs kategorijas kuģi tiks pārbaudīti ievērojami retāk nekā pārējie.

Lai dotu iespēju arī Latvijas kuģu īpašniekiem pacīnīties par *zema riska kuģa* privilēģijām, Latvijas Jūras administrācija jau vairākus gadus cenšas darīt visu iespējamo, lai panāktu, ka Latvijas kuģu ostas valsts kontroles inspekciju rezultāti atbilst Parīzes SM *baltā saraksta* prasībām. Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā ir noteiktas smagas soda sankcijas pret kuģošanas sabiedrībām, kuru kuģi tiek aizturēti inspekciju rezultātā ārvalstu ostās.

Neliels ieskats abu kuģu aizturēšanas iemeslos, lai rosinātu kuģu īpašniekus, kuģošanas sabiedrības un apkalpes mācīties no kolēģu pieļautajām kļūdām un celt drošības kultūru uz savā pārvaldībā esošajiem kuģiem.

2009. gada 11. septembrī Pēterburgas ostā Krievijā tika aizturēts sauskravas kuģis „Oostzee”. Kā galvenie aizturēšanas iemesli tika norādīti šādi trūkumi:

1. Uz kuģa nav ostas un ostas pieejas kartes.
2. Vairākas kartes, kas vajadzīgas plānotajam pārgājienam, ir novecojušas.
3. Plānotajam pārgājienam vajadzīgā locija nav koriģēta.
4. Uz kuģa nav „Paisuma – bēguma tabulas 2009” un „Astronomiskās gadagrāmatas 2009”.

Kuģa apkalpe ne tikai nebija savlaicīgi nodrošinājusi kuģi ar minētajiem navigācijas līdzekļiem, bet arī, atrodoties Pēterburgas ostā, nebija tos pasūtījusi turpmākajam darbam. Tikai pēc kuģa aizturēšanas tika veikti vajadzīgie pasūtījumi. Tādējādi vēlme ietaupīt relatīvi nelielu naudas summu noveda pie kuģa aizturēšanas, kuģa ekspluatācijas aizkavēšanas, kuģa individuālo statis-

tikas rādītāju būtiskas pasliktināšanās, kas padarīja to par mērķi turpmākām pastiprinātām ostas valsts kontroles inspekcijām.

Ņemot vērā, ka šī bija jau otrā „Oostzee” aizturēšana 18 mēnešu laikā, kuģis tika izslēgts no Latvijas Kuģu reģistra.

2009. gada 23. novembrī Kasteljonas ostā Spānijā tika aizturēts sauskravas kuģis „Irbe Venta”. Kā galvenie aizturēšanas iemesli tika norādīti šādi trūkumi:

1. Mašintelpas sateču ūdens sistēmā izmantotas lokanās šļūtenes.

Starptautiskās prasības nosaka, ka atsūkņēšanas sistēmām ir jābūt izgata-votām no tērauda vai cita ekvivalenta materiāla. Lokano šļūteņu izmantošana var apgrūtināt nodalījuma atsūkņēšanu ugunsgrēka gadījumā vai izsaukt šī nodalījuma piepildīšanos ar ūdeni.

Lokanās šļūtenes demontētas pirms kuģa atiešanas.

2. Netīrās eļļas sūknis nav darba kārtībā. Netīrās eļļas tanka saturs tiek pārsūknēts uz naftas nosēdumu tanku, izmantojot lokanās šļūtenes. Degvielas noplūdes tanka saturs tiek pārsūknēts uz patēriņa tanku.

Inspekcijas laikā tika konstatēts, ka kuģa attiecīgās sistēmas darbībām ar naftas nosēdumiem nav darba kārtībā un apkalpe izmanto paštaisītas sistēmas, kuras klasifikācijas sabiedrība nav apstiprinājusi.

Naftas nosēdumu pārsūkņēšanas sistēma savesta darba kārtībā pirms kuģa atkārtotas inspekcijas.

3. Apkalpe nepārzina naftas filtrācijas iekārtu.

Šis trūkums aktā, iespējams, tika norādīts nesaprašanās dēļ starp apkalpi un ostas valsts kontroles inspektoru, jo no kuģa kapteiņa netika saņemta izsmeljoša atbilde par trūkuma patieso jēgu.

Ir ļoti svarīgi inspekcijas laikā prast komunicēt ar ostas valsts kontroles inspektoriem, lai vēlāk nerastos neskaidras situācijas.

4. Mašintelpas sateču ūdens sistēma ir savienota ar naftas nosēdumu tanku (sk. 3. punktu).

5. Mašintelpas satecēs atrodas naftu saturoši ūdeņi.

Ostas valsts kontroles inspektors inspekcijas laikā konstatēja lielu daudzumu naftu saturošo ūdeņu mašintelpas satecēs.

Ļoti būtisks pārkāpums no kuģa kapteiņa puses. Pirms kuģa ieiešanas ostā kuģa kapteinim ir jāiesniedz atkritumu deklarācija, kurā bez dažāda veida atkritumiem un ūdeņiem tiek norādīts arī naftu saturošo ūdeņu daudzums. Šajā gadījumā kapteinis norādīja, ka uz kuģa neatrodas naftu saturošie ūdeņi, lai gan vēlāk pēc ostas valsts kontroles inspektora pieprasījuma nodot naftu saturošo ūdeņus krastā tika nodoti ap 30 m³.

6. Glābšanas laivu un plostu nolaišanas iekārtu apkalpošanas plāni un inspekcijas neatbilst starptautiskajām prasībām (sk.3. punktu).

7. Daži apkalpes locekļi nepārvalda noteikto darba valodu uz kuģa.

Inspekcijas laikā tika konstatēta situācija, kad dažiem ierindas apkalpes locekļiem varētu būt grūtības ar darba (angļu) valodas pārzināšanu.

8. Pienācīgi nedarbojas kuģa plānveida apkalpošanas sistēma.

Šāds trūkums tika norādīts ostas valsts kontroles aktā, jo inspekcijas laikā inspektori konstatēja virkni tehnisku trūkumu, kuri var radīt vides piesārņojuma draudus, draudus cilvēku veselībai un kuģošanas drošībai. Drošības vadības sistēmas plānveida apkalpošanas procedūrām ir jānodrošina tāda kuģa apkalpošana, kā rezultātā kuģis atbilst visām starptautiskajām un nacionālajām prasībām. Kuģa aizturēšana ir pierādījums tam, ka kuģis pārkāpj šīs prasības.

9. Galvenā dzinēja eļļas miglas detektors nav darba kārtībā.

Šis iekārtas darbība ir ļoti svarīga savlaicīgai dzinēja tehniskā stāvokļa diagnosticēšanai un secīgai sprādziena draudu novēršanai dzinēja karterī, kas var apdraudēt mašīnkomandas locekļu veselību un pat dzīvību.

Kā liecina izmeklēšanas dati, galvenā dzinēja eļļas miglas detektors nav darbojies ilgu laiku, apkalpe ir regulāri par to ziņojusi kuģošanas sabiedrībai, taču tā nav īstenojusi nekādus pasākumus, lai situāciju uzlabotu. Tas liecina, ka kuģošanas sabiedrības atbildīgās personas drošības kultūras līmenis ir nepietiekams.

Pēc trūkumu izvērtēšanas un novēršanas kuģis tika inspicēts atkārtoti un atbrīvots no aizturēšanas.

Par starptautisko prasību pārkāpumiem, kas noveda pie „Irbe Venta” aizturēšanas, kuģošanas sabiedrība tika sodīta administratīvi.

Izpētot aizturēšanas iemeslus, var secināt, ka ļoti svarīgi ir prast sadarboties ar ostas valsts kontroles inspektoriem, mācēt viņiem izskaidrot situāciju, jo ļoti iespējams, ka ne visi trūkumi, kuru dēļ notika aizturēšana, bija neapstrīdami. Jebkurā gadījumā kuģa apkalpei jādara viss, lai ostas valsts kontroles inspektors savā aktā nenorādītu nepamatotas vai apstrīdamas piezīmes.

No otras puses, kuģošanas sabiedrībām, kapteiņiem un apkalpēm ir jādara viss iespējamais, lai nodrošinātu atbilstību normatīvajiem aktiem un nepieļautu rupjus pārkāpumus. **Vienmēr jāatceras, ka ikkatra nepareiza darbība var izraisīt avāriju, vides piesārņojumu vai draudus cilvēku veselībai, kas maksā ļoti dārgi, ievērojami dārgāk nekā uzturēt kuģi kārtībā.**

Līdzekļu trūkums nevar būt attaisnojums tam, ka kuģis netiek uzturēts tehniskā kārtībā un ka kuģa ekspluatācijas laikā netiek ievērotas visas starptautiskās un nacionālās prasības.■

NEKAS NENOTIEK TĀPAT VIEN

Bieži vien ir sajūta, ka jaunie speciālisti grib visu tūlīt, vēlas pāris gadu laikā sasniegt profesionālos griestus, un, ja nevar, tad dzīvei beigas. Piedodiet, bet es nesaprotu, kāpēc tā? Tev būs viss, bet ne jau uzreiz! Tu visu sasniegsi, ja mērķtiecīgi uz to iesi, bet tas no tevis prasīs lielu piepūli, smagu darbu un nemiēnu kvalifikācijas celšanu, jo vispirms ir jāiegūst nepieciešamā pieredze, zināšanas, un tad arī viss būs. Atvainojiet, triju gadu laikā par kapeimi neklūst! Nesaprotu, kas jaunajam speciālistam radījies priekšstats, ka pietiek ar akadēmijas diplomu, lai viņu visur gaidītu ar atplestām rokām, lai viņa ceļā būtu tikai zaļā gaisma. Tā nebūs! Lai ko sasniegtu, ir grūti jāstrādā. Ģimenē, skolā un augstskolā jauniešiem iepotē, ka viņi ir milzīga vērtība, bet, nonākot darba tirgū, viņi pēkšņi saskaras ar grūtībām un prasībām. Ir jācīnās, bet viņi to neprot un nevēlas darīt.

Jūra prasa ļoti stiprus, atbildīgus un godīgus cilvēkus, tur nevar darīt, kā ienāk prātā. Jūrā ir jāstrādā. Bet ko mēs saņemam? Jauno jūrnieku, kurš var atļauties gulēt sardzes laikā. Ļoti raksturīga iezīme ir tāda, ka jaunie jūrnieki ne sevišķi vēlas strādāt, bet grib saņemt labu algu. Ļoti raksturīga arī nav piemērota darbam jūrā, jo jūrā nav tādas demokrātijas, ka katrs var darīt, ko grib, tā ir anarhija, ko maldīgi dēvē par demokrātiju, bet šodien tāda „demokrātija” nonāk arī uz kuģa. Biju diplomdarba vadītājs, un temats bija „Latvijas jūrnieku nākotnes iespējas”, diplomands veica aptauju, varētu pat teikt, pētījumu, un šajā darbā atklājās fakts, kas mani patiesi satrauca, – tikai divdesmit procenti Latvijas Jūras akadēmijas absolventu paliek strādāt jūrā ilgāk par pieciem gadiem. Tā jau ir ļoti satraucoša ziņa...

No Aleksandra Nadežņikova pārdomām

JAUNUMI IMO JŪRNICĪBAS DROŠĪBAS KOMITEJĀ

Tā kā kuģošana ir starptautiska industrija, lai efektīvi uzlabotu kuģošanas drošību un aizsardzību, jāstrādā starptautiskā līmenī, nevis katrai valstij atsevišķi.

Paradoksāli jau skan, bet Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (turpmāk – IMO) galvenie mērķi ir apkopoti vienā teikumā: „Droši, aizsargāti kuģi tiros okeānos.” IMO ir tehniska organizācija, kuras darbs tiek realizēts vairākās komitejās un apakškomitejās. Jūrniecības drošības komiteja (*Maritime Safety Committee*) ir viena no vecākajām, kura šogad sanāca jau 87. reizi.

Jūrniecības drošības komitejā šogad tika izskatīti būtiski jautājumi, kas uz Latviju attiecas gan kā piekrastes valsti (*costal state*), gan karoga valsti (*flag state*), gan arī kā ostas valsti (*port state*).

Centrālais 2010. gada notikums, protams, bija STCW konvencijas (Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu) un STCW kodeksa jauno grozījumu pieņemšana Diplomātiskajā konferencē, kas notika Manilā no 21. līdz 25. jūnijam, vēl jo vairāk tāpēc, ka IMO 2010. gadu pasludināja par jūrnieka gadu (*Year of the Seafarer*).

Jaunās izmaiņas uzliek atbildību arī kuģa karogvalstij, kas būs līdzatbildīga par jūrnieku kompetenci tāpat kā valsts, kuru jūrnieks pārstāv, jo ne vienmēr jūrnieki strādā uz savas valsts karoga kuģiem. Jauni kompetenču standarti matrožiem, pamatapmācības atkārtota novērtēšana, minimālās atpūtas stundas – šie ir tikai daži piemēri, kas ir iekļauti jaunajos STCW konvencijas grozījumos.

Nu jau vairākus gadus uzmanības centrā ir arī nebeidzamā cīņa ar pirātismu Somālijas piekrastē, Adenas līcī un pēdējā laikā nu jau arī Indijas okeāna dienvidu daļā (2010. gada pirmajā pusē pirātu gūstā atradās 19 kuģi ar 403 jūrniekiem). 21. gadsimtā ir grūti aptvert, ka kuģošana tiek konfrontēta šādā veidā – bruņoti pirāti nolaupa kuģus un pieprasa izpirkuma maksu.

Pašlaik IMO ir atvērta priekšlikumiem par izmeklēšanas vadlīniju izstrādi kuģu īpašniekiem, kuģu kapteiņiem un apkalpes locekļiem pirātu un bruņotu laupīšanu uzbrukumu gadījumos. Starptautiskā Tirdzniecības un rūpniecības kamera (*International Chamber of Commerce*) ir apsolījusi Komitejas nākamajā sesijā iesniegt dokumentu šādu vadlīniju izstrādes koncepcijai.

Tāpat IMO strādā pie jaunu kuģu konstrukcijas standartu izstrādes (*goal-based new ship construction standards*), kas nozīmē, ka būs atkal jaunas izmaiņas SOLAS konvencijā attiecībā uz jauniem *balkeriem* un naftas tankkuģiem. Šis ir nozīmīgs brīdis IMO, jo pirmo reizi tās pastāvēšanas vēsturē organizācija

pedaliesies kuģu konstrukcijas standartu izstrādē. Standarti attieksies uz kuģiem ar garumu no 150 m:

- no 2016. gada 1. jūlija – uz kuģiem, kam ir būves kontrakts;
- no 2017. gada 1. jūlija – uz kuģiem, kam ir ielikts ķilis vai līdzīga būvēšanas stadija;

- no 2020. gada 1. jūlija – uz kuģiem, kas nodoti ekspluatācijā.

Izmaiņas paredzētas arī citās SOLAS sadaļās, piemēram:

- Reg II-1/41.6 (par papildus apgaismojumu pasažieru kajītēs), kas attieksies tikai uz pasažieru kuģiem, kas konstruēti pēc 2010. gada 1. jūlija (MSC.216(82));

- Reg II-1/3-11 (naftas tankkuģu kravas tanku aizsardzība pret koroziju), attieksies uz kuģiem ar kravnesību lielāku par 5000 tonnām un būves kontraktu pēc 2013. gada 1. janvāra vai kuģiem, kam ielikts ķilis pēc 2013. gada 1. jūlija vai kas nodoti ekspluatācijā pēc 2016. gada 1. janvāra;

- Reg II-2/5.7 (gāzu koncentrācijas noteikšana un mērīšana).

Izmaiņas ir paredzētas arī FSS kodeksā (*Code for Fire Safety Systems*), LSA kodeksā (*Life-Saving Appliance Code*), ISM kodeksā (*International Safety Management Code*) un IMDG kodeksā (*Maritime Dangerous Goods Code*).

LSA kodeksā no 75 kg uz 82,5 kg tiek mainīts smaguma lielums, ar kuru tiek veikta glābšanas līdzekļu prototipu testēšana. Tas nozīmē, ka vidējais jūrnika svars, laikam ejot, ir palielinājies par 7,5 kg. Šīs izmaiņas skar arī glābšanas līdzekļu (vestes, riņķi, plstiņi un laivas) ražotājus, jo pēc grozījumu pieņemšanas šo līdzekļu testēšanā būs jāizmanto koeficients 82,5, kas var būtiski ietekmēt esošo glābšanas līdzekļu pielietojumu. Protams, par šādām izmaiņām diez vai priesāties kuģu īpašnieki, jo, visticamāk, esošie glābšanas līdzekļi būs jānomaina pret jauniem, kas atbilstu jaunajām prasībām un standartiem.

Runājot par LRIT (Tālās darbības identifikācijas un sekošanas sistēma), kam oficiāli bija jādarbojas no 2008. gada 31. decembra, ir jāpiemin, ka nu jau pasaulē darbojas 53 LRIT datu centri, nodrošinot servisu 80 SOLAS ratificējušām valstīm, kas ir aptuveni 95% no visas pasaules kuģu flotes bruto tilpības. Svarīgu soli LRIT laucīnā sper Eiropas Kuģošanas drošības aģentūra (EMSA), kura uzņēmusies izveidot starptautisku LRIT datu apmaiņas sistēmu. EMSA ir apsolvusi IMO dalībvalstīm bez maksas nodrošināt LRIT datu apmaiņu trīs gadus (2011., 2012. un 2013. gadā). Šī starptautiskā LRIT datu apmaiņas sistēma ir jāintegrē esošajā LRIT sistēmā ne vēlāk kā līdz 2011. gada 31. decembrim.

Šeit esmu tikai pieminējis nelielu daļu no gaidāmajām izmaiņām obligātajos IMO instrumentos. Jūrniecības industrijai tik strauji attīstoties, tiek palaista garām iespēja detalizēti izvērtēt jaunu standartu ietekmi gan uz jūrniecību kopumā, gan kuģu īpašniekiem atsevišķi. Tāpēc nepārtraukti tiek veikta esošo standartu izvērtēšana (kas varbūt savulaik tika pieņemti steidzamības kārtā), lai uzlabotu kuģu drošību, aizsardzību un aizsargātu jūras vidi no piesārņojuma.■

Materiālu sagatavoja JA Kuģošanas drošības departamenta vadītājs Raitis Mūrnieks

IMO DIPLOMĀTISKĀ KONFERENCE VEIC IZMAINĀS KONVENCIJĀ, KAS NOSAKĀ ATBILDĪBU PAR BĪSTAMO KRAVU PĀRVADĀŠANU

No 26. līdz 30. aprīlim Londonā notika Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) diplomātiskā konference, kuras laikā tika pieņemts un konferences noslēgumā parakstīts 1996. gada Starptautiskās konvencijas par atbildību un kompensāciju par zaudējumiem sakarā ar bīstamu un kaitīgu vielu pārvadāšanu pa jūru 2010. gada protokols (*Protocol of 2010 to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996*) (turpmāk – 2010. gada HNS protokols). Protokolu parakstīja 70 valstu pārstāvji, to skaitā arī Latvijas.

2010. gada HNS protokols groza 1996. gada Starptautisko konvenciju par atbildību un kompensāciju par zaudējumiem sakarā ar bīstamu un kaitīgu vielu pārvadāšanu pa jūru (turpmāk – HNS konvencija), kuras mērķis ir nodrošināt atbilstošu, ātru un efektīvu kompensāciju personām, kuras cietušas no kaitējuma, kas radies bīstamu un kaitīgu vielu pārvadāšanas pa jūru rezultātā. Kaut gan jau pagājuši 14 gadi no HNS konvencijas pieņemšanas, tomēr tā starptautiski nav stājusies spēkā. Līdz 2010. gada 31. martam konvenciju bija ratificējušas 14 valstis (Latvija nav pievienojusies HNS konvencijai). 2010. gada HNS protokola mērķis ir novērst tās galvenās problēmas, kas līdz šim ir atturējušas valstis no HNS konvencijas ratificēšanas. HNS protokola projekts tika iesniegts izskatīšanai IMO Juridiskās komitejas 94. sesijā 2008. gada oktobrī un apstiprināts Juridiskās komitejas 95. sesijā.

Svarīgākie HNS konvencijas grozījumi, kas ieviesti ar 2010. gada HNS protokolu:

No „apmaksātās kravas” (*contributing cargo* – krava, par ko tās saņēmējam jāveic ikgadējās obligātās iemaksas Starptautiskajā bīstamo un kaitīgo vielu fondā (HNS fonds)) tiek izslēgtas bīstamas un kaitīgas vielas, materiāli un preces, kas tiek pārvadātas saņemtas iepakotā veidā un uz kurām attiecas Starptautiskais jūras bīstamo kravu kodekss, vienlaicīgi neizslēdzot kuģa īpašnieka atbildību par šādu kravu pārvadāšanas rezultātā nodarītu zaudējumu, kā arī iespēju cietušajai pusei saņemt kompensāciju no HNS fonda par



šādu kravu izraisīto zaudējumu tajos gadījumos, ja kuģa īpašnieka finansiālais nodrošinājums neapmierina vai daļēji apmierina kompensācijas prasības par radīto kaitējumu. Šā grozījuma mērķis ir novērst tās praktiskās problēmas, kas bija radušās valstīm saistībā ar datu sniegšanu par tādu kravu daudzumu, kas saņemtas iepakotā veidā.

Tiek grozīts HNS konvencijas noteikums par atbildīgo personu par iemaksu veikšanu sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) kontā, nosakot, ka ikgadējās iemaksas LNG kontā veiks sašķidrinātās gāzes kravas saņēmējs dalībvalstī, un nevis tās īpašnieks, izņemot gadījumus, ja kravas īpašnieks būs noslēdzis līgumu ar saņēmēju par to, ka viņš (īpašnieks) veiks iemaksas, un kravas saņēmējs būs informējis dalībvalsti par šāda līguma esamību. Tādējādi tiek noteikti vienādi režīmi attiecībā uz visām „apmaksātajām kravām”, uz kurām attiecināma HNS konvencija.

Tiek noteikti līdzekļi, ar kuru palīdzību nodrošināt HNS konvencijā paredzētās informācijas par saņemto „apmaksāto kravu” sniegšanu, paredzot, ka gadījumos, ja iepriekš minētā informācija nebūs sniegta, dalībvalsts nesaņems no HNS fonda kompensāciju par zaudējumiem, kas radušies HNS negadījuma rezultātā, līdz brīdim, kamēr tā pilnībā būs izpildījusi savas saistības pret HNS fondu. Tādējādi tiek risināta vēl viena problēma, kas līdz šim neļāva izpildīt HNS konvencijas spēkā stāšanās nosacījumus, jo valstis daudzos gadījumos netika sniegušas datus par „apmaksātās kravas” daudzumu, par kādu kravas saņēmējam jāveic iemaksas HNS fondā.

2010. gada HNS protokols paredz kuģa īpašnieka atbildības ierobežošanas limita paaugstināšanu gadījumos, kad zaudējums radies, kuģim pārvadājot bīstamas un kaitīgas vielas iepakotā veidā vai pārvadājot abos – gan iepakotā veidā, gan kā beramkravas vai lejamkravas, vai arī ja šos gadījumus nav iespējams nošķirt. Diplomātiskajā konferencē tika nolemts iepriekš minēto atbildības limitu paaugstināt par 15% salīdzinājumā ar HNS konvencijā noteikto atbildības ierobežojuma summu tāda kuģa īpašniekam, kas pārvadā bīstamas un kaitīgas vielas kā lejamkravas vai beramkravas. Bet jebkurā gadījumā šī kopsumma nedrīkst pārsniegt 115 miljonu norēķina vienību. Šis grozījums tika vērstis uz atbildības līdzsvara nodrošināšanu starp kravas pārvadātāju un tās saņēmēju.

2010. gada HNS protokolā tiek noteikts, ka turpmāk HNS konvencija un 2010. gada HNS protokols (starp šī protokola dalībvalstīm) tiks interpretēts kā viens instruments un sauksies „2010. gada Starptautiskā konvencija par atbildību un kompensāciju par zaudējumiem sakarā ar bīstamu un kaitīgu vielu pārvadāšanu pa jūru” (*International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010*), turpmāk – 2010. gada HNS konvencija. 2010. gada HNS protokols paredz vienkāršotu procedūru tām valstīm, kuras jau pievienojušās HNS konvencijai, izstāties no šīs konvencijas, nosakot, ka pievienošanās tiks anulēta no dienas, kad minētās valstis būs parakstījušas 2010. gada HNS protokolu vai deponējušas ratificēšanas, pieņemšanas, apstiprināšanas vai pievienošanās dokumentu ģenerālsekretāram.

DIPLOMĀTISKĀ KONFERENCE PIENĒMA ČETRAS REZOLŪCIJAS:

1. Rezolūcija „Par HNS fonda izveidošanu” (*Resolution on setting up the HNS Fund*), kurā konference vēršas pie 1992. gada Starptautiskā fonda naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijai (1992. gada Fonds), kas izveidots saskaņā ar 1992. gada Starptautisko konvenciju par Starptautiskā fonda nodibināšanu naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijai, Asamblejas ar lūgumu uzdot 1992. gada Fonda direktoram veikt nepieciešamos administratīvos pasākumus HNS fonda izveidošanai saskaņā ar 2010. gada HNS konvencijas noteikumiem, kā arī sniegt nepieciešamo palīdzību HNS fonda izveidošanā un veikt sagatavošanas darbus HNS fonda Asamblejas pirmās sesijas sasaukšanai.

2. Rezolūcija „Par tehniskās sadarbības un palīdzības veicināšanu” (*Resolution on promotion of technical co-operation and assistance*), kurā konference aicina 2010. gada HNS protokola dalībvalstis, IMO dalībvalstis, citas organizācijas un jūrniecības industriju sniegt palīdzību tām valstīm, kurām nepieciešams atbalsts 2010. gada HNS protokola ieviešanā, kā arī sniegt atbalstu

IMO tehniskās sadarbības programmai attiecībā uz 2010. gada HNS protokola efektīvu ieviešanu.

3. Rezolūcija „Par izvairīšanos no situācijas, kad vienlaicīgi darbojas divi pretrunīgu līgumu režīmi” (*Resolution on avoidance of a situation in which two conflicting treaty regimes are operational*), kurā konference mudina valstis pēc iespējas ātrāk izteikt savu piekrišanu pievienoties 2010. gada HNS protokolam, deponējot attiecīgos instrumentus ģenerālsekretāram. Lai izvairītos no situācijas, kad starptautiski darbotos divi savā starpā konfliktējošu līgumu režīmi (HNS konvencija un 2010. gada HNS protokols), konference pilnvaro un lūdz IMO ģenerālsekretāru sniegt visāda veida palīdzību atbilstoši starptautisko līgumtiesību normām un IMO depozitārajai praksei, lai pēc 2010. gada HNS protokola pieņemšanas valstu deponētie attiecīgie dokumenti sekmētu tikai 2010. gada HNS protokola stāšanos spēkā un neveicinātu HNS konvencijas spēkā stāšanās nosacījumu izpildi.

4. Rezolūcija „Par 2010. gada HNS protokola ieviešanu” (*Resolution on the implementation of the 2010 HNS Protocol*), kurā konference izsaka aicinājumu IMO Juridiskajai komitejai pārskatīt HNS konvenciju, ņemot vērā pieņemto 2010. gada HNS protokolu, nodrošinot protokola prasību globālu, vienvēidīgu un efektīvu ieviešanu un realizāciju, kā arī turpmāk kontrolēt 2010. gada HNS protokola spēkā stāšanās nosacījumu izpildi un citus ar protokola ieviešanu saistītos jautājumus.■

Materiālu sagatavoja Vija Putāne, JA vecākā juriskonsulte

PAR AKTUALITĀTĒM STARPTAUTISKAJĀ JŪRNICĪBAS ORGANIZĀCIJĀ VIDES AIZSARDZĪBAS JOMĀ

Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) Jūras vides aizsardzības komitejas 60. sesijā (MEPC-60) tika izskatīti šādi jautājumi:

1. Kuģu radītā gaisa piesārņojuma novēršana, atsevišķi izdalot siltumnīcas efektu radošo gāzu (*Greenhouse Gases* – GHG) emisiju samazināšanu, šo tēmu savukārt sadalot divās daļās – tehniskie un ekspluatācijas rakstura pasākumi un iespējamie uz tirgus principiem vērstie pasākumi (*Market Based Measures* – MBM).

MARPOL VI pielikuma „Kuģu radītā gaisa piesārņojuma novēršana” gan esošā, gan jaunā versija nenosaka prasības GHG emisijas mazināšanai no kuģiem, tai skaitā CO₂ emisijas mazināšanai.

IMO MEPC ietvaros jautājumā par CO₂ emisiju kuģiem ir veikti pētījumi, secinot, ka starptautiskās kuģošanas radītās CO₂ emisijas ir aptuveni 2,7%, kā arī definēti ilgtermiņa un īstermiņa pasākumi – tehniska un ekspluatācijas rakstura, kā arī uz tirgus principiem vērstie pasākumi.

IMO MEPC jautājumā par GHG emisiju samazināšanu ir vienojusies par šādu darba plānu:

- MEPC-60 izskata tehniskos un ekonomiskos kritērijus un metodoloģiju pētījumu veikšanai un ietekmes novērtēšanai uz starptautisko kuģošanu, ko varētu radīt uz tirgus principiem vērsto pasākumu ieviešana.

- MEPC-61 (2010. gada septembrī) varētu skaidri noteikt, kuru uz tirgus principiem vērsto pasākumu IMO ietvaros varētu atbalstīt tālākai izvērtēšanai – Emisiju tirdzniecības shēmu (*Maritime Emission Trading schemes* – METS) ieviešanu vai Starptautiskā GHG emisiju fonda dibināšanas ideju.

- MEPC-62 (2011. gada jūlijā) varētu sniegt ziņojumu par jautājuma progresu IMO 27. asamblejai, kā arī identificēt turpmāko IMO rīcību saistībā ar MARPOL VI pielikumu „Kuģu radītā gaisa piesārņojuma novēršana”. Jau ir pieņemts MARPOL VI pielikuma grozījumu projekts par emisijas kontroles rajona (ECA) statusa noteikšanu Ziemeļamerikas ūdeņiem, paredzot tajos sēra oksīdu (SO_x), slāpekļa oksīdu (NO_x) un PM (cietās daļiņas) emisiju kontroli. Grozījumi būs spēkā no 2011. gada 1. augusta.

Debatēs jautājumā par GHG emisiju (pagaidām akcentējot CO₂ emisijas) mazināšanu no kuģiem tika uzsvērts, ka IMO ietvaros būtiski ir likt uzsvāru uz tehniska un ekspluatācijas rakstura pasākumiem.



Ventspils osta.

ES koordinācijas sanāksmēs šajā sakarā tika atgādināts, ka ES dalībvalstis ir vienojušās (ES 2009. gada 23. aprīļa direktīva 2009/29/EK): ja līdz 2011. gada beigām starptautiska vienošanās par GHG emisiju samazināšanu no jūras transporta netiks pieņemta IMO vai ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām (UNFCCC) ietvaros, tad Eiropas Komisija nāks klajā ar jauna normatīvā akta priekšlikumu emisiju samazināšanai ES līmenī, sākot ar 2013. gadu.

Jautājumā par tehniska un ekspluatācijas rakstura pasākumiem GHG emisiju mazināšanai tika izskatīts grozījumu priekšlikums, kas paredz jaunu prasību par kuģa energoefektivitāti ieviešanu MARPOL VI pielikumā. Noteikumu projekts ietver obligātas prasības kuģa energoefektivitātes uzlabošanai, kā arī shēmu enerģijas taupīšanai.

Kā papildu pasākumus GHG emisiju mazināšanai no kuģiem varētu īstenot arī uz tirgus principiem vērstus pasākumus. Tika izveidota ekspertu grupa, kuras darba uzdevums ir veikt pētījumu par šādu pasākumu iespējamo ietekmi uz starptautisko kuģošanu, izvērtējot MEPC-60 iesniegtos priekšlikumu projektus, tai skaitā par iespējamo izmaksu ietekmi uz nozares ilgtspējīgu attīstību, ieviešanas praktisko iespējamību, iespējamo administratīvo slogu, ekonomisko slogu utt. Tādējādi diskusijas par iespējamiem uz tirgus principiem vērstiem pasākumiem notiks MEPC-61 (2010. oktobris), balstoties uz ekspertu grupas slēdzieniem.

IMO MEPC ietvaros vēl nav identificēti konkrēti priekšlikumi par šādiem iespējamiem pasākumiem.

Ņemot vērā, ka kuģošana ir globāla rakstura bizness, regulējumam par GHG emisijas samazināšanu no kuģiem ir jābūt ar iespējami globālu pieeju, t.i., IMO ietvaros (starptautiski regulēti pasākumi – CO2 emisijas tirdzniecības shēmas vai Starptautiskā GHG emisiju fonda ideja). Latvijas pozīcija jautājumā par GHG emisiju mazināšanu no kuģiem Eiropas un IMO līmeņa forumos – atbalstīt globālu pieeju, lai novērstu tirgus kroplošanu un nevienlīdzīgas konkurences apstākļus reģionā, un attiecībā uz EEOI indeksēšanas izmantošanu – tai jābūt brīvprātīgai un attiecināmai uz iespējami lielākiem kuģiem.

2. Par MARPOL IV pielikuma „Noteikumi notekūdeņu radītā piesārņojuma novēršanai” ar grozījumu projektu. Šis grozījumu projekts, kas iesniegts HELCOM deviņu dalībvalstu, tai skaitā Latvijas, vārdā, paredz papildu nosacījumu ieviešanu pasažieru kuģiem attiecībā uz slāpekļa un fosfora savienojumu koncentrācijas samazināšanu nopludināmajos notekūdeņos. Tāpat paredzēts noteikt Baltijas jūrai speciālā rajona statusu MARPOL IV pielikuma kontekstā.

Grozījumu projektu principā atbalstīja lielākais vairākums valstu. Būtiskākos iebildumus izteica Starptautiskā kruīza kuģu līniju asociācija, bilstot, ka pētījumā nav veikta pietiekama analīze un salīdzinājumi par ekonomiska rakstura aspektiem, par ieguvumiem minēto prasību ieviešanas gadījumā. Bez tam asociācija uzsvēra pieņemšanas iekārtu neatbilstību ostās (tik lieliem notekūdeņu daudzumiem), paredzot tehniska un ekonomiska rakstura problēmas uz kuģiem.

MEPC-60 nolēma turpināt diskusijas par minēto jautājumu MEPC-61 (2010. gada septembris). Tajā pašā laikā tika akcentēts aicinājums ostām slēgt līgumus ar kruīza kuģu kompānijām par notekūdeņu brīvprātīgu pieņemšanu ostu pieņemšanas iekārtās.

3. Par MARPOL V pielikumu „Noteikumi atkritumu radītā piesārņojuma novēršanai”. Korespondentgrupa turpina darbu pie MARPOL V pielikuma pārstrādāšanas, paredzot noteikt stingrākus ierobežojumus atkritumu izmešanai, ietverot priekšlikumu par kravas atlieku (*cargo residues*) un kravas rūmju mazgājamo ūdeņu un sateču ūdeņu (*cargo hold washing water and bilge*) iespējamo iekļaušanu MARPOL V pielikuma regulējumā, kā arī iespējamo prasību nodrošināt to pieņemšanu ostās.

4. Par 2004. gada Starptautiskās konvencijas par kuģu balasta ūdeņu un sedimenta pārvaldību un kontroli (IBWM konvencija) ieviešanu.

IBWM konvencijai ir pievienojušās 23 valstis, kuru tirdzniecības flote veido 22,7% no pasaules tirdzniecības flotes bruto tilpības (BT) (spēkā stāšanās

nosacījumi – ne mazāk kā 30 valstis, kuru tirdzniecības flotes BT veido vismaz 35% no pasaules tirdzniecības flotes BT). Tika izteikts aicinājums dalībvalstīm iespējami ātrāk pievienoties BWM konvencijai, nodrošinot atbilstošas iekārtas ostās sedimenta pieņemšanai.

5. Par 2009. gada Starptautisko konvenciju par drošu un videi nekaitīgu kuģu pārstrādi (sagriešanu) (Honkongas konvencija).

Diplomātiskajā konferencē 2009. gada maijā Honkongā tika pieņemta Honkongas konvencija. Šajā sakarā konvencijas brīvprātīgai agrīnai ieviešanai tiek izstrādāta virkne Norādījumu projektu un apstiprināts laika grafiks norādījumu pieņemšanai.■

Gertrūde Aniņa, JA vecākā eksperte vides aizsardzības jautājumos

PRASĪBAS PAR SĒRA SATURU KUĢU DEGVIELĀ UN SLĀPEKĻA OKSĪDU EMISIJAS LIMITI

I. Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) Jūras vides aizsardzības komiteja (MEPC) 2008. gada 10. oktobrī pieņēma 1973. gada Starptautiskās konvencijas piesārņojuma novēršanai no kuģiem un tās 1978. gada protokola pielikuma „Noteikumi gaisa piesārņojuma novēršanai no kuģiem” jauno versiju, kas stājas spēkā 2010. gada 1. jūlijā.

Konvencijas MARPOL 73/78 VI pielikuma jaunā versija paredz būtiskas izmaiņas. Ir noteiktas vispārējās prasības attiecībā uz sēra saturu kuģu degvielā:

- 4,5% līdz 2012. gada 1. janvārim;
- 3,5% no 2012. gada 1. janvāra;
- 0,5% no 2020. gada 1. janvāra.

Kuģim atrodoties emisijas kontroles rajonā, sēra saturs degvielā nedrīkst pārsniegt:

- 1,50% līdz 2010. gada 1. jūlijam;
- 1,00% no 2010. gada 1. jūlija;
- 0,10% no 2015. gada 1. janvāra.

Emisijas kontroles rajoni (ECA) sēra oksīdu emisijas kontrolei ir Baltijas jūra un Ziemeļjūra.

ECA statusu noteiktam jūras reģionam var noteikt tikai IMO ietvaros. MARPOL 73/78 VI pielikuma jaunā versija paredz, ka ECA statuss nozīmē sēra oksīdu vai slāpekļa oksīdu un cieta daļiņu (PM), vai visu triju emisijas veidu kontroli no kuģiem.

Tāpat ir definēti dīzeļdzinēju ar jaudu lielāku par 130 kW slāpekļa oksīdu emisijas limiti, piemērojot trīspakāpju pieeju atkarībā no kuģa būves gada:

■ I pakāpe – dīzeļdzinējiem uz kuģiem, kas uzbūvēti laika posmā no 2000. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 1. janvārim, emisijas standarti atbilst MARPOL VI pielikuma esošajā versijā noteiktajiem;

■ II pakāpe – dīzeļdzinējiem uz kuģiem, kas uzbūvēti 2011. gada 1. janvārī vai vēlāk, slāpekļa oksīdu emisijas limitu samazinājums paredzēts aptuveni par 23% (salīdzinot ar esošo);

■ III pakāpe – dīzeļdzinējiem uz kuģiem, kas uzbūvēti 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, slāpekļa oksīdu emisijas limitu samazinājums paredzēts par aptuveni 80% (salīdzinot ar esošo).

Minētās III pakāpes prasības ir saistošas, kuģim atrodoties ECA.



Gertrūde Aniņa.

ECA statuss attiecībā uz slāpekļa oksīdu, sēra oksīdu un PM emisijas kontroli no 2011. gada 1. augusta būs saistošs Kanādas un ASV ūdeņiem ar noteiktām koordinātām, kā to paredz MARPOL VI pielikuma jaunie grozījumi (pieņemti 2010. gada 26. martā).

Tiek noteikti arī slāpekļa oksīdu emisijas limiti un sertifikācijas nosacījumi (atbilstoši jaunajām NOx tehniskā kodeksa prasībām) dīzeļdzinējiem ar jaudu lielāku par 5000 kW uz kuģiem, kas uzbūvēti laika posmā no 1990. gada 1. janvāra līdz 2000. gada 1. janvārim.

II. Tajā pašā laikā, kuģiem atrodoties Eiropas Kopienas teritoriālajos ūdeņos, saistošas ir arī Eiropas Padomes direktīvā 1999/32/EK noteiktās prasības, kas paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem un ar ko groza direktīvu 93/12/EEK (ar tās grozījumiem 1882/2003/EK, 2005/33/EK, 219/2009/EK, 2009/30/EK). Direktīva paredz (4.b pants), ka no 2010. gada 1. janvāra sēra saturs flotes degvielā, ko izmanto kuģi, kas noenkuroti, pietauvoti Kopienas ostās, nepārsniedz 0,1% (dodot kuģa apkalpei pietiekamu laiku, lai veiktu jebkuras nepieciešamās degvielas nomaiņas operācijas, cik vien ātri iespējams pēc ierašanās un iespējami vēl pirms atiešanas). Tāpat kuģa žurnālā ir jāveic atbilstoši ieraksti par degvielas nomaiņas operācijām.■

Gertrūde Aniņa, Latvijas Jūras administrācijas vecākā eksperte vides aizsardzības jautājumos

Direktīvas 1999/32/EK pilns teksts ar grozījumiem ir atrodams:

http://eur-lex.europa.eu/RECH_menu.do?ihmlang=lv

TIKS SAKĀRTOTA LIKUMDOŠANA VRAKU JAUTĀJUMĀ

2010. gada 5. augustā Satiksmes ministrijā notika sanāksme par Satiksmes ministrijas un Latvijas Jūras administrācijas izstrādātā likumprojekta „Grozījumi Jūras kodeksā” (turpmāk – likumprojekts) apspriešanu pirms tā izsludināšanas Valsts sekretāru sanāksmē. Likumprojekta apspriešanā piedalījās 14 institūciju pārstāvji. Likumprojekta mērķis ir nodalīt kuģošanai un jūras videi bīstamu vraku aizvākšanas normatīvi tiesisko regulējumu no Latvijas ūdeņos pamestu, kuģošanas drošību un jūras vidi neapdraudošu vraku aizvākšanas regulējuma. Jūras administrācijai savā darbībā arvien biežāk nākas saskarties ar gadījumiem, kad pie tās griežas privāto tiesību juridiskās personas ar lūgumu dot atļauju nogrimušu kuģu vraku izcelšanai. Izskatot šādus iesniegumus, nākas konstatēt, ka spēkā esošie normatīvie akti šobrīd neparedz ne kārtību, ne arī institūcijas, kas būtu tiesīgas Latvijas Republikas vārdā rīkoties ar minētajiem Latvijas ūdeņos nogrimušajiem un pamestajiem vrakiem.

Kuģu vrakus pēc to rašanās var klasificēt trijās grupās:

1) mūslaiku jeb modernie vraki, t.i., kuģu vraki, kas radušies un rodas jūras negadījumu rezultātā;

2) vēsturiskie vraki, t.i., nogrimušie kuģi, kas vecāki par 50 gadiem;

3) kuģu īpašnieku pamestie vraki, t.i., bijušās PSRS kara flotes Latvijas ūdeņos pamestie vraki, kā arī citi īpašnieku neizceltie un pamestie vraki.

Pašlaik jautājums par kuģu vrakiem tiek regulēts Jūras kodeksa XXVIII nodaļā „Vraki”. Kā izriet no kodeksa 267. panta, minētā nodaļa attiecas tikai uz kuģiem, kas jūras negadījuma rezultātā kļuvuši par bīstamiem (apdraud kuģošanas drošību vai rada draudus jūras videi), tātad pēc iepriekš minētās klasifikācijas kodekss nosaka procedūru mūslaiku jeb moderno vraku aizvākšanai. Kodeksā ietvertais vraku aizvākšanas tiesiskais regulējums neattiecas uz Latvijas ūdeņos pamestiem, kuģošanas drošību un jūras vidi neapdraudošiem, t.i., nebīstamiem vrakiem. Pašlaik vraku aizvākšanas tiesiskais regulējums vraka īpašniekam uzliek pienākumu aizvēst tikai navigāciju vai vidi apdraudošu vraku. Pārējo vraku aizvākšana paliek pašu vraku īpašnieku ziņā.

Tomēr katrs šāds pamests, neaizvēsts vraks ar laiku var kļūt bīstams. Tāpat arī šādi neaizvēsti vraki var apdraudēt citas intereses, piemēram, cilvēku veselību, kultūrvidi, tūrisma. Likumprojekts paredz papildināt Jūras kodeksu ar jaunu nodaļu, ieviešot tiesisku regulējumu arī attiecībā uz pamestiem vrakiem, kas tieši neapdraud kuģošanas drošību vai vidi. Ar likumprojektu paredzēts radīt tiesisku pamatu vraka atzīšanai par pamestu vraku un tiesisku pamatu turpmākai rīcībai ar šādu vraku. Ar likumprojektu paredzēts arī grozīt vraka definīciju,

veidojot to analogisku Nairobi 2007. gada Starptautiskajā konvencijā par kuģu vraku aizvākšanu lietotajai definīcijai un nosakot, ka kuģis nav atzīstams par vraku tajā gadījumā, ja attiecībā uz to tiek veikti efektīvi glābšanas pasākumi.

Sanāksmes gaitā tika aplūkota arī citu valstu pieredze vraku aizvākšanas tiesiskajā regulējumā. Tā, piemēram, Lietuvas Republikas Jūras drošības likums (*Law on maritime safety*) vraka īpašniekam uzliek par obligātu pienākumu aizvākt no teritoriālās jūras vraku, kas rada draudus navigācijai, cilvēku drošībai un videi. Pārējos gadījumos vraka īpašniekam par savu nodomu aizvākt vraku jāinformē attiecīgā institūcija trīs mēnešu laikā no vraka rašanās dienas. Krievijas Federācijas tiesību akts (*The Merchant Shipping Code of the Russian Federation, 1999*) reglamentē Krievijas Federācijas iekšējos jūras ūdeņos un teritoriālajā jūrā nogrimušo kuģu aizvākšanas procedūru. Minētajā tiesību aktā nogrimušie kuģu vraki, to daļas un krava tiek definēta ar jēdzienu „nogrimis īpašums”. Par nodomu izcelt nogrimušo īpašumu īpašniekam jāinformē attiecīgās ostas kapteinis viena gada laikā pēc kuģa nogrimšanas. Turpretī, ja nogrimušais īpašums rada draudus navigācijai vai jūras videi, īpašnieka obligāts pienākums ir izcelt vraku attiecīgās ostas kapteiņa noteiktajā laika periodā.

Abos minētajos tiesību aktos attiecīgajām institūcijām ir noteiktas tiesības pašām veikt vraku aizvākšanu uz to īpašnieku rēķina gadījumos, ja bīstama vraka īpašnieks neveic vraku aizvākšanu vai arī tas nav zināms, vai arī radītā apdraudējuma dēļ nepieciešama tūlītēja rīcība vraka aizvākšanai.

Apvienotās Karalistes jūras tiesību normas (*Merchant Shipping Act 1995*) uzliek pienākumu jebkurai personai, kura atradusi vraku Apvienotās Karalistes ūdeņos, ziņot par to attiecīgajai personai – vraka saņēmējam (*receiver of wreck*). Vispārējo pārraudzību ar vrakiem saistītajos jautājumos minētajā valstī veic noteikta amatpersona – Valsts sekretārs, kurš norīko vienu vai vairākas personas par „vraka saņēmējiem”. Visi atrastie un nepieprasītie vraki Apvienotās Karalistes ūdeņos ir pasludināti par Viņas Majestātes īpašumu.

Sanāksmes gaitā tika izteikti gan iebildumi, gan priekšlikumi un papildinājumi attiecībā uz izstrādāto likumprojektu. Piemēram, tika ierosināts noteikt vienu atbildīgo institūciju par bīstamo vraku aizvākšanu (likumprojekts nosauka vairākas atbildīgās institūcijas, ņemot vērā ar vraku radītā apdraudējuma raksturu), tika izteikts arī priekšlikums izveidot vraku reģistru, kā arī pausts viedoklis vispār neparedzēt Latvijas ūdeņos pamesto vraku aizvākšanas iespēju. Visi minētie un sanāksmes gaitā izskanējušie iebildumi un priekšlikumi tiks apkopoti, izanalizēti, lai precizētu un pilnveidotu likumprojektu.

Kaut arī likumprojekta noteikumi neattiecas uz vēsturiskajiem vrakiem, sanāksmes gaitā tika konstatēts, ka Latvijā nav tiesiska mehānisma, kas spētu aizsargāt tās zemūdens kultūrvēsturisko mantojumu. Līdz ar to nepieciešams iespējami ātrāk pievērsties arī šīs kategorijas vraku tiesiskajai aizsardzībai.■



EKOHIDROTEHNIKA UN KO

SIA "Ekohidrotehnika un Ko" (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.

SIA „Ekohidrotehnika un Ko” ir veikusi nozīmīgus darbus Latvijas ostās, tai skaitā Ventspils brīvdostas pienākošā kanāla paplašināšanu un būvprojektēšanu un Liepājas ostas 50. un 51. piestātnes padziļināšanu. Kompānija strādājusi arī Rīgas brīvdostā.

Lai gūtu tiesības veikt šos darbus, SIA „Ekohidrotehnika un Ko” ir piedalījies ostu izsludinātajos konkursos un ar savu piedāvājumu pārspējusi citus pretendentes.

LATVIJAS JŪRNIEMI 2010

JŪRNIEMI REĢISTRA APTAUJAS REZULTĀTU ANALĪZE

Jūrniecībai un jūrniekiem Latvijā ir senas tradīcijas. Šobrīd Latvijā ir 13 000 aktīvo jūrnieku. Pēc Jūrnieku reģistra (turpmāk tekstā – JR) aprēķiniem, jūrnieki ieņem nozīmīgu vietu Latvijas ekonomikā, ik gadus ienesot aptuveni 300 miljonus ASV dolāru. Lai labāk izprastu esošo situāciju un varētu veidot jūrniecības izglītības un cilvēkresursu attīstības koncepciju, papildus datu apstrādei no JR datubāzes jūrnieku vidū tika veikta aptauja, lai iegūtu informāciju, ko neuzrāda JR datubāze (motivācija darbam jūrā, negatīvie faktori darbā uz kuģiem u.c.), bet ko var izmantot, lai iegūtu plašāku skatījumu un papildinātu JR rīcībā esošos datus un informāciju.

2010. gada janvārī JR tika veikta jūrnieku aptauja. Jūrniekus, kam izsniedza kompetences dokumentus, palūdza aizpildīt anketu, sniedzot atbildes uz 12 jautājumiem. Kopumā aptaujā piedalījās 132 jūrnieki, tātad aptuveni 1% no visiem aktīvajiem Latvijas jūrniekiem. Šis apkopojums ir veidots, analizējot jūrnieku sniegtās atbildes uz aptaujas jautājumiem.

RESPONDENTU SKAITS UN IEŅEMAMĀIS AMATS UZ KUĢA

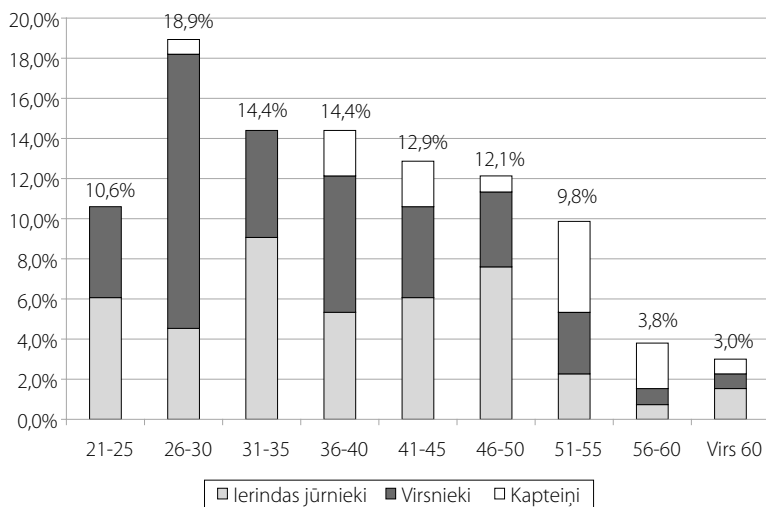
Aptaujātie 132 jūrnieki ir aptuveni 1,1% no visiem aktīvajiem jūrniekiem, tāpēc aptaujas rezultātus var izmantot par pamatu, izdarot secinājumus par visiem jūrniekiem. Respondenti saskaņā ar sniegtajām atbildēm tika sadalīti trijās grupās.

RESPONDENTU SKAITS UN SADALĪJUMS

ieņemamais amats	Respondentu skaits	% no visiem respondentiem
Kapteiņi	18	13,6%
Kuģa virsnieki, kuri nav kapteiņi	57	43,2%
Ierindas jūrnieki	57	43,2%
Kopā	132	100,0%

Visvairāk no respondentiem ir kuģu virsnieki un kapteiņi, kopā 56,8%. Jāpiebilst, ka aptaujāto jūrnieku skaita dēļ šis sadalījums nav atbilstošs reālajam ierindas jūrnieku/ virsnieku sadalījumam, jo, kā liecina JR dati, 46% ir jūras virsnieki, bet 54% – ierindas jūrnieki.

APTAUJĀTO RESPONDENTU SADALĪJUMS PĒC VECUMA



Visvairāk respondentu bija vecuma grupā no 26 līdz 30 gadiem, vismazāk vecumā vīrs 56 gadiem. Aptuveni 58% no visiem aptaujātajiem jūrniekiem bija vecumā līdz 40 gadiem. Pēc aptaujas datiem, vidējais jūrnieku vecums ir 40 gadu, kas atbilst JR aprēķiniem, tomēr sadalījums pa vecuma grupām nav atbilstošs JR rīcībā esošajiem datiem, kuros ir analizēti 75% no visiem aktīvajiem jūrniekiem. Tāpēc respondentu sadalījums pa vecuma grupām ir izmantojams tikai secinājumiem uz šīs aptaujas pamata.

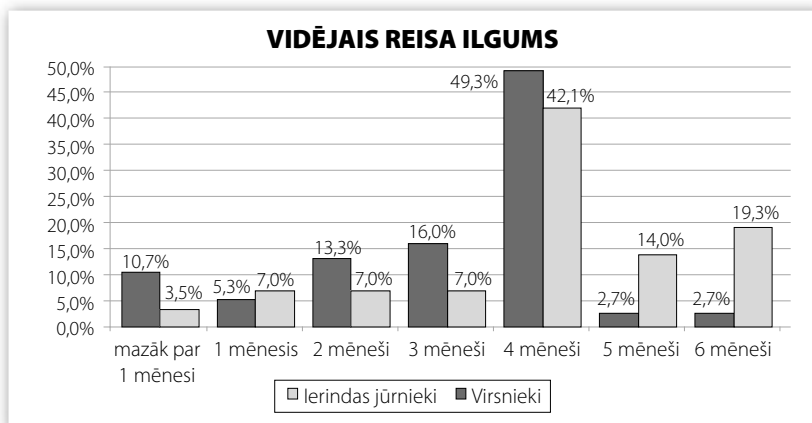
RESPONDENTU KUĢU TIPS

Aptaujātie jūrnieki tika lūgti norādīt, uz kāda tipa kuģa viņi strādā. Lai arī aptaujāto jūrnieku skaits nav liels, tomēr var secināt, ka lielākā daļa jūrnieku strādā uz tankkuģiem (naftas, ķīmijas, gāzes).

Atsevišķi izdalot virsniekus un ierindas jūrniekus, var secināt, ka lielākā daļa no visiem kuģu virsniekiem – aptuveni 77% – strādā uz tankkuģiem. Attiecīgi no visiem ierindas jūrniekiem tie ir 63%.

JŪRNIKU VIDĒJAIS REISA ILGUMS UN VIDĒJAIS MĒNEŠU SKAITS GADĀ, KO TIE PAVADA DARBĀ UZ KUĢA

Vērtējot aptaujās norādīto vidējo viena reisa ilgumu, var secināt, ka 94,6% no visiem kuģu virsniekiem vidējais reisa ilgums ir līdz 4 mēnešiem. Salīdzinot apkopotos datus par ierindas jūrniekiem, var secināt, ka ierindas jūrniekiem vidējais reisa ilgums ir attiecīgi lielāks – 66,7% ierindas jūrnieku vidējais reisa ilgums ir līdz 4 mēnešiem, bet 33,3% lielāks par 4 mēnešiem.

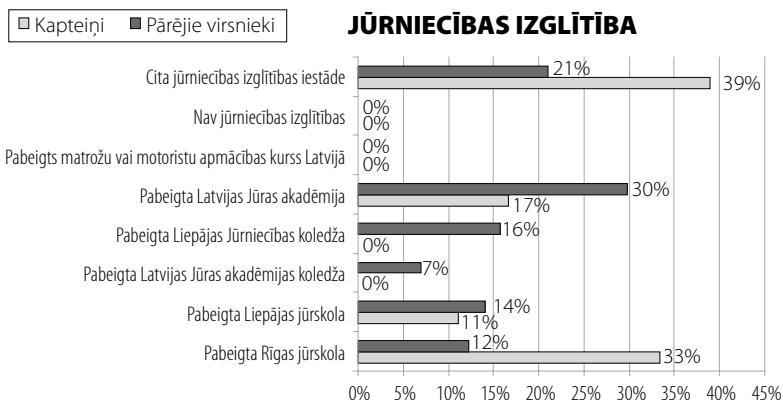


Vērtējot pēc vidējā mēnešu skaita, ko jūrnieki pavada jūrā gada laikā, virsnieki vidēji pavada jūrā mazāk laika nekā ierindas jūrnieki. Spriežot pēc aptaujas datiem, 35% no visiem virsniekiem pavada jūrā ilgāk par 6 mēnešiem. Vērtējot ierindas jūrniekus, šis lielums ir attiecīgi 42%.

Kopumā, vērtējot vidējo mēnešu skaitu, ko viens jūrnieks pavada jūrā, šis lielums virsniekiem ir 6,1 mēnesis, bet ierindas jūrniekiem 6,6 mēneši. Jāpiebilst, ka rezultāts attiecināms tikai uz aptaujātajiem jūrniekiem un realitātē mēnešu skaits, ko jūrnieki vidēji pavada jūrā, var būt lielāks.

RESPONDENTU IEGŪTĀ JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBA UN VECUMS, PIRMO REIZI NONĀKOT UZ KUĢA

Svarīga loma jūrnieku profesionālajā sagatavotībā ir jūrniecības izglītībai, tāpēc aptaujā tika lūgts norādīt respondentu jūrniecības izglītību. Kā izriet no atbildēm, lielākā daļa no respondentiem, kuri uz kuģa ieņem kapteiņa amatu, jūrniecības izglītību ieguvuši Rīgas jūrskolā vai kādā jūrniecības izglītības iestādē ārvalstīs. Šāds aptaujas rezultāts skaidrojams ar to, ka 50% no aptaujātajiem kapteiņiem ir vecāki par 50 gadiem, tātad jūrniecības izglītību ir ieguvuši, pirms Latvija atguva neatkarību. Lielākā daļa aptaujāto virsnieku ir jaunāki par

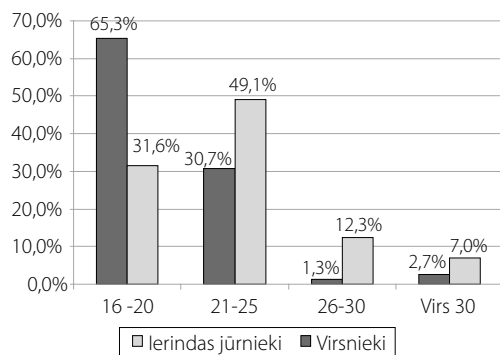


35 gadiem (54% respondentu), vairākums no viņiem ir ieguvis izglītību tieši Latvijas Jūras akadēmijā (30%), Liepājas Jūrniecības koledžā (16%). Tāpat kā kapteiņi, liela daļa no virsniekiem (21%) izglītību ir ieguvuši citā jūrniecības izglītības iestādē ārvalstīs, un šis fakts ir izskaidrojams ar to, ka 32% no aptaujātajiem virsniekiem ir vecāki par 40 gadiem.

Ierindas jūrnieku lielākā daļa (58% no aptaujātajiem ierindas jūrniekiem) ir pabeigusi tieši matrožu vai motoristu apmācības kursus. Otrai lielākajai respondentu grupai (19%) ir cita veida jūrniecības izglītība. 14% no respondentiem ir pabeiguši Rīgas vai Liepājas jūrskolu, bet 5% ir pabeiguši Latvijas Jūras akadēmijas koledžu, kas liecina, ka šiem cilvēkiem ir potenciāls strādāt par kuģu virsniekiem.

Aptaujā tika jautāts par vecumu, kādā respondenti pirmo reizi nonāca uz

VECUMS, NONĀKOT PIRMO REIZI UZ KUĢA



kuģa. Virsnieki uz kuģa pirmo reizi nonāk krietni agrāk nekā ierindas jūrnieki – 85% virsnieku pirmo reizi nokļuva uz kuģa līdz 20 gadu vecumam. Kopumā 96% no visiem virsniekiem pirmo reizi ir nokļuvuši darbā uz kuģa līdz 25 gadu vecumam. Lielākā daļa jūrnieku, kuri strādā kā ierindas jūrnieki, pirmo reizi uz kuģa nonākusi 21-25 gadu ve-

cumā (aptuveni 49%). Liela daļa no ierindas jūrniekiem pirmo reizi jūrā ir devusies 16–20 gadu vecumā – 31,6%, un tikai 19,3% ierindas jūrnieku darba tirgum jūrā pievienojas pēc 25 gadiem.

Šie dati apliecina vispārzināmu pieņēmumu, ka daudzi virsnieki pirmo reizi nonāk uz kuģa, mācoties jūrskolā vai augstākajā jūrniecības izglītības iestādē, kamēr ierindas jūrnieki pievienojas darba tirgum pēc vidējās izglītības iestāžu pabeigšanas un darba citās nozarēs, piemēram, būvniecībā, pēc tam izejot matrožu vai motoristu apmācību.

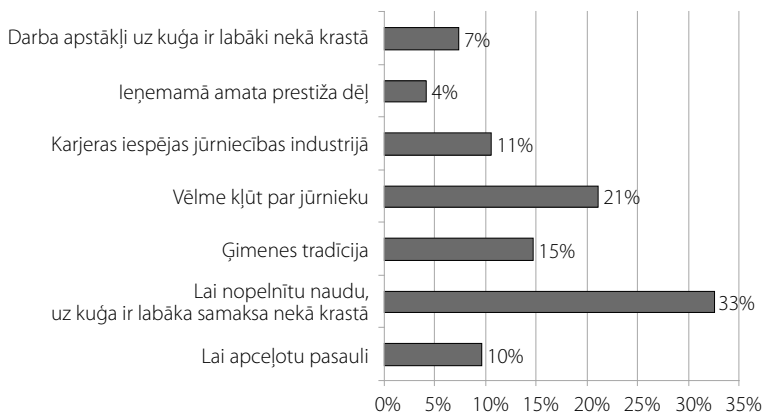
RESPONDENTU VIEDOKLIS PAR IEMESLIEM JŪRNICĪBAS PROFESIJAS IZVĒLEI

Viens no aptaujas uzdevumiem bija noskaidrot motivējošos faktorus, kas lika respondentiem izvēlēties jūrniecības profesiju. Kā var redzēt pēc grafika, lielākā daļa jūrnieku (33% no respondentiem) darba izvēli jūrā saista ar ekonomiskajiem apstākļiem un to, ka samaksa uz kuģa ir labākā nekā krastā. Kā otrs nozīmīgākais motivējošais faktors, kas respondentiem līcis izvēlēties jūrnieka profesiju, ir minēta vēlme kļūt par jūrnieku, kas ir vērtējams kā pozitīvs aspekts. Aptuveni 15% respondentu savu izvēli pamatoja ar to, ka darbs jūrā ir ģimenes tradīcija.

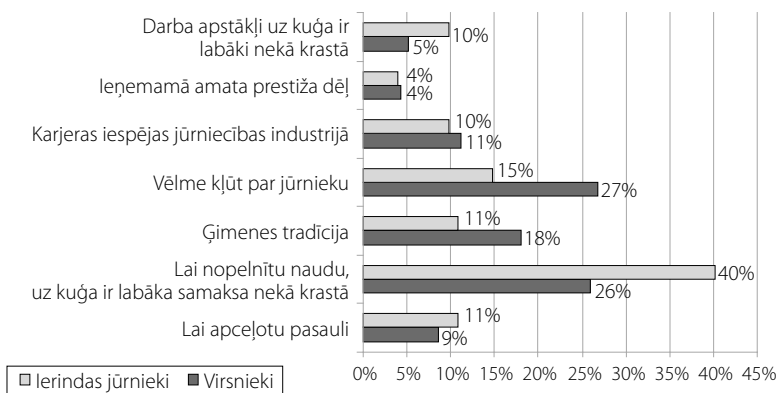
Tikai 4% no aptaujātajiem jūrniekiem atzina, ka savu izvēli izdarīja, pamatojoties uz jūrnieku profesijas prestižu. Tātad jaunu jūrnieku piesaistīšanai galvenais akcents būtu jāliek uz to, ka darbā uz kuģa ir labāka samaksa, salīdzinot ar darbu krastā, nevis uz profesijas prestižu kā tādu.

Lai labāk izprastu jūrnieku atalgojuma pievilcīgumu, šajā apkopojumā papildus ir parādīti dati par vidējo bruto samaksu 2009. gadā. Salīdzinot

IEMESLI JŪRNICĪBAS PROFESIJAS IZVĒLEI



IEMESLI JŪRNICĪBAS PROFESIJAS IZVĒLEI

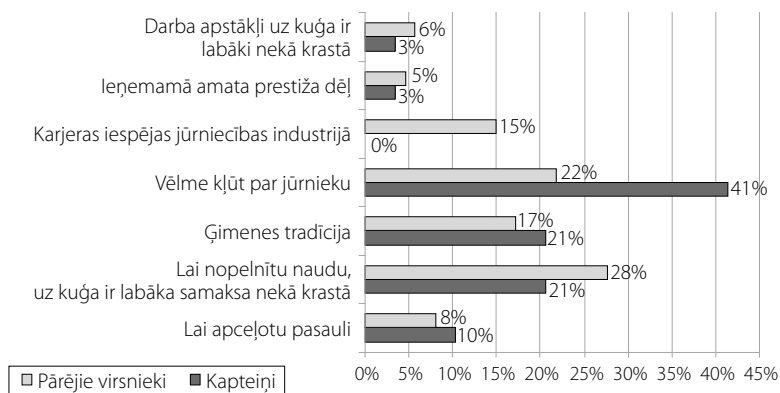


datus par 2009. gadu, tika noskaidrots, ka vidēji viens Latvijas kuģa virsnieks nopelna 4,5 reizes vairāk nekā vidēji viens nodarbinātais Latvijā, bet ierindas jūrnieks nopelna 1,3 reizes vairāk.

Salīdzinot ierindas jūrnieku un kuģu virsnieku atbildes, var secināt, ka 27% virsnieku motivējošais faktors ir vēlme kļūt par jūrnieku, kamēr ierindas jūrniekiem tie ir tikai 15%. Ierindas jūrniekiem galvenais apstākļis ir augstāks atalgojums, ko saņem par darbu, strādājot jūrā. Arī ģimenes tradīcija kā iemesls jūrnieka profesijas izvēlei ir svarīgāks tieši kuģu virsniekiem.

Virsnieki papildus tika sadalīti divās respondentu grupās – kapteiņi un pārējie virsnieki. Kā liecina kapteiņu sniegtās atbildes, tieši vēlme kļūt par jūrnieku ir bijis noteicošais faktors jūrnieka profesijas izvēlei. Labākas samaksas faktoram nav bijusi noteicošā loma jūrnieku profesijas izvēlē kapteiņu vidū. Var secināt, ka tieši vēlme būt jūrniekam un kļūt par kapteini ir svarīgākais faktors, kas nosaka, vai virsnieks var izaugt par kapteini vai ne, jo, spriežot pēc aptaujas datiem, topošajiem kapteiņiem ir augstāks motivācijas līmenis nekā vidēji jūras virsniekiem.

Spriežot pēc aptaujas rezultātiem, nozīmīgs motivējošais faktors ir atalgojums, kas it īpaši ir atzīmēts ierindas jūrnieku vidū. Tomēr jāņem vērā arī augstais bezdarba līmenis Latvijā, kad daudziem cilvēkiem ir problēmas atrast darbu. Ierindas jūrnieku vidējais bruto atalgojums ir tikai 1,3 reizes lielāks nekā vidējais viena nodarbinātā bruto atalgojums mēnesī, tāpēc, samazinoties augstajam bezdarba līmenim Latvijā un nākotnē izlīdzinoties atalgojumam starp ierindas jūrniekiem un vidēji vienu nodarbināto Latvijā, daļa ierindas jūrnieku nebūs motivēti turpināt darbu jūrā, jo izvēlēta profesija nebūs pievilcīga atalgojuma ziņā.

IEMESLI JŪRNICĪBAS PROFESIJAS IZVĒLEI

Nozīmīgs faktors ir tieši vēlme kļūt par jūrnieku, kas liecina par jūrniecības industrijas prestižu. Tāpēc, lai sekmētu cilvēku piesaisti jūrniecībai, nepieciešams domāt par integrētiem pasākumiem, kas veicinātu jūrniecības kā prestižas industrijas tēla iesakņošanas sabiedrības apziņā.

RESPONDENTU MOTIVĀCIJA DARBAM JŪRĀ

Vērtējot motivējošos faktorus, var secināt, ka lielākajai daļai jūrnieku (23%) patīk darbs uz kuģa. Liela daļa jūrnieku vēlas veidot karjeru jūrniecībā un kļūt par vecākajiem mehāniķiem un kapteiņiem. Ļoti nozīmīgi ir arī ekonomiskie apstākļi, jo 20% no respondentiem atzīmēja, ka nopelna algu, kādu nevarētu nopelnīt krastā. Tātad šai jūrnieku daļai (20% respondentu) galvenais motivējošais faktors ir nopelnītais naudas daudzums. 18% no aptaujātajiem jūrniekiem atzīmēja, ka, iespējams, viņi būtu gatavi atstāt darbu jūrā, ja atrastu darbu ar piemērotu atalgojumu. Šī jūrnieku daļa (18%) darbu jūrā nepamet, jo šobrīd vienkārši nevar atrast darbu krastā, tāpēc var pieņemt, ka viņu galvenais motivējošais faktors ir regulāri ienākumi un darbs, nevis nopelnītā nauda.

Atsevišķi aplūkojot virsnieku un ierindas jūrnieku sniegtās atbildes, var secināt, ka motivējošie faktori ir līdzīgi. Lielākā atšķirība ir vērojama divos motivējošajos faktoros. Virsnieki ir vairāk motivēti veidot karjeru jūrniecības industrijā, kamēr ierindas jūrnieki šobrīd iet jūrā, jo nevar atrast piemērotu darbu krastā.

RESPONDENTU PLĀNOTAIS DARBA MŪŽS JŪRĀ UN IEMESLI BEIGT DARBU JŪRĀ

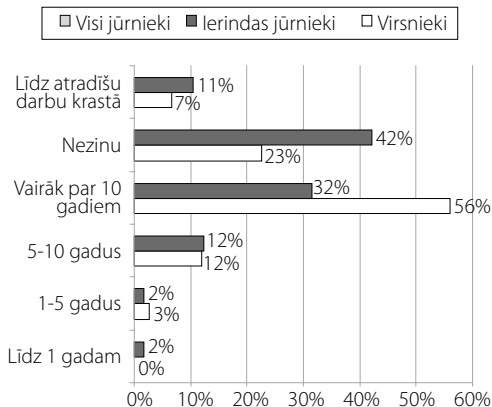
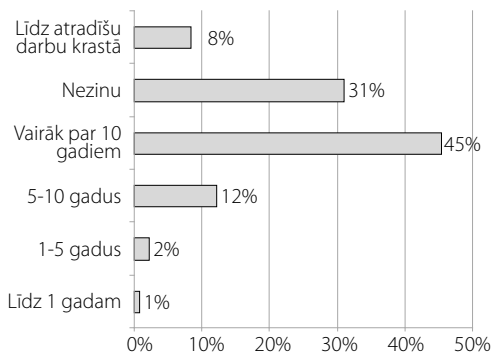
Aptuveni 45% no aptaujātajiem jūrniekiem plāno darbu jūrā turpināt vēl vismaz 10 gadus. Tomēr liela daļa no jūrniekiem nevar norādīt, cik ilgi turpinās

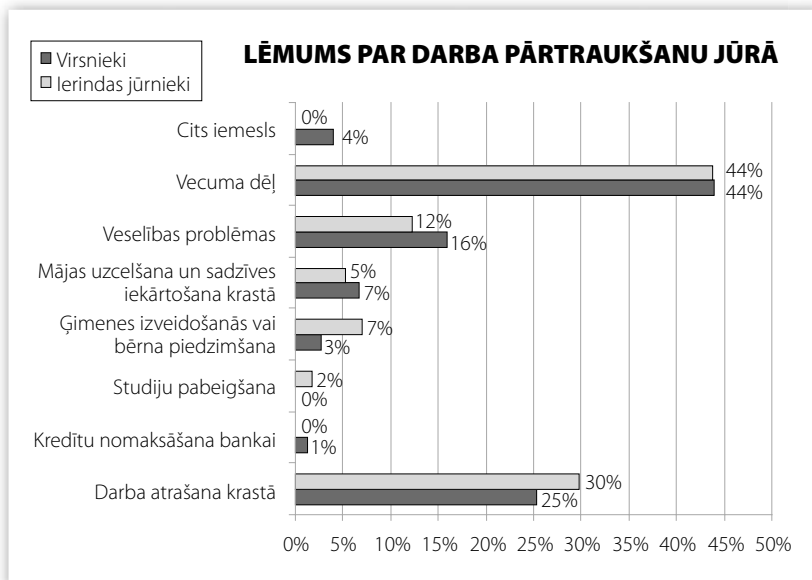
darbu jūrā. Aptuveni 12% no respondentiem plāno iet jūrā 5–10 gadus, bet 8% respondentu norādījuši, ka darbu jūrā turpinās, līdz atradīs darbu krastā. Aptuveni trešā daļa jūrnieku nezināja pateikt, cik ilgi viņi plāno turpināt darbu jūrā. Pēc šiem rezultātiem var secināt, ka aptuveni puse no jūrniekiem ir motivēti strādāt jūrā ilgāk par 10 gadiem un savu nākotni saista ar jūrniecību.

Nodalot virsniekus un ierindas jūrniekus atsevišķi, var secināt, ka virsnieku motivācijas līmenis ir daudz augstāks. Vairāk nekā puse no aptaujātajiem virsniekiem izteica gatavību strādāt jūrā ilgāk nekā 10 gadus, kamēr aptaujāto ierindas jūrnieku vidū tāda bija tikai trešā daļa. Ierindas jūrnieki arī vairāk skatās pēc darba iespējām krastā nekā virsnieki, jo 11% no ierindas jūrniekiem norādīja, ka darbu jūrā pametīs, tiklīdz atradīs darbu krastā, kamēr virsnieku vidū šādi atbildēja tikai 7%. 42% no aptaujātajiem ierindas jūrniekiem nevarēja atbildēt, cik ilgu laiku viņi plāno strādāt uz kuģa, turpretī no aptaujātajiem virsniekiem atbildēt nevarēja tikai 23%.

Apkopojot atbildes par faktoriem, kas ietekmēs lēmumu par darba pārtraukšanu jūrā, var secināt, ka gan virsnieki, gan ierindas jūrnieki lēmumu par darba pārtraukšanu jūrā saista ar vecumu vai darba atrašanu krastā (atbilstoši 44% no aptaujātajiem respondentiem). Tāpēc var prognozēt, ka daļa no jūrniekiem, uzlabojoties ekonomiskajiem apstākļiem krastā, varētu beigt darbu jūrā. Aptuveni 30% no aptaujātajiem ierindas jūrniekiem atbildēja, ka būtu gatavi pārtraukt darbu jūrā, ja atrastu darbu krastā. Virsnieku vidū darbu jūrā pamestu ceturtdaļa, ja atrastu piemērotu darbu krastā. 16% no aptaujātajiem virsniekiem un

PLĀNOTAIS DARBA MŪŽS JŪRĀ





12% no aptaujātajiem ierindas jūrniece norādīja veselības problēmas kā galveno iemeslu, lai pārtrauktu darbu jūrā

NEGATĪVIE APSTĀKĻI DARBA VIDĒ, KAS IETEKMĒ JŪRNICU MOTIVĀCIJU DARBĀ UZ KUĢA

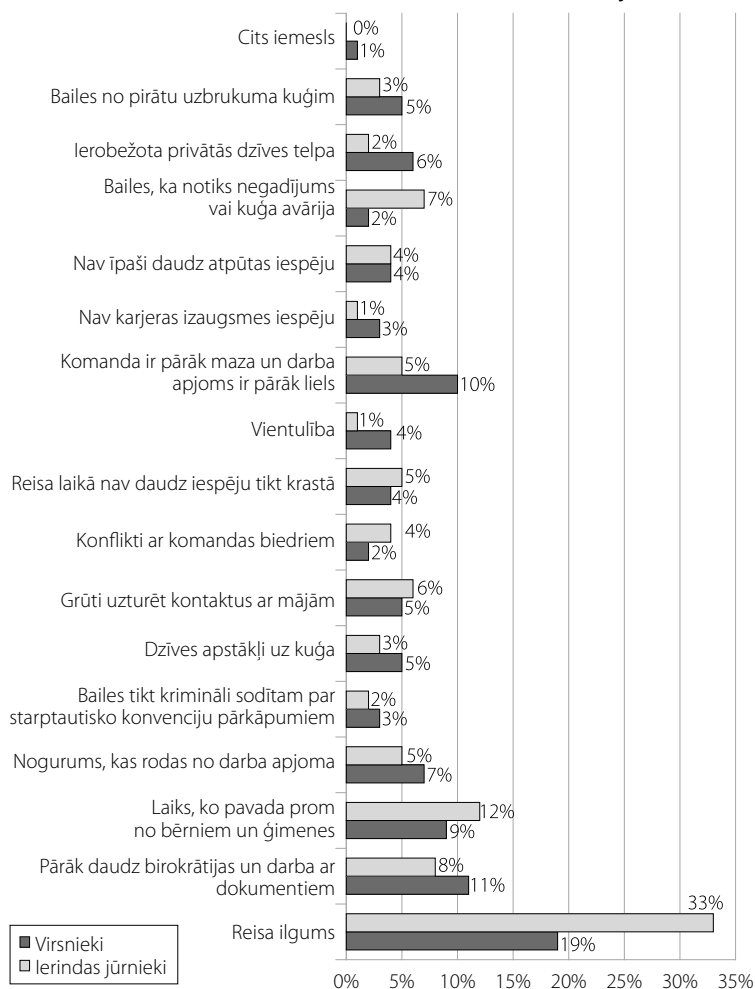
Ļoti svarīgs elements ir jūrniece motivācija un vēlme strādāt jūrā, tāpēc jūrniece tika lūgti norādīt galvenos negatīvos faktorus jūrnieceībā, kas ietekmē viņu motivāciju strādāt uz kuģa.

Kā izteikti negatīvs faktors jūrniece atbildēs ir minēts ilgais laiks, kas jāpavada uz kuģa, kamēr pārējie faktori nav vērtēti vienprātīgi.

TRIS NOZĪMĪGĀKIE NEGATĪVIE FAKTORI VIRSNIEKIEM UN IERINDAS JŪRNICIEM DARBĀ UZ KUĢA

	VIRSNIEKI		IERINDAS JŪRNICI	
	Faktors	%	Faktors	%
1.	Reisa ilgums	19%	Reisa ilgums	33%
2.	Pārāk daudz birokrātijas un darba ar dokumentiem	11%	Laiks, ko pavada projām no bērniem un ģimenes	17%
3.	Komanda ir pārāk maza un darba apjoms pārāk liels	10%	Pārāk daudz birokrātijas un darba ar dokumentiem	8%

DEMOTIVĒJOŠI FAKTORI DARBAM UZ KUĢA



Izdalot trīs nozīmīgākos faktorus virsniekiem un ierindas jurniekiem atsevišķi, var secināt, ka ilgais laiks, ko jurnieki pavada reisā, ir nozīmīgākais negatīvais faktors jurnieku vērtējumā. Arī birokrātiskās procedūras uz kuģa ir svarīgs negatīvais faktors jurnieku vērtējumā. Šo faktoru atzīmēja 11% virsnieku un 8% ierindas jurnieku. Virsnieki (8%) vēl negatīvi vērtēja komandas lielumu un darba apjomu, kamēr ierindas jurnieku vidū negatīvi tiek vērtēts tieši laiks, ko jurnieks ir prom no ģimenes un bērniem.



Topošie jūrnieki Liepājas Jūrniecības koledžā ir gatavi konkurēt starptautiskajā jūrnieku darba tirgū.

APTAUJAS DATU KOPSAVILKUMS

Apkopojot visu no aptaujas rezultātiem iegūto informāciju, tika konstatēts, ka:

- Lielākā daļa Latvijas jūrnieku strādā uz tankkuģiem, var pieņemt, ka no ierindas jūrniekiem tie ir 60%, bet no virsniekiem – 80%.

- Vidēji viens reiss garāks par 4 mēnešiem ir 5% visu kuģu virsnieku, bet aptuveni trešajai daļai ierindas jūrnieku vidējais reisa ilgums pārsniedz 4 mēnešus.

- Vidēji viens virsnieks gada laikā jūrā pavada 6,1 mēnesi, ierindas jūrnieks – 6,6 mēnešus.

- Lielākā daļa no virsniekiem uz kuģa pirmo reizi nonāk vecumā no 16 līdz 20 gadiem, bet lielākā daļa ierindas jūrnieku pirmo reizi uz kuģa kāpj pēc 20 gadiem.

- Lielākā daļa no aptaujātajiem jūrniekiem (33%) savu sākotnējo jūrniecības profesijas izvēli pamato ar to, ka uz kuģa ir labāka samaksa nekā darbā krastā. Otrs nozīmīgākais faktors jūrniecības profesijas izvēlei ir tieši vēlme kļūt par jūrnieku (21% no aptaujātajiem jūrniekiem).

- Lielākā daļa jūrnieku šobrīd iet jūrā tāpēc, ka viņiem patīk darbs uz kuģa (23% no respondentiem), tomēr liela nozīme ir arī ekonomiskajiem apstākļiem Latvijā. Kā liecina aptauja, 20% respondentu svarīgs ir nopelnītais naudas daudzums, bet 18% darbu jūrā nepamet tāpēc, ka nevar atrast darbu krastā.

- Virsnieki ir vairāk motivēti veidot karjeru jūrniecības industrijā (23% no aptaujātajiem), kamēr liela daļa ierindas jūrnieku (23% no aptaujātajiem) iet jūrā tāpēc, ka šobrīd nevar atrast piemērotu darbu krastā.

■ Aptuveni 45% no visiem jūrniekiem plāno iet jūrā vēl vismaz 10 gadus. Aptuveni trešā daļa jūrnieku nevar pateikt, cik ilgi vēl plāno iet jūrā.

■ Liela daļa no aptaujātajiem (44%) atzina, ka darbu jūrā atstās vecuma dēļ. Aptuveni 30% ierindas jūrnieku un 25% kuģu virsnieku darbu jūrā būtu gatavi pamest, ja atrastu piemērotu darbu krastā.

■ Nozīmīgākais negatīvais faktors darbā uz kuģa, pēc aptaujāto jūrnieku teiktā, ir reisa ilgums. Vēl kā negatīvus faktorus jūrnieki visbiežāk minēja komandas lielumu un darba apjomu, birokrātiju un darbu ar dokumentiem, kā arī laiku, kas tiek pavadīts prom no ģimenes.

JŪRNIKU REĢISTRA DATI PAR LATVIJAS JŪRNIEMIEM

Šajā pielikumā apkopoti dati par jūrnieku skaitu 2010. gada 1. janvārī, jūrnieku sadalījumu pēc kvalifikācijas, skaita izmaiņām pēdējos piecos gados, jūrnieku sadalījumu pēc ieņemamā amata uz kuģa, kuģu vadītāju un kuģu mehāniķu sadalījumu pa vecuma grupām.

AKTĪVO JŪRNIKU SKAITS (ŅEMOT VĒRĀ KVALIFIKĀCIJAS DOKUMENTU VEIDU) 01.01.2010

TIRDZniecības flote	
IERINDAS JŪRNIEMI	
Klāja komanda	3203
Mašintelpas komanda	1912
Kuģa apkalpojošais personāls (pavāri, stjuarti)	1403
Ierindas jūrnieku skaits	6518
KUĢA VIRSNIEMI	
Konvencionālie virsnieki	4964
Nekonvencionālie virsnieki	550
Kopējais kuģa virsnieku skaits	5514
Kopējais jūrnieku skaits tirdzniecības flotē	12032
Jūrnieku skaits zvejas flotē	720
Jūrnieku skaits uz iekšējo ūdeņu kuģiem	248
Jūrnieku skaits, kuri nav tirdzniecības flotes jūrnieki	968
Kopējais jūrnieku skaits	13000

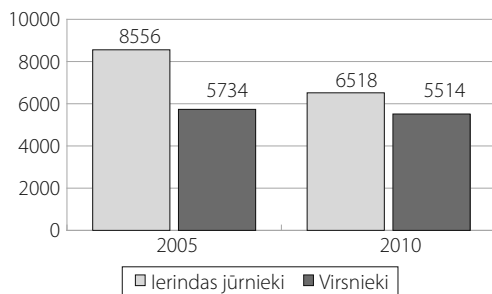
Pēc JR rīcībā esošās informācijas par derīgajiem kvalifikācijas dokumentiem, 2010. gada 1. janvārī Latvijā bija aktīvi 13 000 jūrnieku, no kuriem 92% jūrnieku bija tirdzniecības flotes kvalifikācijas dokumenti.

Pēc kvalifikācijas dokumentu skaita, kuri izdoti tirdzniecības flotes jūrniekiem, ņemot vērā pēdējo jūrniekam izsniegto kvalifikācijas dokumentu, 54% kvalifikācijas dokumentu īpašnieku bija ierindas jūrnieki, 46% bija kuģa virsnieka kvalifikācijas dokumenti.

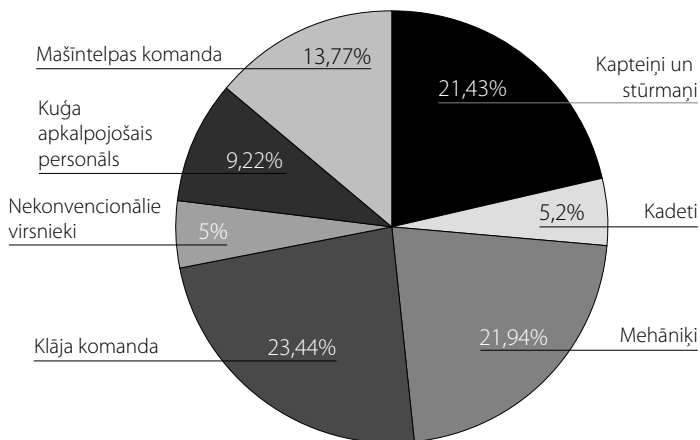
Atsevišķi sadalot ierindas jūrniekus klāja komandā, mašīntelpas komandā un kuģa apkalpojošajā personālā, pēc JR izsniegtajiem kvalifikācijas dokumentiem, ņemot vērā pēdējo izsniegto kvalifikācijas dokumentu, tika noteikts, ka aptuveni pusei no visiem ierindas jūrniekiem ir klāja komandas kvalifikācijas dokumenti.

Sadalot kuģu virsniekus pēc kvalifikācijas dokumentiem kuģu vadītājos, kuģu mehāniķos un nekonvencionālajos virsniekos (elektromehāniķi, saldēša-

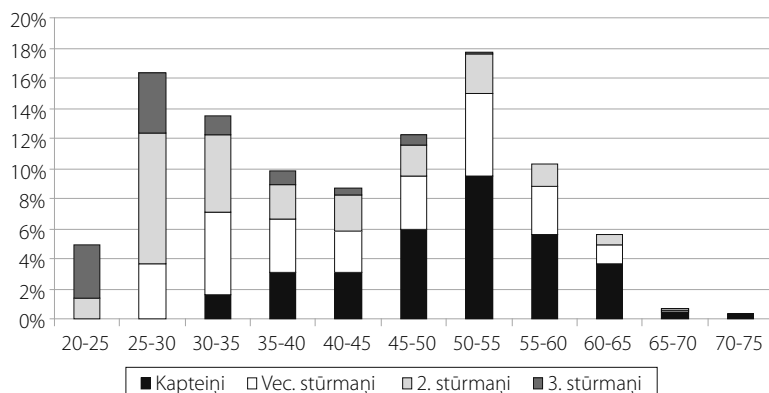
JŪRNIKU SKAITA IZMAIŅAS (2005 -2010)



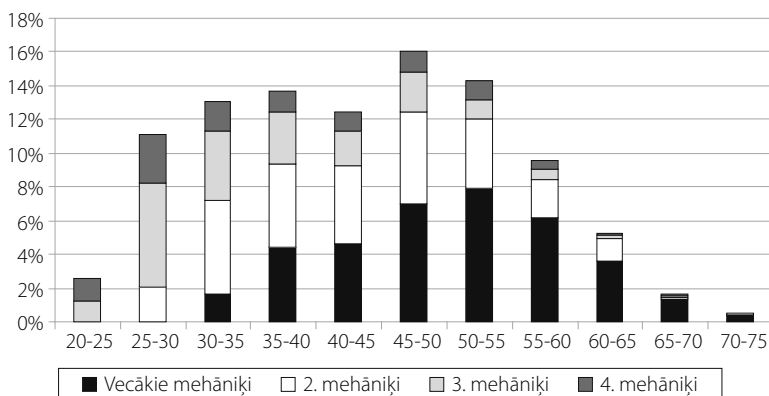
IEKĀRTOTO JŪRNIKU SADALĪJUMS PA AMATIEM



KUĢU VADĪTĀJU SADALĪJUMS PĒC VECUMA UN IEŅEMAMĀ AMATA



KUĢU MEHĀNIĶU SADALĪJUMS PĒC VECUMA UN IEŅEMAMĀ AMATA



nas iekārtu mehāniķi), tika noteikts, ka no visiem kuģu virsniekiem 46% ir mehāniķi, 44% – kuģu vadītāji un 10% – nekonvencionālie virsnieki.

Vērtējot jūrnieku skaita izmaiņas pēdējos piecos gados, konstatēts, ka jūrnieku skaits ir samazinājies par aptuveni 1300 jūrniekiem jeb 10% no jūrnieku skaita 2005. gadā. Lielākās skaita izmaiņas ir piedzīvojuši ierindas jūrnieki, kuru skaits pēdējos piecos gados ir samazinājies par aptuveni 2000 jūrniekiem jeb 24% no ierindas jūrnieku skaita 2005. gadā. Kuģa virsnieku skaits pēdējos piecos gados ir samazinājies minimāli – tikai par 220 jūrniekiem jeb 4% no kuģu virsnieku skaita, kāds bija 2005. gadā.

Analizējot jūrniekus pēc ieņemamā amata uz kuģa, tika noteikts, ka visvairāk uz kuģa ir tikuši iekārtoti kuģu vadītāji (21,43%), klāja komandas jūrnieki (23,44%) un kuģu mehāniķi (21,94% no visiem iekārtotajiem jūrniekiem). Vismazāko iekārtoto jūrnieku daļu veidoja kadeti un nekonvencionālie virsnieki.

Vērtējot kuģu vadītāju sadalījumu pēc ieņemamā amata un vecuma, var redzēt, ka lielāko daļu no iekārtotajiem kuģu virsniekiem veido kapteiņi un kapteiņa vecākie palīgi, bet vismazāk ir kapteiņa trešo palīgu jeb 3. stūrmaņu. Visvairāk kuģu vadītāju ir vecuma grupā no 50 līdz 55 gadiem, kas rada bažas par kuģu vadītāju novecošanu un skaita samazināšanos nākotnē.

Vērtējot kuģu mehāniķu sadalījumu pēc ieņemamā amata un vecuma, var redzēt, ka lielāko daļu no iekārtotajiem kuģu mehāniķiem veido vecākie un otrie mehāniķi, bet vismazāk ir ceturto mehāniķu. Visvairāk kuģu mehāniķu ir vecuma grupā no 45 līdz 55 gadiem, kas rada bažas arī par kuģu mehāniķu novecošanu, kaut arī kuģu mehāniķu sadalījums ir vienmērīgāks nekā kuģu vadītājiem.■

JŪRNIKU TIESĪBAS AIZSTĀVOT

„Lai gan jau no pagājušā gadsimta deviņdesmitajiem gadiem šis jautājums tiek aktualizēts, vēl joprojām Latvijas Republikas pilsoņi, kas strādā uz kuģiem un atrodas reisā, nevar nobalsot ne Saeimas, ne pašvaldību vēlēšanās, kas liedz viņiem izteikt savu gribu.

Steigā izstrādāti arī jaunie noteikumi par iedzīvotāju ienākuma nodokli jūrniekiem. Tagad jūrnieki kā nodokļu maksātāji ir iedalīti divās grupās – virsnieki un pārējais personāls. Jūrniekiem, kas strādā starptautiskajos pārvadājumos, algas nodoklis jāmaksā no gūtajiem ienākumiem šādā apmērā: virsniekiem – Ministru kabineta noteikto 2,5 mēnešu minimālo darba algu apmērā (2009. gadā – 450 latu), pārējam personālam – Ministru kabineta noteikto 1,5 mēnešu minimālo darba algu apmērā (2009. gadā – 270 latu). Rodas jautājums: kas ir virsnieks un kas – pārējais personāls? Izpētot dažādus dokumentus, neesmu varējis atrast, kur tas būtu norādīts.

Ja nemaksā nodokļus, draud kriminālatbildība. Piemēram, ja Latvijas pilsonis gadiem strādā uz citu valstu karoga kuģiem un dzīvo citās valstīs, ko nav aizliegts darīt, vai pēc atgriešanās Latvijā viņu var sodīt par nodokļu nemaksāšanu? Likums saka, ka jāmaksā 450 vai 270 latu gadā, bet, ārzemēs strādājot, algu nemaksā latos! Ko darīt? Vai ir iespējams maksāt ārzemju valūtās? Ja ir, tad pēc kāda kursa?” jautā Uldis Ozols.

NODOKĻU KONSULTANTA SKAIDROJUMS

Nodokļu konsultante Jadviga Neilande: „Ja jūrnieks – Latvijas rezidents – ir nodarbināts ārvalstu sabiedrībā uz kuģa, kas reģistrēts Starptautiskajā kuģu reģistrā, iedzīvotāju ienākuma nodokli viņš maksā, iesniedzot gada ienākumu deklarāciju līdz nākamā gada 1. aprīlim. Ja jūrnieku nodarbina un atlīdzību izmaksā darba devējs – Latvijas sabiedrība, nodokli ietur un budžetā iemaksā darba devējs. Nodokli aprēķina pēc īpašas kārtības, kāda piemērojama personām uz starptautiskos pārvadājumos izmantojama kuģa: virsniekiem – 2,5 mēnešu minimālo darba algu apmērā (2009. gadā – 450 latu mēnesī); pārējam personālam – 1,5 mēnešu minimālo darba algu apmērā (2009. gadā – 270 latu mēnesī).

Likums „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli” un Ministru kabineta noteikumi tiešām nesniedz skaidrojumu jēdzieniem „virsnieks” un „pārējais personāls”, taču Latvijas Jūras akadēmijā noskaidrojām, ka šo mācību iestādi absolvē tikai tirdzniecības flotes virsnieki. Virsnieki beidz arī Latvijas Nacionālo aizsardzības akadēmiju. Kuģa virsnieks tāpat ir kapteinis, stūrmanis, mehāniķis un elektroautomātiķis. Personas, kas apgūst minētās profesijas, pēc augstākās mācību iestādes beigšanas iegūst virsnieka pakāpi, un tas nozīmē, ka iedzīvo-



Jūrniecības sabiedriskās organizācijas un nozares asociācijas apspriež jūrnieku nodokļu politiku.

tāju ienākuma nodoklis jāmaksā, sākot no 450 latiem mēnesī. Summu nosaka atbilstoši katram reisam taksācijas gadā. Ja nodoklis ir samaksāts ārzemēs, tas jāuzrāda deklarācijā, lai samazinātu apliekamo ienākumu. Var gadīties, ka Latvijā nodoklis nav jāmaksā vispār, bet deklarācijai gan ir jābūt aizpildītai. Par ārzemēs samaksāto nodokli obligāti jābūt darba devēja un attiecīgās valsts nodokļu administrācijas dokumentiem, kas to apliecina.

Nodoklis jāmaksā saskaņā ar iesniegto deklarāciju latos. Likuma „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli” 16. panta pirmajā daļā teikts, ka ienākumus un izdevumus ārvalstu valūtā pārrēķina Latvijas Republikas naudas vienībās pēc Latvijas Bankas noteiktā oficiālā kursa, kas ir bijis spēkā ienākuma gūšanas vai izdevumu izdarīšanas dienā. Ienākuma gūšanas diena ir algas izmaksas diena. Ja algu izmaksā ārvalsts valūtā, to pārrēķina latos tajā dienā, kad izmaksāta alga.

Saskaņā ar likuma „Par nodokļiem un nodevām” 7. pantu, ja Saeimas apstiprinātajos starptautiskajos līgumos ir noteikta citāda nodokļu aprēķināšanas vai maksāšanas kārtība nekā Latvijas Republikas nodokļu likumos, piemēro šo starptautisko līgumu noteikumus. Tāpēc, lai sniegtu konkrētāku atbildi uz jautājumu, vai nodokļi ir jāmaksā Latvijā, nepieciešams precizēt, kuras valsts darba devējs jūs nodarbina un kuras valsts rezidents esat.

Likums „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli” skaidro (24. pants): ja starpvalstu līgums, kura dalībvalsts ir Latvijas Republika, paredz ienākuma aplik-

šanas kārtību, kas atšķiras no šajā likumā noteiktās kārtības, piemērojamas starpvalstu līguma normas. Latvijas Republikā pastāvīgi dzīvojošo personu ienākumi, kas gūti ārvalstīs, tiek aplikti ar nodokli Latvijas Republikā, izņemot gadījumus, kad saskaņā ar noslēgtajiem starpvalstu līgumiem noteikta citāda aplikšanas kārtība.

Saskaņā ar likuma „Par nodokļiem un nodevām” 14. pantu Latvijas Republikas likumos noteiktos nodokļus (nodevas) maksā: iekšzemes nodokļu maksātāji (rezidenti), ārvalstu nodokļu maksātāji (nerezidenti).

Nodokļu likumos fizisko personu uzskata par rezidentu, ja tās pastāvīgā dzīvesvieta ir Latvijas Republikā, tā uzturas Latvijas Republikā 183 dienas vai ilgāk jebkurā 12 mēnešu periodā, kas sākas vai beidzas taksācijas gadā, persona ir Latvijas pilsonis, ko ārzemēs nodarbina Latvijas Republikas valdība.

Minētos nosacījumus piemēro, ja:

1) fiziskā persona, kas nav atzīta par rezidentu pirmstaksācijas gadā, tiek uzskatīta par rezidentu taksācijas gadā no datuma, kad tā pirmoreiz ieradās Latvijā;

2) fiziskā persona, kas netiek atzīta par rezidentu pēctaksācijas gadā, netiek atzīta par rezidentu arī taksācijas gadā pēc datuma, kad tā atstāja Latviju, ja laika posmā pēc šā datuma personai ir ciešākas attiecības ar ārvalsti nekā ar Latviju (šai personai ārvalstīs pieder īpašums vai dzīvo ģimene, vai tā veic ārvalstīs sociālās apdrošināšanas maksājumus).

Nodokļu maksātājus, kuri neatbilst šiem nosacījumiem, uzskata par nerezidentiem. Ja, piemēram, jūsu deklarētā dzīvesvieta ir Latvijā un šeit dzīvo arī ģimene, jūs var uzskatīt par Latvijas rezidentu. Ja pastāvīgā dzīvesvieta pēc kārtējā reisa ir cita valsts, jūs var uzskatīt par nerezidentu, kam deklarācija nav jāiesniedz.

Par tiesībām piedalīties valsts un pašvaldību vēlēšanās, kā arī par priekšlikumiem likumu grozījumos katram pilsonim ir tiesības rakstīt kompetentajām institūcijām – Valsts ieņēmumu dienestam, Finanšu ministrijai, Ministru kabineta, Saeimai un citām.

ARODBIEDRĪBA PRET NETAISNĪBU

2010. gada 28. decembrī LR Ministru kabinets ieviesa grozījumus noteikumos Nr. 149 „Noteikumi par iedzīvotāju gada ienākumu deklarāciju un tās aizpildīšanas kārtību”.

Šajos grozījumos valdība noteikusi, ka gadījumos, kad jūrnieks nostrādājis jūrā nepilnu mēnesi, nodokļu nomaksa jāveic par pilnu mēnesi.

UZZIŅAI

PERSONĀLA DALĪJUMS

Vadības līmenis: kapteinis, vecākais stūrmanis, vecākais mehāniķis, 2. mehāniķis.

Operatīvais līmenis: 2., 3., 4. stūrmanis, 3., 4. mehāniķis, elektromehāniķis un refrīžeratormehāniķis.

Atbalsta līmenis: bocmanis, matrozis, motorists un pārējie ierindas jūrnieki.

Saraksts var tikt papildināts ar pasažieru kuģu personālu.

Šādu nodokļu nomaksas kārtību Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība (LTFJA) uzskata par nepamatotu un nelikumīgu. Piemēram, ja jūrnieks nosūtīts reisā 30. janvārī un norakstījies no kuģa 3. martā, tad faktiski viņš būs jūrā nostrādājis vienu mēnesi un četras dienas, bet ienākuma nodoklis tiks aprēķināts par trim mēnešiem (janvārī, februārī, martu). Nodokļa aprēķināšana par nesaņemtiem ienākumiem ir absurda un Latvijas jūrniekus diskriminējoša. LTFJA kopā ar Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociāciju un Latvijas Jūrniecības savienību nekavējoties vērsās pie Ministru prezidenta V. Dombrovskā, kā arī finanšu ministra A. Vilka un satiksmes ministra U. Auguļa ar prasījumu atcelt nelikumīgos grozījumus un atjaunot iepriekš noteikto ienākumu deklarāciju aizpildīšanas kārtību, kad darba periods jūrniekiem tika uzskaitīts par konkrētām dienām.

Ministru kabineta 2010. gada 28. decembra noteikumu Nr. 1239 „Grozījumi Ministru kabineta 2009. gada 17. februāra noteikumos Nr. 149 „Noteikumi par iedzīvotāju gada ienākumu deklarāciju un tās aizpildīšanas kārtību”” piemērošana jūrniekiem izraisīja satraukumu un protestu jūrniecības profesionālajās sabiedriskajās organizācijās, tāpēc kopā sanāca Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis, SM Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma, Finanšu ministrijas Nodokļu politikas departamenta tiešo nodokļu nodaļas vadītāja Astra Kaļāne, Latvijas Brīvo arodbiedrību savienības priekšsēdētājs Pēteris Krīgers, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības prezidents Igors Pavlovs un viceprezidents Andrejs Umbraško, SIA „LAPA Ltd.” ģenerālmenedžeris Aleksandrs Nadežņikovs, Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācijas prezidents Aleksejs Čurkins, Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters un SIA „LSC Shipmanagement” valdes priekšsēdētājs Ansis Zeltiņš, lai apspriestu jautājumu par jūrnieku nodokļiem.

Finanšu ministrijas Nodokļu politikas departamenta tiešo nodokļu nodaļas vadītāja A. Kaļāne atzīst, ka 2010. gada beigās bija saspringtas un noteikumi Nr. 1239 tapa lielā steigā un tika virzīti bez saskaņošanas procedūras. Tomēr tie ir balstīti uz likuma 8. panta ceturto daļu, kurā ietverta norāde, ka algas nodoklis ir maksājams par taksācijas gada mēnesi. Pēc minēto noteikumu pieņemšanas notika FM un Valsts ieņēmumu dienesta (VID) tikšanās, lai pārrunātu noteikumu piemērošanu, ņemot vērā apstākli, ka atbilstoši VID 2009. gada metodikai par jūrnieku ienākumu deklarācijas iesniegšanu ienākumi, no kuriem aprēķināms algas nodoklis jūrniekiem, nepilna mēneša gadījumā ir atkarīgi no nostrādāto dienu skaita. Tikšanās laikā FM un VID pārstāvji secināja, ka likumu var interpretēt dažādi, un VID to interpretējis par labu nodokļu maksātājiem – jūrniekiem. Attiecīgi FM un VID pārstāvji ir vienojušies, ka iespējama arī līdzīga noteikumu Nr. 1239 interpretācija. Proti, jūrnieks, kas guvis ienākumus ārvalstīs, deklarācijas D „Gada ienākumu deklarācija”

(turpmāk – deklarācija D) pielikumā D21 norāda nodarbinātības periodā gūto ienākuma daļu, kas atbilst likuma 8. panta ceturtajā daļā noteiktajām normām virsniekiem vai pārējam personālam, proporcionāli nostrādātajām dienām. Darba devējs, kas ir Latvijas Republikas rezidents, ietur iedzīvotāju ienākuma nodokli izmaksas vietā par nostrādāto nepilno mēnesi proporcionāli nostrādātajām daba dienām. Savukārt, ja darba devējs ir ārvalstu rezidents, tad dar-



Jūrnieku tiesību aizstāvības
mītiņš Jaunzēlandē.

ba ņemēs pats, aizpildot deklarācijas D pielikumu D21, 5. ailē norāda konkrētajā nodarbinātības periodā gūto ienākumu daļu, kas atbilst likuma 8. panta ceturtajā daļā noteiktajām normām virsniekiem vai pārējam personālam (noteiktā norma reizināta ar nodarbinātības periodu, kas izteikts mēnešos un dienās). Ja nostrādāts nepilns mēnesis, tad vienas dienas normu aprēķina, mēneša normu daļot ar kalendāra dienu skaitu mēnesī.

Savukārt 3. ailē norāda mēnešus (arī nepilnus mēnešus), kuros persona ir bijusi nodarbināta uz *starptautiskos pārvadājumos izmantojama kuģa*. VID par noteikumu interpretāciju informēs reģionālās nodaļas. Tā kā FM un VID ir vienojušies par noteikumu Nr. 1239 interpretāciju, grozījumi noteikumos Nr. 149 netiks veikti. Turklāt noteikumi Nr. 149 būs spēkā tikai vienu gadu. Pēc tam tiks mainīta visa sistēma un nodokļa maksātājam būs jāsniedz VID tikai tā informācija, kas nav VID rīcībā.■

KRĪZE SALIEDĒJA CILVĒKUS

Saruna ar Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības (LTFJA) prezidentu IGORU PAVLOVU.

– Pēdējos gados Latvijā bieži notikuši dažādi mītiņi. Arī jūrnieki ir tajos piedalījušies kā aktīva, organizēta grupa, lai aizstāvētu ne tikai savas, bet arī, piemēram, medicīnas darbinieku un skolotāju, intereses. Tikpat aktīvi viņi darbojās kā brīvprātīgie Starptautiskās transporta darbinieku federācijas (ITF) rīkotās ikgadējās rīcības nedēļas laikā. Kur, jūsprāt, meklējami cēloņi tādai atbildībai un atsaucībai?

– Te ir vairāki aspekti. Pirmkārt, jūrnieki kā sociālā grupa patiešām ir aktīvi, darbs jūrā veido kopības apziņu. Un kā gan citādi, ja grupa cilvēku vairākus mēnešus atrodas ierobežotā telpā, smagos apstākļos, kur nereti viņiem draud dažāda veida briesmas. Tas viss neapšaubāmi vieno un solidarizē. Otrkārt, arī mūsu arodbiedrība allaž cenšas uzturēt mūsu cilvēkos vienotības garu. Kad jūrnieks stājas arodbiedrībā, mēs skaidrojam, ka tā ir organizācija, kur ir ne tikai tiesības, bet arī pienākumi.

Arodbiedrības biedru augsto aktivitāti apliecināja ITF rīkotā Baltijas rīcības nedēļa, kas notika no 2010. gada 27. oktobra līdz 1. novembrim. Kā vienmēr, galvenais mērķis bija pasākuma gaitā apmeklēt iespējami vairāk akcijas laikā Baltijas jūras ostās ienākušo kuģu. Jau vairākus gadus tiek praktizēta arodbiedrības aktivistu apmaiņa starp valstīm. 2010. gadā mēs sadarbojāmies ar Somijas arodbiedrībām. Somijā strādāja Latvijas arodbiedrību aktivisti, pie mums – divi dokeri no Somijas arodbiedrības, viens no Helsinku, otrs no Kokolas ostas. Mūsu arodbiedrības biedri apmeklēja kuģus Ventspilī, Liepājā un Rīgā. Pēc akciju koordinācijas komitejas datiem, arodbiedrības aktivisti un Starptautiskās



LJG 2010

Igoris Pavlovs.

transporta darbinieku federācijas inspektori rīcības nedēļas laikā pavisam apmeklēja 258 kuģus. Viņi apsekoja jūrnieku dzīves un darba apstākļus, pārbaudīja, vai nav algas parādi jūrniekiem, vai pareizi tiek kārtota dokumentācija. Latvijas ostās tika apmeklēti 33 kuģi.

– Organizētas un mērķtiecīgas rīcības paraugu nodemonstrēja kāda kompānijas „Pianura Armatori” kuģa apkalpe, kas pieteica streiku un panāca savu prasību izpildi.

– Mūsu arodbiedrība jau sen bija brīdinājusi jūrniekus atturēties no darba uz šīs kompānijas kuģiem. Diemžēl darba vietu trūkums sakarā ar krīzes situāciju ekonomikā spieda jūrniekus riskēt, turklāt „Pianura Armatori” solīja pieklājīgu atalgojumu. Bet rezultāts ir tāds, ka jūrnieki, kas strādājuši uz šīs kompānijas kuģiem, vēl arvien, jau daudzus mēnešus pēc norakstīšanās, nevar saņemt nopelnīto naudu un tiesājas ar kompāniju. Apkalpe, par kuru jūs ieminējāties, rīkojās gudri un pareizi. Vispirms jūrnieki piezvanīja uz ITF centrālo biroju Londonā un lūdza padomu.

– Ko arodbiedrība viņiem ieteica?

– Tur viņiem paskaidroja, kā pareizi sarīkot streiku uz kuģa, nepārkāpjot kuģošanas drošības prasības un vides aizsardzības noteikumus. Svarīgi bija arī streiku pieteikt brīdī, kad kuģi ir krava. Firmas pārstāvji solīja ar jūrniekiem pilnībā norēķināties, centās pierunāt, beigu beigās sāka draudēt, bet apkalpe nodemonstrēja nelokāmu vienotību, un kuģis izkraut kravu pietātnē devās tikai tad, kad kompānija „Pianura Armatori” bija izpildījusi jūrnieku prasības. Protams, šāda situācija lielā mērā ir ekonomiskās krīzes radīta.

– Vai krīzes situācijā pieaug arodbiedrību loma?

– Jā, noteikti. Visa Meksikas galvaspilsētā no 5. līdz 12. augustam notikušā Starptautiskās transporta darbinieku federācijas 45. kongresa gaita apliecina arodbiedrību kustības nozīmi. Forums noteica federācijas politiku nākamajiem četriem gadiem. Te jāpiebilst, ka federācija apvieno 760 organizāciju un pavisam tajā apvienojušies 4,69 miljoni cilvēku 154 pasaules valstīs. Un par šā vispasaules arodbiedrību kongresa fināla akordu kļuva daudzu tūkstošu cilvēku gājiens pa Mehiko ielām.

– Krīze parāda jūrniekiem, ka jāturas kopā, un tādējādi stiprina arodbiedrību?

– Krīze noteikti ir ietekmējusi, saliedējusi cilvēkus. Tas ir vispārzināms fakts, ka konsolidācija notiek sarežģītās situācijās, kad ir daudz dažādu problēmu. Tādos brīžos daudzi sāk apzināties organizācijas nozīmi.

– Bet arodbiedrībai taču ir svarīga loma jebkurā laikā?

– Patiešām, grūti būtu noliegt vispārzināmo faktu: kapitālistiskajā sabiedrībā, tirgus ekonomikas apstākļos arodbiedrības būtībā ir vienīgais efektīvais instruments, ar kura palīdzību cilvēks var regulēt savu stāvokli darba tirgū. Te varētu būt vietā salīdzinājums ar Arhimēda sviru: pati par sevi tā neko

nenozīmē, bet ar tās palīdzību var celt lielus smagumus. Tāpat arī arodbiedrība. Tas ir mehānisms, ar kura palīdzību cilvēks daudz var darīt sava ekonomiskā un sociālā stāvokļa uzlabošanai, jo tikai arodbiedrība paver cilvēkiem iespēju tikt pie tik svarīga dokumenta kā darba koplīgums.



2010. gada 29. septembrī jurnieki kopā ar rīdziniekiem protestē pie Ministru kabineta.

– Bet kam ir izšķirīga nozīme arodbiedrības efektīva darba nodrošināšanā?

– Ja runājam par arodbiedrību, galvenā loma neapšaubāmi ir tās biedriem, viņu aktivitātei. Tam, cik cilvēki ir gatavi iziet demonstrācijā vai streikot. Cik viņi ir gatavi izrādīt solidaritāti, kad pašiem problēmu nav, bet līdzcilvēkiem ir. 2010. gada 31. decembrī beidzās mūsu arodbiedrības organizācijas biedru pārreģistrācija. Tā ilga vairāk nekā gadu. Rezultātā arodbiedrība atbrīvojās no inertā *balasta*. Jurnieki apzinās, cik svarīgi ir būt vienotiem un solidāriem savu tiesību aizstāvībā.

– Cilvēki reizēm nesaprot, kāda jēga ir mītiņiem, kāpēc uz tiem vajadzētu iet...

– Jā, ir tāds uzskats par mītiņiem: ej vai neej, tāpat nekas nemainīsies. Bet jēga rodas tad, kad sašutušo ļaužu skaits aug augumā. Ļoti reti jautājums tiek atrisināts pēc pirmā soļa. Piemēram, politiķis pamanīs, ja vakar mītiņā būs piedalījušies 200 cilvēku, rīt to būs 400, bet parīt jau 800. Viņš pievērsīs uzmanību tādai pilsoniskās aktivitātes tendencei un koriģēs savus lēmumus. Bet tad, ja viss būs beidzies pēc vienas akcijas vai uz nākamo 200 vietā vairs ieradīsies tikai 150 cilvēku, diez vai tas ko mainīs uz labo pusi. Daudz ir atkarīgs no sabiedrības. Un no katra tās locekļa.

– Mītiņi nenotiek katru dienu, bet vai jurnieki bieži vērsas pēc palīdzības LTFJA birojā?

– Mūsu arodbiedrība joprojām sniedz juridisku un praktisku palīdzību jurniekiem, kas nonākuši sarežģītā situācijā uz kuģa vai krastā. Mums izdevies palīdzēt lielākajai daļai no tiem, kam tas bijis nepieciešams. Tāpat kā iepriekšējos gados, jurnieki varēja saņemt medicīnisko apdrošināšanu.

Bēdīgi, ka 2010. gadā gan no kuģiem, gan krasta pienāca sēru vēstis par jurnieku nāvi. Izmantojot iespēju, vēlreiz izsaku dziļu līdzjūtību aizgājušo tuviniekiem.



LTFJA rīkotā bērnu zīmējumu konkursa „Manā ģimenē ir jūrnieks” labāko darbu autori.

– **Mūsdienās kuģniecību visnotaļ apdraud pirātisms. Ko dara Starptautiskā transporta darbinieku federācija, lai atrisinātu šo problēmu?**

– Pats par sevi saprotams, ka jūrnieku arodbiedrības pastāvīgi pievērš nopietnu uzmanību jūrnieku darbam karadarbības zonās. Diemžēl pasaules sa-

biedrība nevar neko lielu darīt lietas labā. Daudz tiek runāts par Somāliju, kur pirātisms kļuvis par ienesīgu biznesu. Pirāti *apsēduši* arī Nigērijas, Indonēzijas un citu Āfrikas un Āzijas valstu teritoriālos ūdeņus. Bet Somālijai šajā sarakstā ir īpaša vieta. Tur veidojas savdabīgs burvju loks. Vispirms tiek sagrābts kuģis ar visu apkalpi, tad tiek pieprasīta izpirkuma maksa, pēc kuras saņemšanas pirāti var iesaistīt savās rindās aizvien jaunus spēkus, parādot trūkumā dzīvojošajiem līdzilvēkiem, cik viegli var tikt pie lielas naudas. Pirāti var iegādāties vismodernākās navigācijas ierīces un visjaunākos peldlīdzekļus. Starptautiskā transporta darbinieku federācija uzskata, ka visām valstīm visaugstākajā politiskajā līmenī jāpieliek maksimālas pūles, lai atrisinātu pirātisma problēmu. Ja kuģis ir sagrābts, šobrīd vienīgais veids, kā atbrīvot cilvēkus, ir izpirkuma naudas samaksa. Vispirmām kārtām mums svarīga ir cilvēku dzīvība un veselība, tāpēc kuģu sagrābšanas gadījumā pagaidām jāturpina izpirkšanas prakse. Šīs problēmas sakarā tikai atgādināsim, ka tad, ja kuģis dodas uz karadarbības zonu (šai gadījumā runa ir par Somālijas ūdeņiem), jūrniekiem saskaņā ar darba koplīgumu ir tiesības norakstīties no kuģa un pieprasīt repatriāciju uz kuģa īpašnieka rēķina.

– **Patlaban tiek pagarināti darba koplīgumi. Vai arodbiedrība ir izvirzījusi jautājumu par darba samaksas palielināšanu jūrniekiem?**

– Ar daudzām kompānijām koplīgumi tiks automātiski pagarināti. Bet atalgojuma ziņā situācija šobrīd noteikti ir labāka nekā pirms gada. Dažas kuģniecības kompānijas nedaudz palielina algu atsevišķās pozīcijās, dažas ir piekritušas nedaudz palielināt visu amatu algas. Diemžēl pagaidām šis palielinājums procentuāli ir niecīgs.

– Kā katru gadu, arī šogad plānots rīkot Jaungada svinības jūrnikiem, bērnu rītus viņu atvasēm. Vai šim arodbiedrības darbības aspektam arī turpmāk tiks pievērsta tāda pati uzmanība?

– Mēs noteikti paplašināsim arodbiedrības darba sociālo ievirzi. Tagad tos dēvē par korporatīvajiem pasākumiem, kas stiprina kopības garu organizācijā. Mēs pievēršam uzmanību ne tikai saviem pensionāriem, ar kuru rokām radīta Latvijas flote, bet arī jauniešiem. Te būtu vietā pieminēt Latvijas vidusskolu vecāko klašu skolēnu ikgadējo konkursu „Enkurs”, kas tiek rīkots, lai popularizētu jūrniecības profesijas. 2010. gadā mēs to aktīvi atbalstījām. Tagad esam pievērsuši uzmanību jūrnieku bērniem, viņu radošo spēju attīstīšanai. 2009. gadā konkurss „Gribu kļūt par jūrnieku”, ko rīkojām sadarbībā ar Latvijas Jūras administrāciju, pulcināja tikai jaunus māksliniekus, bet 2010. gadā jau notika daudz vispusīgāks konkurss ar devīzi „Manā ģimenē ir jūrnieks”. Tā daļībnieki ne tikai zīmēja un gleznoja, bet arī rakstīja stāstus, dzejoļus. Konkursa rezultātus paziņoja un laureātus apbalvoja sarīkojumā, kurā klāt bija bērnu vecāki un vecvecāki... Šis konkurss kļūst par tradicionālu un tiks rīkots arī 2011. gadā. Pasākumus bērniem rīkojam sadarbībā ar sabiedrisko labdarības organizāciju „Grāmatas bērniem”.

– Vai grūti novilkt robežu starp sociālo un ražošanas sfēru?

– Dažkārt tās nav nošķiramas. Piemēram, arodbiedrība organizēja angļu valodas kursus. Valodas prasmju uzlabošana ir paša cilvēka interesēs, bet reizē angļu valodai ir ļoti liela nozīme jūrnieka darbā. Vēl tikai gribu piebilst, ka apmācības līmenisursos ir ļoti augsts. Vecāko grupu, piemēram, apmeklē pat nesenie Latvijas Jūras akadēmijas absolventi.

Nākamgad arodbiedrība atkārtoti organizēs latviešu valodas kursus jūrnikiem, kuri vēlas to apgūt, lai naturalizētos.

LTFJA cenšas iejusties jūrnieku stāvoklī visdažādākajās situācijās un palīdzēt viņiem. Piemēram, daudziem grūtības sagādāja ienākumu deklarācijas aizpildīšana. Apzinoties, ka jūrnieki krastā pavada maz laika un ka lielākajai daļai nav pieredzes šādu veidlapu aizpildīšanā, nolēmām atbalstīt mūsu arodbiedrības biedrus un uzaicinājām pieredzējušus konsultantus, kas palīdz aizpildīt dokumentus, ievērojot visas nepieciešamās nianšes. Jūrnieki atzinīgi novērtēja šādu arodbiedrības atbalstu, mēs saņēmām daudz labu atsauksmju un nākamgad noteikti rīkosimies tāpat. Arodbiedrība arī turpmāk darīs visu iespējamo, lai palīdzētu jūrniekiem visdažādākajās dzīves un darba jomās, un centīsies viņu dzīvi padarīt bagātāku un interesantāku.■

LATVIJAS JŪRNIKU IESPĒJAMIE IEGUVUMI UN ZAUDĒJUMI

Viens no ES stratēģiskajiem mērķiem attiecībā uz visu ES jūrniecības nozari ir veicināt ES jūrniecības industrijas ilgtermiņa konkurētspēju, veicinot tās spēju radīt pievienoto vērtību un nodarbinātību ES gan tieši, gan netieši, izmantojot visu Eiropas jūrniecības klastera industriju intereses. Eiropas jūrniecības klasteris sastāv no visu Eiropas Savienības valstu jūrniecību sektoriem, iekļaujot sevi kuģu būvi, jūrniecības pakalpojumus, kuģniecības, ostu pakalpojumus un citas ar jūrniecību saistītas industrijas.

Eiropas Komisijas paziņojumā „Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā” uzsvērts: „Pēdējo gadu laikā jūras transporta nozarēs tieši vai netieši ir radīts daudz darbavietu. No darbiem, kas saistīti ar jūrniecību, aptuveni 70% ir augstas kvalitātes darbavietas krastā, kuru veikšanai ir vajadzīgas specifiskas, padziļinātas zināšanas. Tā kā arvien vairāk trūkst jūrniecības nozares profesionāļu, virsnieku un ierindas jūrnieku, pastāv risks, ka varētu zust cilvēkresursu kritiskā masa, kura uztur Eiropas jūrniecības nozaru vispārējo konkurētspēju.”

ES jūrniecības stratēģija attiecībā uz cilvēkresursiem, kam ir būtiska loma visa Eiropas jūrniecības klastera konkurētspējas nodrošināšanā, runā par cilvēku resursu mobilitāti, zināšanu apmaiņu, jauniešu piesaisti jūrniecības izglītībai, virsnieku karjeras izaugsmes atbalstu krasta sektorā, jūrniecības izglītības iestāžu sadarbības veicināšanu, atbalsta pasākumiem pētījumiem un inovācijām jūrniecības sektorā u.c., kam būtu jāveicina pieejamo zināšanu (*know-how*) saglabāšana un attīstība jūrniecībā.

Jūrniekiem un to zināšanām ir svarīga loma Eiropas jūrniecības klastera ilgtermiņīgā attīstībā, tāpēc aizvien lielāka nozīme tiek pievērsta tieši jauniešu piesaistīšanai jūrniecības industrijai un jūrniecības izglītībai kā tādai. Jo tieši zināšanām, ko jaunieši iegūs jūrniecības izglītības iestādēs, nākotnē būs ārkārtīgi nozīmīga loma Eiropas jūrniecības klastera attīstībā. Var runāt par jūrniecības izglītības sistēmas mērķa maiņu, jo, ja agrāk jūrniecības izglītības iestāde sagatavoja speciālistu darbam jūrā, tad jau šobrīd Eiropā ir tendence, ka izglītības programmas papildus nodrošina tādu zināšanu iegūšanu, kas būs nepieciešamas speciālistiem tieši krasta darbā. Vērojot tendences, var redzēt, ka Eiropas jūrnieki pēc izglītības iestāžu absolvēšanas pavada jūrā aizvien mazāk laika, līdz pāriet strādāt krasta sektorā. Arī Latvijā ir vērojamas līdzīgas tendences. Kaut arī dati nav pilnā mērā analizēti, tomēr, vērtējot

Latvijas Jūras akadēmijas absolventus un to nodarbinātību, var redzēt, ka vidēji tie jūrā pavadā 8–10 gadus, līdz sāk strādāt krastā. Laba izglītība ir svarīgs priekšnosacījums, lai cilvēkiem pēc karjeras jūrā būtu pilnvērtīgas iespējas krasta sektorā, tāpēc augstākajai izglītībai šajā kontekstā ir priekšrocības attiecībā pret koledžas vai vidējo profesionālo izglītību, jo cilvēki atrodas uz augstāka pakāpiena izglītības ziņā un vieglāk var spert nākamo soli sevis attīstībā un pilnveidošanā.

Ar aptuveni 12 000 aktīvo jūrnieku Latvija ir viena no lielākajām jūrnieku piegādātājvalstīm ES. No aktīvajiem jūrniekiem tirdzniecības flotē aptuveni 5500 ir jūras virsnieki un 6500 ierindas jūrnieki. Tomēr papildus ir svarīgi saprast, kāds labums ir Latvijai no šāda pieejamā jūrnieku resursa. Jūrnieku ekonomiskā nozīme Latvijas ekonomikā līdz šim ir maz pētīta. Ir bijis tikai viens pētījums par jūras virsnieku sagatavošanas efektivitāti Latvijā (P. Gulāns, 2000). Pētījumā par Latvijas kuģniecības politiku (2000. gads) arī ir analizēta Latvijas jūrnieku nozīme un minēta nepieciešamība attīstīt Latvijas jūrniecības izglītību. Tomēr pēdējos desmit gados citi publiski zināmi pētījumi nav veikti. 2010. gadā Jūrnieku reģistrs veica pētījumu, kas apstiprināja, ka jūrnieki ir svarīga Latvijas ekonomikas sastāvdaļa. Vērtējot pēc kopējās nodarbinātības, jūrnieki no kopējā nodarbināto skaita Latvijā veido tikai nedaudz vairāk par vienu procentu, bet, vērtējot pēc nopelnītā, tie nopelna aptuveni 3,6% no visu Latvijā nodarbināto nopelnītā. Lielākā nozīme ir tieši virsniekiem, jo viņu atalgojums ir vidēji 4,5 reizes augstāks nekā vidēji nodarbinātajam Latvijā 2010. gadā. No kopējā nodarbināto skaita Latvijā viņi veido tikai pusprocentu, bet nopelna aptuveni 2,7% no visu nodarbināto nopelnītā, tādējādi kļūstot par vienu no efektīvākajām nodarbināto grupām Latvijas ekonomikā, vērtējot pēc kopējā nopelnītā viena gada laikā. Labums, kādu Latvija iegūst no nodarbinātā jūrnieku resursa starptautiskajā kuģošanā, ir saistāms ar naudas pelnīšanu ārpus Latvijas, bet tērēšanu Latvijā, tādējādi nodrošinot savas ģimenes un papildinot Latvijas budžetu ar ienākumiem no pievienotās vērtības nodokļa, muitas un akcizes nodokļiem atšķirībā no ārvalstīs strādājošajiem Latvijas iedzīvotājiem, kuri lielu daļu nopelnītā tērē valstīs, kurās strādā.

Lai arī var runāt par strādājošo jūrnieku ekonomisko nozīmi Latvijas ekonomikā, tomēr tas pilnā mērā neatspoguļo jūrnieku un viņu zināšanu nozīmi Latvijas tautsaimniecības attīstībā, jo informācija par cilvēkiem, kuri ieguvuši jūrniecības izglītību, beiguši darba gaitas jūrā un šobrīd strādā krasta sektorā, nav apkopota un pētīta. Tāpēc pētījumam, kurā būtu analizēta cilvēku ar jūrniecības zināšanām pievienotā vērtība Latvijas ekonomikā, gan strādājot jūrā, gan krastā, ir būtiska nozīme, lai runātu par Latvijas jūrniecības sektora attīstību ar mērķi maksimizēt ieguvumus no pieejamā jūrnieku resursa un viņu zināšanām Latvijas tautsaimniecībā.

Vērojot Eiropas jūrlietu politikas attīstības tendences, ir svarīgi apzināties Latvijas iespējas, lai Latvija arī nākotnē saglabātu savu nozīmi kā jūras virsnieku piegādātājvalsts. Ne mazāk svarīgi ir nodrošināt, lai jūrnieki, kas izvēlas beigt darba gaitas jūrā, tiktu veiksmīgi integrēti darba tirgū krastā tepat Latvijā. Šajā gadījumā saskaras divas intereses – vienas ir ES intereses, kas aptver visu Eiropu, un otras ir Latvijas nacionālās intereses, kam jābūt vērstām uz nacionālās labklājības veicināšanu. Var prognozēt, ka attīstības

tendences, kas parādās Eiropas jūrniecības politikā, nodrošinās jūrniekiem iespējas strādāt jebkurā vietā Eiropā, kā arī iegūt izglītību Eiropas jūrniecības izglītības iestādēs.



Igaņu vēsturiskie kuģi Ventspils ostā. Bet tagad jūrniekiem nepietiek vienīgi ar muskuļu spēku...

Latvijas jūrnieku iespējas Eiropas kontekstā ir vērtējamas pozitīvi tieši izglītības ziņā, jo nākotnē aizvien vairāk pavērsies iespējas iegūt jūrniecības izglītību citās valstīs. Šis faktors ir vērtējams pozitīvi, jo nodrošinās iespēju iegūt

pieredzi, zināšanas, kontaktus, kādi nav pieejami Latvijā. Kā saikne starp iegūto pieredzi jūrā un papildu zināšanām un prasmēm, kas nepieciešamas krastā, dažās valstīs ir izveidotas maģistra programmas, kuru mērķis ir nodrošināt iespēju jūras virsniekiem pēc šo programmu absolvēšanas veiksmīgi integrēties un radīt pievienoto vērtību jūrniecības kompānijās krastā. Ar līdzīgu mērķi tika izstrādāts METNET projekts, kura aktīvā darbība diemžēl ir apstājusies. Tāpēc pozitīvs ir fakts, ka Latvijas Jūras akadēmijā tiek īstenota maģistra programma, jo tā nodrošina cilvēkiem iespēju iegūt maģistra grādu jūrniecībā šeit.

Attīstoties darba tirgus mobilitātei jūrniecībā, Latvijas virsniekiem aizvien vairāk tiks piedāvātas karjeras iespējas krasta sektorā citās Eiropas valstīs, kas samazinās labumu, kādu Latvija gūst no šiem jūrniekiem un viņu zināšanām, jo jūrnieki pēc karjeras beigām pārcelsies uz citām valstīm, radot pievienoto vērtību citur. Attīstoties komunikācijām (internetam), aizvien vairāk attīstīsies biznesa formas, kas nebūs tieši piesaistītas pie produkta patērētāja. Kā piemēru var minēt datorprogrammas, kas var tikt attīstītas jebkurā valstī un pārdotas jebkurā citā valstī, galvenais priekšnosacījums ir cilvēks ar savām spējām radīt produktu vai pakalpojumu, kuru būtu gatavs nopirkt kāds cits neatkarīgi no savas atrašanās vietas. Tāpēc Latvijai ir svarīgi pašai savlaicīgi attīstīt krastā bāzētu jūrniecības darba sektoru un saglabāt šos cilvēkus šeit, lai tie ar savām kompetencēm un vietējo patēriņu stimulētu Latvijas ekonomiku, lai būtu ie-

spējas strādāt jūrniecības kompānijās, kuras atrastos Latvijā, bet savu darbību veiktu starptautiskā mērogā.

Šobrīd Latvijas krasta sektora kapacitāte nav pietiekama, lai izmantotu pieejamo jūrnieku kompetenču resursu, tāpēc daļa no jūrniekiem pēc jūras gaitu beigšanas pāriet strādāt ārzemēs izvietotās krasta kompānijās, jo šeit nav pieprasīti. Ja valsts neveiks atbalsta pasākumus jūrniecības nozares attīstībai, var prognozēt, ka Latvijas eksjūrnieki nākotnē aizvien lielākā mērā tiks integrēti citās ES valstīs, tādējādi radot pievienoto vērtību citur, un Latvija šajā gadījumā būs zaudētāja. Tāpēc Latvijas uzdevums būtu veicināt atbalsta pasākumus, lai nodrošinātu jūrniecības krasta sektora attīstību, kas spētu akumulēt pieejamos jūrniecības kompetenču resursus kompānijās krastā. Protams, viena lieta ir runāt par atbalsta pasākumu nepieciešamību, lai attīstītu jūrniecības sektoru krastā, neminot, kādā veidā šis atbalsts varētu tikt realizēts. Tomēr, lai varētu runāt par pasākumiem, ir nepieciešams valstiskā līmenī definēt mērķus un noteikt skaidru attīstības stratēģiju, lai pēc iespējas pilnāk izmantotu pieejamo jūrnieku un viņu zināšanu potenciālu. Bez skaidras izpratnes par esošo situāciju jūrniecības sektorā ir grūti spriest, kādā veidā vislabāk būtu to attīstīt, tomēr var teikt, ka liela nozīme jūrnieku resursa potenciāla izmantošanā un attīstībā būs tieši kvalitatīvai jūrnieku izglītībai un pieredzei. Diemžēl šodien valstī laba izglītība un cilvēku profesionālās spējas netiek pienācīgi novērtētas un izmantotas.■

Roberts Gailītis

PAR KVALITĀTI DOMĀJOT

Latvijas Jūras akadēmija ir viena no pirmajām augstskolām Latvijā, kas jau 2005. gadā ieviesa ISO 9001-2000 standartam atbilstošu kvalitātes vadības sistēmu. Eiropas Savienības institūcijas regulāri pārbauda studiju programmu atbilstību augstajiem standartiem un prasībām, un visnopietnākais aizrādījums, ko LJA saņēmusi, ir nepietiekamais specializēto laboratoriju skaits praktiskajām nodarbībām. Šādu laboratoriju izveidei ir nepieciešamas finanses, bet tieši finanses allaž ir tas klupšanas akmens, kas stāv daudzu jautājumu risināšanas ceļā. Septiņpadsmit izlaidumos LJA ir absolvējuši vairāk nekā 900 kuģu virsnieku, un viņi tiek vērtēti kā vieni no labākajiem Ziemeļeiropā. LJA rektors Jānis Bērziņš uzsver, ka pasaulē joprojām trūkst vairāk nekā 25 tūkstoši kuģu virsnieku, tāpēc darbs LJA absolventiem ir nodrošināts. Par notikumiem Latvijas Jūras akadēmijā stāsta tās rektors JĀNIS BĒRZIŅŠ.

KO NOZĪMĒ ATGRIEZTIES?

Laikam jau vistrāpīgāk būs, ja teikšu, ka biju izsists no ritma. Piecus gadus vairs nebija ne ierastais ritms, ne ierastā atbildība. Nebija jāparaksta kaudzēm papīru, bet katrs papīrs taču ir atbildība. Iznāca tāda kā piecus gadus ilga atpūta.

Vai tā man noderēja? Domāju, ka labāk būtu turēties ritmā, bet diemžēl likumdošana to nepieļauj.

Pēdējās rektora vēlēšanas krietni pabojāja attiecības kolektīvā, jo šādas situācijas nekad neko labu nedod.

Bet vispār jācīnās.

UZZIŅAI

2009. gada 30. septembrī Latvijas Jūras akadēmijas Satversmes sapulcē par LJA rektoru ievēlēja inženierzinātņu doktoru profesoru Jāni Bērziņu. Vēlēšanās startēja divi kandidāti – inženierzinātņu doktors profesors Grigorijs Gladkovs un inženierzinātņu doktors profesors Jānis Bērziņš.

Iepriekšējās LJA vēlēšanas, kuras tika atzītas par nelegitīmām, notika 2009. gada 27. februārī. 2010. gada 12. janvārī Ministru kabinets apstiprināja inženierzinātņu doktoru profesoru Jāni Bērziņu Latvijas Jūras akadēmijas rektora amatā.

PIEAUG INTERESE

Pēdējā gada laikā ievērojami pieaugusi vidusskolas absolventu interese par jūrniecību, un šajā mācību gadā studēt LJA pieteicās trīs reizes vairāk reflektantu nekā iepriekšējos gados, tāpēc, sekojot pieprasījumam, samazinājām vietu skaitu Ostu vadības fakultātē un palielinājām to kuģu vadītāju, mehāniķu un elektrotehniķu specialitātēs. Liels pārsteigums bija latviešu jauniešu neparasti lielā interese par studiju iespējām LJA.

Piemēram, kuģu vadītājos septiņdesmit seši procenti studēt gribētāju bija latvieši, tāpēc veicām situācijas izpēti, lai pārliecinātos, no kurienes nāk mūsu jaunie studenti. Secinājums – lielākais mūsu studentu skaits nāk no laukiem. Otrs secinājums – iepriekšējo gadu reklāmas kampaņas, atvērtu durvju dienas akadēmijā, piedalīšanās izglītībai veltītajās izstādēs un skolu jaunatnes konkurss „Enkurs” – viss kopā ir devis ieguldījumu jūrniecības specialitāšu popularizēšanā. Un trešais, būtībā galvenais secinājums ir tāds, ka izvēle kritusi tieši uz studijām Latvijas Jūras akadēmijā tāpēc, ka visiem mūsu absolventiem ir nodrošināts darbs.



Jānis Bērziņš.

Varētu teikt, ka interese par studiju iespējām mūsu augstskolā ir diezgan liela arī ārpus Latvijas – Azerbaidžānā, Kazahstānā, arī citur austrumu valstīs, tāpēc jāturpina darbs šajā virzienā. Akadēmijā jau mācās pirmais ārzemju students – puisis no Azerbaidžānas, kurš, ja tā var teikt, šurp atsūtīts kā izmēģinājumu trusītis, lai gūtu priekšstatu par studiju pieejamību LJA. Pirms tam viņš divus gadus studējis Baku Jūras akadēmijā, un jāteic, ka puisim neiet visai viegli, jo izglītības un prasību līmenis dažādās augstskolās ir krietni atšķirīgs.

Savukārt mūsu studenti var piedalīties starptautiskajā projektā ERASMUS, kas dod viņiem iespēju no trim mēnešiem līdz vienam gadam studēt kādas citas šā projekta dalībvalsts augstākajā mācību iestādē, bet Eiropas kredītpunktu savietojamības sistēma nodrošina ārzemēs saņemto kredītpunktu ieskaitīšanu LJA atestācijā.

PASNIEDZĒJU JAUTĀJUMS KĀ VIENMĒR PROCESĀ

LJA notiek zinātniskās pētniecības darbs par procesiem, problēmām un sasniegumiem jūrniecības nozarē. LJA jau organizējusi vienpadsmit



Atvērto durvju diena Latvijas Jūras akadēmijā.

starptautiskās konferences „Ūdens, transports un infrastruktūra”, kurās tiek lasīti referāti un diskutēts par svarīgākajiem nozares jautājumiem. 2010. gadā viens mūsu pasniedzējs aizstāvēja doktora disertāciju, bet trīs docētāji vēl turpina darbu pie savām disertācijām.

Tomēr nevar teikt, ka mācībspēku ziņā stāvoklis ir spožs. 2010. gads bijis ļoti smags, jo mūžībā aizgāja trīs mūsu pasniedzēji: pasniedzējs Zirnis, kurš lasīja GMDSS kursu, kuģu mehānikas fakultātes pasniedzējs M. Mihejevs un fiziķe R. Vilmansone.

Par pozitīvo runājot, jāteic, ka esam piedzīvojuši vēl nebijušu gadījumu – divi mūsu absolventi ir kļuvuši par akadēmijas pasniedzējiem, viens jūrskolā māca kuģu vadītājus un otrs pasniedz GMDSS. Mūsu pasniedzēji Ilmārs Lešinskis un Andris Umbedahts, kuriem ir liela pieredze jūrniecībā un arī pasniedzēja darbā, bet nav zinātniskā grāda, mācās Tehniskās universitātes doktorantūrā.

FINANSES ZEM VIDĒJĀ

Par akadēmijas finansiālo stāvokli runājot, jāteic: kā visus iepriekšējos akadēmijas pastāvēšanas gadus, tā arī tagad to varētu vēlēties labāku. 2009. gadā Izglītības ministrija par sešdesmit diviem procentiem samazināja budžeta finansējumu, tāpēc tagad nākas iztikt, pieņemot trūkstošo naudu ar maksas kursiem un maksas studiju vietām. Puse studentu mācās budžeta vietās, bet otra puse studē par maksu. Viens no finansējuma avotiem dažādu projektu

realizēšanai ir Eiropas Savienības nauda, bet tā prasa līdzfinansējumu, ko nemaz nav tik viegli atrast. Dienas kārtībā ir pieci projekti par dažādu laboratoriju izveidi, bet atkal tas pats vecais naudas jautājums! Tikai pusi no projektiem nepieciešamās summas mēs varam nosegt ar ES fondu finansējumu, otru pusi pašiem jāliek klāt. Jautājums: kur ņemt naudu?

Piemēram, 2010. gada 17. maijā Valsts izglītības attīstības aģentūra parakstīja vienošanos ar Latvijas Jūras akadēmiju par Eiropas Reģionālās attīstības fonda projekta „Latvijas Jūras akadēmijas infrastruktūras modernizācija” īstenošanu, kura mērķis ir Latvijas Jūras akadēmijas studiju programmu kvalitātes uzlabošana un absolventu konkurētspējas paaugstināšana starptautiskajā darba tirgū. Mērķis ir liels, bet šķēršļi ceļā uz to vēl būs jāpārvar.



LJA iesvētības 2010.

JŪRAS PRAKSE

Visi mūsu studenti ir nodrošināti ar jūras praksi, bet diemžēl mēs nevaram ietekmēt, kā noris pati prakse. Kādreiz, kad „Latvijas kuģniecības” kuģi nodrošināja kravu pārvadājumus konkrētās līnijās starp Eiropas ostām un kursēja gluži vai pēc tramvaja saraksta, mēs ne tikai prakses vadītājus varējām sūtīt reisos, bet arī, piemēram, ķīmijas vai angļu valodas pasniedzējus, lai viņi reāli izbaudītu jūras dzīvi un darbu. Tas nāca par labu visiem, jo pēc šādiem reisiem pasniedzēji un studenti cits citu daudz labāk saprata. Bet tas ir palicis pagātnē. Tagad par jūras praksēm atsauksmes ir ļoti dažādas: vieni ir apmierināti ar to, ko pieredzējuši un iemācījušies prakses laikā, bet ir arī gaužām bēdīgi stāsti. Visos gadījumos es parasti studentam saku: „Tev ir bijusi kolosāla prakse, jo tu reāli redzēji, ka kapteinis var būt arī tāds, kurš kopā ar koku nodzer naudu un atstāj komandu badā. Tu savā praksē pārliecinājies, ka cilvēki mēdz būt dažādi.” Nekur un nekas nav ideāls, viņi par to pārliecinās un izdara vajadzīgos secinājumus, bet mēs regulāri tiekamies ar kruinga kompāniju pārstāvjiem, lai apspriestu mūsu studentu prakses iespējas un citus ar jūrniecības izglītību saistītus jautājumus. Bijām ļoti priecīgi, kad divi mūsu studenti izgāja jūras praksi uz kompānijas „STENA” kuģiem. Šīs prakses vietas mēs kārtojām caur Singapūras kompāniju, un atsauksmes par mūsu studentiem bija ļoti labas, vienam no praktikantiem pēc studiju pabeigšanas piedāvāts darbs.



LJA 1. kursa 1. septembris.



LJA 2010.gada izlaidums.



LKĪA stipendijas pretendentu
noklausīšanās.

Protams, nav jau tā, ka sesija beidzas un visi trīs simti studentu uzreiz aiziet praksē, process ir pakāpenisks – pirmie praksē dodas janvārī, bet pēdējie aiziet pat jūnijā.

Tomēr viens ir skaidrs – pēc pirmās prakses studenti ļoti mainās, jo viņi ir pārliecinājušies, vai specialitātes izvēle ir bijusi pareiza. Pēc prakses viņi apzinās, kāds būs darbs jūrā, kāda ir disciplīna un kārtība uz kuģa.

NO PRAKTIKANTA PIEZĪMĒM

„...Caurām dienām noņemos ar vienu ļoti interesantu, bet apnicīgu aktivitāti – skrāpēju rūsu. Man kā praktikantam būtu jā-mācās daudzas citas lietas, bet es skrāpēju rūsu. Šķiet, ka te kaut kas jādara tikai darīšanas pēc un, tāpat kā visur citur, arī šeit tu nevienam neesi vajadzīgs un neinteresē, jo karam te savu problēmu pietiek..”

„...Raujos pa virtuvi, bet manam prakses biedram, otram praktikantam, iet daudz stulbāk. Viņš arī mazgā klāju. Visai traģisks un reizē arī smieklīgs pasākums: esam pie ekvatora, arī nenormāls karstums un piedevām vēl list kārtīgs tropu lietus. Bet šis mazgā klāju, tiešām, tik lielu nejdzību reti gadās redzēt..”

„...Manas darba dienas garums ir astoņas stundas, bet, ja atskaita divas ēšanas pauzes, katru pa pusstundai, trīs pīppauzes pa 20 minūtēm katru, iznāk, ka jāstrādā ne vairāk kā sešas stundas. Šo sešu stundu laikā izslaucīju dažus stāvus. Ja labi pacenstos, to varētu izdarīt pusstundā, bet tā kā no manis to neviens neprasa un arī nekā cita darāma nav, es varu izpausties lēnās slaucīšanas mākslā. Krastā visu dari ātri, bet šeit no tā jāatradinās. Jo lēnāk dari, jo mazāk dari, bet naudu saņem tikpat daudz. Liekas, ka pie tādas kārtības jau sāku pierast..”

„...Pēc grūtās darba dienas pirms vakariņām nolēmu nosnausties. Mani pamodināja ārkārtas gadījumu zvans. Sakarā ar visām bailēm no pirātiem utt. es pirmajā brīdī sastingu, tad ātri paķēru glābšanas vesti un skrēju uz norādīto sapulcēšanās vietu. Pa skaļruņiem ziņo, ka tā ir tikai mācību trauksme „cilvēks aiz borta”, pēc paziņojuma viss stresīgs kā ar roku noņemts, stāvēju nostāk

un skatījos, kā trīs viri nolaizas ar glābšanas laivu ūdenī un izglābj kaut kādu bundžu. Pasākums, protams, vajadzīgs, jo nekad jau nevar zināt, kas un kā notiks, bet es pat iedomāties nevarēju, ka tādi treniņi notiek arī īstenībā. Pēc noteikumiem visādas trauksmes un komandas gatavība rīkotos negadījumos jāsīmulē apmēram reizi divās nedēļās, bet es nekad nebiju domājis, ka kāds tiešām tās īsteno dzīvē..”

„...Stāvēju *pirātu sardzē*. It kā nekas nav jādara, tikai jāstaigā apkārt un jāskatās melnumā, taču tas spēj gan morāli, gan fiziski nogurdināt. Pirmkārt, tomēr nelielas bailes iekšās ir, ja nu tieši tajā brīdī, kad tu stāvi kuģa pakaļgalā, kāds izdomā *nogriezt* pāris cilvēku? Un nekā nedarišana arī nogurdina. Piedevām rācijā dzirdamas filipīniešu sarunas, un tās sāk nenormāli krist uz nerviem, bet rāciju izslēgt nedrīkst, jo ik pa laikam jākontaktējas ar tiltiņu un jāziņo par situāciju..”

„...Praksē uz kuģa esmu vairāk nekā mēnesi un varu droši apgalvot, ka neko neesmu iemācījies. Man būtu jāmācās navigācijas un locijas jēdzieni, kartes koordinātes, navigācijas tehniskie līdzekļi, bākas, bojas, sardzes, manevrēšanas tehnoloģiskās shēmas ostās, kuģa noturību raksturojošie parametri, glābšanas līdzekļi, kravas izvietošana, starptautisko pārvadājumu attīstība, ostu uzraudzības dienesti, komandas pie tauvošanās/enkurošanās operācijām utt. Ja šīs visas lietas saliktu garā sarakstā, tad ķeksīti par izpildi es nevarētu pielikt ne pie vienas. Lai uzrakstītu prakses atskaiti un to veiksmīgi aizstāvētu, izmantošu veco, labo un pārbaudīto plānu – gribi dzīvot, izgrozies. Kaut kādu informāciju varu vākt vakarpusē, bet tam vienkārši vairs nav spēka.

Tomēr ne jau visur ir tik traki, piemēram, viens kadets no mana kursa ir praksē uz „Latvijas kuģniecības” kuģa, kur viņš četras stundas strādā un četras stundas mācās visu, kas patiesībā praksē ir jāapgūst, bet sestdienas un svētdienas viņam ir brīvas. Viss atkarīgs no kapteiņa, un, kā izskatās, man nav īpaši paveicies..”

VIJA LIEPIŅA – TĀLBRAUCĒJA STŪRMANE

Vija Liepiņa strādā uz kompānijas „BGI” tankkuģiem un starp Latvijas jūrnikiem ir vienīgā sieviete – kapteiņa vecākā palīdzē.

– Kā jūs nokļuvāt Latvijas Jūras akadēmijā?

– Jau vidusskolas vecākajās klasēs, kad pienāca laiks domāt par nākamo profesiju, nolēmu savu dzīvi saistīt ar armiju vai ko tamlīdzīgu. Reiz mūsu skolā ieradās Jūras akadēmijas pārstāvji un stāstīja par nākamo jūras virsnieku mācībām, par jūrnieku darbu. Uzdevu mūsu viesiem dažus jautājumus un nolēmu, ka tas ir tieši tas, kas man vajadzīgs. Uzreiz sapratu, ka jāizmēģina savi spēki jūrnika arodā.

– Un tūlīt pēc vidusskolas beigšanas iestājāties Jūras akadēmijā?

– Jā, 2002. gadā iestājos un 2008. gadā pabeidzu. 2005. gadā prakses laikā biju kapteiņa ceturtā palīdzē. Pēc tam biju trešā un otrā stūrmane, bet nu jau



Vija Liepiņa.

esmu kļuvusi par kapteiņa vecāko palīdzi. Esmu ļoti apmierināta, ka savu dzīvi esmu saistījusi ar jūru, un neko nenožēloju.

– Vai atceraties pirmo tikšanos ar jūru? Kādi bija iespaidi?

– Protams, atceros. Un iespaidi nepavisam nebija romantiski. Biju nokļuvusi jūrā, bet visapkārt visi aizņemti darbā, neviens neko nepaskaidro. Nesapratu, kas man īsti jādara un vai manas darbības ir pareizas. Ļoti ātri aptvēru, ka atbildība šajā darbā liela, bet man zināšanu pamaz, pieredzes nekādas. Tāds, lūk, pirmais iespaids par tikšanos ar jūru. Tai laikā biju kadete. Bet drīz vien man laimējās – sastapu gudru cilvēku, kurš man ļoti palīdzēja. „Ja gribi būt stūrmane – mācies,” viņš sacīja. „Cik zināšanu sevī ieliksi, tāda būs arī atdeve.”

Runājot par tālo jūras braucienu romantiku, varu teikt vienu: esmu pabijusi ļoti daudzu valstu ostās, un visi pasaules termināļi ir aptuveni vienādi. Jūrnieks nevar teikt, ka redzējis daudzas valstis, mums tas ir darbs un mēs galvenokārt redzam tikai jūru un ostas.

Sākums uz kuģa, protams, bija grūts, bet cilvēkam, kurš nostājies uz šā ceļa, galvenais ir redzēt mērķi un konsekventi uz to iet. Tie amati, ar kuriem nākamais virsnieks sāk, ļoti palīdz apzināties sevi profesijā.

– Par tādu karjeru, kāda ir jums, daudzi Jūras akadēmijas absolventi varētu būt lepni. Bet kādi ir jūsu nākotnes plāni?

– Ja man šo jautājumu uzdotu pirms pāris gadiem, nedomājot atbildētu, ka mans mērķis ir kļūt par kapteini. Bet šodien teikšu tā: ja nāksies izvēlēties starp ģimeni un karjeru, es izvēlēšos ģimeni. Sieviete ģimene tomēr ir pats svarīgākais.■

Sagatavoja Anita Freiberga un Alla Novikova

SKOLA PRAKTIĶIEM

Liepājas Jūrniecības koledža joprojām ir patstāvīga pirmā līmeņa augstākās profesionālās izglītības mācību iestāde, kas sagatavo kuģu mehāniķus, kuģu vadītājus, loģistikas speciālistus, kā arī piedāvā mācību programmas jūrniekiem. Pirms gada uzvirtojušās kaislības un runas par Liepājas Jūrniecības koledžas pievienošanu Latvijas Jūras akadēmijai nu ir rimušas. Koledža saglabā savu statusu un turpina tradīcijas, ko 1876. gadā iedibināja Krišjānis Valdemārs, aicinot Liepājā nodibināt jūrniecības skolu.

Koledžas direktors Ivars Virga: „Liepājas Jūrniecības koledža ir ļoti pieprasīta mācību iestāde ne tikai Liepājā un Kurzemes reģionā, bet arī visā Latvijā, par ko liecina uzņemšanas rezultāti – 2009./2010. mācību gadā vidējās profesionālās apmācības grupās pieteicās vairāk nekā 80 devītās klases absolventu. Diemžēl Izglītības un zinātnes ministrija bija paredzējusi tikai 25 valsts apmaksātās vietas, kas acīmredzami bija par maz. Pēc koledžas vadības lūguma budžeta vietu skaits tika palielināts un radās iespēja uzņemt 55 topošos jūrniekus. Koledžas grupās ir gan budžeta, gan maksas vietas. Skola sagatavo reālus jūrniekus, kuri iet jūrā un smagi strādā, taču darbs ir interesants un labi atalgots. Mūsu absolventi tiek augstu vērtēti un pēc koledžas beigšanas iet jūrā gan par stūrmaņiem, gan kļūst par kapteiņiem un kuģu mehāniķiem. Brīdī, kad tika apspriests jautājums par koledžas pievienošanu Jūras akadēmijai, liela loma bija darba devēju atzinumiem – par skolas saglabāšanu iestājās Jūras administrācija un tās Jūrnieku reģistrs, Rīgas brīvosta, Jūrniecības savienība, kuģu kompānijas un Liepājas dome.”



Ivars Virga.



UZZIŅAI

2008. gadā koledžas un koledžas jūrskolas mācību programmas ieguva akreditāciju.

Liepājas Jūrniecības koledžas jūrskolā tiek uzņemti audzēkņi ar deviņu klašu izglītību šādās specialitātēs: jūras transports – kuģa mehāniķis uz kuģiem ar dzinēja jaudu līdz 750 kW (mācību ilgums 4 gadi), jūras transports – kuģa vadītājs uz kuģiem līdz 500 BT piekrastes kuģošanā (mācību ilgums 4 gadi).

Liepājas Jūrniecības koledžas 1. līmeņa profesionālās augstākās izglītības studiju programmas:

- jūras transports – kuģa mehāniķis (mācību ilgums 2 gadi);
- jūras transports – kuģa vadītājs (mācību ilgums 2 gadi);

(Šajās programmās tiek uzņemti studenti, kas ieguvuši darba diplomu stūrmaņa vai mehāniķa specialitātē.)

■ starptautisko pārvadājumu organizācija – loģistikas speciālists (mācību ilgums 3 gadi), studiju programma par maksu.

Koledžai ir dienesta viesnīca.

Studēt gribētāji Liepājas Jūrniecības koledžā (LJK) ierodas no visas Latvijas, bet, lai jaunieši Daugavpilī, Rēzeknē un citviet Latvijā uzzinātu par LJK piedāvātajām iespējām, vadība ik gadus veido reklāmas kampaņu, piedaloties izglītībai veltītajās izstādēs, izdodot reklāmas bukletus, organizējot atvērto durvju dienas koledžā, kā arī rīkojot diskusijas presē un radio.

„Uz jautājumu, kur studējošie ir ieguvuši informāciju par mācībām Liepājā, saņemam atbildi, ka visnoderīgāko informāciju viņi saņem no saviem draugiem, no tiem, kuri vai nu mācās, vai jau beiguši Liepājas Jūrniecības

koledžu," LJK direktora vietniece audzināšanas darbā Dzintra Putniņa kā vienmēr ir enerģijas un optimisma pārpilna. Tomēr piebilst, ka reizēm uzmācas šaubas, vai vajadzētu tērēt naudu reklāmas kampaņai, ja labākā reklāma izrādās vienaudžu ieteikums vai internetā iegūtā informācija. „Reklāma droši vien vairāk nostrādā uz vecākiem, kuri dod savu padomu par profesijas izvēli. Esam ļoti priecīgi dzirdēt arī citu atbildi – manā ģimenē jau vecaistēvs un tēvs ir jūrnieki, tāpēc arī es vēlos savu dzīvi saistīt ar darbu jūrā. Lieliski! Šādas dinastijas varam uzskatīt par stipras Latvijas stūrakmeni,” tā Dzintra Putniņa.



Dzintra Putniņa.

Ivars Virga: „Tie, kas pie mums nāk pēc vidusskolas beigšanas, to dara mērķtiecīgi. Viņi par izvēlēto profesiju vairs nešaubās. Daudzi pie mums atnāk pēc Rīgas jūrskolas pabeigšanas, lai mācītos tālāk savā specialitātē. Mūsu koledžu viņi izvēlas, jo grib ātrāk apgūt profesiju, iegūt diplomu un uzsākt darba gaitas. Mūsu koledža ir orientēta uz praktiskajām profesionālajām iemaņām un zināšanām, tāpēc pie mums nāk tie, kas savu dzīvi nodomājuši saistīt ar praktisko darbību, nevis izvēlējušies akadēmiskās izglītības ceļu. Mācoties pie mums, jau pēc diviem koledžas studiju gadiem viņi var strādāt jūrā. Notiek arī tā, ka pēc pirmās jūras prakses students saprot, ka viņš nav piemērots darbam jūrā, tāpēc dodas studēt uz Latvijas Jūras akadēmiju, lai pēc studijām atrastu krasta darbu kādā no jūrniecības organizācijām. Šajā ziņā varam priecāties, ka jaunaļiem speciālistiem ir izvēles iespējas.

Jūrnieka profesija laikam ir viena no tām, kas darba tirgū būs pieprasīta nepārskatāmā nākotnē, par ko liecina straujais jūras pārvadājumu pieaugums. Ja šo ziņu saliek kopā ar informāciju par to, cik ļoti pasaules flotē pietrūkst jūras virsnieku, varam ar prieku secināt, ka mūsu mācību iestāde negatavo bezdarbniekus, bet gan konkurētspējīgus jūras virsniekus. Ja jūras ierindnieku statistiku uzlabo korejieši un filipīnieši, tāpēc šajā sektorā kadru trūkumu nejūt, tad ar virsniekiem ir un vēl labu laiku būs milzīgas problēmas.”

Dz. Putniņa: „Puiši ir dažādi. Vieni kā traki domā par jūru, var pat teikt, ka viņi ir apsēsti ar to. Citi lieliski prot aprēķināt, ko viņiem dos jūra. Godīgi sakot, attiecības ar jūru ir katra privātā lieta, galvenais, lai ikviens no mūsu absolventiem būtu īsts profesionālis. Nereti citu skolu pedagogi uzdod jautā-



sabrauc vairāk nekā trīs simti bijušo audzēkņu. Daudzi no viņiem arī finansiāli atbalsta savu jūrskolu. Vislielāko atbalstu saņemam no Rīgas brīvostas pārvaldes un tās pārvaldnieka Leonīda Loginova. Par saziēdoto naudu varām atļauties uzlabot mūsu tehnisko bāzi un veikt remontdarbus.

2010. gadā kopā ar Klaipēdas Jūras akadēmiju esam aizsākuši Eiropas pārrobežu programmu „Darba spēka konkurences uzlabošana Latvijas – Lietuvas jūrniecības sektorā”. Projekta ietvaros pilnīgi no jauna izveidojām savu GMDSS kabinetu un, piemēram, 2010. gada novembrī noorganizējām GMDSS universālā operatora astoņu dienu

jumu, kā mēs tiekam galā ar tik lielu puišu kolektīvu. Ja godīgi, tad varu teikt, ka reizēm ar zēniem ir mazāk problēmu nekā ar meitenēm, jo viņi vairāk respektē noteikumus un disciplīnas prasības. Jau no mācību gada sākuma mūsu koledžā ir jāvalkā formas tērps, un tas ļoti mobilizē un disciplinē audzēkņus. Pat viņu stāja ir mainījusies. Jūtams – jā, tur iet nākamais jūras virsnieks! Pat tie skeptiķi, kas sākumā pretojās formas tērpu ieviešanai, tagad savu noraidošo attieksmi ir mainījuši un ar cieņu izturas pret savu formu.”

Ivars Virga: „Cenšamies kopt tradīcijas un uzturēt saikni ar bijušiem LJK absolventiem. Reizi piecos gados rīkojam tādus kā absolventu salidojumus, kad kopā

UZZIŅAI

2010. gada 7. septembrī valdība uzdeva VAS „Valsts nekustamie īpašumi” organizēt novērtēšanu un pārdot izsolē Liepājas Jūrniecības koledžai piederošo mācību kuģi „Afanasijis Ņikitins”. Kuģa noteiktā vērtība ir 130 000 latu. Izglītības un zinātnes ministrijas Nekustamā īpašuma un valsts mantas apsaimniekošanas komisija atbalstīja Liepājas Jūrniecības koledžas lietojumā un bilancē esošā mācību kuģa nodošanu atsavināšanai, jo tā uzturēšana koledžai ir pārlieku dārga un kuģis nav nepieciešams valsts pārvaldes funkciju veikšanai. Mācību kuģis būvēts 1964. gadā ar pieraksta ostu Liepājā. Tā garums ir 78,03 metri, platums – 14,02 metri. Kuģis Liepājas Jūrniecības koledžai tika nodots 1992. gada 29. decembrī, tā sākotnējā uzskaites vērtība ir 1262 lati, un kopš tā laika tas izmantots kā stāvkuģis Liepājas ostā. Atbilstoši Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas 2009. gada 5. marta Kuģošanas spējas apliecībā norādītajam mācību kuģa ekspluatācijas termiņš ir beidzies 2009. gada 1. septembrī.

bezmaksas kursus. Kursu beidzēji saņēma Latvijas Jūrnieku reģistrā apstiprinātu parauga sertifikātu.

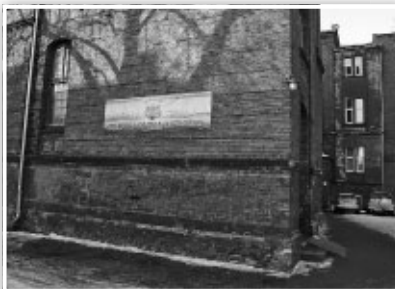
Šā projekta ietvaros arī rakstām mācību grāmatas stūrmaņiem un mehāniķiem, kas tiks izdotas trijās valodās – latviešu, krievu un angļu. Lietuvieši, protams, grāmatas izdos lietuviešu, krievu un angļu valodā.

Godīgi jāteic, ka Eiropas nauda nozīmē ļoti lielu finansiālo atbalstu dažādu projektu īstenošanā. Piemēram, Eiropas projekta līdzfinansējums ļāva mums iekārtot jaunu hidraulikas laboratoriju kuģu mehāniķiem, kas tika aprīkota ar jauniem trenāžieriem un citu nepieciešamo aparātūru.

Piedalāmies arī tā sauktajā Vides projektā, kas jāpabeidz līdz 2011. gada decembrim un kura ietvaros esam saņēmuši finansējumu skolas viesnīcas renovācijai.

2010. gadā LJK par pašu līdzekļiem un ar Rīgas brīvostas atbalstu ir izveidots mācību centrs, kura tapšanā ieguldīts milzīgs darbs. Senāk visas praktiskās nodarbības notika uz mācību kuģa, kur audzēkņi apguva iemaņas cīņai ar uguni, cīņai par kuģa dzīvību un citas. Tagad mūsu vecais mācību kuģis ir norakstīts. Lai kuģi varētu izmantot mācību procesā, tam bija jāveic kapitālais remonts dokā: jānomaina korpusa konstrukcijas un cauruļvadi, jāatjauno elektroinstalācija. Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcija norādīja, ka tāda apjoma darba veikšana nav ekonomiski pamatota. Tagad visas praktiskās nodarbības ir pārceltas uz jauno mācību centru, kur tās notiek arī ziemā, jo laika apstākļi vairs neliel nekādus šķēršļus. Jaunajā mācību centrā ir baseins, kur var laist glābšanas plostus, lekt ūdenī no divarpus metru liela augstuma. Divos stāvos notiek apmācība cīņai ar uguni, kur, taisnību sakot, uguni tomēr mēs iekšā nelaižam, bet dūmus gan.

Mūsu darbs ir novērtēts arī Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā. Jūrnieku reģistra speciālisti regulāri ierodas LJK, lai novērtētu mācību procesu un sekotu visu prasību izpildei. Priecājamies arī par aizrādījumiem, jo tie palīdz mums uzlabot mācību kvalitāti. Mūsu pilsēta bez jūrskolas nav iedomājama.”■



Mācību centrā notiek praktiskās nodarbības.

DROŠĪBA + KVALITĀTE = LAPA

2011. gadā kompānija „Lapa” atzīmē savas pastāvēšanas divdesmit gadus. Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas „Lapa” bija viena no pirmajām Uzņēmumu reģistrā reģistrētajām kompānijām, un, kā saka „Lapas” prezidents Aleksandrs Nedežņikovs, „mēs esam balta kompānija, un neviens mums nevar pārvest, ka savā darbības laikā esam rīkojušies negodīgi vai nelegāli”. Pusi no kompānijas pastāvēšanas laika to vada Aleksandrs Nadežņikovs. Kā strādājusi „Lapa” un kas pa šiem gadiem noticis jūrniecībā? Par to saruna ar kapteini un kompānijas vadītāju ALEKSANDRU NADEŽŅIKOVU.

– Par pirmajiem desmit gadiem man grūtāk spriest, bet varu teikt, ka pēdējo desmit gadu laikā kompānija diezgan būtiski mainījies. Tā kļuvusi daudz profesionālāka un dinamiskāka. Pirmkārt, „Lapa” tagad vairs nav tikai viens uzņēmums, tai ir arī divas meitas kompānijas – Sanktpēterburgā un Odesā, tāpēc ļoti iespējams, ka pavisam drīz kļūsim par „Lapa Group”. Otrkārt, esmu gandarīts, ka izdevies izveidot spēcīgu Mācību centru ar ļoti labu materiāli tehnisko bāzi. Tagad varam piedāvāt visus iespējamus kvalifikācijas celšanas kursus jūrniekiem – starptautiskajā STCW konvencijā paredzētos un Latvijas Jūras administrācijas noteiktos, ieskaitot GMDSS, medicīniskās aprūpes, ECDIS, BRM, kuģa manevrēšanas un vadīšanas, kā arī kursus kuģu mehāniķu un kuģu vadītāju kvalifikācijas uzturēšanai. Visas izglītības programmas apstiprinātas Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentā. Organizējam arī kuģniecības kompāniju pasūtītos mācību kursus: kuģu vadīšana ledus apstākļos, kuģu drošības virsnieks, „Paint and Maintenance Training Course” un jūrniecības angļu valoda. Ņemot vērā pieprasījumu, turpinām izstrādāt jaunas programmas. Sadarbojamies ar „Navigation Latvia”, ko vada Bočkarjova kungs, izmantojam viņu tiltiņa treniņierīces, kas ļoti ir paplašinājis mūsu iespējas, kā arī kopīgi esam organizējuši vēl dažus kursus. Lai meitas uzņēmumi strādātu atbilstoši visaugstākajiem standartiem, tie arvien stingri jāuzrauga un jāpārbauda to darbība.

UZZIŅAI

Kompānija „Lapa” licencēta Latvijas Jūras administrācijā kā kruinga kompānija un mācību centrs, tajā ieviesti ISM un ISO 9000 standarti, kas regulē kvalitātes vadības sistēmu.

„Lapa” pieder Norvēģijas un Holandes kapitālam, tās īpašnieki ir lielas kuģošanas kompānijas, kas strādā ķīmijas, sašķidrinātās gāzes un dabasgāzes pārvadājumu tirgū, un arī mūsu klienti ir ārzemju kompānijas, savukārt



Aleksandrs Nadežņikovs.

mēs esam simtprocentīgs darbaspēka eksportētājs, tātad nodarbojamies ar pakalpojumu eksportu, un tā kā „Lapas” centrālais ofiss atrodas Latvijā, par savu pienākumu uzskatām piedalīties vietējās aktivitātēs. Sadarbojamies ar Latvijas jūrniecības sabiedriskajām organizācijām un valsts institūcijām: Satiksmes ministriju, Latvijas Jūras administrāciju un jo īpaši ar Jūrnieku reģistru, arī ar jūrniecības mācību iestādēm Rīgā un Liepājā, pats esmu bijis vieslektors Liepājas Jūrniecības koledžā. Esam Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācijas biedri un kopā ar Jūrniecības savienību un citām organizācijām piedalāmies skolu jaunatnes konkursa „Enkurs” organizēšanā.

Norvēģijas Tirdzniecības palāta, kuras mērķis ir apkopot informāciju un lobēt sev interesējošu jautājumu risināšanu, apvieno tos Latvijas uzņēmumus, kuru pamatkapitālu veido norvēģu nauda, arī mēs tādi esam, tāpēc kļūvām par šīs palātas biedriem un ceram, ka līdzdalība dos ko noderīgu mūsu kompānijas tālākai attīstībai, jo Norvēģijas Tirdzniecības palāta aktualizē trīs klasteru – loģistikas, IT un jūrniecības – veidošanu. Iespējams, ka iecerētais paliks tikai kā ideālistiska ideja, bet, ja nerastos šķietami neprātīgas idejas, daudzas lietas šodien nebūtu mūsu dzīves neatņemama sastāvdaļa.

Analizējot Latvijas jūrnieku profesionālo sagatavotību un diskutējot ar kolēģiem par iespējamām problēmām nākotnē, nonācām pie secinājuma, ka pienācis pēdējais laiks domāt par Latvijas jūrnieku izglītības kvalitātes uzlabošanu, veidojot efektīvu mācību sistēmu, tāpēc arī nodibinājām jaunu sabiedrisko organizāciju „Marine Treaning Union”, kurā vēlamies iesaistīt visas tās kompānijas, kas ir ieinteresētas jūrnieku profesionālā līmeņa celšanā. Parakstījām līgumu ar „Jūrnieku forumu”, lai vajadzības gadījumā jūrnieki varētu saņemt kredītu savas kvalifikācijas celšanai.

– Jūs teicāt, ka pienācis laiks nopietni domāt par jūrnieku izglītības līmeni? Vai šis līmenis nonācis kādas smagas problēmas priekšā?

– Konkrētajā gadījumā nedomāju par Jūras akadēmiju vai Liepājas Jūrniecības koledža iegūto izglītību, kurām arī netrūkst sāpīgu un hronisku kaišu, bet gan par tām zināšanām, ko jūrnieks iegūst jau pēc jūrniecības mācību iestādes beigšanas un kas ir saistītas ar viņa tālāko profesionālo darbību.

– Bet visi taču apgalvo, ka mūsu jūrnieki labi kotējas starptautiskajā darba tirgū.

– Pagaidām vēl mūsu jūrnieki tiek ļoti augtu vērtēti, bet diemžēl viņu kvalitāte un kompetence krītas. To saku ne jau tāpēc, ka man šodien tāda domā ievērojama prātā, to apgalvoju tāpēc, ka piedalos jūrnieku kompetences novērtēšanā Jūrnieku reģistra obligātajās kvalifikācijas pārbaudēs. Pārbaudes rāda, ka kapteiņiem reizēm nav vajadzīgo zināšanu, tāpēc arvien biežāk uz kuģiem notiek negadījumi, kas saistīti ar jūrnieku nepietiekamu kvalifikāciju. Diemžēl mūsu jūrnieki nenovērtē, ka viņiem vispār ir darbs, un maldīgi domā, ka var vieglprātīgi izturēties pret savu pienākumu pildīšanu un tam nebūs nekādu seku. Pienācis laiks situāciju mainīt, jo citādi mēs attapsimies pie sasistas siles. Domājot par jūrnieku profesionālo līmeni, protams, jāņem vērā arī kruinga kompāniju savtīgais nolūks: ja Latvijā nebūs jūrnieku, nebūs arī kruiga, mums nebūs darba. Tāpēc arī jāaizsargā bizness. Jūrnieku profesionālā līmeņa pazemināšanās ir pasaules mēroga problēma, ar kuru lielās valstīs, iespējams, pat nevēlas cīnīties, bet Latvijai, mazai valstij ar salīdzinoši lielu jūrnieku skaitu, ir nopietni jādomā, vai mūsu jūrnieki saglabās konkurētspēju. Ja jūrnieku izglītības un kvalifikācijas jautājumus nerisināsim pietiekami nopietni, var pienākt brīdis, kad kuģu īpašnieki mūsu jūrniekus vairs nevērtēs kā nopietnu darba resursu.

Kuģi, uz kuriem dodas strādāt mūsu jūrnieki, ir pasaules flotes sarežģītākā daļa – ķīmijas kuģi, sašķidrinātās gāzes un dabasgāzes vedēji, un tas ir objektīvi, ka Jūras akadēmija tik specifiskas zināšanas nedod, tāpēc arī „Lapa” palīdz tās apgūt. Visi, ko ņemam darbā, iziet ļoti nopietnu pārbaudi un atlasu. Diemžēl pēdējā gada laikā ievērojami samazinājies to jūrnieku skaits, kurus mācām, jo arī kuģu īpašnieki izjūt krīzes radītās problēmas, taupa līdzekļus un mudina mūs noligt darbā jau sagatavotus speciālistus. Pirmās tiek grieztas tieši kvalifikācijas paaugstināšanai domātās finanses.

– Mūsu jūrnieki pamatzināšanas apgūst Latvijas jūrniecības mācību iestādēs.

– Ir arī kas tāds, ko jūrniecības mācību iestādes nevar iedot. Mums, ar to es domāju Latviju un tās uzņēmējus, nav savas flotes, tāpēc ne akadēmija, ne Liepājas koledža saviem studentiem nevar nodrošināt normālu praksi. Bet tas, ka viņi nevar iziet nopietnu un kvalitatīvu praksi, krietni samazina virsnieku kvalifikāciju. Tomēr, kā jau teicu, arī pašām jūrniecības mācību iestādēm ir pietiekami daudz problēmu. Kaut vai senais pasniedzēju jautājums.

– Kā Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācija, kurai ir zinoši speciālisti, varētu palīdzēt, piemēram, Latvijas Jūras akadēmijai mācībspēku jautājumā?

– Es vēlētos precizēt: ko nozīmē palīdzēt? Varbūt ir situācija, kad, piemēram, cilvēks kaut ko dara, bet visu līdz galam viens nevar paveikt, tad viņam var līdzēt. Nevis palīdzēt, bet gan līdzēt. Ja cilvēks pats neko nedara, tad viņam neviens nevar ne palīdzēt, ne arī līdzēt.

– Skarbi.

– Diemžēl tā ir patiesība. Mēs no malas neko nevaram palīdzēt, kamēr akadēmija pati nevēlēsies mainīt. Un ne jau tikai mācību process nosaka visu, arī to, vai šodienas students rīt kļūs par īstu jūrnieku. Savu domu ilustrēšu ar diviem nelieliem piemēriem. Pirmais. Tikko notika izstāde „Skola 2011”. To vajadzēja apmeklēt, pašiem redzēt un salīdzināt, kāds bija Latvijas Jūras akadēmijas stands un kāds Rēzeknes universitātes vai kādas citas augstskolas stands! Piedodiet, bet es nedomāju, ka citām augstskolām ar finansējumu ir daudz spožāk nekā akadēmijai! Šodien visi ir nabagi, bet kurš vēlas, tas arī ar nelieliem līdzekļiem parāda sevi no labākās puses. Mēs ar sievu piegājām Jūras akadēmijas stendam, kurā sēdēja zēns un meitene, un viņi pat neuzskatīja par vajadzīgu piecelties, lai ar mums sasveicinātos. Mēs drīkstējām paņemt vienu nelielu bukletiņu un uzzināt, ka varam aizbraukt uz akadēmiju un visu aptaustīt savām rokām. Abiem jauniešiem mugurā bija formas tērps, un viņi to apkaunoja. Man bija kauns, saprotiet, man bija kauns! Otrais. Jūrnieka darbs tiešām ir ļoti smags. Un paldies Dievam, ka mana sieva visus kopdzīves gadus, arī tos divdesmit, kad strādāju jūrā, ir bijusi principiāla, uzticīga un stipra sieviete, ne tikai mūsu četru bērnu māte, bet arī mans atbalsts un draugs. Es pat teiktu, viņa ir bijusi mana cīņas biedre. Tieši pateicoties viņai, es biju spējīgs labi strādāt, veidot savu profesionālo karjeru, es jutos drošs par savu rītdienu, jo zināju, ka mani nepievils. Un tā ir ļoti svarīga apziņa. Bet LJA izlaidumu kuplināt bija uzaicināta operas soliste, kura dziedāja par negodīgumu, brīvām attiecībām, par to, ka nevajag lolot veltīgas cerības, ka jūrnieku mājās gaidīs uzticama sieva vai draudzene. Un sēdās klēpī visiem pēc kārtas. It kā nevainīgs priekšnesums, kas piederētos kādā citā vietā, laikā un pasākumā, bet ne jau akadēmijas izlaidumā. Jaunie zēni, kuri vēl tikai gatavojas kļūt par

jūrniekiem un veidot savu profesionālo karjeru, izlaidumā saņem *ceļa maizi*: esiet gatavi, kamēr jūs būsiet jūrā, te krastā neviens jums uzticīgs nebūs. Vai šāds tēls bija vajadzīgs izlaiduma dienā? Laikam jau neviens nepadomā, ko un kāpēc dara. Mums taču jūrnieki ne tikai jāskolo, bet arī jāaudzina. Ja esmu audzinātājs, tad man jādomā ne tikai par to, ko es mācu, bet arī par to, kā es uzvedos, kāda ir mana stāja, kādu paraugu rādu. Ja mēs paši rādām sliktu paraugu, mēs, iespējams, sabojājam visu, kas piecos gados paveikts. Tas ir mans ļoti personisks viedoklis, jo uzskatu, ka tas nav pareizi.

Es piederu jūrniecības sabiedrībai un vēlos, lai tā visos iespējamajos veidos sevi parādītu no vislabākās puses. Diemžēl tas, ka es te stāstu un jūs par to uzrakstīsiet, neko nemainīs.

Tomēr joprojām ceru, ka Latvija ir jūras valsts, un ir pazīmes, kas par to liecina, tikai nevar saprast, kāpēc vēl arvien netiek izmantots tas, ko daba ir devusi. Bija laiks, kad par piekļūšanu jūrai karoja. Pēteris I cirta logu uz Eiropu, mums logs ir, bet mēs to turam aizvērtu un elpojam sasmakušu gaisu. Jūrniecības politiku raksturo kaut vai tas, ka Satiksmes ministrija savam Jūrniecības departamentam pirmajam samazināja darbinieku skaitu. Patiesībā ar to arī ir pateikts viss. Bet nekad nav par vēlu pajautāt: ko es varu darīt, lai lietas mūsu valstī ietu uz augšu?■

VAI DROŠĪBA IR DROŠA?

Kad domājam par riskiem drošībai, kas mūs ik dienas vajā uz mūsu planētas trīsdesmit procentiem sauszemes, no kuras liela daļa nav piemērota dzīvošanai, visbiežāk aizmirstam par tiem planētas septiņdesmit procentiem, ko klāj ūdens. Mūsu apziņā dominē cietzeme, bet 21. gadsimtā situācija pasaules okeānos un jūrās ir ievērojami mainījusies, tāpēc pienācis laiks mainīt arī mūsu domāšanu.

„Globalizācijas laikmetā nav mazsvarīgu jautājumu. Nozīmīgi ir gan tie, kas saistīti ar augsti attīstītajām tehnoloģijām, gan gluži praktiskām lietām. Benzīns jūsu mašīnā, kafija jūsu tasē un dators, ko ikdienā lietojat, vēl un vēl simtiem ikdienā lietojamu sadzīves priekšmetu visticamāk kādu laiku ir pavadījuši uz jūras. Daudz tiek runāts, ka augsti attīstītas komunikāciju tehnoloģijas nav pasargātas no datorvīrusiem vai interneta sakaru nodrošinājuma, bet salīdzinoši mazāk aizdomājamies par to, ka neaizsargātas ir arī tās preces, kas ik dienas tiek transportētas pa jūras ceļiem, kam kravu pārvadāšanas loģistikas ķēdē alternatīvas nemaz nevar atrast. Diemžēl arvien biežāk neaizsargāti ir arī jūrnieki.

Vēl pavisam nesen galvenā uzmanība tika veltīta tam, lai nepieļautu teroristu aktivitātes jūrā, bet pēdējo gadu laikā atgriezies arī gadsimtiem vecais drauds – jūras pirātisms.





Pienācis laiks runāt par to, kā ir attīstījusies un tiek organizēta aizsardzība jūrā, ko tas nozīmē biznesam un kur nākotnē gaidāmi izaicinājumi,” tā raksta „NATO Review” redaktors Pols Kings.

Industrializētās pasaules demokrātiju ilgstošā labklājība ir lielā mērā nodrošināta, pateicoties tam, ka pasaules jūras plašumi kopumā ir bijuši droši un aizsargāti tirdzniecības veikšanai.

Pasaules okeāni un jūras vairāk nekā sešdesmit gadus ir bijuši tāda kā miera zona un pasaules valstīm arī ceļš uz labklājību. Statistika liecina, ka pēdējā pusgadsimta laikā jūras kravu pārvadājumi ir pieauguši vairāk nekā četras reizes un veido aptuveni 90 procentus no pasaules tirdzniecības apjoma. Vidēji 60 procenti no pasaules naftas produktu eksporta tiek transportēti tieši par jūru. Jūras kravu plūsmu nodrošina pasaules tirdzniecības flote, kurā strādā vairāk nekā 50 tūkstoši dažāda tipa un izmēra tirdzniecības kuģu, tai skaitā jaunākās paaudzes supertankkuģi, konteinervedēji un lielle kruīza kuģi.

Ielūkojoties vienīgi statistikas datos, varētu domāt, ka jūras kravu pārvadājumu nozarē viss ir vislabākajā kārtībā, jo no Otrā pasaules kara beigām pasaules jūras plašumi kopumā bijuši tirdzniecībai droši. Industrializēto pasaules valstu labklājības izaugsme šo gadu laikā ir bijusi stabila, ja nu vienīgi reizēm nedaudz sašūpojusies pasaules ekonomikas pacēlumu un kritumu dēļ. Arī tādu jauno ekonomisko lielvaru kā Brazīlija, Ķīna un Indija straujo izaugsmi lielā mērā nodrošinājusi sekmīga jūras biznesa attīstība. Brīvas kuģošanas iespēju atzīst visas valstis, neatkarīgi no to lieluma, ģeogrāfiskā stāvokļa, politiskās sistēmas, ekonomiskās bagātības un militārā potenciāla.

Divdesmitā gadsimta otrā puse atstājusi it kā labu mantojumu, tomēr daži jūras tirdzniecības flotes analītiķi brīdina, ka pārlietu maz tiek pievērsta uzmanība tiem satraucošajiem faktiem, kas pēdējā laikā kļūst arvien aktuālāki, īpaši jau domājot par jūras drošības ilgtspējīgu nodrošināšanu. Jūras tirdzniecības apjoma pieaugums tuvākajās desmitgadēs prasīs aizvien lielākus resursus un aizvien nopietnāku sadarbību starptautiskā līmenī. Bet pašreizējo situāciju analītiķi sauc par „jūras aklumu” laikā, kad daudzas lietas liek attiecīgajām jūrniecības organizācijām mobilizēties, bet tas nenotiek.

Divdesmit pirmā gadsimta otrajā desmitgadē jūras ceļi to izmantotājiem tiešām var izrādīties ne tik droši, mierīgi un draudzīgi kā līdz šim. Arvien intensīvāki jūras pārvadājumi un populārāko jūras ceļu pārslogotība, bīstamie punkti, šaurās vietas un ostas, kam pievienojas tāds nelegālo aktivitāšu pieaugums uz jūras kā cilvēku tirdzniecība, pirātisms un terorisms... NATO analītiķi brīdina arī par iespējamām slēptām masu iznīcināšanas ieroču piegādēm, izmantojot jūras transportu. Tas viss liek analizēt riskus, izdarīt nepieciešamos secinājumus un domāt par jaunas kuģošanas drošības koncepcijas izstrādi, vispusīgāku pieeju jūras drošībai un aizsardzībai.

Pasaules sabiedrību, ja varētu tā teikt, no jūras puses apdraud vairāki riski. Kā jau iepriekš minēts, vērojams dažādu nelikumību pieaugums uz jūras: terorisms, pirātisms, cilvēku tirdzniecība, narkotiku bizness. Lielu apdraudējumu nereti rada tas, ka valstis, veidojot savas kara flotes attīstības stratēģiju, par pamatu ņem nevis valsts drošības jautājumus, bet gan konkurenci, kas, iespējams, var novest pie vēlēšanās izmantot militāros kuģošanas līdzekļus citu valstu iebaidīšanai, nemaz nerunājot par tiešu militāru agresiju vai konfliktu starp lielvalstīm. Tas kuģošanas drošībai var radīt negatīvas klimata pārmaiņas.



NATO Operāciju nodaļas plānošanas sekcijas vadītājs Diego Ruizs Palmers ir pārliecināts: ja jūras plašumi netiks pienācīgi pārvaldīti, tie varētu kļūt par patvērumu kriminālajiem grupējumiem, kuriem nav noteiktas valstiskās piederības, kā arī valstīm, kas vēlētos sponsorēt tādas nelegālās aktivitātes kā terorisms vai masu iznīcināšanas ieroču izplatīšana. Ja piepildītos šādas prognozes, tas, nenoliedzami, atstātu negatīvu ietekmi uz jūras tirdzniecību,

jūras ceļojumiem, kā arī uz enerģētisko resursu piegādes stabilitāti un drošību. Samazinātos tirdzniecības apjomi un partneru uzticība, kas novestu pie jaunām krīzēm un labklājības pazemināšanās mums visiem. Jāatzīst, ka nesenā pagātnē jau ir bijuši uzbrukumi kara flotes kuģiem, piemēram, 2000. gadā Jemenā teroristu uzbrukums ASV Jūras kara flotes iznīcinātājam „USS Cole” vai raķešu uzbrukums Izraēlas kara kuģim pie Libānas krastiem, ko 2006. gadā veica „Hezbollah” grupējums. Neskaitāmi pirātiskie uzbrukumi pie Somālijas krastiem ir konkrēts piemērs vecajai jūras nodarbei, kas tagad ar lielu sparū atdzimst.

Diego Ruīzs Palmers: „Strauji attīstās ražošana Āzijas lielvalstīs, pēdējā laikā tā iegūst aizvien lielāku nozīmi pasaules tirdzniecībā, tāpēc daudzas valstis cenšas pagriezt kuģus ar Indijas vai Ķīnas precēm savu ostu virzienā, lai no tranzītkrāvu apstrādes pakalpojumiem gūtu arvien lielākus ienākumus. Bet pa to laiku šīs Āzijas lielvalstis attīsta savu militāro stratēģiju un arī savu karakuģu būves programmu. Publiski tiek pausts viedoklis, ka programmas mērķis ir stiprināt jūras drošību. Tiesa gan, aizvien palielinās to Klusā okeāna valstu skaits, kuras piedalās starptautiskajās pirātisma apkarošanas operācijās Indijas okeāna rietumu daļā, kā arī starpvalstu jūras spēku mācībās, un to nešaubīgi varētu uzskatīt par pozitīvu tendenci. Bet NATO militārie analītiķi brīdina, ka šo valstu militārās programmas var nest sev līdzī ar jūras blokādes iespēju. Un to vienmēr vajadzētu atcerēties, kad domājam par starptautiskajiem jūras krāvu pārvadājumiem.

Tā kā NATO aliansi veido valstis, kurām ir izcila kuģošanas vēsture, lielas tirdzniecības flotes, globālas tirdzniecības intereses un plašs kara flotes potenciāls, tieši drošībai uz jūras tā vienmēr ir pievērsusi vislielāko uzmanību. Jau no pirmajām pastāvēšanas dienām tai šajā ziņā ir bijusi centrālā loma, un tā tas ir arī šodien. Pēc būtības NATO varētu uzskatīt arī par jūras aliansi. Atlantijas okeāns, Vidusjūra, Baltijas jūra un Melnā jūra vieno sabiedrotās valstis gan ģeogrāfiski, gan stratēģiski, jo jūras ir šo valstu kopīgā mantojuma un kopīgā likteņa svarīga sastāvdaļa.

NATO jūras spēki jau tradicionāli veic aizkavēšanas, pārliecināšanas un aizsardzības misiju, kam klāt nāk arī jaunāki uzdevumi: atbalsts krīzes vadības un jūras drošības operācijās, kurās bieži iesaistītas arī tādas valstis kā Austrālija, Somija, Japāna un Ukraina, kas nav NATO sastāvā. Sabiedroto kuģi jebkurā diennakts laikā var piedalīties operācijā „Ocean Shield”, nodrošinot NATO ieguldījumu starptautiskajās terorisma apkarošanas operācijās Indijas okeānā, darboties NATO terorisma apkarošanas jūras operācijā „Active Endeavour” Vidusjūrā, manevros kopā ar tādām valstīm kā Bahreina, Kuveita, Katara vai Apvienotie Arābu Emirāti, kas veido NATO Stambulas sadarbības iniciatīvu, kā arī kopā ar kādu no programmas „Partnerattiecības mieram” valsti, piemēram, Zviedriju, NATO Reaģēšanas spēku kontekstā.”

VAI KARA FLOTES LOMA MAZINĀSIES?

Tas ir jautājums, uz kuru atbildes meklē gan militārās doktrīnas piekritēji, gan tās noliedzēji. Bruņošanās pretinieki ir pārliecināti, ka mīts par draudu palielināšanos uz jūras ir stipri vien pārspīlēts un tiek uzturēts, lai varētu iedegt zaļo gaismu bruņošanās pieaugumam. Viņi arī pauž uzskatu, ka ļoti labi strādā militārā sektora un kuģu būves lobiji. Savukārt tie, kas nopietni pēta drošības jautājumus saistībā ar jūras kravu pārvadājumiem, ir pārliecināti, ka jūras kara flotes ēra nav beigusies, jo tagad iestājas jauns jūrniecības laikmets, kurš prasīs jautājumu kompleksu risināšanu. Viņi aktīvi pauž viedokli, ka potenciāli bistamajā ģeostratēģiskajā jūras vidē piesardzībai nevajadzētu palikt otrajā plānā, tāpēc aktuāla ir diskusija kaut vai par to, vai ASV flote, kas ir viena no varenākajām kara flotēm pasaulē, ir pareizi strukturēta, lai darbotos jaunajā drošības vidē. Kā liecina ASV jūras spēku stratēģija, ASV kara flotes smaguma centrs arī nākamajos gadu desmitos būs vērsts uz aviācijas bāzes



kuģu kaujas un ekspedīcijas grupām, kā arī uz kaujas un jūras desanta grupām pat tad, ja vajadzēs atteikties no nākamās lielo aviācijas kuģu būvēšanas. No Otrā pasaules kara gadiem ASV ir mantojusi operatīvo pieredzi un tehniskās zināšanas aviācijas nesējkuģu flotes plānošanas, iepirkuma un operāciju jomā, un šī pieredze ir unikāla un nepārspējama.

Secinājumi no aukstā kara pieredzes liecina, ka kodolvalstis nevēlas, lai sacensība starp pasaules valstu kara flotēm vai atsevišķi incidenti uz jūras pārvērstos par nopietnu konfrontāciju. Aizvien pieaugošais globālo jūras partnerību skaits dod iespēju rast saskaņotu pieeju starptautiskajām misijām un labāk sadalīt uzdevumus, kā arī nodrošināt operatīvo atbalstu un informācijas apmaiņu, lai nodrošinātu tiesībsardzības dienestu darbu uz jūras. NATO var būt sadarbības virzītājspēks gan kā operatīvās sadarbības centrs, gan kā politiskais forums konsultācijām par jūras jautājumiem.

Daži analītiķi domā, ka esam jaunas kara flotes ēras sākumā un kļūsim par jūras lietu revolūcijas lieciniekiem, jo piedzīvosim, ka bruņošanās samazināsies un vairs nebūs iespējama tāda kara flotes izmantošana kā Otrā pasaules kara gados vai ko paredzēja konflikta gadījumā starp NATO jūras spēkiem un Padomju kara floti aukstā kara laikā. Saskaņā ar šo teoriju kara flotēm smaguma



centrs jāpārceļ no flotes operācijām atklātos ūdeņos uz optimizētām flotēm, kas bāzējas piekrastē un iekšzemes ūdeņos, kā arī uz policijas misijām.

Neraugoties uz tādiem šķēršļiem kā nemitīga aizsardzības izdevumu samazināšana un lieli flotes rekapitalizācijas izaicinājumi, tādas valstis kā Austrālija, Ķīna, Japāna, Koreja, Brazīlija, Francija, Indija, Itālija, Nīderlande, Krievija, Spānija, Apvienotā Karaliste un ASV turpina investēt savās okeāna kara flotēs.

Sadarbība, konsolidācija, sapratne – lūk, spēks, uz kura pamata var būtēt jaunas attiecības un garantēt drošību pasaules jūrās un okeānos. NATO ir šo centienu vidū, lai stāvētu jūras drošības sardzē.

VIDUSJŪRAS DROŠĪBA. KĀ TĀ TIEK PANĀKTA?

Kopš 2001. gada, kad aktīvi tika sāktas terorisma apkarošanas operācijas, Vidusjūrā nav bijis neviena teroristu aresta gadījuma.

Ja nākotnes drošības vidē diplomātiskā veiklība tiks vērtēta augstāk nekā šaujammieroču spēks, sadarbība augstāk par piespiešanu, bet sistēmas augstāk nekā skaitliskais daudzums, tad NATO aktīvā loma Vidusjūrā var dot svarīgu ieskatu nākotnē.

Vidusjūra ir ne tikai svarīgas vēsturiskas krustceles, bet arī nozīmīga jūras tirdzniecības supermaģistrāle. Tik intensīvs jūras ceļš prasa nopietnu darbu, lai nodrošinātu un uzraudzītu kuģošanas drošību un izslēgtu jebkurus terorisma vai cita veida draudus. Šai ziņā milzīgas iespējas ir NATO pašreizējam potenciālam, turklāt tas dod ierosmi NATO nākotnes stratēģijas veidošanai. Tādas NATO operācijas kā „Active Endeavour” (OAE), „Maritime Situational

Awareness" (MSA) un „Maritime Security Operations" (MSO) ir apliecinājušas visjaunākās un modernākās tehnoloģijas izmantošanu.

„Active Endeavour" misijas galvenais uzdevums ir aizkavēt un novērst Vidusjūras izmantošanu teroristiskiem mērķiem, kā arī nošķirt teroristu aktivitātes no citām aktivitātēm jūrā. Jūras vide ir neskaidrību pilna, jo uzraudzību ietekmē daudzi faktori: Vidusjūra ir ļoti liela, daudz ir jautājumu, kas saistīti ar vides problēmām, sensoru darbības diapazons ir ierobežots, stipri vien jūtas laika apstākļu ietekme. Atpazītos jūras attēlus – RMP – vēl vairāk sarežģī tas, ka jūrā atrodas ļoti liels skaits dažādu kuģu, kas veic kā likumīgas, tā arī nelikumīgas, bet ar terorismu nesaistītas darbības.

Politiski jau visas Vidusjūras valstis piekrīt, ka informācijas un resursu apmaiņa, lai veidotu pēc iespējas precīzākus RMP datus, kalpotu šo valstu interesēm.

Sadarbībā ar citām NATO struktūrām Neapoles Jūras pavēlniecības štābs (HQ MC) visus savus spēkus ir veltījis tam, lai izstrādātu un ieviestu MSA jūras situācijas apzināšanas sistēmu un procesu metodoloģiju, kuri palīdz novērot un spēj apstrādāt lielu datu kopumu, kas iegūts no krastā, jūrā un gaisā esošajiem sensoriem. Daļa no šiem datiem nāk automātiskās identifikācijas sistēmas (AIS) signālu formā, kas obligāti ir jāraida visiem tirdzniecības kuģiem, kuri lielāki par 300 tonnām. Ar ieviesto sensoru sistēmu, kurā apvienotas piecpadsmit Vidusjūras un Melnās jūras valstis, ik dienas tiek saņemts vidēji 8000 informāciju par kuģiem.



NATO operācija „Maritime Security Operations" Vidusjūrā.

Atzīstot, ka krasta sensoriem ir neatsverama nozīme jūras situācijas apzināšanā un ka valstis ir ieinteresētas gūt piekļuvi sistēmas kumulatīvajiem, neapstrādātajiem datiem, Neapoles HQ MC ir pasludinājis šā tīkla paplašināšanu par stūrakmeni attiecību veidošanā ar partnervalstīm, it īpaši Vidusjūras dialoga ietvaros. Savukārt gaisa sensoru izmantošana būtiski papildina Vidusjūras novērošanas spējas, īpaši tajās Vidusjūras zonās, kas atrodas ārpus jūras sensoru uztveršanas robežām.

OAE „Surge Operations" neatņemama sastāvdaļa, ko arī veic Neapoles HQ MC štābs, ir stingra informācijas kampaņa „Information Operations", kuras

mērķis ir stāstīt ar jūru saistītajai auditorijai par NATO gatavību cīnīties un neļaut teroristiem izmantot jūru. Šādi paziņojumi komerckuģu īpašniekiem un operatoriem par to, ka NATO aktīvi patrulē Vidusjūrā un cieši uzrauga visus ar jūru saistītos darbības veidus, palīdz aizkavēt un samazināt nelikumīgas darbības. Vēl viens „Information Operations” kampaņas mērķis ir informēt lielāko kuģu kapteiņus, ka NATO ir gatava reaģēt, sniegt tiem instrukcijas un norādīt kontaktus, kur viņi varētu ziņot par aizdomīgiem faktiem, tā vēl vairāk paplašinot informācijas tīklu.

Izmantojot savu OAE ieredzi, Neapoles štābs vadīja pirmo NATO pretpirātisma operāciju „Allied Provider” (OAP), kā arī triju mēnešu operāciju Adenas līcī un Somālijas ūdeņos, lai garantētu drošību ANO Pasaules pārtikas programmas (WFP) kuģiem, kas nogādāja humāno palīdzību Somālijai. Šī operācija tika sākta tikai divas nedēļas pēc NATO ģenerālsekretāra pieņemtā lēmuma par WFP palīdzību Somālijai. Tik ātra militāra atbilde uz politisku uzdevumu ir klasisks piemērs tam, cik operatīvi ir jūras spēki vispār un jo īpaši NATO pastāvīgās jūras spēku grupas.

OAP veiksmē daļēji bija pamats tam, ka tagad NATO ir uzņēmusies pastāvīgu pienākumu cīnīties pret pirātismu, bet 2009. gadā šī operācija jau pārtapa par operāciju „Ocean Shield”, kas dod savu ieguldījumu starptautisko spēku cīņā pret pirātismu Āfrikā un Indijas okeānā.

Iespējams, ka draudi un riski, kas saistīti ar nelegālām aktivitātēm uz jūras, tādām kā narkotiku kontrabanda, ieroču kontrabanda, cilvēku tirdzniecība un nelegālā migrācija, kādu dienu pāraugs nacionālo tiesībsardzības institūciju kapacitātes ietvaru. Tādā gadījumā MSA rīki un idejas par to, kā atšķirt labo no sliktā jūras vidē, izrādīsies noderīgas arī nākotnē. Tīkmēr NATO jūras kopiena turpinās ietekmēt tiesisko ietvaru, attīstīt doktrīnu, savienot resursus ar vajadzībām un uzlabot taktiku, lai padarītu jūru iespējami mazāk viesmīlīgu teroristiem un pirātiem.■

Pēc preses materiāliem

VAI BALTIJAS JŪRĀ DROŠĪBAS PIETIEK?

„Arctic Sea” ar 15 krievu apkalpi tika nolaupīts 2009. gadā naktī uz 25. jūliju Baltijas jūrā pie Zviedrijas krastiem. Krievijai par notikušo bija sava versija: pie „Arctic Sea” piepeldējusi piepūšamā ātrlaiva, kurā atradušies pirāti. Noziedznieki apgalvojuši, ka viņu laivai ir nopietni bojājumi, tomēr tūlīt pēc uzkāpšanas uz kuģa to sagrābuši. Kuģa apkalpes locekļi žurnālistiem stāstīja, ka nolaupītāji bija ģērbusies melnās formās, kam uz muguras bijis uzraksts „POLICIA”. Pēc tam „Arctic Sea”, izpildot pirātu prasību, ar izslēgtām navigācijas iekārtām devies Āfrikas virzienā. Krievijas amatpersonas paziņoja, ka tās karakuģa „Ladnij” apkalpe 17. augustā pamanījusi nolaupīto „Arctic Sea” Zaļā raga salu piekrastē, atbrīvojusi visus 15 kravas kuģa jūrniekus, bet pirātus sagūstījusi.

Pēc oficiālām ziņām, kuģis uz Alžīriju veda zāģmateriālu kravu. Bija arī cits viedoklis: „Arctic Sea” veda ieročus, bet tā nolaupīšana bijis piemērs Krievijas politiķu un noziedznieku sadarbībai. Par to liecina publiskotie portāla „WikiLeaks” dokumenti. „Kravas kuģis „Arctic Sea”, kas tika nolaupīts 2009. gada 24. jūlijā Baltijas jūrā un kura nolaupīšanā iesaistīti arī Latvijas valsts piederīgie, veda ieročus,” apgalvo Spānijas prokurors Hosē Grinda Gonsaless. Viņš arī uzskata, ka Krievijas varas iestādes sadarbojas ar organizētās noziedzības grupējumiem, par ko liecina no



ASV vēstniecības Spānijā sūtītie ziņojumi. Krievijas amatpersonas vairākkārt noliedza Lielbritānijas laikraksta „Sunday Times” ziņoto, ka uz pirātu nolau-pītā kuģa „Arctic Sea” atradusies slepena pretgaisa aizsardzības raķešu S-300 krava, kas bijusi domāta Irānai.

Interesants ir fakts, ka kuģa glābšanai Krievijas militārie spēki nosūtīja arī eskadras minū kuģi, zemūdenes un divas militārās kravas lidmašīnas, kas ir nesamērīgi lieli spēki vienkārša kravas kuģa glābšanai un pastiprināja starp-tautiskā līmenī izskanējušās aizdomas, ka uz kuģa patiesībā atradās pretgaisa aizsardzības raķešu S-300 krava, kas bija paredzēta Sīrijai. Šīs aizdomas vēl vai-rāk pastiprināja tas, ka nākamajā dienā pēc kuģa atbrīvošanas Krievijā ieradās Izraēlas prezidents Šimons Peress, kurš ar Krievijas prezidentu Dmitriju Med-vedevu aiz slēgtām durvīm apspriedis „Krievijas ieroču un militārā aprīkojuma pārdošanu Izraēlai naidīgām valstīm”. Izskanējušās versijas, ka tieši Izraēla, nevis Krievija reāli pārtvēra „Arctic Sea”. „The Daily Mail” izvirzīja versiju, ka Krievijas specdienesti kuģi izmantojuši kodolieroču iekārtu kontrabandai un, baidoties, ka šis fakts var nākt atklātībā, ja rietumvalstu izlūkdienesti pārtvers kuģi, paši inscenēja kuģa nolaupīšanu un organizēja tā *atbrīvošanu*. Krievija visu laiku kategoriski noliegusi, ka kuģis būtu pārvadājis ko vairāk kā deklarē-to kokmateriālu kravu.



Ēriks Nilless Kross.

„Arctic Sea” nolau-pīšanas lietu izmeklēja ne tikai Krievijā, bet arī drošības dienesti Lat-vijā, Igaunijā, Somijā, Maltā un Zviedrijā. Pēc „Interfax” ziņām, Somi-jas izmeklētāji ziņojuši, ka „Arctic Sea” nolau-pīšanas iemesls bijušas komerciālas nesaska-ņas starp nolaupīšanas pasūtītājiem un kuģa

īpašniekiem. No neoficiāliem avotiem dzirdēts, ka Krievija īpaši pastiprināti pārbauda versiju, ka reālais „Arctic Sea” nolaupīšanas iniciators bijis šā kuģa īpašnieks, Somijā dzīvojošais V. Matvejevs, kurš pats nonācis finansiālās grū-tībās.

Tas bija pirmais pirātisma gadījums Eiropas teritoriālajos ūdeņos ne tikai pēdējos gadu desmitos, bet arī simtos.

D. Savinam, Latvijas Jūras akadēmijas absolventam, kuru tiesā aizstāvēja arī Latvijas advokāts Egons Rusanovs, Maskavas pilsētas tiesa 2010. gada 11. jūnijā piesprieda septiņus gadus ieslodzījumā. Viņš savu vainu atzina, un

D. Savina lietu skatīja bez pierādījumu pārbaudes. Arī V. Ļepins atzinās, un viņa lietu skatīja Arhangeļskā. Piecu gadu cietumsodu Maskavas tiesa piesprieda Tallinas iedzīvotājam Andrejam Luņevam, kurš tāpat vainu bija atzinis. Lai arī šie nozieguma izpildītāji nenoliedz, ka nodarbojušies ar pirātismu, neatbildēti paliek jautājumi, vai „Arctic Sea” tiešām veda tikai kokmateriālu kravu, kas bijis pirātisma operācijas pasūtītājs un vai izpildītāji nav bijuši tikai bandinieki nopietnā starptautiskā politiskā spēlē.

Ja var ticēt notiesātajam D. Savinam, tad „Arctic Sea” sagrābšanas pasūtītājs un finansētājs bijis viņa biznesa kompanjons Igaunijas pilsonis Ēriks Nīless Kross, vēsturnieks un uzņēmējs, kurš savulaik ir vadījis Igaunijas ārējās izlūkošanas dienestu, kā arī konsultējis Gruziju karadarbības laikā ar Krievijas Federāciju. Ē. N. Krosa uzņēmējdarbība saistīta ar naftas un gāzes biznesu, kas vispārējās finanšu krīzes dēļ bijis nopietnu problēmu priekšā, tāpēc viņš izteicis D. Savinam priekšlikumu sagrābt kuģi pēc Somālijas scenārija un pieprasīt izpirkuma maksu. Bet to, ka kuģa sagrābšanai jānotiek tieši Baltijas jūrā, D. Savins gan uzskatījis par absurdu, jo krasta apsardzes dienestu radari ļoti nopietni kontrolē kuģu kustību Baltijas jūrā, piedevām tā ir slēgta jūra, no kuras vienīgais izbraukšanas ceļš ir Dānijas šaurumi.

Pēc Baltijas jūrā it kā notikušā pirātisma incidenta Krievijas Federācijas robežpārvalde aktualizēja drošības kontroles jautājumus un paziņoja, ka Baltijas reģiona valstis Baltijas jūras robežu sadarbības konferences ietvaros izstrādās pilnīgāku kuģniecības drošības sistēmu, kas ļaus sekot visu kuģu kustībai, kuri pārvietosies Baltijas jūras akvatorijā.

DATU APMAIŅA „SAFESEANET” SISTĒMĀ

Tā kā saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Krasta apsardzes dienests palīdz risināt kuģu kapteiņu, aģentu un kuģu īpašnieku problēmas saistībā ar kuģu ienākšanu un izešanu no ostas, pēc vairākām veiksmīgām darba grupu sanāksmēm tika pieņemts lēmums par informācijas elektronisku apmaiņu „SafeSeaNet” sistēmā.



Līdz ar to patlaban Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienests sadarbībā ar Latvijas Jūras administrāciju strādā, lai Latvijas likumdošanā un praksē ieviestu jauno elektronisko ziņošanu, ko paredz MK projekts „Noteikumi par formalitātēm, kas saistītas ar kuģu ienākšanu ostā un izešanu no tās”. No 2011. gada 1. janvāra būs iespējams ziņojumus par kuģu ienākšanu ostā attiecīgajai iestādei iesniegt divējādi: gan dokumentu veidā kā līdz šim, gan elektroniski ziņojot „SafeSeaNet” sistēmā. Ieviešot jauno elektronisko ziņošanu SSN sistēmā par

kuģu ienākšanu ostā, jaunie noteikumi, proti, 2009. gada 23. aprīļa direktīva 2009/16/EK „Par ostas valsts kontroli”, paredz, ka augsta riska kuģiem, pasažieru kuģiem, beramkravu kuģiem, naftas tankkuģiem, gāzes tankkuģiem un gāzvedējiem, kuru ekspluatācijas ilgums ir lielāks par 12 gadiem, būs jāziņo par savu ienākšanu ostā 72 stundas iepriekš. Jauno noteikumu ievērošana, t.i., ziņošana „SafeSeaNet” sistēmā par minētajiem kuģiem, paredzamajā kārtībā būs obligāta. Par visu citu veidu kuģu ienākšanu ostā jāziņo kā līdz šim – 24 stundas pirms ienākšanas ostā, arī to aktuālais pietauvošanās un attauvošanās laiks.

LATVIJAI JAUNA JŪRAS NOVĒROŠANAS SISTĒMA

Jūras novērošanas un sakaru dienesta galvenie uzdevumi ir nodrošināt nepārtrauktu Latvijas Republikas teritoriālo ūdeņu radiotehnisko un vizuālo novērošanu, ekonomiskās zonas kontroli sadarbībā ar Jūras spēku flotiles kuģiem nolūkā iegūt pilnīgu informāciju par kuģu kustību un to identifikāciju atbildības rajonā, nodrošināt naftas savākšanas iekārtu uzturēšanu darba kārtībā un uzglabāšanu un piedalīties naftas piesārņojuma likvidācijā jūrā.

Baltijas jūrā strauji pieaug kuģošanas intensitāte, kā arī jahtu un motorlaivu skaits, tāpēc glābšanas dienestiem arvien biežāk ir jāiesaistās palīdzības sniegšanā gadījumos, kad peldlīdzekļu vai ūdenī nokļuvušu cilvēku atrašanās vieta ir zināma tikai aptuveni.

Līdzšinējā Jūras novērošanas sistēma (JNS), kas 20. gadsimta deviņdesmito gadu sākumā tika pārņemta no padomju armijas, vairs nespēj efektīvi pildīt savas funkcijas. Tā ir nolietota un tās uzturēšanā katru gadu jāiegulda aizvien lielāki līdzekļi, tā nenosedz visu Latvijas kontrolēto Baltijas jūras teritoriju un ar to nav iespējams uztvert nelielus objektus jūrā.

Lai sekmētu meklēšanas un glābšanas darbu veikšanu jūrā un nodrošinātu ar valsts aizsardzību saistīto uzdevumu izpildi, Aizsardzības ministrija 2006. gada maijā noslēdza līgumu ar NATO Uzturēšanas un apgādes aģentūru (NAMSA) par mūsdienu prasībām atbilstošas JNS ieviešanu Latvijā.

2010. gadā sistēma pilnībā tika ieviesta. Projekts sadarbībā ar NAMSA tika realizēts atbilstoši noslēgtajam līgumam un noteiktajiem grafikiem. Visi tehniskās novērošanas punkti (TNP) ir aprīkoti ar uztveres sensoriem un dienas un nakts redzamības kamerām.

Jaunā sistēma paredzēta jebkuru noteikta izmēra siltumu izdalošu un peldošu objektu identificēšanai visu diennakti jebkādos laika apstākļos. Kā iepriekš norādīja Jūras spēku pārstāvji, glābējiem būs pieejamas daudz precīzākas cietušo koordinātas un viņi varēs daudz operatīvāk sniegt nepieciešamo palīdzību.

Pēc jaunās Jūras novērošanas sistēmas ieviešanas atbildīgās amatpersonas sola jūrā pazudošo cilvēku un peldlīdzekļu efektīvāku un operatīvāku meklēšanu.

Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta komandieris jūras kapteinis Hermanis Černovs: „Jaunā sistēma vairāk labuma dos civilajam nekā militārajam sektoram, jo atšķirībā no vecās tā spēš jūrā identificēt mazos peldlīdzekļus. Sakarā ar kuģu skaita palielināšanos Latvijas teritoriālajos ūdeņos šāda sistēma bija ļoti nepieciešama, un informāciju no tās varēs iegūt arī robežsargi un muitnieki. Jaunā JNS būtiski veicinās glābšanas darbu veikšanu Baltijas jūrā, samazinot cilvēku un peldlīdzekļu meklēšanai patērēto laiku. Tā ļaus visu diennakti un jebkādos laika apstākļos identificēt pat kvadrātmtru lielus siltumu izdalošus un peldošus objektus. Glābējiem būs pieejamas daudz precīzākas cietušo koordinātas un viņi varēs daudz ātrāk sniegt nepieciešamo palīdzību. Sistēma nodrošinās arī daudz plašākas iespējas apzināt tos peldlīdzekļus, kuriem jūrā radušās tehniskas problēmas, un veikt nepieciešamos preventīvos pasākumus.”

Par NAMSA organizētā starptautiskā iepirkuma konkursa uzvarētāju kļuva „Indra Sistemas S.A.”, kas ir viens no vadošajiem Spānijas informācijas tehnoloģiju uzņēmumiem. Sadarbībā ar apakšuzņēmumiem SIA „Lattelecom” un SIA „Citrus Solutions” tika veikta JNS tehnisko novērošanas punktu izbūve, kā arī iekārtu instalācija.

UZZIŅAI

Jūras novērošanas sistēmas izveides projekta ietvaros uzbūvēti divpadsmit un rekonstruēti viens tehniskās novērošanas punkts, kā arī iegādātas divas mobilās stacijas. Viens no šiem punktiem jeb torņiem atrodas Rīgā, divi Vidzemē un desmit Kurzemē. Projekta realizācijā triju gadu laikā ieguldīti 13,6 miljoni latu. Līdzīgas JNS sekmīgi darbojas Igaunijā un Lietuvā, ASV, Kanādā, vairākās Eiropas valstīs (Dānijā, Francijā, Polijā, Spānijā, Vācijā, Zviedrijā), Tuvo Austrumu un Āzijas valstīs.

OPERATĪVA RĪCĪBA

Latvijas Krasta apsardzes dienesta (KAD) Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra (MRCC) darbinieki strādā nepārtrauktā režīmā un rūpējas, lai ikvienam nelaimē nonākušajam tiktu sniegta palīdzība. MRCC darbu ievērojami atvieglo jaunā Jūras novērošanas sistēma.

Tā aprīkota ar jutīgiem uztveres sensoriem, kas spēj ātri noteikt pat aptuveni kvadrātmtru liela, siltumu izdaloša un peldoša objekta reālo atrašanās vietu jūrā, savukārt optiskie sensori palielina informācijas apjomu un precizitāti piekrastē. Sistēma nodrošina arī efektīvāku ekoloģiskās situācijas apzināšanu, jo ļauj pamanīt iespējamo piesārņojumu.

Jūrā starp Kalngali un Carnikavu tika izglābti četri cilvēki, un tas bija pirmais gadījums, kad izmantoja jauno Jūras novērošanas sistēmu, kuras elementi darbojās vēl tikai testa režīmā. Izmantojot JNS, ievērojami tika sašaurināts meklēšanas un glābšanas rajons, kas sākotnēji bija ļoti aptuvs.

KAD Krasta apsardzes pārvaldes virsnieks kapteinleitnants Roberts Laķušs: „KAD MRCC galvenais uzdevums ir nodrošināt cilvēku meklēšanu un glābšanu Latvijas atbildības rajonā, uzraudzīt kuģošanas kontroli, bez kuras nav iespējams efektīvi veikt meklēšanas un glābšanas darbus, kā arī organizēt, veikt un vadīt naftas piesārņojuma likvidēšanu jūrā un kuģu avārijas seku likvidēšanu. Daudz loģiskāk ir regulāri kontrolēt situāciju un iespēju robežās novērst negadījumus, nekā vēlāk cīnīties ar negadījumu sekām, tāpēc KAD organizē, koordinē un vada pasākumus, lai kontrolētu, kā tiek ievēroti normatīvie akti un starptautiskās tiesību normas, kas nosaka Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību, veic nacionālā sakaru un vadības centra funkcijas saskaņā ar Starptautiskā kuģu un ostu iekārtu aizsardzības kodeksa prasībām, kā arī nodrošina nacionālā sakaru centra funkcijas ES kuģošanas drošības tīklā „SafeSeaNet”.

Mūsu atbildības rajons Baltijas jūrā ir aptuveni tikpat liels, cik puse no Latvijas sauszemes teritorijas, un tas aptver Rīgas jūras līci kopā ar valsts robežu starp Latviju un Igauniju, Irbes šaurumu, tālāk jau daļu no Igaunijas, Zviedrijas, Latvijas un Lietuvas piekrastes ekonomiskajām zonām. Atbildības rajonu nosaka starptautiskās konvencijas, un tas ir sadalīts starp visām konvencijas dalībvalstīm.

Krasta apsardzes dienesta MRCC galvenais darbības princips ir būt gataviem jebkurā brīdī, kad nepieciešama mūsu palīdzība. Tad, kad neesmu dienestā un man zvana telefons, uzreiz ir skaidrs – būs jābrauc strādāt. Viens no lielākajiem izaicinājumiem ir jauna personāla piesaiste, jo, lai dienētu MRCC, ar dienesta pieredzi bruņotajos spēkos un valodu zināšanām vien nepietiek. Nepieciešamās zināšanas jaunie speciālisti iegūstursos, kas prasa gan cilvēku, gan laika, gan finanšu resursus un arī vēlmi būt šai sistēmā, kā arī spēju pieņemt pārdomātus, profesionālus un neemocionālus lēmumus KAD MRCC darbā.

Visvairāk darba ir vasaras navigācijas sezonā, kad ievērojami pieaug kuģu un citu peldlīdzekļu kustības intensitāte mūsu atbildības zonā. Tas gan nenozīmē, ka ziemā kuģu nav, tomēr ar tirdzniecības kuģiem ir ievērojami mazāk problēmu nekā ar atpūtniekiem.

Ikvienā situācijā, kad radušās problēmas jūrā vai jūras piekrastē, pēc palīdzības ir jāvērsas pie mums – KAD MRCC, nevis tā jāmeklē citur. Ir gadījumi, kad novēloti saņemam informāciju par to, ka jūrā pazudis cilvēks. Diemžēl pēc trijām vai četrām dienām vairs nav kam palīdzēt. MRCC koordinators pienākums ir pieņemt lēmumu par glābšanas operācijas uzsākšanu un izbeigšanu,

jo ir ļoti svarīgi, ka meklēšanas un glābšanas operāciju vada viens MRCC. Savukārt procedūras ir ļoti stingras, jo darbojamies saskaņā ar starptautisko un nacionālo likumdošanu.

Jūras novērošanas sistēma ir viens no instrumentiem, ar kuru tiek veikta kuģošanas un situācijas kontrole. Tas ir līdzeklis, kas ļauj ievērojami ātrāk saņemt pilnīgāku informāciju. Ikvienā glābšanas operācijā pats svarīgākais ir laiks un, pateicoties Jūras novērošanas sistēmai, mums ir iespēja saņemt daudz precīzāku informāciju, kas palielina izredzes veiksmīgi pabeigt glābšanas operāciju."

„MISTRAL”. PAR VAI PRET DROŠĪBU?

„Francijas lēmums pārdot Krievijai desantkuģus „Mistral” neietekmēs Baltijas jūras reģiona drošību un stabilitāti. „Mistral” pārdošana ir divpusējs biznesa darījums starp Franciju un Krieviju un tam nav ietekmes uz NATO vai ES valstu un Krievijas stratēģisko līdzsvaru,” šādu pārliecību pauž Latvijas ārlietu ministrs Ģirts Valdis Kristovskis.

Ģirts Valdis Kristovskis: „Pastāvošie starptautiskie bruņojuma eksporta ierobežošanas līgumi un starpvalstu vienošanās lielākoties neuzliek ierobežojumus jebkāda bruņojuma eksportam ne uz NATO, ne ES valstīm, ne Krieviju. Lēmumu par bruņojuma eksportu pieņem katra valsts atsevišķi. Papildu



ierobežojumus var uzlikt tikai attiecīga ANO Drošības padomes rezolūcija. Latvijas nacionālās un militārās drošības pamatā ir Latvijas dalība ES un NATO, stingrākais arguments te ir valstu kolektīvās drošības principi un garantijas, jo īpaši NATO līguma 5. pants, kas ir Ziemeļatlantijas savienības stratēģisko dokumentu pamatā.”

Turklāt arī Francijas amatpersonas vairākkārt skaidrojušas šo darījumu, minot, ka nav pamata bažām, ka šādu militāro aprīkojumu Krievija varētu vērst pret savām kaimiņvalstīm.

2011. gada sākumā presi sasniedza ziņa, ka Francijas kompānijas STX kuģu būvētavā Krievijas un Francijas aizsardzības ministri parakstījuši līgumu, ar ko tiek apliecināts, ka Krievija no Francijas iegādājusies četrus helikopteru bāzes kuģus „Mistral”. Darījuma summa netiek precizēta.

Eiropas Parlamenta deputāts Krišjānis Kariņš: „Mūsu kaimiņvalsts, kur autoritārais režīms arvien vairāk nostiprinās, parakstot vienošanos, iegūs četrus „Mistral” uzbrukuma tipa helikopteru bāzes kuģus un visjaunākās paaudzes NATO bruņojumu. Tas, ka šāds darījums var notikt, izgaismo vienotas Eiropas Savienības drošības politikas trūkumu.”

UZZIŅAI

Par diviem helikopteru bāzes kuģiem „Mistral” Krievija Francijai samaksās kopumā 1,37 miljardus eiro (960 miljonus latu). Darījuma summa var izrādīties zemāka, jo vēl divi kuģi pēc franču licences tiks būvēti Krievijā. Pirmo „Mistral” Francijā varētu uzbūvēt 2013. gada beigās vai 2014. gada sākumā, bet otro kuģi plānots pabeigt 2014. gada beigās vai 2015. gada sākumā.

UZZIŅAI

Sarunas par „Mistral” tipa kuģu pārdošanu Krievijai Parīzē un Maskavā uzsāka 2009. gadā, un galvenās nesaskaņas bija jautājumā par to, vai Francija nodos Krievijai militārās tehnoloģijas. Uz 199 metrus garā „Mistral” iespējams izvietot jūras kājnieku bataljonu, 16 helikopterus un 40 „Leclerc” tipa tanku, divus vai trīs nelielus desanta kuģus un līdz pat 70 transportlīdzekļiem.

2010. gada septembrī pēc Kariņa ierosinājuma EP notika debates par iespējamo darījumu starp Krieviju un Franciju par „Mistral” kuģu iegādi un Eiropas kopējo ārlietu un drošības politiku, kurās vairākkārt tika norādīts uz dalībvalstu savstarpējo konsultāciju nepieciešamību drošības jautājumos.

Bažas par Francijas un Krievijas darījumu paudusi ne tikai Latvija, bet arī vairākas citas Krievijas kaimiņvalstis.■

Pēc preses materiāliem

STARPTAUTISKĀ SADARBĪBA

PIEREDZES APMAIŅA

ASV jūras flotes kuģis „USS Kauffman” Rīgā ieradās 3. maijā par godu Latvijas neatkarības atjaunošanas 20. gadadienai. Viens no galvenajiem kuģa vizītes mērķiem bija attīstīt sadarbību ar ārvalstu jūras spēkiem, pilnveidot dalībvalstu individuālās un kolektīvās prasmes, stiprināt sadraudzību, savstarpējo sapratni un sadarbību, kā arī veicināt jūras spēku aizsardzību un drošību.

Vairāk nekā 25 Nacionālo bruņoto spēku (NBS) Aviācijas bāzes un Flotiles karavīri piedalījās kopīgā apmācības programmā ar ASV jūras flotes kuģa „USS Kauffman” apkalpes locekļiem. Vingrinājumā tika iesaistīts arī Flotiles patruļkuģis P-03 „Linga” un helikopters Mi-17.

Vingrinājuma mērķis bija NBS un ASV personāla pieredzes apmaiņa un sadarbības uzlabošana. Scenārijs paredzēja, ka patruļkuģis P-03 „Linga” un helikopters Mi-17 sagaidīs kuģi „USS Kauffman” jūrā pirms ienākšanas ostā un līdz ostai tiks veikti cilvēku meklēšanas un glābšanas, kā arī medicīniskās evakuācijas vingrinājumi.

MILITĀRĀS MĀCĪBAS „BALTIC HOST 2010”

2010. gada 31. maijā visās trijās Baltijas valstu galvaspilsētās reizē sākās Baltijas valstu militārās mācības „Baltic Host 2010”, kuru mērķis bija Baltijas valstu aizsardzības nozarēm kopā ar citām valsts institūcijām izstrādāt rīcības plānus laicīgai un adekvātai sabiedroto militāro un atbalsta vienību uzņemšanai, izvietojamai un integrācijai vienlaicīgi visu Baltijas valstu teritorijā. Šoreiz īpaša uzmanība tika veltīta aizsardzības nozares un civilo institūciju sadarbības pilnveidošanai uzņemošās valsts atbalsta (UVA) operāciju laikā.

„Baltic Host 2010” direktors, Aizsardzības ministrijas Mobilizācijas un uzņēmējvalsts atbalsta plānošanas nodaļas vadītājs Valdis Būcēns: „Šīs mācības ir lieliska iespēja pilnveidot Baltijas valstu savstarpējo sadarbību UVA operāciju koordinēšanā. „Baltic Host” ir teorētiskās mācības, kas ir sagatavošanās praktiskajām mācībām „BALTOPS” un „Sabre Strike”.

Mācībās piedalījās Latvija, Lietuva, Igaunija, ASV spēku pavēlniecība Eiropā (EUCOM) un NATO Augstās gatavības Jūras spēki, pirmo reizi tajās piedalījās arī Dānija, Polija, Norvēģija un Vācija. No Latvijas puses bija iesaistīti Nacionālie bruņotie spēki, Aizsardzības ministrija un tās padotības iestādes, Drošības policija, Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienests, Satiksmes ministrija, Valsts policija, Valsts robežsardze un Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests, kopumā apmēram 160 cilvēku.

Mācību uzdevumu izpilde, sniedzot UVA sabiedroto spēkiem, tiek pārbaudīta, izmantojot iepriekš sagatavotu scenāriju, kura pamatā ir pirmskrīzes situācija noteiktā reģionā, kurā nepieciešams panākt noregulējumu un novērst krīzes situāciju.

Uzņemošās valsts atbalsts ir civilais un militārais atbalsts, ko miera laikā, krīzes vai kara apstākļos uzņemošā valsts sniedz sabiedroto spēkiem un organizācijām, kas atrodas valsts teritorijā, veic operāciju tajā vai šķērso to.

STARPTAUTISKĀS JŪRAS SPĒKU MĀCĪBAS „BALTOPS 2010”

Militārās mācības „BALTOPS 2010” ir ikgadējas ASV Eiropā finansētas jūras spēku mācības, kurās 2010. gadā piedalījās 12 valstis. Mācību mērķis ir pilnveidot NATO un programmas „Partnerattiecības mieram” valstu savstarpējo sadarbību un uzlabot kuģošanas drošību Baltijas jūrā.

No 2010. gada 6. līdz 22. jūnijam Baltijas jūrā norisinājās ikgadējās starptautiskās jūras spēku mācības „BALTOPS”, kas šajā reģionā notiek jau kopš 1971. gada.

Šo mācību laikā dalībvalstis pilnveidoja kuģošanas prasmes, glābšanas un meklēšanas operāciju veikšanu, mīnu meklēšanas un iznīcināšanas spējas, uzlaboja kuģošanas drošību Baltijas jūrā. Mācībās piedalījās vairāk nekā 3000 karavīru no ASV, Beļģijas, Igaunijas, Dānijas, Francijas, Krievijas, Latvijas, Lielbritānijas, Lietuvas, Polijas, Somijas, Vācijas un Zviedrijas jūras, gaisa un speciālo operāciju spēkiem, kā arī tika iesaistīti 36 kuģi, divas zemūdenes un vairāki desmiti militāro transporta līdzekļu.

Latviju Baltijas valstu mīnu kuģu eskadras BALTRON sastāvā mācībās pārstāvēja mīnu kuģis M-04 „Imanta” kapteiņa kapteinleitnanta Ruslana Pečuļa vadībā, aptuveni 200 zemessargu un karavīru no Zemessardzes kājnieku brigādes un citām regulāro spēku vienībām, kā arī Aizsardzības ministrijas un tās padotības iestāžu, muitas, Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta, Satiksmes ministrijas, Valsts polici-



jas, Valsts robežsardzes un Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta pārstāvj.

Valsts prezidents Valdis Zatlers pēc starptautisko mācību „BALTOPS 2010” apmeklējuma atzina, ka guvis pārliecību par NATO dalībvalstu, partnervalstu, Latvijas Nacionālo bruņoto spēku un Ventspils ostas efektīvu sadarbību un šīs mācības viņam noteikti devušas drošības izjūtu. Valsts prezidents norādīja, ka tā ir iespēja NATO dalībvalstīm un partnervalstīm uzlabot savas sadarbības iemaņas gan militārām, gan civilām vajadzībām, un īpaši pateicās ASV par ieguldījumu šo mācību organizēšanā.

Ik pēc diviem gadiem „BALTOPS” laikā notiek arī piekrastes operācija. Jāuzsver, ka šogad tā pirmo reizi tika rīkota Latvijā un Igaunijā. Piekrastes operācijas laikā no 5. līdz 15. jūnijam Ventspils novada Vārves pagastā norisinājās sabiedroto spēku militāro transporta līdzekļu izcelšana un personāla izsešanās krastā. Operācijā piedalījās vairāk nekā 500 ASV un Latvijas karavīru.

Krīzes vadības departamenta direktora vietnieks Kaspars Galkins: „Militārā tehnika no ASV kuģa „Obregon”, kas visu operācijas laiku atradās Ventspils ostā, ar prāmjiem pa jūru tika nogādāta un izvietota Ventspils novada Vārves pagastā esošajā Zemessardzes poligonā „Medņi-3” speciāli ierīkotā laukumā. Izskatot iespējas, kur vislabāk organizēt piekrastes operāciju, tika ņemti vērā vairāki aspekti – minimāla ietekme uz vidi, jau esoša infrastruktūra, militāra objekta un ostas tuvums. Optimāls risinājums bija Ventspils novada Vārves pagasta piekraste, kur ir jau daļēji degradēta vieta, jo tur savulaik atradās PSRS armijas daļa.

ASV veiktie infrastruktūras uzlabošanas darbi deva taustāmu ieguldījumu Latvijas ekonomikas sildīšanā – ASV par 600 tūkstošiem dolāru no Latvijas uzņēmējiem iegādājās būvmateriālus un 400 tūkstošus dolāru iztērēja degvielās, pārtikas un citu nepieciešamo preču iegādei. ASV vēstniecība Latvijā norāda, ka līdztekus minētajiem darbiem ASV inženieri atjaunoja arī Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta ugunsdzēsēju torni Ventspilī un par 27 tūkstošiem dolāru saveda kārtībā bērnu nama „Selga” tualetes un dušas telpas.

Latvijas bruņotajiem spēkiem kopā ar civilajām institūcijām ir jābūt gataviem uzņemt sabiedroto valstu bruņotos spēkus Latvijas teritorijā. Tāpēc,

UZZIŅAI

Lai piekrastes operācija varētu sekmīgi norisināties, Vārves pagastā atjaunoja 47 metrus garu nobrauktuvi cauri jūras kāpai, salaboja zemes ceļu, kas ved no jūras līdz netālaļam Zemessardzes poligonam „Medņi”, un poligonā ierīkoja tehnikai paredzētu stāvlaukumu. Šos darbus, ko vadīja Latvijas būvdarbu vadītājs un kontrolēja Latvijas būvdarbu uzraugs, veica ASV inženiertehniskā bataljona „SeaBees” karavīri galvenā inženiera leitnanta Lī Vei Čena vadībā. Pēc Lī Vei Čena teiktā, vienības uzdevums bija sagatavot infrastruktūru, lai no jūras krastā varētu izcelties apmēram 100 militārā transporta līdzekļi. Tā kā piekrastes operāciju īstenoja ASV, arī paredzēto nobrauktuvi ierīkoja amerikāņu karavīri. Nobrauktuve tagad savieno pludmales zonu ar savulaik padomju armijas izbūvētu betonētu laukumu, kas tika izmantots raķešu bāzes vajadzībām.

kā norāda Nacionālo bruņoto spēku Apvienotā štāba priekšnieka vietnieks pulkvedis Igors Rajevs, ir izstrādāta Uzņemošās valsts atbalsta (UVA) sistēma – civilais un militārais atbalsts, ko miera laikā, krīzes vai kara apstākļos uzņemošā valsts sniedz sabiedroto spēkiem un organizācijām, kas atrodas valsts teritorijā, veic tajā operācijas vai šķērso to. UVA sistēmas realizēšana ir viens no uzdevumiem, kas Latvijai bija jāizpilda, lai sekmīgi integrētos NATO. Rīkojot starptautiskas militārās mācības, Latvija praktiski pārbauda savas spējas uzņemt sabiedroto valstu bruņotos spēkus Latvijas teritorijā.

„OPEN SPIRIT 2010”

2010. gada 8. septembrī Baltijas jūrā Lietuvas ekonomiskajā zonā un teritoriālajos ūdeņos noslēdzās starptautiskās mīnu meklēšanas mācības „Open Spirit 2010”, kuru laikā tika atrasti un iznīcināti septiņi sprādzienbīstami priekšmeti – torpēda, jūras mīnas un dziļumbumbas.

Šo mācību galvenais uzdevums bija iznīcināt Pirmā un Otrā pasaules kara, kā arī pēckara laika sprādzienbīstamus priekšmetus Baltijas jūrā, tā mazinot



apdraudējumu kuģošanas drošībai. Mīnu meklēšanu un iznīcināšanu sekmīgi veica 16 karakuģi un trīs ūdenslīdzēju komandas no desmit valstīm – Beļģijas, Igaunijas, Polijas, Lietuvas, Norvēģijas, Francijas, Krievijas, Somijas, Vācijas un Latvijas, kuru mācībās pārstāvēja Jūras spēku flotiles kuģis M-07 „Visvaldis”. Mācību laikā kuģu apkalpes pilnveidoja koman-

das iemaņas un sadarbību ar citu valstu kuģiem.

Mācību noslēgumā tās dalībnieki ar kuģu parādi godināja kritošos kara jūrniekus, bet viens no mācībās iesaistītajiem kuģiem – Francijas Jūras spēku mīnu meklētājs „L'Aigle” no 10. līdz 13. septembrim uzturējās Rīgā, lai pieminētu jūras kapteini Brisonu, kurš vadīja sabiedroto floti Rīgas atbrīvošanas cīņās 1919. gada oktobrī un novembrī.

Savukārt Latvijas Jūras spēku flotiles kuģis M-07 „Visvaldis” devās uz Somiju, lai no 13. līdz 24. septembrim piedalītos starptautiskajās jūras spēku mācībās „Northern Coasts 10”. Tam pievienojās arī patruļkuģis P-02 „Lode”.

„Open Spirit 2010” bija lielākās jūras spēku mācības kopš 2008. gada, kad notika militārās mācības „MCOPLAT 08”.

STARPTAUTISKĀS MĀCĪBAS „BALEX DELTA 2010”

No 2010. gada 23. līdz 25. augustam Klaipēdā pie Būtiņģes naftas termināļa norisinājās starptautiskās naftas seku likvidācijas mācības „Balex Delta 2010”, kurās Latviju pārstāvēja Jūras spēku flotiles (JSF) kuģis A-90 „Varonis”. Vienlaicīgi uz kuģa JSF Krasta apsardzes dienesta pārstāvji sadarbībā ar ASV Eiropas komandštābu un Horvātijas Jūras spēkiem organizēja starptautisku semināru par Jūras spēku lomu jūras piesārņojuma seku likvidācijā un kuģošanas drošībā. Mācību mērķis bija pārbaudīt gatavību visām Baltijas jūras reģiona valstīm un Eiropas Jūras drošības aģentūrai (EMSA) vienoti un operatīvi reaģēt uz naftas noplūdēm jūrā, efektīvi izmantojot naftas seku likvidācijai paredzēto aprīkojumu.



Pēc scenārija tika imitēta tankkuģa avārija, kuras rezultātā jūrā noplūst 10 000 tonnu naftas produktu. Mācībās piedalījās deviņi naftas piesārņojuma savākšanas kuģi no septiņām valstīm – Dānijas, Somijas, Vācijas, Zviedrijas, Polijas, Lietuvas un Latvijas, kā arī EMSA. Mācību uzdevums bija jūrā veikt noplūdušo naftas produktu savākšanu ar mehāniskām savākšanas iekārtām, kuras uzstādītas uz kuģiem.

Nelabvēlīgo laika apstākļu dēļ kuģiem neizdevās izvietot uz ūdens naftas savākšanas iekārtas, taču mācību laikā izdevās pārbaudīt sakaru un komand-procedūras. Kuģus sadalīja četrās grupās, katrai ierādīja darbības rajonu un deva uzdevumu naftas produktu savākšanas imitācijai. Tādējādi kārtējo reizi tika pārbaudītas Baltijas jūras naftas piesārņojuma savākšanas flotes iemaņas un nostiprinātas Baltijas jūras reģiona valstu un Eiropas Jūras drošības aģentūras sadarbības spējas.

Mācību laikā organizētais starptautiskais seminārs noslēdzās 26. augustā, kad tā dalībniekiem bija iespēja apmeklēt Baltijas valstu ūdenslidēju skolu un Jūras spēku flotiles mācību centru Liepājā.■

Pēc preses materiāliem

JŪRAS PIRĀTI 2010. GADĀ

Kuģu nolaupīšanas gadījumu skaits 2010. gadā sasniedzis pēdējo sešu gadu augstāko līmeni – 406 uzbrukumi, kas ir par 26 procentiem vairāk nekā gadu iepriekš. Starptautiskais Jūrniecības birojs (IMB) paziņojis, ka visaktīvākie joprojām ir Somālijas pirāti, kuru ekipējums kļuvis modernāks, tāpēc arī sirojumī notiek arvien tālāk no krasta. Parasti pirāti ir bruņojušies ar automātiem, reaktīvajiem granātmetējiem, rokasgranātām un nažiem, piedevām vēl viņi lieliski iemācījušies izvairīties no jūras patruļām. 35 no 39 kuģiem nolaupījuši tieši Somālijas pirāti.



Starptautiskā Jūrniecības biroja direktors Potengals Mukundans: „Lai gan starptautisko jūras spēku klātbūtne Adenas līcī no 2009. gada sākuma apgrūtinā pirātu aktivitātes, tomēr viņu uzbrukumu teritorija ir tik milzīga, ka jūras spēki fiziski nevar to visu izkontrolēt. Bažas rada arī Dienvidķīnas jūra,

kur salīdzinājumā ar pagājušo gadu kuģu nolaupīšanas gadījumu skaits ir pieaudzis trīs reizes. Satraucoši pieaug vardarbība. 2010. gada deviņos mēnešos nogalināti 20 apkalpju locekļi, un šāds vardarbības pieaugums visus ļoti satrauc. Neraugoties uz informāciju par pirātu uzbrukumiem, tos notvert ir ārkārtīgi sarežģīti, un tikpat kā nav gadījumu, kad uzbrucēji būtu arestēti un reāli notiesāti. Tikai tad, kad pirāti sapratīs, ka viņi nevar izvairīties no bargiem sodiem, mēs varam sagaidīt bēdīgās statistikas uzlabošanos.

Izlūkdienesti noskaidrojuši, ka četriem vai pieciem lielākajiem Somālijas pi-

rātu grupējumiem Londonā esot savi informatori, kas palīdz izvēlēties mērķus. Kaut arī par šiem informatoriem nekas daudz nav zināms, tie neapšaubāmi ir ļoti labi informēti cilvēki, kas saistīti ar kuģošanu un kuģu fraktēšanu. Sarunās par izpirkumu bieži vien iesaistoties Londonā dzīvojoši so-

UZZIŅAI

Somālijā sagatavot vienu ātrlaivas pirātu misiju ar 12 bruņotiem vīriem izmaksā aptuveni 30 tūkstošus ASV dolāru. „Investoram” esot nepieciešami vismaz trīs vai četri veiksmīgi uzbrukumi, lai atpelnītu ieguldīto naudu un vēl nopelnītu. Veiksmīgas izpirkuma maksas saņemšanas gadījumā zemākā ranga pirāts saņemot aptuveni 10 tūkstošus ASV dolāru, kas vismaz 17 reizes pārsniedz vidējā somālieša gada ienākumus. Tieši iespēja nopelnīt padara pirātismu ārkārtīgi populāru jauno somāliešu vidū. 2008. gadā uzbrukumos iesaistīto cilvēku skaits sasniedzis aptuveni 1500, bet to skaits, kas pieteikušies „darbā”, esot nesalīdzināmi lielāks. Skaitļi liecina, ka pirātisms bijis visstraujāk augošā ekonomikas nozare Somālijā.



mālieši. Uzbrukumu plānošanā tiekot ņemta vērā kuģa valstiskā piederība, un britu kuģiem uzbrukts netiek. Iespējams arī, ka pirātiem ir savi informācijas avoti Suecas kanālā un Persijas līča ostās. Sazvērestību teoriju oponenti apgalvo, ka pietiekami daudz precīzas informācijas var iegūt arī no atklātiem avotiem, piemēram, no „Lloyd’s list” vai no Londonas brokeriem caur „The Baltic Exchange”, kur, lai organizētu kravu pārvadājumus, tiek vākta informācija par kuģu atrašanās vietām.”

Kuģa veiksmīgas sagrābšanas gadījumā sākotnēji tiek prasīta aptuveni 10 reizes augstāka izpirkšanas maksa par to, ko patiesībā pirāti cerot saņemt. Tad sākoties tirgošanās. Sarunas par izpirkuma maksas lielumu un samaksas vietu parasti ilgstot no divām nedēļām līdz mēnesim, reizēm ilgāk. Galvenā vērtība pirātu acīs ir cilvēki. Krava un pats kuģis pirātus parasti interesē daudz mazāk, jo, piemēram, ar jēlnaftu, kas atrodas sagrābtā tankkuģī, viņi tāpat neko nevar iesākt.

Pret gūstekņiem pirāti vairākumā gadījumu izturoties labi. Stāsta pat, ka viņi vadoties pēc kādām vienotām instrukcijām, kas nepieļaujot vardarbības lietošanu pret gūstekņiem un seksuālu uzmākšanos sievietēm. Gūstekņus pirāti nogalinot tikai pašaizsardzības nolūkā. Gadu gaitā ir pieaugušas izpirkuma cenas – no sākotnējiem dažiem desmitiem tūkstošu dolāru līdz tagadējiem

UZZIŅAI

Vislielākais uzbrukumu skaits reģistrēts Adenas līcī, kas atdala Somāliju no Jemenas. Tur ir ļoti blīva kuģu satiksme – līcī gadā šķērso aptuveni 20 tūkstoši kuģu. Daudzos gadījumos uzbrukumi notikuši ļoti tālu, pat 1000 kilometru attālumā no Somālijas, arī pie Seišēļu salām. Šādu attālumu nevar pārvarēt vienkāršas ātrlīvas, un tas nozīmē, ka pirātu operācijās iesaistīti arī lielāki kuģi, kas kalpo kā peldošas bāzes.

miljoniem. Un kuģu īpašnieki maksā. Iegūto naudu pirāti izmanto ģimeņu uzturam, kā arī jaunam aprikojumam un biznesa attīstīšanai.

Protams, ne viss šajā biznesā beidzas veiksmīgi. Ir vairāki gadījumi, kad pirātiem preti stājusies citu valstu kara flote. Ir bijuši gadījumi, kad pirātiem samaksāts ar viltotu naudu. Pavisam nesen kāda ēģiptiešu zvejas kuģa apkalpe pati uzbruka saviem sagūstītājiem un tos nogalināja. Ir kuģi, uz kuriem ir bruņota apsardze, kamēr tie šķērso bīstamos rajonus.

UZZIŅAI

Bīstami pirātisma rajoni ir Bangladeša, Indonēzija, Malakas šaurums, Malaizija, Filipīnas, Singapūras šaurums, Vjetnama, Gana, Nigērija (šeit pirāti esot vardarbīgi!), Tanzānija, Somālija, Brazīlija, Arābijas jūra.

Ko dara kuģniecības, lai aizstāvētu savus kuģus pret pirātiem? Dažs nolīgst bruņotu apsardzi, bet tas dārgi maksā. Ir izstrādāti daži neletāli ieroči pirātu atbaidīšanai, bet arī tie ir dārgi, to trūkst un tiem ir neskaidra un nepietiekami pārbaudīta efektivitāte. Kuģi organizējas konvojos līdzīgi kā Otrā pasaules kara gados. Galvenokārt kuģniecības tomēr paļaujas uz labu laimi, jo pat 200 nolaupītu kuģu gadā no apmēram 20 000 kuģošanā iesaistīto ir tikai neliels procents. Apkalpes apbruņot nedrīkst, jo ieroči var radīt pamatīgas problēmas, ieejot ostās.

STARPTAUTISKĀS JŪRNICĪBAS ORGANIZĀCIJAS IETEIKUMS

Lai gan IMO apkārtrakstos ieteiktie pasākumi nav obligāti, tomēr ir ļoti svarīgi uzlabot kuģošanas drošību un nodrošināt paš aizsardzību, tāpēc dalībvalstīm būtu derīgi šos ieteikumus ne tikai zināt, bet arī censties izmantot.

Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Jūras drošības komiteja savā 86. sesijā, kas norisinājās no 2009. gada 27. maija līdz 5. jūnijam, apstiprināja virkni pasākumu, tai skaitā tika atjaunināti spēkā esošie ieteikumi par pasākumiem cīņai pret pirātu uzbrukumiem un kuģu bruņotām laupīšanām. Lai vērstos pret pirātu uzbrukumiem Adenas līcī un Somālijas piekrastē, doti īpaši ieteikumi attiecībā uz kuģu apkalpju rīcību ārkārtējos apstākļos.

IMO apkārtrakstā MSC.1/Circ. 1334 ir iekļautas „Vadlīnijas kuģu īpašniekiem, kapteiņiem un kuģu apkalpes locekļiem pirātisma un kuģu bruņotas laupīšanas novēršanā un izskausnā”. Apkārtrakstā norādīts pasākumu kopums, ko var īstenot, lai izvairītos no uzbrukumiem un, ja šādi uzbrukumi tomēr notiek, maksimāli mazinātu apdraudējumu apkalpei un kuģim.

Eiropas Savienības Padome 2009. gada 15. jūnijā pieņēma lēmumu par vēl vienu gadu no 2009. gada 13. decembra pagarināt ES militārās misijas „EU Navfor-Atlanta” darbību, lai palīdzētu Somālijas piekrastē novērst pirātu uzbrukumus un bruņotas laupīšanas, pirātus no šādas rīcības atturētu un uzbrukumus izskaustu. Šī militārā operācija ir pirmā jūras misija Eiropas drošības un aizsardzības politikas (EDAP) ietvaros. Padome uzskata, ka pirātu uzbruku-

mi Somālijas piekrastē joprojām apdraud jūras transportu šajā reģionā.

Dalībvalstis ir aicinātas pārbaudīt, vai kuģu apkāpes atbilstoši ISPS kodeksa B daļas 4.28. noteikumam, kura ievērošana ir obligāta (Eiropas Parlamenta un Padomes regulas (EK) Nr. 725/2004 (1) 3. panta 5. punkts), gan profesionāli, gan skaitliski ir pareizi nokomplektētas.

Dalībvalstis ir aicinātas savā teritorijā reģistrētos operatorus informēt par šo apkārt rakstu un atbilstoši Starptautiskā kuģu un ostu iekārtu drošības kodeksa (ISPS kodekss)

noteikumiem aicināt kuģu apkāpes un kuģošanas sabiedrības īstenot cīņu pret pirātu uzbrukumiem un bruņotu laupīšanu.



IMO IETEIKTIE AIZSARGPASĀKUMI

■ Gādāt, lai visiem apkāpes locekļiem jau laikus būtu zināmi aizsardzības pasākumi, lai sardzē būtu labi atpūtušies un apmācīti komandas locekļi. Kuģa kapteinim un sardzes virsniekiem jābūt pazīstamiem ar līkloču manevru ietekmi uz konkrēto kuģi (visos jūras apstākļos) un jo īpaši jāzina, kāda ir šādu manevru ietekme uz kuģa ātrumu.

■ Šķērsojot Adenas līci un kuģojot Somālijas piekrastē, līdz minimumam ierobežot ārējos sakarus (radio, mobilo tālrunu un AIS informācijas sakarus), pieļaujot tikai visbūtiskākos ar drošību un aizsardzību saistītos sakarus un vienīgi SOLAS konvencijā paredzēto informāciju.

- Laikus iedarbināt palīgiekārtas, tostarp ģeneratorus un stūres dzinējus.
- Palielināt sargu/ apkāpes locekļu skaitu uz komandtilta.
- Gādāt, lai mašīntelpā nepārtraukti atrastos specializēts personāls.
- Kontrolēt piekļuvi komandtiltam, mašīntelpai, stūres mājai un visām

dzīvojamajām/ iekšējām telpām un nodrošināt to aizsardzību. Veikt visu potenciālo piekļuves punktu (durvju, iluminatoru, atveru u. c.) riska novērtējumu un attiecīgi tos aizsargāt, it īpaši tad, ja potenciālais piekļuves punkts ir uzskatāms par pietiekami lielu, lai uzbrucējs pa to varētu iekļūt. Šķērsojot paaugstināta riska zonas, iekļūšanai apkalpes dzīvojamās telpās un iekšējās darba telpās (un izkļūšanai no tām) jāparedz tikai viena ieeja. Īstenojot aizsardzības pasākumus, nekādā gadījumā nedrīkst nobloķēt avārijas izeju no iekšējām telpām, vienlaikus nodrošinot tās aizsardzību pret pirātu iekļūšanu.

- Kritiskā situācijā sazināties ar karakuģiem var pa VHF 16. kanālu (rezerves variants – 8. kanāls).

- Pārbaudīt, vai visi trapi un ārpusborta aprīkojams ir sastiprināts un atrodas uz klāja.

- Ja kuģim ir salīdzinoši zemi brīvsāni, jāapsver iespēja paplašināt margu apmales, lai nebūtu iespējams aizķerties ar abordāžas āķi. Skatīt MSCHOA tīmekļa vietnē uzskatāmus šāda tipa pasākumu piemērus.

- Ieteicams pirātu uzbrukuma gadījumam paredzēt sapulcēšanās punktu jeb *citadeli* un izmēģināt noslēgšanas procedūras, lai aizkavētu piekļūšanu kuģa vadībai un tā iegūtu laiku. Šim sapulcēšanās punktam ideālā gadījumā jābūt atstāts no ārējām starpsienām un iluminatoriem. Tā kā par *citadeļu* izmantošanu un tās metodēm joprojām notiek diskusijas, kuģu kapteiņiem vēlams regulāri šo informāciju pārbaudīt MSCHOA.

- Apsvērt iespēju pie margām izmantot manekenus, lai tādā veidā simulētu papildu sargus. Tomēr, ja kuģa projekta dēļ uz tā ir *aklie punkti*, kurus novērotāji nevar pārraudzīt, un ja drošības izvērtējumā atklājas, ka tie varētu būt potenciālie riska punkti, šādās vietās būtu jāizmanto faktiski sargi.

- Ieteicams, lai ugunsdzēsības sūkņi un/vai šļūtenes būtu zem spiediena un gatavi strūklas izmešanai pāri bortam ap kuģi, it īpaši visapdraudētākajos punktos.

- Jāparedz arī iespēja izveidot ūdens aizkaru ap kuģi, lai neļautu pirātiem nokļūt uz klāja.

- Apsvērt iespēju izmantot asmeņstiepli (*razor wire*) un fiziskus šķēršļus ap piekļuves punktiem kuģa pakalgalā un zemākajos punktos, neaizmirstot par kuģa apkalpes drošību un evakuācijas iespējām.

- Apsvērt iespēju izmantot pasīvās aizsardzības aprīkojumu.

- Apsvērt iespēju nodrošināties ar optiskajiem nakts redzamības līdzekļiem.

- Ieslēgt videonovērošanas sistēmu (CCTV), ja tāda ir uzstādīta.■

„LSC SHIPMANAGEMENT” SAŅĒM SERTIFIKĀTUS

SIA „LSC Shipmanagement” veic kuģu apkalpju komplektēšanu ne vien AS „Latvijas kuģniecība” kuģiem, bet arī citiem kuģu īpašniekiem piederošiem naftas un ķīmisko vielu tankkuģiem, gāzvedējiem, refrižeratorkuģiem, sauskravas kuģiem, velkoņiem u.c. SIA „LSC Shipmanagement” ir saņēmusi klasifikācijas sabiedrības „Bureau Veritas Quality International” izsniegtu ISM sertifikātu. Uzņēmums arī Latvijas Republikas Satiksmes ministrijā un Latvijas Jūras administrācijā ir saņēmis visus nepieciešamos sertifikātus, atzinumus un licences.

ISO 14001:2004

Akciju sabiedrības „Latvijas kuģniecība” meitas sabiedrība SIA „LSC Shipmanagement”, kas nodarbojas ar kuģu tehnisko pārvaldīšanu un kuģu apkalpju komplektēšanu, ir saņēmusi vides pārvaldības sistēmas kvalitātes sertifikātu, tādējādi apliecinot vides pārvaldības sistēmas efektivitāti, sistemātiski kontrolējot uzņēmuma kuģu ietekmi uz apkārtējo vidi un īstenojot efektīvus vides aizsardzības pasākumus.

Starptautiskais vadības sistēmu sertifikācijas līderis „Bureau Veritas Certification” ir pozitīvi novērtējis „LSC Shipmanagement” paveikto un atzinis sabiedrības atbilstību vides pārvaldības sistēmas ISO 14001:2004 standarta prasībām kuģu transporta pārvaldības sfērā.

„LSC Shipmanagement” valdes priekšsēdētājs Ansis Zeltiņš: „Jautājumi saistībā ar apkārtējās vides aizsardzību un ekoloģisko situāciju pasaulē ar katru gadu kļūst arvien aktuālāki, īpaši kuģošanas nozarē. Lai pilnveidotu uzņēmuma darbību vides aizsardzības jomā, tika pieņemts lēmums šā jautājuma risināšanai par pamatu izmantot ISO 14001:2004 standartu. Veicot vides pārvaldības sistēmas sertifikāciju, uzņēmums ir ievērojami palielinājis savu konkurētspēju starptautiskajā tirgū, radot klientiem pārliecību par uzņēmuma darbības efektivitāti un atbildīgu attieksmi, veicinot apkārtējās vides saglabāšanu. Realizējot efektīvu vides pārvaldības sistēmu, uzņēmums guvis arī izmaksu ietaupījumu, samazinot izejvielu, enerģijas patēriņu un atkritumu apjomu.”

ISO 9001-2008

Tāpat „LSC Shipmanagement” ir saņēmusi jaunāko kvalitātes vadības standarta sertifikātu ISO 9001-2008, tādējādi apliecinot uzņēmuma piedāvāto



Ansis Zeltniņš.

pakalpojumu augsto kvalitāti un atbilstību klientu, likumu un normatīvo aktu prasībām.

Starptautiskais vadības sistēmu sertifikācijas līderis „Bureau Veritas Latvia” ir pozitīvi novērtējis SIA „LSC Shipmanagement” paveikto un atzinis sabiedrības atbilstību kvalitātes vadības sistēmas ISO 9001:2008 standarta prasībām kuģu apkalpju komplektēšanas sfērā (*Crewing*).

ISO 9001:2008 sertifikāta oficiāla pasniegšana notika 2010. gada 21. maijā. „LSC Shipmanagement” valdes priekšsēdētājs Ansis Zeltniņš: „Saņemtais sertifikāts apliecina uzņēmuma spēju piedāvāt klientiem visaugstākās kvalitātes pakalpojumus, un man ir patīams prieks par paveikto. Sertifikācija mums nav bijis pašmērķis, bet gan rūpīgi pārdomāts stratēģisks solis ar mērķi piesaistīt jaunus klientus un nepārtraukti meklēt perspektīvus risinājumus, lai mūsu klienti saņemtu tikai un vienīgi pašu labāko kuģu apkalpju komplektēšanas un vadības servisu, kas sekmētu arī viņu biznesu un konkurētspēju. Tādēļ vēlos pateikt paldies visiem darbiniekiem par viņu atbildīgo un reizēm pat skrupulozo darbu, kā rezultātā esam būtiski paaugstinājuši savu konkurētspēju kuģu apkalpju komplektēšanas un vadības biznesa segmentā.”

LK PĀRTRAUC LĪDZDALĪBU

Latvijas Republikas komercreģistrā ir izdarīts ieraksts par akciju sabiedrības „Latvijas kuģniecība” līdzdalības izbeigšanu sabiedrībā ar ierobežotu atbildību „Jūras servisa centrs”, vienotās reģistrācijas Nr. 40003462966. AS „Latvijas

kuģniecība" līdzdalība tiek izbeigta, pamatojoties uz visu tai piederošo SIA „Jūras servisa centrs” 140 000 kapitāla daļu ar nominālvērtību 140 000 latu pārdošanu Lielbritānijā reģistrētajai sabiedrībai „Intertech Industries Limited”.

SIA „Jūras servisa centrs” sniedz laboratorijas pakalpojumus gan kuģošanas, gan arī citu tautsaimniecības nozaru uzņēmumiem, veicot ķīmiskās un fizikālās analīzes naftas degvielu, smērēļļu un ūdens paraugiem.

VIDES AIZSARDZĪBA

Vides aizsardzība ir viena no svarīgākajām AS „Latvijas kuģniecība” atbildības jomām, un tieši tādēļ ikviens uzņēmumā pieņemtais lēmums tiek vērtēts arī vides aizsardzības kontekstā.

Galvenais mērķis pilnvērtīgas vides aizsardzības politikas realizācijā ir nodrošināt tā sauktās *zero-spill practice* ievērošanu visos uzņēmuma līmeņos, kas nozīmē kuģu drošu ekspluatāciju un maksimāli novērstus vides piesārņošanas riskus.

Lai īstenotu šo politiku, visām kuģu apkalpēm ir pienākums sistemātiski ievērot standarta procedūras, laikus identificēt drošības riskus un novērst tos, regulāri organizēt apmācības, lai nostiprinātu prasmes, kā rīkoties vides piesārņojuma sekū likvidēšanā.

Ja runa ir par drošību un vides aizsardzību, pats svarīgākais ir cilvēka faktors, tādēļ AS „Latvijas kuģniecība” pieliek lielas pūles, lai ikviens tās darbinieks būtu motivēts, kvalificēts un atbilstoši apmācīts, lai ikviens justos personiski atbildīgs un iesaistīts uzņēmuma kopējās vides aizsardzības un drošības politikas realizācijā.

Papildu garantija tam, ka AS „Latvijas kuģniecība” realizētie vides aizsardzības pasākumi atbilst visaugstākajiem standartiem, ir efektīvā drošības un kvalitātes sistēma, kas garantē pilnīgu nacionālo un starptautisko vides aizsardzības likumu un vadlīniju ievērošanu. Šī sistēma tiek uzturēta atbilstoši Starptautiskā drošības vadības kodeksa (ISM Code) prasībām.■

UZZIŅAI

ISO 9001:2008 ir jaunākā starptautiskās kvalitātes pārvaldības sistēmas standarta versija (stājusies spēkā 2008. gada 15. novembrī, nomainot iepriekšējo standartu ISO 9001:2000), kam pamatā ir tādi kvalitātes vadības principi, kas ļauj nodrošināt kvalitatīvus pakalpojumus un apmierināt klientu prasības. Serifikācija paaugstina sabiedrības atpazīstamību un iespējas konkurēt starptautiskajā tirgū.

ZEMĀKAIS PUNKTS KUĢOŠANAS NOZARĒ PĀRVARĒTS

Akciju sabiedrības „Latvijas kuģniecība” mājas lapā par uzņēmumu var lasīt šādas rindas: „AS „Latvijas kuģniecība” koncerns ir stabils pasaules mēroga kuģošanas tirgus dalībnieks, kura ilgtermiņa pieredze kuģošanas tirgū, kvalitatīvs klientu portfelis, pozitīva reputācija un koncerna darbības efektivitāte ir galvenie pamata nosacījumi koncerna izaugsmei turpmākajos gados. Tā veic kvalitatīvus kravu pārvadājumus visās pasaules jūrās un okeānos, apmāca un komplektē starptautiskajām konvencijām atbilstošas apkalpes, kā arī piedāvā kuģu tehnisko menedžmentu saviem un citu kuģniecību kuģiem.”

2009. gadā publiskās akciju sabiedrības „Latvijas kuģniecība” (LK) koncerna darbības stratēģija palīdzēja samazināt flotes vidējo vecumu no 17,5 gadiem līdz 8,2 gadiem, kas ļāva noturēties pasaules vidēja izmēra tankkuģu tirgū, un pēc naftas produktu pārvadājumu apjoma LK joprojām saglabāja līdera pozīciju starp šāda tipa kompānijām Ziemeļeiropā.

UZZIŅAI

2009. gadā sagriešanai metāllūžņos tika nodoti seši novecojuši kuģi; flotē bija 28 tankkuģi. Tuivāko gadu laikā tie tiks aizstāti ar četriem jauniem tankkuģiem, kurus plānots saņemt 2011. un 2012. gadā. Pasaules ekonomiskās recesijas rezultātā nenovēršami ir kritušie kuģu reisu ienākumi, kas 2009. gadā bija par 22 procentiem jeb 55,9 miljoniem ASV dolāru mazāki nekā 2008. gadā. Flotē ietilpstošie tankkuģi pārsvarā tika nodarbināti gan tumšo, gan gaišo naftas produktu pārvadājumos Baltijas, Ziemeļeiropas, Melnās jūras, Vidusjūras, Transatlantijas, kā arī Tuvo un Tālo Austrumu tirgos.

2010. gads akciju sabiedrībai „Latvijas kuģniecība” ir bijis izaicinājumiem bagāts, un globālā krīze ekonomikā nereti ir labākais laiks pārmaiņām uzņēmumā. Ekonomiskajai situācijai atgūstoties, pavērsies jaunas tirgus iespējas tiem tirgus spēlētājiem, kas būs spējuši mainīties. Koncernam 2010. gada pirmajā pusgadā izdevās izmantot krīzes radītās iespējas un pārdot „Kherson” tipa tankkuģus, kuru vidējais vecums pārsniedza divdesmit gadu un kuru ekspluatācija bija kļuvusi finansiāli neizdevīga. Līdz ar to koncerns pilnībā atbrīvojās no novecojušajiem kuģiem, un tagad flote sastāv tikai no moderniem tirgū pieprasītiem tankkuģiem ar vidējo vecumu seši gadi, kas ir ievērojami mazāk nekā vidējais rādītājs pasaulē. Ņemot vērā, ka pārskata periodā kuģu frakts likmes bija zemas, koncerns 2010. gadu noslēdza ar zaudējumiem 123, 92 miljonu ASV dolāru apmērā, kas ir vairāk nekā 2009. gadā, kad zaudējumu apmērs sasniedza 90,26 miljonus ASV dolāru.



Lielākā daļa no zaudējumiem saistīta ar uzkrājumu izveidošanu atbilstoši Starptautiskajiem finanšu pārskatu standartiem: tās ir finanses 48,52 miljonu ASV dolāru apmērā četrām Korejas kuģu būves rūpnīcā „Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd.” pasūtītājām kuģu jaunbūvēm, SIA „LASCO Investment” debitoru parādam 45,43 miljonu ASV dolāru apmērā, ieguldījumam SIA „NAFTA Invest” kapitāla daļās 5 miljonu ASV dolāru apmērā, kā arī novecojušajam kuģim „Indra” 4,48 miljonu ASV dolāru apmērā.

Lai gan administratīvās izmaksas samazinājās no 28,49 miljoniem ASV dolāru 2009. gadā līdz 21,46 miljoniem 2010. gadā, tomēr ienākumi no kuģu frakts ne

UZZIŅAI

No 2011. gada 28. janvāra „Latvijas kuģniecības” padome pārstāv visu akcionāru intereses un darbojas 11 padomes locekļu sastāvā: padomes priekšsēdētājs Saimons Bodijs (Simon Boddy), padomes priekšsēdētāja vietnieks Mihails Dvoraks (Mikhail Dvorak), padomes locekļi Kristofs Teofanis Matsakos (Christophe Theophanis Matsacos), Rubils Jilmazs (Rubil Yilmaz), Vladimirs Egers (Vladimir Egger), Džaveds Ahmeds (Javed Ahmed), Marks Morels Vērs (Mark Morrell Ware), Olga Pētersone, Oļegs Stepanovs, Mārtiņš Kvēps, Sergejs Šutovs (Sergei Choutov). Jaunievelēta padome ir arī veikusi būtiskas izmaiņas valdes sastāvā, un Latvijas kuģniecības valde šobrīd darbojas četru valdes locekļu sastāvā – valdes priekšsēdētāja amatu ieņem Pols Tomass (Paul Thomas) un valdes locekļa pienākumus pilda Maikls Kings (Michael Main King), Ašlejs Nīls (Ashley John Neale) un Kristofers Kernons (Christopher James Kernon). AS „Latvijas kuģniecība” darbības rezultāti ļauj secināt, ka, visticamāk, ir pārvarēts koncerna saimnieciskās darbības rezultātu viszemākais punkts un ir pamats piesardzīgam optimismam, ka turpmākajos pārskata periodos līdz ar frakts tirgu atlabšanu AS „Latvijas kuģniecība” kuģu darbība varētu sasniegt augstāku ienesīgumu.

UZZIŅAI

2010. gada beigās Latvijas kuģniecības koncerna komerciālajā vadībā esošajā flotē ietilpa 21 tankkuģis, no kuriem 18 kuģi ir Latvijas kuģniecības koncerna īpašums, bet trīs tankkuģi pieder citiem kuģu īpašniekiem. 2010. gada 31. decembrī LK flotes kopējā kravnesība bija 0,96 miljoni DWT un flotes vidējais vecums samazinājās līdz pieciem gadiem. 2010. gada laikā LK pārdeva septiņus novecojušos tankkuģus un, beidzoties laika nomas līgumam, atdeva īpašniekam vienu nomāto kuģi.

tuvu nebija pietiekami, lai nosegtu visas LK administratīvās izmaksas. Tas bija viens no iemesliem, kāpēc tika veiktas izmaiņas padomes un valdes sastāvā.

KUĢI STRĀDĀ LAIKA NOMĀ

2010. gadā kuģniecības tankkuģu flote galvenokārt bija nodarbināta laika nomā. Kuģu darbības rezultāts bija pozitīvs un veidoja 12,69 miljonus ASV dolāru, tomēr neto reisu rezultāts ievērojami atpalika no iepriekšējā gada rezultāta (148,91 miljons ASV dolāru) un sasniedza tikai 88,31 miljonu ASV dolāru.

Pagaidām kuģošanas industriju turpina ietekmēt nestabilā pasaules ekonomiskā situācija, kas tiešā veidā skar tirgus cenas, tomēr vērojamās pazīmes jūras kravu pārvadājumu tirgus uzlabo-

šanās virzienā vieš optimismu nākotnē. Moderna flote būs tā, kas palīdzēs izturēt konkurenci un saglabāt stabilu tirgus nišu starptautiskajā kravu pārvadājumu biznesā, savukārt koncerna vadība ir paudusi apņemšanos pielikt visas pūles jauno kuģu programmas realizēšanā.

AKCIONĀRI MEKLĒ IZEJU NO KRĪZES

Jaunievlētā LK valde pārskata visas uzņēmuma darbības jomas, lai uzlabotu koncerna finanšu rādītājus un par savas darbības mērķi izvirzījusi uzlabot stāvokli kuģošanas biznesā. Lai sabalansētu naudas plūsmu, LK vadība ir uzsākusi sarunas ar bankām par saistību restrukturizēšanu.

Uzņēmuma jaunajā valdē strādā pieredzējuši kuģniecības biznesa eksperti. Valdes priekšsēdētājs Pols Tomass ieguvus lielu pieredzi kuģošanas nozarē, vairāk nekā divdesmit gadu vadot pasaules kuģošanas sektoru „Vitol” grupā. Valdes loceklis Maikls Kings savā iepriekšējā profesionālajā karjerā ir vadījis piecas reizes lielāku floti, nekā tā ir LK, un arī pārējiem LK valdes locekļiem ir ievērojama starptautiskā pieredze.

UZZIŅAI

„Latvijas kuģniecības” akcijas atrodas publiskajā apgrozībā un ir iekļautas „NASDAQ OMX Riga” Oficiālajā sarakstā. 2010. gadā LK akciju cena samazinājās no 41 santima gada sākumā līdz 38 santīmiem gada beigās. Kopumā „Latvijas kuģniecības” akcijas 2010. gadā ierindojās starp visvairāk tirgotajām – biržā tika veikti 2462 darījumi ar 5,06 miljoniem akciju 2,03 miljonu latu vērtībā, kas veido 48% no visiem darījumiem, kuri pārskata periodā veikti ar „NASDAQ OMX Riga” Oficiālā saraksta akcijām, rēķinot pēc tirgoto akciju skaita. 2010. gada 31. decembrī „Latvijas kuģniecības” akciju kapitalizācija „NASDAQ OMX Riga” sasniedza 75,8 miljonus latu.

LK lielākā akcionāre VN pauda gandarījumu par LK padomes un valdes maiņu, kas apliecina akcionāru interešu ievērošanu. VN preses sekretāre Zane Bojāre: „Jaunā valde ir stājusies pie savu pienākumu pildīšanas, un lielākais izaicinājums pašlaik būs rūpīga LK esošās situācijas izmeklēšana, lai rastu labākos ceļus reiz lepni Latvijas uzņēmuma glābšanai. LK valdes pārvēlēšana pamatota ar to, ka LK valdes locekļi bija zaudējuši LK padomes uzticību, nav spējuši vadīt LK atbilstoši Latvijas normatīvajiem aktiem, nav pienācīgi izpildījuši savus pienākumus, slēguši LK un tās koncernam neizdevīgus darījumus, tādējādi radot zaudējumus un nodarot kaitējumu LK un tās meitas sabiedrību interesēm, kā arī rupji pārkāpuši savas pilnvaras.”■

UZZIŅAI

Akcionāru 2010. gada 17. decembra ārkārtas sapulce un 2011. gada 28. janvāra ārkārtas sapulce pieņēma lēmumu par prasību celšanu pret bijušajiem AS „Latvijas kuģniecība” padomes locekļiem Māri Gaili, Kārli Boldiševicu, Gunti Ločmeli, Uldi Pumpuru, Olgu Pētersoni, Vladimīru Solomatīnu, Ansi Sormuli, Normundu Staņēviču, Andri Vilcmeieru, Svenu Zālīti, Miku Ekbaumu un Volodimīru Koškulu par AS „Latvijas kuģniecība” nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu un lēmumu par prasību celšanu pret bijušajiem AS „Latvijas kuģniecība” valdes locekļiem Imantu Sarmuli, Edvinu Bērziņu, Andri Linužu un Raivi Veckāganu par AS „Latvijas kuģniecība” nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Noris intensīvs darbs pie prasību sagatavošanas.

Pēc LK preses dienesta materiāliem

PASAULES JŪRNICĪBAS DIENA 2010

2009. gada nogalē Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) ģenerālsekretārs apkārtrakstā svinīgi paziņoja, ka laikā no 2010. gada 20. līdz 24. septembrim tiks atzīmēta Pasaules Jūrniecības diena. Dalīborganizāciju pārvaldes varēja noteikt savu konkrētu dienu šīs nedēļas ietvaros.



Pasaules Jūrniecības dienas tēma 2010. gadā bija „2010 – Jūrasbraucēju gads”. Tā tika izraudzīta tāpēc, lai IMO un jūrniecības sabiedrība varētu parādīt godu jūrniekiem un pateikties viņiem par nenovērtējamo ieguldījumu sabiedrības labā, apzinoties risku, ko uzņemas jūrnieki, pildot savus darba pienākumus.

Tēma ir saskaņota ar kampaņu „Brauciet jūrā!”, kuras mērķis ir veicināt dziļāku izpratni par STCW konvencijas un kodeksu jauninājumiem. Pirātu uzbrukumi, ilga prombūtne, skarbi laika apstākļi – tie ir tikai daži no riskiem, kas apdraud jūrniekus. Bet ir vēl kāda satraucoša problēma: pieaug kuģu virsnieku deficīts, un tas liek IMO nekavējoties rīkoties, lai nepieļautu situāciju, ka kuģus apkalpo personāls ar nepietiekamām profesionālām zināšanām un prasmēm.

Izvēloties nosaukumu „2010 – Jūrasbraucēju gads”, ir raidīts signāls 1,5 miljoniem jūrnieku visā pasaulē par to, ka starptautiskā jūrniecības sabiedrība rūpējas par viņiem, ko apliecina reālā darbība un sniegtā palīdzība, kad jūrniekiem jāsaņem kompensācija kuģa avārijas gadījumā, kad tie ir pamesti ostā un daudzos citos gadījumos. Jo īpaši pēdējo divu gadu laikā tiek daudz darīts, lai uzlabotu jūrnieku drošību pirātu apdraudētajās zonās.

IMO ģenerālsekretārs atzinīgi vērtē visu ar jūrniecību saistīto organizāciju centienus visaugstāk likt cilvēku – profesionālu jūrā braucēju.■

LAIME IR DVĒSELES STĀVOKLIS

Šajā dzīvē tomēr ir paliekošas vērtības, lai gan viss cits var būt mainīgs. Par cilvēkiem gan nevarētu runāt kā par lietu, un tomēr, lai piedod jaunais Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs, kurš ir profesionāls speciālists, principiāls un lielisks kapteinis, interesants cilvēks, viņam vēl tikai ir un būs jāiekaro sava vieta Liepājas ostā. Bet Eduards Raits ir Liepājas ostas kapteinis, kaut nu jau bijušais, viņam tāpat kā Valsts prezidentam tituls paliek uz mūžu, klāt vien nāk tāda neliela vārda daļiņa kā „eks..”. Ar Liepājas ostas eskapteiņu EDUARDU RAITU tikāties kādā sniegotā decembra dienā viņa mājās Jūrkalnē.

Protams, pirmais jautājums par veselību un otru, visus interesējošais, kāpēc Eduards Raits aizgāja pensijā un kā tagad jūtas cilvēks, kurš piecdesmit gadus bijis aktīvā darbā un darbībā, bet nu var ļauties mierīgai un rimtai ikdienai?

Raits ar rezervētu smaidu paskatās uz mani un saka: „Toties tagad es varu teikt visu to, ko, esot amatā, nevarēju atļauties. Patiesībā laikam nevaru vis, jo



Eduards Raits.



Liepājas ostas 20.gs. deviņdesmito sākumā.

esmu angažēts Liepājas speciālās ekonomiskās zonas padomnieka amatam kuģošanas drošības jautājumos, tāpēc kādu laiku vēl šo to paturēšu pie sevis.”

Ir cilvēki, kuri daudz var pateikt arī nemaz nerunājot: ar darbu, stāju, skatienam, rokas spiedienu un pat gaitu – nesteidzīgu, cēlu un cienīgu. Tādu es redzu Eduardu Raitu. Gribēju rakstīt – pazīstu, bet tad apjautu, lai uzdrošinātos domāt, ka cilvēku pazīsti, tev par viņu ir jāzina daudz vairāk. Bet, no otras puses, ja tu cilvēku saproti un izjūti, tad vari pielaut domu, ka kaut nedaudz tomēr viņu pazīsti. Šķiet, saprotu Eduarda skatījumu uz lietām, cilvēkiem un problēmām un esmu bezgala priecīga, ka

liktenis mani savedis kopā ar tādu cilvēku kā Raitis.

Arī Raitis par lielāko savas dzīves vērtību un veiksmi uzskata cilvēkus, ar kuriem kopā strādājis un uz kuriem varējis paļauties.

E. Raitis: „Kad 1991. gadā savās rokās pārņēmām Liepājas ostu, tā bija pilna ar Krievijas karakuģiem un kara jūrniekiem. Vārda tiešā nozīmē bijām nonākuši ienaidnieka aizmugurē, piedevām vēl viss bija jāsāk no nulles, jo nekā nebija: ne ostas notei-

UZZIŅAI

Eduards Raitis: 1963. gadā beidzis Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstāko inženieru jūrskolu, līdz 1991. gadam strādājis jūrā, Liepājas ostas kapteinis no 1991. līdz 2010. gadam. Izstrādājis jūrnieku formas tērpus un atšķirības zīmes. Bijis Liepājas domes deputāts (1997–2001), no 2000. gada LSEZ valdes padomnieks, no 1994. gada LJS valdes loceklis, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas biedrs, Starptautiskās ostu kapteiņu asociācijas pilntiesīgs biedrs, Liepājas deputātu kluba viceprezidents, Liepājas sporta un kultūras pils valdes priekšsēdētājs. Tautas daiļamata meistars.



Iesākumā bija postaža...

kumu, ne Jūras kodeksa, ne citu likumdošanas aktu. Tā sacīt, Bībele vēl nebija uzrakstīta. Ostā valdīja īsta postaža: četrdesmit septiņi nogrimuši kuģi, nevienas kārtīgas piestātnes, neviena normāla kuģu ceļa, nekāda atbalsta no valsts. Un arī komandas nebija, bet ar kaut ko taču vajadzēja sākt. Par ostas pārvaldnieku iecēla Aivaru Boju, par ostas kapteini mani, par kapteiņa vietnieku Kārli Ludānu, mums pievienojās Kārlis Mertens, bet pilsētas vadība tolaik atradās Imanta Vismīna rokās. Bez garas filozofēšanas nolēmām, ka mūsu kopīgais mērķis ir atjaunot ostu un mums visiem kopā jācenšas strādāt tā, lai mūsu darbs nāktu lietai par labu. Ja darba attiecības veidojas uz savstarpējas uzticēšanās pamatiem, tad viss noris pavisam savādāk, un man ir pamats domāt, ka mums kopā ir izdevies diezgan daudz paveikt. Visu nosaka cilvēku attieksme pret veicamo un viņu pašu savstarpējās attiecības. Nav jau tik svarīgi, atrodiess krastā vai jūrā, nozīme ir cilvēciskumam un sapratnei. Kā mēdz teikt, cilvēku par jūrnieku padara dzīve uz kuģa: darbs, risks, rēķināšanās ar otru, atpūtas stundas. Un tieši tas pats arī cilvēku padara par cilvēku.”

PAR TIEM DEVIŅDESMITAJIEM

Jautāts, vai šodienas skatījumā bija vērts tērēt enerģiju un riskēt, lai cīnītos par nu jau piemirstām lietām un pagātnē palikušiem ideāliem, Eduards Raits atzīstas, ka ir gatavs pateikt kaut ko šķietami negaidītu, kā pats saka – evergēlību. „Es no tiem laikiem it kā neko neatceros, bet īstenībā, protams, atceros. Toreiz bija tāds laiks, bija risks, un mēs apzinājāties, ko



Kapteindienesta ēka 1993. gadā.

darām. 1991. gada 2. septembrī izdarījām apvērsumu ostā, kas bija gan labi noorganizēts, gan juridiski korekti noformēts. Bez lieka skaļuma. Eleganti. Tomēr mēs līdz pat 1994. gadam ne mīkli nedrīkstējām aizmirst, ka ostā ir Krievijas karakuģi un armija. Krievijas kara flotes virsnieki uz mums skatījās kā uz huligāniem, kurus drīz vien sauks pie kārtības un atbildības, un runāja, ka esam pat ierakstīti kaut kādos melnajos sarakstos. Toreiz mēs bijām jauni un spēka pilni, tas bija entuziasma un enerģijas laiks. Nezinājām, ar ko tas beigsies, bet visi ticēja, ka būs *forši*. Tagad negribu sev smērēt biezu medus maizi un gozēties iedomātā varonības saulītē. Man tas nepiemīt. Kas bijis, tas pagājis, mums jāiet uz priekšu, tāpēc negaidu apsveikuma kartiņu Ziemassvētkos vai kādu citu pagodinājumu. Paldies Dievam, darbs ir paveikts labi un pēc labākās sirdsapziņas.”

Bet, atgriežoties pie jautājuma par aiziešanu no ostas kapteiņa posteņa, Raits atzīst, ka šāds lēmums netiek pieņemts vienas dienas, pat ne viena gada laikā. Pārdomas par sava darba jēgu, būtību un sūtību viņu sākušas urdīt jau pirms gadiem pieciem. „Kā lai labāk noformulēju savu aiziešanu no darba? Zuda radošais elements. Man ir atbilde par visu, kas notiek ostā saistībā ar kapteindienesta darbu, un tas ir normāli, bet iespējas ietekmēt notiekošos procesus ir ļoti ierobežotas, un tas vairs nav īsti pareizi. Ja pēc būtības kļūstu par klerku Eiropas regulu īstenošanā, tad savam darbam nesaskatu īstu jēgu. Vairs nevēlējos darīt vakara darbu un skriet visiem pakaļ, lai pajautātu, kāpēc kuģim nav radara vai kāpēc kāds nav uzvilcis glābšanas vesti. Vai arī,

atvainojiet par cinismu, atbildētu, kāpēc kāds ir noslicis nepareizā vietā, un taisnotos, kā tas varēja notikt. Nav jau tā, ka slēgtu roku dzelžos vai ar pirkstu bakstītu, norādot ostas kapteiņa vainu, bet par katru negadījumu man tāpat sirsniņa pukst. Domāju, vai tiešām kaut ko esmu palaidis garām? Tāda kā vainas apziņa paliek un nosēžas.”

PAR ATBILDĪBU

Eduarda Raita ostas kapteiņa karjeras laikā ir notikuši vairāki traģiski negadījumi.

Allaž tiek pieminēts traģiskais notikums, kad stiprā vētrā molam uztriecās zvejas kuģis „Sniegss”. Glābšanas pasākumi nedeva pozitīvu rezultātu, un bojā aizgāja visa apkalpe. Mazāk zināms notikums, kad netālu no ostas Dienvidu vārtiem sēklim uzskrēja un nogrima dāņu zvejas kuģītis, jo tā kapteinis bija piedzēries.

Tad nāca negadījums, kad Gruzijas karoga tankkuģis „Anna” Karostas kanālā ietricās Kalpaka tilta balstā. Kā tas varēja notikt? Un, visbeidzot, traģiskā nelaime ar zvejas kuģi „Beverīna”, ko nespēja izglābt un bojā aizgāja kuģa apkalpe.

Nelaimes reizēs visi meklē vainīgo, un pirmais, kas nonāk jautājumus krustugunīs, protams, ir ostas kapteinis. Šajā ziņā tāds nepateicīgs amats.





Kopā ar žurnālistu E. Koceru.



Jautājumā, vai tiešām ar kuģošanu ostā viss nav kārtībā, parasti slēpjas arī zināms zemteksts – iespējams, kaut kas nav kārtībā ar atbildīgajām amatpersonām.

Eduards Raits vienmēr ir apzinājies savu atbildību. Un vienmēr mācējis parādīt savaldību un mieru, kas biežāk gan bijis ārējs. Daudzi kolēģi un paziņas atzina, ka nav dzirdējuši Raitu paaugstinām balsti, pat tajās reizēs, kad situācija to pieļautu, viņš vienmēr ir taktisks un tolerants.

„Paldies Dievam, ka cilvēki palikuši dzīvi! Tas ir pats galvenais!” viņš teica tūlīt pēc avārijas kanālā, lai gan labāk par visiem citiem saprata, ka atgadījums ir ārkārtējs, lai neteiktu vairāk. Nekas tāds līdz šim mūsu ostā vēl nebija pieredzēts. Tā rakstīja „Kurzemes Vārds”, un uz jautājumu, kā šajā traģiskajā negadījumā tiek vērtēta Kuģu satiksmes dienesta darbība, Eduards Raits atbildēja, ka tā bijusi perfekta, korekta un profesionāla. „Zināt,” viņš teica, „pat vilcienam, kas brauc pa sliedēm, gadās novirzīties no tām, tāpēc jau nav jāceļ brēķa, bet gan jānodrošina, lai tādas lietas neatkārtojas.”

Ja bojā iet cilvēki, pat ārēji saglabāt mieru nav viegli, tomēr tas jādara, lai vēl vairāk nesarežģītu situāciju. Bet, ja nepamatoti tiek vainoti ostas speciālisti, viņu priekšnieks iestājas to aizstāvēbai, tomēr piebilst, ka tas, kurš nav bijis savu uzdevumu augstumos, noteikti saņems pelnīto sodu.

Kad apņemšanos doties pensijā Raits pats sev jau bija noformulējis un arī citiem skaļi pateicis, sagāzās pasaules finanšu piramīda, un krīze skāra arī viņu. Kā pats saka, bija pakļāvijs kārdinājuma velniņam un paguvus iekrist



kredīta valgos, tāpēc doma par kapteiņa posteņa atstāšanu tika atlikta uz nenoteiktu laiku.

„Kur tu skriesi, tepat vien paliksi, kaut vai labas algas dēļ,” atzīstas Raits. „Bet, ja tu strādā bez entuziasma un intereses, tad uzrodas visādas slimības. Tās uzbrūk, kad bezjēdzīgas darbošanās dēļ ir novājināta cilvēka imūnsistēma. Arī jaunībā nācās darīt daudz ko tādu, kas negāja pie sirds, bet tad bija vairāk spēka ar visu cīnīties. Pirms trim gadiem ne īpaši labās veselības dēļ lūdzu, lai laiž mani atpūtā. Man atbildēja, ka varēšu doties atpūtā, kad ostas kapteiņa amatam atradīs kādu citu. Gāja laiks, un tad kādu dienu pie manis atnāk Aivars (Boja) un saka – zini, tagad ir viens kapteinis, kas varētu tevi nomainīt. Un mums abiem tā kā nedaudz neērti. Viens ir pateikt, laidiet mani vaļā, bet otrs, kad tev šāds piedāvājums tiešām tiek izteikts un X stunda ir klāt.

Turpinājumā atbilde uz jautājumu, kā jūtos. Pirmo mēnesi pēc aiziešanas pensijā es vispār nekā nejutos, jo biju kā no laivas izmests. Otrā mēnesī biju pilnīgi izsities no visiem grafikiem un režīmiem. Trešajā mēnesī jau sāku domāt, kas manā dzīvē varētu mainīties? Ar prieku gaidu, kad sāksšu strādāt SEZ pārvaldē. Liepājas ostu esmu izauklējis gluži kā savu bērnu, tāpēc, iespējams, manas domas un mana pieredze noderēs ostas jauno projektu attīstības procesā. Kaut gan ar to pieredzi reizēm ir tā, kā ir, jo nāk jauni laiki, kas prasa citu redzējumu, tomēr mani mierina fakts, ka visus neatkarības gadus esmu bijis dinamiskā darbībā, daudz pētījis citu pasaules ostu pieredzi, kā arī bijis starptautiskā aprītē. Paldies Dievam, neviens vēl līdz šim mani nav nosaucis



par prātiņu izkūkojušu veci. Solījums, ka varēšu radoši izpausties, mani iedrošināja pieņemt lēmumu, un godīgi sakot, ostas kapteiņa amatā sevi tiešām biju izsmēlis. Kā teica kāda slavēna aktrise: „Jāprot laikus aiziet no skatuves, lai nesapītos paklājā.” Vienīgais, no kā tagad nedaudz baidos, vai man neiepatiksies neko nedarīt.”

Ši jau ir tāda kā koķetēšana, jo Eduards Raits lieliski zina, ka darbs viņam ir tikpat nepieciešams kā svaigs gaiss vai labi cilvēki. Viss, ko viņš dara, tiek paveikts ar vislielāko atbildību, rūpību un zinātnisku pieeju. Piemēram, kad Eduards savās mājās būvējis pirti, tikuši veikti rūpīgi aprēķini, ņemta vērā citu pieredze un fizikas likumi,

paša loģika un intuīcija, rezultātā, pirti gaiss tik lieliski apmainās, ka netrūkst elpas, pat simt grādos sēžot. Par to pārliecinājamies arī mēs. Kad intervijas reizē viesojāties viņa Jūrkalnes mājās, kapteinis mūs sagaidīja ar izkurinātu pirti, viesmīlīgi, sirsnīgi un tajā pat laikā arī lietišķi.

Lietišķi Eduards Raits uzņēma arī jauno ostas kapteini Pēteri Gudkovu, kurš atzinās, ka viņam vieglāk bijis ienākt jaunajā vietā, jo nevienu no tās nav izēdis.

„Varu teikt, ka mēneša laikā, kamēr nodevu lietas jaunajam ostas kapteinim Pēterim Gudkovam, mēs ar viņu pat sadraudzējāmies. Pēteris ir ļoti labs speciālists, kompetents, komunikabls un bez liekas uzpūtības. Nereti jaunatnācēji vispirms nokritizē priekšgājēju paveikto, bet Gudkovs ir no tiem cilvēkiem, kuri prot novērtēt cita paveikto. Es jaunajam ostas kapteinim atklāju savu redzējumu uz ostas attīstību un pastāstīju arī par to, kas, manuprāt, maināms vai darāms savādāk nekā līdz šim. „Tu vari daudz ko šeit mainīt vai uzlabot,” viņam teicu. „Es te neko vairs nevarēju, jo tad man jautātu – kā tā, vakar bija labi, bet šodien vairs ne?” Godīgi atzīstos un arī Pēterim to pateicu: dažus pēdējos gadus ostas kapteiņdienesta lietas biju izlaidis no rokām, bet cilvēku, un arī labu speciālistu daba diemžēl prasa, lai tos tur stingros rāmjos, ja tu atlaidīsi kaut tikai nedaudz vaļīgāk, viss aizies pašplūsmā.

Pie lietu nodošanas mūsu sadarbība tiešām bija visaugstākajā līmenī, es katram tādu varētu novēlēt. Biju priecīgs par sevi, ka spēju cienīgi atvadīties no sava tik ierastā amata, un tiešām no sirds vēlēju ostas kapteinim panākumus darbā.”



No kreisās: E. Raits, B. Zeiliņš, E. Delvers, A. Buks.

Nu jau jāteic – bijušais ostas kapteinis Eduards Raits ir tālbraucējs kapteinis un arī Pēteris Gudkovs ir tālbraucējs kapteinis. „Bez šāda rūdījuma nevar. Ne velti par ostas kapteiņiem var būt tikai tālbraucēji kapteiņi, lai labāk saprastu tos, kas ienāk ostā, un vispusīgi orientētos situācijās un jautājumos, kas rodas darba gaitā,” atzīst Raits.

PAR JŪRU, LIKTENI UN SMALKĀM MATĒRIJĀM

„Visu mūžu esmu sapņojis par jūru, lieliem un skaistiem kuģiem. Tālos reisos gribēju apskatīt pasauli, kaut ko redzēt un pētīt. Bet viss izvērtās pilnīgi citādāk. Lai gan 1963. gadā pabeidzu Admirāļa Makarova Ļeņingradas Augstāko jūrskolu kuģu vadītāju specialitātē, tomēr jūrā mani nelaida. Avīzēs par to nerakstīja, bet acīs gan pateica: ko tu, latvietis būdams, jūras augstskolā meklēji, vai tad nezināji, ka vīzu tik un tā tev neatvērs? Nokļuvu tehniskajā flotē un strādāju uz tā dēvētajām *šalandām*, kas izved jūrā padziļināšanas darbos izsūkņēto grunti. Dubļi šķīda uz visām pusēm, mēs paši bijām melni kā mori. Reisa garums – līdz izgāztuvei un atpakaļ. Toreiz, ja tā var teikt, uz jūras bija tāda kā dzimtbūšana. Vismākie bija tehniskā flote, tad nāca zvejnieki, bet pašā augšā bija tirdzniecības kuģi, kur strādāja tā sauktās *baltās apkaklītes*. Ja jūrnieku reiz ierakstīja melnajā flotē, viņam praktiski nebija izredžu no tās izrauties. Man palaimējās, tiku līdz zvejniekiem, bet zvejojot tā īsti nekad neesmu gribējis, lai gan daudzus gadus to darīju diezgan veiksmīgi. Zvejnieku dzīve ir savdabības pilna. Gandrīz trīsdesmit piecus ga-

dus nogāju jūrā, katru dienu kaut kas notika, tomēr nav nekā tāda, ko būtu vērts īpaši pieminēt. Tik ilgus gadus tu cilvēks atrodi noslēgtā vidē kopā ar svešiem cilvēkiem, kuri nav izvēlējušies tevi un arī tu neesi izvēlējis viņus, un tad vēl tevi kā tādu prusaku kastītē krata vairākus mēnešus no vietas. Kad pēc četriem vai sešiem jūrā pavadītiem mēnešiem tevi uz pāris stundām izved krastā, tu jūties kā no krātiņa izlaists pērtiķis. Tomēr esmu apmierināts ar to, ko darīju, un darīju to, ko no manis prasīja. Man nav kauns par pagātni, jo nevienu neesmu piešmaucis. Kas bija jādara, to darīju. Esmu pārliecināts, ka liktenis man ir bijis labvēlīgs, jo viss piedzīvotais man ir bijis vajadzīgs. Tagad, pētot ezotēriku un mēģinot saprast smalkākas matērijas, tu apjaut, ka nekas nenotiek bez iemesla. Un vēl, kad tu esi izgājis tādu dzīves skolu, tev tā īsti ne no kā vairs nav jābaidās.

PAR RISKU

Arī par ostas kapteini īpaši negatavojos kļūt, bet atkal pienāca X stunda, kas lika pieņemt šo lēmumu. Nereti man uzdod jautājumu, vai nācies piedzīvot kritiskus brīžus. Lai gan tādi ir bijuši, tie nav palikuši atmiņā. Strādājot par ostas kapteini, katru dienu nākas uzņemties atbildību, jo trīsdesmit piecos ostas noteikumu punktos ir teikts: „Gala lēmumu pieņem kapteinis.” Ja lieta nonāk līdz lēmuma pieņemšanai, tad tu esi spiests pieņemt vai nu sliktu, vai ļoti sliktu lēmumu, jo labo lēmumu limits jau ir izsmelts. Un katru tādu brīdi varētu uzskatīt par kritisku, bet vai tos visus var atcerēties? Un vēl jautā, kā tas ir – uzņemties risku? Arī risks mēdz būt dažāds: reizēm tas ir attaisnojams, reizēm mēdz arī būt nepamatots, bet to šauro robežu starp vienu un otru ir ārkārtīgi grūti novilkt. Lai pieņemtu loģiskāko risinājumu, mēģinu izvērtēt katru situāciju, jo no mana lēmuma ir atkarīga ostas ritmiska darbība, kravu apgrozījums un ostas uzņēmēju bizness. Tāpēc ostas kapteiņa darbs zināmā mērā pielīdzināms balansēšanai uz šauras laipas – atļaut vai neatļaut kuģiem ienākt ostā un atstāt to. Atrast iemeslu atteikumam pie labas gribas varētu gandrīz vienmēr. Reizēm tā sarkastiski mēdzu jokot – ja kuģi nekustētos un vispār neienāktu ostā, man būtu vieglāka dzīve, tomēr ostas kapteiņa misija ir nevis kaut ko aizliegt, bet gan meklēt iespēju, kā sekmēt vietējo uzņēmēju darbību, lai tie varētu pelnīt un attīstīt savu biznesu.

Mūsu osta nepavisam nav ideāla kuģu satiksmei, vājās vietas mēs labi zinām. Kapteiņdienestā strādā profesionāli cilvēki, kas prot izvērtēt riska faktoru un saskaņo to ar ostas iespējām strādāt.

Un ar to pateikšanu vai noklusēšanu ir tā, ka nav jau vienmēr ar pieri sienā jāskrien un, kā saka, jācērt no pleca, lai paustu uzskatus un aizstāvētu viedokli. Vai gan tad, ja Liepājas ostā būtu skaldīti mati un paustas privātās ambīcijas, osta būtu tik tālu tikusi?



PAR LAIMI

Mūsu saruna pie krasti kūpošas tējas meta cilpu cilpas, tieši tāpat kā Eduarda Raita dzīve ir metusi dažādus līkločus. Rīdzinieks, kurš savulaik dzīvojis prestižajā Mežaparkā, iepazīnis trimdu Vidusāzijā. „Daudz tiek runāts par 1949. gada deportācijām, bet tās taču turpinājās līdz pat *tautu tēva* Josifa Staļina nāvei. Protams, vairs ne tik atklāti, lai sēdinātu cilvēkus lopu vagonos, vienkārši pazuda ģimenes. Kā toreiz teica: dzimtene ir plaša, nevienam netiek represēts, bet gan vienkārši pārvietots uz citiem zemes rajoniem.”

Atgriezies no trimdas, strādājis uz būvēm, tad mācījies *Makarovkā*, vairāk nekā piecdesmit gadus strādājis jūrā, divdesmit gadus Liepājas ostas kapteiņa amatā. Jūrnieks, tālbraucējs kapteinis, bijušais Liepājas domes deputāts, dažādu klubu un fondu dibinātājs un vadītājs. Tā ir vizītkartes oficiālā puse. Bet vēl vizītkartē rakstīts – tautas daiļamata meistars dzintara apstrādē un metālliešanā. Bet tā jau ir atsevišķa sarunas tēma. Tomēr nebūtu godīgi noklusēt, ka Eduards Raits ir mūsdienu jūrnieku formas tērpu autors.

„Tā sanāca. Formas tērpi jau bija ugunsdzēsējiem, robežsargiem un muitniekiem, bet jūrniekiem nebija. Mākslinieki, kuri strādāja pie formas tērpu skicēm, pieprasīja vienpadsmit tūkstošus dolāru, lai dotos uz Ameriku smelties pieredzi, piedevām vēl ekskluzīvas tiesības formas tērpu izgatavošanā un uzraudzībā. Es neizturēju un vaicāju, vai līguma slēdzēji nesaprot, ka savelk cilpu sev ap kaklu? Vai es varot izdomāt kaut ko labāku? Atbildēju, ka Liepājas kapteiņdienesta darbinieki divu mēnešu laikā izstrādās formas tērpu



paraugus. Strādājot pie šā uzdevuma, paturējām prātā patiesību, ka formas tērps nav modes prece, tam jābūt funkcionālam, tomēr ar dizaina elementiem. Šķiet, ka darbs izdevās diezgan labi. Stāsts par formas tērpu varētu būt ļoti plašs, un arī tā varētu būt atsevišķa saruna, jo, kā zināms, formastērps cilvēku ne tikai mobilizē, bet spēj pat aizsargāt. Mani uzaicināja Latvijas Jūras akadēmijā nolasīt lekciju kursu par formas tērpu izcelsmi un tā lomu cilvēka estētiskajā audzināšanā, ko studenti noklausījās ar lielu interesi.

Jūrniekiem ir raksturīgi dažādi vaļasprieki, arī dažādi rokdarbi, kas palīdz atbrīvoties no stresa. Reizēm

atklājas ļoti spilgti talanti.”

Klausoties Eduarda Raita rāmo stāstījumu, nākas pārliecināties par viņa iekšējo spēku. Bez dusmām un aizvainojuma viņš runā par savas dzīves sarežģītām peripetijām. Ar filozofisku mieru apcer lietu saistību un kārtību. Jautāju, vai vētras laikā jūrā viņam nekad nav bijušais bailes, uz ko viņš saka: „Pēc horoskopa esmu vēzis, ūdens rāpulis, laikam jau tāpēc man no ūdens nav bail. Ja nopietni, tad man vienmēr ir bijusi iekšēja pārliecība, ka viss beigsies labi, jo visas nelaimes notiek tad, kad tu par kaut ko sāc baidīties.” Raitis atzīstas, ka tagad uz daudzām problēmām skatās savādāk nekā jaunībā, un tas ir tikai loģiski, jo iegūta ne tikai dzīves pieredze, bet arī cits skatījums uz lietu kārtību, cilvēku attiecībām un paliekošām vērtībām. Kad jautāju, vai kapteinis Raitis ir laimīgs, viņš arī atbild filozofiski: „Laimes sajūta ir ļoti plašs jēdziens. Jāprot būt laimīgam. Ne velti saka, ka laime nav ne vieta, ne apstākļi, bet gan dvēseles stāvoklis.” ■

Anita Freiberga

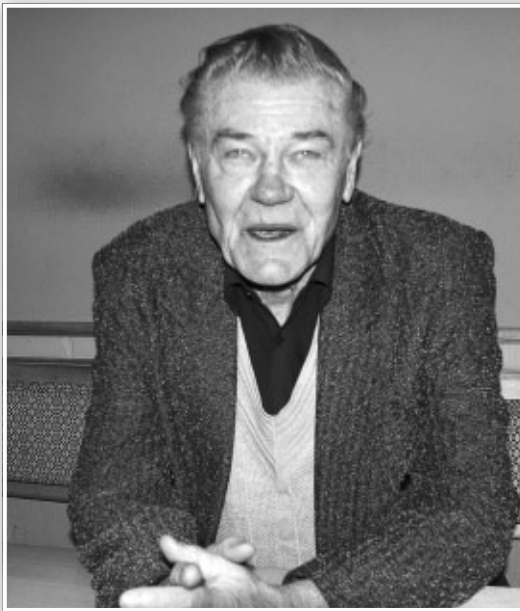
VISAM PAMATĀ IR GODĪGUMS

Kopš 1997. gada Vladimirs Einiņš ir Liepājas ostas loču kuģa kapteinis. Viņš ir cilvēks, kurš izgājis caur uguni un ūdeni: bijis matrozis, kapteinis, kolhoza priekšsēdētājs, Augstākās padomes deputāts, 1991. gada barikāžu dalībnieks un akciju sabiedrības „Kursa” valdes priekšsēdētājs. 1999. gadā viņam piešķirts Triju Zvaigžņu ordenis, bet padomju gados par labu darbu apbalvots ar ordeni „Goda zīme” un saņēmis Nopelniem bagātā zvejnieka nosaukumu. Joprojām ir Latvijas Jūrniciības savienības biedrs. Joprojām ir kapteinis. Joprojām ir jūrniece.

„Pats svarīgākais, ka tas tika izdarīts, ka panācām neatkarību,” saka Vladimirs Einiņš, kurš 1990. gada 4. maijā balsoja par Latvijas Republikas Neatkarības deklarāciju.

Vladimirs Einiņš: „Esmu mazliet novecojis pa šiem divdesmit gadiem, pats slimis. Un man ir žēl, ka valsts nav pietiekami attīstījusies, ka esam tik daudz baroti ar saukļiem pa treknajiem gadiem, ka mums tik bieži aizmālētas acis. Tomēr jāiet uz priekšu! Lai arī nekas vairs nav tik rožainā gaismā kā toreiz, lai arī tie, kas sagrābušies miljonus, tos neliek ražošanā, bet spekulatīvās shēmās. Mums jābūt prasīgākiem pret varasvīriem. Bet lai kā – svētku izjūtu nedrīkst pazaudēt! Neatkarība mums tomēr ir, un tas ir pats galvenais. Tāpēc vajag dzīvot un strādāt tā, lai atkal nenonāktu zem kaimiņa – Krievijas – jumta. Nepazaudēt cerību! Bez tās dzīvot nevar.”

Šos vārdus Vladimirs Einiņš teica 2010. gada decembra sākumā. Bet tūlīt pēc Neatkarības deklarācijas pasludināšanas viņš kāpa Augstākās padomes tribīnē, lai runātu par Latvijas jūrniciību.



1990. GADA 25. JŪLIJA SĒDES STENOGRAMMA

Priekšsēdētājs: „Vārds deputātam Vladimiram Einiņam no Jūras lietu komisijas.”

Vladimirs Einiņš: „Godājamais sēdes vadītāj, cienijamie deputāti! Neliels precizējums cienījamā deputāta Dobeļa teiktajam. Es pārstāvu Jūras lietu komisiju, priekšsēdētājs ir deputāts Salītis. Cienijamie deputāti! 1940. gadā PSRS ne tikai okupēja Latvijas Republiku, tā iznīcināja dižā latvieša Krišjāņa Valdemāra mūža lolojumu – Latvijas jūrniecību. Latvijas flote – 150 tirdzniecības kuģi – tika bez atlīdzības nacionalizēta, liela daļa tika atdota PSRS Ziemeļu, Melnās jūras un Tālo Austrumu kuģniecībām. Un, starp citu, tāds zīmīgs gadījums, ka viens no Latvijai nacionalizētajiem kuģiem pats piedalījās dzīvās kravas pārvadāšanā starp Gulaga ostām, veda mūsu pašu represētos tautiešus. Nacionalizētas tika arī ostas un to īpašumi. Kvalificētu jūrnieru kadrus represēja, izstūma no flotes ar apkaunojošo vizēšanu un neuzticēšanos. Tika represēta arī latviešu valoda. Tā pazuda no kuģiem. Jūras valstī uz 50 gadiem izzuda jūras vēsture. Pasaules okeānos, jūrās un ostās neplīvo sarkanbaltsarkanais karogs. Gan ostas, gan kuģi ar visiem karogiem šodien vēl ir Maskavas pakļautībā, arī visa nopelnītā valūta aiziet, aizplūst tur. Šogad, pirmoreiz 50 gados, Latvijas Augstākajā padomē ir radīta Jūrlietu komisija. Valdībā tiek veidotas struktūras jūrniecības nozaru, t.i., kuģniecības, kas pārstāv jūras un upju transportu, un zivsaimniecības, iekļaušanai Latvijas Republikas valsts kopējā saimnieciskajā aprītē. Latvijas Republikas un tās pilsoņu interesēs ir izstrādāta šodienas valdības programma. Mūsu komisijas vienprātīgs atzinums – bez šo jūrniecības nozaru atdzimšanas un tālākattīstības, kas ir garantētākās un drošākās valūtas pelnītājas, zivju pārtikas ražotājas gan vietējam tirgum, gan eksportam, nevar efektīvi un pilnīgi izpildīt valdības programmas ievadā minēto galveno uzdevumu – 3. un 5. punktu par ārējo ekonomisko sakaru paplašināšanu un ciešu ekonomisko saišu nodibināšanu ar Skandināvijas un citām Rietumeiropas valstīm. Šis no Latvijas jūrniecības vēstures un tautsaimniecības izkritušais 50 gadu ilga periods radījis ne tikai tiešus materiālos un morālos zaudējumus; zudusi ir gadu desmitos grūti krātā pieredze un atmiņa. Vēl grūtāk šodien ir mūsu jaunajai valdībai, kurai tāda pieredze vispār nekad nav bijusi, un ar šādām problēmām tā sastopas pirmoreiz dzīvē. Tāpēc gan valsts pārvaldes struktūras veidošanai, gan šodienas programmas izstrādānēm jāpieiet kritiski, tomēr ar izpratni, ka šajā radīšanas procesā misējumi gadīsies, ar pārliecību, ka izdarīts viss, lai tie būtu mazāk sāpīgi un lai būtu iespējams tos labot turpmākajā darbā.

Tomēr, pēc mūsu komisijas uzskata, jau ar pirmajiem soļiem valsts pārvaldes struktūras veidošanā atkārtotam tās pašas Padomju Savienībā esošās un apjēgtās, varbūt viņiem pieņemamās pārvaldes struktūras, mēģinot joprojām vēl saglabāt veco, pazīstamo stūri. Lietas būtība ir sekojoša: pēc mūsu

domām, tiek dalīts nedalāmais – ir izveidots Jūrlietu departaments Satiksmes ministrijas paspārnē un, lai kaut kā mazinātu sekas tam, ka ārpus valdības redzesloka palikusi vesela jūrniecības nozare, tas ir, zvejniecība un zivsaimniecība, ir paredzēts dibināt Zivsaimniecības ministriju. Paskaidrojumam: pats jēdziens „jūrlietas”, kā pašreiz nosaukts jaunizveidotais departaments Satiksmes ministrijā, sevi ietver visas ar jūru saistītās nozares – kuģniecību jeb jūras un upju transportu, zvejniecību un zivsaimniecību, citas ar jūras šelfa izmantošanu saistītās nodarbes. Bet jaunizveidotais Jūrlietu departaments faktiski pārstāv tikai to daļu, kas saistīta ar kuģniecību. Tikai ar jūras transportu. Atklāti runājot, arī zvejniecības pamatā primārais ir kuģniecība. Kuģi, kuri iet tos pašus pasaules jūru un okeānu ceļus, veicot eksporta darījumus, apmeklē daudzas tās pašas pasaules ostas un tikai strādā tā saukto melno darbu – zvejo, uz ilgu laiku izkļūst plašajās okeānu un jūru malās. Šis fakts jau ir radījis pretrunas valdības programmā, kur ir runa par funkcijām, uzdevumiem, kuri jāpilda gan Zivsaimniecības ministrijai, gan Jūrlietu departamentam. Visumā atzinīgi vērtējot valdības izstrādātos programmatiskos uzdevumus, nevaram saprast valsts pārvaldes struktūru rangus. Ja jau zvejniekiem primārā ir kuģniecības nodrošināšana, bet valsts pārvaldes un kontroles funkcijas kuģniecībā veic Satiksmes ministrijas Jūrlietu departaments, tad iznāk diezgan dīvaina Zivsaimniecības ministrijas pakļautība. Ne tikai citai ministrijai, bet pat tās departamentam. Vai atkal tiks veidoti katrā struktūrā paralēli valsts pārvaldes orgāni?

Gan nodrošinot kuģniecību, gan ostu un to pakalpojumu izmantošanu, gan kuģu remontu, gan sagatavojot jūrnieku kadrus ar vienādām zināšanām gan transporta flotei, gan zvejas flotei? Šeit jāsaka – paldies Dievam un mūsu valdībai, ir nodibināta beidzot Jūrlietu, t.i., Latvijas Jūras akadēmija. Tātad, sadalot jūrniecības kompleksu atsevišķās valsts pārvaldes formās, tiek panākta vienu un to pašu jautājumu risināšanas dublēšana, nevajadzīga spēku, līdzekļu, kadru izlietošana. Vēlreiz piemērs no programmas – gan Zivsaimniecības ministrijai, gan Jūrlietu departamentam esot jāpārņem republikas pārvaldē viena un tā pati Latvijas teritoriālā jūra, kontinentālais šelfs un ekonomiskā zona, jānokārto likumdošana par jūras bagātību izpēti, aizsardzību un izmantošanas regulēšanu. Kuram tad galu galā tas būs jādara un kam to pienāktos darīt? Mūsu priekšlikums. Pirmais. Latvijas jūrniecības sekmīgai atdzimšanai un attīstībai Latvijas Republikas un tās pilsoņu interesēs ir jāizveido vienota Jūrlietu ministrija, apvienojot tajā gan izveidoto departamentu, gan veidojamo Zivsaimniecības ministriju. Šādu viedokli atbalsta arī pazīstamā sabiedriskā organizācija – Latvijas Jūrniecības savienība, kas apvieno Latvijas bijušos, esošos un nāamos jūrniekus, kuriem Latvijas jūrniecība, jūrniecības atdzimšana un attīstība ir sirdslieta un mūža sapnis. Otrs. Saprotot, ka nekonstruktīvās un neauglīgās diskusijās par šo jautājumu izniekots laiks un

ko šis laiks nozīmē ar jūrniecību saistīto nozaru tuvākai darbībai un tālākai attīstībai, komisija pagaidām var piekrist izņēmuma kārtā sākuma periodā valdības priekšlikumam par minēto divu struktūru veidojumu. Mēs saprotam, cik draudīgs ir pašreizējais bezdarbības stāvoklis, turpinoties diskusijai šādā izpratnes garā. Bez šaubām, jānokārto, jāatrisina pretrunas funkciju sadalē starp ministriju un departamentu. Programmā jāizstrādā un jāattīsta Latvijas vairāk nekā 500 kilometru garās jūras piekrastes zvejniecības atdzimšanas jautājums. Piekrastes pastāvošo un izmirstošo zvejniekciem un to ostiņu atdzīvināšana. Šā jautājuma nokārtošana, mūsaprāt, var dot iespēju burāšanas un starptautiskā jūras tūrisma attīstībai, kas, vērtējot pēc citu valstu pieredzes, ir ievērojams potenciāls valūtas ieguves avots. Laikam vairāk par visiem Latvijas zvejnieki ir ieinteresēti un ir gatavi tūlītējai ārējo ekonomisko sakaru nodibināšanai un pat tagad jau kaut ko dara. Un tomēr ar nepacietību gaida, kad Latvijas valdība pārņems ārējo sakaru vadību no Maskavas savā ziņā, lai vienreiz tos kārtotu savās un Latvijas Republikas interesēs. Tādā veidā, kā to kārtu brīvi cilvēki, – bez nervu pārslodzes un pazemošanās. Komisija pozitīvi vērtē valdības apņemšanos uzlabot republikas iekšējo ūdeņu – upju, ezeru, diķu – apsaimniekošanu un attīstīt zivju, sevišķi vērtīgo, audzēšanu, lai maksimāli nodrošinātu republikas iedzīvotājus ar lielāko tiesu Baltijas jūrā un iekšējos ūdeņos nozvejotām un audzētām zivīm.

Mūsu priekšlikums ir nekavējoties nodibināt Zivsaimniecības ministriju, nokomplektēt Jūrlietu departamentu, lai būtu iespējams sākt praktisku darbu jūrniecības un zvejniecības likumdošanas aktu pieņemšanā un realizēšanā dzīvē. Ar nepacietību gaidām arī likuma pieņemšanu par grozījumiem un papildinājumiem Konstitūcijā, likumu par īpašumu. Tad būtu iespējams praktiski īstenot valūtas pelnīšanu, uzsākot to ar ostu pārņemšanu republikas jurisdikcijā un to ekspluatēšanu. Programma – tas ir pamats, no kura sāksim tālāko ceļu. Un tajā pašā laikā saprotam, ka nav sīki jāapraksta un strikti jānosaka, kā to darīsim, kā to prasa opozīcijas frakcija. Korekcijas izdarīs dzīve.”

– Vai tas, par ko tolaik domājāt, par ko cīnījāties un uz ko cerējāt, kaut nedaudz ir piepildījies?

– Žēl, bet mums nav savas flotes. Agrāk vismaz bija spēcīga zvejas flote. Vienīgais labums, ka mūsu *čaji* var strādāt uz ārzemju kuģiem pasaules jūrās, par ko kādreiz neviens pat sapņot nevarēja. Mums ir savas jūrniecības mācību iestādes, un arī tas ir labi. Tomēr, ja es gatavoju jaunus jūrniekus, tad ceru, ka viņi strādās Latvijas labā. Citādi varētu jautāt: kāda gan jēga izdot naudu par topošo jūrnieku studijām? Jā, Atmosdas laikā un deviņdesmito gadu sākumā mēs visi vairāk domājām par Latviju un, iespējams, daudzas lietas idealizējām. Ar cerībām skatījāmies uz „Latvijas kuģniecību” un domājām, ka beidzot Latvijai būs spēcīga flote. Diemžēl tā nenotika. Visā pamatā ir jābūt godīgumam,



bet Latvijā šis princips bija un joprojām ir pārkāpts. Tāpēc jau tagad esam tur, kur esam.

– **Jūs visu savu mūžu esat bijis kapteinis.**

– Tā nevarētu teikt, jo vispirms biju matrozis, un tikai tad kļuva par kapteini. Un arī vēl tagad strādāju par kapteini uz loču kuģa „Austra”.

– **Loču dienests taču ir viens no svarīgākajiem dienestiem ostā.**

– Jums varētu piekrist, jo bez loča osta nemaz nevarētu strādāt.

– **Vai šim darbam ir vajadzīgs īsts kapteiņa rūdījums?**

– Kādreiz ar to kapteiņa rūdījumu vien nepietiek. Kad 1997. gadā nācu strādāt par kapteini uz loču kuģa, pie sevis domāju, kas tad man šeit varētu būt neskaidrs vai nesaprotams. Savulaik taču krustām šķērsām esmu izvagojis jūras un okeānus, vadījis lielos zvejas saldētājtralerus un jūrā tauvojies pie lielajiem bāzes kuģiem. Kas tad vēl varētu būt tāds, kas mani spētu pārsteigt? Izrādījās, var gan! Kādus trīs mēnešus man gāja tik *švaki*, ka dabūju sarkt un bālēt, jo te viss jādara savādāk nekā jūrā: kuģim divas skrūves, otram kuģim jāiet klāt gaitā, ar ātrumu, jāstūrē, jāvada mašīnas gaita, un beigās iznāk, ka rūdītais jūras vilks ņem un apjūk kā zaļš iesācējs. Tagad cita lieta, esmu *piešāvis*, bet visiem tik labi neveicas, jo ir gadījumi, kad zvejas kuģu kapteiņi noņem divus trīs mēnešus, mēģinot savaldīt loču kuģi, un tā arī neizdodas to pieveikt. Ir kaut kādas nepārvaramas bailes, un neko nevar padarīt.

– **Liepājas ostu taču jūs pazīstat kā savu kabatu?**

– Droši varu teikt, ka labi pazīstu Liepājas ostu. Savulaik, „Boļševika” gados, man īsti nemaz nevajadzēja pārzināt kuģošānu Liepājas ostas akvatorijā, jo zvejas kuģus ostā arī tolaik veda locis. Piedevām ienākšana ostā notika reizi gadā vai pat divos gados reizi, jo kuģi bieži vien palika Āfrikā



remontā. Mūsdienu Liepājas ostu nemaz nevar salīdzināt ar to, kāda tā bija padomju gados. Tagad ir citi dziļumi un navigācijas aprikojums: tik daudz boju, ka naktī acis žilbst; ja nezina kursu, reizēm rodas tāds apjukums – tepat taču vajadzēja būt tai bojai, bet nav...

– Vai Liepājas ostai ir kāds noslēpums?

– Straumes un vēji. Bet lielākais *knifs* ir tad, kad ar loču kuģi jūrā jāpieiet kuģim un jāatiet no tā. Ja ir sešas septiņas balles liels pūtiens un transporta kuģa klājs kādu metru zemāks par loču kuģa klāju, tad gan jāprot izgrozīties, lai kuģi nesa-durtos, lai loču kuģi neuzmestu uz transporta kuģa klāja.

– Bet kā tad rūdītais kapteinis Einiņš savulaik vispār nonāca jūrā?

– Vai, dieniņ, kur tie gadi! Kā nonācu jūrā? Nevar taču teikt, ka visam pamats bija Džeka Londona romāni. Tā daudzi saka, un tur ir liela daļa taisnības, tomēr romantika nebija tas galvenais. Daudzi priekšnoteikumi savijās kopā, un, protams, arī naudas jautājums. Pēc kara Jelgavā

mācījies vidusskolā, bija liela nabadzība. Mamma strādāja kolhozā un viena audzināja bērnus, tāpēc bija jāmeklē izeja no nabadzības. Kad beidzu vidusskolu, bija jāizšķiras, ko darīt, kur mācīties, jo citādi bija tikai viens ceļš – uz armiju. Tad ausīs nonāca stāsti, cik jūrnieki labi pelna un kādas šim darbam ir labas perspektīvas, un tā tiešām bija taisnība, tur nav ko noliegt. Nospriedu, kāpēc man jāiet armijā, aizbraucu uz Liepāju un nokārtoju iestājesāmenus jūrskolā. Togad, 1955. gadā, Liepājas jūrskola uzņēma pirmos audzēkņus. Bija divas mehāniķu grupas un trīs stūrmaņu grupas, kopā 150 cilvēku, bet latvieši tikai kādi divpadsmit. Mācības notika krievu valodā, un latviešiem tiešām gāja grūti, jo mēs krievu valodu tik labi nezinājām, tāpēc reizēm stundās gadījās visādi kuriozi. Daudzi uz Liepājas jūrskolu bija atsūtīti mācīties no dienvidiem,

no Hersonas un citām pilsētām, jo savās jūrskolās nebija izturējuši iestāj-pārbaudījumus. Bet viņiem jau tā pārvietošanās tik viegla kā gājputniem, nav kā latviešiem, kas stingri ieauguši savā zemē. Toreiz iemanījāties visādi izgrozīties un tikt cauri, ja vajadzēja, arī nošpikojām, sacerējumus norakstījām no Liepājas vidusskolas krievu *čaljiem*. Speciāli atstājām dažas kļūdas, lai būtu ticamāk un neizskatītos pārāk gludi. Godīgi sakot, mums jau to krievu valodu vieglāk palaida cauri, jo latviešu nebijām tik daudz, piedevām mēs bijām pirmā izlaiduma puīši.

– Un pēc skolas bija sadale?

– Pēc valsts eksāmeniem bija sadale. Viena daļa aizgāja uz Ziemeļiem un Tālajiem Austrumiem dienēt kara flotē, bet arī Latvijā tika veidotas lielas flotē, un arī šeit bija vajadzīgi jūrniece. Jūrskolā uz sadali bija ieradies zvejnieku kolhoza „Boļševiks” priekšsēdētāja vietnieks Mihails Kots, un man jautā: „Precējies?” Jā. „Dzīvoklis ir?” Nav. „Vai nevēlies nākt strādāt pie mums?” Kāpēc ne? Vēlos. Mēs bijām kādi pieci latviešu stūrmaņi, kas pēc jūrskolas beigšanas tūlīt sākām strādāt „Boļševikā”, bet vēlāk katram no mums ir bijis savs dzīves stāsts. Daži palika strādāt Baltijas jūrā. Arī es divus gadus nokuģoju Baltijas jūrā ar MRT – mazo zvejas kuģi. Ilgākais piecas sešas dienas zvejā un tad ar lomu krastā. Tolaik lielākoties zvejojām mencas. Es jums pateikšu, kāda tolaik mencai bija vērtība. Mēs atnākam krastā, pie kuģa sapulcējušies mehānisko darbnīcu, tiklu darbnīcu un kantora sievieši, lai dabūtu kādu svaigu zivtiņu. Jā, lūdzu, ņemiet, tur ir mencas. Hm, mencas! Vai tad kādas baltās zivtiņas nav? Kādas reņģītes! Visi jau bija atēdušies mencas, tām nebija nekādas vērtības.

– Un tad no Baltijas jūras devāties tālākos ūdeņos?

– Pēc kāda pusotra gada sāku strādāt par trešo stūrmani uz 4553 „Pāvil-osta”, kas vēlāk aizgāja bojā. Kad 1960. gadā no Vācijas atnāca jaunā tipa Atlantijas vidējais zvejas traleris refrižerators „Viesturs”, par tā kapteini kļuva Pēteris Mazitāns, bet es no trešā stūrmaņa tiku uzaicināts strādāt par vecāko stūrmani. Tas, ka vecākais stūrmanis ir kuģa suns, kuram jāsavalda visi tie *dže-ki*, kuri dodas strādāt jūrā, visiem bija labi zināms. Es kapteinim pajautāju, vai viņš tiešām uzskata, ka es viņus spēšu valdīt, uz ko kapteinis man saka: „Kad tu biji matrozis starp matrožiem, arī tad tu spēji viņus savaldīt, tāpēc man nav ne mazāko šaubu.”

– Laikam jau cilvēkam zvaigznēs ierakstīts, uz ko viņš ir spējīgs?

– Kas to var zināt? Mans princips bija tāds: ja es strādāju, tad arī tev tieši ar tādu pašu atdevi būs jāstrādā, jo peļņa pēc padarītā tiek brāļīgi dalīta. Ja es, tu un viņš ir matrozis, tad kāpēc tu slinkojot gribi saņemt to pašu, ko cits saņem, raujoties vaiga sviedros? Nebija jau viegli ņemties ar tikliem Ziemeļatlantijā, piedevām sešas septiņas ballēs. Tu velc tiklu kuģī, bet jūra velc atpakaļ. Un tad tās silķes... Sapņos rādījās. No rīta četras jāceļas, bet gulēt esi aizgājis ap kādiem divpadsmitiem, ja līdz tam esi paguvis visu izdarīt. Bija jāsaved kārtībā



tīkli un kuģa rūmē jāsakārto mucas. Kuģis šūpojas, mucas slīd, gāžas un veļas, bet tev jānosprosto muca ar mucām. Dažreiz tās uzgāzās virsū, un tu zem krītošajām mucām centies nesavainoties. Bija reizes, kad visi darbi ievilkās līdz vieniem diviem, bet četri rītā pienāk tik nepielūdzami ātri, tāpēc tu pat negērbies nost, nokrīti kubrikā uz grīdas, lai pāris stundas nogulēties. Darba tērpi bija tādas ar eļļu piesūcinātas drēbes, ko ar mūsdienu *robiem* nav pat ko salīdzināt.

– Kā cilvēks to var izturēt?

– Var! Pēc pirmā reisa, tas bija vēl skolas laikā, kad biju praksē par matrozi uz „Melnā Prinča”, domāju, ka jāmet plinte krūmos, jo likās, ka iet mazliet par traku. Vai, Dieviņ, kad atceras! Bet pēc otrā reisa tā vairs nelikās, jo bija iegūtas iemaņas kā, piemēram, 150 litru mucas velt nevis ar pārspēku, bet gan, ņemot palīgā prātu un izmanību. Ja sagaidi, kad vilnis nāk palīgā, tad mucu pat ar vienu roku vari valstīt. Izturēju, paliku un lēnām kāpu pa karjeras trepēm uz augšu. No trešā par vecāko stūrmani, tad 1962. gadā mani ielika par kapteini. Nav tāda stūrmaņa, kurš negribētu kļūt par kapteini, visi par to domā un uz to cer, bet, kad tevi noliek fakta priekšā, tad zeme ar debesīm saiet kopā. Pirmajā mirklī domāju, ka pārdegšu aiz bailēm. Kā tas būs, kā man veiksies, kā tikšu ar visu galā? Savā pirmajā kapteiņa reisā es biju jaunākais komandā, tolaik man bija divdesmit divi gadi, citiem apkalpes locekļiem četrdesmit un piecdesmit.

– Vai vecie buki respektēja jauno kapteini?

– Ko tur respektēja, atteicās ar mani iet jūrā! Izejam reisā, bet pie robežsargiem komanda taisa sapulci. Atbrauc kolhoza priekšsēdētājs Frickauss kopā ar vietnieku Kortu. Apkalpe buntojas un saka, ka jūrā neies. Viņi jau bija manu

darba stilu izjutuši, kad es biju vecākais stūrmanis, un zināja, ka tiks prasīta dzelžaina disciplīna. Tur jau arī slēpās protesta sakne: kādam biju iekodis, kādam likos par stingru. Sapulces laikā sākās tāds tirgus, vadību nemanot pārņēma viens no kuģa komandas un ierosināja likt uz balsošanu. Skatos, ka ne Frickauss, ne Kots vairs nenosaka toni un tūlīt mani izbalsos. Es pieceļos un saku: „Acumirkli, jūs mani iebalsojāt par kapteini un tagad gribat izbalsot? Es ar pavēli esmu iecelts par kapteini, un jums būs jāpilda manas pavēles! Kurš to nevēlas, lai kāpj krastā un lai kolhoza vadība vietā nozīmē citus! Es ar tādiem cilvēkiem kā



jūs pat nedrīkstu iet jūrā, jo nevaru jums uzticēties!” Nemiera cēlāji aprāvās, un arī krastā neviens nepalika. Bet Ziemeļjūrā visi šķaudīdami šķaudīja, tā ka pie darba viņus varēja dabūt tikai ar pavēlēm. Diezgan nepatīkama situācija.

– Kad tā salūza?

– Salūza tad, kad pēc trim vai četrām dienām sāka nākt zivis. Bija jāstrādā. Toreiz mēs pa desmit dienām ar trali paņēmām kravu un braucām mājās, bet otram tādām pašam mūsu kolhoza kuģim „Rauda”, kura kapteinis bija Lanka, neveicās un zivis nenāca. Tie mājās atgriezās vēl tikai pēc divdesmit dienām. Toreiz pie manis uz kuģa atnāca ļoti cienījams kapteinis Jānis Grants, kurš alkoholu nelietoja un bija ļoti stingrs dzeršanas jautājumā, tomēr bija paņēmis līdzīgu labu konjaku. Ak vai, kas tad nu! Viņš man saka: „Redz, es jau zināju, ka tu nosmīnēsi par to pudeli, bet ko lai dara, šoreiz tā ir vietā. Man kājas drebēja, kad tevi tik jaunu par kapteini palaida jūrā. Nu, bet cepuri nost! Ielej, es uz tavu veselību ieraušu!” Toreiz vēl ar trali īsti neviens neprata zvejot, vienīgi polji jau bija kaut kā iepraktizējušies. Salīdzinot ar citiem, mums veicās, un, ja var nopelnīt, tad arī sacelšanās nevienam nav prātā.

– Vai kāds īpašs atgadījums palicis prātā?

– Daudzas lietas bija un pagāja. Vētras, darbs un citas lietas – tā bija vienkārši dzīve, un es kaut ko īpašu nevaru pat izcelt. Viens gadījums gan palicis spilgtā atmiņā. Mēs no Liepājas gājām uz Džordža sēkli pāri ar SRT „Viesturs”.

Sākās drausmīga vētra, neko citu nevar darīt, kā nolikt kuģi ar degunu pret vilni un gaidīt. Nāk Jaunais gads, es biju paņēmis katram komandas loceklim pa šampanieša pudelei, lai viss būtu kā pienākas. Kokam piekodinu, lai labākas vakariņas pagatavo, bet vētra kā ir četrdesmit metru sekundē, tā turas. Un tā jau kādu ceturto dienu. Pienāk vecgada diena, bet vētra nerimstas. Augšā, lejā, augšā, lejā. Trauki neturas uz galda. Pēc Maskavas laika jau iestājas Jaunais gads, bet nekāda sagaidīšana neiznāk. Labi, pēc kādām septiņām stundām Jaunais gads iestāties pēc vietējā Amerikas laika. Varbūt, ka vētra noplaks, tomēr nekā, joprojām plosās. Es ieeju pie koka un saku, lai pamēģina nolikt torti uz galda, kā tā uzvedīsies. Kā nāk vilnis, tā torti pielīmē pie griestiem. Tā arī Jauno gadu nenosvinējām, jo vētra mitējās tikai pēc nedēļas.

Reiz nobrīnījos par vilņu spēku. Mēs ar „Dzintarzemi” nācām uz mājām, bijām jau tikuši līdz Ziemeļjūrai, kad sāka pūst spēcīgs sānu vējš, bet negribas apstāties un tērēt laiku. Tā mājās nākšanas sajūta pēc pusgada jūrā ir neaprakstāma. Iekšā viss trīc un dreb. Nepacietība, tik ļoti gribas mājās. Te viens vilnis kā deva, tā man rakstāmāšina pa gaisu. Izeju laukā un skatos – vilnis ieliecis lielā BMRT „Dzintarzeme” bortu apmēram metru reiz trīs metrus. Nu vairs neko nevarēja darīt, vajadzēja stāties ar degunu pret vilni un gaidīt. Visi vaid, nav spēka, tādas ilgas pēc krasta. Un tā vienmēr, kad jūrnieki dodas mājās, viņi pēdējās trīs četras dienas vairs ne īsti gul, ne ēd. Kā mēnessērdzīgi klejo pa kuģi.

– Bet vai kādreiz krastā negaidīja vilšanās?

– Arī tādi gadījumi bija. Visādi trakumi ir bijuši. Reizēm nepatīkamas ziņas no krasta jūrniekus sasniedza jau jūrā. Saņem vēstuli, ka sieva vairs negaida mājās... Nevarēju pat iedomāties, ka man, divdesmit piecus gadus jaunam cilvēkam, būs jāmierina divreiz vecāks vīrs. Un jāstāsta viņam, kas ir dzīve un ka ar vienu vilšanos tā vēl nav galā.

– Izdevās nomierināt?

– Toreiz neizdevās. Dabūju sūtīt mājās, jo viņš tikai vemj, neēd un visu laiku atkārtoti vienu un to pašu: „Man tikai viena bilde rādās, kā mana sieva dzīvo citu dzīvi.” Redzat, cik cilvēkam ir spēcīgas emocijas un jūtas, ka neko ar sevi nevar padarīt.

– Bet ko kapteinis dara tad, kad jūt, ka uz kuģa samilzusi spriedze un viss elektrizēties?

– Tiešām, ik pa laikam tā notiek. Uz kuģa jau vienmēr ir kāds kūdītājs, kam nekas un nekad nav labi. Un viņš uzvelk visus pārējos. Bet ko tu ar tādu īsti vari iesākt? Ja galīgi nevar nomierināties, tad jāšūta mājās. Parasti viss sākas no sīkumiem. Piemēram, trīs dienas uz kuģa nav kartupeļu. Gājām pie bāzes kuģa nodot kravu, bet viņiem kartupeļi nebija atvesti. Ko es varu darīt? Apsola, ka nākamā bāze pēc dažām dienām atvedīs, bet bāzes kuģis ceļā aizkavējas. Mēs esam Džordža sēklī, bet bāzes kuģis ir Ņūfaundlendā. Gatavs! Sacelšanās! Ne-



1994.gada 23.septembrī tika iesvētīts hidrogrāfijas kuģis „Jānis Grants”. Pasākumā piedalījās Dānijas karalistes padomnieks hidrogrāfijas jautājumos Vilhelms Grenčmanis (no kreisās), HD vadītājs Imants Burvis, satiksmes ministrs Andris Gūtmanis, Liepājas ostas kapteinis Eduards Raits, LDz ģenerāldirektors Andris Zorgevics un Vladimirs Einiņš.

ies vairs strādāt, nesālīs un neapstrādās zivis. Es katram personīgi noprasīju, vai viņš strādās, bet tur jau darbojas tāda kā kolektīvā aizsardzības sistēma, neviens neuzdrošinās būt streiklauzis. Labi, saku, liekamies uz enkura un rīt taisīsim sapulci. Ar pavēli no darba atstādināju divus kūdītājus. Saku viņiem, ka šie tagad var atpūsties, lai sēž malā un gaida, kad ar kādu transporta kuģi varēs aizsūtīt mājās. Ar to arī sacelšanās beidzās. Pēc desmit dienām atnāca bāzes kuģis ar kartupeļiem.

Dažreiz bijis tā, ka no manis gribēja *izpumpēt* informāciju tie, kas mani tuvāk pazina. Radiostacijas priekšnieks vai pirmais stūrmanis. Āfrikā katram pienācās tā sauktā tropu deva, tad dažreiz uztaisa svētkus, papļāpā. Šie jautā, ko tu darītu, ja uz kuģa būtu īsta sacelšanās? Atbildu, ka zinu, ko darītu: „Jūs visi momentā paliktu mierīgi! Bet ko darītu, to jums gan tagad neteikšu!” Ahā, kas tev tajā seifā noslēpts? Es atkal saku, lai liek mieru seifam. Un tā vienmēr jautājumi ap to seifu grozījās. Pasaki tu viņiem, ka tev seifā nav pistoles. Pēc vairākiem gadiem, kad izstāstīju, ka seifā nekā nebija, šie saka: „O, vells, mēs domājām, ka tev ir pistole un tu šausi.”

– Un tad nāca krasta darbs?

– 1978. gadā biju uz „Dzintarzemes”, kad mani atsaucā no pusreisa. Biju sašutis. Kas noticis, ka man jābrauc mājās?! Radisti uzzināja, ka man jādodas



krastā, lai pretendētu uz kolhoza priekšsēdētāja vietu. Arī sieva ļoti gribēja, lai es vairs neeju jūrā. Mani ievēlēja par priekšsēdētāju, un sākās pilnīgi cita dzīve. Tu esi uz cietzemes, kur ir pavisam citi noteikumi nekā jūrā, tāpēc reizēm pat nesaproti, kā rīkoties. Tev uz kakla uzsēžas partijas komiteja un par mutes palaišanu *vigovors* (rājiens), *strogijs vigovors* (stingrais rājiens). No augšas saka: „Nepalaid muti, vai tu nezini, kas ir partijas komiteja?” Es atkal jautāju, kas tad ir partijas komiteja, vai tā ir diktatūra un man jāpakļaujas aplamām prasībām? Es nevaru piekrist! Šie atkal: „Tu esi pret partiju!” Nē, es neesmu pret partiju, bet es esmu pret stulbumu! Konflikti iznāca par to, ka kolhozam vienmēr par velti bija jādara kādi mīļdarbiņi. Mums kolhozā bija spēcīga celtnieku brigāde, tāpēc vienmēr bija jātaisa remonts, apdare vai kas cits. Bet kas tad par visu maksāja? Kolhozs! Lai mani cilvēki maksātu par partijas funkcionāru vajadzībām un kaprīzēm? Tā es nebiju ar mieru! Mūs spieda uzturēt pilsētas futbola komandu, kas gadā izmaksāja simt divdesmit piecus tūkstošus rubļu. Par tādu naudu varēja uzbūvēt vismaz divpadsmit dzīvokļus, bet man rindā uz dzīvokli gaida kapteinis, nemaz nerunājot par pārējiem apkalpes locekļiem, jo mūsu flotē tolaik bija piecdesmit kuģu. Es saku, ka mēs šo komandu vieni paši vairs neuzturēsim, par ko mani atkal izsauc uz paklāja. Ziņotāji jau pačukstējuši, ko Einiņš ir teicis, bet es nekad no saviem vārdiem neatkāpos. Saņēmu četrus rājienus un jau gaidīju, ka mani izslēgs no partijas, bet neslēdza. Tomēr bieži vien nolika tādā situācijā, ka nebija izejas un bija jāpakļaujas. Padomju savienībā sākās pārtikas programma. Mani noliek uz partijas komitejas paklāja: „Jūs neko nedarāt pārtikas programmas labā! Kur ir jūsu palīgsaimniecība?”

Kā mēs neko nedarām, mēs virs plāna iedevām tūkstošiem tonnu pārtikas produktu – zivis. Šie saka, ka tas neskaitās. Arī par to saņēmu rājienu, un biju spiests veidot kolhozā palīgsaimniecību, kurā sešsimt tonnu broileru gadā audzējām. Zvejnieku kolhozi jau tajā laikā tomēr dzīvoja labāk nekā citi. Ak, jā, biju arī LPSR Augstākās padomes deputāts.

– Bet kā bija Tautas frontes laikā?

– Kad Latvijā sākās Atmoda, es, protams, jutu līdzi visām jaunajām strāvām. Reiz pie manis atnāca kolhoza juriste un jautā, kā tad būs, vai mēs kolhozā neorganizēsim Tautas frontes grupu? Toreiz es īsti nevarēju aptvert, kā tas varētu notikt, esmu taču kolhoza priekšsēdētājs un PSKP biedrs. Pie sevis domāju, ka nebūtu godīgi, ja es mestu kažoku uz otru pusi. Kad Rīgā notika traumatologu kongress, ko vadīja Kegī no Amerikas, mēs kongresam pārskaitījām kādus četrdesmit tūkstošus, un es biju gatavs atbalstīt visas citas Atmodas aktivitātes. Bet mūsu juriste prasa, kā tad būs ar to Tautas fronti? Es saku, lai taisa augšā, bet viņa atkal, lai es arī ierakstos. Nu, labi, laika ilgām sarunām nebija, un es saku, lai dod šurp to lapu, kurš tad es būšu pēc kārtas. Viņa man iedod tukšu lapu un saka, ka tagad, kad esmu iestājies Tautas frontē, pēc divām dienām tur būs jau pāris tūkstoši. Un tieši tā arī notika. Cilvēki laikam man uzticējās, jo visās partijas komitejas sapulcēs es runāja par latviešu tautai svarīgiem jautājumiem, un cilvēki, kaut arī viņi šajās sapulcēs nepiedalījās, to tāpat zināja. Partijas komitejā mūs, nacionāli noskaņotos, atklātā tekstā sauca par fašistiem. Reiz neizturēju, partijas konferences laikā uzkāpu tribīnē un teicu, ka viņi paši ir komunistu fašisti, jo bijuši līdzzinātāji visām tām asiņainajām orgijām, par kurām mēs tikai tagad uzzinām. Ārprāts! Visi sāka dauzīt kājas un kliegt: „*Von s tribuni!* (Nost no tribīnes!)”. Starpbrīdī man neviens klāt nenāk. Visi draugi pazuduši. Es pie sevis domāju, ko tagad darīt, iet mājās, bet nē, es taču nevienam neparādīšu, ka man ir bail. Un man arī nebija bailes. Ja esmu pateicis „a”, tad pateikšu arī „b”. Es taču neesmu marionete vai metamais kauļiņš, ko var ripināt!

– Kas jums dzīvē sagādājis prieku?

– Labi cilvēki.

– Un kādu jūs nākotnē redzat Latvijas jūrniecību?

– Es ar optimismu un cerībām skatos nākotnē. Un esmu pārliecināts, ka pēc gadiem divdesmit, kad manis šai saulē vairs nebūs, Latvijas jūrniecība jo-projām būs dzīva. Mūsu šīsdienu jaunie jūrniecības censoņi, kā savulaik teica Krišjānis Valdemārs, būs nobrieduši vīri, apskatījuši pasauli, darīs lielas lietas Latvijas labā. Varbūt atdzims Latvijas kuģniecība? Man ir cerība, ka Latvijas vārds nezudīs.■

PASAULES DROSMĪGIE JŪRASBRAUCĒJI

Impēriju paplašināšana un neatklātu zemju meklējumi, jauni tirdzniecības ceļi, starpkontinentālā tirdzniecība un jaunas preces galmam. Arvien lielāka vara un arvien varenāka valsts. Lūk, kas renesanses laikā kļuva par Eiropas ekonomikas stūrakmeņiem un dzinuli Eiropas karaļvalstīm pievērst savu uzmanību jaunu jūras ceļu atklāšanai.

Laikā, kad Zeme, kontinenti un jūras ceļi vēl bija neizpētīti, arī mistiskie nostāsti par Zemes četriem stūriem mudināja pētniekus ķerties pie visattālāko planētas nostūru apzināšanas un izpētes. Vēlme būt pirmatklājējam lika drosmīgiem piedzīvojumu meklētājiem un zinātniekiem doties bezbailīgos ceļojumos un meklējumos, lai padarītu slavenu gan savu, gan savas valsts vārdu.

Pat ja kāds vairs neatgriezās dzimtenē, viņa atklājumi un ceļojumi uz visiem laikiem mainīja cilvēces vēsturi, un arī viņi paši ar zelta burtiem ierakstīti šajā vēsturē.

Bieži vien tiek veidoti dažādi topi, kuros atšķirīgā secībā sarindojas slaveno jūrasbraucēju un atklājēju vārdi. Lūk, viens no variantiem!



AMERIGO VESPUČI

Florencē dzimušais Amerigo Vespuči kļuva par tirgotāju, kartogrāfu un pētnieku, bet vēlāk arī par jūrasbraucēju. 1499.–1500. gadā viņš devās uz rietumiem no Itālijas, pa ceļu, ko jau bija iezīmējis Kolumbs, lai meklētu jaunas zemes. Izkāpa krastā, ko šodien sauc par Gajanu, tālāk kuģoja uz dienvidiem un kļuva par pirmo eiropieti, kas pētīja Amazoni.

Otrs ceļojums, jau zem Portugāles karoga, apstiprināja, ka Vespuči patiešām ir atklājis jaunu kontinentu, un tā nebija Āzija, kā domāja Kolumbs, bet gan Dienvidamerika. Vēsturniekiem gan ir šaubas sakarā ar diviem slavenākajiem Vespuči ceļojumiem, jo ir atklāts, ka divas viņa vēstules ir viltotas. Tomēr viņš ir un paliek viens no izcilākajiem atklājējiem pasaules vēsturē.

Amerigo Vespuči – viens no pirmajiem, kas uzskatīja, ka Dienvidamerika ir jauns kontinents. Turklāt vārds Amerika vistiešākajā veidā ir cēlies no viņa paša vārda Amerigo!

HUANS PONSE DE LEONS

Kristofora Kolumba draugs Huans Ponse de Leons kuģo kopā ar Kolumbu viņa otrajā braucienā uz Ameriku. Ar speciālu Spānijas karaļnama dekrētu Huans Ponse de Leons kļuva par pirmo Puertoriko pārvaldītāju un nodibināja pirmo pilsētu šajā Karību jūras zemē. Vēlāk ceļotājam tika dota iespēja pētīt Karību reģiona ziemeļus, un viņš apceļoja Kubu un Bahamu salas.



Ir vēstures liecības, kas stāsta, ka Huans Ponse de Leons devies ceļā uz ziemeļiem, lai atrastu mūžīgās jaunības avotu. 1513. gadā viņš piestāja Floridā un kļuva par pirmo eiropieti, kas izkāpis uz Amerikas zemes.

Huans Ponse de Leons – slavens ar saviem mūžīgās jaunības avota meklējumiem un Floridas atklāšanu.

VASKO NUNJESS DE BALBOA

Spānis Vasko Nunjess de Balboa ir vēl viens 15. gadsimta konkistadors, kurš no Spānijas izbrauca 1501. gadā un pirmais apmeklēja mūsdienu Kolumbiju un Panamu. Vietējās ciltis viņu padzina, un Balboa atgriezās Spānijā, tomēr dumpīgais raksturs lika atkal doties uz Dienvidameriku. 1513. gada 1. septembrī ceļotājs šķērsoja *San Blas* zemes šaurumu, viņa skatienam pavērās milzīgs ūdens plašums, uz ko Balboa nekavējoties pieteica Spānijas īpašumtiesības un nosauca to par *Mar del Sur* – Dienvidu jūru, tagad Klusais okeāns.



Vasko Nunjess de Balboa – pirmais eiropietis, kas redzējis Kluso okeānu. Tāpat viņš kolonizēja Panamu – vecāko joprojām eksistējošo eiropiešu apmetni Amerikā.

ROALDS AMUNDSENS

Norvēģu piedzīvojumu meklētājs, kura vēlmēm izpētīt Zemi nebija robežu. Pirmo ievēribu viņš izpelnījās 1903. gadā, pirmais šķērsojot Ziemeļrietumu pāreju starp Atlantijas un Kluso okeānu. Vēlāk vadīja Antarktīdas ekspedīciju (1910–1912), kas pirmā sasniedza Dienvidpolu. Sacensībā ar britu Robertu Skotu Roalds Amundsens uzsāka ceļu uz Dienvidpolu 1911. gadā. Viņš sasniedza gala mērķi 14. decembrī, apsteidzot Skotu par 35 dienām.



Roalds Amundsens – pirmais sasniedza īsto Antarktīdas Dienvidpolu.



DŽONS KABOTS (DŽOVANNI KABOTO)

Tāpat kā viņa novadnieks Kristofors Kolumbs, arī Džons Kabots (Džovanni Kaboto) vēlējās sasniegt Āzijas austrumus un iegūt tās dārgumus. Viņš devās uz Angliju un pārliecināja tās karali Henriju VII, ka ceļojums pa Atlantijas okeāna ziemeļiem ir ātrākais ceļš Āzijas sasniegšanai. Protams, Kabots nezināja par Ziemeļamerikas eksistenci, jo tik tālu Kolumbs nebija aizbraucis.

Āzijas meklējumos Kabots 1497. gada 24. jūnijā izkāpa Ņūfaundlendas krastā. Kopā ar savu apkalpi kļuva par pirmo eiropieti, kurš kopš vikingsiem spēris savu kāju uz Ziemeļamerikas zemes. Veselu mēnesi jūrniece pētīja salu, pēcāk atgriežoties Bristolē un atvedot angļiem pirmās ziņas par Jauno Pasauli.

Džons Kabots – mūsdienu Kanādas atklājējs.



ROBERTS EDVINS PĪRIJS

Pensilvānijā dzimušais Roberts Edvins Pīrijs ir leģendārs polārpētnieks, kurš veicis vairākas neveiksmīgas ekspedīcijas uz Ziemeļpolu, pirms viņam izdevās īstenot savu mērķi. Daudzo ekspedīciju laikā viņš apguva prasmi izdzīvot ekstremālos apstākļos. Liekot lietā šo prasmi, 1908. gada 6. jūlijā viņš no Ņujorkas devās savā pēdējā misijā uz ziemeļiem. Pēc pārziemošanas Ellesmeres salā, Pīrijs atstāja savu pavadošo komandu un 1909. gada

1. aprīlī kopā ar vēl vienu amerikāni un četriem inuītiem devās uz Ziemeļpolu un pēc sešām dienām beidzot piepildīja savas dzīves sapni. Mājās ASV viņu sagaidīja kā nacionālo varoni.

Roberts Pīrijs – sasniedza Ziemeļpolu, pirms to spēja daudz slavenāki pētnieki.



MARKO POLO

Venēcijas pētnieks Marko Polo kļuva par vienu no pirmajiem rietumniekiem, kas veicis slaveno Zīda ceļu uz Ķīnu. 1271. gadā Polo ģimene atkal devās uz Ķīnu (viņa tēvs un tēva brālis to jau bija veikuši 1266. gadā) un sastapa Mongoļu impērijas Lielo Hanu Kublai Khan.

Marko Polo izkāpa Ķīnā un kļuva par Hana emisāru. Tur viņš nodzīvoja 17 gadus un atgriezās Eiropā ar

plašām zināšanām par mongoļu sasniegumiem. Tieši Marko Polo bija pirmais eiropietis, kas dokumentējis liecības par austrumiem savās grāmatās un ātri kļuva par īstu sensāciju savā dzimtenē.

Marko Polo iepazīstināja Eiropu ar citām kultūrām, pateicoties savam divdesmit gadus ilgajam ceļojumam uz Ķīnu.

VASKO DA GAMA

Kad tik daudzi Eiropas ceļotāji bija mēģinājuši atrast ceļu uz Indiju un cietuši neveiksmi, to beidzot paveica portugālis Vasko da Gama, kurš sekoja sava tēva pēdās, kļūstot par pētnieku un ceļotāju.

Viņa tēvs Indijas meklējumos neguva panākumus, toties dēlam veiksmē stāvēja klāt. Vasko devās uz dienvidrietumiem – tieši Atlantijas okeāna plašumos, bet pēc tam apbrauca Āfrikas dienvidaustrumiem, vairākas reizes izkāpjot Āfrikas austrumu ostās.

Pēc pietāšanas Mozambikā da Gama un apkalpe atrada ceļu uz Indiju! Šā iemesla dēļ Portugāle kļuva par jūras pētījumu un arī tirdzniecības līderi pasaulē, jo da Gama nodemonstrēja arī izcilas politiskās un diplomātiskās spējas sarunās ar Indijas eliti, lai iegūtu preces, kuras Eiropā turēja ļoti augstā vērtē.

Vasko da Gama deva lielu ieguldījumu Portugāles varenības nostiprināšanā jūrniecībā un starpkontinentālajā tirdzniecībā. Viņš arī pirmais aizkuģoja no Eiropas uz Indiju.



KRISTOFORS KOLUMBS

Mēģinājumā sasniegt Tālos Austrumus, dodoties uz rietumiem no Spānijas, drosmīgais kuģotājs un tirgotājs meklēja jaunu ceļu pāri okeānam 1492. gada 3. augustā.

Vadot triju kuģu floti zem Spānijas karoga, Kolumbs kopā ar komandu cīnījās ar bailēm un vientulību, līdz sasniedza Karību reģionu tā paša gada oktobrī. Pētnieks sastapa Kubas vietējos iedzīvotājus un bija tik ļoti apmaldījies, ka vietējās kalnu grēdas noturēja par Himalajiem.

Otrajā ceļojumā gadu vēlāk Kolumbs atgriezās Karību reģionā un atklāja daudzas no Mazajām Antiļu salām, ieskaitot Atigvu, Sanmartinu un arī Virdžīnu salas.



Pēc tirgošanās un sarunām ar vietējiem Kolumbs atgriezās Spānijā un tika pasludināts par varoni. Trešajā un ceturtajā ceļojumā jūrnieks atklāja Trinidādu un Tobāgo, Jamaiku, Puertoriko un daļu Centrālamerikas.

Kristofors Kolumbs tiek uzskatīts par pirmo Amerikas atklājēju eiropieti, kaut gan Ziemeļamerikas kontinentā viņš tā arī neizkāpa.



FERDINANDS MAGELĀNS

Ferdinands Magelāns ir pētnieks, kura vārdu zina pat tie, kas nekad nav mācījušies vēsturi vai ģeogrāfiju. Tieši viņš vadīja ekspedīciju, kas pirmā apbrauca apkārt pasaulei. Lai arī dzimis Portugālē, 1517. viņš pieņēma Spānijas pilsonību un ar savām kartogrāfijas un ģeogrāfijas zināšanām iemantoja Spānijas karaļa cieņu.

Vēlēdamies atrast ceļu uz „Garšvielu salām” un atklāt labu tirdzniecības ceļu, Magelāns ziņoja karalim par savu nodomu atrast Dienvidamerikā pāreju, kas vestu uz Āziju. Kopā ar lielu komandu un pieciem kuģiem Magelāns pameta Sevilju 1519. gada 10. augustā un devās uz dienvidaustrumiem, pēc kāda laika apbraucot Dienvidamerikas dienvidu ragam.

Viņš atrada ūdeņus, kas pārsteidza jūrnieku ar savu rāmumu, tāpēc viņš to nodēvēja par Kluso okeānu. Pēc tam ceļojums turpinājās uz ziemeļrietumiem. Filipīnās Magelānu nogalināja vietējie iedzīvotāji. Apkalpe tomēr saņēmas un pēc trim gadiem 1522. gada 6. septembrī atgriezās Spānijā.

Ferdinands Magelāns bija pirmais, kas apbrauca Dienvidamerikas dienvidu galu, kur satiekas Klusais un Atlantijas okeāns (tagad to sauc par Magelāna šaurumu). Magelāns bija pirmais kapteinis, kas apbrauca apkārt pasaulei.

VĒL CITI SLAVENI JŪRASBRAUCĒJI

Ēriks Rudais (Sarkanais) (950–1003) bija pirmais eiropietis, kurš aizkuģoja uz Grenlandi.

Žaks Kartjērs (1491–1557) un **Džons Kabots** (1450–1499) tiek uzskatīti par mūsdienu Kanādas atklājējiem.

Pētnieki uzskata, ka 1605. gadā **kāds holandietis** atklāja Austrāliju.

1642. gadā holandietis **Abels Tasmans** atklāja Austrālijas lielāko salu Tasmaniņu un Jaunzēlandi, bet savus atklājumus holandieši slēpa.

Vituss Jonasens Berings (1681–1741) atklāja jūras ceļu apkārt Sibīrijai uz Ķīnu.

Džeimss Kuks (1728–1779) 1770. gadā izkāpa Austrālijā, un tā nonāca angļu pārziņā. Izpētīja Kluso okeānu un zīmēja precīzas kartes.■

TIKAI VIENOTĪBĀ IR SPĒKS

Zinātnieki apgalvo, ka Baltijas jūra ir piesārņotākā jūra pasaulē. Vides aktivisti un „zaļi” domājoši cilvēki organizē dažāda līmeņa diskusijas, seminārus un samītus. Baltijas jūras glābšanas stratēģijas izstrādāšanā iesaistījusies Somijas prezidente Tarja Halonena, kas kopā ar Baltijas jūras rīcības grupu aicina apvienot spēkus kopīgam mērķim – Baltijas jūras atveseļošanai.

Baltijas jūras pludmalēs plīvo Zilie karogi, cilvēki atpūšas un bauda jūras veldzējošo spēku, tāpēc reizēm pat grūti noticēt zinātnieku teiktajam par jūras mīršanu. Bet pētījumi liecina, ka tikai simt kilometru attālumā no Latvijas krastiem Baltijas jūrā atrodas simt metru biezš slānis, kurā nav ne kriptiņas skābekļa, tālāk tur nav nekā. Mīrusi teritorija ir aptuveni tikpat liela kā Dānija – 41 tūkstošis kvadrātkilometru.

Baltijas jūras rīcības plāns 2007. – 2021. gadam nosaka, ka fosfora ieplūšana Baltijas jūrā jāsamazina par 42% un slāpekļa par 18%. Politiski gan labprāt runā par vides aizsardzību, bet tikai līdz brīdim, kamēr nav jāķeras no konkrētu lēmumu pieņemšanas pie konkrētas rīcības. Viņi kūtri iesaistās konkrētās darbībās, jo tas prasa nepopulāru lēmumu pieņemšanu. Tā domā Zviedrijas, Somijas, Dānijas, Vācijas, Latvijas, Igaunijas un citu Baltijas jūras valstu zinātnieki un vides aktivisti. Helsinku universitātes profesors Marku Ollikainen: „Baltijas jūra ir kopīgs ap to esošo valstu īpašums, taču tām nav kopīgas uzraugošas institūcijas, tāpēc valstis var piesārņot jūru, cik vēlas un cik tas ir ekonomiski izdevīgi. Nav juridiska spēka, kas no šādas rīcības spētu atturēt.”

BALTIJAS JŪRAS RĪCĪBAS SAMITS

2010. gada 10. februārī Helsinkos notika Baltijas jūras rīcības samits, kura mērķis bija apvienot valsts, privātā un sabiedriskā sektora resursus un potenciālus Baltijas jūras saglabāšanai. Samitu vadīja Baltijas jūras rīcības grupas dibinātāji – Somijas prezidente Tarja Halonena, Somijas Ministru prezidents Mati Vanhanens un Rīcības grupas priekšsēdētājs Dr. Ilka Herlins, tajā piedalījās augstas Baltijas jūras valstu amatpersonas, tādas kā Zviedrijas karalis Karls Gustavs XVI, Latvijas Valsts prezidents Valdis Zatlers, Lietuvas prezidente Dalija Gribauskaite, Norvēģijas premjerministrs Jens Soltenbergs, Dānijas premjerministrs Larss Loke Rasmusens, Igaunijas premjerministrs Andruss Ansips, Krievijas premjerministrs Vladimirs Putins, ES reģionālās politikas komisārs Johanness Hāns, kā arī Vides attīstības biedrības pārstāvji, tai skaitā Latvijas Ilgtspējīgas attīstības aģentūras valdes priekšsēdētājs Jaroslavs Romanovičs un projektu vadītājs Toms Grende. Kopumā pasākumā piedalījās aptuveni 500 cilvēku.

Uzrunājot Baltijas jūras rīcības samita dalībniekus, Somijas prezidente Tarja Halonena teica: „Mēs negaidām brīnumus, taču mums visiem jāveic nopietns darbs, lai radītu brīnumu!”

Aptuveni 90 miljonu cilvēku dzīves kvalitāte Baltijas jūras sateces baseina četrpadsmit valstīs ir atkarīga no Baltijas jūras ekoloģiskās situācijas, kas kļūst arvien nopietnāka milzīgā piesārņojuma dēļ. Vides eksperti brīdina, ka nav tālu tas laiks, kad Baltijas jūru varētu piemeklēt ekoloģiskā krīze. Tāpēc Baltijas jūras valstu līderi forumā apsprieda jautājumu, kā glābt mirstošo Baltijas jūru, un nonāca pie secinājumu, ka problēmu var risināt tikai kopīgiem spēkiem, sadarbojoties visiem Baltijas jūras reģiona valstu iedzīvotājiem. Šo valstu vadītājiem politiskā līmenī jāvienojas par stratēģiju un svarīgākajiem uzdevumiem, ar kuru izpildi vairs nedrīkst vilcināties. Cilvēkiem ir jādzīvo tā, lai neiznīcinātu Baltijas jūru.

Samita laikā notika daudzu valstu prezentācijas, kurās valsts un nevalstiskā sektora dalībnieki izteica priekšlikumus un informēja par reālajiem darbiem, kas Baltijas jūras glabāšanai jau tiek īstenoti vai tiks īstenoti tuvākajā laikā.

Latvijas Ilgtspējīgas attīstības aģentūras valdes priekšsēdētājs Jaroslavs Romanovičs: „Ir jūtamas pozitīvas pārmaiņas Baltijas jūras ekosistēmas aizsardzībā, kam apliecinājums ir robežvalstu aktivitātes vides jautājumu risināšanā. Tomēr ir skaidrs, ka mainīt situāciju nebūs viegli, jo aiz *zaļajām* idejām stāv bizness, ekonomika un finanses. Baltijas jūras lielākā problēma



ir eitrofikācija, tātad pārmērīgs slāpekļa un fosfora daudzums ekosistēmā, ko izraisa lauksaimniecības un sadzīves ķīmikāliju lietošana, kā arī intensīvā kuģu satiksme.”

Vides ministrijas Vides aizsardzības departamenta direktors Rolands Arturs Bebris: „Somu līcis un Dānijas šaurumi ir stipri piesārņoti, tur notiek intensīva aļģu ziedēšana. Mēs varam priecāties, ka Rīgas līcī situācija ir labāka, bet, ja Baltijas jūrā laikus netiks likvidēta tā dēvētā aļģu ziedēšana, nākotnē šī problēma skars arī Latviju.”

Helsinku samītā savu politisko gribu apstiprināja visas robežvalstis, tostarp pagaidām lielākais piesārņotājs Krievija un arī Latvija, viena no rūpnieciski neattīstītākajām, tātad ekoloģiskajām valstīm. Valdis Zatlers savā uzrunā samītā norādīja, ka līdzās citiem pasākumiem jau no 1. jūnija Latvijā aizliegts tirgot mazgāšanas līdzekļus ar paaugstinātu fosfātu līmeni.

Bēdīgi slavenajā ANO klimata konferencē Kopenhāgenā, kas notika 2009. gada 8. jūnijā, pasaules lielvarām tieši ekonomisku apsvērumu dēļ tā arī neizdevās vienoties par būtisku CO izmešu samazinājumu. Viena lieta ir izmešu samazinājums uz papīra, pavisam cita – reāla rīcība.

Somijas premjerministrs Mati Vanhanens: „Šis ir svarīgs solis Baltijas jūras aizsardzībā. Mūsu kopējā jūra prasa rīcību, nevis tukšas runas. Cerēsim, ka šis samits ar

UZZIŅAI

Biznesa prognozes liecina, ka jau līdz 2015. gadam naftas transports Baltijas jūrā no pašreizējiem 150 miljoniem tonnu gadā pieaugs līdz 250 miljoniem, bet kuģu satiksmes intensitāte gandrīz dubultosies.

savu piemēru iedvesmos iespējami vairāk cilvēku, kas ar savu ikdienas rīcību uzlabos situāciju Baltijas jūrā. Vides jautājumi un prioritātes nākotnē būs nozīmīgas arī uzņēmējdarbībai.”

Katru gadu simtiem kuģu kuģu pa Baltijas jūru, un daudzi joprojām turpina noplūdināt tā dēvēto melno ūdeni par spīti Eiropas Kruīzu padomes solījumiem, ka kruīza kuģi pārtrauks ieplūdināt notekūdeņus jūrā, ja ostas nodrošinās adekvātus savākšanas pakalpojumus bez papildu samaksas. Lai gan daudzas Baltijas jūras valstu ostas atbilst visām prasībām par balasta un notekūdeņu savākšanu, kuģiem ātrāk un vienkāršāk ir tos novadīt jūrā.

UZZIŅAI

Apmēram 75% no slāpekļa un vismaz 95% no fosfora piesārņojuma Baltijas jūrā ieplūst no upēm, no tām apmēram 50% piesārņojuma upes atnes no Baltkrievijas un Krievijas. 25% slāpekļa jūrā nonāk ar nokrišņiem. Lai samazinātu upju nelāgo pieenesumu, katrai valstij jāsamazina slāpekļa un fosfora daudzums notekūdeņos. Baltijas jūras nozīmīga sastāvdaļa ir Rīgas jūras līcis, kurā ieplūst Daugava, kas nesākas Latvijā.

Pasaules dabas fonda pārstāve Vanesa Kloetere: „Pagaidām nav reāla likuma, kas aizliegtu viņiem to darīt!”

Eiropas Kruīzu padomes pārstāvis vides jautājumos Roberts Ašdons: „Visi Eiropas Kruīzu padomes dalībnieki ir apņēmušies atbrīvoties no melnā ūdens krastā, kur ir atbilstošs aprīkojums. Tie kuģi, kas notekūdeņus atstāj jūrā, visticamāk, nav mūsu padomes locekļi.”

Daudzas valstis izteikušas bažas par iespējamām politiskajām sekām un ekoloģiskajām problēmām, ko varētu izraisīt Krievijas ietekmes palielināšanās Baltijas jūras reģionā sakarā ar „Nord Stream” projekta īstenošanu. Savā uzrunā Krievijas premjerministrs Vladimirs Putins atgādināja, ka, pēc ekspertu novērtējuma, no desmit īpaši problemātiskajām zonām Pasaules okeānā jeb tā saucamajām „mirušajām zonām” septiņas atrodas tieši Baltijas jūras reģionā, bet reizē viņš ar pārliecību apgalvoja, ka šādu cauruļvadu izbūves prakse citur pasaulē ir pierādījusi to drošumu.

Jūrai par labu nenāk pārāk intensīva nozveja, jo arī zivis, īpaši mencas, palīdz uzturēt jūru veselū: neļaujot savairoties brētliņām, tās pasargā zooplanktonu, kas savukārt neļauj pārlieku savairoties fitoplanktonam, tātad aļģēm. Tieši tāpēc tiek izstrādāta kopīga ES zvejniecības politika, kas stāties spēkā jau pēc dažiem gadiem. Arī veļas pulvera pārmērīga lietošana mājāsaimniecībā jūrai nodara kaitējumu, jo fosfors, ko satur veļas pulveris, un slāpekļis veicina eutrofikāciju. Akmeņogļu izmantošana apkurē, tāpat kā automa-

UZZIŅAI

Saskaņā ar plānu „Nord Stream” būvniecība tika uzsākta 2010. gada aprīlī, pirmo gāzes vada līniju plānots nodot ekspluatācijā 2011. gadā, bet otro kārtu vēl gadu vēlāk. Pa „Nord Stream” cauruļvadu Eiropai tiks piegādāti 55 miljardi kubikmetru gāzes gadā.

šinu izplūdes gāzes rada izmešus, kuru sastāvā ir slāpeklis, kas no gaisa nonāk jūrā. Un riņķa dancis turpinās.

Zinātnieki ir aprēķinājuši: lai atveseļotu Baltijas jūras mirušās zonas, katru gadu vajadzētu divus līdz sešus miljonus tonnu tīra skābekļa, kas līdzvērtīgs 20 līdz 60 tūkstošiem dzelzceļa cisterņu ar sašķidrinātu skābekli! Tomēr tā rīkoties nedrīkst, jo tas mainītu jūras sāļumu, kas savukārt radītu nevēlamas pārmaiņas Baltijas jūras ekosistēmās, tāpēc joprojām paliek daudz neatbildētu jautājumu par jūras vides ekosistēmas atveseļošanu, tās praktisko īstenošanu, izmaksām un ietekmi uz vidi.

Latvijas vides ministrs Raimonds Vējonis: „Vislielāko efektu jūras videi var nodrošināt uzlabota notekūdeņu attīrīšana kombinācijā ar fosfātus nesaturošu mazgāšanas līdzekļu izmantošanu. Tāpēc 2009. gada 1. jūnijā Latvijā spēkā stājās Noteikumi par fosfātus saturošu veļas mazgāšanas līdzekļu tirdzniecības ierobežojumiem, kas aizliedz izplatīt veļas mazgāšanas līdzekļus, kuros fosfātu saturs pārsniedz 0,5 procentus. Noteikumu ievērošanu kontrolē Veselības inspekcija.”

Okeanogrāfs, Lundas universitātes profesors Daniels Konlejs: „Nav viena universāla risinājuma Baltijas jūras problēmai. Zinātnieku secinājums bija tāds, ka liela mēroga inženiertehniskie projekti nav risinājums Baltijas jūras mirušās zonas atveseļošanai. Šādi specifiski inženiertehniskie risinājumi var būt piemēroti un interesanti krasta zonā un arhipelāgos, taču tie neatrisina eitrofikācijas problēmu jūrā. Pats galvenais tomēr ir politika, kādu īstenojam. Kaut arī ne visas valstis ap Baltijas jūru ir ES sastāvā, mums tomēr jāizstrādā kopīga Baltijas jūras valstu lauksaimniecības politika. Mums vajadzētu dubultot savus pūliņus un īstenot publisko un privāto partnerību, lai samazinātu barības vielu ieplūdināšanu Baltijas jūrā.”■

UZZIŅAI

Lai iekļautos Baltijas jūras rīcības plāna norādēs un līdz 2021. gadam Baltijas jūrai panāktu apmierinošu ekoloģisko situāciju, Latvijā ir izveidota nepieciešamā normatīvo aktu bāze: Vides aizsardzības likums, likums „Par piesārņojumu” un Ūdens apsaimniekošanas likums.

„BONUS” BALTIJAS JŪRAI

Lai cīnītos pret piesārņojumu, klimata pārmaiņām, vides bioloģiskās daudzveidības izzušanu un citām problēmām Baltijas jūrā, Eiropas Savienība plāno līdzfinansēt apvienoto Baltijas jūras pētniecības un attīstības programmu „BONUS”. Eiropas Parlaments apstiprināja priekšlikumu programmas stratēģijai un īstenošanai piešķirt līdzfinansējumu 50 miljonu eiro apmērā.

Programmu ierosināja astoņas Eiropas Savienības dalībvalstis: Dānija, Igaunija, Latvija, Lietuva, Polija, Somija, Vācija un Zviedrija. Pētniecības un attīstības programmas, ko īsteno Eiropas Savienības dalībvalstis nacionālā līmenī, netiek pietiekami koordinētas, lai nodrošinātu izvirzīto mērķu sasniegšanu. „BONUS” mērķis ir visu iekļaut vienotā un ilgtspējīgā pētniecības programmā, tā atbalstot Baltijas jūras stratēģijas, ES jūrniecības stratēģijas un ūdens pamatdirektīvas mērķus.

Programma, kas galvenokārt vērsta uz vides pētījumiem, paredz arī atbalstu vairākiem citiem projektiem, kas saistīti ar zivsaimniecības, lauksaimniecības, infrastruktūras, enerģijas un transporta ietekmes uz ekosistēmu izpēti.

Eiropas Parlamenta deputāte Lena Eka (Zviedrija), iepazīstinot ar programmu, norādīja: „Baltijas jūrai ir svarīga nozīme visu piekrastes valstu kultūrā, un mēs ceram saglabāt to mūsu bērniem. Baltijas jūras ekosistēmu būtiski



ietekmē piesārņojums, ko rada pamestie Otrā pasaules kara laika ķīmiskie ieroči, smago metālu savienojumi, organiskās vielas, radioaktīvie materiāli, mazuta un naftas noplūdes. Uz vidi ietekmi atstājuši arī lauksaimniecības atbīdība.”



Programmu īsteno

Baltijas jūras valstu zinātni finansējošo organizāciju tīkls „BONUS EEIG”, kura centrs atradīsies Helsinkos. Programma ilgs vismaz septiņus gadus kā turpinājums iepriekšējām programmām „BONUS ERA-NET” (2004–2006) un „ERA-NET PLUS” (2007–2011).

Eiropas Savienība piešķirs 50 miljonus eiro programmas darbības nodrošināšanai, no tiem 1,25 miljonus eiro atvēlot stratēģiskajam posmam un 48,75 miljonus eiro programmas īstenošanai, kas atbildīs visu astoņu dalībvalstu ieguldījumam. Eiropas Komisijai un Revīzijas palātai tiks nodrošinātas pilnvaras veikt visas nepieciešamās pārbaudes, lai pārlicinātos, vai Eiropas Savienības fondi tiek izmantoti atbilstoši mērķim. „BONUS” programmas starpposma novērtējums tiks veikts 2014. gada beigās, bet pēdējais novērtējums – 2017. gadā.

Eiropas Parlaments atbalstīja lēmumu, 630 deputātiem balsojot par, 14 pret un 16 atturoties. ■

TIKAI INTERESANTI FAKTI

KAS VISS PELD OKEĀNOS?!

Jūrās un okeānos peld ne tikai zivis un kuģi, bet arī atkritumi. Zinātniskās pētniecības kuģa „Algalita” kapteinis Čārlzs Mūrs: „Ik dienas redzam garām peldošus priekšmetus: zobu sukas, pudeles, piena pakas. Domāju, ka daži no tiem peld jūrā kopš plastmasas ēras rītausmas piecdesmitajos gados. Ik gadus okeānos sabirst vismaz 100 000 tonnu visdažādāko kravu. Okeanologs Ebessmeijers, kas pēta piesārņojumu, ir dokumentējis 29 tūkstošus gumijas piļu, bruņurupuču un citu rotaļlietu, trīs miljonus *Lego* klucīšu un 34 hokeja

cimdus. Vairāk nekā 30 tūkstoši *Nike* sporta kurpju majestātiski šūpojas Klusā okeāna viļņos kopš 2002. gada, kad tās izbira no kādas kravas kuģa.

Miljoniem mantu, ko viesuļvētras radītie plūdi aizskaloja no Ņūorleānas, sākušas ceļojumu pa Atlantijas okeānu. Gofa straume un tālāk Ziemeļatlantijas straume tos atnesīs arī līdz Eiropai, pat līdz Norvēģijai un Krievijai. Aizskalošanās mantas pat gadus trīsdesmit varētu lēnītēm riņķot Atlantijas okeānā. Līdzīga parādība vērojama arī pēc citām dabas katastrofām. Piemēram, priekšmeti, ko pirms gada aizskaloja Āzijas cunami, tagad sasnieguši Āfrikas austrumu piekrasti.”

Amerikāņu zinātnieki ir identificējuši lielāko *miskasti* pasaulē: lielais *Klusā okeāna mēslu plankums*, ko dēvē arī par *Klusā okeāna virpuli*, izveidojies Klusā okeāna ziemeļu daļā starp Havaju salām un Kaliforniju. Tiek lēsts, ka atkritumi šeit aizņem lielāku teritoriju nekā Teksasas štats, kas ir otrais lielākais ASV štats pēc Aļaskas.

2009. gadā zinātnieki, ekologi, izgudrotāji, jūrnieki un entuziasti no



visas pasaules apvienojās projektā „Kaisei”, lai detalizēti izpētītu *Klusā okeāna mēslu bedri*, kā arī savāktu, pārstrādātu vai neitralizētu kaitīgos materiālus un vielas, piemēram, dīzeļdegvielu.

Gada laikā tiek saražots aptuveni 260 miljoni tonnu plastmasas izstrādājumu, 10% no tiem nokļūst pasaules jūrās, un visvairāk no šiem mēsliem kā galamērķi savam ceļojumam atrod tieši Kluso okeānu.

KO IZSKALO JŪRĀ?

Lielu satraukumu piedzīvoja Dorsetas piekrastes iedzīvotāji Anglijā, kad jūrmalā atrada lielu skaitu mēģeņu ar militārās pētniecības centra logotipu un nezināmu šķidrumu. Laimīgā kārtā tā bija vakcīna pret Sibīrijas mēri. Reiz no jūras tika izskalots līdzeklis pret saindēšanos ar smagajiem metāliem. Pie Lielbritānijas krastiem vētrā uz sēkļa uzskrēja kravas kuģis „MSC Napoli”, uz kura atradās 2400 konteineru, no kuriem 150 konteineros bija bīstamas ķīmiskās vielas. Lai kuģis, kam labajā bortā bija sūce, bet uz klāja bīstama ķīmija, neno-grimtu, tas tika aizvilktis līdz sēklim iepretī Devonšīras grāfistei. Šādi peldošie priekšmeti ik dienas papildina Pasaules okeānu.

UPĒ MELNAJĀ PELD LĪĶI

Salu valstiņas Mikronēzijas krasta apsardze bija nedaudz izbrīnīta, kad ieraudzīja veselu bambusa plostu flotili, kuras apkalpē bija tikai... cilvēku skeleti. 13 plosti bija burtiski nokrauti ar līķiem, un vienīgais kaut cik pieņemamais izskaidrojums, ko spēja izdomāt amatpersonas – tie ir bēgļi no Dienvidaustrumāzijas, kuru ceļojums uz Austrāliju nogājis nedaudz greizi.

KOKAĪNA PILIENS JŪRĀ

Nav noslēpums, ka kokaīns galvenokārt tiek pārvadāts par jūru, un vispopulārākie ceļi ved no Dienvidamerikas un Karību valstīm uz Spāniju un ASV rietumkrastu. Kontrabandas apkarotāji reizēm jūtas bezspēcīgi, jo visas pasaules jūras burtiski mudž no kontrabandas pārvadātājiem. Tāpēc labi saprotami ir vārdi, ko kāda amatpersona teica par Portugāles piekrastē izskalotajiem 400 kilogramiem kokaīna: „Tā ir liela krava, tomēr tikai piliens okeānā...”

TRAKAIS HORNAS RAGS

Pirms Panamas kanāla izbūves tas bija vienīgais jūrasceļš, lai apceļotu Ameriku. Magelāna jūras šaurumu jūrnieki izmanto nelabprāt, jo tas ir bīstams straumju un šauruma dēļ. Hornas raga tuvumā ir gājuši bojā vismaz 800 kuģu, un to var uzskatīt par pasaules lielāko kuģu kapsētu. Te satiekas Atlantijas un Klusais okeāns, veidojot stipras straumes. Divsimt astoņdesmit dienas gadā šeit valda vējš un lietus, vissliktākie laika apstākļi ir no marta līdz novembrim, un vienas dienas laikā uz salas var piedzīvot pat visus četrus gadalaikus.

CIK ILGI VARAM IZTIKT BEZ ŪDENS JŪRĀ?

Cilvēks aptuveni 70 procentus sastāv no ūdens, tikko piedzimis bērns – 80 procentus. Kārtīga fiziska slodze liek zaudēt pat divus līdz četrus litrus ūdens, un cilvēkam dienā jāuzņem aptuveni divi litri ūdens, jo tas ir daudzums, ko cilvēka organisms dienā vidēji zaudē. Cilvēks bez ūdens var iztikēt apmēram divas dienas, tad organisms iet bojā. Nokļūstot dažādās ekstremālās situācijās, cilvēka galvenā problēma vienmēr ir bijis ūdens. Ja notikusi katastrofa jūrā, cietušie pārsvarā cīnās ar ūdens trūkumu, tāpat arī nirēji, kas aiznesti prom no kuģa. Var peldēt, var negrimt, bet, ja ūdens plašumos piezogas ūdens trūkums...

Vienā litrā jūras ūdens ir apmēram 35 g sāls. Iedzerot lielu daudzumu šāda ūdens, tiek pārslogotas nieres, un tās var pat pārtraukt darboties, tāpēc jūras ūdeni cilvēks nevar lietot. Bet franču ārsts Alēns Bombārs apgalvoja: ja avārijā cietušais izdzer nelielu sālsūdens malku, tas var izglābt viņa dzīvību. Lai pierādītu savu taisnību, Bombārs vienatnē plostā bez dzeramā ūdens krājumiem šķērsoja Atlantijas okeānu, dzerot tikai rasu un precīzi noteiktu sālsūdens daudzumu. Bombāra aprēķini rādīja, ka nieres diennakti spēj pārstrādāt 12 gramus sāls. Tas nozīmē, ka pieaudzis cilvēks drīkst izdzert tikai trešdaļu litra jūras ūdens diennakti.

UZŅĒMUMS „JUKRA” PIEDĀVĀ KAVIĀRA AUTOMĀTUS

Atrodoties gan arī skeptiķi, kas uzskata, ka kvalitatīvu kaviāru iespējams iegādāties tikai tirgū, tomēr kompānijas „Jukra” pārstāvji apgalvo, ka arī automātā pieejamie ikri ir svaigi un labas kvalitātes. Kaviārs esot bez konservantiem un minus četrus grādu temperatūrā, kāda tiek uzturēta *ikromātos*, var glabāties līdz pat astoņiem mēnešiem. Ikri, kas tiek pārdoti automātos, nāk no Sahālinas apkaimes Krievijas austrumos.

BAGĀTĪBAS JŪRAS DZELMĒ

UNESCO rīcībā ir informācija, ka pasaules jūrās atrodas aptuveni trīs miljoni kuģu vraku. Daļā no tiem guļ milzu bagātības, kas joprojām nav atrastas. Dārgumi aptuveni sešu miljardu dolāru vērtībā ir izkaisīti pasaules jūrās un okeānos. Valda uzskats, ka, pateicoties modernajām tehnoloģijām, viss, kas reiz bijis pazaudēts pasaules ūdeņos, nākamo 25 līdz 50 gadu laikā tiks atrasts. Varētu teikt, ka pasaulē sācies īsts *zelta drudzis*. Tiek dibinātas mazākas un lielākas bagātību meklētāju kompānijas, un meklēšanas pasākumos tiek ieguldīti miljoniem dolāru. Aprēķināts, ka viena diena dārguma meklētājiem izmaksā aptuveni 5000 dolāru.

1999. gadā nodibināja Kuģu vraku atklājēju biedrību (*Shipwreck Explorers Association*), kuras galvenais mērķis ir apvienot politiskās, pētnieciskās un ekonomiskās intereses un, meklējot dzelmē nogrimušās bagātības, saglabāt

kuģu kultūrvēsturisko vērtību, jo, dzenoties pēc mantas, nereti tiek pamatīgi sabojāti kuģu vraki, tāpēc vēsturei tie ir neatgriezeniski zaudēti.

Viens no veiksmīgākajiem fortūnas džentlmeņiem ir bijis Mels Fišers, kas bagātības meklēja 16 gadus. Ceļš uz bagātībām Fišeram nebija viegls, piecas reizes viņš bankrotēja, 111 reizes tiesājās ar Floridas štatu, piedevām noslika viņa brālis. Tomēr beidzot fortūna bija labvēlīga un atalgoja neatlaidīgo laimes meklētāju. Mels Fišers atrada 1622. gadā nogrimušu spāņu galjonu „Atocha”, uz kuras atradās 35 kastes ar „baznīcas nodevām”: 300 sudraba plāksņu, 150 tūkstoši sudraba monētu, četrarpus kilogrami neapstrādātu smaragdu, kuru vērtība ir aptuveni 60 miljoni



dolāru, vēl daudz citu dārgumu. Uz klāja bija 20 bronzas lielgabalu, vienu kāds gribēja nopirkt par 500 tūkstošiem dolāru, bet Fišers nepārdeva. Uzskata, ka atraduma kopējā vērtība ir ne mazāka par 400 miljoniem dolāru. Starp citu, ja kāds vēlas nopirkt kaut ko no šiem dārgumiem, viņš var iegriezties Fišera mājas lapā: www.melfisher.com.

Amerikāņu inženieris Tomijs Tompsons 1988. gadā 2500 metru dziļumā atrada tvaikoni „Central America”, kura korpusā 1857. gada septembrī bija radusies sūce, tāpēc tas nogrima Atlantijas okeānā pie ASV Ziemeļkarolīnas štata. Pēc ekspedīcijas dalībnieku nostāstiem, kuģiem apkārt esot bijuši ķieģeļu kalni. Aplūkojot tos tuvāk, atklājās, ka tie ir zelta stieņi.

Veicās Gregam Stemmam un Džonam Morisam, kuru dibinātā kompānija „Odessey Marine Exploration” 2004. un 2005. gadā no tvaikoņa „Republic” izcēla 50 000 zelta un sudraba monētu. Tvaikonis 1865. gadā nogrima netālu no Džordžijas ASV.

Tagad kompānija tēmē uz visu laiku lielāko dārgumu krātuvi zem ūdens – angļu fregati „HNS Sussex”, kas savā pēdējā braucienā devās 1695. gadā un, ejot cauri Gibraltāra jūras šaurumam uz Vidusjūru, iekļuva stiprā vētrā, kas kuģi apgāza un nogremdēja 900 metru dziļumā. Arhīvos glabājas liecības, ka kuģī atrodas desmit tonnu zelta monētu, kuru kopējā vērtība ir apmēram četri miljardi latu. Kompānija paziņojusi, ka ir atradusi „Sussex” vraku. Šobrīd tiek kārtotas juridiskās nianšes.

Ir ziņas par Katočes raga vrakiem – septiņiem kuģiem, kas 1614. gadā nogrima spēcīgas vētras laikā un glabā 710 miljonus latu, un arī par kuģi „San Jose”, kas kopā ar zelta stieņiem un smaragda kravu gāja bojā 1708. gadā. Tiek lēsts, ka kravas vērtība varētu būt 7000 miljonu latu.

Tomēr ne jau visiem un vienmēr veicas. 1993. gadā tika atrasta un izcelta nacistu *zelta zemūdene* U-534. Operācija izmaksāja aptuveni desmit miljonus latu, bet zelta vietā zemūdenē atrada tikai kartupeļu mizas.

STĀSTA DAIVERIS HORENS STALBE

No publikācijas žurnālā „Vides Vēstis”

„Baltijas jūra ir unikāla vieta. Manuprāt, katram daivinga mīļotājam būtu svarīgi saprast, kāpēc tad Baltijas jūras dzelme ir tik unikāla, – proti, te ir visvairāk nogrimušo objektu pasaulē. Salīdzinot ar citām pasaules jūrām, mūsējā tāda peļķe vien ir, un par jūru to dēvē gandrīz vai pārpratuma dēļ, jo tā nav sāļa un ir maza, taču tās dzelme slēpj tik daudz pagājušo laiku liecību, kā nekur citur.

Baltijas jūrā ir vairāk nekā 10 000 nogrimušo objektu – lielākoties no Pirmā un Otrā pasaules kara laikiem. Te atrodami arī nogrimuši burinieki. Šie nogrimušie kuģi ir pats interesantākais, ko Baltijas jūras dzelmē var redzēt. No dzīvajām radībām butes un luciši ir draugi, ar kuriem Baltijas jūrā sastapsieties vienmēr.

Dzelmē var atrast ļoti dažādas lietas. Paskatoties Baltijas jūras kuģniecības kartē, var redzēt, ka ir daudz tādu vietu, kurām kuģi nedrīkst tuvojties ar ieslēgtu dzinēju, jo tur ir mīnas – to tur ir papildinām –, un lielākā daļa šo vietu nemaz nav apzinātas. Ja runājam par to, ko vispār dzelmē var redzēt, tad tur ir gan burinieki, gan nogrimušas krievu atomzemūdenes, vācu bumbvedēji un kreiseri... Ir, ko pētīt. Vienīgi apstākļi apgrūtina šo darbu. Pats nogrimušo atomzemūdeni neesmu apskatījis, jo tā atrodas dziļumā, kur parastie nirēji nevar nolaisties, bet zemūdenes atrašanās vietas koordinātas ir labi zināmas. Es pats Baltijas jūrā esmu apskatījis vācu kuģus, ko sabumboja ne tikai kara laikā – pēc Otrā pasaules kara krievu armija trenējās mest bumbas pa kuģiem, no kuriem viss vērtīgais jau bija noņemts. Protams, nirstot nogrimušajos vrakos, risks ir vienmēr, bet tā gluži nav, ka kaut kas uzreiz var sprāgt. Es vienmēr brīdinu savus nirējus un viņiem saku, ka priekšmetus, kas līdzīgi aviācijas bumbai, nedrīkst aiztikt. Ar Latvijas nirējiem šādas nelaimes nav notikušas. Lai arī militāro zemūdeņu vraki bieži vien ir saspridzināti un arī redzamība ir slikta, tie ir ļoti interesanti gan no vēsturiskā viedokļa, gan vienkārši ir fantastiski apskatīt šo vraku no visām pusēm: no augšas, sāniem, apakšas... Niršana ir interesanta tādēļ, ka visas dzīvās būtnes ap jums kustas nevis plaknē, bet sfērā.

Atrast un apzināt kaut ko jaunu ir laika un naudas ietilpīgs process, kas turklāt tehniski ir sarežģīti, tādēļ ar to nodarbojas profesionāļi. Tā nenotiek, ka kāds nirējs pavaicā: kurš grib braukt kopā ar mani un meklēt nogrimušu kuģi?

Latvijā ir cilvēki, kas nodarbojas ar zemūdens arheoloģiju, un viņi visu laiku šai nodarbē investē gan savu laiku, gan līdzekļus, jo viņi ir entuziasti. Jūrmalas pilsētas muzeja galvenais zemūdens vēstures speciālists Voldemārs Rains ir apzinājis ļoti daudzus objektus zem ūdens. Viena no zemūdens arheoloģijas problēmām ir diezgan prozaiska: iesaistot darbā nesagatavotus cilvēkus, vienmēr jārēķinās ar to, ka viņi mēģina sev kaut ko paņemt līdzī atmiņai, taču tas nav pieļaujams. Pirmkārt, nogrimušie kuģi ir zemūdens kapsēta – līdzīgi kā prāmis „Estonia” –, tādēļ visādu priekšmetu līdzī ņemšana ir neētiska. Otrkārt, tas ir vandālisms. Ja kaut ko mēģina izcelt no ūdens, lai to ievietotu muzejā vai izliktu kaut vai daivinga centrā publiskai apskatei, tā ir viena lieta, bet pavisam kas cits ir tad, ja no divdesmit cilvēku nirēju grupas katrs sev grib paņemt līdzī kaut ko atmiņai, – drīz vairs nekas nepalikts pāri.

Tas būtu tāpat kā, ja mēs katrs ietu uz mežu un gribētu kaut ko nolauzt vai nocirst, lai atnestu mājās. Mūsu daivinga klubs netirgo zemūdens ieročus medībām, mēs arī nevācam priekšmetus piemiņai no zemūdens vrakiem. Domāju, ka attieksme pret redzēto un atrasto zem ūdens ir ļoti svarīga. Ja kaut ko grib izcelt no jūras dzelmes, ir jābūt sapratnei un jāuzņemas morāla atbildība. Piemēram, nogrimušie burinieki dzelmē guļ ar vērtīgām kravām, un var jau cerēt, ka cilvēks atradīs nogrimušos dārgumus. Tomēr tas ir ļoti sarežģīts darbs, kam vajadzīgas dārgas un precīzas mērierīces un cita tehnika. Ar to varētu nodarboties cilvēks, kuram ir miljoni, ko investēt meklēšanā, bet



Daiveri atklāj 2010. gada sezonu.

arī tad garantiju nav. Par problēmām zemūdens dārgumu meklēšanā liecina pasaules pieredze, un tā nemaz tik panākumiem bagāta nav. Turklāt atradumu juridiskie aspekti ir sarežģīti. Visu šo iemeslu dēļ Latvijā nav nogrimušo dārgumu meklētāju, kas cer no jūras dzelmes izcelt zelta kravu.

Latvijā nogrimušu dārgumu meklēšana būtu vēl sarežģītāka, jo mēs nepildām noteikumus, kurus labi zinām un par kuriem nav šaubu un neskaidrību. Piemēram, daiveriem ir speciāls karogs – sarkans ar baltu svītru pāri. Ja šāds karogs ir uzvilktis kuģa mastā, neviens nedrīkst šim kuģim tuvoties ar ieslēgtu dzinēju noteiktā rādiusā, jo zem ūdens atrodas cilvēki. Diemžēl arī tie, kam uz jūras vajadzētu nodrošināt kārtību, nezina šos likumus un noteikumus, kas ir vienoti visā pasaulē. Līdzīgi taču izturamies pret satiksmes noteikumiem. Mūsu galvās viss nav kārtībā, tādēļ pie mums daudzas lietas notiek sarežģītāk nekā citur.

Domāju, ka valsts lielākā rūpe ir likumu sakārtošana attiecībā uz jūras dzelmi. Apzināt un apsaimniekot objektus dzelmē varētu arī privāti uzņēmēji – ārzemju pieredze rāda, ka tas notiek ļoti veiksmīgi. Būtu labi, ja tiktu izveidots zemūdens muzejs, kas būtu pieejams visiem. Starp citu, Voldemārs Rains nodarbojas ar šo ideju. Lai taptu šādi zemūdens muzeji, manuprāt, pats galvenais ir neizsaimniekot to, kas mums ir. Likumi un finansējums ir nākamais solis."

NEDZIRDĪGS JŪRNIKS APKĀRT PASAULEI

2004. gada 19. decembrī, kad Dienvidāfrikā dzimušais Šarls de Vailers bija četrdesmit trīs gadus vecs, viņš pabeidza ceļojumu apkārt pasaulei. Bērnībā, lietojot spēcīgas antibiotikas, viņš bija zaudējis dzirdi, taču kurlums viņu neatturēja no došanās bīstamajā ceļojumā, kuru jūrasbraucējs uzsāka Amerikas dienvidu krastā, sasniedza Panamu, šķērsoja Kluso okeānu, tad caur Torres šaurumu ieradās Austrālijā, tālāk turpināja ceļu uz Āfriku, Labās Cerības ragu, un atgriezās sākumpunktā.

Šarls spēj lasīt no lūpām tekstu gan angļu, gan afrikāņu valodā. Savulaik ar sievu emigrēja uz ASV, strādāja rūpnīcā, tad aizgāja no darba, lai sagatavotu jahtu pasaules apceļošanai. Tajā tika iebūvēta tehnika, kas signalizēja par motora sakaršanu un cita ūdens transporta tuvošanos.

Kopumā Šarls de Vailers desmit mēnešos nobrauca 30 000 jūdžu. Viņam nācās cīnīties ar stipru vēju, straumēm, iekārtu kļūmēm, tveicīgu karstumu un neciešamu vientulību.■

Pēc pasaules preses materiāliem

KAS TAD ĪSTI IR ZEM ĶĪĻA?

Bieži vien dzirdam novēlējumu pirms burājuma – septiņas pēdas zem ķīļa, bet nekad tā īsti neapzināmies, kas tad ir zem tā ķīļa, ko tad īsti jūra slēpj savos plašumos un dziļumos. Pirmā un Otrā pasaules kara laikā daļa Baltijas jūras bija mīnēta. Aptuveni 28 000 mīnu un citu sprādzienbīstamu objektu vēl atrodas jūrā. No tiem aptuveni 15 000 – tieši lrbes šaurumā, kur ved kuģu ceļi. Militārās mācības, kuru laikā tiek meklēti sprādzienbīstami priekšmeti jūrā, nenotiek tādēļ, lai kara jūrnieki izklaidētos.

2009. gadā starptautiskas konferences laikā tika pētīti veci dokumenti. Tieši pateicoties tiem, tika atklāts mīnēts rajons pie Kolkas. Lai uzlabotu kuģošanas drošību un atminētu jūru, kopš 1997. gada notiek mīnu meklēšanas operācijas. Operācija MCOPLAT pirmo reizi norisinājās 1997. gadā. Pavisam šīs operācijas laikā atrasti un iznīcināti 170 sprādzienbīstami priekšmeti. Taču tas ir tikai piliens jūrā – atminētājiem darba pietiks vēl 10 – 15 gadiem. Sprādzienbīstami priekšmeti atrodas ne tikai atklātā jūrā, bet arī, piemēram, Liepājas ostā un tās akvatorijā. Liepājnieki nereti dzird skaļus *būkškus*. Izskaidrojums? Armijnieki neitralizē kārtējo atrasto bumbu. Liepājā ūdenslīdzēju skolas atminētāji atraduši un likvidējuši vairāk nekā 60 dažādu sprādzienbīstamu priekšmetu. Daļu atrod, mācību laikā ienirstot, citus viļņi izskalo krastā.

Atminētājiem darba pietiks vēl ilgākam laikam, jo ostas akvatorija ir pilna ar sprādzienbīstamiem priekšmetiem. Ik gadus tiek rīkotas ekspedīcijas, kuru gaitā pēta jūras dzelmē apslēptās trofejas. Pārmeklēti pie Latvijas krastiem nogrimušu kuģu vraki. Vēsture stāsta, ka pie Latvijas krastiem nogrimuši vairāki tūkstoši kuģu, bet pēc zviedru kolēģu aprēķiniem visā Baltijas jūrā tādu ir ap 80 000. Lielākās tā dēvētās



kuģu kapsētas atrodas pie Liepājas, Akmeņragā pie Pāvilostas, lrbes šaurumā, kā arī pie Kolkas raga un Daugavgrīvā pie Rīgas. Nogrimušo kuģu skaits dažādās vietās ir atšķirīgs, piemēram, Liepājas krastu tuvumā atrodas aptuveni 70 šādu kuģu. Visvairāk pie Latvijas krastiem nogrimuši vācu kuģi, ir arī angļu, zviedru un krievu kuģi, bet Latvijas kuģi ir tikai aptuveni 6 procenti. Lielākā daļa kuģu ir no 19. gadsimta, kad notika aktīva kuģošana, kā arī kuģi no Otrā pasaules kara laika. Vraci atrodas ļoti dažādā dziļumā – no pieciem līdz pat 120

metriem, lielākā daļa ir dziļumā no 10 līdz 40 metriem. Kurzemes piekrastē daļa vraku ir pirātu upuri. Cilvēki maldinājuši kuģotājus ar viltus bākām – pie zirgiem piesietām ugunīm, lai izprovocētu kuģu avārijas un aplaupītu tos. Kara laikā kuģi bieži vien uzskrējuši mīnām vai arī speciāli nogremdētiem kuģiem. Šādi nogremdētu kuģu virknes ir arī pie Liepājas. Turklāt dzelme slēpj ne tikai kuģu, bet arī lidaparātu vrakus. Kā zināms, netālu no Liepājas savulaik tika notriekta ASV lidmašīna ar desmit cilvēku apkalpi. Informāciju par kuģiem, to piederību, vēsturi un atrašanās vietām apkopo Jūrmalas pilsētas muzeja Zemūdens arhitektūras centrā, dati nodoti arī Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijai un Jūras spēkiem. Konkrētas kuģu atrašanās koordinātes plašākai sabiedrībai gan netiek izpaustas, jo bijuši gadījumi, kad nogrimušie kuģi izlaupti. Nīcas jūrmalā, kur netālu no krasta nelielā dziļumā atrodas vairāku padomju laikā militārajās mācībās nogremdētu kuģu vraki, bieži viesi ir metāllūžņu savācēji. Labos laika apstākļos, kad nav pārāk augstu viļņu, viņi cenšas nokļūt pie vrakiem un iegūt no tiem pa gabaliņam.



Jūras dzīlēs slēpjas ne tikai vraki un bumbas, bet arī ievērojams daudzums ķīmisko vielu. Pēc Otrā pasaules kara Baltijas jūrā nogremdēja daudz ķīmisko kaujas ieroču – aptuveni 40 000 tonnu, kas saturēja aptuveni 13 000 tonnu ķīmisko kaujas vielu. Otrā pasaules kara laikā Vācija saražoja aptuveni 65 000 tonnu ķīmisko kaujas vielu: ap 27 000 tonnu iprīta (dzeltenīgi brūnā gāze kož acīs un izraisa ādas un elpošanas ceļu apdegumus; ja to ieelpo, var rasties klepus, bronhīts un ilglaicīgas elpošanas problēmas; lielās devās sinepju gāze var būt nāvējoša), 12 000 tonnu tabūna (nervu gāze), 7100 tonnu asaru gāzes, 13 000 tonnu arsēnu saturošu savienojumu (elpvadu kairinātāji), ap 5900 tonnu fosgēna (smacējoša gāze) u.c. Kara laikā šīs vielas lietotas netika, bet pēc Vācijas kapitulācijas tika pieņemts lēmums tās apglabāt Baltijas jūrā. Padomju okupācijas zonā esošā ķīmiskā munīcija 1947. un 1948. gadā tika izvesta uz divām vietām Baltijas

jūrā. Apmēram 11 000 tonnu nogremdētas 6 km rādiusā 50 km uz austrumiem no Bornholmas (aptuveni 85 m dziļumā), bet ap 1000 tonnu – 40 x 40 km plašā zonā uz dienvidaustrumiem no Gotlandes, Latvijas un Lietuvas sauszemes robežas transversā (Gotlandes ieplakā) aptuveni 100 km no Kurzemes krasta 70 – 120 m dziļumā. Sabiedrotie (Anglija, Francija un ASV) jūrā izveda ap

150 000 tonnu ķīmiskās munīcijas ar aptuveni 22,5 tūkstošiem tonnu ķīmisko kaujas vielu. Sabiedrotie nogremdēja ķīmisko munīciju noteiktās vietās un sakrautu Vācijai konfiscētajos kuģos, bet krievi *halturēja* – gremdēja munīciju atsevišķi, pat ar visām koka kastēm, kas veicināja munīcijas dreifēšanu pirms nogrimšanas, tādēļ izplatības rajona robežas ir visai nenoteiktas. Turklāt krievi uzsāka munīcijas gremdēšanu, vēl nesasnieduši norādītās vietas, kā arī patvarīgi mainīja maršrutu. Par to liecina pēckara atradumi vairākās vietās ārpus oficiālo zonu robežām.

Bīstamās vielas joprojām atrodas jūrā, arī Latvijas teritoriālajos ūdeņos. Krievijā, kā arī Lietuvā ik pa laikam uzjundī emocijas, biedējot, ka kuru katru brīdi Baltijas jūra var pārvērsties par otru Černoņļu, par nāves jūru, un ir nepieciešams steidzami rīkoties – bīstamos ieročus iekapsulēt vai pat izcelt no dzelmes. Pagaidām gan katastrofa nav piedzīvota, taču pamatīgs izbīlis gan pirms pāris gadiem bija jāpiedzīvo lietuviešiem. 2002. gadā kādā jūlija pēcpusdienā izskanēja informācija par Klaipēdas pludmalē izskalotu bumbu ar ķīmiskajām vielām. Priekšmets bija divus metrus garš, tā diametrs bija aptuveni 30 centimetru. Uz atraduma bija galvaskausa attēls un uzraksts "Yperit", kas tulkojumā no vācu valodas nozīmē iprīts jeb sinepju gāze. Notikuma vietā ieradās speciālisti un specdienesti, lai pārbaudītu, vai no priekšmeta neizplūst bīstamas vielas un vai tajā vispār vēl atrodas ķīmikālijas. Cilvēkus no pludmales aizraidīja. Lietuvas puse pēc notikušā sacēla lielu troksni ap jūrā nogremdētajām kaujas vielām. Lietuvas ekologi brīdināja, ka ķīmisko lādiņu apvalki 60 gadu laikā var būt sadalījušies un jūrā var ieplūst tūkstošiem tonnu dzīvībai bīstamu ķīmisko vielu. Mūsu kaimiņi izteica bažas, ka bīstamās ķīmikālijas, nokļūstot ūdenī, var pārvērst Baltijas jūru par mirušu jūru. Viņi ieteica pārklāt ieročus ar sarkofāgu. Latvijas speciālisti gan mierina, ka situācija nebūt nav tik bīstama. Ķīmisko vielu izklūšana no lādiņiem un kontakts ar vidi var notikt, ja lādiņi eksplodē un ja to korpusi korodē ūdenī. Līdz šim eksplozijas nav reģistrētas. Taču korozijas ziņā stāvoklis nav tik pozitīvs – vairums nogremdēto lādiņu ir caurrūsējuši. 70. gadu sākumā Rietumvācija izcēla no Mazā Belta šauruma 28 bumbas un 15 lādiņus, kas sākotnēji bija saturējuši tabūnu un fosgēnu. Lai gan visi izceltie lādiņi bija cauri un tukši, veicot grunts un zivju pētījumus, piesārņojums netika konstatēts, tādēļ nav pamata domāt, ka pastāv reāli draudi.



Lai arī speciālisti sola, ka ķīmiskie ieroči, kas savulaik nogremdēti Baltijas jūrā, mūs neapdraud, ir tomēr kāda ķīmiskā viela, kas mūs ne tikai apdraudēs nākotnē, bet jau nodarījusi pamatīgu postu. Bīstamāks par bumbām jūrā ir fosfors, kas atgādina dzintaru un apdraud ikvienu no mums, ja priedes asaras vietā pacelsim to pludmalē. Fosfors Liepājas pludmalē tiek izskalots tāpēc, ka padomju laikā Liepājas rajona piekrastē jūrā spridzināja ar fosforu pildītas sprāgstvielas. Fosfora piesārņojums Baltijas jūrā varētu būt aptuveni 1600 kvadrātkilometru platībā. Nezinātāji no jūras izskaloto fosforu nevar atšķirt no īstā dzintara, ja nu vienīgi fosfora gabaliņi esot irdenāki. Līdz šim jau apdegumus, uzlasot neīsto dzintaru, guvuši daudzi. Un nav iespējams prognozēt, kad piekrastē atkal varētu tikt izskalots viltus dzintars – tas var notikt šodien vai arī pēc 100 gadiem. Tādēļ nav nekādas garantijas, ka sauējā līdz ar pludmalē uzlasīto priedes asaru nebūs arī kāds gabaliņš briesmu.■

Izmantoti materiāli no laikraksta „Kurzemes Vārds”

KURŠ KURAM VAIRĀK VAJADŽĪGS?

2003. gada decembra sākumā, īsi pirms savas simtās dzimšanas dienas, nu jau mūžībā aizgājušais komandkapteinis Hugo Legzdīns žurnālam „Jūras Vēstis” stāstīja par savu dzīvi un pauda viedokli daudzos jautājumos. Lūk, ko viņš atbildeja uz jautājumu, vai mums vajadzētu un būtu no kā aizsargāties.

Atbildot uz šo jautājumu, mums drusciņ jārunā par kara stratēģiju un taktiku. Pastāv doktrīna, lai aizsargātos, jābūt aktīviem un pasīviem ieročiem. Aktīvie paši uzbrūk, bet pasīvie gaida, lai uzbrūkt uz viņiem. Latvijā mums jābūt aktīviem, jo Latvijā nemaz nedomā par mūsu aizsargāšanos, bet domā, ka mēs esam Latvijā, un mums jāaizsargājamies. Tiekot domāts, ka mēs esam Latvijā, un mums jāaizsargājamies.

2003. gada decembris
romandkapeinis Hugo Legzdins žurnālam „Dzīvotājs”
jautājumos. Lūk, ko viņš atbildēja uz jautājumu, vai mums vajadzētu
„Atbildot uz šo jautājumu, mums drusciņ jārunā par kara stratēģiju un taktiku. Pastāv dok-
ka, lai nosargātu jūras robežu, ir aktīvie un pasīvie ieroči. Aktīvie paši uzbrūk, bet pasīvie gaida, lai
ienaidnieks būtu muļķis un tiem uzskrietu virsū. Man šķiet, ka Latvija nemaz nedomā par mūsu
piecus simtus kilometru garās robežas aizsardzību. Zeibots mani mierināja, ka par to tiekot domāts,
tikai par to skaļi nerunā. Es piekritu Latvijas dalībai NATO, jo tā ir drošība un garantija, ka
Latvijas cilvēki netiks vesti uz Sibīriju. Aizsardzību pārņems NATO, un, ņemot to vērā, mums
lielāka bruņošana arī nebūs vajadzīga, jo mēs ieklausīsimies NATO spekos. Sprototams, ka nebūs
tikai labumi, būs arī grūtības, bet mēs būsim zināmā drošībā, jo, ja kritīs Latvija, kritīs arī
 citas NATO valstis. Tas no vienas puses. Taču padomāsim, vai tikai Latvijai tā NATO ir
 vajadzīga, jo daudzi uzskata, ka mēs vēlamies un pat raugamies uz NATO. Lieta tāda,
 ka Baltijas valstis un daļēji arī Polija ir kā tāda priekštilta pozīcija Amerikai,
 Francijai un citām valstīm attiecībā pret Krieviju. Krievija kā pretspēks
 NATO valstīm joprojām paliek, tikai par to skaļi nerunā. Man
 mute ir liela, tāpēc arī tagad pateikšu, ko domāju. Ne jau mums
 tik ļoti vajag NATO, vairāk viņiem esam vajadzīgi mēs.

JŪRAS SPĒKI 2010

ŪDENĪ NOLAISTS PATRUĻKUĢIS „SKRUNDA”



2011. gada 20. janvārī akciju sabiedrības „Rīgas kuģu būvētava” apakšuzņēmēja „Abeking & Rasmussen” rūpnīcā Vācijā notika pirmā jaunuzbūvētā Jūras spēku flotiles krasta apsardzes patruļkuģa „Skrunda” nolaišana ūdenī. „Skrunda” ir pirmais no pieciem jaunajiem patruļkuģiem un flotiles rīcībā tiks nodots jau 2011. gada aprīlī.

Aizsardzības ministrs Artis Pabriks: „Jaunie patruļkuģi ir nozīmīgs ieguldījums valsts aizsardzībā un drošībā. Tie pilnveidos un modernizēs Jūras spēku flotili un tiks izmantoti ne tikai militārām, bet arī civilām vajadzībām. Patruļkuģus izmantos, lai sniegtu palīdzību un nodrošinātu meklēšanas un glābšanas darbus jūrā.”

Jūras spēku flotiles komandieris jūras kapteinis Rimants Štrimaitis: „Patruļkuģi ik dienas pildīs svarīgu civilo uzdevumu – meklēšanas un glābšanas darbus jūrā, sniegs palīdzību jūrā nelaimē nonākušiem cilvēkiem.”

Patruļkuģi „Skrunda” sāka būvēt 2009. gada septembrī, un vārdu tas ieņēmis pēc vienas no nozīmīgākajām Latvijas armijas kauju norises vietām.



Kuģa „Skrunda” krustmāte būs Skrundas novada domes priekšsēdētāja Nellija Kleinberga.

Turpmāk šo patruļkuģu klasi sauks „Skrunda”. Plašāka informācija par krasta apsardzes patruļkuģu būves projektu: www.mil.lv

KRASTA APSARDZES DIENESTAM JAUNS KOMANDIERIS

Par Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienesta jauno komandieri iecelts komandleitinants Kaspars Zelčs, kurš no 2007. līdz 2010. gadam bija Mācību vadības pavēlniecības Jūras spēku Mācību centra komandieris. K. Zelčs LR Nacionālajos bruņotajos spēkos uz Jūras spēku kara kuģiem dien no 1993. gada. Militāro izglītību ieguvis Nacionālajā aizsardzības akadēmijā, ASV Jūras kara koledžā, ASV Krasta apsardzes rezerves virsnieku skolā u.c. Par nopelniem dienestā saņēmis vairākus apbalvojumus un LR Aizsardzības ministrijas goda zīmi.

No 2004. līdz 2010. gadam Krasta apsardzes dienestu vadīja jūras kapteinis Hermanis Černovs.



SAGRIEŽ ARMIJAS MĪNU KUĢUS

Latvijas Jūras spēku mīnu kuģi M-01 „Viesturs” un M-02 „Imanta”, kas būvēti 1972. gadā un Latvijas Jūras spēkos kā dāvinājums no Vācijas nonāca 1994. gada jūnijā, 2010. gadā tika nodoti sagriešanai. Iepirkumu konkursā uzvarēja metāllūžņu pārstrādes uzņēmums SIA „Kuusakoski”, kas darbojas Ventspils ostā.

„Imanta” un „Viesturs” bija pirmie kuģi Latvijas Jūras spēku vēsturē, no kuriem sabiedrība atvadījās īpašā atvadu ceremonijā. 2009. gada 21. janvārī Liepājas ostā nolaida kuģu karogus un nodeva tos kuģu pēdējiem komandieriem un kuģu krustmātēm.

Latvijas Jūras spēku rīcībā ir četri mīnu kuģi – M-04 „Imanta”, M-05 „Viesturs”, M-06 „Tālivaldis”, M-07 „Visvaldis”, bet M-03 „Namejs” nodots Liepājas jūrniecības koledžai un Liepājas domei. Jūras spēku kuģu nosaukumi tiek pārmantoti. Piemēram, jau 1926. gadā Latvijas armijas karaflotē bija kuģis „Imanta”, un tagad Jūras spēkos ir jau trešais kuģis ar šādu nosaukumu. Tieši tāpēc Jūras spēku kuģiem svarīgs ir ne tikai kuģa vārds, bet arī borta numurs.

Bez pieminētajiem mīnu kuģu eskadras kuģiem Jūras spēku rīcībā patlaban ir arī četri patruļkuģi – P-01 „Zibens”, P-02 „Lode”, P-03 „Linga”, P-04 „Bulta”, seši krasta apsardzes kuģi – KA-01 „Kristaps”, KA-06 „Gaisma”, KA-07 „Ausma”, KA-08 „Saule”, KA-09 „Klints” un KA-14 „Astra”, kā arī trīs štāba un apgādes kuģi – A-53 „Virsaitis”, A-90 „Varonis” un A-18 „Pērkons”.

VIESOS – ASV JŪRAS SPĒKU SEKRETĀRS

Lai iepazītos ar Latvijas Jūras spēku flotiles un Krasta apsardzes dienesta galvenajiem uzdevumiem un Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra (MRCC Riga) darbību, Krasta apsardzes dienestu apmeklēja ASV Jūras spēku sekretārs Rejs Mabuss. Viņš Latvijā bija ieradies darba vizītē, lai apspriestu ASV un Latvijas militāro sadarbību un tiktos ar Latvijas augstākajām civilajām un militārajām amatpersonām.

Rejs Mabuss vada ASV Jūras floti un Jūras spēkus, kuru gada budžets pārsniedz 150 miljardus ASV dolāru un kuros dien vairāk nekā 900 000 cilvēku.

KRASTA APSARDZES DIENESTĀ VIESOJAS ĀRVALSTU MILITĀRIE ATAŠEJI

2010. gada septembra beigās notika Ārvalstu militāro atašeju asociācijas gadskārtējā vizīte Nacionālajos bruņotajos spēkos, kuras laikā viesu delegācija apmeklēja NBS Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienestu, tika iepazīstināta ar Krasta apsardzes dienesta galvenajiem uzdevumiem un Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra (MRCC Riga) darbību, iepazinās ar Jūras spēku mācību centra štābu un Ūdenslīdzēju skolu, kā arī apmeklēja JSF Patruļkuģu eskadru un citas NBS JSF vienības.

DESMIT GADU AR „DZĪVO ŪDENI”

2010. gada oktobrī un novembrī notika akcija „Dzīvais ūdens 2010”, ko iepriekšējos gados pazinām kā akciju „Lašiem būt!”. Akciju organizēja biedrība „Latvijas Makšķernieku asociācija” sadarbībā ar LR Aizsardzības un Iekšlietu ministrijas struktūrām un ieinteresētajām sabiedriskajām organizācijām. Akcijas mērķis ir nodrošināt Latvijas dabas resursu aizsardzību un novērst zvejniecību reglamentējošo normatīvo aktu pārkāpumus, kā arī sekmēt zivju resursu saglabāšanu. Jau 10 gadus akcijā piedalās Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku vienības. Sadarbojoties ar Valsts vides dienestu, tās atbilstoši savai kompetencei piedalās ekoloģiskajā uzraudzībā un nodrošina JSF kuģu un personālsastāva dalību vides aizsardzības pasākumu realizēšanā. 2010. gadā akcijā piedalījās Jūras spēku flotiles kuģi KA-01 „Kristaps”, KA-06 „Gaisma”, KA-08 „Saulē” un KA-14 „Astra”, kas kopā ar Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes inspektoriem veica patrulēšanu Latvijas Republikas jurisdikcijā esošajos ūdeņos. Tikai 19. oktobrī vien JSF kuģis „Kristaps”, no plkst. 1.00 līdz 13.00 veicot zvejas kontroli Rīgas jūras līča piekrastē no Engures līdz Rīgai, konfiscēja nelielkumi izvietotus zvejas rīkus 250 metru kopgarumā.

KRASTA APSARDZES DIENESTU APMEKLĒ NBS KOMANDIERIS

Lai iepazītos ar Krasta apsardzes dienesta funkcijām un uzdevumiem, Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienestu apmeklēja NBS komandieris Raimonds Graube.

JŪRAS SPĒKI „JŪRAS VĀRTOS”

2010. gada jūlijā un augustā Ventspils teātra namā „Jūras vārti” bija skatāms jauno mākslinieču Gerdas Stūres, Daces Gailēs un Martas Jurjānes veltījums kara jūrniekiem.

Jūras spēku flotile jau vairāk nekā piecus gadus sadarbojas ar māksliniecēm, tāpēc gleznās attēloti Jūras spēku flotiles kuģi un jūrnieki. Ir notikušas vairākas izstādes, no kurām nozīmīgākās bijušas Kara flotes 90. gadadienai veltītā izstāde uz kuģiem Liepājā un veltījums Latvijas Republikas proklamēšanas 91. gadadienai Latvijas Kara muzejā. Mākslas izstāde ir viens no veidiem, kā iepazīstināt sabiedrību ar JSF tehniskajiem resursiem, popularizēt jūrnieka profesiju un attīstīt patriotisma jūtas. ■

IZGLĀB SEVI!

Lai izglītotu sabiedrību un veicinātu tās apdomīgu rīcību atpūtā uz ūdens un tā tuvumā, Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienests (JSF KAD) sadarbībā ar Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestu (VUGD), kā arī Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu (NMPD) 2010. gada 15. jūlijā rīkoja informatīvo semināru „Drošība uz ūdens” zvejniekiem, zivsaimniekiem, ostu un kuģu kapteiņiem, piekrastes pašvaldību pārstāvjiem, ūdens tūrisma cienītājiem, piejūras viesu māju saimniekiem un ikvienam interesentam, kurš glābšanas iemaņu apgūšanu uzskata par noderīgu. Notika glābšanas paraugdemonstrējumi, kuru gaitā tika simulēta glābšanas operācija, kas ļāva izsekot tam, kā cilvēks nokļuvis nelaimē, un vērot neatliekamās darbības, kā palīdzēt izglābt pašam sevi vai kādu citu.

Jūnijā vien VUGD glābēji no ūdenstilpēm izvilka 15 noslikušos, bet Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta speciālisti tikai vienas nedēļas nogalē bija iesaistīti deviņos negadījumos uz ūdens, no kuriem seši bija ar letālu iznākumu.

MĀCĪBAS „SAFESEANET” SISTĒMAS UZLABOŠANAI

Saskaņā ar MK noteikumiem Krasta apsardzes dienests palīdz risināt kuģu kapteiņu, aģentu un kuģu īpašnieku problēmas saistībā ar kuģu ienākšanu un izešanu no ostas. Pēc vairākām veiksmīgām darba grupu sanāksmēm tika pieņemts lēmums par informācijas elektronisku apmaiņu „SafeSeaNet” sistēmā.

Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienests sadarbībā ar Latvijas Jūras administrāciju strādā, lai Latvijas likumdošanā un praksē ieviestu jauno elektronisko ziņošanu, ko paredz MK projekts „Noteikumi par formalitātēm, kas saistītas ar kuģu ienākšanu ostā un izešanu no tās”. Tātad turpmāk būs iespējams ziņojumus par kuģu ienākšanu ostā attiecīgajai iestādei iesniegt divējādi: gan dokumentu veidā kā līdz šim, gan no 2011. gada 1. janvāra elektroniski ziņojot „SafeSeaNet” sistēmā.

Ieviešot jauno elektronisko ziņošanu SSN sistēmā par kuģu ienākšanu ostā, jaunie noteikumi paredz, ka augsta riska kuģiem, pasažieru kuģiem, beramkravu kuģiem, naftas tankkuģiem un gāzvedējiem, kuru ekspluatācijas ilgums ir lielāks par 12 gadiem, būs jāziņo par savu ienākšanu ostā 72 stundas iepriekš. Jauno noteikumu ievērošana, t.i., ziņošana „SafeSeaNet” sistēmā, minētajiem kuģiem būs obligāta. Par visu citu kuģu ienākšanu ostā jāziņo kā līdz šim – 24 stundas pirms ienākšanas ostā, arī to aktuālais pietauvošanās un attauvošanās laiks.



GLĀBĒJI STEIDZAS PALĪGĀ

Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MRCC Rīga) 2010. gadā saņēmis neskaitāmus palīgā saucienus. Lūk, tikai neliels ieskats MRCC Rīga darbā:

Saņemta informācija, ka uz tirdzniecības kuģa „Kohinoor”, kurš atradās Rīgas ostas enkurvietā, kādam apkalpes loceklim radušās nopietnas veselības problēmas. MRCC Rīga uz notikuma vietu norīkoja Rīgā dežurējošo Jūras spēku flotiles kuģi KA-01 „Kristaps”, lai veiktu medicīnisko evakuāciju. Cilvēks veiksmīgi tika evakuēts un nogādāts Rīgas ostā Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta ārstu rokās.

Saņemta informācija, ka starp ledus gabaliem iepretim Kundziņsalai iesprūdusi kāda zvejnieku laiva un tajā atrodas cilvēks. Uz notikuma vietu norīkoja Rīgā dežurējošo Jūras spēku flotiles kuģi KA-01 „Kristaps”. Laivas glābšanas darbos palīdzību sniedza arī Rīgas brīvostas velkonis „Stella”.

Saņemts ziņojums no sauskravas kuģa „Fembria”, kas bija ceļā no Igaunijas uz Somiju, ka vienam no kuģa komandas locekļiem nepieciešama medicīniskā evakuācija. Sadarbojoties MRCC Rīga un JRCC Tallinn (Igaunijas Apvienotais jūras un gaisa meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs), tika izvērtēti visi apstākļi un, pirms veikt medicīnisko evakuāciju, JRCC nodrošināja iespēju kuģim nodibināt sakarus ar mediķiem, lai saņemtu medicīnisko konsultāciju. Iesaistot Latvijas Gaisa spēku aviācijas bāzes helikopteru LAF-101, slimnieks nogādāts Rīgā, Gailezera slimnīcā. Veselības stāvoklis stabils.

Saņemta informācija, ka, pēc aculiecinieka redzētā, Akmeņraga bākas rajonā ar vilni jūrā ierauti divi makšķernieki. Viens no viņiem paša spēkiem izglābās, bet otrs pazuda zem ūdens. Uz notikuma vietu norīkoja Liepājā dežurējošo Jūras spēku flotiles kuģi KA-08 „Saule”. Cilvēka meklēšanā un glābšanā tika iesaistīts arī Gaisa spēku aviācijas bāzes helikopters LAF-104 un Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta personāls. Gatavībā bija arī Valsts robežsardzes kuģis „Tira”. Diemžēl makšķernieku neizdevās izglābt.

MRCC Riga vadīja medicīnisko evakuāciju no pasažieru kuģa „Europalink”, kas bija ceļā no Polijas uz Somiju. Īsi pirms plkst. 22.00 MRCC Riga saņēma ziņojumu no kuģa kapteiņa, ka vienam no pasažieriem ir nopietnas veselības problēmas un nepieciešama medicīniskā evakuācija. Kuģis tobrīd atradās 30 jūras jūdzes no Ventspils. Lai veiktu medicīnisko evakuāciju, MRCC Riga uz notikuma vietu norīkoja Ventspilī dežurējošo Jūras spēku flotiles kuģi KA-06 „Gaisma”. Īsi pēc plkst. 23.00 vīrietis nogādāts Ventspils ostā medicīniskā personāla rīcībā.

No noslīkšanas jūrā pie Ziemeļu mola Liepājā tika izglābts vīrietis. Pēc aculiecinieka ziņotā, starp Ziemeļu molu un mola viļņlauzi peldoties pazuda vīrietis. Lai glābtu cilvēku, MRCC Riga uz notikuma vietu nosūtīja Liepājā dežurējošā Jūras spēku flotiles kuģa KA-08 „Saule” laivu. Drīz vien vīrietis ar Jūras spēku flotiles glābēju palīdzību veiksmīgi tika uzņemts laivā.

MRCC saņēma izsaukumu no jahtas, kurai bija nolūzis masts, takelāža un buras atradās zem ūdens, kā arī bija traucēta jahtas stabilitāte; jahtā atradās četri cilvēki. Palīdzības sniegšanai MRCC Riga norīkoja Ventspilī dežurējošo JSF kuģi KA-14 „Astra”. Gatavībā bija arī Gaisa spēku aviācijas bāzes helikopters. Tā kā jahtas komandai pašas spēkiem tomēr izdevās izcelt no ūdens visu takelāžu, nostiprināt nolauzto mastu un iedarbināt dzinēju, tad palīdzība tobrīd vairs nebija nepieciešama. Tomēr, mainoties vēja virzienam, jahtas kapteinis atkārtoti lūdza palīdzību, jo jahtas dzinējs darbojās nevienmērīgi. MRCC Riga uz notikuma vietu nosūtīja Rojas ostā dežurējošo Jūras spēku flotiles kuģi KA-06 „Gaisma”.

Lūdzu, turpmāk rūpīgāk pārdomājiet savu rīcību!■

Sagatavots pēc preses materiāliem

ESMU JŪRAS SPĒKU VIRSNIEKS

Lai gūtu jaunus iesaļidus par militārajām mācībām BALTOPS, kā arī par dienesta specifiku uz Flotiles mīnu kuģa M-04 „Imanta”, Jūrniecības gadagrāmata piedāvā mil.lv sagatavoto materiālu – tikšanos ar kuģa komandieri kapteiņleitnantu Ruslanu Pečuli, kurš dienesta gaitas Nacionālajos bruņotajos spēkos (NBS) sācis 1997. gadā Jūras spēku mācību centrā Liepājā kā obligātā militārā dienesta karavīrs. Tas notika pēc tam, kad viņš laikrakstā ieraudzīja sludinājumu, ka jauniešiem, kuri vēlas kļūt par virsniekiem, ir iespēja pieteikties studijām Zviedrijas Karaliskajā Jūras akadēmijā, izturēja konkursu un pēc akadēmijas absolvēšanas saņēma virsnieka dienesta pakāpi.

Arī kuģa komandiera tēvs un tēva brālis savu dzīvi ir saistījuši ar jūru, tikai civilajā flotē. Kā stāsta kapteiņleitnants Ruslans Pečulis, dienests uz kuģa ir izaicinājums un savā ziņā arī romantika, jo darbs ir interesants un nepārtraukti mainīgs. Kā jau daudzi no Flotilē dienošajiem, arī kapteiņleitnants R. Pečulis nāk no Liepājas novada.

– Mīnu kuģis M-04 „Imanta” šogad piedalās starptautiskajās jūras spēku mācībās BALTOPS. Kāpēc tieši „Imanta” un kādas būs kuģa galvenās funkcijas un uzdevumi?

– Šī ir pirmā reize, kad mīnu kuģis M-04 „Imanta” piedalīsies militārajās mācībās BALTOPS. Mūsu kuģim šis bija rotācijas kārtībā plānotais aktivitātes periods pirmajā pusgadā. Dalību militārajās mācībās BALTOPS sāksim šonedēļ, jo negaidīti nācās aizstāt citu kuģi. Jau šodien plānojam doties uz rajonu Baltijas jūrā pie Ventspils, lai sagatavotos mācībām. Kā jau mīnu meklētāji, mācībās meklēsim jūrā mīnas. Pirmajā mācību fāzē pārbaudīsim enkurvietas un kuģu ceļus, kā arī meklēsim no Pirmā un Otrā pasaules kara palikušās mīnas. Baltijas jūrā vienmēr pastāv iespēja atrast reālas mīnas vai lādiņus. Savukārt mācību otrajā fāzē meklēsim mācību mīnas. Trenēsimies arī jūrniecības elementu un sakaru procedūru jomā un kā reaģēt uz asimetriskajiem draudiem. Tieši uz pēdējo tiek likts sevišķi liels uzsvārs, ņemot vērā situāciju pasaulē, kad preti konvencionāliem spēkiem stājas radikāli noskaņoti kaujinieki. Mācībās plānoti arī glābšanas un meklēšanas darbi.

Šogad kuģis jau ir piedalījies divās BALTRON militārajās mācībās – „Squadex” un „Baltic Fortress”, kurās iegūto pieredzi izmantosim šajās mācībās, īpašu uzmanību pievēršot lietām, kas jāuzlabo. Militāro mācību BALTOPS laikā šos elementus trenēsim papildus. Atrāšanās jūrā ir nepārtraukts treniņš un prasmju pilnveidošana. BALTOPS kuģim šogad būs

pēdējās militārās mācībās, bet mācībās iegūto pieredzi izmantosim arī turpmāk.

Baltijas valstu mīnu kuģu eskadra BALTRON, viens no sadarbības projektiem, ir izveidota 1998. gadā. BALTRON štābs ar personālu un kuģiem tiek nodrošināts rotācijas kārtībā. Latvija nodrošina vai nu mīnu meklētāju vai štāba apgādes kuģi. Šobrīd BALTRON sastāvā ir Flotiles Mīnu kuģu eskadras mīnu meklētājs M-04 „Imanta”, Lietuvas Jūras spēku mīnu meklētājs „Suduvis” un Igaunijas Jūras spēku mīnu meklētājs „Ugandi”.

– Kādās starptautiskajās mācībās vēl esat piedalījušies?

– 2007. gadā piedalījāties militārajās mācībās „Amber Sea 2007”. 2008. gadā rotācijas kārtībā piedalījāties NATO Reaģēšanas spēkos un četrus mēnešus kuģojām un meklējām mīnas Baltijas jūrā, Ziemeļjūrā, Atlantijas okeāna ziemeļrietuma daļā, Norvēģijas piekrastē. Pagājušajā gadā piedalījāties MCOPLAT 09 operācijā.

Dienot NATO Reaģēšanas spēkos, katru nedēļas nogali pietauvojāties ostās, kur viens no galvenajiem mērķiem bija NATO karoga parādīšana. Tās bija ostas, kur parasti neatrodas militārie kuģi. Šī bija iespēja parādīt Latvijas karogu. Atjaunoto NBS vēsturē tieši kuģi bija vieni no pirmajiem, kas demonstrēja Latvijas karogu ārzemēs.

Interese par Latviju ārzemēs ir liela, bieži ierodas ārzemju latvieši, kuri stāsta, ka nav pat zinājuši, ka Latvijai ir šādi kuģi un ka mēs pārstāvam Latviju starptautiskos pasākumos.

– Pastāstiet, kāda ir jūsu ikdiena uz kuģa.

– Kad esam krastā, ir vairāk darbs ar dokumentiem, kuģa personālsastāva apmācība, treniņi. Kad esam jūrā, tad kā kuģa komandierim man vairāk ir kontrolējošā funkcija, lai tiktu ievēroti visi drošības pasākumi, iekšējās procedūras un noteikumi, kas ir uz kuģa. Kuģa iziešana jūrā ir darbs visai komandai. Mums jāveic arī nacionālie uzdevumi, piemēram, kuģu ceļu pārbaudes.

Karstākais darba laiks sākas martā un noslēdzas novembrī (parasti ar valsts svētku pasākumiem), kad beidzas kuģošanas sezona. Ziemā parasti ir kuģa uzturēšanas darbi, tehniskā apkope, dažādi remontu, kā arī notiek personāla apmācība un rotācija.

Savā darbā izmantojam dažādu valstu pieredzi, ikdienā izmantojam virsnieku iegūtās zināšanas ārvalstīs – Zviedrijā, Dānijā, Vācijā. Arī pārņemot šo kuģi, likām lietā Nīderlandes pieredzi. Arī valodām ir liela nozīme mūsu darbā, īpaši, ja piedalāties starptautiskās mācībās. Angļu valoda ir dominējošā, bet sāku domāt, ka būs jāmācās arī franču valoda.

Kuģa komandieris esmu kopš 2007. gada 7. marta, kad kuģis tika pārņemts no Nīderlandes un Liepājā tika parakstīts protokols.

– Ja kuģa vecumu varētu salīdzināt ar cilvēka mūžu, kā ir ar M-04 „Imanta”?

– Mīnu kuģis M-04 „Imanta” būvēts 1984. gadā, kas jau ir pieklājīgs vecums, bet šim kuģim tas ir pusmūžs. Parasti kuģim pirmais posms ir aptuveni 12 gadi, seko dažādas modernizācijas – atkarībā no likumdošanas aktu prasībām un arī no finansiālajiem līdzekļiem.

Šis ir jau trešais kuģis „Imanta”. Pirmais ar šādu nosaukumu kara flotē bija 1926. gadā. Arī atjaunotās Latvijas laikā, 1994. gadā, bija mīnu traleris M-02 „Imanta”. Flotiles kuģi vēsturiski pārmanto nosaukumus, mainās tikai to borta numuri. Ārzemēs nereti nesaprot, kāpēc kuģim esam ielikuši tā karavīra vārdu, kurš nogalinājis bīskapu, saķer galvu, ka kuģus saucam pagānu vārdos. Tad skaidrojam, ka tā ir tradīcija un visi mūsu kuģi tiek saukti vēsturisko vietvalžu vai ķēniņu vārdā.

Kā jau ikvienam Flotiles kuģim, arī mīnu meklētājam M-04 „Imanta” ir sava krustmāte – Liepājas Rožu laukuma mākslas galerijas īpašniece Ilva Lutere.

– Kādi ir galvenie kuģa uzdevumi?

– Galvenais uzdevums ir nesprāgušu objektu un jūras mīnu, arī vēsturiskās munīcijas meklēšana un iznīcināšana jūrā. Vēl ir dažādi papildu uzdevumi, kas noteikti normatīvajos aktos – dalība meklēšanas un glābšanas operācijās, patrulēšana, nepieciešamības gadījumā ar attiecīgu aprīkojumu varam darboties kā naftas savācēji. Uzdevumi ir ļoti dažādi.

Vēl nesen piedalījāmies BALTRON (Baltijas valstu mīnu kuģu eskadra) mācībās „Baltic Fortress”, kur galvenais uzdevums bija piedalīties jūras operācijās, kas nepieciešamas uzņemotās valsts atbalsta sniegšanas nodrošināšanai, kā arī nodrošināt vienību aizsardzībai pret asimetriskajiem draudiem un sniegt iespēju Starptautisko Jūras spēku vidējā līmeņa štāba virsnieku kursa studentiem patstāvīgi plānot un vadīt jūras operācijas.

Šajās mācībās iznīcinājām arī nesprāgušo munīciju no Otrā pasaules kara. Ļoti veiksmīga mīnu meklēšanas un iznīcināšanas operācija mūsu kuģim pērn bija MCOPLAT 09, kuras gaitā atradām divas dziļumbumbas un četras mīnas. Darba vēl ir daudz, pietiks vismaz 100 gadiem. (*mil.lv: mīnu meklēšanas un iznīcināšanas operācijas MCOPLAT 09 laikā, kura norisinājās Latvijas teritoriālajos ūdeņos, tika atrastas un iznīcinātas divas dziļumbumbas, 13 gruntsmīnas, divas torpēdas un 80 enkurmīnas.*)

Atkarībā no uzdevumiem, kas jāveic, jūrā varam uzturēties nedēļu. Esam jūrā bijuši arī divas nedēļas, iespējams būt vēl ilgāk, tikai tad jārisina apgādes jautājums, tuvumā jāatrodas štāba apgādes kuģim, no kura varam saņemt degvielu un pārtiku. Operācijas MCOPLAT 09 laikā mēs pārtiku un degvielu ņēmām no apgādes kuģiem.

Labā sadarbība ir izveidojusies ar Aviācijas bāzi – tās helikopters nodrošina cilvēku medicīnisko evakuāciju uz slimnīcu un dažādu materiālu nogādāšanu krastā. Kuģa ātruma resursi nav tik lieli, ja mēs atrodamies atklātā jūrā, tas prasa zināmu laiku. Sadarbojamies arī ar Flotiles Mīnu kuģu eskadras ūdenslidēju

komandu. Ūdenslidēji – atminētāji uz kuģa atrodas mācību vai operācijas laikā. Organizējot apmācību „ciņa par kuģa dzīvotspēju”, iesaistām arī Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestu.

– Kādi ir galvenie izaicinājumi?

– Jūrā lielākais izaicinājums ir atrast iespējami vairāk mīnu. Tad ir gandarījums par paveikto, un komandai tā ir motivācija, kad viņi redz sava darba augļus.

Diemžēl finansiālā situācija ir ietekmējusi arī kuģa apgādi. Visbiežāk tās ir rezerves daļas, izlīdzamies, kā vien varam. Iegādei naudas šobrīd nav, tāpēc restaurējam vecās rezerves daļas. Improvizēt gan neimprovizējam, lai neapdraudētu savu drošību. Ja parādās kādi finanšu līdzekļi, tad jāizvērtē prioritātes – kas kuģim visvairāk nepieciešams, lai varam garantēt drošu iziešanu jūrā, kas jau ir liels izaicinājums.

Ļoti izjūtam arī kvalificēta personāla trūkumu, īpaši tā pietrūkst, kad jādodas jūrā. Šādā situācijā ņemam personālu arī no citiem kuģiem. Ir gadījumi, kad cilvēki atvaļinās no NBS un pēc kāda laika vēlas turpināt dienestu, jo Bruņotajos spēkos tomēr ir nodrošinātas sociālās garantijas un pie dienesta arī pierod – nav jau tā, ka civilajā dzīvē sagaida medusmaize.

Vēlams jau būtu, lai jaunajiem karavīriem būtu kaut minimāla pieredze darbā jūrnieceības nozarē, bet Latvijā tādus speciālistus grūti atrast. Nāk pie mums personāls arī no jūrskolām, viņiem jau ir pieredze, vieglāk ir iekļauties kolektīvā un saprast darba specifiku. Pēdējā laikā pie mums nāk cilvēki, kuriem saistība ar jūru ir minimāla, un apmācība notiek šeit uz vietas. Visbiežāk tā ir Instruktoru skola instruktoriem un matrožiem, kā arī Jūras spēku mācību centrs. Virsniekiem savukārt ir dažādi jūras štāba virsnieku kursi tepat Latvijā. Viens divi virsnieki reizi gadā dodas uz Beļģiju, tur ir speciāla skola, kur apmāca kuģu personālu pretmīnu darbībām dažādos līmeņos.

– Jums ir samērā neliels kolektīvs. Kā ir jaunajiem kolēģiem iekļauties tajā?

– Iekļaušanās kolektīvā ir atkarīga no indivīda, ja viņš nāk ar vēlmi mācīties, ar vēlmi apgūt ko jaunu, tad tas neprasa īpašas pūles. Savas prasības mums ir uz kuģa – mēneša laikā jānokārto aptuveni 40 ieskaīšu, lai varētu sākt minimāli funkcionēt. Tam seko specializētā apmācība specialitātē.

Ja tas ir radiotehniskais dienests, tad apgūst signālus – Morzes ābeci. Mācās arī sēdēt pie kuģa stūres. Ja operāciju komandā, tad darbs vairāk ir operāciju centrā – mācās atpazīt kontaktus un apgūst arī pamatus par jūras mīnām, lai gūtu priekšstatu par mīnu meklēšanu. Un tad, kad esam jūrā, jaunatnācējs jau sēžās pie kādas no konsolēm. Mācās strādāt arī ar sonāriem. Vissarežģītāk ir elektromehāniskajā dienestā, jo uz kuģa ir samērā daudz mehānismu, elektronikas, arī citām komandām ir ko mācīties un ko apgūt.

Ļoti svarīgi, lai cilvēks apgūst arī drošības tehnikas instruktāžas, jo uz kuģa ir paaugstināta bīstamība, dažādi mehānismi, kā arī jābūt cīnīties par kuģa dzīvotspēju – likvidēt sūci, ugunsgrēku, no sākuma teorētiski, pēc tam jau praktiski. Ir jāpārzina viss kuģis, jāzina dažādi parametri, kaut vai jāzina, cik zirgspēku ir galvenajam dzinējam.

Ir gadījumi, kad jaunais kolēģis nespēj iedzīvoties kolektīvā, tad mēs cenšamies pārcelt viņu uz citu kuģi. Ja cilvēks ir apmācīts, žel viņu zaudēt. Ir gadījumi, kad cilvēks tīri fiziski nespēj panest jūru, nereti ir arī psiholoģiski apsvērumi, kas pamatā ir saistīti ar dažādām sociālām problēmām, ar problēmām mājās. Psiholoģiskās problēmas bieži vien atsaucas arī fiziskajā plaknē, kad uzkāpj asinsspiediens, rodas sirdsklauves. Mums ir kvalificēts mediķis, starp citu, vienīgā sieviete uz kuģa.

Esam gājuši caur apmācības fāzēm gan piekrastē, gan jūrā. Šogad esam piedalījušies jau divās mācībās. Sagatavotība ir laba, bet vienmēr ir vieta izaugsmei. Bet tas nāk tikai ar laiku, ko pavadām jūrā. Mēs esam neliela Flotile un labi cits citu pazīstam, arī tad, ja no citiem kuģiem atnāk cilvēki uz to pašu amatu, ko viņi jau ir veikuši iepriekš, nav problēmu ar organizatorisko pusi – viss ir saprotams. Personāla apmācība prasa zināmu laiku.

– Cik liela nozīme ir kuģa komandas saliedētībai?

– Ķēde ir tik stipra, cik tās vājākais posms, un, ja sāk buksēt savstarpējās attiecības, tad ātri vien konflikts ir jāatrisina vai jāatliek uz kādu laiku, līdz tiekam krastā, jo nereti no tā var būt atkarīga cilvēku dzīvība. Pēc nedēļas jūrā kuģa komanda saprot, ka nevar kašķēties.

– Kā jūsu dienestu ietekmē laika apstākļi?

– Uz jūras tas ir noteicošais faktors – ļoti ietekmē vējš un viļņošanās. Kuģim ir savi tehniskie ierobežojumi, atrodoties jūrā, mēs nedrīkstam pārkāpt robežas, lai nesalauztu kuģi. Tas arī atkarīgs no kuģa jaudas attaukoties no pietātnes, iziet no ostas. Visu jau var, bet vai tas ir vajadzīgs un vai ir vērts riskēt ar kuģi un personālu?

– Kādām rakstura īpašībām jāpiemīt, lai dienētu uz kuģa?

– Noteikti vajadzīga neatlaidība, lai sasniegtu izvirzītos mērķus. Pacietība, jo uz kuģa jāsadzīvo ar vairāk nekā 40 kolēģiem. Jābūt arī spītam, jo jādara lietas, kas ir sarežģītas un nav tik viegli paveicamas.

– Dzirdēti daudzi nostāsti par jūras slimību. Vai var izvairīties no šā nelūgtā viesa?

– Ir triju veidu cilvēki: vieni, kas nav sastapušies ar jūras slimību un nekad arī nesaslims; otri, kam jūras slimība ir pirmajā reizē un pēc tam vairs neatkārtojas; un pavisam neliels procents tādu, kas ar jūras slimību cīnās nepārtraukti.

Mums uz kuģa dien personāls no visām šīm kategorijām. Ir cilvēks, kurš cīnās ar jūras slimību jau septiņus gadus. Arī man, ja neesmu ilgāku laiku bijis jūrā, uz kādu brīdi ir jūras slimība, kas pāriet, un tad seko „apgrieztā” jūras

slimība, kad gribas nepārtraukti ēst, kas savukārt saistīts ar to, ka kuģis visu laiku pārvietojas un muskuļi nepārtraukti ir sasprindzinājumā. Tas ir ļoti liels enerģijas patēriņš. Protams, var izmantot medikamentus, taču tiem ir blaknes, kas var negatīvi atsaukties uz darba spējām.

Uz kuģa ir divi koki (kuģa pavāri). Ēdināšana ir ļoti laba – četras reizes dienā, vismaz divreiz ir siltais ēdiens. Sliktos laika apstākļos daudzi ēdienreizēs nepiedalās, jo fiziski to nespēj, un pats ēšanas process sagādā amizantus un arī fiziski nogurdinošus brīžus, kad šķīvis jātur vienā rokā un jāpielāgojas viļņu kustībām. Jāapgūst tādas elementāras iemaņas, kā neliet pilnu šķīvi ar zupu.

– Vai obligāts ir nosacījums, ka jūrniekiem jāmeklē peldēt?

– Uzskatu, ka ikvienam karavīram, kurš dien Flotilē, jāmeklē peldēt. Peldēšana varbūt pat ir svarīgāka nekā skriešana. Līdz šim neesmu saskāries ar kādu, kas nemāk peldēt, bet, kad mācījos Zviedrijā, no Baltijas valstīm bija kadets, kurš neprata peldēt.

– Tā jau saka, ka kuģu kapteiņiem nevajag prast peldēt.

– Vēsturiski izveidojies princips, ka neņēma uz kuģa cilvēkus, kuri prata peldēt, jo cilvēks, kurš neprot peldēt, cīnīsies līdz galam.

– Kādi ir biežāk dzirdētie pieņēmumi par jūsu darbu?

– Sāpīgi lasīt internetā komentārus, kāpēc mums vajadzīgi bruņotie spēki, Flotile, jo tas viss maksā nodokļu maksātāju naudu. Pēdējā laikā ļoti daudz negatīvu komentāru. Bet, ja „nebarosim” savus bruņotos spēkus, tad pēc kāda brīža būs spiesti barot citus.■

„Tēvijas Sargs”

LATVIJAS OSTU VĒSTURE IR SENA

Pilsēta un osta. Dažādi var mēģināt interpretēt šo vārdu mijiedarbības jēgu, taču būtība ir viena – dažādu kultūru, arodu un tautību saplūšana vienotā veselumā, kas veido tikai ostas pilsētām raksturīgo gaisotni. Tā materializējas vēstures liecībās, ostas pilsētu siluetos, tie ir laikmetu nospiedumi arhitektūrā un cilvēkos, kas turpina realizēt šo īpašo misiju – būt saistītam ar jūru.

Rīgas osta pirms 810 gadiem piedzima tieši šeit. „Locus Rigae”. Rīgas ciems bija brīnišķīga vieta Daugavas ceļā uz jūru, kur ienāca pirmie kuģi. Rīga kļuva par tranzīta ostu, kur satikās austrumi un rietumi. Tik sen aizsācies process joprojām turpinās.

Ventspils osta vēsturiskos dokumentos pirmo reizi minēta 1263. gadā. Savu pirmo uzplaukumu un dinamisku attīstību Ventspils osta piedzīvoja 17. gadsimtā, kad Kurzemes hercoga Jēkaba kuģu būvētavās uzbūvēja vairāk nekā 135 kuģus. Nākamo uzplaukumu tā piedzīvoja 19. gadsimta beigās, jau Krievijas impērijas sastāvā. Tagad Ventspils osta ir moderna Eiropas osta.

1253. gada 4. aprīļa līgumā, ko noslēdza Kurzemes bīskaps Heinrihs un Livonijas ordeņa mestrs, Piemāres kuršu zemē minēta „Villa Līvā”, bet gadu vēlāk pirmo reizi vēstures avotos minēta Līvas osta. Liepājas saimnieciskā uzplaukuma laiks ir 17. gs. vidus un otrā puse, kad tiek paveikti nozīmīgi darbi. Pats galvenais no tiem – ostas izbūve. Ostas celtniecība joprojām turpinās.

Sena un pieminama ir Pāvilostas, Rojas, Mērsraga, Engures, Skultes, Salacgrīvas un Ainažu ostu vēsture, un tikpat nozīmīga ir arī ostu šodiena.

Tikai politikas asais zobens vienmēr nežēlīgi cirtīs. Mainījušies vienīgi zobena cilātāji. Būt iekārojamām un iekarojamām.

Bet viss, kas mūs neiznīcina, padara stiprākus. Mums ir viss: cilvēki, daba, kultūra, tradīcijas. Un mēs leposimies ar to. Atveram vārtus un sakopjam pagalmu, lai pasaule redz, ka esam daļa no brīnišķā!

MAINĪGI PANĀKUMI OSTU BIZNESĀ

2010. gadā kravu apgrozījums Latvijas ostās salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu kritās par 1,3% un bija 61,2 miljoni tonnu. Kravu samazināšanos kopumā nevarētu uzskatīt par veiksmes stāstu, tāpēc svarīgi saprast, kādi procesi un kādas kravas ietekmē apgrozījumu Latvijas ostās, kā kopumā tiek vērtēta mūsu ostu konkurētspēja.

Banku eksperti uzskata, ka tranzīta biznesa uzņēmumiem vajadzētu turpināt darbu pie kravu diversifikācijas, kas varētu kompensēt kritumu tādu stratēģisko kravu sektorā kā naftas produkti un ogles. Perspektīvas varētu būt lauksaimniecības produktu kravas, piemēram, graudi un augu eļļa, kā arī metalurģijas produkcija.

Tranzīta nozarei tuvākajos gados galvenais izaicinājums būs finansējuma piesaiste jaunu infrastruktūras projektu attīstīšanai, jaunu klientu piesaiste, kā arī saimnieciskās darbības optimizācija.

Latvijas ostām patlaban ir konkurences priekšrocības, un tikmēr, kamēr Krievijas ostu jaudas vēl tikai attīstīsies, tās saglabāsies, Dzelzceļa transporta sadarbības padomes sēdē Jūrmalā paziņoja akciju sabiedrības „Krievijas dzelzceļi” prezidents Vladimirs Jakuņins. Viņš apliecināja, ka Krievijai savas infrastruktūras attīstība vienmēr būs prioritāte, tomēr svarīgi esot saprast, ka virzienu, kur kravas tiks transportētas, nosaka kravu īpašnieks. V. Jakuņins arī norādīja, ka krīze negatīvi ietekmē finanšu resursu ieguldīšanu Krievijas infrastruktūrā.

Kopumā Latvijas ostās lielākais kravu pieaugums bijis ģenerāļkravām (+37,2%), un šajā kravu segmentā īpaši izcēlušies kokmateriāli, kuru pieaugums bija 57,3%, seko konteineri ar 41,9% un ķīmiskās beramkravas ar 23,2% lielu pieaugumu.

Savukārt lielāko kravu kritumu piedzīvojušas lejamkravas (-13,7%), tai skaitā jēlnaftas apjoms samazinājies par 67,3% un naftas produktu – par 11,6%. Neveiksmīgs gads bijis oglēm, to apjoms Latvijas ostās samazinājies par 23,2%.

Tā kā kopējie skaitļi atspoguļo Latvijas desmit ostu darbību, svarīgi palūkoties, kāds aizvadītais gads bijis katrai no tām, un to ikviens lasītājs var uzzināt, izpētot publicētās kravu apgrozījuma tabulas, ko apkopojusi Satiksmes ministrija. Vien varētu piebilst, ka 2010. gads bijis sekmīgs Rīgas brīvostai, jo šeit apstrādāto kravu apjoms pieauga par 2,5% un sasniedza 30,47 miljonus tonnu.

2010. gads bija neveiksmīgs Ventspils brīvostai, tur kravu kritums sasniedza 6,8%, tika apstrādāts 24,81 milj. tonnu, kas bijis zemākais rādītājs



Ogles Ventspils ostā.

Latvijas brīvvalsts pastāvēšanas laikā. Par rekorda gadu Ventspils ostai kļuva 2001. gads, kad kravu apgrozījums ostā sasniedza 37,93 milj. tonnu, kas tolaik bija gandrīz četras reizes lielāks nekā Rīgas ostā. 2010. gadā Ventspils osta piedzīvoja 100% konteinerkravu, 84,2% jēlnaftas, 60,4% koksnes šķeldas un 29,9% ogļu kravu kritumu.

Reģionālās ostas Skulte, Salacgrīva un Mērsrags 2010. gadā strādāja ar kravu pieaugumu, bet tā dēvētās mazās ostas gadu pabeidza ar pozitīvu 20,3% bilanci.

OGĻU TIRGUS NESTABILS

2010. gada sākumā ogļu cena bija tuvu kritiskai robežai, aptuveni 75 ASV dolāri par tonnu, un tas ir pamats bažām, ka Krievijas ogļu sūtījumi uz Eiropas tirgu var apstāties, jo šāda cena nesedz ogļu ieguves un transportēšanas izmaksas, un tas būtiski ietekmēs arī Latvijas ostas.

SIA „Rīgas tirdzniecības osta” mārketinga un sabiedrisko attiecību vadītāja Kristīne Vizule: „Ja cena turpinās kristies, arī apjomi samazināsies, bet, ogļu cenai atgriežoties simt dolāru robežās par tonnu, apjomi var atjaunoties.”

Arī tirgus eksperti ogļu kravu kritumu skaidro ar salīdzinoši nelabvēlīgu cenu konjunktūru šo produktu tirgos, kā arī ar energonesēju pieaugušo pieprasījumu to ieguves valstīs. Piemēram, liela daļa Krievijas Kuzbasa ogļu baseinā iegūto ogļu tiekot realizēta Krievijas iekšējā tirgū. Tāpat esot jāņem vērā, ka pieaudzis Krievijas ogļu eksports uz Ķīnu, kas skaidrojams ar izdevīgajām ogļu transportēšanas izmaksām.

Ogļu apjoms Latvijas ostās varētu stabilizēties, pieaugot ogļu pieprasījumam un attiecīgi cenai, kas ļautu Krievijas ogļu eksportētājiem segt samērā augstās Baltijas virziena transporta izmaksas. Lai saglabātu savas tirgus pozīcijas tranzīta nozarē, ostas un dzelzceļa pārvadātāji cīnās par atlikušajiem apjomiem un, lai tos iegūtu, ir gatavi strādāt ar minimālu peļņu vai pat zaudējumiem.

VALDĪBA TORPEDĒ OSTU ATTĪSTĪBU

Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas prezidents Aivars Lembergs uzskata, ka Latvijas valsts un Dombrovska valdība nepilda Eiropas Savienības regulu, kas valdībai uzliek pienākumu priekšfinansēt projektus, kam piesaistīti ES struktūrfondu līdzekļi.

Aivars Lembergs: „Tas torpedē Latvijas ostu attīstību un Eiropas Savienības līdzekļu apguvi, un projektus ar augstu pievienoto vērtību, līdz ar to arī iespēju radīt jaunas darba vietas un samazināt bezdarbu. Vajadzētu enerģiski rīkoties, lai novērstu situāciju, kāda ir izveidojusies mūsu valstī, kad Finanšu ministrija, Ekonomikas ministrija un arī Ministru prezidents Valdis Dombrovskis klaji ignorē Eiropas Savienības regulu par Eiropas atbalstītu projektu priekšfinansēšanu.



Latvija no Eiropas Komisijas ir saņēmusi naudu, lai uzsāktu projektus, kurus līdzfinansē ES. Regulas jēga ir tāda, ka valstij ir pienākums priekšfinansēt šos projektus. Attiecīgais projekta virzītājs veic zināmu darba apjomu, fiksē darbu izpildi, ziņo Finanšu ministrijai, savukārt Finanšu ministrija dokumentus sūta uz Eiropas Komisiju, un Eiropas Komisija

ieskaita naudu. Laiks no dokumentu sagatavošanas līdz brīdim, kad Komisija ieskaita naudu Finanšu ministrijai, ir apmēram seši mēneši. Lai gan Latvijas valsts no Eiropas Komisijas 2007., 2008. un 2009. gadā ir saņēmusi avansa maksājumu 14 miljonu latu apmērā, tā šo naudu diemžēl ir iztērējusi citiem mērķiem un priekšfinansējumu nesniedz, bet prasa, lai projektus priekšfinansē paši projektu attīstītāji. Eiropas Kohēzijas fonda līdzfinansējums, aptuveni 118 miljoni latu, paredzēts lielo ostu infrastruktūras attīstības projektu priekšfinansēšanai.



Ogles Rīgas ostā.

Latvijas valsts pārkāpj Eiropas Padomes regulu, lai gan, iestājoties Eiropas Savienībā, ir apņēmusies regulas pildīt. Kādas var būt sekas? Ļoti konkrētas. Eiropas Komisija no Latvijas valsts var piedzīt soda naudu. Bet reālā situācija ir tāda, ka projektu attīstītāji, lai veiktu projektu priekšfinansējumu, ir spiesti ņemt kredītu. Tas pats attiecas arī uz augstas pievienotās vērtības projektu realizāciju. Arī šiem projektiem no valsts vajadzēja saņemt avansa maksājumu, bet tas nav saņemts. Tādējādi ir apdraudēti 34 augstas pievienotās vērtības projekti, kuru attīstību atbalsta Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra. Sešus šādus projektus plānots īstenot Ventspilī.”

NESKAIDRS SPECIĀLO STATUSS

Satiksmes ministrija atbalsta ideju, ka arī pēc 2017. gada būtu nepieciešams saglabāt speciālo ekonomisko zonu un brīvostu statusu.

Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamenta direktors Andris Maldups: „Jāatzīst, ka kopumā investīciju pieplūdums brīvostās būtu nepieciešams straujāks nekā līdz šim. Tāpēc būtu jāmēģina rast iespēju pagarināt SEZ un brīvostu statusu arī pēc 2017. gada. SEZ un brīvostu statusu savulaik ieviesa, lai veicinātu investīciju piesaisti, sevišķi ostās, veidojot tās par moderniem tranzīta un loģistikas mezgliem. Ar investīciju piesaisti tiek veicināta jaunu loģistikas centru veidošanās, tranzīta un loģistikas pakalpojumu attīstība, kas ir vitāli svarīgi Latvijas ekonomikai. Likums „Par nodokļu piemērošanu



brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās” ir spēkā līdz 2017. gadam un tālāka speciālo zonu saglabāšana ir jāsaskaņo ar Briseli.”

Latvijas Tranzīta biznesa asociācija jau paziņojusi, ka vērtēs nevalstiskās organizācijas iespējas Eiropas Savienības līmenī lobēt SEZ un brīvostu statusa un nodokļu piemērošanas regulējuma saglabāšanu pēc 2017. gada vēl vismaz uz 15 gadiem.

Liepājas pilsētas domes priekšsēdētājs Uldis Sesks: „Visām lielajām Latvijas ostām ir būtisks jautājums par brīvostu un speciālo ekonomisko zonu darbību pēc 2017. gada. Būtu svarīgi tagad sarunās ar tiem uzņēmumiem, kuri patlaban ienāk mūsu ostās, pavēstīt, ka speciālās ekonomiskās zonas likums būs spēkā ilgāk. Ja šodien kāds uzņēmums gatavojas ienākt, tad notiks sagatavošanās darbs, projektēšanas darbs, būvniecības darbs, un tad jau vairs nepaliks laika, kad uzņēmumam baudīt tos atvieglojumus.”

Ekonomikas ministrs Artis Kampars: „Lai gan Eiropas Komisijas attieksme pret Latvijas vēlmi pagarināt SEZ statusu ir saprotoša, tomēr pagaidām pilnīgi droši solījumi, ka statuss patiešām tiks pagarināts, nav saņemti. Terminu nepieciešams pagarināt, lai SEZ varētu veikt ilgtermiņa plānošanu. Sarunās ar EK Latvija cenšas pierādīt, ka tieši šajās zonās – Rīgā, Ventspilī un Liepājā – veiksmīgi attīstās ražojošā rūpniecība. SEZ statusa pagarināšana ir mana kā ministra prioritāte, un tas solīts arī valdības deklarācijā. Diemžēl Eiropā ir tāda kārtība, ka diskusijas ir garas un arī lēmumi tiek pieņemti pēc garām procedūrām, taču mēs darām visu, kas ir mūsu spēkos. Mēs sakām, ka Latvija, ņemot vērā ilgos okupācijas gadus, savā ekonomiskajā attīstībā ir atpalikusi

un ka mūsu situācija ir pilnīgi atšķirīga. Šie argumenti, manuprāt, ir pamatoti un Eiropā tiek saklausīti. Ideāls risinājums būtu šīm zonām noteikt beztermiņa statusu.”

TRANZĪTA UN LOĢISTIKAS NOZARES STARPTAUTISKĀ KONKURĒTSPĒJA

Ārlietu ministrijā notika tranzīta un loģistikas nozares pārstāvju un Latvijas vēstnieku apaļā galda diskusija, kurā uzņēmēji kopā ar ārlietu dienesta pārstāvjiem, strādājot pie Latvijas tranzīta maršrutu starptautiskās atpazīstamības un tranzīta kapacitāšu noslodzes palielināšanas, meklēja iespējas un risinājumus nozares starptautiskās konkurētspējas veicināšanai.

Ar situāciju tranzīta nozarē, kā arī attīstības iespējām ārlietu dienestu iepazīstināja Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas, Latvijas Autopārvadātāju asociācijas „Latvijas auto” un Latvijas Loģistikas asociācijas vadītāji, bet situāciju kravu pārvadājumu un ostu biznesā raksturoja „Latvijas dzelzceļa”, Rīgas brīvostas, Ventspils brīvostas un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārstāvji.

Diskusijā klātienē piedalījās Latvijas vēstnieks Krievijā Edgars Skuja, savukārt videokonferences režīmā – Latvijas vēstnieks ASV Andrejs Pildegovičs, Latvijas vēstnieks Kazahstānā Alberts Sarkanis, Latvijas vēstniece Ķīnā Ingrīda Levrence un Latvijas vēstnieks Vācijā Ilgvars Kļava. Vēstnieki sniedza ieskatu savu rezidences valstu tranzīta sektorā un raksturoja sadarbības attīstības iespējas ar Latviju, kā arī apliecināja gatavību sniegt atbalstu konkrētu nozares projektu attīstībā.

Diskusijas dalībnieki vienprātīgi atzina, ka Latvijas tranzīta nozares pārstāvjiem nepieciešams izstrādāt vienotu piedāvājumu ārvalstu partneriem, jo īpaši kravu īpašniekiem.

A. Lembergs: „Jau pirms astoņiem gadiem definēju – būs labi, ja noturēsim tādu kravu apjomu, kāds mums ir. To var attiecināt uz visu Latvijas tranzīta biznesu, jo Krievija mērķtiecīgi realizē pašpietiekamības principu: cik kravu ir, tik arī apkalpo. Tranzītbizness ir jutīga nozare, tāpēc Latvijas ostu industrializācija ir pareizais ceļš, jo šajā variantā palielinās kravu plūsmas apstrādes nozīme.” ■

LATVIJAS DALĪBA NATO. ZIEMEĻU TRANSPORTA CEĻŠ

Rakstā aplūkoti NATO nemilitāro kravu tranzītpārvadājumi caur Rīgas ostu. Šis temats kļuva aktuāls 2009. gada februārī, kad ASV veica pirmo tranzīta kravas pārvadājumu uz Afganistānu. Darbā aplūkots ilgstošais sagatavošanās process, kas bija nepieciešams, lai Latvija tiktu izraudzīta par Ziemeļu piegādes tīkla starta valsti. Darba galvenais mērķis ir veikt šī procesa struktūranalīzi (SWOT), lai labāk izprastu tā ietekmi uz Latvijas ekonomiku.

IEVADS

No 2003. gada Latvijas kontingenta karavīri kopā ar ASV un citu NATO dalībvalstu militārajiem pārstāvjiem piedalās *International Security Assistance Force* (ISAF) operācijā Afganistānā. ISAF operācijas galvenie militārie uzdevumi ir sniegt atbalstu Afganistānas valdībai tās ietekmes palielināšanā visā valsts teritorijā, īstenot stabilitātes un drošības nodrošināšanas operācijas sadarbībā ar Afganistānas nacionālajiem drošības spēkiem, konsultēt un atbalstīt Afganistānas nacionālo armiju, kā arī sniegt atbalstu Afganistānas valdības programmām attiecībā uz nelikumīgi bruņotu grupējumu atbruņošanu. Šī ir NATO pirmā un lielākā sauszemes operācija ārpus Eiropas, tā aptver visu Afganistānas teritoriju.

UZZIŅAI

Pašlaik NATO vadīto spēku sastāvā ietilpst apmēram 50 700 karavīru no 41 valsts, ieskaitot Nacionālā atbalsta vienības. 2010. gada marta vidū misijā Afganistānā bija iesaistīti 126 Latvijas kontingenta karavīri, divi Valsts policijas pārstāvji, viens politiskais padomnieks.

Lai uzturētu misiju Afganistānā, ir nepieciešams karavīrus nepārtraukti nodrošināt gan ar militāru, gan nemilitāru kravu piegādi. Saasinoties talību uzbrukumiem, NATO karavīriem paredzēto kravu piegāde caur Pakistānu bija jāpārtrauc. Sākot no 2009. gada 3. februāra, kad tika uzspriecināts pēdējais tilts, kas savienoja Pakistānu ar Afganistānu, šīs piegādes ceļš bija slēgts. Ar steigu nācās pieņemt galīgo lēmumu par jauna piegādes maršruta izveidi. Izdevīgā ģeogrāfiskā stāvokļa, atbilstošās infrastruktūras un labvēlīgo attiecību dēļ ar kaimiņvalstīm tieši Rīgas osta tika izraudzīta par jaunā apgādes ceļa starta ostu.

NATO ir Ziemeļatlantijas līguma organizācija, kuras svarīgākais mērķis ir sargāt organizācijas dalībvalstu brīvību un drošību ar politiskām un militārām metodēm. NATO ir dibināta, pamatojoties uz 1949. gada aprīļa Ziemeļatlantijas līguma un Apvienoto Nāciju Organizācijas hartas principiem.



NATO MISIJA ŠODIEN

Pirmkārt, tā veic trešo valstu militāras agresijas atturēšanas funkciju. Otrkārt, tā palīdz paplašināt drošības, stabilitātes un miera telpu Eiropā. Treškārt, ievērojama ir alianses loma starptautisku krīžu noregulēšanā un konfliktu izbeigšanā. 2010. gada martā NATO bija 28 dalībvalstis.

Latvija kļuva par NATO dalībvalsti 2004. gada 29. martā. Latvijas galvenie ieguvumi no dalības NATO: bruņoto spēku attīstība, sadarbību ar NATO partneriem, pieredze aizsardzības reformu īstenošanā. Lai nodrošinātu Latvijas interešu pilnvērtīgu aizstāvību, pārstāvniecībā NATO strādā pārstāvji no Aizsardzības un Ārlietu ministrijām, Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem un citām institūcijām. Latvija ir piedalījusies divās NATO vadītajās operācijās Balkānos un Afganistānā. Šobrīd Latvija piedalās NATO vadītajā starptautiskajā operācijā Afganistānā, kas ir kļuvusi par NATO un Latvijas galveno operāciju. Lai izprastu pētījumā aplūkoto tematu, būtiski ir novērtēt arī NATO un Krievijas attiecības. 1991. gadā NATO uzsāka formālus kontaktus ar Krieviju Ziemeļatlantijas Sadarbības padomes ietvaros. Sadarbībai attīstoties, 1997. gadā abas puses parakstīja „Pamataktu par savstarpējām attiecībām, sadarbību un drošību”, kurš iezīmēja jaunu posmu NATO – Krievijas attiecībās. 2002. gada 28. maijā NATO galotņu sanāksmē Romā, Itālijā, abu pušu sadarbība vainagojās, izveidojot jaunu divpusēju partnerības mehānismu, NATO – Krievijas padomi. Katru gadu NATO un Krievija vienojas par ikgadējo darba programmu. Galvenās sadarbības jomas jau tradicionāli ir terorisma apkarošana, sadarbība militārā jomā, nemilitāro kravu transports NATO spēku atbalstam Afganistānā. Pēc Krievijas – Gruzijas militārā konflikta 2008. gada augustā NATO ievērojami sašaurināja sadarbību ar Krieviju, saglabājot sadarbību tikai NATO būtiskākajos jautājumos. Šo attiecību atjaunošana Krievijai



bija ārkārtīgi nozīmīga ne tikai no diplomātiskā, bet galvenokārt tieši no ekonomisko ieguvumu viedokļa. Ilgu laiku NATO militārie spēki savu karavīru apgādei kā galveno ceļu izmantoja ceļu caur Indijas okeāna Karači ostu, kas pieder Pakistānai, un tālāk pa Kaibera pāreju (*Khyber Pass*) uz Afganistānu. Taču, saasinoties talibu uzbrukumiem NATO kravām, karavīru turpmākā apgāde pa šo ceļu kļuva neiespējama, tādēļ NATO militārajiem spēkiem nācās izstrādāt jaunu apgādes ceļu.

Tika izstrādāti vairāki priekšlikumi jaunam maršrutam, un katrs no priekšlikumiem tika rūpīgi izvērtēts. Kā galvenais no jaunajiem iespējamajiem ceļiem tika izraudzīts Ziemeļu kravu transportēšanas ceļš – *Northern Distribution Network* (NDN), kas sākas Rīgas ostā. 2009. gada 19. februārī pa šo ceļu tika nosūtīts pirmais kravas vilciens, bet no 2009. gada maija kravu sūtījumi notiek regulāri. „Baltic Container Terminal” teritorijā ASV nemilitāro kravu konteineri no kuģiem tiek uzkrauti uz Latvijas dzelzceļa platformām. Tālāk šīs kravas šķērso Latvijas un Krievijas robežu un tiek vestas cauri Krievijai, Kazahstānai un Uzbekistānai, tad pārkrautas autotransportā un nogādātas Afganistānā.

NATO IEPIRKUMI

NATO organizēto iepirkumu ietvaros tiek iepirkts plašs produktu un pakalpojumu klāsts, kas nepieciešams uzturēšanas vajadzībām un NATO misiju atbalstam.

NATO organizētajos iepirkumos skaidri tiek definēta prioritāte izvēlēties piegādātājus no organizācijas dalībvalstīm. To, ka Latvija ir NATO dalībvalsts, var uzskatīt par lielisku priekšrocību, kas paver Latvijas precēm un pakalpojumiem papildu noieta tirgus iespējas, kādas nav tām valstīm, kuras neatrodas alianses sastāvā.

Militārs produkts – produkts, kas paredzēts militārām vajadzībām un iekļauts Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 296. pantā minētā militāro preču sarakstā.

Nemilitāri produkti – visi pārējie produkti. Ir izveidota speciāla NATO Uzturēšanas un apgādes aģentūra (NAMSA), kas nodarbojas ar NATO loģistikas atbalstu, sniedz pakalpojumus materiāltehnisko līdzekļu iegādē un uzturēšanā, atbalsta NATO vadītās starptautiskās operācijas, atbalsta programmas „Partnerattiecības mieram” dalībvalstis to projektu īstenošanā. Konkursos var piedalīties uzņēmumi tikai no NATO dalībvalstīm.

NATO NEMILITĀRO KRAVU TRANZĪTA PĀRVADĀJUMU STRUKTŪRANALĪZE

STIPRĀS PUSES

1. Latvijas ģeopolitiskais stāvoklis un labi attīstītā transporta infrastruktūra bija galvenie iemesli, kādēļ Latvija tika izraudzīta par NATO nemilitāro kravu tranzītvalsti.

2. „Baltica Transit” – regulāra dzelzceļa līnija, kas divas reizes nedēļā pārvadā konteinerus starp Baltijas ostām un Centrālo Āziju (Kazahstānu, Uzbekistānu, Kirgizstānu, Turkmēnistānu).

3. „Baltic Container Terminal” (BCT) spēj uzkraut konteineru vilcienu divu stundu laikā, tas ir ļoti labs rezultāts, kas apliecina šā konteineru termināļa menedžmenta augsto kvalitāti.

4. Svarīgs faktors ASV izvēlē transportēt tranzīta kravas uz Afganistānu tieši caur Rīgas ostu bija „Baltic Container Terminal” piedāvātā trīskārtīgā drošība.

5. BCT teritorijā ir izvietotas novērošanas kameras, teritoriju ieskauj žogs, patrulē apsardze, turklāt Kundziņsalai visapkārt ir ūdens un ar apkārtējo Rīgas pilsētas teritoriju to savieno tikai divi tilti.

6. Kā vēsta laikraksts „Bizness&Baltija”, transporta kompānijas, kas veic NATO nemilitāro kravu pārvadājumus, tika izraudzītas NATO rīkota konkursa kārtībā. Pēc uzvaras konkursā šādas tiesības tika piešķirtas divām transporta kompānijām – „Damco Latvia” un „DSV Air&Sea”.

7. Lai uzsāktu tranzītkravu pārvadājumus no ASV uz Afganistānu, bija nepieciešama virkne starptautisko saskaņojumu. Šobrīd ir noslēgti tranzīta līgumi ar valstīm, caur kurām tiek nogādātas NATO nemilitārās kravas uz Afganistānu. Krievija atļāvu tranzītpārvadājumiem caur savas valsts teritoriju

devusi tikai pēc tam, kad Džordžu Bušu Baltajā namā nomainīja Baraks Obama. Turklāt Krievija izvirzījusi nosacījumu, ka šīm kravām ir jābūt nemilitārā rakstura. Oficiāla Maskavas atļauja saņemta tikai tad, kad pirmā konteineru partija jau bija ceļā uz Rīgu.

8. Rīgas ostas priekšrocība attiecībā pret pārējām ostām bija spēja veikt finansiāli izdevīgas kravu piegādes uz Afganistānu.

9. No viena konteineru vai citas adekvātas kravas vienības mūsu valsts ieņēmums līdz pat 500 eiro, no viena vilciena sastāva – vismaz 30 000 eiro.

10. 2009. gada 27. novembrī portālā „Delfi” Latvijas vēstnieks Krievijā norāda, ka ASV ar šo soli Latviju ir skaidri iezīmējusi pasaules kartē, norādot uz mūsu valsti kā ziemeļu transporta koridoru.

11. Šobrīd Rīgas osta tiek plānota kā vienīgā Eiropas osta, caur kuru tiks transportētas NATO nemilitārās kravas uz Afganistānu.

12. Pateicoties savam ģeogrāfiskajam stāvoklim, Latvijas ostas kalpo kā tranzīta savienojums starp Rietumiem un Austrumiem.

VĀJĀS PUSES

1. NATO nemilitāro kravu pārvadājumi ļoti lielā mērā ir atkarīgi no tranzītvalstu savstarpējām politiskajām un ekonomiskajām attiecībām. Turklāt politiskā situācija šajās valstīs ir nestabila. Šis fakts ir īpaši svarīgs, jo kravām ir garš starptautisks ceļš, kur Latvija un Rīgas osta ir tikai sākuma posms.

2. Latvijas valstij ar ASV nav oficiāla līguma par NATO kravu pārvadāšanu caur mūsu teritoriju. Tas ir tādēļ, ka šīs kravas transportē komercuzņēmumi, izmantojot komerciālus kravu maršrutus.

3. Latvija nevar ietekmēt pārvadāto kravu apjomu, jo tas tiek variēts, mainoties NATO karavīru vajadzībām.

4. Tranzīta koridora nobeigumā uz Uzbekistānas un Afganistānas robežas veidojas *pudeles kakls*, jo kravas no dzelzceļa tiek pārkrautas automašīnās, kas ir darbietilpīgs process un rada kravu sastrēgumus. „Damco Latvia” un „DSV Air&Sea” nav Latvijas kompānijas, tādēļ to maksātie nodokļi nenonāk Latvijas valsts budžetā.

IESPĒJAS

1. Citu NATO dalībvalstu un partnervalstu kravu piesaiste pārvadājumiem caur Rīgas brīvostu.

2. Šobrīd Latvijas augstākās amatpersonas ir izvirzījušas mērķi, ka Latvijai ir jāklūst par „vadošo valsti”, kas nodrošina nemilitāro kravu tranzītpārvadājumus caur Latviju uz Afganistānu.

3. Latvijas uzņēmēji varētu piedalīties ASV izsludinātajos šīs valsts bruņoto spēku Afganistānā apgādes konkursos.



4. Jaunu investīciju piesaistes iespēja Rīgas brīvostai.

5. Šie kravu pārvadājumi veicina Latvijas un NATO ekonomisko un politisko attiecību attīstību.

6. Iespējams izmantot arī Liepājas un Ventspils ostas NATO nemilitāro kravu tranzītpārvadājumiem.

7. 2010. gada sākumā Latvijas Republikas aizsardzības ministrs Imants Lieģis darba vīzišu laikā ir izteicis uzaicinājumu Lielbritānijai un Polijai izmatot Latvijas ostas nemilitāro kravu tranzītam uz Afganistānu.

DRAUDI

1. Rīgas osta saskaras ar lielu konkurenci no citām Baltijas valstu ostām, kam arī ir līdzīgas ģeogrāfiskās priekšrocības, lai piedāvātu savus pakalpojumus NATO nemilitāro kravu tranzītam.

2. NATO nemilitāro tranzītkravu piegādes neturpināsies pēc tam, kad karš Afganistānā tiks pārtraukts. Iespējams, ka tad ASV neizmantos Rīgas ostu turpmākiem tranzīta kravu pārvadājumiem.

3. Tā saucamie „dabas draugi” regulāri vērsas pret Rīgas brīvostu. Tas var radīt neparedzētus kravu transportēšanas kavējumus.

4. Konteineros no ASV uz Afganistānu tiek transportētas nemilitāras preces ASV karavīriem, kas piedalās NATO miera uzturēšanas misijā Afganistānā, bet atpakaļceļā šajos konteineros transportē preces no Kazahstānas, Uzbekistānas, Kirgizstānas un Turkmenistānas. Kā draudu var uzskatīt iespējamību, ka atpakaļceļā no Afganistānas konteineros var notikt narkotisko vielu

tranzītpārvadājumi. Attīstoties Ziemeļu transporta koridoram, var attīstīties arī narkotisko vielu un kontrabandas pārvadājumi.

5. Tā kā NATO nemilitārās kravas tiek vestas uz Afganistānu, kur šobrīd notiek militārie nemieri, tad katrs tranzītpārvadājumu ķēdes posms var radīt interesi terorisma uzbrukumiem.

SECINĀJUMI

1. Pateicoties daudzu Latvijas organizāciju mērķtiecīgam, saskaņotam un veiksmīgam darbam, izdevies Latvijas īpašo ģeopolitisko stāvokli un kravu kvalitatīvo apkalpošanu Rīgas ostā izmantot kā NATO Ziemeļu apgādes tīkla (NDN) galveno starta posmu.

2. Regulāru NATO nemilitāro kravu tranzīta fakts ir labākā garantija tam, ka Rīgas ostā ir augsta kravu apkalpošanas kvalitāte un drošība.

3. NATO nemilitāro kravu pārvadājumi ļoti lielā mērā ir atkarīgi no tranzīvalstu savstarpējām politiskajām un ekonomiskajām attiecībām.

4. Jau pašreizējā apjoma kravu plūsmai ir svarīga ietekme uz Latvijas ekonomiku. Citu NATO dalībvalstu piesaistīšana un Latvijā ražotu preču iekļaušana kravu komplektēšanā šo ekonomisko ietekmi varētu vēl vairāk palielināt.

5. Lai Rīgas osta varētu izturēt konkurenci un nezaudēt vadošo pozīciju citu Baltijas valstu ostu vidū, ir nepārtraukti jāpilnveido un jāuzlabo kravu apstrādes process.■

Austra Mangusa, Jekaterina Mjačkova, Ilmārs Lešinskis

NEDRĪKST VIENALDZĪGI STĀVĒT MALĀ

Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas viedoklis par Eiropas Komisijas stratēģiju Baltijas jūras reģionam

BALTIJAS JŪRAS REĢIONA SADARBĪBAS VISPĀRĒJIE IETVARĪ

Baltijas jūras reģiona stratēģijai jābalstās uz reģiona attīstībai svarīgiem sadarbības mērķiem, ko nevar atrisināt ES vispārējo politiku ietvaros. Stratēģijā jāietver gan pasākumi, kas jāīsteno Eiropas Savienībai un tās dalībvalstīm pašām, gan pasākumi, kas tām jāīsteno sadarbībā ar Krieviju. LTBA atbalsta šādus Eiropas Parlamenta 2006. gada 16. novembra rezolūcijas ierosinājumus:

- izveidot Baltijas jūras stratēģijai savu budžeta pozīciju ES budžetā;
- izveidot jaunu programmu ar nosaukumu „Baltijas jūra bez robežām”, kas paredzēta raitas robežu šķērsošanas veicināšanai reģionā;
- atbalstīt tādu svarīgu infrastruktūras projektu izveidošanu kā Baltijas jūras autoceļš, Baltijas dzelzceļš un Via Baltica maģistrāle;
- īstenot preču, pakalpojumu, personu un kapitāla brīvu kustību starp reģiona valstīm.

EIROPAS KOMISIJAS BALTIJAS JŪRAS REĢIONA STRATĒGIJAS IEROSINĀTIE MĒRĶI

Veicināt reģiona ekoloģisko ilgtspēju

LTBA par galveno reģiona ilgtspējas principu uzskata vides aizsardzības un ekonomiskās attīstības līdzsvaru reģiona labklājībai – izskatot, pieņemot un ieviešot vides tiesību aktus jāņem vērā arī to ietekme uz ekonomiskām aktivitātēm, tai skaitā pārvaldājumiem, tranzītu un ostu darbību (jāizvērtē jaunu vides aizsardzības noteikumu ieguvumi attiecībā pret zaudējumiem ekonomikā).

Pašreiz kuģošanas drošību Eiropas Savienībā paredzēts pilnveidot ar ierosināto trešo kuģošanas drošības paketi, kas sastāv no vairākiem tiesību aktu projektiem. LTBA uzskata, ka kuģošanas drošības un vides aizsardzības jomā jāstrādā kopā visām Eiropas (ne tikai ES) valstīm. Lai novērstu, piemēram, Baltijas jūrā pastāvošos divus kuģošanas drošības standartus – vieni ES dalībvalstīm un citi Krievijai.

Veicināt reģiona pārticību

LTBA uzskata, ka, veidojot jauno Baltijas jūras reģiona stratēģiju, jāņem vērā līdzšinējā reģiona valstu sadarbība un jāuzlabo vienlīdzīgas konkurences



Liepājas osta.

apstākļi ar kaimiņvalstīm, īpaši Krieviju. Piemēram, pašreiz kaimiņvalstu ostas izkropļo konkurenci ar ES ostām, ieviešot zemākas algas, elastīgākus valsts atbalsta noteikumus, nodokļu atbrīvojumus un mazāk stingras vides prasības.

ES un Krievijas transporta dialoga ietvaros efektīvāk jārisina Baltijas jūras reģionam svarīga problēma: Krievijas diskriminējošās politikas likvidēšana (dzelzceļa tarifu politika, diskriminējoša pieeja atkarībā no kravu izcelsmes un kravu īpašniekiem, diskriminējoša likumdošanas piemērošana). Lielākā daļa no Baltijas ostu kravu apjoma iet virzienā uz austrumiem. Robežu šķērsošana austrumu virzienā ir reģionāla problēma, kas būtiski ietekmē Baltijas ostas. Ostas ir nozīmīgi loģistikas centri, un problēma kādā no piegādes ķēdes posmiem rada problēmu visā ķēdē.

Baltijas jūras reģiona valstīm īpaši nozīmīgs ir jūras transports un tuvsatiksmes kuģošana, tāpēc atbalstāmi būtu Eiropas Komisijas ierosinājumi vienkāršot tuvsatiksmes kuģošanu un veicināt jūras transporta telpu bez šķēršļiem, tai skaitā Baltijas jūras reģionā. Preču kustību noteikti atvieglotu vienota pārvadājuma dokumenta ieviešana visiem preču pārvadājumiem neatkarīgi no transporta veida.

Baltijas jūras reģions ir svarīgs tranzīta maršruts no Krievijas uz Eiropu un otrādi. Lai veicinātu tirdzniecības un tranzīta plūsmas, tai skaitā konteineru kravas pa dzelzceļu, jāsaskaņo muitas procedūras ar kaimiņvalstīm, piemēram, Krieviju.

Jāveicina ES tiesību aktu precīza ieviešana un piemērošana Baltijas jūras reģiona valstīs, piemēram, lai izskaustu Baltijas jūras reģiona valstīs krasi atšķirīgo dzelzceļa nozares liberalizāciju.

Nosakot kravas transporta tehniskās specifikācijas dzelzceļam, jāņem vērā Baltijas reģiona infrastruktūras specifika – Krievijā un Baltkrievijā ražoti vagoni un atšķirīgs sliežu platums, kas Baltijas valstīm nepieļauj lokomotīvu satiksmi ar pārējām ES dalībvalstīm un ierobežo dažādu ES dzelzceļu savstarpējās savietojamības projektu izmantošanas iespējas. Baltijas valstīs jau pastāv vienota vilcienu kustības vadības sistēma, kas ir tāda pati kā Krievijā un Baltkrievijā. Līdz ar to satiksmē starp minētajām valstīm nepastāv savstarpējās izmantojamības problēmas.

Baltijas valstīm prioritārais dzelzceļa kravu pārvadājumu virziens ir Krievija un Baltkrievija. Jāpanāk (ES un attiecīgo valstu vienošanās līmenī) visu ES licencēto pārvadātāju vienādas tiesības un nosacījumi veikt starptautiskos pārvadājumus satiksmē ar robežvalstīm, kas neietilpst ES. Pilnvērtīgākai dzelzceļa transporta tirgus attīstības pārraudzībai nepieciešams regulāri apkopot, analizēt un publicēt datus par dzelzceļa kravu pārvadājumu tarifiem, tai skaitā ES robežvalstu iekšzemes dzelzceļa tarifiem un to atšķirībām virzienā uz ES dalībvalstīm.

Veicināt reģiona pieejamību un pievilcību

LTBA uzskata, ka veiksmīgai ES Baltijas jūras reģiona valstu un kaimiņvalstu integrācijai ES transporta nozares iekšējā tirgū ir svarīgi attīstīt savienojumus, kas noteikti augsta līmeņa darba grupas ziņojumā par nozīmīgāko Transeiropas transporta tīkla asu paplašināšanu uz kaimiņvalstīm un reģioniem, tai skaitā Ziemeļu asi ar savienojumu Ventspils – Rīga – Maskava. Austrumu – Rietumu transporta koridors ir jāattīsta tādā pašā līmenī kā Ziemeļu – Dienvidu koridors. Eiropas transporta sistēmas sakārtošana nedrīkst apstāties uz ES ārējām robežām – tai jābūt savietojamai arī ar kaimiņvalstu transporta sistēmām reģionā.

Nepietiekamās savietojamības un citas tehniskās problēmas transporta nozarē ir jārisina tā, lai neradītu sarežģījumus reģiona ES dalībvalstu turpmākai sadarbībai ar kaimiņvalstīm. Jāveido ES un trešo valstu sadarbības komitejas, kurās kopīgi tiek risināti tehnisko un normatīvo dokumentu atzišanas jautājumi.

Izstrādājot standartus optimālai Eiropas intermodālo pārvadājumu kravas vienībai, jāņem vērā Baltijas jūras reģiona valstu īpatnības. Šādam standartam jānodrošina kravas vienību savietojamība Eiropas un Baltijas (tālāk Krievijas) dzelzceļos. Nebūtu atbalstāma tādu aizsardzības pasākumu ieviešana Baltijas jūrā un Baltijas jūras šaurumos, kas uzliek papildu finansiālus apgrūtinājumus kuģiem vai var radīt nevienlīdzīgas konkurences iespējas, tādu kā obligāts

eskorts un eskortēšanas velkoņi un obligāta loču izmantošana Baltijas jūras šaurumos.

SADARBĪBAS KOORDINĀCIJA UN INSTRUMENTI BALTIJAS JŪRAS REĢIONA STRATĒGIJAS IEVIEŠANAI

LTBA ir pārliecināta, ka sākotnēji kopīgi jānosaka ES Baltijas jūras reģiona stratēģijas prioritātes, mērķi, aktivitātes un tikai pēc tam organizācijas/institūcijas, kas to īsteno, un finanšu instrumenti, kas tiks izmantoti. Lai sasniegtu stratēģijas mērķus, tās īstenošanā jāpiedalās visiem reģionāliem dalībniekiem – valstīm un organizācijām (tai skaitā BJVP, Ziemeļu Padomei, Baltijas Asamblejai, HELCOM, BaltMet u.c.). Precīzi jānosaka katra sadarbības formāta ieguldījums kopēju mērķu sasniegšanā, lai izvairītos no reģionālo organizāciju aktivitāšu pārklāšanās. Optimāli jāizmanto katra sadarbības formāta priekšrocības. ES, Īslandes, Norvēģijas un Krievijas kopējais reģionālās sadarbības formāts – Ziemeļu dimensija sākotnēji ietvēra tikai Baltijas jūras valstis. Līdz ar 2006. gada 24. novembrī Helsinku samītā pieņemto Ziemeļu dimensijas ietvara dokumentu tika uzsākta atjaunotā Ziemeļu dimensijas politika, kas kā prioritāru ietver arī Barenca reģionu. Krievija labvēlīgāku kuģošanas apstākļu dēļ nākotnē plāno novirzīt daļu no Eiropai paredzētās transporta un enerģijas avotu plūsmas caur Barenca jūru, tāpēc jāizvērtē pasākumi sadarbības uzlabošanai un iespējamie transporta un enerģētikas infrastruktūras savienojumi ar Barenca jūras reģionu. Pašreiz ES Baltijas jūras reģiona valstīm ir veiksmīga sadarbība ar Krieviju un Baltkrieviju BJVP ietvaros, bet Ziemeļu dimensijas ietvara efektivitāte ir apšaubāma pārāk plašā darbības lauka dēļ.

BIZNESAM NEPIECIEŠAMA STABILITĀTE

LTBA aicina optimāli izmantot sadarbību ar Krieviju kopējā tīklā – ES Baltijas jūras reģions kā platforma visai ES svarīgu problēmu risināšanā (ES – Krievijas robežattiecības, energoapgādes drošība, transporta savienojumi u.c.). Šādiem mērķiem būtu nepieciešams ES papildu finansējums. Uz jautājumiem par tranzītbiznesa problēmām Latvijā atbild LTBA prezidents AIVARS LEMBERGS.

– Kas jūs uztrauc, domājot par tranzītbiznesa tālāko attīstību Latvijā?

– Patlaban tranzīta biznesā lielākie izaicinājumi nāk no Eiropas Komisijas. Eiropa grib ieviest virkni maksājumu attiecībā uz trokšņiem, izmešiem gan ostās, gan dzelzceļā. No vides viedokļa tas nozīmē labāk dzīvot, bet jautājums – vai būs par ko dzīvot? Latvijas ostas konkurē ar Krieviju, bet tur šādi normatīvie akti netiek ieviesti, tāpēc Krievijai nebūs papildu izdevumu, savukārt Baltijas valstis kļūs arvien mazāk konkurētspējīgas. Jo vairāk maksāsim par to, ko darām, jo mazāk mums būs ko darīt, un ieguvēja viennozīmīgi būs Krievija.



LTBA kopsapulce 1995. gadā.

Tāpēc mums nenogurstoši ir jacinās ar EK, jo viņi šos jautājumus nesaprot.

Nevar taču vides jautājumus skatīt atrauti no tautsaimniecības. Liela Latvijas problēma ir tā, ka mēs sliktā ekonomiskā situācijā un ļoti nabadzīgā valstī akli ieviešam tādus standartus, kurus šobrīd var atļauties Vācija vai Zviedrija. Mēs taču esam kā Vācija 1955. gadā! Ja paskatās Ministru kabineta darba kārtību – par ko tik netiek ieviestas visādas prasības! Jautājums: vai nabadzīgai tautai tas ir aktuāli? Tas ir marasms! Var ostās salikt elektroniku elektronikas galā, bet tarifs būs tik liels, ka pie mums neviens nenāks. EK direktīvas iznīcina Latvijas tautu. Kāpēc, piemēram, mums jāpērk emisijas kvotas? Lai Eiropa vispirms piedāvā tādu apmežošanas procentu, kāds ir Latvijā! Bet ko viņi? Gudrinieki! Paši mežus izcirtuši, rūpnīcas sabūvējuši, un tagad mums viņu cūcības uz sava rēķina jārisina!

– Kas dod stabilitāti biznesam?

– Jebkuras varas stabilitāte, ja tā nav stagnācija, nodrošina stabilu biznesa vidi, un tad ir skaidrs, ka nekādi pārsteigumi nav gaidāmi. Biznesā ļoti svarīgas ir personiskās attiecības, ja tās tiek sagraudas, sabrūk visa ķēde. Jau kopš 2004. gada valdes un padomes nemitīgās maiņas tādā kompānijā kā „Ventbunkers” ļoti negatīvi ietekmē biznesu. Neveiksmīga izrādījās arī ekspeditora nomaiņa. Atsakoties no „LSF Holdings”, kas bija ekspeditors un apkalpoja „Kālija parku” un Ventspils tirdzniecības ostu, katastrofāli samazinājās kravu apjoms. Vēl nesen „Kālija parks” gadā pārkrāva piecus miljonus tonnu, bet ta-



gad tikai miljonu, savukārt Ventspils tirdzniecības osta pirms kāda laika krāva četrus miljonus, tagad – trīs miljonus. Lūk, ko nozīmē nomainīt ekspeditoru, kam bija sakārtotas attiecības visā tranzīta biznesa ķēdē no rūpnīcas līdz kuģa bortam!

– Ko domājat par godīgu konkurenci, piemēram, dzelzceļā?

– Tas, kas attiecas uz dzelzceļa infrastruktūru, būtu jānodala no pārvadājumiem. Latvijā ir trīs privātie pārvadātāji – Rīgas un Ventspils kompānijas un vēl „LDz Cargo”. Tiem būtu godīgi jākonkurē, bet, ja vienam no dalībniekiem pieder visa infrastruktūra, tad konkurence nesanāks. Te parādās liela pretestība. Latvijas Tranzīta biznesa asociācija ir strādājusi ar vairākām valdībām. Liekālais progress tika sasniegts Šlesera kunga laikā. „Latvijas dzelzceļš” izdalīja meitas kompānijas, un šajā variantā struktūra ir caurskatāmāka. Taču tagad atkal tiek ieviests slepenības plīvurs. Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijā mums kā Tranzīta biznesa asociācijas dalībniekiem vairs nav pieejama informācija, kas atspoguļotu to, kā tiek noteikta maksa par infrastruktūru. Mūsu valsts pārvalde dažkārt kļūst slima, slēpjot informāciju.

– Vai jūs sarūgtina tas, kas notiek Ventspils tranzīta uzņēmumos?

– Esmu konstatējis, ka no desmit cilvēkiem deviņi noteikti zags. Jautājums tikai – pie kādiem nosacījumiem un kādas summas. Īpaši grūti nezagt ir plebejiem, kas tādi ir bijuši visu mūžu un tikai apstākļu sakritības vai citu nejaušu iemeslu dēļ nokļuvuši pie naudas lādes. Tas ir kā anekdotē – visi ēd kotletes, nodziest gaisma un atskan blāviens. Izrādās, kāds ir izdomājis, ka kotletes tumsā var ņemt ar rokām, jo tā var paņemt divas. Tam tad arī trāpīja ar dakšiņām. Bet

attieksmei vajadzētu būt tādai, ka visu naudu tāpat nenopelnīsi un kapā līdzī nepaņēmsi. Neesmu rēķinājis, kādus mīnusos nesuši pēdējie gadi, bet domāju, ka kāds miljards dolāru būs. Tie visi ir tautsaimnieciskie zaudējumi.

– Kā varētu attīstīties naftas bizness?

– Pareizi būtu, ja Latvijā uzbūvētu vienu vai divas naftas pārstrādes rūpnīcas. Ik pa brīdī šāda interese parādās no nopietnu investoru puses. Tad daļa no naftas produktu kravām tiktu ražota Latvijā. Latvija ir ļoti neizdevīgā situācijā attiecībā pret „Mažeīķu naftu”. Politisku motīvu vadīti, lietuvieši tuvrēdīgi pārdeva „Mažeīķu naftu” poļiem. Tas bija ļoti nepareizi, jo, ja krievi bija gatavi maksāt vairāk, vajadzēja viņiem arī pārdot. Šodien pieder Pēterim, rīt Džonam, to jau nevar izkontrolēt. Aprobežotība. Viņi tagad „Mažeīķu nafta” strādā ar pusi jaudas, kas visu laiku sit pa Latvijas „kabatu”. Tas mums nav izdevīgi ne no viena skatu punkta.

Mani bažīgu dara arī tas, ka Krievija un Baltkrievija jautājumā par naftu un tās pārstrādi nemitīgi konfliktē. Sākot jau ar dīzeļdegvielas cauruli, kas iet pa Baltkrievijas teritoriju, jo jaudas nav sabalansētas ar Latvijas un Krievijas jaudām, un beidzot ar naftas piegādēm Baltkrievijas naftas pārstrādes rūpnīcām. Baltkrievijā naftu pārstrādā, bet visus pārstrādātos naftas produktus iekšzemes tirgū neizmē. Šīs jaudas paņem ir mūsu darbs. Tā ir mūsu perspektīva. Tallinas osta tūlīt pazaudēs naftas produktus, jo Krievijā ir uzbūvēta Ustjugas osta, un daudzas kravas aizies tur. Tad igaunī sāks skatīties uz Baltkrieviju, un tas mums atkal nav izdevīgi. Arī Krievijas kompānijas „Transnefteprodukt” plāni līdz 2012. gadam atjaunot naftas produktu cauruļvadu Latvijas virzienā nešķiet visai ticami, jo Krievija plāno ilgākā laika posmā būvēt divus cauruļvadus uz Somu jūras līci. Šajā biznesā esmu ļoti piesardzīgs ar pozitīvām nākotnes prognozēm. Jāatceras pašu krievu teiciens: „Krieviju ar prātu nesaprast!”, tāpēc visas prognozes ir ar dakšām ūdenī rakstītas.■

Izmantots materiāls no www.ventspils.lv

JŪRAS PROJEKTI – JŪRAS VALSTĪ

„Jūras projekts” ir uzņēmums, kurā strādā pieredzējuši speciālisti ar daudzu gadu stāžu un jauni inženieri ar bakalaura un maģistra grādu. Viņi nodarbojas ar hidrotehnisko būvju, inženiertīklu, ūdens ceļu, ostu saimniecības objektu un krasta nostiprinājumu, kā arī rūpniecisku, sabiedrisku un transporta būvju projektēšanu. Par problēmām, to risināšanas iespējām un jaunajiem projektiem stāsta SIA „Jūras projekts” valdes priekšsēdētājs Vadims Oļts.

NEPIECIEŠAMA PROJEKTĒTĀJU PALĪDZĪBA

Nebūšu visai oriģināls, ja teikšu, ka Latvijai kā jūras valstij pagātne, tagadne un nākotne ir cieši saistīta ar Baltijas jūru un tās krastiem. Tā ir liela bagātība, kas prasa ne tikai rūpīgu kopšanu un apsaimniekošanu, bet arī tālredzīgu politiku. Un te nu jāteic, ka mēs, projektēšanas uzņēmuma „Jūras projekts” speciālisti, labi pārzinām tos procesus, kā jūra un citas ūdenstilpes ietekmē apkārtējo vidi, cilvēku sadzīvi un ekonomiskos procesus valstī, jo mūsu sūtība ir stāvēt pie katra būvprojekta šūpuļa un būt ne tikai lieciniekiem visam jaunajam, bet vistiešākajā veidā pašiem šo jauno arī radīt. Gandrīz katru gadu, kad vētras nodara postījumus jūras krasta būvēm un nostiprinājumiem, tiek meklēta mūsu palīdzība, un šāda palīdzība ir nepieciešama, jo ūdens spēks ļoti stipri apdraud krastus, piekrastes komunikācijas un celtnes. Piemēram, 2005. gada janvāra vētras jau tā nelielo Latvijas sauszemes teritoriju samazināja par pieciem kvadrātkilometriem, tāpēc zinātnieki un projektētāji vairākkārt ir piedāvājuši savu palīdzību izveidot

visa hidrogrāfiskā tīkla sistemātiskā monitoringa programmu. Šajā sistēmā būtu iekļauts ne tikai jūras krasts, bet arī iekšējie ūdensceļi, jahtu ostu tīkls, kā arī kompleksa vides izpēte, analīze, attīstības un apsaimniekošanas modeļi. Diemžēl pagaidām visa atbildīgo institūciju interese atduras pret finanšu trūkumu, tāpēc monitoringa programma joprojām nekustīgi guļ projektētāju un zinātnieku darba mapēs. Nokavēts jau daudz, bet vēl var pagūt arī daudz ko paveikt un saglabāt.

UZZIŅAI

Vairāk nekā 40 gadu ilgajā darbības laikā „Jūras projekts” piedalījies nozīmīgu objektu projektēšanā Baltijas, Baltas un Barenca jūras ostās. Starp tiem var minēt tādu lielu objektus kā Rīgas Tirdzniecības ostas konteineru terminālis, Ventspils Tirdzniecības ostas kālija sāls pārkraušanas komplekss, liela daļa Kalīņingradas jūras kanāla hidrotehnisko būvju, pilsētas krastmalas Rīgā, Ventpilī un Liepājā, prāmju pārceltnes un krastmala Tallinā. Pedējo 15 gadu laikā uzņēmums pievērsies galvenokārt Latvijas Republikā realizējamu projektu izstrādei.



Valdes loceklis Vitālijs Teivāns un valdes priekšsēdētājs Vadims Oļts.

JAUNIE PROJEKTI

Tā kā mūsu uzņēmums projektē ostas saimniecības objektus – piestātnes, krasta nostiprinājumus un ūdensceļus, kā arī ražošanas ēkas, kravu laukumus un inženiertīklus, jāatzīst, ka pēdējie gadi mums ir bijuši ļoti intensīva un radoša darba piepildīti. Esam izstrādājuši tādus nozīmīgus projektus kā Kuivižu ostas projekts Vidzemes jūrmalā un Pāvilostas abu molu rekonstrukcija Kurzemes jūrmalā. Izstrādājām Ventspils brīvdostas Dienvidu mola rekonstrukcijas, Mazās zvejas ostas, kā arī divdesmit pirmās un divdesmit otrās piestātnes renovācijas projektus. Ievērojami darbi noris Liepājas ostā: priekšostas akvatorijas un kuģu kanāla rekonstrukcija, Dienvidu un Ziemeļu viļņlaužu izpēte un rekonstrukcija un četrdesmit trešās piestātnes celtniecība. Visu šo objektu projektēšanu veica mūsu birojs. Pārdomāta un likumsakarīga ir Rīgas brīvdostas jauno projektu iedzīvināšana. Apjomīgākais no tiem ir projekts „Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra”. Šis Rīgas brīvdostas izvirzītais mērķis izraisīja politisko, profesionālo un pat tiesisko institūciju aktivitātes, kas diemžēl traucēja tehniskās dokumentācijas izstrādi, tomēr mēs savas līgumsaistības izpildījām un novēlam projekta īstenotājiem sekmīgu tā realizēšanu. Vēl Rīgas brīvdostai izstrādājām projektus piestātnēm ZO12, ZO14, JM24 un JM25 pie Žurku salas un Austrumu mola rekonstrukcijas projektu. Vēl liels projekts bija darījumu un dzīvokļu kompleksa Rīgā, Balsta dambī 9, nulles cikla projekts.

LABI DARBINIEKI – ZELTA VĒRTĪBĀ

Arī sarežģītajos krīzes apstākļos SIA „Jūras projekts” centās turēties pie savas pārbaudītās stratēģijas – rūpēties par savu darbinieku darba apstākļiem un sociālajām garantijām. Visiem darbiniekiem ir apmaksātas veselības apdrošināšanas polises, arī darba algu krīze nav būtiski ietekmējusi. Ar mūsu uzņēmuma pieredzējušo darbinieku un pieaicinātu organizāciju palīdzību katru gadu izstrādājam apmācības programmu, pēc kuras zināšanas papildina vismaz divdesmit procenti no mūsu darbiniekiem, jo uzskatām, ka kvalifikācijas celšana dod labumu darbiniekiem un atdevi pašam uzņēmumam. Mūsu darbinieku rīcībā ir unikāls 50 gadus krāts projektēšanas dokumentu arhīvs, mūsdienīgas datorprogrammas, informācija par Latvijas un ārzemju ostām, kā arī Eiropas Savienības būvniecības normatīvu un standartu bāze. Tas viss tiek uzturēts un atjaunots, lai mūsu speciālisti savu darbu varētu paveikt atbilstoši visaugstākajiem standartiem.

Tomēr mūsu speciālistu rezerves soliņš nav īpaši garš, jo Latvijas izglītības sistēma neparedz hidrotehnikas inženieru sagatavošanu. Kā jau sākumā teicu, Latvija ir jūras valsts, vismaz mums tā gribētos domāt, bet kopš neatkarības atjaunošanas nevienai augstskolai joprojām nav jūras hidrotehnikas studiju programmas. Tik svarīga jautājuma risināšanu vairs nedrīkst atlikt, tāpēc ir nepieciešams valsts pasūtījums, lai sagatavotu jaunos speciālistus hidrotehnikas būvnieku un projektētāju profesijām. Pretējā gadījumā Latvijas hidrotehniskā tīkla uzturēšanas, rekonstrukcijas un attīstības nākotnes izredzes ir visai nepaskaužamas.

SIA „Jūras projekts” kolektīvs pauž ticību saprātīgam visu jautājumu risinājumam un ir pārliecināts, ka uzņēmuma pieredze, kompetence un atvērtība sadarbībai dos savu ieguldījumu problēmu risināšanā. Bet ar Jūrniecības gadagrāmatas starpniecību vēlam visiem mūsu pasūtītājiem un sadarbības partneriem izaugsmi un labklājību nākamajos gados. ■

SIA „BGS” MOTO: „EKONOMISKI PAMATOTA UN VIDI SAUDZĒJOŠA BŪVNICĪBA”

Sabiedrība ar ierobežotu atbildību „BGS” ir dibināta 1992. gadā un sākotnēji nodarbojās šauri specializētā jomā – ostu hidrotehnisko konstrukciju remonts un būvniecība. Laika gaitā firma auga un paplašināja biznesu, aptverot arvien jaunus darbības virzienus. Tagad SIA „BGS” strādā tādas nozarēs kā hidrotehniskā būvniecība, padziļināšanas darbi, ūdenstilpju renovācija, krastu nostiprināšana, mikropāļu izbūve, pamatu izbūve, sanācija, ģeosintētisko materiālu izmantošana, termosūkņu sistēmu uzstādīšana, t.sk. ūdensapgādes un termosūkņu dziļurbumi, izgāztuvju rekultivācija.

Sniedzot pakalpojumus un domājot par ekonomikas attīstību, SIA „BGS” par galveno prioritāti izvirza saudzīgu attieksmi pret apkārtējo vidi un kultūras mantojuma saglabāšanu, tāpēc tiek izmantota jaunākās paaudzes tehnika, lietotas mūsdienīgas tehnoloģijas un videi nekaitīgi materiāli, darba procesus vada zinoši un augsti kvalificēti speciālisti. Uzņēmuma darbības pamatā ir ilgtspējīgas būvniecības principi, t.i., resursu racionāla izmantošana, inovāciju un jaunāko tehnoloģiju lietošana, pieejamu būvju būvniecības nodrošināšana, tā radot kvalitatīvu dzīves vidi esošajām un nākamajām paaudzēm.

Kompānijai ir izveidojusies cieša sadarbība ar vairākiem starptautiskiem uzņēmumiem – „Minova Carbotech”, „Huesker Synthetics” un „Ischebeck-TITAN”, kas nodrošina plašu pakalpojumu klāstu dažādās jomās. Šobrīd „BGS” ir autorizēts šo uzņēmumu pārstāvis Latvijas un Baltijas tirgū, gan piedāvājot uzņēmumu ražoto produkciju, gan realizējot būvprojektus ar pārstāvēto uzņēmumu produktu pielietojumu.

HIDROTEHNISKIE DARBI

Tā kā Latvija atrodas Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastē, hidrotehniskās būves ir ļoti nozīmīgas, tās tiek izmantotas ūdens resursu apsaimniekošanai, kā arī cīņai ar ūdens postošo iedarbību. Ostas un ostu piestātnes, aizsargdambji, hidroelektrostacijas, kanāli – tās ir būves, kas tiek celtas tautsaimniecības vajadzībām un cilvēku pasargāšanai no ūdens stihijas, tāpēc nepieciešams regulāri veikt šo hidrotehnisko būvju uzturēšanu, remontu un renovāciju, kā arī jaunu būvju celtniecību.

SIA „BGS” rīcībā ir ūdenslidēju stacija un kvalificēts personāls zemūdens darbu veikšanai, tāpēc uzņēmums spēj pilnībā nodrošināt tādus darbus kā zemūdens metināšana un griešana, nogrimušu objektu izcelšana, akvatorijas gultnes apsekošana, zemūdens filmēšana utt. Visi šie darbi nepieciešami gan hidrotehnisko būvju celtniecībai, gan renovēšanai.

Hidrotehniskie darbi ietver ļoti plašu darbu spektru, un uzņēmums ar tiem sekmīgi tiek galā, jo tā rīcībā ir specializēta tehnika, piemēram, zemessmēlēji, pāļu dzinēji, speciālie ekskavatori, dažādi peldlīdzekļi un cita tehnika, kā arī pieredzējuši un sertificēti speciālisti, arī būvniecības ūdenslidēji, kas spēj šos darbus kvalitatīvi paveikt.

PADZIĻINĀŠANAS DARBI

Garā jūras robeža, neaizsalstošās ostas un Atlantijas okeāna tuvums ar saviem jūras ceļiem ir noteicis un nosaka Latvijas valsts nozīmi Eiropas valstu vidū. Par to liecina strauji augošais kravu apgrozījums un apkalpoto kuģu skaits Latvijas ostās.

Padziļināšanas darbi ir neatņemama ostu darbības sastāvdaļa, jo, lai nodrošinātu kuģu ceļu ekspluatāciju, pastāvīgi jāveic to padziļināšana, kā arī padziļināšana pie kuģu piestātnēm.

Padziļināšanas darbi ir nepieciešami, lai padarītu ūdenstilpes dziļumu atbilstošu noteiktām vajadzībām, piemēram, kuģu, laivu vai jahtu tauvošanai piestātnēs, bet reizē tie būtiski ietekmē apkārtējo vidi, tāpēc ir nepieciešama šo darbu analīze un kontrole, ko veic kvalificēti vides speciālisti un ģeologi. SIA „BGS” rīcībā ir speciālā tehnika (dažādu tipu zemessmēlēji, niedru plāvēji, u.c.), ar kuru ūdenstilpes padziļina, nenodarot kaitējumu apkārtējai videi.

ŪDENSTILPJU RENOVĀCIJA, KRASTU NOSTIPRINĀŠANA

Latvija ir ūdeņiem bagāta zeme, bet šiem ūdeņiem – ezeriem, upēm un dīķiem – ir nepieciešama savlaicīga un regulāra kopšana un tīrīšana. SIA „BGS” veic gan gultnes attīrīšanu no nosēdumiem (t.sk. dūņām), gan apauguma noņemšanu, krastu stiprināšanu ar koka vai tērauda pāļiem vai ģeosintētiskajiem materiāliem. Uzņēmuma rīcībā ir daudzfunkcionāla tehnika, ar kuras palīdzību ir iespējams nodrošināt darbus arī neērtās un grūti pieejamās vietās, kā arī speciālisti, kas vienmēr ieteiks visefektīvāko risinājumu.

Mikropāļu izbūve

Mikropāļu pielietojums ir ļoti plašs – tie tiek izmantoti atbalsta sienu un konstruktīvo atbalstu nostiprināšanai, piestātņu konstruktīvo elementu stiprināšanai, ceļu un tuneļu būvē, pāļu pamatnes izveidei un nostiprināšanai būvēm utt.

Pamatu izbūve, sanācija

No tā, cik kvalitatīvi un prasmīgi ir uzbūvēti ēkas pamati, ir atkarīgs būves turpmākais mūžs. Pamatu izbūvē tiek izmantota rievpāļu atbalsta siena, kura nepieciešamības gadījumā tiek īpaši stiprināta – enkurota. Bieži vien darbi tiek veikti arī īpaši sarežģītos apstākļos, piemēram, tiešā ēku tuvumā.

Ģeosintētiskie materiāli

Kopš 2003. gada SIA „BGS” būvprojektos izmanto ģeosintētiskos materiālus. To lietošanas sfēra ir ļoti plaša: tie tiek izmantoti gan kā nogāzes stiprinājuma elementi, gan ceļu pamatnes veidošanai, izgāztuvju rekultivācijas projektos, arī kā zemūdens barjeras smilts sanesumu mazināšanai un zemūdens nogāžu stiprināšanai.

Termosūkņi

Mūsdienās termosūkņi vairs nav jaunums. Blakus tradicionālajām ēku apkures sistēmām, kurās tiek izmantota gāze, naftas produkti, koksne vai elektrība, aizvien lielāku popularitāti iegūst ģeotermālo sūkņu sistēmas, kas sevi ir apliecinājušas kā drošas, efektīvas un videi nekaitīgas. Termosūkņu lietojums var būt ļoti plašs. „BGS” ierīko autonomo apkuri atsevišķās ģimenes mājās un sabiedriskās ēkās, kur vasaras periodā tā tiek izmantota gaisa kondicionēšanai, bet ziemas periodā – apsildei, rūpnieciskajās zonās, kur termosūkņus var izmantot siltuma ieguvei no ražošanas procesā uzsildītajiem ūdeņiem.

Šobrīd SIA „BGS” lielākais uzstādītais siltumsūknis ar kopējo jaudu 1,1 MW, kas veidots ar jūras kontūra pieslēguma izbūvi, atrodas Salacgrīvā. Jūrā ieguldīts siltumsūkņa ārējais kontūrs ar beztranšēju tehnoloģiju. Siltumsūknis ar jūras kontūru savienots ar cauruļvadiem caur stadionu un kāpām, izmantojot to pašu beztranšēju tehnoloģiju, tādējādi saudzējot apkārtējo vidi, tai skaitā kāpu zonu.

Izgāztuvju rekultivācija

SIA „BGS” veic izgāztuvju rekultivāciju, kas nepieciešama piesārņoto teritoriju sakopšanai. Rekultivācija samazina atkritumu negatīvo ietekmi uz vidi un cilvēka veselību un nodrošina ar atkritumiem piesārņotas teritorijas iekļaušanos apkārtējā ainavā. Arī šo darbu veikšanai uzņēmuma rīcībā ir apmācīti darbinieki un speciālā tehnika.

Uzņēmuma uzdevums ir realizēt visus minētos darbus, nepārkāpjot to trauslo robežu, kad dabas postošie procesi var kļūst neatgriezeniski.■

DZELZCEĻA KRAVU PĀRVADĀJUMU APJOMU SALĪDZINĀJUMS 2002. – 2010. GADA (TUKST. T)

Pārvadājumu iedalījums	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010. / 2009. %
Kopējais pārvadājumu apjoms	40 100,4	48 355,3	51 058,0	54 860,7	48 649,2	52 164,0	56 060,9	53 681,2	49 165,2	-8,4
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	2 314,5	2 329,3	2 428,2	2 633,3	2 317,8	2 000,0	1 687,2	1 300,8	1 262,9	-2,9
Starptautisko pārvadājumu apjoms	37 785,9	46 026,0	48 629,8	52 227,4	46 331,4	50 164,0	54 373,7	52 380,4	47 902,3	-8,5
Eksporta kravu apjoms	662,4	991,1	1 089,4	1 049,1	815,0	997,2	1 410,3	1 177,4	1 706,9	45,0
Importa kravu apjoms	3 492,0	4 114,3	4 305,5	4 874,3	5 043,3	5 058,1	4 486,5	3 019,3	3 417,1	13,2
Kopējais tranzīta kravu apjoms	33 631,5	40 920,6	43 234,9	46 304,0	40 473,1	44 108,7	48 476,9	48 183,7	42 778,3	-11,2
Tranzīta apjoms caur ostām	29 602,7	37 237,6	38 667,2	40 595,8	35 632,6	39 076,4	43 866,2	45 117,4	39 055,8	-13,4
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	4 028,8	3 683,0	4 567,7	5 708,2	4 840,5	5 032,3	4 610,7	3 066,3	3 722,5	21,4

SM informācija

LATVIJAS OSTU KRAVU APGROZĪJUMS 2009.-2010. GADĀ (TŪKST. t)

Osta	2009. gadā			2010. gadā			+/- % 2010./2009. gadu %
	nosūt.	saņēmts	kopā	nosūt.	saņēmts	kopā	
Rīga	27 327,7	2 396,7	29 724,4	27 332,0	3 143,6	30 475,6	2,5
Ventspils	25 231,8	1 408,4	26 640,2	23 280,6	1 535,4	24 816,0	-6,8
Liepāja	3 838,7	542,6	4 381,3	3 722,6	661,2	4 383,8	0,1
Salacgrīva	300,4	16,3	316,7	326,6	55,2	381,8	20,6
Mērsrags	389,0	4,7	393,7	398,3	4,5	402,8	2,3
Roja	12,0	10,1	22,1	43,8	8,1	51,9	134,8
Pāvilosta	0,0	2,8	2,8	0,0	2,8	2,8	0,0
Lielupe	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Engure	0,0	0,1	0,1	0,0	0,2	0,2	100,0
Skulte	465,9	32,9	498,8	620,0	24,8	644,8	29,3
Mazās ostas kopā	1 167,3	66,9	1 234,2	1 388,7	95,8	1 484,5	20,3
Kopā visas ostas	57 565,5	4 414,6	61 980,1	55 723,9	5 436,0	61 159,9	-1,3

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LATVIJAS OSTĀS 2003.-2010. GADA (TUKST. T)

Kravu veidi	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010./ 2009., %
Beramkravas	19 073,0	23 592,5	27 579,7	26 024,4	26 342,9	30 263,1	29 097,6	28 566,8	-1,8
ķīmiskās beramkravas	6 816,5	5 967,3	6 503,8	5 105,1	5 187,4	4 708,2	3 055,5	3 765,0	23,2
ogles	6 987,9	13 387,8	15 343,1	14 609,3	14 580,6	18 321,5	19 230,0	15 298,0	-20,4
koksnes šķelda	1 801,7	2 057,7	2 102,3	2 037,1	1 685,9	1 475,2	1 546,7	1 780,3	15,1
Lejamkravas	24 563,0	23 068,1	22 236,4	23 895,8	25 658,8	24 202,2	24 602,0	21 228,6	-13,7
jēlnafts	3 578,8	2 396,2	446,5	2 149,9	2 248,1	1 766,5	623,3	204,0	-67,3
naftas produkti	19 840,4	19 632,4	20 596,8	20 738,0	22 185,2	20 911,2	22 939,4	20 283,2	-11,6
Ģenerālkravas	11 118,6	10 739,7	10 225,8	9 576,4	10 432,7	9 179,5	8 280,5	11 364,5	37,2
konteineri	1 386,4	1 492,9	1 657,2	1 833,1	2 096,6	2 091,1	1 881,6	2 669,5	41,9
skaitis TEU	137 334	155 222	172 681	198 876	236 351	229 248	184 399	256 271	39,0
Roll on/Roll of	1 719,2	1 533,0	1 689,4	2 100,3	2 216,0	2 019,1	1 863,9	2 195,8	17,8
skaitis	83 167	88 770	99 661	122 518	155 780	151 376	157 949	168 210	6,5
koksne	6 491,8	6 381,7	5 694,6	4 610,2	4 857,0	3 699,0	3 443,8	5 415,5	57,3
tūkst. m ³	7 815,9	7 693,7	6 810,9	5 348,5	5 509,4	4 163,2	3 878,3	6 154,9	58,7
melnie metāli un to izstrādājumi	790,9	869,9	771,2	724,7	753,0	533,8	577,7	525,6	-9,0
Kravas kopā	54 754,6	57 400,3	60 041,9	59 496,6	62 434,4	63 644,8	61 980,1	61 159,9	-1,3

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS RĪGAS OSTĀ 2003.-2010. GADĀ (TŪKST. T)

Kravu veidi	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2009./ 2008., %
Beramkravas	9 801,1	12 970,4	14 766,1	15 348,5	15 485,2	19 329,0	18 752,3	17 437,7	-7,0
ķīmiskās beramkravas	2 018,4	1 491,3	1 365,5	1 359,5	1 933,2	1 944,2	1 936,2	1 371,6	-29,2
ogles	5 253,6	9 444,4	10 713,7	10 667,8	10 470,0	13 776,2	13 956,7	11 548,8	-17,3
koksnes šķelda	1 157,3	1 163,0	1 177,6	1 226,3	878,5	776,3	677,4	1 218,1	79,8
Lejamkravas	5 044,5	4 478,4	3 458,9	4 933,1	4 823,0	5 425,2	6 566,7	6 584,9	0,3
naftas produkti	4 900,1	4 347,1	3 309,9	4 881,8	4 781,7	5 358,7	6 519,1	6 535,0	0,2
Ģenerālkravas	6 876,1	6 542,5	6 204,1	5 075,4	5 624,6	4 807,1	4 405,4	6 453,0	46,5
konteineri	1 319,9	1 451,8	1 613,9	1 614,8	1 875,4	1 912,9	1 864,8	2 651,2	42,2
skaitis TEU	132 109	152 166	168 978	176 826	211 840	210 953	182 980	254 475	39,1
Roll on/Roll of	681,2	481,8	637,1	302,1	508,9	650,0	611,6	690,8	12,9
skaitis	38 716	39 303	50 445	55 365	82 896	96 585	108 927	111 129	2,0
koksne	4 533,1	4 390,8	3 854,5	3 001,9	2 952,1	2 040,5	1 794,0	2 928,3	63,2
tūkst. m³	5 482,6	5 334,5	4 724,8	3 498,9	3 291,3	2 257,4	1 990,8	3 175,3	59,5
melnie metāli un to izstrādājumi	15,7	98,2	16,8	36,6	87,9	19,3	30,4	67,0	120,4
Kravas kopā	21 721,7	23 991,3	24 429,1	25 357,0	25 932,8	29 565,9	29 724,4	30 475,6	2,5

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS VENTSPILS OSTĀ 2003.-2010. GADĀ (TUKST. T)

Kravu veidi	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010./ 2009., %
Beramkravas	7 995,4	9 210,4	10 691,7	8 596,5	8 510,7	8 594,3	7 806,3	8 747,3	12,1
ķīmiskās beramkravas	4 798,1	4 476,0	5 138,0	3 703,2	3 241,2	2 673,6	1 104,1	2 376,9	115,3
ogles	1 734,3	3 906,7	4 597,9	3 937,5	4 110,6	4 460,0	5 228,8	3 664,7	-29,9
koksnes šķelda	281,3	430,4	497,0	467,3	403,2	343,3	508,2	201,5	-60,4
Lejamkravas	18 441,4	17 726,4	18 109,5	17 997,0	20 017,1	17 864,2	17 369,9	14 062,0	-19,0
jēlnafta	3 283,0	2 184,2	244,1	1 949,1	2 051,7	1 492,1	454,1	80,1	-82,4
naftas produkti	14 237,2	14 689,6	16 853,2	15 111,8	16 836,7	15 029,6	16 050,3	13 366,0	-16,7
Ģenerāļkravas	879,4	868,5	1 061,8	2 468,7	2 509,5	2 111,1	1 464,0	2 006,7	37,1
konteineri	32,6	2,2	7,1	142,7	162,2	142,1	6,0	0,0	-100,0
skaitis TEU	2 573	292	559	14 241	16 846	14 068	380	0,0	-100,0
Roll on/Roll of	237,2	354,8	584,0	1 798,2	1 707,1	1 355,1	906,0	1 297,1	43,2
skaitis	10 824	19 236	27 117	67 153	72 884	54 173	33 905	47 751	40,8
koksne	443,9	395,4	359,0	408,7	459,6	377,6	431,5	625,8	45,0
tukst. m ³	522,6	471,4	422,4	480,8	540,4	443,9	507,8	733,1	44,4
melnie metāli un to izstrādājumi	0,0	0,7	6,2	24,5	20,7	15,7	15,8	13,7	-13,3
Kravas kopā	27 316,2	27 805,3	29 863,0	29 062,2	31 037,3	28 569,6	26 640,2	24 816,0	-6,8

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LIEPĀJAS OSTĀ 2003.-2010. GADĀ (TŪKST. T)

Kravu veidi	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010./ 2009., %
Beramikravas	1 063,1	1 129,6	1 651,4	1 652,3	1 880,5	1 854,3	2 001,2	1 905,9	-4,8
labība un tās produkti	535,3	492,2	1 011,8	951,1	1 226,3	1 418,2	1 788,5	1 412,0	-21,1
koksnes šķelda	267,2	286,8	228,8	160,2	127,2	25,1	53,8	73,5	36,6
Lejamkravas	1 077,1	863,3	668,0	965,7	818,7	912,8	658,2	565,5	-14,1
jēlnafta	295,8	212,0	202,4	200,8	196,4	274,4	169,2	123,9	-26,8
naftas produkti	703,1	595,7	433,7	744,4	566,8	522,9	370,0	382,2	3,3
Ģenerālkravas	2 717,2	2 481,2	2 189,0	1 382,7	1 339,5	1 420,5	1 721,9	1 912,3	11,1
konteineri	33,9	38,9	36,2	75,6	59,0	36,1	10,8	18,2	68,5
skaitis TEU	2 652	2 764	3 144	7 809	7 665	4 227	1 039	1 796	72,9
Roll on/Roll of	800,8	696,4	468,3	0,0	0,0	14,0	346,3	207,9	-40,0
skaitis	33 627	30 231	22 099	0	0	618	15 117	9 330	-38,3
koksne	895,1	783,8	735,0	572,3	514,1	463,1	550,6	889,3	61,5
tūkst. m³	1 083,6	933,7	787,0	628,9	582,1	497,8	592,6	972,8	64,2
melnie metāli un to izstrādājumi	775,2	769,0	748,2	662,9	644,4	498,8	531,5	444,6	-16,3
Kravas kopā	4 857,4	4 474,1	4 508,4	4 000,7	4 038,7	4 187,7	4 381,3	4 383,8	0,1

SM informācija

RĪGAS BRĪVOSTAI JAUNI SASNIEGUMI

Neraugoties uz gada sākuma nelabvēlīgajiem laika apstākļiem, ekonomisko krīzi pasaulē un Latvijā, 2010. gads Rīgas brīvostai bija ražīgs – kravu apgrozījums sasniedza 30,47 miljonus tonnu, par 2,5% pārspējot 2009. gada rādītāju. Rīgas brīvostas kravu apjoms būtiski ietekmē Latvijas tautsaimniecību kopumā, jo no katras ostā pārkrautās tonnas valsts kasē ieplūst aptuveni 10 latu. Tas nozīmē, ka Rīgas brīvostas darbības rezultātā 2010. gadā Latvijas ekonomika ir kļuvusi par 300 miljoniem latu bagātāka.



Andris Ameriks.

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks: „Šāds sasniegums nav nejaušība, bet gan rūpīga un ilgstoša darba rezultāts. Daudzus gadus Rīgas brīvostas pārvalde un valde ir strādājušas, lai radītu apstākļus, kas kravu īpašniekiem un pārvadātājiem liek izvēlēties tieši Rīgu. Osta īsteno lojālu un sakārtotu cenu politiku, piedāvā laba līmeņa infrastruktūru, kā arī sniedz profesionālus pakalpojumus. Starptautiskajā tirgū pozīcijām Rīgas ostu kā augstākās līgas spēlētāju kravu pārvadājumu loģistikas ķēdē. Rezultāti ir iepriecinoši, un mums ir pamats būt apmierinātiem ar paveikto, tomēr nebūšu oriģināls, ja teikšu, ka apstāšanās pie sasniegtā

ir solis atpakaļ, tāpēc mēs turpinām strādāt pie projektiem, kas iezīmēti mūsu ostas attīstības stratēģijā.

Savulaik attīstības stratēģija paredzēja veidot Rīgas brīvostu kā multifunkcionālu ostu, kas mainīgajos pasaules tirgus konjunktūras apstākļos dod labus rezultātus. Ļoti liela nozīme ir ostas akvatorijas, kuģu ceļu un piestātņu padziļināšanai, kas ļauj ostā ienākt *panamax* tipa kuģiem. Pašlaik pārvadātāju rīcībā ir viena dziļūdens piestātne Žurku salā, bet tuvāko gadu laikā, kad tiks realizēts Krievu salas projekts un uzbūvētas vairākas jaunas dziļūdens piestātnes, Rīgas osta ieņems vēl nozīmīgāku vietu Baltijas jūras reģiona kravu pār-



vadājumu tirgū. Atgādināsim, ka šogad Rīgas ostā tika apkalpots vislielākais kuģis vēsturē, kurā tika iekrauti 82 tūkstoši tonnu dzelzsrūdas.

Būtiski mainās apstrādāto kravu struktūra. Ostā sāk pārkraut dzelzsrūdu, palielinās naftas produktu un minerālmēslu apjoms un pieaug pārtikas produktu pārvadājumi. Šogad atjaunojies kokmateriālu eksports, kam ir liela nozīme kopējā Latvijas ekonomikas atveseļošanā.

Tikai pateicoties rūpīgi izstrādātai un pārdomātai ostas attīstības stratēģijai, kurā konkrēti iezīmēti sasniedzamie mērķi un tam nepieciešamie instrumenti, kā arī skrupulozi pieturoties pie plāna, kas daudziem sākotnēji šķita utopisks, ir iespējama ostas un katra uzņēmuma izaugsme. Gribu pateikt visiem ostas darbiniekiem, stividoriem un kravu īpašniekiem lielu paldies par darbu. Pārvalde viena šādus panākumus negūtu. Katram Latvijas iedzīvotājam un uzņēmumam novēlu nebaidīties no ilgtermiņa plāniem, bet līdzīgi kā Rīgas ostai izvirzīt mērķus un tos sasniegt, neaizmirstot pacelt savu latīņu arvien augstāk un augstāk."

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs: „Pirmās pazīmes, kas liecināja, ka līdz gada beigām sasniegsim labus rezultātus, parādījās gada vidū, kad apgrozījums ostas termināļos sāka strauji pieaugt. Te svarīga loma ir bijusi Rīgas brīvostas pārvaldes veiktajai infrastruktūras sakārtošanai, tai skaitā kuģošanas kanāla un akvatorijas padziļināšanai, kā arī pārdomātajai tarifu politikai un individuālai attieksmei pret uzņēmējiem. Bet pārvaldes darbs nav atraujams no ostā strādājošo uzņēmēju ieguldījuma un sasniegtajiem rezultātiem.

Nepilna gada laikā, kopš ekspluatācijā nodota dziļūdens piestātne Žurku salā, tā sevi jau ir atpelnījusi. 2010. gadā pie šīs piestātnes tika apstrādāti

40 *panamax* tipa kuģi, kas Latvijas tautsaimniecībā ienesuši aptuveni 40 miljonus eiro.

Tā kā Rīgas ostā sāka ienākt arvien lielākas kravnesības kuģi, radās objektīva nepieciešamība veidot dziļūdens piestātņi Žurku salā. Saprātām, ka bez ostas akvatorijas un kuģu ceļu padziļināšanas ostas attīstība ir ierobežota. Apzinot terminālu īpašnieku vajadzības, Rīgas brīvostas pārvalde pieņēma lēmumu investēt aptuveni divus miljonus latu pirmās dziļūdens piestātnes celtniecībā. Tagad redzam, ka investīcijas ir atpelnījušās rekorda ātrumā, jo gada laikā kravu operatori par jaunizveidotās infrastruktūras izmantošanu ir samaksājuši vairāk nekā divus miljonus eiro, un tā ir tikai brīvostas budžetā ieskaitītā summa. Tai vēl var pieskaitīt vismaz 40 miljonus, kas, pateicoties kravu apjoma pieaugumam ostā, ir ieplūduši Latvijā, jo jāsaprot, ka pelna ne tikai osta un tās uzņēmumi, bet arī „Latvijas dzelzceļš”, autopārvadātāji, ēdināšanas uzņēmumi un citi pakalpojumu sniedzēji un ka valsts iestāžu darbiniekiem un pat Daugavpils pārmijnieci alga ir atkarīga no ostas darbības efektivitātes. Esmu pārliecināts: ja mūsu rīcībā nebūtu šīs piestātnes, tad ostas kravu apgrozījums būtu vismaz par diviem miljoniem tonnu mazāks. Turklāt esam spējuši ne tikai palielināt kravu apgrozījumu, bet arī piesaistīt jaunus kravu veidus.”

KRAVU STRUKTŪRA

Ģenerālkraavu segmentā ir notikušas visbūtiskākās pārmaiņas, par ko liecina kopējais apgrozījums, kas palielinājies par 46,5%. Stabila pieauguma dinamika vērojama arī konteinerizēto kravu jomā: 2009. gadā tika apstrādāti 1,86 miljoni tonnu, bet 2010. gadā jau 2,65 miljoni tonnu konteinerkravu, kas ir par 42,2% vairāk. Konteinerkravu apstrādi tagad jau veic trīs kompānijas. Pieaugums ir bijis kokmateriālu kravām, kas liecina, ka šis kravu veids atgūst tirgus pēc iepriekšējo gadu krīzes. 2009. gadā pārkrāva 1,8 miljonus tonnu, bet 2010. gadā jau 2,9 miljonus. Kāpums kokmateriālu kravām bijis 63,2%. Lai arī pārtikas kravām nav liels īpatsvars ostas kravu struktūrā, tomēr ir vērojama pozitīva šo kravu pieauguma tendence. Vislielākais kritums ģenerālkraavu segmentā bijis ķīmiskajām kravām.

Lejamkravu segmentā būtiskas pārmaiņas nav notikušas, kravu apjoms faktiski saglabājies iepriekšējā līmenī (+0,3%). Lejamkravās dominē naftas produkti, kas 2010. gadā faktiski ir tādā pašā līmenī kā iepriekšējā pārskata periodā, vien par 0,2% pārsniedzot iepriekšējo rādītāju. Kopumā Rīgas ostā apstrādāti 6,53 miljoni tonnu naftas produktu. Lai arī sašķidrinātās gāzes īpatsvars ir ļoti neliels, tomēr arī šeit ir vērojama pozitīva tendence – pārkrauts par 13,1% vairāk nekā iepriekš.

Beramkravu segmentā kopumā kravu apgrozījums ir samazinājies par 7%. Tas saistīts ar akmeņogļu pārvadājumu kritumu par 17,3%, par 29% mazāk



ir pārkrauts minerālmēslu, kā arī samazinājies cukura un dažādu metālu pārkraušanas kopējais apjoms. Beramkravu segmenta kopējo apgrozījuma kritumu kompensē dzelzsrūdas pārkraušana, kas aktivizējusies tieši gada otrajā pusē; divkārt palielinājies koksnes šķeldas un zāģmateriālu kravu apjoms. Jāatzīmē, ka koksnes kravas galvenokārt veido mūsu valsts eksports.

Rīgas ostas kravu struktūra ir ļoti daudzveidīga, un kravas vienlīdz veiksmīgi tiek apkalpotas visos segmentos, kas liecina, ka riski ir sadalīti un viena veida kravu kritums pasaules tirgū nevar radīt būtiskus zaudējumus Rīgas brīvostai kopumā.

Arvien palielinās arī apkalpoto pasažieru skaits. Vēl pirms dažiem gadiem par panākumu tika uzskatīts pusmiljons pasažieru gadā, 2009. gadā to skaits sasniedza 691 508, bet 2010. gadā jau 764 001 jeb par 10,5% vairāk.

JAUNS KUĢU ATKRITUMU APSAIMNIEKOŠANAS PLĀNS

2010. gada 9. decembrī Rīgas brīvostas valde apstiprināja „Kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanas plānu Rīgas brīvostā” nākamajiem trim gadiem. Līdz ar šā dokumenta apstiprināšanu spēku zaudē 2007. gada 18. decembrī apstiprinātais kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanas plāns.

Saskaņā ar Likumu par ostām un Ministru kabineta 2002. gada 8. oktobra noteikumiem Nr.455 „Kuģu radīto atkritumu un piesārņoto ūdeņu pieņemšanas kārtība un kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanas plānu izstrādes kārtība” Rīgas brīvostas pārvalde ir atbildīga par kuģu radīto atkritumu un kravas pārpalikumu pieņemšanu un apsaimniekošanu Rīgas brīvostā.

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētāja vietnieks, Vides ministrijas pārstāvis Viesturs Silenieks: „Ostas dinamiskā attīstība pēdējo gadu laikā un strauji

augošais kravu apgrozījums uzliek ostai papildu atbildību par kuģu piesārņoto ūdeņu un atkritumu savākšanu un apsaimniekošanu atbilstoši ES direktīvām un pasaules vides aizsardzības prasībām. Mūsu uzdevums ir panākt, lai ostas saimnieciskā darbība atstātu iespējami mazāku iespaidu uz vidi, tai skaitā jūras un iekšzemes ūdeņiem un piekrastes teritoriju gan zemes resursu, gan gaisa kvalitātes jomā. Kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanas plāns nosaka kārtību, kādā kuģi un Rīgas brīvdostas struktūras un uzņēmumi, kas iesaistīti



kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanas procesā, veiks darbības ar kuģu radītajiem atkritumiem. Plāns ir dokuments, kas definē Rīgas brīvdostas atkritumu apsaimniekošanas politiku un mērķus, maksājumu sistēmu, kas izveidota, lai ostā sekmīgi funkcionētu kuģu radīto atkritumu savākšanas un utilizācijas sistēma, kā arī organizatorisko struktūru un iesaistīto pušu pienākumus un atbildību."



DROŠĪBAS PASĀKUMI

Leonīds Loginovs: Rīgas brīvdostas pārvalde ir gandarīta par VID Muitas kriminālpārvaldes un GKPP ONAP darbu un narkotiku kravas aizturēšanu.

Jau daudzus gadus Rīgas brīvdostas pārvalde cieši sadarbojas ar valsts drošības institūcijām, kuras veic dažādus operatīvos pasākumus Rīgas

brīvdostas teritorijā. Katru mēnesi notiek ostas konsultatīvās padomes sēdes, kurās piedalās visu valsts drošības institūciju pārstāvji. Īstenotie preventīvie pasākumi ir būtiski mazinājuši noziedzīga nodarījuma riskus brīvdostā.

Arī turpmāk Rīgas brīvdostas pārvalde sniegs nepieciešamo atbalstu valsts tiesībsargājošajām institūcijām, lai nepieļautu ostā nelikumīgas darbības.

OSTA TIEK GALĀ AR IZAICINĀJUMU

28. oktobrī no Rīgas ostas dziļūdens piestātnes Žurku salā tika izvests kuģis „Kyzikos”, kas kuģo ar Grieķijas karogu. Tā garums ir 230 m, platums 37 m, iegrime 14,2 m. Kuģa kravā bija 82,2 tūkstoši tonnu dzelzsrūdas.

Rīgas ostā „Kyzikos” ienāca 24. oktobrī, un tā uzkraušana notika pie trim piestātnēm. Līdz maksimāli atļautajam dziļumam – 14,2 metriem – iekraušana tika pabeigta vienīgajā Rīgas ostas dziļūdens piestātnē Žurku salā. Kuģu aģentēša-



Žurku sala.

nas kompānijas „Rix Shipping” valdes loceklis Andrejs Naumenko: „Mēs esam priecīgi, ka veiksmīgi ir izdevies apkalpot līdz šim lielāko Rīgas ostā ienākušo kuģi. Vislielākos sarežģījumus rada nepietiekamais kuģu ceļa dziļums. Lai uzkrautu tik lielu dzelzsrūdas kravu, tieši dziļums pie piestātnēm un kuģu kanālā lika mums izmantot trīs piestātnes. Ja to varētu izdarīt vienā vietā, tad uzkraušana prasītu par četrām diennaktīm mazāk nekā šoreiz. Jāteic gan, ka kuģa ietilpība ļāva iekraut vēl aptuveni 10 tūkstošus tonnu dzelzsrūdas, bet to nepielāva arī dziļākā Rīgas ostas piestātne Žurku salā. Šis bija jau trešais ar dzelzsrūdu uzkrautais *panamax* tipa kuģis, un šogad paredzēta vēl divu līdzīgu kuģu nosūtīšana.”

Dzelzsrūda Rīgas ostā pienāk no Krievijas raktuvēm un tālāk tiek nogādāta metālapstrādes uzņēmumam Lielbritānijā. Rīgas tirdzniecības ostas valdes priekšsēdētājs Ralfs Kļaviņš atzīst, ka ostas padziļināšanai ir ļoti svarīga nozīme, jo kravu īpašnieki vēlas izmantot arvien lielākus un lielākus kuģus.

Rīgas brīvostas kapteinis Eduards Delvers: „Kuģim „Kyzikos” parametri ir lielāki nekā tiem, kurus esam pieraduši uzskatīt par *panamax* tipa kuģiem. Panamas kanālā nevar ieiet kuģi, kuru platums ir lielāks par 33 metriem, bet šis kuģis ir 37 metrus plats un 230 metrus garš. Man bija pārliecība, ka spēsim tikt ar šo uzdevumu galā, taču drošības labad piesaistījām visus atbalsta dienestus. Kuģim pietauvoties pie piestātnēm un no tām atiet palīdzēja četri velkoņi, tai skaitā arī Rīgas brīvostas velkoņi „Santa” un „Stella”, bet kuģi no ostas izveda mūsu pieredzējušākais locis Anatolijs Pavļučenkovs.”

Žurku salas piestātne ir tikai pagaidu risinājums, kamēr ekspluatācijā nav nodoti jaunie termināļi un piestātnes Krievu salā, kurus ar nepacietību gaida ostas uzņēmumi.



Vladimirs Makarovs un Rīgas brīvastas kapteinis Eduards Delvers.

Viens no lielākajiem ostas uzņēmumiem ir „Rīgas tirdzniecības osta”, kuras valdes priekšsēdētājs Ralfs Kļaviņš atzīst, ka, pateicoties Žurku salas dziļūdens piestātnei, strādāt kļuvis vieglāk, un pagaidām tas ir kaut kāds risinājums, lai nevajadzētu nosūtīt nepilnus kuģus.

Ralfs Kļaviņš: „Esam nosūtījuši arī pirmās čuguna un dzelzsrūdas kravas, plānojam jēlcukura kravu piesaisti. Ar kravu īpašniekiem noslēgtie sadarbības

līgumi liecina, ka 2011. gadā sāksim pieņemt un nosūtīt minerālmēslus no jaunā „Uralhim” termināļa, kura ekspluatācijas pirmajā kārtā plānots apstrādāt divarpus līdz trīs miljonus tonnu kravu, bet otrajā kārtā tā kapacitāte palielināsies līdz pieciem miljoniem tonnu. Atzīmēšu, ka termināli saskaņā ar plānu būs aptuveni 100 jaunu darba vietu un atalgojums nebūs zemāks par 700 latiem mēnesī. 2008. gadā dokera vidējā alga bija 1500 eiro. Taču mūsu iespējas ir ierobežotas, kamēr ekspluatācijā nav nodotas jaunās piestātnes un termināļi Krievu salā. Vēl jāteic, ka Krievu salas termināļi būtiski uzlabos Rīgas iedzīvotāju dzīves kvalitāti, jo ogļu termināļi no pilsētas centra tiks pārcelti tuvāk jūrai un tālāk no apdzīvotām vietām, turklāt mēs daudz vieglāk, ātrāk, lētāk varēsim apkalpot jau pieminētos *panamax* kuģus.”

Ainārs Šlesers: „Mūsu plāns dubultot kravu apgrozījumu Rīgas ostā tuvāko piecu gadu laikā faktiski ir visai pieticīga prognoze, jo jau tagad ar potenciālajiem kravu īpašniekiem noslēgtie sadarbības līgumi un vienošanās protokoli liecina par vēl straujāku izaugsmi, kas Rīgas ostu padarīs par svarīgu Eiropas loģistikas centru. Ar dziļūdens piestātnēm labiekārtotā Rīgas osta dos iespēju pārvadātājiem atteikties no līdz šim izmantotajiem loģistikas ceļiem caur Rotterdamu un citām vadošajām Eiropas ostām un izvēlēties ērtāku, lētāku un ātrāku kravu nogādi caur Rīgu.”

UZZIŅAI

Krievu salas projekts paredz jaunu piestātņu būvniecību ar kopējo garumu vairāk nekā kilometrs un sākotnējo dziļumu 15 metri, plānotā kravu apstrādes kapacitāte – 20 miljoni tonnu gadā. Kopējās projekta izmaksas ir 152,6 miljoni eiro, no tiem 52% tiek piesaistīti no ES. Jauni termināļi iepļānoti ne tikai Krievu salā, bet arī citas vietās Daugavas kreisajā krastā un Kundziņas salas ziemeļu daļā.

JAUNAS IESPĒJAS

Žurku salas piestātnē tika uzkrauts Šveices karoga kuģis „Nyon”, kura garums ir 230 metru,



Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs iepazīstina
Valsts prezidentu Valdi Zatleru ar ostas projektiem.

platums 32 metri un iegrime 14 metri. Kuģi iekrāva 72 tūkstošus tonnu Kuzbasa ogļu, kas divu nedēļu laikā ar vilciena sastāviem tika piegādātas no 4000 km tālajām Krievijas ogļu raktuvēm. No Rīgas ogles aizceļoja uz Rotterdamu, kur tās tiks izmantotas termoelektrocentrālēs.

Ogles šobrīd ieņem vadošo vietu Eiropas enerģētikas tirgū, to vidējā cena ir 100 ASV dolāru par tonnu. Vienkāršs aprēķins liecina, ka kravas kopējā vērtība bija 7,2 miljoni dolāru. Latvijas ekonomikā tikai šā viena kuģa apkalpošana ienesa 720 tūkstošus dolāru.

Kuģi uzkrāva trijās diennaktīs, kas ir gandrīz tāds pats ātrums kā Rotterdamā vai kādā citā Eiropas ostā.

RĪGAS OSTĀ VAIRĀK PASAŽIERU

Rīgas brīvostas pārvaldes Kruīzu kuģu un pasažieru daļas vadītāja Inita Luņa: „2010. gada kruīza sezona Rīgas ostā tika atklāta 4. maijā ar 201 metru garā kruīzu kuģa „Mona Lisa” ienākšanu Rīgas pasažieru terminālī un tika noslēgta 16. septembrī ar kruīzu kuģi „N.G. Explorer”.

Sezonas laikā Rīgas ostā ienāca 63 kruīza kuģi, kas kopumā uz Rīgu atveda aptuveni 55 tūkstošus tūristu no 65 dažādām valstīm. Visvairāk bija pārstāvētas tādas valstis kā Vācija, Zviedrija, ASV, Lielbritānija un Norvēģija. Bija dienas, kad Rīgas ostas pasažieru terminālī apkalpoja trīs kruīzu kuģus vienlaicīgi.

2010. gadā četri kruīzu kuģi – „Mein Schiff”, „Clipper Adventure”, „Regatta” un „Vision of the Seas” – Rīgas ostu apmeklēja pirmo reizi. Kuģis „Regatta” Rīgas ostā ienāca sešas reizes, pa četrām reizēm – „Viking Cinderella” un „Vision of the Seas”.

UZZIŅAI

Eiropas Kruīzu padomes konference ik gadus notiek Briselē, pulcējot vairākus desmitus nozares ekspertu no kruīzu kuģu aģentūrām, ostām un kruīzu līnijām, lai apmainītos ar pieredzi, apspriestu problēmas un skatītu kruīza industrijas perspektīvas Eiropā.

2010. gada 14. septembrī Briselē notika Eiropas Kruīzu padomes konference, kurā uz diskusijām par kruīzu pakalpojumu attīstību Eiropā pulcējās šīs jomas eksperti no visas Eiropas un pat attālākām Austrumu un Rietumu valstīm. Latviju šajā konferencē pārstāvēja Rīgas brīvdostas pārvaldes Kruīzu kuģu un pasažieru daļas vadītāja Inita Luna.

Inita Luna: „Konferences laikā sešās plenārsēdēs tika apspriestas vairākas kruīzu industrijas attīstību skarošas tēmas. Pirmajās trijās plenārsēdēs diskutēja par kruīzu industriju Eiropā, tās ekonomiskajiem aspektiem, industrijas perspektīvām un izaicinājumiem nākotnē. Īpaša uzmanība tika pievērsta vides jautājumiem un likumdošanas sakārtošanai vides problēmu risināšanā.

Nākamajās trijās plenārsēdēs uzsvars tika likts uz ostu darbību, drošības jautājumiem, pasažieru apkalpošanas kvalitāti, nākotnes prioritāšu noteikšanu.”

PIEAUG ASV KRAVAS

ASV vēstniece Latvijā Džūdita Gārbere jūnija sākumā iepazinās ar Rīgas brīvdostas pārvaldes vadības sistēmu, iedzīljinājās lēmumu pieņemšanas procesos, kā arī klātienē novērtēja konteineru termināļa tehnoloģiskās iespējas, drošības pasākumus un apstākļus, kādos tiek uzglabātas un pārkrautas NATO kravas.

NATO kravu apjoms Rīgas ostā pakāpeniski pieaug, tāpēc saprotama bija ASV vēstnieces Džūditas Gārberes vēlme personīgi iepazīties ar Rīgas brīvdostas darbību. Tiekoties ar Rīgas brīvdostas valdes priekšsēdētāja vietnieku Viesturu Silenieku, vēstniece norādīja, ka saskata iespējas paplašināt ASV kravu pārvadājumus caur Rīgas ostu. Savukārt ostas pārstāvis izteica priekšlikumu vienkāršot jūras kravu pārvadājumus no Amerikas uz Austrumeiropu, respektīvi, organizēt kravu pārvadājumus no Amerikas uz Rīgu bez pārkraušanas kādā no Eiropas lielajām ostām. Šobrīd tiek praktizēta lielo kuģu izkraušana Roterdamā vai Hamburgā, tur kravu pārved uz citu termināli, kur uzglabā un iekrau kuģos, kas dodas uz Rīgu. Tiešo pārvadājumu ieviešana būtu ekonomiski izdevīgāka un daudz ātrāka kravu īpašniekiem. Tāpat brīvdostas pārvaldei jādodomā par kravu piesaisti no Austrumiem uz ASV.



ASV vēstniece Latvijā Džūdita Gārbere viesojas Rīgas brīvēstā.

Viesturs Silenīeks: „Vēlmi sūtīt NATO kravas caur Rīgas ostu paudušas arī citas valstis, pirmie vilcieni ar Anglijas, Beļģijas un Spānijas kravām ostā ienāca jau maija vidū. Kravās ir būvmateriāli, pārtika. Zināmā mērā tas saistīts ar kravu drošību, ko grūti garantēt, piemēram, Pakistānā, kur jau noticis uzbrukums vilcienam, kas veda NATO kravu.”

UZMANĪBAS CENTRĀ VIDES JAUTĀJUMI

Rīgas brīvēstā viesojās Baltijas jūras valstu vides dienestu eksperti, lai iepazītos ar ostas pārvaldes praksi vides saglabāšanā un atkritumu apsaimniekošanā. Vizīte notika Baltijas jūras valstu vides dienestu ekspertu izbraukuma semināra ietvaros. Līdzīgi semināri norisinās visās iesaistītajās valstīs, iepriekšējais notika Tallinā, kur gan izpalika tikšanās ar ostu pārstāvjiem.

Rīgas brīvēstas valdes priekšsēdētāja vietnieks, Vides ministrijas pārstāvis Viesturs Silenīeks: „Eksperti iepazīnās ar mūsu ostas atkritumu apsaimniekošanas plānu, kā arī regulārās kontroles sistēmu. Dzirdējām atzinīgus vārdus par noslēgto līgumu ar valsts kontrolējošajām iestādēm par pārbaužu vienlaicīgu veikšanu ostas uzņēmumos, lai tās prasītu iespējami mazāk laika un mazākus resursus gan no kontrolējošo iestāžu puses, gan kontrolējumā uzņēmuma.”

Tikšanās laikā Valsts vides dienesta pārstāvji akcentēja, ka videi svarīgu jautājumu risināšana tagad notiek daudz operatīvāk, jo ievērojami uzlabojusies komunikācija ar Rīgas brīvēstas pārvaldi. Pirms pieņemt lēmumu jaunu

projektu sakarā, visi jautājumi iepriekš tiek izdiskutēti, kas palīdz izvairīties no nepārdomātiem lēmumiem.

2010. gadā bīstamo rūpniecisko atkritumu apsaimniekotājs un pārstrādātājs SIA „Eko osta” īstenoja unikālu biotehnoloģisku projektu – sāka ražot dabiskās baktērijas, ko izmantotos naftu un citus ķīmiskus produktus saturoša piesārņojuma noārdīšanai. Ražotne atrodas Rīgā, un projekts īstenots sadarbībā ar Eiropas Reģionālās attīstības fondu un Latvijas Universitātes Mikrobioloģijas un biotehnoloģijas institūtu. Projekta kopējās izmaksas ir 449 000 latu, tai skaitā Eiropas Savienības līdzfinansējums – 103 000 latu.

Lēmums par biotehnoloģisku preparātu ražošanas ceha izveidi pieņemts, pamatojoties uz „Eko ostas” ilggadējo pieredzi un ņemot vērā to, ka analogi preparāti, kas izgatavoti citur Eiropas Savienībā, sadārdzina attīrīšanas procesa pašizmaksu.

„ZAĻAJIEM” KUĢIEM MAZĀKA OSTAS MAKSA

Rīgas brīvosta ir nolēmusi piešķirt ostas maksas atvieglojumus kuģiem, ko sertificējusi organizācija „Green Award Foundation”. Pieņemot šādu lēmumu, Rīgas osta, kas vēlas kļūt par vienu no videi draudzīgākajām ostām Baltijas jūras ziemeļaustrumu reģionā, skaidri pauž savu nostāju ostas kvalitātes paaugstināšanā.

Rīgas brīvostas pārvalde piešķirs 10% atlaidi jēlnaftas kravām, kas Rīgas ostā tiek pārkrautas kuģos ar „Green Award Foundation” sertifikātu. Organizācija „Green Award Foundation” par savu mērķi uzskata kuģu īpašnieku, apkalpes locekļu un pašu kuģu drošas un videi draudzīgas darbības stimulēšanu. Tā ir neatkarīga un objektīva organizācija, kuras galvenā darbības sfēra kopš 1994. gada ir jūras kuģu sertificēšana visā pasaulē. Jūras kuģi ar 20 000 un vairāk tonnu kravnesību (gan jēlnaftas tankkuģi, gan sauskravas kuģi) tiek vērtēti pēc tehniskā stāvokļa, apkalpes darba kvalitātes un vadības no krasta. Kuģi, kuri atbilst visiem kritērijiem, saņem „Green Award Foundation” sertifikātu, kas ir spēkā trīs gadus, bet katru gadu tiek pārskatīts. Sertifikāts ir pierādījums tam, ka kuģis ir īpaši tīrs un drošs. Šādiem kuģiem aptuveni 30 ostas deviņās valstīs piešķir ostas maksas atvieglojumus. „Green Award Foundation” sertifikātu pagaidām saņēmuši 234 jūras kuģi.

Rīgas brīvostas pārvalde darbojas saskaņā ar vides aizsardzības politiku, kas apstiprināta Vides pārvaldības sistēmas ietvaros. Organizācija „Green Award Foundation” pauž gandarījumu par Rīgas brīvostas dalību projektā un cer, ka tam pievienosies arī citas Baltijas jūras reģiona ostas, tādējādi nodrošinot videi draudzīgu kuģošānu: ostās iebrauc vairāk kvalitatīvu kuģu, un kuģu īpašnieki, kas vēlas investēt tīrākā, drošākā darbībā, par to tiek atalgoti.■

RĪGAS BRĪVOSTAS ZIŅAS

RĪGAS OSTU NEBAIDA JAUNI IZAICINĀJUMI

Pasaules ekonomiskās krīzes iespaidā pēdējā gada laikā lielākajā daļā pasaules ostu ir samazinājies kravu apgrozījums, bet neaizmirsīsim, ka pirms ekonomiskās depresijas ostu jaudas pasaulē kopumā nebija pietiekamas, lai apkalpotu pieaugošo pasažieru skaitu un apstrādātu strauji augošo kravu apjomu, kas jo īpaši bija izjūtams konteineru pārvadājumos. Tāpat infrastruktūra pasaules ostās nebija piemērota aizvien lielākas kravnesības kuģu uzņemšanai, bet tieši šādu kuģu izmantošana ir viena no būtiskām kravas pārvadājumu loģistikas tendencēm.

Mūsdienu globalizācijas apstākļos pasaules ekonomikas attīstība ir atkarīga no efektīvi funkcionējoša starptautiskā loģistikas tīkla, tāpēc nepietiekama kapacitāte jebkurā no pasaules ostām var kļūt par pasaules ekonomikas atveseļošanās kavēkli. Starptautiskā Ostu asociācija (*The International Association of Ports and Harbors – IAPH*) 2009. gada 28. maijā 26. pasaules ostu konferencē (*26th World Ports Conference*) Dženovā, Itālijā, vienbalsīgi pieņēma „Rezolūciju par ostu gatavošanos ekonomikas augšupejai” (*Resolution on Ports Preparing for Economic Recovery*).

Ņemot vērā, ka ostu infrastruktūras sakārtošana un modernizācija ir ilgtermiņa projekti, IAPH mudināja pasaules valstu valdības rast līdzekļus un sniegt



visa veida atbalstu ostām, lai palīdzētu tām saņemt investīcijas infrastruktūras ilgtermiņa attīstības plāniem. Ja netiks turpināts darbs pie ostu infrastruktūras sakārtošanas un modernizācijas, tās nespēs apmierināt pieprasījumu pēc ostu pakalpojumiem, kad ekonomika beidzot atveseļosies.

Rīgas brīvostā kravu apgrozījuma kritums ir bijis procentuāli mazāks nekā citās pasaules ostās, taču arī te jūtamas ekonomikas lejupslīdes sekas. Tomēr ekonomikas ekspertu pētījumi un secinājumi liecina, ka kopumā kravu apgrozījums Rīgas brīvostā palielināsies, un to veicinās Baltijas jūras reģiona valstu turpmākā ekonomiskā izaugsme, kas kopumā būs nedaudz lēnāka nekā pēdējo gadu laikā. Salīdzinot ar citām ostām Ziemeļeiropā, piemēram, Amsterdamu, Rotterdamu un Antverpeni, kravu apgrozījuma pieaugums Rīgas ostā būs ievērojams.

Ostai vienmēr bijusi svarīga loma pilsētas un visa reģiona ekonomikas attīstībā un tālākā izaugsme, jo tieši osta nodrošina efektīvu pieeju pasaules tirgum, sniedz jaunas biznesa iespējas un rada tik nepieciešamās darba vietas.

Rīgas osta, kas aizņem aptuveni divdesmit procentus no Rīgas teritorijas, nav izņēmums, jo tieši šeit visstraujāk tiek attīstīti jauni projekti, piesaistītas ārvalstu investīcijas, kā arī tālredzīgi tiek plānota brīvo teritoriju izmantošana. Statistika liecina, ka katra darba vieta ostā rada piecas darba vietas pilsētā.

Rīgas ostas projekti apliecina, ka pēdējās desmitgades attīstības stratēģija, ko mērķtiecīgi realizējusi ostas vadība, ir bijusi tālredzīga, pareiza un pilnībā saskan ar Starptautiskās Ostu asociācijas izvirzītajiem mērķiem – sakārtot un modernizēt ostas infrastruktūru, lai pilnībā iekļautos starptautiskajā loģistikas tīklā.

RĪGAS BRĪVOSTA – IZTURĪGS ĶĒDES POSMS

Aizvadītais krīzes gads pasaulē jūtami ietekmējis arī tranzīta un loģistikas sistēmas, dažādus transporta koridorus un konkurenci šajā nozarē. Baltijas ostu kravu apgrozījumu arī turpmāk ietekmēs katras valsts savstarpējās attiecības ar Krieviju un Baltkrieviju, ņemot vērā šo valstu ambīcijas tranzīta nozarē. Biznesa sekmīgai attīstībai Latvijā liela nozīme vienmēr ir bijusi un būs politikai, gan iekšējai, gan ārējai, tai skaitā dzelzceļa pārvadājumu tarifu politikai. Neraugoties uz krīzi, Latvijas ostas strādājušas labi, kopējais kravu apgrozījums ostās 2009. gadā samazinājās tikai par diviem procentiem. Turpmāk Latvijas ostu kravu apgrozījuma dinamikas veidošanā liela nozīme būs jaunu tranzīta kravu plūsmu piesaistīšanai un Latvijas eksporta attīstībai, kā arī visas loģistikas ķēdes sekmīgam darbam. Lai gan ostai ir ļoti svarīga nozīme, tā tomēr ir tikai viens neliels posms kopējā kravu transportēšanas un tirdzniecības ķēdē. Un ķēde ir tik stipra, cik stiprs ir tās vājākais posms. Tas lieku reizi apliecina: lai sasniegtu labus rezultātus, sekmīgi jādarbojas visiem ķēdes posmiem.



Rīgas brīvosta nodrošina sava ķēdes posma sekmīgu darbību, sakārtojot visu dienestu darbu ostā. Vienotā informācijas un darbības sistēmā izdevies saslēgt muitu un robežsardzi, jūras kravu pārvadātājus, autotransporta kompānijas un dzelzceļa ekspeditorus, kā arī visus dienestus, kas sniedz pakalpojumus ostā. Jau pieminētajam klāt nāk augstais drošības līmenis, kam vislabākais apliecinājums ir NATO kravu transportēšana uz Afganistānu caur Rīgas brīvostu. Apmeklējot Rīgas brīvostu, ASV Bruņoto spēku Transporta pavēlniecības komandieris ģenerālis Dankans Maknabs novērtēja tās darbību un atzina, ka drošība ostā atbilst visaugstākajiem standartiem.

Loģistikas un ostu nozarē liela nozīme ir politikai, jo maldīgs ir uzskats, ka politiķi runā vienu, bet biznesmeņi dara pēc sava prāta. Krievijas lielie uzņēmēji, piemēram, atzīst, ka politiķu ieteikumi viņiem ir jāņem vērā.

Pašlaik Latvijai ar Krieviju ir normalizējušās politiskās attiecības, tāpēc notiek konstruktīvs darbs, kas atspoguļojas arī Rīgas brīvostas projektos. Laba sadarbība izveidojusies ar Krievijas dzelzceļa kompāniju un tās meitas uzņēmumu konteineru pārvadājumiem „TransContainer”, Rīgas brīvostas sadarbības partneriem projektā par kravu transportēšanu uz Afganistānu. Tagad „TransContainer” ir uzsācis jaunu kopīgu projektu ar „DB Schenker”, kas paredz konteineru depo izveidi Rīgā. Panākta vienošanās, ka „DB Schenker” kravas no Skandināvijas konsolidēs Rīgā un kraus konteineros, ko „TransContainer” ar vilcienu vedīs tālāk uz Maskavu.

Maskavā transporta grupas vadītāju sapulcē norisinājās intensīvas sarunas par koridora Ventspils – Rīga – Maskava iekļaušanu Ziemeļu dimensijas

prioritāro kravas pārvadājumu virzienu sarakstā. Saskaņošanas procesā ir līgumi par sadarbību dzelzceļa jomā un starptautiskajiem autopārvadājumiem.

Starptautiskie eksperti atzīst, ka salīdzinājumā ar citām Baltijas jūras reģiona ostām Rīgas brīvostai ir vislabākās izredzes un vislielākais potenciāls, jo tās lielais trumpis ir Maskavas tuvums. Uzņēmējiem ir ārkārtīgi svarīgi iespējami īsā laikā nogādāt kravu uz ūdensceļiem, jo sauszemes transports ir dārgāks. Lai ietaupītu laiku un naudu, kravu pārvadātāji izvēlas Rīgas brīvostu.

Viens no perspektīvākajiem sadarbības virzieniem ir tranzīta maršruts Ķīna – Krievija – Latvija – Eiropa. Lai sekmīgi iesaistītos un strādātu šajā tranzīta koridorā, Rīgas brīvosta un dzelzceļš, sakārtojot infrastruktūru un modernizējot tehniku, jau ir paveikuši lielu daļu no saviem mājadarbiem, kas ļauj ar optimismu lūkoties nākotnē.

VALSTS ATBALSTA OSTU PROJEKTUS

Latvija kā Eiropas Savienības dalībvalsts ir stratēģiski nozīmīgs tranzīta mezgls un atraktīva jaunu projektu attīstības un investīciju vieta. Jo īpaši tas attiecas uz Latvijas lielākajiem tranzīta objektiem – ostām. Pēdējo gadu kravu pārvadājumu apjoms liecina, ka Latvijas tranzīta koridors un Latvijas ostas iegūst klientu arvien lielāku uzticību, kuras pamatā ir pakalpojumu augsta kultūra, izdevīga ostu atrašanās vieta un sekmīga iekļaušanās kravu transportēšanas loģistikas ķēdē. Starptautisko ekspertu prognozes liecina, ka Latvijai, neraugoties uz strauji pieaugušo konkurenci, ir ļoti labas izredzes kļūt par nozīmīgu loģistikas centru Baltijas reģionā. Krievijas pēdējā laika politiskās tendences tam ir apliecinājums. Pašlaik tiek apspriesta stratēģija, kā veidot transporta koridoru Rīga – Maskava, kurā būtu iesaistīti ne tikai Krievijas un Latvijas dzelzceļi, bet arī Maskavas un Rīgas pašvaldības un kā viens no stratēģiski nozīmīgākajiem spēlētājiem – Rīgas brīvosta.

Šāds transporta koridors pārņemtu lielu daļu kravu, ko pašlaik no Krievijas uz Eiropu pārvadā ar autotransportu. Rīgas brīvostas pārvalde, Satiksmes ministrija, Rīgas dome un akciju sabiedrība „Latvijas dzelzceļš” strādā pie tā, lai nodrošinātu mūsdienu prasībām atbilstošu tehnoloģiju izmantošanu dzelzceļa transporta sistēmas attīstībai, kas mazinātu iespējamo avāriju risku un būtu videi draudzīgas.

Latvijas ostu kapacitāte šobrīd ir aptuveni 60 miljoni tonnu, ko iespējams kāpināt līdz pat 80–100 miljoniem tonnu. Spriežot pēc transporta attīstības tendencēm Eiropā, dzelzceļa transports uzskatāms par vienu no perspektīvākajiem sauszemes transporta veidiem gan no drošības, gan ekoloģiskā viedokļa. Kravas uz un no Latvijas ostām galvenokārt tiek pārvadātas pa dzelzceļu. Dzelzceļa kravu pārvadājumi veido 52% no kopējā sauszemes kravu pārva-

dājumu apjoma, un tiem ir tendence arvien palielināties. Pa dzelzceļu tranzītā pārvadā aptuveni 85% no visām kravām, kas galvenokārt nāk no Krievijas un Baltkrievijas uz Latvijas ostām, tātad tiek transportētas pa Austrumu – Rietumu tranzīta koridoru. Latvijā par galveno tranzītbiznesa un ostu politikas prioritāti ir noteikta konteineru kravu apjoma palielināšana. Šādas prioritātes izvēli nosaka situācija pasaules transporta biznesā un politikā. Arī Latvijā valsts līmenī tiek atbalstīti projekti, kas paredz investīciju piesaisti ostām, dzelzceļa un automobiļu pievedceļu izbūvei, rekonstrukcijai un modernizācijai, kā arī loģistikas centru izveidei.



Daudzus projektus paredzēts īstenot kopīgi ar partneriem Krievijā, Ķīnā un Kazahstānā. Notiek aktīvs darbs ar Ķīnas kravu īpašniekiem, lai reāli sāktu darboties Eirāzijas tranzīta koridors un Latvija kļūtu par vienu no kravu loģistikas centriem Ķīnas kravu transportēšanai uz Eiropas Savienību.

EIROPAS FONDU LĪDZFINANSĒJUMS RĪGAS BRĪVOSTAS PROJEKTIEM

ES finanšu atbalsts Kohēzijas fonda ietvaros tiek novirzīts četru Rīgas brīvostas projektu realizācijai:

- pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcija (59,5 miljoni eiro, 85% atbalsta intensitāte);
- Austrumu un Rietumu molu rekonstrukcija (34 miljoni eiro, 85% atbalsta intensitāte);
- Krievu salas attīstība (78,3 miljoni eiro, 49% atbalsta intensitāte);
- jauna *ro-pax* un kruīza kuģu termināļa attīstība (25 miljoni eiro, 50% atbalsta intensitāte).

MODERNA TRANZĪTA INFRASTRUKTŪRA

VAS „Latvijas dzelzceļš” speciālisti, analizējot situāciju kravu pārvadājumu tirgū, tai skaitā kravu plūsmu uz Rīgas brīvostu, nāca pie secinājuma, ka Rīgas brīvostas apkalpošanai nepieciešama Rīgas dzelzceļa tīkla un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcija, jo tikai optimizējot un pilnveidojot dzelzceļa infrastruktūru būs iespējams apmierināt Rīgas brīvostas pieprasījumu pēc ievērojami lielākām dzelzceļa jaudām un nodrošināt konkurētspējīgus kravu apstrādes pakalpojumus. Dzelzceļa infrastruktūras uzlabošana kļūst vēl jo vairāk aktuāla, domājot par Rīgas brīvostas attīstību Krievu salā un Kundziņsalā, kur tiks realizēti vairāki jauni pievedceļu projekti un īstenots modernizācijas projekts Vējzaķu salas rajonā, kā arī izveidota dzelzceļa stacija „Rīga-osta”. Plānota arī stacijas „Bolderāja-2” celtniecība Daugavas kreisajā krastā. Rīdiniēki pēc šā projekta realizācijas iegūs jaunas prettrokšņu sienas sliežu malās. Tāpat tiks pārbūvētas sliedes, un jaunās nodrošinās ievērojami mazāku trokšņu līmeni un vibrāciju. Uzlabojumus veiks arī Rīgas brīvostas teritorijā. Valsts akciju sabiedrība „Latvijas dzelzceļš” plāno Rīgas dzelzceļa mezgla rekonstrukcijā līdz 2013. gadam, piesaistot ES līdzekļus, ieguldīt 54,76 miljonus eiro. Paredzēts, ka 85% no projekta kopējām izmaksām finansēs Eiropas Savienības Kohēzijas fonds, atlikušos 15% segs no valsts budžeta. Infrastruktūras modernizācija ļaus Rīgas ostai apstrādāt 40 miljonus tonnu kravu gadā.

Vērienīgā dzelzceļa infrastruktūras projekta realizēšanai ir nepieciešams komplekss risinājums, tāpēc kopā ar „Latvijas dzelzceļu” kā infrastruktūras attīstītāju strādā Rīgas brīvostas pārvaldes speciālisti un ostas termināļi. Tikai kopīgiem spēkiem iespējams realizēt grandiozās ieceres, reizē nekavējot ostas ritmisku ikdienas darbu. Domājot par dzelzceļa infrastruktūras projektiem, ļoti svarīgi saskatīt transporta sistēmas un kravu plūsmas kopsakarības. Tas dzelzceļam uzliek papildu atbildību, jo, tēlaini runājot, dzelzceļa infrastruktūru nākas iekomponēt un saskaņot ar citu ceļu un pašas pilsētas infrastruktūru. Restrukturizējot dzelzceļa infrastruktūru Rīgā, izdosies saīsināt vagonu stāvēšanas laiku stacijās, optimizēt dzelzceļa sastāvu pieņemšanu, formēšanu un nogādāšanu izkraušanas un iekraušanas vietās, tai skaitā izmantojot mūsdienas prasībām atbilstošus inovatīvus tehniskos risinājumus. Prasības, kas tiek izvirzītas jaunajiem projektiem, garantē videi un cilvēkiem draudzīgāku jaunu un modernu tehnoloģiju izmantošanu.

Rīgas brīvostas dinamiskā attīstība liek domāt ne tikai par ostas pievedceļu rekonstrukciju šaurā nozīmē, bet arī par Rīgas pilsētas galveno autoceļu, valsts autoceļu un dzelzceļa tālāko attīstību. Rīgas Ziemeļu transporta koridors (Ziemeļu koridors) ir lielākais transporta infrastruktūras projekts Rīgā pēdējās desmitgadēs, un tā mērķis ir atslogot Rīgas centru no transporta radītās slodzes, iekļaut Rīgas brīvostu Eiropas nozīmes ceļu tīklā un palielināt Latvijas piedāvātā Austrumu – Rietumu transporta koridora konkurētspēju.



Īstenojot projektu, tiks uzbūvēts ērts ātrgaitas autoceļš. Tā celtniecību plānots sākt 2012.–2013. gadā un pabeigt līdz 2018. gadam.

Rīgas brīvosta ir viens no Latvijas centrālajiem transporta mezgliem, kas savienots ar TEN-T tīkla autoceļiem un dzelzceļu, kā arī ar Rīgas starptautisko lidostu, tādēļ tam tiek pievērsta īpaša uzmanība valsts līmenī. Valsts politika nosaka, ka lielākās investīcijas transporta infrastruktūrā vispirms tiek ieguldtas tieši tranzītam izmantojamās virzienos, lai Latvijas tranzīta un tātad arī Rīgas brīvostas pakalpojumi kļūtu arvien pievilcīgāki.

KRIEVIJA MEKLĒ SADARBĪBAS IESPĒJAS

Divi stratēģiski nozīmīgākie virzieni, kuriem vislielāko vērību velta Rīgas brīvostas amatpersonas, speciālisti un biznesa struktūras, ir Krievija un Ķīna.

Rīgas domes priekšsēdētāja vietnieks un Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Ainārs Šlesers: „Rīgas brīvosta pieņēmusi lēmumu piešķirt Krievijas uzņēmējiem aptuveni 30 hektāru lielu teritoriju industriālā parka veidošanai. Tas nepieciešams, lai mums ostas teritorijā attīstītos ražošana un reāli tiktu radīta pievienotā vērtība. Kā pozitīvu argumentu ražošanas attīstībai varētu minēt nodokļu atlaides darbībai brīvostas teritorijā. Šāda parka izveidošana dotu ienākumus gan valstij, gan Rīgai, kā arī radītu daudz jaunu darba vietu.”



J. Primakova vizīte RO.



V. Mališkova vadītās delegācijas vizīte
Rīgas brīvostas pārvaldē.

Pēc Rīgas domes ielūguma 2010. gada martā Rīgā viesojās Maskavas delegācija, ko vadīja Maskavas valdības ministrs Vladimirs Mališkovs.

Savukārt no 2010. gada 18. līdz 21.maijam Latvijā uzturējās Krievijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras priekšsēdētājs Jevgeņijs Primakovs, kura darba kārtībā bija iekļauts Rīgas brīvostas apmeklējums, tikšanās ar Rīgas brīvostas pārvaldnieku Leonīdu Loginovu un ostas pārvaldes speciālistiem, kā arī izbrauciens pa ostas akvatoriju, lai realitātē novērtētu Rīgas ostas iespējas un attīstības tempu. Kopā ar J. Primakovu Rīgā viesojās arī Krievijas uzņēmēji, kuri pārstāv lielus daudznozaru koncernus. Viņi meklē sadarbības partnerus, kas kravu līdz klientam par

adekvātu cenu spētu nogādāt pēc iespējas ātrāk.

Rīgas brīvostas pārvaldes Stratēģiskās plānošanas un projektu vadības departamenta direktors Vladimirs Makarovs: „Diskusijas par jaunu projektu veidošanu ar Maskavas uzņēmējiem notikušas jau vairākkārt, tāpēc jau pirms Maskavas delegācijas ierašanās Rīgas brīvostas pārvalde pieņēma konceptuālu lēmumu par jauna industriālā parka izveidošanu ostas teritorijā Spilves pļavu ziemeļu daļā, kas aizņems aptuveni 70 hektāru. Industriālā parka klientu loks būs daudz plašāks par Maskavas uzņēmējiem, un to aplicina Latvijas, Krievijas un citu valstu uzņēmumu pieprasījums pēc noliktavu saimniecību un ražošanas platību izveidošanas Rīgas brīvostā. Industriālā parka atrašanās nav izvēlēta nejauši, bet gan saistībā ar jau veiktajiem un plānotajiem infrastruktūras projektiem: šeit būs ērti pieejams autoceļu tīkls, kā arī tuvumā atradīsies plānotais dzelzceļa atzars uz Krievu salu. Projekta realizācijas laiks sakrīt ar jau apstiprināto dzelzceļa līnijas izbūvi līdz 2013. gadam. Industriālā parka celtniecības finansējumu nodrošinās Rīgas brīvostas pārvalde, Maskavas valdība un projektā ieinteresētie uzņēmēji. Ir ļoti labi, ka paralēli Eiropas

valstu un ASV biznesa struktūrām Latvijā aktivizējas arī Krievijas uzņēmēji. Var teikt, ka nogaidošā Krievijas un Latvijas biznesa stratēģija ir beigusies un sākusies aktīva abpusēji izdevīga biznesa sadarbība. Kamēr Rīgas ostas spēš nodrošināt ātru kravu apstrādi par izdevīgām cenām, tikmēr kravu īpašnieki izvēlēšies Rīgas ostu, jo cena un ātrums ir galvenie kritēriji, pēc kā vadās kravu īpašnieki.”

VIESI ŠEIT VIENMĒR IR GAIDĪTI

Veidojas sadarbība ar Kanādu

2010. gada 19. janvārī Rīgas brīvostu apmeklēja Kanādas delegācija, ko vadīja parlamenta Senāta priekšsēdētājs Noels Kinsella (*Noel Kinsella*). Viesus pavadīja Kanādas ārkārtējais un pilnvarotais vēstnieks Latvijas Republikā V. E. Skots Heteringtons (*H. E. Mr. Scott Heatherington*). Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs iepazīstināja Kanādas parlamenta delegāciju ar Latvijas transporta politiku, attīstības iespējām, kā arī ar Rīgas brīvostas darbību. Abas puses izteica interesi stiprināt tirdzniecības saikni starp Kanādu un Latviju un atzina, ka tuvākajā laikā varētu tikt parakstīti divpusēji sadarbības līgumi starp Sentdžonsas (*St. John*), Kvebekas (*Quebec*), Helifeksas (*Halifax*) un Rīgas brīvostu.



Brazīlijas bizness meklē sadarbības iespējas

2010. gada aprīļa beigās Latviju darba vizītē apmeklēja Brazīlijas Federatīvās Republikas Speciālā ostu sekretariāta ministrs Pedro Brito do Nascimento un uzņēmēju delegācija. Darba vizītē bija iekļautas tikšanās ar augsta ranga valsts amatpersonām, Rīgas brīvostas apmeklējums, kā arī



Kanādas, Brazīlijas un Eiropas Komisijas delegācijas Rīgas brīvostā.

līdzdalība Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras organizētajā biznesa seminārā „Vārti uz Latīņameriku”. Šī vizīte bija ārkārtīgi nozīmīga Latvijas ekonomikas attīstībai, jo raisīja jaunas idejas par abu valstu sadarbības iespējām, jauniem tirdzniecības un loģistikas pakalpojumu biznesa projektiem. Tā bija pirmā tik augsta ranga Latīņamerikas ar tirdzniecību saistītas amatpersonas vizīte Latvijā kopš valsts neatkarības atgūšanas.

Līgums par Baltkrievijas preču tranzītu

Lai veicinātu Baltkrievijas eksporta preču tranzītu caur Rīgas ostu, 2010. gada 31. martā Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Ainārs Šlesers un Baltkrievijas Minskas brīvās ekonomiskās zonas administrācijas vadītājs Aleksandrs Ahremčiks parakstīja nodoma protokolu un sadarbības līgumu par abpusēju atbalstu abu valstu uzņēmējiem. Parakstītie dokumenti apliecina abu pušu ieinteresētību ilgtermiņa sadarbībā, paredz visdažādākā rakstura informācijas apmaiņu, kas nenoliedzami uzlabos pakalpojumu kvalitāti un ekonomisko aktivitāti. Ainārs Šlesers: „Noslēgtās vienošanās ir vairāku gadu sadarbības



A. Ahremčiks un A. Šlesers paraksta nodomu protokolu.

rezultāts. Mums nav jāuzlabo attiecības, bet gan jānostiprina tās ar veiksmīgu biznesu. Sadarbība ir izdevīga abām pusēm, jo Latvija pārstāv Eiropas Savienību, bet Baltkrievija ir NVS sastāvdaļa, kas mums ļaus vieglāk iekļūt NVS tirgos, bet Baltkrievijas ražotājiem būs vieglāk pieejami Eiropas tirgi. Mēs esam ieinteresēti piesaistīt Baltkrievijas eksporta preču tranzītu caur Rīgas

brīvostu, jo šīs valsts ražošanas un eksporta apjomi ik gadu pieaug. Noslēgtā vienošanās piešķirs labvēlības statusu Baltkrievijas eksportam caur Latviju, bet mūsu uzņēmējiem garantēs kvalitatīvus pakalpojumus Minskas brīvās ekonomiskās zonas teritorijā un izeju uz citām NVS valstīm.”

NATO KRAVAS IZVĒLAS RĪGAS BRĪVOSTU

2009. gada maijā Rīgas brīvostā tika sākts jauns bizness – palaists konteineru vilciens kravu tranzītam uz Afganistānu NATO spēku nodrošināšanai. Līdz 2009. gada beigām tika nosūtīti 50 vilcieni ar pieciem tūkstošiem konteineru. Tas ir ļoti zīmīgs signāls, kas apliecina, ka šis transporta koridors ir drošs, tajā strādā NATO. Kravas transportēšanai koordinē un apkopo Latvijas Bruņotie



spēki, un perspektīvā Bruņotie spēki būs nosūtītājs, kas konsolidēs NATO dalībvalstu kravas sūtīšanai pa dzelzceļu caur Krieviju, Kazahstānu un Uzbekistānu uz Afganistānu vai citiem reģioniem.

2010. gada februāra sākumā tika nokārtotas visas tehniskās formalitātes, lai Latvija kļūtu par galveno valsti NATO nemilitāro kravu tranzītā uz Afganistānu. Interesi par Latvijas piedāvāto pakalpojumu paudušas arī citas NATO dalībvalstis, tostarp Lielbritānija.

Rīgas brīvostā kravas tiek apstrādātas specializētajā konteineru terminālī „Baltic Container Terminal”, par kura atbilstību drošības standartiem pārliecinājās speciāli izveidota ekspertu komisija.

ASV vēstniece Latvijā Džūdita Gārbnere: „Tā kā ļoti daudzi Afganistānas misijai paredzētie sūtījumi tiek apzagti, sabojāti vai pat iznīcināti, ir atrasta alternatīva tradicionālajam amerikāņu kravu maršrutam caur Pakistānu un tapis otrs, drošāks ceļš ar bāzes vietu Rīgā. Rezultāts mūs patiešām ļoti apmierina. Rīgas jeb tā sauktais Ziemeļu ceļš ir izveidots tā, ka NATO kravas no ASV tiek transportētas līdz Rīgas brīvostai, šeit pārkrautas un tālāk vestas caur Krieviju, Kazahstānu, Uzbekistānu un Tadžikistānu uz Afganistānu. Ziemeļu sadales tīkls tagad ir pilnībā attīstīta sistēma, kas, bāzējoties Latvijā, veic vitāli svarīgas piegādes mūsu misijai Afganistānā. Tas ir ļoti labs pierādījums tam, cik cieša ir ASV un Latvijas sadarbība un ka mēs spējam strādāt kopā NATO ietvaros pie mūsu svarīgajiem mērķiem.”

NATO kravām ir augsta pievienotā vērtība, ar tām labi var nopelnīt ne tikai Rīgas brīvosta, bet arī Latvija kopumā, jo aprēķini liecina, ka par katru



Kaspars Gerhards.



Ķīnas delegācijas vizīte.



RBP Ārējo sakaru departamenta direktore Irina Gorbatkova piedalās IAPH ģenerālās asamblejas darbā.

uz Afganistānu nosūtīto konteineru Latvijas valsts budžets saņem no 500 līdz 600 eiro. ASV valdības pārstāvju delegācija vizītes laikā Rīgas brīvēstā apliecināja, ka šim un arī citiem projektiem ir labas izredzes un attīstības iespējas.

NATO kravas var kļūt par ļoti izdevīgu biznesu mūsu uzņēmējiem, jo daļu no Afganistānai paredzētajām kravām ASV plāno komplektēt ar Latvijā iegādātām precēm.

LR satiksmes ministrs Kaspars Gerhards: „NATO kravām ir laba attīstības dinamika, tāpēc ir pamats cerēt, ka šo kravu apjoms arvien pieaugs.”

LR aizsardzības ministrs Imants Lieģis: „Tā kā ASV ļoti nopietni izvērtē to uzņēmumu reputāciju, kuri nodrošina NATO kravu pārvadāšanu caur Latviju, tikos ar loģistikas uzņēmumu „DSV Air&Sea” un „DAMCO Latvia” pārstāvjiem. Apspriedām vairākus ar NATO nemilitāro kravu transportēšanu saistītus aspektus, lai arī turpmāk nodrošinātu šo kravu sekmīgu tranzītu caur Latviju. Esmu gandarīts, ka aizsardzības nozare, aktīvi veicinot NATO dalībvalstu kravu tranzītu caur Latviju, dod savu ieguldījumu valsts ekonomikas stimulēšanā.”

Rīgas domes priekšsēdētāja vietnieks un Rīgas brīvēstas valdes priekšsēdētājs Ainārs Šlesers: „Vizītes laikā ASV tikos ar daudzu pasaulē slavenu ASV kompāniju vadītājiem un ievērojamiem politiķiem. Šīs sarunas bija ļoti sekmīgas un deva jaunu impulsu abu valstu ekonomiskajai sadarbībai. Tāpat tika pārrunātas iespējas turpmāk attīstīt un paplašināt stratēģisko partnerību ASV kravu pārvadājumos caur Rīgas ostu uz Afganistānu. No ASV amatpersonu puses guvu

apliecinājumu, ka viņus pilnībā apmierina Rīgas brīvostas serviss un ka kravu pārvadājumi caur Rīgu uz Afganistānu turpinās pieaugt.”

NE TIKAI VĀRDI, BET ARĪ DARBI

Jau trešo gadu pavasarī notiek lielā Latvijas sakopšanas talka. 2010. gadā Rīgas brīvostas pārvalde to īpaši atbalstīja un aicināja iedzīvotājus unņēmumus sakopt Latviju, tai skaitā piesārņotās vietas Rīgas brīvēstā un tai piegulošajās teritorijās.

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētāja vietnieks Viesturs Silenieks: „Ostas teritorijā, kas aizņem piekto daļu no visas Rīgas teritorijas, divdesmit publiski pieejamajās vietās notika aktīva talkošana. Jau 2008. gada pavasarī Rīgas brīvostas pārvaldes darbinieki, Valsts vides dienesta speciālisti un Rīgas domes pārstāvji ieradās Mīlestības salā, lai novērtētu putnu ligzdošanas vietas un uzsāktu salas sakopšanas darbus. Lielās talkas laikā ostas pārvaldes darbinieki turpināja jau iepriekšējos gados aizsāktu Mīlestības saliņas sakopšanu.”

Rīgas brīvostas politika paredz panākt līdzsvaru starp ostas saimniecisko darbību un vides aizsardzību, tāpēc gan Mīlestības salu, gan arī citus Rīgas brīvostas teritorijā esošos dabas liegumus Rīgas brīvostas pārvalde saziņā ar Valsts vides dienestu paredz sakārtot triju gadu laikā. Rīgas brīvostas vairāk nekā 6300 ha lielajā platībā atrodas Piejūras dabas parka daļa, Mīlestības sala un Krēmeru dabas liegums.

Rīgas brīvostas pārvalde jau tradicionāli iesaistās procesos, kas uzlabo dzīves kvalitāti pilsētas iedzīvotājiem un veicina tīras vides saglabāšanu.



RBP piedalās lielajā Latvijas sakopšanas talkā.



Viesturs Silenieks: „Mēs nereti saņemam pārmetumus par vienu vai otru neizdarību, kas dažreiz ir pamatoti, dažreiz ne. Ar pilnu atbildību varu teikt, ka brīvosta savu iespēju robežās dara visu, lai iedzīvotājiem būtu droši dzīvot un patīkami atpūsties ostas apsaimniekotajās teritorijās. Lai to panāktu, mēs darām ne tikai to, ko diktē likums, bet arī to, ko nosaka uzņēmuma darbinieku labā griba.”

„NATURA 2000”

Rīgas brīvosta respektē noteikumus, kas saistīti ar “Natura 2000” un Piejūras dabas parka prasībām. „Natura 2000” statuss ir piešķirts daļai no Rīgas brīvostas teritorijas, kā arī teritorijām, kas ar to tieši robežojas: daļai no Mangaļu pussalas, Mīlestības salai un Daugavgrīvai.

Būtībā dabas lieguma noteikšana ir tikai pirmais solis teritorijas sakārtošanā, uzturēšanā un patiesā aizsardzībā, tāpēc Rīgas brīvostas pārvalde ir spērusi nākamo soli – aktīvi iesaistījusies praktiskajā „Natura 2000” teritorijas sakārtošanas darbā.■

BAKTĒRIJAS APĒD PIESĀRŅOJUMU

2010. gada jūnijā SIA „Eko osta” atklāja Latvijā pirmo dabisko baktēriju audzēšanas fabriku. Projekta kopējās izmaksas ir 449 000 latu, no kuriem 103 000 latu nāca kā Eiropas Savienības līdzfinansējums. Projekts realizēts sadarbībā ar LU Mikrobioloģijas un biotehnoloģijas institūtu, un tā ietvaros SIA „Eko osta” uzstādīja specializētu tehnoloģisko iekārtu – bioreaktoru kaskādi, kas kultivē mikroorganismus jeb baktēriju biomasu. Biopreparātu izmantos arī Latvijā vienīgajā augsnes attīrīšanas fabrikā Emburgā (Jelgavas rajons). Šādas dabiskās baktērijas ir plaši izmantojamas un kultivējamas, nākotnē veidojot paveidus, kas izmantojami arī sadzīvē.

SIA „Eko osta” valdes priekšsēdētājs Andrejs Laškovs: „Bioreaktorā saražoto preparātu, speciāli iepakotu, varēs realizēt ne tikai Latvijā, bet arī piedāvāt kā eksportpreci. Lēmums ražot šādas baktērijas radās tāpēc, ka no Skandināvijas valstīm, Francijas un ASV ieviestie preparāti ir dārgāki, bet nepieciešamība pēc tiem liela. Pēc Latvijas Vides aģentūras datiem, Latvijā ik gadu rodas aptuveni astoņdesmit tūkstoši kubikmetru ar naftas produktiem piesārņotas augsnes un oficiāli reģistrēti vairāk nekā pieci simti piesārņotu teritoriju. Naftas produktus noārdošās baktērijas izmantos arī rūpniecisko ūdeņu attīrīšanas iekārtās Rīgā, kurās mēnesī vidēji attīra ap 2000 m³ piesārņota ūdens no kuģiem un ostas teritorijas.” Saražotie mikroorganismi – baktērijas – izdala olbaltumvielas (fermentus) un noārda naftas produktu piesārņojumu augsnē. Viens no šīs tehnoloģijas izmantošanas ieguvumiem ir tas, ka samazinās kaitējums videi un apglabāto atkritumu apjoms atkritumu poligonos.

„EKO OSTA” NOSLĪPĒ AVĀRIJU SEKU LIKVIDĒŠANAS PROCESU

Saskaņā ar Rīgas brīvostas pārvaldes noteikto darbības plānu ostā divas reizes gadā notiek mācības nepa-





redzēta piesārņojuma likvidēšanai paaugstinātas bīstamības akvatorijā, un 2010. gadā SIA „Eko osta” vadīja taktiskās speciālās mācības, kurās tika iekļautas ostas septiņas piestātnes.

Mācību leģenda: vienā no piestātnēm tankkuģa bunkurēšanas laikā notikusi naf-

tas produktu noplūde, radot piesārņojumu 700 m² plašā teritorijā. Šāds piesārņojums prasa seku likvidācijai piesaistīt arī Rīgas brīvostas pārvaldes floti un speciālistus. Mācību laikā tika izmantots motorkuģis „Flora 1”, kas pirmais ieradās notikuma vietā. „Eko ostas” speciālisti novērtēja stāvokli, definējot to kā otrās grupas ārkārtas situāciju. Šādos gadījumos uz notikuma vietu izbrauc arī Rīgas brīvostas velkoņi un speciālisti, līdz ņemot norobežojošās bonas un naftas atkritumu savācējkugi „Rumba”. SIA „Eko osta” ražošanas direktors Ivars Briedis uzskata, ka mācības norisinājušās veiksmīgi – visi atbildīgie dienesti ir labi sagatavoti darbam ārkārtas situācijās. Rīgas brīvostas pārvaldes rīcībā ir velkoņi „Stella” un „Santa”, ko operatīvi var norīkot avārijas seku likvidēšanai un piesārņotās teritorijas norobežošanai. Rīgas brīvostas pārvaldes pārstāvis Vladimirs Tarans: „Velkoņu komandas strādā operatīvi un apliecina, ka iepriekš veiktā apmācība, kā arī darbinieku kvalitatīva atlase praksē sevi attaisno.”

Mācības avārijas seku likvidēšanai Rīgas brīvostas teritorijā notiek sistemātiski. 2010. gada vasarā tās notika arī „Statoil” un „Neste” termināļos. Taktiskajās mācībās plānots iesaistīt arī citus riskam pakļautos objektus.■

UZZIŅAI

Bīstamo rūpniecisko atkritumu apsaimniekotājs un pārstrādātājs SIA „Eko osta” ar Eiropas Reģionālās attīstības fonda un Latvijas zinātnieku atbalstu ieviesis Latvijā unikālu biotehnoloģisku projektu, lai ražotu dabiskas baktērijas, kuras izmantos naftu un citus ķīmiskus produktus saturoša piesārņojuma noārdīšanai, attīrot piesārņoto ūdeni un augsni. Lai attīrītu 1000 tonnu piesārņotas grunts, nepieciešami 1000 litru baktēriju. Pirmajā gadā biotehnoloģiskā fabrika saražos aptuveni 96 tonnas baktēriju preparāta, vēlāk jauda pieaugs līdz 200 tonnām gadā.

TERMINĀLIS NAV TIKAI PĀRKRAUŠANAS VIETA

SIA „Baltic Container Terminal” izpilddirektors Aldis Zieds: „Krīze noteikti ir ietekmējusi visus, arī mūs tā skāra, jo 2009. gadā piedzīvojām aptuveni divdesmit piecu procentu lielu kravu kritumu. Tagad varu teikt, 2010. gadā jau bijām tikuši pāri grūtākajam un gadu pabeidzām ar kravu trīsdesmit deviņu procentu pieaugumu, protams, salīdzinot ar 2009. gadu, tomēr tas bija krietni labāks rādītājs nekā mūsu sasniegumi veiksmīgākajos pirmskrīzes gados.

Pateicoties tālredzīgajai biznesa politikai, esam salīdzinoši vieglāk pārdzīvojuši krīzi. Lai pārlaistu grūtos laikus, daudzi bija spiesti atbrīvot savus darbiniekus, mums tas nebija jādara, jo BCT nekad nenodarbina vairāk cilvēku, nekā tas ir nepieciešams. Pirms krīzes un arī tagad uzņēmumā strādā divi simti darbinieku, kuru algas necieta grūtajos finansiālajos apstākļos. Izņēmums bija sešdesmit dokeri, kuriem algas vienu daļu veido nemainīga summa, bet otra ir atkarīga no apstrādāto kravu apjoma. Jāatzīst, ka sakarā ar kravu apjoma kritumu dokeru atalgojums proporcionāli samazinājās, bet tagad, kravām atkal pieaugot, arī alga pieaug.

Esam nopietni strādājuši, lai savus pakalpojumus padarītu arvien kvalitatīvākus un pievilcīgākus klientiem, un esam lieliski apguvuši kravu loģistikas ābece gudrību: nevaram orientēties tikai uz tām kravām, kas ir atkarīgas no attiecīgā laika politiskajām aktivitātēm vai nostādnēm. Lai mūsu konteineru terminālis strādātu stabili, ir nepieciešamas regulāras kravu plūsmas un pastāvīgi klienti.”

– Šķiet, ka ostas uzņēmumiem ir vieglāk pārvarēt ekonomiskās problēmas, jo to darbības mehānisms tomēr atšķiras no citu tautsaimniecības nozaru darbības.

– Tam gluži nevarētu piekrist, jo osta ir tikai neliels zobratīņš globālajā tautsaimniecības mehānismā, par ko liecina ostu darbības ciešā saistība ar citu nozaru darbību. Mūsu termināļa jaudas vēl joprojām nav izsmeltas, un mēs varētu pārkraut ievērojami vairāk kravu, nekā līdz šim to darām, bet mūsu darbību ierobežo dzelzceļa un autotransporta pārvadātāju iespējas. Krīzes iespaidā Latvijas autoparks ir samazinājies par aptuveni divdesmit pieciem procentiem, un likumsakarīgi, ka līdz ar to samazinājušās ir arī autotransporta pārvadājumu iespējas. Savukārt dzelzceļa platformu skaits krīzes rezultātā nav samazinājies, bet tas nav arī palielinājies, tāpēc, pieaugot kravām, ļoti izjūtam platformu trūkumu. Pašlaik „Latvijas dzelzceļa” rīcībā ir aptuveni astoņi deviņi simti platformu, no kurām aptuveni trīssimt piecdesmit ir tā sauktās trīsvietīgās platformas, kas četrdesmit pēdu konteineru pārvadājumiem nav izdevī-



Aldis Zieds.

gas. Ja mēs runājam ar kādu nopietnu klientu, kuram šķiet pievilcīgi BCT piedāvātie pakalpojumi, bet viņa rīcībā nonāk informācija par dzelzceļa un autotransporta nepietiekamajām jaudām, klienta interese zūd, jo viņa mērķis ir iespējami īsākā laikā nogādāt kravu patērētājam, nevis uzglabāt to mūsu termināļa kravu laukumos. Dzelzceļš visādi mēģina iziet no situācijas: lai kompensētu platformu deficītu, pat

krauj konteinerus pusvagonos, kuros pirms tam uz ostu atvestas ogles. Tas nav mūsdienu prasībām atbilstošs risinājums, jo palielinās kravu apstrādes laiks, netiek izmantotas modernas tehnoloģijas, tādējādi zūd multimodālo pārvadājumu jēga. Savukārt mums kā vienam no pakalpojumu sniedzējiem lielajā kravu loģistikas ķēdē ir grūti risināt valsts līmeņa problēmas, tomēr izmantojam visas iespējas, lai risinātu šos jautājumus. Esam Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas, Stivdorkompāniju asociācijas, Rīgas brīvdostas padomes dalībnieki, vēl citu asociāciju biedri, un ar šo institūciju starpniecību kopīgi risinām jautājumus, kas neaprobežojas tikai ar vienas kompānijas vajadzībām, bet skar Latvijas tranzīta biznesa konkurētspēju un mūsu valsts prestižu.

– Tomēr ir svarīgi, kādi procesi notiek katrā atsevišķajā mehānismā.

– Valsts pienākums ir risināt valsts līmeņa problēmas, bet mēs strādājam, lai attīstītu savu biznesu, uzlabotu pakalpojumu kvalitāti un ieviestu arvien modernākas tehnoloģijas. Esam gandarīti, ka mums ir izdevies likvidēt autotransporta rindas pie termināļa vārtiem, ko paveicām, pateicoties tehnoloģiju pilnveidošanai un šo procesu modernizēšanai. Esam ieviesuši automātisko vārtu sistēmu, kas nozīmē, ka jebkurai vietai terminālī ir sava adrese, jebkurai ostas operācijai ir savs kods, katra tehniskā vienība ir aprīkota ar datoru un visdažādākajām raidierīcēm, lai operators uz ekrāna saņemtu informāciju par konkrētas operācijas veikšanu. Kad darbs paveikts, operators nospiež pogu, un informācija tiek ievadīta kopējā informācijas sistēmā. Ar datorsistēmas palīdzību tiek noteikts konteineru izvietojums termināļa stāvlaukumā, kā arī fiksētas visas izmaiņas. Mūsu kompānijas informācijas tehnoloģiju nodaļas speciālisti

izstrādāja divpakāpju pieteikšanās sistēmu, kas apkopo visu informāciju par katru konkrēto kravu, tās pārvadātāju, samaksas kārtību, piedevām videokamerā tiek fiksēta automašīna, tās numurs, konteineru numuri, dažādas citas kravu raksturojošas norādes un zīmes, un arī šī informācija tiek ievadīta kopējā datu sistēmā. Ja datorsistēma apliecina, ka saņemta visa nepieciešamā informācija par attiecīgo kravu un tā atbilst visiem standartiem, tad krava bez problēmām var atstāt termināli. Šis, protams, ir vienkāršots sistēmas apraksts, bet ieskatu tās darbībā tomēr sniedz. Jau ilgu laiku tiek spriests, ka visas ostā strādājošās institūcijas vajadzētu saslēgt kopīgā sistēmā, lai bez kavēšanās varētu saņemt un apstrādāt gan robežsardzes, gan muitas, gan sanitārās robežkontroles, citu institūciju informāciju. Diemžēl tālāk par runāšanu neesam tikuši, joprojām katra institūcija strādā atrauti no kopīgiem procesiem. Patiesībā nav jāizgudro jauns divritenis, ja citur pasaulē tas jau ir izgudrots, vajadzētu tikai pārņemt labāko pieredzi. Lai kravu apstrādes procesi kļūtu daudz ātrāki, arī BCT darba optimizēšanā vēl ir lielas rezerves. Ja tagad ekspeditors kravas saņemšanai var pieteikties uz konkrētu dienu, tad, pilnveidojot sistēmu, to varēs izdarīt jau noteiktā stundā. Vēl gribu piebilst, ka mūsu termināli ir kravas, kuru vērtība ir ļoti liela, tāpēc mēs nopietni strādājam, lai panāktu kravu maksimālu drošību un izslēgtu nevajadzīgus pārpratumus kravas saņemšanas un izvešanas procesā. Datorsistēmas, kas nodrošina kravu apstrādes procesu termināli un ir izveidotas, izmantojot mūsdienu tehnoloģiju jaunākos sasniegumus, pilnībā izslēdz kļūdas, ko rada tā sauktais cilvēka faktors.

Autotransporta kravu saņemšana jau ir datorizēta, un tagad esam sākuši darbu pie līdzīga modeļa ieviešanas dzelzceļa kravu noformēšanā. Jāteic, ka dažviet pasaulē šāda sistēma dzelzceļa kravu apstrādē jau darbojas, bet, šķiet, būsim pirmie pasaulē, kas šādu sistēmu ieviesīs arī kuģu apstrādē. Pagaidām gan neko vairāk neizpaudivu, jo, kad sistēma būs pilnībā izstrādāta, par to ziņosim un sistēmu prezentēsim. Tā nebūs iepriekšējā ziņošana par kuģi, jo ar iepriekšējās ziņošanas sistēmu mēs strādājam jau vairākus gadus, un tas nozīmē, ka kuģu izkraušana un konteineru novietošana stāvlaukumā vispirms notiek datorā, kamēr pats kuģis vēl ir tikai ceļā uz ostu. Tiek darīts viss, lai kravu apstrādes laikā iespējami samazinātu liekas kustības, par kurām neviens naudu nemaksā. Protams, kad sākam ko jaunu un ieviešam jaunu sistēmu, vispirms jūtam pretestību, visi *spirinās* pretī, jo nākas pārkārtot jau ierasto rutīnas darbu. Tomēr vēlāk visi pārliecinās, ka pārmaiņas ievērojami atvieglo kravu apstrādes procesus. Mums ir paveicies, ka mūsu klienti ir lielās kompānijas, kas lieliski saprot jaunu tehnoloģiju priekšrocības. Patiesībā tas, ko mēs tikai tagad ieviešam, pasaulē nav nekas jauns, tāpēc lielie kravu pārvadātāji pat priecājas, jo lieliski apzinās, ka kravu apstrādes modernizēšana ļaus arī viņiem ietaupīt laiku un naudu. Tieši termināļu modernizācija ir viens no tiem veidiem, kā var piesaistīt jaunus klientus un noturēt jau esošos.

– Un kā tad ar konkurenci? Tagad jau daudzi piedāvā konteinerkravu pārkraušanas pakalpojumus.

– Es vienmēr esmu nodalījis divas lietas – konteineru terminālis un vieta, kur var un krauj konteinerus. Tā ir kā diena pret nakti vai, kā Odesā saka, tās ir divas lielas atšķirības. Teorētiski jau daudz nekas nav vajadzīgs, lai krautu konteinerus – tik vien kā pietātne, celtnis un kravu laukums, bet tā būs tikai vieta,

kur kraut konteinerus.

Lai šī vieta kļūtu par termināli, klāt jāliek kravas apstrādes plānošana, tehnoloģijas, elektronika un visas citas lietas, ko var nodrošināt tikai modernā konteineru terminālī.

Un mēs esam tie, kas tiešām nodrošina kon-

teineru termināļa pakalpojumus, arvien ceļot pakalpojumu kvalitāti.

– Vai tas, kā pirms desmit gadiem iedomājies ostu biznesa un konkrēti BCT darbības attīstību, sakrīt ar šīsdienas realitāti?

– Man bija daudz rožaināki sapņi, deviņdesmito gadu sākumā jau cilvēki par daudz ko sapņoja. Realitāte ir skarbāka. Tomēr jāatzīst arī tas, ka paši vien veidojam to vidi, kurā dzīvojam, un paši vien kopjam savas cilvēciskās attiecības. Un neviens cits jau mūsu parlamentu neievēl. Visiem un visos līmeņos jādara maksimāli daudz, lai mūsu valsts piedzīvotu labākus laikus. Mēs savā kompānijā to vienmēr esam centušies darīt, darām un arī plānojam nākotnē. Attīstība jau neiet pa taisnu ceļu, gadās gan bedres, gan pacēlumi, krīzes vienmēr ir bijušas, bet tās allaž ir veiksmīgi pārdzīvotas. Un šajā ziņā, protams, ostas bizness ir tas, kas būs vajadzīgs visos laikos un visos apstākļos. Bet, ja atceramies, kādi tik plāni tika kaldi, kādi tik konsultanti šurp brauca, kādus padomus un nākotnes vīzijas viņi mums zīmēja! Pat tādus, ka visu ostu biznesu Latvijai vajadzētu mest pie malas, jo šeit nekāda attīstība un izaugsme nav gaidāma. Paldies Dievam, viņi neko daudz tomēr nespēja paredzēt.

– Vai tu savā darbā saskati jaunus izaicinājumus?

– Patiesībā es te, ostā, esmu gandrīz vai tāda kā mēbele, jo savulaik, kad strādāju Kuģniecībā, osta atradās tās pakļautībā, tad jau iznāk, ka visu mūžu esmu strādājis vienā darba vietā. Bet te ir interesanti, jo tieši te viss notiek, osta ir dzīvs organisms un spogulis procesiem pasaulē. Katru dienu nāk jauni izaicinājumi, kuriem jāmeklē risinājums, un man joprojām patīk to darīt.■



RĪGAS OSTAI – 810

Sirsnīgi sveicu Rīgas ostas 810. jubilejas gadā un Rīgas svētku priekšvakarā!

Osta visos laikos bijusi neatņemama Rīgas pilsētas sastāvdaļa, tās dzīvības aizmetnis Daugavas krastā un viens no pamatiem, uz kura pilsēta vairāk nekā 800 gadu garumā ir augusi un attīstījusies. Ģeogrāfiskais stāvoklis un dabas apstākļi ļāva Rīgas ostai kļūt par nozīmīgu starptautiskās tirdzniecības vietu dažādu valstu kuģotājiem.

Man ir patīess gandarijums, ka Rīgas osta, līdzīgi kā pati galvaspilsēta Rīga, dinamiski attīstās, veicot ieguldījumus jaunās tehnoloģijās un inovatīvās darba metodēs, tajā pašā laikā arī domājot par ilgtspējīgu attīstību un ieviešot ostas darbībā vides aizsardzības un sociālos aspektus. Tam apliecinājums ir arī iegūtā starptautiskā „Zaļā balva” jeb zaļais statuss, kas ir skaista dāvana Rīgas ostai dzimšanas dienā.

Visiem klātesošajiem novēlu, lai Rīgas ostas jubilejas svētku krāšņums vairo jūsu dzīvesprieku, dod enerģiju un iedvesmo labiem darbiem! Priecīgus svētkus!

Patiesā cieņā,

Valdis Zatlers

Rīgā 2010. gada 19. augustā

OSTAS VADĪBA PATEICAS UZŅĒMĒJIEM

Rīgas osta nosvinēja savu simbolisko 810 gadu jubileju. Saistībā ar šo notikumu ir izvērtēts ostas uzņēmumu darbs un strādājošo individuālais ieguldījums, kas Rīgas ostai kopumā ir ļāvis pārsniegt pat optimistiskākās prognozes.

Ar gandrīz 30 miljonu tonnu apgrozījumu 2009. gads Rīgas ostai iezīmējās kā apstrādāto kravu rekordgads. Ja atceramies, tad 1995. gadā izstrādātajā ostas attīstības stratēģijā laika posmam no 1995. līdz 2010. gadam tika paredzēts sasniegt 16,9 miljonu tonnu apgrozījumu gadā. Tagad redzam, ka Rīgas brīv-



Ostas 810 gadu jubilejas svinības Bastejkalnā.



A. Leiškalne pasniedz ziedus E. Delveram.



Rīgas ostas svētku svinību ietvaros notika Kanāla regate.

ostas pārvalde ir spējusi radīt labvēlīgus apstākļus ostas uzņēmumu darbam un plānotais apjoms ir pārsniegts gandrīz divkārt.

„Daudzkārt ir runāts, ka Rīgas osta zaudējusi savu ietekmi Baltijas jūrā un apstrādāto kravu apjoms nav ne tuvu tam, kāds bija Padomju Savienības pastāvēšanas laikā. Taču daudziem nav zināms fakts, ka 1988. gadā, kad ostas darbību vēl neietekmēja *perestroikas* sekas un PSRS strikti pildīja ar ārvalstīm noslēgtos sadarbības līgumus, kuru darbības laiks vēl nebija beidzies, Rīgas ostas kopējais kravu apjoms bija tikai 7,2 miljoni tonnu. Līdz ar izmaiņām ekonomiskajā un politiskajā sistēmā kravu apgrozījums ostā kritās un 1991. gadā vairs bija tikai 5,5 miljoni tonnu. Nepilnu 20 gadu laikā apgrozījums ir pieaudzis seškārtīgi. Tātad varam teikt, ka Rīgas ostas attīstība noris straujāk nekā plānots, to nav ietekmējusi arī pēdējo gadu pasaules ekonomikas krīze, un šogad atkal kravu apgrozījums būs kaut nedaudz, bet tomēr lielāks par iepriekšējā gadā sasniegtajiem 30 miljoniem tonnu,” norāda Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Ainārs Šlesers. „Pamatojoties uz sasniegtajiem rezultātiem, kā arī iestrādēm jaunu kravu īpašnieku piesaistīšanā Rīgas ostai un jaunu loģistikas ceļu attīstīšanai no Dienvidiem un Āzijas valstīm uz Ziemeļiem un Eiropu, prognoze par 50 miljonu tonnu robežas sasniegšanu tuvāko piecu gadu laikā ir ļoti reāla.”

Svinību reizē valdes priekšsēdētājs atzīmēja, ka Rīgas ostas pārvaldes panākumi ir arī ostas teritorijā strādājošo uzņēmumu panākumi, jo no

viņu aktivitātes ir atkarīga ostas kopējā attīstība, un labie sasniegumi ir pārvaldes un katra uzņēmuma kopdarba rezultāts. Svinīgajā pasākumā tika apbalvoti ostas uzņēmumi, kas pēdējo gadu laikā uzrādījuši vislabākos rezultātus. Vienu no galvenajām balvām par lielāko apgrozījumu piecu gadu laikā saņēma SIA „Rīgas centrālais termināls”. Uzņēmuma valdes priekšsēdētājs Ralfs Kļaviņš: „Rīgas ostu uztveru kā Eldorado jeb neapgūto iespēju zemi. Šeit ir daudz brīvu teritoriju, laba infrastruktūra un uz mērķi vērsta attieksme pret kompānijām, kas strādā Rīgas brīvostas teritorijā. Tāpat kā vairākas citas ostas kompānijas, gaidām uz Krievu salas projekta īstenošanu, jo tas pavērs jaunas iespējas daudziem ostas uzņēmumiem – varēsim piesaistīt lielākus kuģus, ātrāk veikt kravu apstrādi un tajā pašā laikā ar savu darbību mazāk ietekmēsim apkārtējo vidi. Mūsu kompānija brīvostas pārvaldes izvirzīto mērķi – 50 miljoni tonnu kravu gadā – uzskata par ļoti reālu, jo arī mēs gatavojamies būtiski palielināt apstrādāto kravu apjomu. Viens no projektiem, kas dos šo iespēju, ir realizācijas procesā esošais līgums ar kompāniju „Uralhim”, kura plāno caur Rīgas ostu sūtīt minerālmēslu kravas.”

Tāpat apbalvojumus par veiksmīgu darbu saņēma SIA „Strek”, „Rīgas universālais termināls”, „B.L.B. Baltijas termināls”, „Alpha osta”, „Naftinpeks”, „Rīgas kuģu būvētava” un citi.

STIVIDORU APBALVOŠANA RĪGAS OSTAS 810 GADU JUBILEJAS SVINĪBU IETVAROS, IZVĒRTĒJOT BRĪVOSTAS KRAVU APGROZĪJUMU LAIKĀ NO 2005. LĪDZ 2009. GADAM

■ SIA „RĪGAS CENTRĀLAIS TERMINĀLS” – nominācijā „TOP kopējais – lielākais apgrozījums piecu gadu laikā”

■ SIA „STREK” – nominācijā „TOP beramkravas”

■ SIA „RĪGAS UNIVERSĀLAIS TERMINĀLS” – nominācijā „TOP kokmateriāli un multifunkcionalitāte”

■ AS „B.L.B. BALTIJAS TERMINĀLS” – nominācijā „TOP lejamkravas”

■ SIA „ALPHA OSTA” – nominācijā „Specializētais termināls”

■ SIA „NAFTIMPEKS” – nominācijā „Visstraujāk augošais termināls, kas uzrādījis straujāko dinamiku”

■ AS „RĪGAS KUĢU BŪVĒTAVA” – nominācijā „Vislielākais darba vietu skaits”

■ SIA „JAUNMĪLGRĀVJA OSTAS KOMPĀNIJA” – nominācijā „Teritorijas izmantošanas efektivitāte”

■ SIA „EKO OSTA” – nominācijā „Inovācijas”

■ AS „Tallink Latvija” – nominācijā „Pasažieru līnija, kas nodrošina vislielāko pasažieru skaitu”

RĪGAS BRĪVOSTAS PĀRVALDES DARBINIEKU APBALVOŠANA RĪGAS OSTAS 810 GADU JUBILEJAS SVINĪBU IETVAROS PAR PERSONISKO IEGULDĪJUMU OSTAS UN VISAS NOZARES ATTĪSTĪBĀ

Ar RBP Krūšu nozīmi:

Inita Luna – kruīza kuģu un pasažieru daļas vadītāja, Anita Valle – Juridiskā departamenta direktore, Ilona Eiduka – juriskonsulte – eksperte zemes jautājumos, Rūdolfs Pundiņš – jūras kanāla mērījumu daļas vecākais speciālists.

Ar RBP Atzinības rakstu:

Zane Kalniņa – juriste – kadastra inženiere, Sandra Maķe – vecākā grāmatvede, Dailonis Kivliņš – vecākais finanšu ekonomists, Jurijs Zariņš – Kuģu satiksmes centra (KSC) vadītājs, Arturs Ramms – vecākais stūrmanis, Verners Krasovskis – vecākais kuģu locis, Ernests Vagels – ostas autotransporta administrators, Ārija Apoga – saimniecības daļas vadītāja, Edvards Ross – personāla drošības speciālists, Zeltīte Līce – caurlaižu biroja vadītāja.

RĪGAS BRĪVOSTĀ STRĀDĀJOŠO UZNĒMUMU DARBINIEKU APBALVOŠANA PAR ILGGADĒJU DARBA STĀŽU, SASNIEGUMIEM UN PERSONISKO IEGULDĪJUMU UZNĒMUMA, RĪGAS OSTAS UN VISAS NOZARĒS ATTĪSTĪBĀ:

Ļubova Hofrāte – SIA „Jaunmīlgrāvja ostas kompānija”, Aleksandrs Kirilovs – SIA „Port Milgravis”, Aleksandrs Galkovičs – AS „Rīgas kuģu būvētava”, Staņislavs Lehs – SIA „Rīgas centrālais termināls”, Valentīna Zemmele – SIA „Strek”, Dzintars Vigulis – SIA „Baltic Container Terminal”, Andrejs Zupčenko – SIA „Alpha Osta”, Viktors Putrikēvičs – SIA „Rīgas universālais termināls”, Normunds Mekšs – SIA „LaCon”, Jevgēnija Segale – AS „B.L.B. Baltijas termināls”, Kārlis Līcis – SIA „MAN-TESS”, Alla Vasiljeva – SIA „Naftimpeks”, Aleksandrs Kirilovs – SIA „Magnāts Stividoris”, Uldis Kuļikovskis – SIA „Eko osta”.■

VEIDOJOT JAUNO UN SAUDZĒJOT JAU RADĪTO

Livonijas ordeņa pils priekšā ganās govys, turpat blakus mēslu kaudze, pussagruvuši vecie spīķeri, kur veči nokārto savas dabiskās vajadzības, bedrainas ielas, noplukuši nami, netirs ūdens krānā, piesārņots gaiss un bezcerība – tāda pirms 20 gadiem bija Ventspils realitāte. Kā Ventspilij izdevies izrausties no, iespējams, dziļākās bedres Latvijā un savu 720. jubileju sagaidīt kā vienai no sakoptākajām Latvijas pilsētām, pārdomās dalās Ventspils mērs un Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētājs AIVARS LEMBERGS.

Ventspils piedzīvojusi dažādus laikus. No galvu reibinošiem sasniegumiem Kurzemes hercogistes laikā līdz pilnīgām šausmām padomju gados.

A. Lembergs: „Vēsturi vienmēr iedala kaut kādos laikos: cara laiks, neatkarīgās Latvijas laiks, padomju laiks un atkal neatkarīgas valsts laiks. Tie ir tik atšķirīgi vēstures periodi, bet man svarīgākais ir tas, kā pilsēta mainījies tieši neatkarības gados. Ja tagad saliek līdzās padomju un neatkarības laiku. Tie ir divi dažādi stāsti. Protams, arī padomju stāstu nevar vērtēt tikai negatīvi. Cilvēki dzīvoja un strādāja, tomēr atskaites punkts pirms divdesmit gadiem man šķiet būtisks. Gatavojoties Ventspils 700+20 gadu svinībām, veidojām pilsētas jubilejas albumu, un tad man atmiņā tā pa īstam atausa, kā toreiz bija. Atšķirība ir gana šokējoša. Visa krastmala bija iebrukusi, krasts izskalots. Ostas iela slēgta, jo Aizsardzības ministrija Ventā bija ielāņojusi tauvot kaut kādus apsardzes kuģus. Man nācās ar ministru Krastiņu cīnīties un pierādīt, ka agrāk, Latvijas laikā, šī bija brīvi staigājama iela. Sākām domāt, ko darīt ar Livonijas ordeņa pili. Mūsu darba grupa stāvēja pils pagalma vidū līdzās lielai drazu kaudzei, un turpat pie pils ganījās govys. Tas viss tik sirreāli izskatās tagad.

Varam paanalizēt, ko esam darījuši atšķirīgi no citiem. Un tas patiešām ir ārkārtīgi daudz. Gandrīz visu. Nu, piemēram, astoņdesmito gadu beigās man ar Ventspils problēmām izdevās tikt līdz PSRS Ministru padomes priekšsēdētāja vietniekiem Masļukovam un Gusevam. Pašā Kremlī. Un tur bija vairākas sanāksmes par Ventspils problēmām. Šīs problēmas bija jāp dara sociālekonomiski nozīmīgas PSRS līmenī, un tas izdevās. Tā, piemēram, mums izdevās jautājam dabūt tik daudz skārda, cik Latvijas PSR saņēma divos gados. Jāatzīst, ka Ventspils padomju laikā neizmantoja kolosālākās iespējas. 70., 80. gadi. Ventspili varēja uztaisīt pilnīgi no jauna. Bet tad gan vajadzēja pavisam citu pieeju šim jautājumam, tādu, kā tā bija deviņdesmitajos. Piemēram, toreiz mums izveidojās pirmie kontakti ar Zviedriju, ieve-

dām no turienes medicīnisko aprīkojumu un gultas. Mums pēc izgulētajām drāšu gultām tā uzreiz bija Eiropa. Jebkurā nozarē bija un joprojām milzīga nozīme ir organizatoriskajam darbam un vienmēr izšķirošs ir cilvēka faktors. Tāpēc Ventspilī tika pieņemts un veiksmīgi realizēts lēmums par personāla apmācību nozarēs, kurās gribējām sasniegt būtisku progresu, kurās mums revolucionāri bija jāceļ kompetences līmenis. Evolūcija te nederēja. Mums vajadzēja revolūciju. Tādēļ par skolotājiem izvēlējamies pasaulē un Eiropā labākos speciālistus. Riska vadību mums mācīja angļi, vides politikā un pilsētas plānošanā skolotāji bija no Roterdamas! Vides aizsardzības licencēšanas sistēmu mēs pārņēmām no Holandes. Pilsētas plānošanā, ģeogrāfiskās informācijas sistēmas izveidē mūsu skolotāji bija kanādieši, medicīnā – zviedri un franči. Komunālajā saimniecībā – vācieši. Es toreiz teicu, ja būsīm labāki nekā Bavārijas vācieši, varēsim teikt: okei, mēs esam labi! Tāda bija un ir mūsu mērķa.



Latvijas Ostu padome 1996. gadā.



Valsts prezidents Guntis Ulmanis 1997. gadā
apciemo Ventspils ostu.

Arī visās citās jomās mums bija skolotāji, un, ja deviņdesmitajā gadā no rūpnieciskā riska vadības mēs neko nesapratām, tad jau pēc četriem gadiem mūsu cilvēki piedalījās starptautiskās konferencēs un dalījās ar citiem pieredzi.

Lielākais sasniegums pa aizvadītajiem divdesmit gadiem ir tas, ka mēs, ventspilnieki, paši sev un arī visiem pārējiem esam pierādījuši, ka mēs varam. Varam būt Eiropas un pasaules līmenī. Protam sevi organizēt – uzstādīt augstus mērķus, tos sasniegt un sasniegto līmeni arī noturēt.

No neticības saviem spēkiem mēs esam nonākuši pie ticības sa-



LTBA jau kopš 1994.gada darbojas A. Lemberga vadībā.

viem spēkiem. Agrāk ventspilnieks kaunējās no tā, ka viņš ir no Ventspils. Un arī ārpusē tā uzskatīja – nu, jūs, nabadziņi, nu kādi jūs izskatāties. Teju – uz nāves gultas vēža klīnikā, žēlastības gals. Šobrīd ventspilnieki lepojas ar savu izcelsmi. Viņi ir ar stāju, viņi ir patrioti. Lielais sasniegums ir tas, ka pēcpadomju laikā netika izvazāts Ventspils tautsaimniecības mugurkauls.

Vaicāsi, ko vēl darijām atšķirīgi no pārējās Latvijas? Pirmie sākām svērt smagās mašīnas, lai tās nebrauktu pārkrautas pa pilsētas ielām. Sākumā pat no Ventspils pievārtes mašīnas koksni veda uz Rīgu, kur neviens neko nepārbaudīja. Taču ar laiku man izdevās pārliecināt arī pārējo Latviju, ka neesam tik bagāti, lai atļautu braukt pārkrautām mašīnām pa mūsu šosejām. Kad Ainārs Šlesers kļuva par satiksmes ministru, Ventspils pieredze tika pārņemta.

Nākamais piemērs ir padomju armijas kādreizējo īpašumu saglabāšana. Pirms armijas aiziešanas uztaisījām revīziju, konstatējām, kas mūs interesē. Tad ar karaspēka daļu komandieriem vienojāmies, ka viņi šos īpašumus atdod pilnīgā darba kārtībā. Un tādus mēs arī tos saņēmām. Pat ar visiem telefona vadiem! Izdzērām konjaku, paspiedām rokas un visi bijām apmierināti. Bet valsts ko izdara? Uzspriecināja Skrundas lokatoru un plātījās ar to. Faktiski tika uzspriecināta nacionālā bagātība – milzīgs zinātnes centrs. Es nekad mūžā tam nebūtu piekritis.

Mēs pirms piecpadsmit gadiem uztaisījām reformu medicīnā. Tur, kur šobrīd atrodas augstskola, bija terapijas nodaļa un poliklīnika. Šodien visa ēka ir atvēlēta augstskolai, un pēdējo, ziemeļu korpusu mēs savedīsim kārtībā līdz

galam par Eiropas naudu. Savukārt slimnīcu mēs padarījām kompaktāku un par ekonomiski efektīvāko Latvijā.

Esam pratuši paņemt Eiropas naudu: Ventas tilts par Eiropas naudu, pievecelņi par Eiropas naudu. Bet kā citādi?

Ja godīgi, tad es arī pats neticēju, ka spēsim tik daudz paveikt. Atceros, bija laiks deviņdesmito gadu pirmajā pusē, kad arhitekti ne nieka nevarēja izdomāt. Viņi bija pieraduši dzīvot padomju sistēmā, un, pēkšņi iegūstot profesionālu brīvību, izrādījās, ka viss radošais potenciāls ir iesūnojis. Viņiem vispirms bija jāiepazīst pasaule. Nākamā problēma – celtnieki. Likās, neviens te neprātis būvēt. Izrādījās, nekā tamlīdzīga! Ventspilnieki prot būvēt vēl labāk nekā vācieši. Šobrīd mēs ar saviem celtniekiem varam lepoties!

Darāmā ir bezgala daudz, veidojot jauno un saudzējot jau radīto. Dzīve rāda, ka noturēt sasniegto līmeni nav vienkāršs uzdevums. Es to lietu redzu tā: nedrīkst ķerties pie kaut kā jauna, ja esošo nevar noturēt labā līmenī. Visam ir jāizskatās kā nesen uzbūvētam, pat ja tam ir desmit un vairāk gadu. Pilsēta katru dienu jāuztur perfektā kārtībā. Tas ir ikviena pienākums, un varai šajā darbā jārada priekšzīme. Tu nevari kaut ko padarīt šodien, rīt aizmirst un tad atcerēties pēc pusgada. Nē, te ir jāliek ķieģelis pie ķieģeļa, ideja pie idejas, darbs pie darba. Sistēma ir viengabalaina. Tajā ietilpst bērnudārzi, skolas, augstskola, interešu izglītība. Bērnu pilsētiņa, piedzīvojumu parks. Ir svarīgi, lai mamma var viegli uzstumt ratiņus uz ietves. Tas varbūt maksā divus santīmus dārgāk, bet tā ir ērtāk. Un šai filozofijai jābūt pašsaprotamai – kā iztīrīt zobus rītā, vakarā, kā vingrot un nepārēsties. Kā reliģijai. Mūsu pilsētas filozofijas pamats ir ģimene, un ģimene – tie ir arī bērni. Ja labi jūtas bērni, labi jūtas ģimene, ar nosacījumu, ka vecākiem ir darbs. Tas ir mūsu modelis. Mēs vienmēr esam centušies ieklausīties ventspilniekos un viņu vēlmēs plānveidīgi realizēt.

Jā, un vēl nozīmīgi ir saprast, ka pilsēta ir domāta tās iedzīvotājiem. Viņi ir ļoti dažādi – raksturi, vecumi, dzimumi, nodarbošanās, hobiji, orientācijas –, bet viņi visi ir ventspilnieki. Tāpēc svarīga ir atgriezeniskā saite: ventspilnieks – vara, vara – ventspilnieks. Tikai tad, ja ir dialogs, jūs varat cerēt uz panākumiem.

Ko tālāk? Mēs strādājam, lai saistībā ar ES naudu definētu un saskaņotu Ventpils un Latvijas intereses periodā līdz 2020. gadam. Galvenais ir turpināt Ventpils industrializāciju. Jāturpina attīstīt un nostiprināt Ventpils kā Ziemeļkurzemes galvenā attīstības vilcēja lomu. Latvijas mērogā – uzreiz pēc Rīgas. Ražotnes, kas ir Ventpilī, ģenerē jaunas darbavietas Kuldīgā, Talsos, Ventpils novadā pats par sevi. Ja valsts politika nebūs galīgi aprobežota, es domāju, mums viss izdosies. Es nākotnē skatos ar optimismu.”■

VENTSPILS BRĪVOSTAS ZIŅAS

VENTSPILS BRĪVOSTU UZSKATA PAR PERSPEKTĪVU

Ventspils brīvosta piedalījās populārā britu laikraksta „Financial Times” izdevuma „fDi Magazine” veiktajā aptaujā „Nākotnes globālās brīvās zonas 2010/11” (*Global Free Zones of the Future 2010/11*), kur tika salīdzinātas brīvās zonas visā pasaulē. Aptaujai uzaicināja vairāk nekā 700 ekonomiskās zonas, lūdzot norādīt kvalitatīvos un kvantitatīvos rādītājus. Iegūtā informācija tika izvērtēta, ņemot vērā ekonomisko potenciālu, izmaksu efektivitāti, mārketingu u.c. Tālākai vērtēšanai tika izvirzītas 66 ekonomiskās zonas, kam neatkarīgu ekspertu grupa deva savu novērtējumu. Ventspils brīvosta ieņem piekto vietu kā nākotnes vai perspektīvākā zona 2010./2011. gadā, atpaliekot tikai no ekonomiskajām zonām Ķīnā (Šanhajā), Apvienotajos Arābu Emirātos, Meksikā un Jordānijā.

Neviena cita Eiropas ekonomiskā zona nav iekļuvusi aptaujas pirmajā desmitniekā. 11. vietā ierindota Lodzas speciālā ekonomiskā zona Polijā, bet Klaipēdas speciālā ekonomiskā zona ierindota 20. vietā. Ventspils brīvosta ieguvusi augstu novērtējumu arī atsevišķās nominācijās. Piemēram, izmaksu efektivitātes ziņā Ventspils brīvosta ierindojas ceturtajā vietā, bet nominācijā „Labākā ostas zona” – piektajā vietā. Pētījumā atzinību guvis arī Ventspils brīvostas mārketingis, kas ir atzīts par septīto labāko pasaulē.



Aptaujā par labākajām ekonomiskajām zonām no Latvijas iekļauta vēl tikai Rēzeknes speciālā ekonomiskā zona, kas ierindota sestajā vietā pasaulē izmaksu efektivitātes ziņā.

Pētījuma rezultāti ir nozīmīgs panākums Ventspils brīvostai: pozitīvi novērtētais darbs infrastruktūras attīstībā, mērķtiecīgais mārketinga un pre-timnākšana potenciālajiem biznesa partneriem un investoriem apliecina, ka Ventspils brīvosta ir konkurētspējīga pasaulē un ir lieliska vieta investoriem biznesa attīstībai. Pētījuma rezultātus iespējams aplūkot „fDi Magazine” mājaslapā internetā.

EIROPAS NAUDA INFRASTRUKTŪRAI

Ventspilī parakstīja līgumus par triju Eiropas Savienības Kohēzijas fonda līdzfinansēto projektu realizāciju Ventspils ostā: „Ventspils brīvostas sauskravu termināļa būvniecība”, „Pievedceļi Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām” un „Ventspils brīvostas infrastruktūras attīstība”. Līgumu parakstīšanu ar savu klātbūtni pagodināja arī satiksmes ministrs Kaspars Gerhards.

Saskaņā ar projektu „Ventspils brīvostas sauskravu termināļa būvniecība” Ventspils brīvostas teritorijā paredzēts uzcelt sauskravu termināli un izveidot infrastruktūru, lai varētu piegādāt, novietot un iekraut kuģos ģenerālkraavas,

beramkravas, būvmateriālus u.c. Projektu plānots realizēt līdz 2011. gada 31. decembrim.

Projekts „Pievedceļi Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām” paredz nodrošināt pievedceļu sabalansētu attīstību Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām, tādējādi ceļot kravu pārvaldījumu efektivitāti, kas veicinās Ventspils ostas kapacitātes un konkurētspējas paaugstināšanos. Līdz 2014. gada 31. decembrim projekta ietvaros plānots realizēt būvniecību 27 objektos.

Savukārt Ventspils brīvostas infrastruktūras attīstības pro-



2010. gada 11.maijā Ventspilī notika LR satiksmes ministra Kaspars Gerhards vadītā ministrijas vizīte. Tās ietvaros Satiksmes ministrija ar Ventspils brīvostas pārvaldi parakstīja līgumus par triju Eiropas Savienības Kohēzijas fonda līdzfinansēto projektu realizāciju Ventspils ostā – „Ventspils brīvostas sauskravu termināļa būvniecība”, „Pievedceļi Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām” un „Ventspils brīvostas infrastruktūras attīstība”.

2010. gada 22. martā tika parakstīts līgums par ES struktūrfondu finansējuma piešķiršanu projektam „Autotransporta detaļu un piederumu ražošanas izveide”. Līgumu parakstīja Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras direktors Andris Ozols, SIA „Malmar Sheet Metal” valdes loceklis Dorsāns Dominiks Žans Kamijs de Bijšērs, Ventspils pilsētas domes priekšsēdētājs Aivars Lembers un Ventspils brīvdostas pārvaldnieks Imants Sarmulis.



jekts paredz nodrošināt brīvdostas teritorijas kompleksu ilgtermiņa attīstību, saglabājot un palielinot ostas kravu apgrozījumu. Projekta specifiskais mērķis ir konkurētspējas veicināšana. Projektu plānots realizēt līdz 2012. gada 31. decembrim.

„VITOL” NEATTAISNO CERĪBAS

Ventspils mērs Aivars Lembergs nav apmierināts ar holdingkompānijas „Ventspils nafta” (VN) līdzīpašnieka starptautiskā naftas un gāzes tirdzniecības koncerna „Vitol” darbību Ventspils ostā.

Aivars Lembergs: „Esmu neapmierināts ar „Vitol” darbību Ventspils ostā. 2010. gadā „Ventspils nafta terminālā” darbības rezultāti ir sliktāki nekā gadu iepriekš. Tas tāpēc, ka „Vitol”, kas darbojas šajā terminālī, ir tirgotājs, tas nav ieinteresēts palielināt kravu pārkraušanas apjomu un uzsvāru liek uz cenu.”

Starptautiskais naftas un gāzes tirdzniecības koncerns „Vitol Group” un „Latvijas naftas tranzīts” ir lielākie „Ventspils naftas” akcionāri. „Ventspils naftas” akcijas kotē biržas „NASDAQ OMX Riga” oficiālajā sarakstā.

UZZIŅAI

„Ventspils nafta termināls” ir „Ventspils naftas” 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, to uzglabāšanu un pārkraušanu. „Ventspils nafta termināls” ir lielākais šāds uzņēmums reģionā, tā naftas un naftas produktu rezervuāru parks sasniedz 1,2 miljonus kubikmetru.

VENTSPILĪ TURPINĀSIES TRANZĪTIELU IZBŪVES DARBI

Satiksmes ministrija ir atbalstījusi priekšlikumu projektā „Eiropas starptautiskās maģistrāles un valsts galvenā autoceļa (A10) ielu posmu rekonstrukcija Ventspilī” izbūvēt vēl papildu ielas posmus. Šāds lēmums pieņemts, jo

UZZIŅAI

Eiropas Reģionālās attīstības fonda finansētā projekta mērķis ir ievērojami palielināt pilsētas ielu caurlaides spēju. Projekta ietvaros rotācijas apļos ir izbūvētas turbojoslas, mainot Dzintaru ielas trasējumu un paplašinot tilta pār dzelzceļa sliedēm ietves abos virzienos; Sarkanmuižas dambja – Lielā prospekta – Lāčplēša ielas krustojumā ir uzstādīti unikāli satiksmes intensitāti regulējoši luksofori, kas fiksē automašīnu skaitu krustojumā.

līdzšinējā projekta realizācijas gaitā radusies līdzekļu ekonomija. Plānots, ka būvdarbi tiks sākti 2011. gada pavasarī.

Projekta ietvaros ir plānots uzstādīt velosipēdistu aizsargnorobežojumu ar kopgarumu 2,4 km un uzstādīt metāla barjeras ar kopējo garumu 3,3 km. Savukārt kopējais rekonstruēto pilsētas tranzītielu garums būs 5,5 km.

Projekta kopējās izmaksas būs 4,2 miljoni latu, tai skaitā Eiropas Reģionālās attīstības fonda finansējums aptuveni 3,6 miljoni latu, kas ir 85% no kopējām attiecināmajām izmaksām, un valsts budžeta dotācijas –189 tūkstoši latu, kā arī Ventspils pilsētas pašvaldībai jānodrošina līdzfinansējums 443 tūkstošu latu apmērā. Projektu paredzēts īstenot līdz 2011. gada 31. decembrim.

MILITĀRĀ TEHNIKA VENTSPILS OSTĀ

5. oktobrī Ventspils ostā no Vācijas ieradās prāmis ar ASV militāro tehniku apvienotajām sauszemes un gaisa spēku starptautiskajām mācībām „Sabre Strike 2011”. Ostā izkrautas vairāk nekā 65 militārās tehnikas vienības un 50 treileru, kā arī konteineri ar ekipējumu, kas tiks transportēti uz Ādažu poligonu, kur no 18. līdz 31.oktobrim notiks apvienotās sauszemes un gaisa spēku starptautiskās militārās mācības „Sabre Strike 2011.” Mācībās piedalīsies vairāk nekā 1700 karavīru no Latvijas, Lietuvas, Igaunijas, Polijas un ASV.

Pārsvārā tās ir automašīnas kravas pārvadājumiem, riteņtehnika, kā arī transports karavīru pārvadāšanai, to skaitā apvidus automašīnas HMMWV, desmit riteņu pilnpiedziņas kravas automašīna M-1075, kravas automašīnas M-915 un M-923, degvielas uzpildes treileris M-969 un cita tehnika.

„SCANDLINES” PALIELINA APGRIEZIENUS

Lai apmierinātu augošo pieprasījumu pēc ceļošanas un pārvadājumiem uz un no Baltijas valstīm, sākot ar 2011. gada 3. janvāri maršrutā Nīneshamna – Ventspils piecas reizes nedēļā kursēs kuģniecības uzņēmuma „Scandlines” nomātais kravas-pasažieru prāmis „Scottish Viking”, kas par 30% palielinās pārvadājumu apjomu.

„Scandlines” izpilddirektors Sorens Polsgārds Jensens: „2010. gadā arvien vairāk cilvēku ir vēlējušies ceļot no un uz Baltijas valstīm. Kompānija vēlas apmierināt tirgus prasības. Vispirām kārtām tas, protams, attiecas uz kravu



pārvadājumiem, taču mūsu maršrutus uz Baltijas valstīm izmanto arī aizvien vairāk tūristu. Pateicoties „Scottish Viking” mūsdienīgajam aprīkojumam, mēs varēsim labāk apmierināt pasažieru vēlmes.”

No 2011. gada janvāra motorkuģis „Ask”, kas 2010. gadā kursēja maršrutā Nīneshamna – Ventspils, strādās maršrutā Trāvēminde – Liepāja, tur nomainot motorkuģi „Kaunas”. Dviņu kuģis „Urd” arī turpmāk kursēs maršrutā Trāvēminde – Ventspils.

LIELĀKAIS PRĀMIS

Prāmjū kompānijas „Finnlines” kuģi turpmāk piedās arī Ventspilī, tādējādi tiks radītas jaunas iespējas kravu pārvadājumiem Baltijā un arī aktivizēts pasažieru pārvadājumu tirgus starp Vāciju, Latviju un Krieviju. Jaunās prāmjū līnijas operatoru mērķis ir palielināt ziemeļu maršruta kapacitāti.

Kompānijas paziņojumā teikts, ka izmaiņas ne tikai palielinās kravu apgrozījumu starp Sanktpēterburgu, Baltijas ostām un tālāk, bet sniegs arī jaunas iespējas pasažieru satiksmē, īpaši pasažieriem no Vācijas, kas vēlas apmeklēt interesantus galamērķus Krievijā un Latvijā.

Kompānija velta daudz pūļu tam, lai paplašinātu pakalpojumu paketi pasažieriem, un tic, ka klienti Hamburgā, Rostokā un Berlīnē labprāt izmantos

UZZIŅAI

Prāmis „Scottish Viking” būvēts 2009. gadā Visentini kuģu būvētavā Itālijā. Kuģa garums ir 186,5 metri, prāmis var uzņemt 120 treileru un 489 pasažierus. Pasažieru rīcībā ir dažādas klases 107 kajītes un 57 sēdvietas uz klāja. Uz prāmjā „Scottish Viking” ir moderns servisa aprīkojums – restorāns, bārs un veikals.



2010.gada 30.martā SIA „Bucher Schoerling Baltic” ražotnē tika parakstīts līgums par ES struktūrfondu projekta īstenošanu SIA “Bucher Schoerling Baltic” projektam „SIA Bucher Schoerling Baltic mašīnbūves ražotnes attīstības projekts augstākas pievienotās vērtības produktu ražošanai” aktivitātē “Augstas pievienotās vērtības investīcijas”.

nostiprinās saikni starp Baltijas ostām un dos iespēju kravu nosūtītājiem ar Sanktpēterburgas un Antverpenes ostu starpniecību vieglāk piekļūt Grimaldi pārvadājumu tīklam, bet Vidusjūras reģionā paplašināt Āfrikas un Amerikas tirgus iespējas.”

iespēju apmeklēt gan Ventspili, gan Rīgu, kā arī doties uz Sanktpēterburgu, īpaši tagad, kad Krievija ir vienkāršojusi vīzu izsniegšanas kārtību kruīzu pasažieriem. Kuģošanas kompānija jau attīstījusi kravu pārvadājumus virzienā no Bilbao caur Antverpeni un Helsinkiem līdz Sanktpēterburgai.

Kompānijas „Finnlines” direktors Bekešs: „Mēs patiesi ticam Krievijas tirgus potenciālam, un stipras saites ar Ziemeļvācijas ostām rosinās tā attīstību. Kopumā paplašinātie maršruti palīdzēs sniegt labākus pakalpojumus pārvadājumu nozarei,

PRĀMIS NO VENTSPILS UZ GOTLANDI UN SĀREMĀ

2010. gada sākumā ES Centrālās Baltijas jūras reģiona programmas Uzraudzības komitejā apstiprināts Gotlandes – Ventspils – Sāremā savienojums ilgtspējīgai attīstībai. Tas dod zaļo gaismu prāmju līniju organizēšanai uz Gotlandi un Sāremā.

Projekts paredz veicināt triju valstu reģionu – Zviedrijas Gotlandes, Latvijas Ventspils un Igaunijas Sāremā ekonomisko attīstību, ar prāmja satiksmi padarot šos reģionus pieejamākus un pievilcīgākus. Tas nozīmē, ka perspektīvā no Ventspils būs jauna prāmju līnija uz Gotlandi, kā arī atjaunosies satiksme uz Sāremā, norāda Ventspils brīvostas mārketinga nodaļas vadītājs I. Udodovs.

ATTĪSTĪS OSTAS KOMUNIKĀCIJAS SISTĒMU

Ieviešot automatiskās identifikācijas sistēmas, Ventspils ostā tiks veikta navigācijas līdzekļu modernizācija. To paredz projekts „Transporta un ostu komunikāciju sistēmu attīstība”, kas tiks īstenots ERAF līdzfinansētajā Latvijas

un Lietuvas pārrobežu sadarbības programmā, kura kopējās izmaksas ir 763 491 eiro, no kuriem infrastruktūras izveidei paredzēti 460 100 eiro jeb 60% no kopējā budžeta. Latvijas partneru finansējums ir 56% jeb 428 827 eiro, bet Lietuvas puse iegulda 44% jeb 334 664 eiro.

2010. gada 30. septembrī Reģionālās attīstības un pašvaldības lietu ministrijā tika noslēgts līgums par šī projekta finansēšanu. Partneri no Latvijas puses ir Kurzemes plānošanas reģions (vadošais partneris), Zemgales plānošanas reģions, Latgales plānošanas reģions, Saldus novada dome, Liepājas osta, Ventspils brīvosta, partneri no Lietuvas puses – Šauļu reģiona attīstības aģentūra, Mažeikų pašvaldība un Klaipēdas osta, un tā mērķis ir veicināt Latvijas un Lietuvas pierobežas reģionu sociāli ekonomisko izaugsmi, attīstīt pārrobežu transporta infrastruktūru. Projekta ietvaros tiks veikta ostu komunikācijas sistēmu uzlabošana un navigācijas līdzekļu modernizācija, ieviešot automatiskās identifikācijas sistēmas. Projektu plānots realizēt no 2010. gada oktobra līdz 2011. gada decembrim.

BERAMKRAVU REKORDGADS

Ventspils ostas termināļos, kuri strādā ar beramajām un ģenerālajām kravām, pārkraušanas apjoms 2010. gadā sasniedza 10,171 milj. tonnu.

Par to liecina informācija, ko apkopojusi „Baltijas asociācija – transports un loģistika” (BATL). Tas ir lielākais kravu apgrozījums Ventspils ostas beramo kravu termināļos pēdējos desmit gados.

Pasaules ekonomikas atdzīvošanās pagājušajā gadā ietekmēja visa Baltijas reģiona tranzīta nozari. Izņēmums nebija arī Ventspils ostas beramo kravu apstrādes kompānijas. 2010. gadā AS „Ventspils tirdzniecības osta”, AS „Baltic Coal Terminal”, AS „Kālija parks”, AS „Ventspils



Grain Terminal” un SIA „Noord Natie Ventspils Terminal” veiksmīgi apstrādāja Latvijas ostu tradicionālās kravas – akmeņogles un minerālmēslus, kā arī Latvijas ostām jaunus produkcijas veidus – caurules un dzelzs rūdu. Īpašu atzinību pelnījis kompāniju augsti profesionālais menedžments. Visi šie faktori kopumā 2010. gadā palīdzēja termināļiem sasniegt rekorda rādītājus.

Kravu apgrozījuma tendences rāda, ka Latvijā, saglabājoties labvēlīgiem apstākļiem nozares attīstībai, tranzīta biznesa kompānijas 2011. gadā spēs palielināt apstrādāto kravu apjomu



Graudu terminālis.

VIDES INSPEKTORI OGĻU TERMINĀLĪ

Latvijā triju dienu vizītē bija ieradušies vides inspektori no Baltijas valstīm un Nīderlandes, lai identificētu kopīgās problēmas un meklētu risinājumus.

Tikšanās laikā īpaši tika aktualizēts jautājums par atkritumu apsaimniekošanu un videi draudzīgu tehnoloģiju izmantošanu ostās. Vides inspektori apmeklēja Ventspils ostas specializēto ogļu pārkraušanas termināli, kas pirmais Baltijas valstu reģionā izmanto vismūsdienīgākās ogļu pārkraušanas tehnoloģijas un pārkraušanu veic ekoloģiski droši.

„VENTSPILS GRAIN TERMINAL” PĀRKRAUJ MILJONU

Ventspils ostas graudu terminālis „Ventspils Grain Terminal” 2010. gadā pārkraja vienu miljonu tonnu graudu, kas ir divas reizes vairāk nekā 2009. gadā.

Pārkraušanas apjoma pieaugumu veicināja tas, ka 2010. gada martā pēc aptuveni divu gadu pārtraukuma caur Ventspils ostu tika atsākta Kazahstānas pārtikas kviešu transportēšana.

„Ventspils Grain Terminal” pārkrauj arī Latvijā un Lietuvā audzētos graudus. Ventspils ostā pārkrautie graudi tiek transportēti uz Ziemeļāfrikas valstīm.

SULU TERMINĀLIS MEKLĒ STRATĒGISKO PARTNERI

Mūsdienīgais un Austrumeiropā unikālais „Baltic Juice Terminal”, kas uzbūvēts Ventspils ostā pirms četriem gadiem, aktīvi meklē ilgtermiņa stratēģisko partneri apelsīnu sulas koncentrāta pārkraušanai.

Visas termināļa tehnoloģiskās un palīgiekārtas tiek uzturētas darba režīmā, kas nepieciešams objekta darbības saglabāšanai. Termināļa kolektīvs ir optimistiski noskaņots un pārliecināts, ka terminālis drīzā nākotnē atsāks darbību. Valdes loceklis Dmitrijs Pavlovs skaidro, ka sulu termināļu specifika ir tāda, ka tie darbojas tirgū ar izteikti ierobežotu spēlētāju skaitu. Praktiski visas apelsīnu sulas koncentrāta piegādes uz Eiropu nāk no Brazīlijas, kur nosaka gan cenu, gan loģistikas politiku apelsīnu sulas koncentrātu tirgū, bet patērētāji ir rūpnīcas, kas ražo lietošanai gatavu sulu. Terminālis līdz šim tā arī nav sācis darboties.

IZSŪKNĒ NAFTU NO MAĢISTRĀLĀ CAURUĻVADA

Baltkrievijas Novopolockas naftas transportēšanas uzņēmums „Družba” sācis tiesvedību pret AS „Ventspils nafta” meitassabiedrību SIA „LatRosTrans” par bufernaftas īpašuma tiesībām. Kriminālprocess ierosināts pēc Krimināllikuma par noziedzīgu nodarījumu pret īpašumu un noziedzīgu nodarījumu tautsaimniecībā. Ar iesniegumu policijā vērsies SIA „LatRosTrans” 66% daļu īpašnieka AS „Ventspils nafta” akcionāra „Latmar Holdings Corporation” pārstāvis Ivars Naglis, jo, izsūknējot bufernaftu, par kuras īpašumtiesībām ir strīds, tiek aizskartas viņu intereses.



Pamatojoties uz uzņēmuma „Družba” iesniegumu, Daugavpils tiesa noteica SIA „LatRosTrans” aizliegumu veikt darbības saistībā ar tehnoloģiskās naftas pārvietošanu no maģistrālā naftas cauruļvada Polocka – Ventspils Latvijas teritorijā uz rezervuāru. SIA „LatRosTrans” pārsūdzēja Daugavpils tiesas lēmumu.

BALTKRIEVIJA IZRĀDA INTERESI

Ventspils ostas 2010. gada darbības rezultāti liecina, ka Baltkrievija caur „Kālija parka” termināli atkal eksportē kālija mēslus un Ventspils osta caur „Ventspils naftas termināli” (VNT) būtu gatava uzņemt Baltkrievijai domāto Venecuēlas jēlnaftu.

Baltkrievijas premjerministrs Sergejs Sidorskis, kurš viesojās Latvijā, atzina, ka pirms diviem gadiem Ventspils osta zaudēja Baltkrievijas kravas, jo Klaipēdas osta bija konkurētspējīgāka, bet tagad situācija ir mainījusies. Tomēr

izšķirošais vārds pieder privātajam biznesam, kas ne vienmēr izmanto savas priekšrocības un iespējas.

Latvijas ostas izsaka gatavību uzņemt no jūras Venecuēlas naftu un nosūtīt to tālāk uz Baltkrievijas naftas pārstrādes rūpnīcām. Baltkrievija ieplānojusi ievest līdz 50 miljoniem tonnu Venecuēlas naftas gadā. Šo apjomu varētu sadalīt Odesas osta, kā arī Ventspils, Klaipēdas un Tallinas ostas. Gatavību uzņemt Venecuēlas naftu izteikusi arī Rīgas osta, tomēr eksperti ir pārliecināti, ka Ventspilij ir lielākas izredzes, jo arī agrāk tā specializējās tieši jēlnaftas pārkraušanā un tai ir visa nepieciešamā infrastruktūra. Tomēr AS „Ventspils nafta” preses sekretāre Zane Bojāre ziņoja, ka VNT tehniski nav gatavs uzņemt Venecuēlas jēlnaftu tās specifiskā sastāva dēļ. Venecuēlas naftas specifiskais sastāvs netraucē Tallinas, Klaipēdas un Odesas ostai uzņemt izmēģinājuma tankkuģi ar tādu kravu.

Naftu uz Baltkrieviju varētu nogādāt, arī izmantojot naftas vadu Ventspils – Polocka, kas kopš 2003. gada stāv bez darba, bet „LatRosTrans” pārstāvis Igors Stepanovs paziņoja: „Mēs nepiedalāmies nekādās pārrunās un neapspriežam jautājumus, kas būtu saistīti ar Venecuēlas naftas iespējamo pārkraušanu.” Ventspils mērs Aivars Lembergs prognozēja, ka VNT īpašniekam „Vitol Group”, kura galvenie klienti atrodas Krievijā, varētu būt neizdevīgi bojāt attiecības ar Krieviju, vēl jo vairāk tāpēc, ka kompānijas „LatRosTrans” līdzīpašniece ir Krievijas kompānija „Transnefteprodukt”, kas arī nav ieinteresēta Venecuēlas naftas transportēšanā uz Baltkrieviju.

Daudzi tirgus eksperti ir pārliecināti, ka Baltkrievija līgumu ar Venecuēlu par naftas iepirkumu noslēdza politisku motīvu vadīta, lai pierādītu Krievijai, ka ir arī citi energonesēju piegādes ceļi.

UZZIŅAI

2009. gada rudenī valdība apsolīja 10 gadu laikā izmaksāt biodegvielas ražotājiem subsīdijas par 2008. un 2009. gadā saražoto produkciju. Tomēr Lauku atbalsta dienests joprojām neparaksta līgumu par aizkavēto subsīdiju izmaksu. Par oficiālo iemeslu tiek minēts tas, ka Eiropas Savienība nedod atļauju subsīdijas izmaksām Latvijas biodegvielas ražotājiem. Saskaņā ar ES direktīvu 2010. gadā biodegvielas daļai jābūt 5,75% no kopējā realizētās degvielas apjoma, bet Latvija nepārsniedz 4% robežu. 2009. gadā biodegviela bija tikai 0,49% no kopējā degvielas apjoma. No 2009. gada oktobra visās Latvijas DUS ieviests obligātais 5% biodegvielas piejaukums degvielai.

UZŅĒMUMS „BIO-VENTA” – DĪKSTĀVĒ

Baltijā lielākais biodīzeļa ražotājs rūpnīca „Bio-Venta” no 2010. gada maija sākuma nedarbojas, un katra dīkstāves diena uzņēmumam nes 33 tūkstošu latu zaudējumu.

Dīkstāves iemesls ir tas, ka uzņēmums no valdības nav saņēmis apsolutās subsīdijas, tāpēc nav varējis laikus iepirkt rapsi eļļas izspiešanai un biodīzeļa ražošanai.

Valsts „Bio-Ventai” ir parādā par 2008. un 2009. gadā saražoto biodīzeli vairāk



nekā 12,5 miljonus latu. Valdes priekšsēdētājs Arnis Janvars skaidro, ka ar šo naudu pietiktu izejvielas iegādei, ar ko uzņēmums varētu strādāt, kamēr izaugs jaunā rapšu raža. Tādējādi uzņēmums varētu atbalstīt arī vietējos zemniekus, kas audzē rapšus. Septiņdesmit strādājošo jau izmantojuši uzkrātos atvaļinājumus un tagad devušies kārtējā atvaļinājumā, kā arī nodarbināti remonta darbos. Kad beigsies arī tie, cilvēkus vajadzēs palaist neapmaksātos atvaļinājumos.

Latvijas biodegvielas un bioenerģijas asociācijas prezidents Daumants Znatnajs: „Rēķinoties ar valsts subsidijām, uzņēmumi paņēma bankās kredītus, kas pielīdzināmi valdības parādam par nesamaksātajām subsidijām. Bet bez valsts atbalsta arī bankas vairs nekreditē uzņēmumus.”

TERMINĀĻOS KRĪZE TURPINĀS

Ventspils brīvpostas kravu apgrozījums 2010. gadā varētu liecināt, ka tranzīta nozarē krīze turpinās, tomēr, salīdzinot Ventspils un citu Baltijas ostu darbības rezultātus, rodas aizdomas, ka neveiksmju cēlonis varētu būt meklējams pašos ostas termināļos. Kravu apgrozījuma pieaugums Baltijas ostās liek domāt, ka caur Ventspili pārvadāto kravu apjoma kritums saistāms nevis ar kopējām tendencēm kravu pārvadājumu tirgū pasaulē, bet gan ar termināļu nespēju krīzes apstākļos piesaistīt jaunus klientus. Uz to jau agrāk norādījis Ventspils mērs Aivars Lembergs, par piemēru minot divus lielākos sauskravu termināļus „Kālija parks” un „Ventspils tirdzniecības osta”, kas pēdējo gadu laikā pazaudējuši ievērojamu daļu kravu.

„Ventspils nafta termināla” kravu apgrozījuma kritums īpaši neietekmē ārvalstu īpašnieku peļņu, jo „Vitol” business pamatā ir saistīts ar naftas produktu pirkšanu un pārdošanu, kā arī citu pakalpojumu sniegšanu, piemēram, kravu uzglabāšanu, gaidot izdevīgāku tirgus cenu, nevis ar pārkraušanu. „Vitol” savā Ventspils terminālī nodarbojas ar benzīna jaukšanu un butanizāciju, bet tas, kas kompānijai dod peļņu, terminālī nepalielina kravu apgrozījumu, vienīgi papildus rada kaitīgas smakas dzīvojamajā zonā.



Arī AS „Ventbunkers” ir strādājis sliktāk nekā iepriekšējā gadā, jo par ietekmi galvenajā naftas tranzīta uzņēmumā cīnījās savstarpēji karojošie grupējumi. Mazāk pārkrauši arī divi citi lejamkravu termināļi – „Ventamonjaks” un „Ventall Termināls”.

Nelieli panākumi bijuši sauskraavu termināļiem. Multimodālajam terminālim NNVT pamatkravu apgrozījumu devušas regulārās prāmju līnijas, bet profilkravas – konteineri – terminālī nav apstrādātas vispār. Labāko kravu apgrozījumu pēdējo triju gadu laikā sasniedzis „Ventplac”, tomēr tas, visticamāk, nav termināļa vadības, bet gan valdības nopelns, jo tā, glābjot krīzē iestigušo ekonomiku, izzāgē Latvijas mežus.■

LIEPĀJAS OSTAS ZIŅAS

VĒRIENĪGI PROJEKTI LIEPĀJAS OSTĀ

Salīdzinājumā ar 2009. gadu SEZ pārvaldes budžets 2010. gadā bija par 44,5 procentiem lielāks un gan ieņēmumu, gan izdevumu daļā sasniedza 32 202 886 latus. Visvairāk līdzekļu paredzēts tērēt Liepājas ostas padziļināšanas projekta īstenošanai – 24,5 miljonus latu. Ievērojami līdzekļi plānoti arī ostas pievedceļa rekonstrukcijai un būvniecībai, kā arī ostas auto pievedceļa celtniecībai. 18,3 procenti līdzekļu būs SEZ pārvaldes ieņēmumi, kas veidosies no ostas maksas, piestātņu nomas, ekspluatācijas pakalpojumiem un maksas par ceļu lietošanu.

G. Krieviņš pastāstīja žurnālistiem par ļoti interesantu un, viņaprāt, arī perspektīvu ieceri. Valde ir devusi atļauju kompānijai „Transit Service” daļu no 51. piestātnes nodot apakšnomā Lietuvas uzņēmumam „UAB Baltic Cape Silo”, kas ne tikai vēlas apsaimniekot noliktavas, bet arī paudusi gatavību investēt līdzekļus terminālā būvē. Viena no lielākajām Lietuvas kompānijām izraudzījusies Liepāju, lai no mūsu dienvidu kaimiņvalsts eksportētu no vietējiem zemniekiem iepirkto labību. Uzņēmēji apgalvo, ka tīri ģeogrāfiski viņiem esot izdevīgāk sadarboties ar mūsu ostu, nevis izmantot Klaipēdas pakalpojumus.



MODERNIZĒS OSTAS KUĢU VADĪBAS SISTĒMU

2010. gada novembra sākumā sešu uzņēmumu pārstāvji, kas plāno piedalīties Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes izsludinātajā konkursā par Liepājas ostas kuģu vadības sistēmas nomaiņu un modernizāciju, iepazīnās ar ostas kuģu vadības sistēmu.

Tāpat uzņēmumu pārstāvji iepazīnās ar ostas kapteiņdienesta darbību un apsekoja objektus, kuri iekļauti projektā. Iepazīšanās ar ostas kuģu satiksmes vadības sistēmu ir viens no konkursa nosacījumiem, lai varētu sagatavot atbilstošu piedāvājumu.

Liepājas SEZ Investīciju un mārketinga daļas vadītājs Ivo Koliņš: „Konkursa nolikumā apzināti iekļauta prasība par modernizācijai pakļauto objektu iepazīšanu klātienē. Tas darīts tālab, lai sagatavojot konkursa piedāvājumus, pretendenti vadītos pēc faktiskās situācijas un varētu piedāvāt labāko risinājumu. Kuģu vadības sistēmas nomaiņa un modernizācija tiks īstenota Eiropas Savienības Kohēzijas fonda projekta „Liepājas ostas padziļināšana” ietvaros.

Liepājas SEZ speciālisti kopā ar konsultantiem izstrādājuši kuģu satiksmes vadības sistēmas ļoti detalizētu tehnisko risinājumu specifikācijas, lai iegūtu vienu no modernākajiem aprīkojumiem. Tehnisko specifikāciju izstrādē ir ņemta vērā Baltijas un Ziemeļjūras ostu pieredze un jaunākās tehnoloģijas. Modernizējot kuģu satiksmes vadības sistēmu, plānots uz-

UZZIŅAI

Kuģu satiksmes vadības sistēmas modernizācijas ietvaros plānots uzstādīt jaunus radarus un videonovērošana kameras, kas ļaus labāk pārskatīt Liepājas ostas akvatoriju, arī Karostas kanālā un brīvastā, kā arī paredzēts renovēt Kuģu satiksmes vadības dienesta telpas, ne brīdi nepārtraucot ostas darbu.

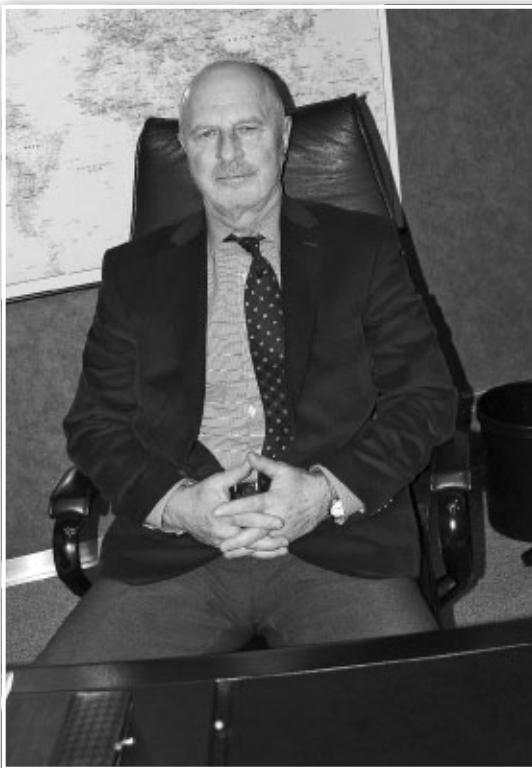
stādīt jaunus radarus un videonovērošana kameras, kas ļaus labāk pārskatīt Liepājas ostas akvatoriju, arī Karostas kanālā un brīvastā. Plānota arī Kuģu satiksmes vadības dienesta telpu renovācija, ne brīdi nepārtraucot ostas darbu.

Projektu finansē ES Kohēzijas fonds un līdzfinansē Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde. Projektu plānots realizēt līdz 2011. gada beigām.



10. novembrī U. Sesks, U. Augulis un G. Krieviņš atklāja jauno Liepājas ostas auto pieviedceļu, kas savienos autoceļu A9 jeb Liepājas-Rīgas šoseju ar Pulvera ielas apli Liepājā.

Pašreizējā Liepājas ostas kuģu satiksmes vadības sistēma pilnvērtīgi pilda savas funkcijas, taču tā uzstādīta pirms 13 gadiem un ir novecojusi. Tik ilgi nokalpojis aprīkojums ir pakļauts dažāda veida bojājumiem, un tas var radīt neprognozējamā, riskantas situācijas un nelabvēlīgi ietekmēt Liepājas ostas darbu. Turklāt pēc ostas padziļināšanas, kad plānots uzņemt lielākas tilpības kuģus un apkalpot intensīvāku kuģu satiksmes plūsmu, moderna kuģu vadības sistēma būs ļoti svarīgs nosacījums ostas veiksmīgai darbībai."



Aivars Boja.

Novembra beigās celtnieki jau ķērās pie darba Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldē, kā arī ostas kapteiņdienesta ēkā, kur veic kosmētisko remontu, taču tas ir tikai sākums daudz lielākiem pārkārtojumiem.

Ostas vides aizsardzības speciālists Kaspars Poņemeckis pastāstīja, ka remontdarbi rādot – no vārdiem ir pāriets pie darbiem, faktiski Liepājas osta ir sākusi realizēt Latvijas un Lietuvas pārrobežu sadarbības programmā ietilpstošo projektu „Transporta un ostu komunikāciju attīstība”. Gan SEZ pārvaldē, gan ostas kapteiņdienesta ēkā, gan arī četrās caurlaides telpās paredzēts par Eiropas Savienības līdzekļiem uzstādīt modernu kontroles aparāturu, kas palielinās drošību šajās iestādēs. Gandarījumu par šīm pārmaiņām pauda ostas kapteinis Pēteris Gudkovs, jo tādējādi uzlabosies iekšējā kārtība. „Saprotams, ka nepiederošas personas, kas līdz šim varēja brīvi ienākt ēkā, mums nav vajadzīgas. Turpmāk gan kuģu kapteiņiem, gan kuģu aģentiem un arī korespondentiem, kas vēlēšies ierasties, vispirms būs jāreģistrējas,” viņš sacīja.

KAROSTAS KANĀLA TĪRĪŠANA

2010. gada 3. septembrī vides ministrs Raimonds Vējonis klātienē iepazīnās ar Karostas kanāla piesārņojuma līmeni, ienirstot kanālā, un atzina, ka grunti sedz vismaz 30 cm biezs dūņu slānis, kurā koncentrējušās dažādas ķīmiskās vielas, naftas produkti un sadzīves druzas. Ar ministra gādību no ūdens izcēla sarūsējušas durvis un enkurķēdi. Plānots jau tuvākajā laikā izsludināt konkursu par projekta izstrādi un darbu veikšanu, kā arī iesniegt projektu ES Kohēzijas fondam. Saskaņā ar MK noteikumiem Nr. 662 Karostas kanāla attīrīšanas projektam rezervēti 11 miljoni latu.

Laikā no 1992. līdz 2005. gadam kanāla akvatorija ir vairākkārt apsekota, nosakot piesārņoto nogulumu apjomu un piesārņojuma sastāvu, kas liecina, ka piesārņojuma pamatmasa ir radusies Padomju Savienības bruņoto spēku darbības rezultātā. Līdz šim veiktās izpētes rāda, ka ar naftas produktiem un smagajiem metāliem (Hg, As, Pb, Zn, Cu, Cd, Se) ir piesārņoti ~ 650 000 m³ Karostas kanāla gultnē atrodošos dūņu un smilšu sanesu nogulumu. Karostas kanāla piesārņoto nogulumu biezums mainās robežās no 0,2 līdz 2,2 m, to vidējais biezums ir ~0,6 m. Piesārņojuma koncentrācija un slāņa biezums ir lielāks kanāla austrumu daļā.



Vides ministrs R. Vējonis ienira, lai pārliciecinātos, cik piesārņots ir Karostas kanāls.

Vides ministrs Raimonds Vējonis pēc ieniršanas kanālā atzina, ka iegremdēties ūdenī ar pilnu profesionālo ūdenslīdzēju ekipējumu nav viegli. Līdz brīdim, kamēr sasniegta grunts, redzamība esot bijusi apmierinoša, bet, tiklīdz aizskarta grunts, redzamība pilnībā pazudusi. Vējonis apliecināja, ka kanāla grunti sedz vismaz 30 cm biezs dūņu slānis, ko noteikti nepieciešams noņemt.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš atzina, ka ir ļoti svarīgi attīrīt Karostas kanālu ne tikai vides tīrības nolūkā, bet arī tālab, lai nākotnē nepieļautu nekādas jauna piesārņojuma slēpšanas manipulācijas.

UZZIŅAI

Helsinku komisija Karostas kanālu ir noteikusi par vienu no deviņām vispiesārņotākajām teritorijām Latvijas Republikā. Karostas kanāls ir mākslīga būve, kas izveidota 20. gs. sākumā. No 1945. līdz 1994. gadam Karostas kanāls bija slēgta militāra teritorija, kurā atradās Padomju Savienības, bet kopš 1991. gada Krievijas Federācijas jūras kara flotes zemūdeņu bāze. Karostas kanāla kopējā platība ir 874 897 m², tai skaitā attīrāmā platība 780 000 m². Militārās bāzes darbība ir atstājusi paliekošu ietekmi uz teritoriju.

Šobrīd uzņēmums BMGS pēc Liepājas SEZ pārvaldes iniciatīvas veic Karostas kanāla zemūdens izpēti, kuras mērķis ir iegūt informāciju par iespējamajiem piesārņoto materiālu izņemšanas apgrūtinājumiem un maksimāli precīzi novērtēt piesārņojuma izņemšanas izmaksas.

VĒRIENĪGI OSTAS PADZIĻINĀŠANAS DARBI

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valde iepazinās ar ES Kohēzijas fonda projektu „Liepājas ostas padziļināšana” un „Liepājas ostas pievedceļi” pēdējās, trešās kārtas „Liepājas ostas auto pievedceļš” realizāciju. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valde nolēma arī grozīt Liepājas SEZ pārvaldes 2010. gada budžetu, un tas galvenokārt saistīts ar izmaiņām projekta „Liepājas ostas padziļināšana” darbu izpildes grafikā.

Projekta „Liepājas ostas padziļināšana” ietvaros Beļģijas kompānija „Dredging International N.V.” veic padziļināšanas darbus vadlīnijā starp Dienvidu un Vidus vārtiem, Loču kanālā, Ziemas ostā un Brīvostas akvatorijā, kā rezultātā kuģu ceļa un ostas akvatorijas dziļums ir sasniedzis 11 m un 11,5 m.



Projekts nodrošinās Eiropas transporta tīkla infrastruktūras attīstību un pilnvērtīgu noslodzi. Projekta papildu mērķis ir kuģošanas uzlabošana ostā, nodrošinot kuģu piekļuvi ostai no jūras puses. Noslēgtā līguma summa – Ls 27 061 612,91 (ar PVN).

2010. gada 12. oktobrī Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes un kompānijas „Dredging International N.V.” vadība svinīgi parakstīja līgumu par Liepājas ostas akvatorijas un kuģu kanālu rekonstrukciju. Kā uzsvēra Liepājas SEZ pārvaldnieks Guntars Krieviņš, plānotie ostas un kuģu ceļu padziļināšanas darbi būs vērienīgākie Liepājas ostas vēsturē.

Liepājas domes un Liepājas SEZ valdes priekšsēdētājs Uldis Sesks pauda prieku, ka izdevies ostas attīstībai piesaistīt finanšu līdzekļus no Eiropas Savienības Kohēzijas fonda. Pretējā gadījumā šie darbi būtu uz kādu laiku jāatliek. Vēsturiski pilsētas attīstība ir bijusi cieši saistīta ar ostas attīstību. Projekts dos pozitīvus signālus, lai piesaistītu jaunas kravas un veicinātu uzņēmējdarbību, kas nodrošinās gan darba vietas, gan nodokļus pilsētas budžetā.

Projekta realizācijas gaitā Liepājas ostas kuģu ceļu un Brīvostas rajona akvatoriju padziļinās attiecīgi līdz 12,5 un 12 metru atzīmei, veiks Loču kanāla



rekonstrukciju un Ziemas ostas rajona akvatorijas padziļināšanu līdz septiņu metru dziļumam.

Vēl projekta ietvaros modernizēs Kuģu satiksmes vadības centru. Līdz ar to ostas akvatoriju regulāri un droši varēs izmantot lieltonnāžas un tuvsatiksmes kuģi.

Gandarījumu par noslēgto darījumu pauda arī „Dredging International N.V.” Ziemeļeiropas reģiona vadītāja vietnieks Džons van Akers. Viņš norādīja, ka ir liels prieks atgriezties Liepājā un veikt ostai nozīmīgus darbus.

Arī iepriekš, 1999. gadā, Liepājas ostu padziļināja uzņēmums “Dredging International

N.V.” Toreiz ostu padziļināja vidēji par 1,5 metriem. Šis projekts izmaksāja astoņus miljonus ASV dolāru pēc tā laika kursa, kas bija SEZ pārvaldes piesaistītie kredītlīdzekļi. Pavisam izsmēla 1 700 000 kubikmetru grunts.

Papildus Liepājas SEZ pārvalde segs arī projekta neattiecināmās izmaksas – pievienotās vērtības nodokļa un projekta realizācijas autoruzraudzības maksājumus.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka vietnieks Jānis Lapiņš: „Piesaistot vienu no lielākajiem zemessūcējiem un racējiem, 2010. gadā ir paveikta aptuveni viena trešā daļa no plānotajiem darbiem, kas nodrošina pilnvērtīgu Liepājas ostas darbību. Kaut gan ir ziema un zemessūcēji tagad ostas akvatorijā nekur nav redzami, uzsāktā vērienīgā Liepājas ostas padziļināšana nav pārtraukta. Speciālās ekonomiskās zonas valde noklausījies šā projekta progresu ziņojumu par darbu gaitu un perspektīvām. Kompānija „Dredging International N.V.” turpina strādāt, lai ostas padziļināšanu varētu pabeigt 2011. gada rudenī, kā tas paredzēts līgumā. Pašlaik, kad sals neļauj strādāt zemes racējiem un sūcējiem, laiku izmanto, lai sagādātu jaunas navigācijas zīmes

UZZIŅAI

Liepājas ostas padziļināšanas projekta plānotās kopējās izmaksas bez PVN ir 23, 6 milj. latu, no kuriem 74,5 procenti jeb 17,6 milj. latu ir ES Kohēzijas fonda finansējums; 19,6 procenti jeb 4,6 milj. latu – Latvijas valsts budžeta finansējums; 5,9% jeb 1,4 milj. latu – Liepājas SEZ pārvaldes finansējums.

un bojas. Līdz ar darbu izpildes grafika koriģēšanu un daļas darbu pārcelšanu uz 2011. gadu grozīts arī Liepājas speciālās ekonomiskās zonas 2010. gada budžets un 14,16 milj. latu pārcelti uz nākamo gadu."

SEZ pārvaldes Investīciju un mārketinga daļas vadītājs Ivo Koliņš, kuram uzticēts vadīt ostas padziļināšanas projekta īstenošanu, informēja, ka pavisam paredzēts uzstādīt 20 jaunas bojas un divas vadlīnijas. Bet grunts rakšanas darbus orientējoši atsāks nākamā gada janvāra otrajā pusē. Protams, ja to ļaus laika apstākļi, jo veicamo darbu apjoms vēl esot liels. Zemes sūcējiem un račējiem projekta īstenošanai atvēlētajā termiņā vēl būs jāpārvieta aptuveni 70 procentu no izrokamās grunts kopējā apjoma.

UZZIŅAI

PLĀNOTAIS DARBU APJOMS:

- Ostas kuģu ceļa padziļināšana līdz 12,5 metru atzīmei;
- Brīvostas akvatorijas padziļināšana līdz 12,0 metru atzīmei;
- Loču kanāla rekonstrukcija un Ziemas ostas padziļināšana līdz 7 metru atzīmei;
- Kopējais padziļināšanas darbu apjoms – 5 174 259 m³;
- Projekta ietvaros papildus tiks veikta ostas Kuģu satiksmes vadības centra aparātūras modernizācija un ostas navigācijas aprīkojuma nomaiņa.

PLĀNOTIE IEGUVUMI NO PROJEKTA:

- Ievērojami uzlabosies kuģošanas drošība;
- Palielināsies kravu apgrozījums ostā;
- Samazināsies kravu transportēšanas izmaksas caur Liepājas ostu.

VRAKS OSTAS VĀRTOS

Kompānija „Dredging International N. V.” informējusi Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldi par vraku, kas atrodas ostas vidējos vārtos. Īdēnslīdēji un pētnieki tagad cenšas to apsekot, lai noskaidrotu vraka izcelsmi un kuģa nogrimšanas apstākļus.

Piegādājot informāciju par vraku, ostas padziļinātājiem atbalstu cenšas sniegt arī liepājnieki. Firms „Opron Shipping” prezidents Vladimirs Daņilecs pastāstīja, ka ir ticis ar „Dredging International N.V.” speciālistiem un iesniedzis tiem laika gaitā ievāktās un apkopotās ziņas. „Ostas vidējos vārtos un to apkārtne dzelmē dēd pat vairāki vraki,” viņš sacīja. Visinteresantākais esot stāsts par Krievijas kreiseri „Gromoboj”. Pēc Pirmā pasaules kara tas ticis pārdots Vācijai pārkausēšanai. Uz turieni kara kuģis vilkts pa jūras ceļu garām Liepājai, taču vētrā iepretī pilsētai uzskrējis uz akmeņiem un nogrimis. Tas noticis pavisam tuvu ostas vidējiem vārtiem. Pēc tam vraks neesot vairs izcelts, bet gan izmantots metāllūžņu ieguvei. V. Daņilecs pauda domu, ka padziļinātājiem ir dārišana tieši ar „Gromoboj” atliekām, taču viņš nenoliedza, ka dzelmē varētu gulēt arī barža, kas savulaik izmantota no ostas izcēlās grunts nogādāšanai jūrā.

Arī Hidrogrāfijas dienesta kuģa „Kapteinis Grants” ilggadējais kapteinis Ēvalds Mežals ir daudzkārt piedalījies ostas akvatorijas apsekošanā un dziļuma mērījumos. Viņš uzskata, ka gruntī dziļi iegrimušais kreisera vraks ūdenslīdējiem varējis atgādināt baržu, jo tā virsbūve savulaik esot saspridzināta. Redzamība dzelmē ir apgrūtināta, jo dziļums sasniedz aptuveni deviņus metrus. „Cik liels tas vraks tur jūrā ir, es diemžēl nemāku sacīt,” teica hidrogrāfs, piebilstot, ka prāvi metāla gabali pie vidējiem vārtiem no ūdens izcelti pagājušā gadsimta deviņdesmito gadu beigās.

OSTAS PIEVEDCEĻU REKONSTRUKCIJA

2010. gada 10. novembrī satiksmei atklāja jauno Liepājas ostas auto pievedceļu, kas savienos autoceļu A9 jeb Liepājas – Rīgas šoseju ar Pulvera ielas apli Liepājā. Jauno autoceļu būvē paralēli dzelzceļa līnijai, un tas ievērojami uzlabos smagā transporta plūsmu uz un no Liepājas ostas. Liepājas ostas auto pievedceļš ir ES Kohēzijas fonda infrastruktūras projekta „Liepājas ostas pievedceļi” pēdējā daļa. Jaunā ceļa atklāšanā piedalījās arī jaunais satiksmes ministrs Uldis Augulis.

Projekta ietvaros uzbūvēts pilnīgi jauns autoceļa posms 2,7 km garumā, no kuriem 2,1 km ir divu joslu ceļš, bet pievadu Pulvera ielas aplim veidos divas braukšanas joslas abos virzienos jeb tā sauktās „ieskriešanās joslas” aptuveni 600 m garumā. Tāpat izbūvētas caurtekas, jo plānotajā teritorijā ir sarežģīta lietuss ūdeņu un kanalizācijas sistēma, kā arī apgaismojuma sistēma un pārbrauktuves.

Liepājas domes un speciālās ekonomiskās zonas valdes priekšsēdētājs Uldis Sesks, atklājot satiksmei jauno ostas pievedceļu, uzsvēra, ka šī iela ir viens no signāliem, ka attīstības procesi nav apsīkuši un Liepāja dzīvo un strādā. „Ja braucam, dodamies ceļā, tātad mums ir mērķis, ko vēlamies sasniegt. Klajā laukā uzbūvēta jauna iela ir pamats, lai apkārt veidotos atkal jauni projekti. Jauns ceļš ap sevi rada dzīvību. Šī iela vēl nav atklāta satiksmei, bet jau top viens projekts saistībā tieši ar šīs ielas izbūvi. Mēs varētu satikties šeit pēc gada. Lauki ap šo ielu noteikti izskatīsies pavisam citādi – dzīvāki.”

Jebkuras investīcijas uzlabo pilsētas dzīvi. Jaunais Liepājas ostas auto pievedceļš atvieglos iedzīvotāju un tranzīta uzņēmumu ikdienu, uzlabos transporta kustību un satiksmes drošību pilsētā. Protams, tik vērienīgu projektu Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde nevar realizēt bez papildu finansējuma piesaistes, norāda Liepājas SEZ pārvaldnieks Guntars Krieviņš. ES struktūrfondu un valsts finansējuma piesaiste infrastruktūras objektiem ir



viena no galvenajām Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes prioritātēm.

Guntars Krieviņš atzina veiksmīgo sadarbību ar projektētājiem, būvniekiem un būvuzraugu, kā rezultātā pilsēta ir ieguvusi pilnīgi jaunu, līdz šim nebijušu autoceļa posmu. Liepājas ostas auto pievedceļš atslogos arī Brīvības ielu tagad, rekonstrukcijas laikā, un vēlāk, smago transportu novirzot uz Pulvera ielu.

Jauno maģistrālo ceļa posmu projektēja SIA „E. Daniševska birojs”. Būvdarbus veica SIA „Aizputes ceļinieks”, kas ar saimnieciski izdevīgāko piedāvājumu uzvarēja Satiksmes ministrijas izsludinātajā konkursā. Līgumu ar konkursa uzvarētāju Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde noslēdza 2009. gada 2. decembrī, un darbi saskaņā ar līgumu tika sākti 2010. gada janvāra sākumā.

SIA „Aizputes ceļinieks” valdes priekšsēdētājs Egils Muižulis pastāstīja, ka jaunais autoceļš būvēts atbilstoši izstrādātajam projektam, stingrā būvuzrauga pārraudzībā un veiksmīgā sadarbībā ar pasūtītāju – Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldi. Jaunais autoceļš projektēts smagā transporta plūsmai un intensīvai satiksmei. Būvējot stingri ievērotas prasības. Rūpīgi kārtu pa kārtai uzklātas visas jaunā ceļa kārtas. Arī asfalta klājumam ir trīs kārtas – 8 cm pamatkārta, 6 cm saistkārta un 4 cm virskārta. Saskaņā ar projektu virskārtai uzklāts asfalta segums – īpaši izturīga šķembu mastika, kurā izmantotas izvirduma iežu šķembas no Skandināvijas.

Egils Muižulis atzina, ka jaunā autoceļa posma būvdarbus apgrūtināja un nedaudz iekavēja vēsturiskais mantojums – sprādzienbīstami priekšmeti no Otrā pasaules kara laikiem, kas būvniecības laikā periodiski tika atrasti (pēdējie vēl septembrī).

Projekts „Liepājas ostas pievedceļi” sastāv no trim nozīmīgām un vērienīgām ostas infrastruktūras attīstības sadaļām: dzelzceļa pievedceļa un Ziemeļu parka, ostas auto pievedceļa būvniecība un Karostas izgriežamā tilta rekonstrukcija. Projekta kopējās attiecināmās izmaksas 11,42 milj. eiro bez PVN, no kurām 8,5 miljoni eiro ir ES Kohēzijas fonda finansējums. Liepājas ostas auto pievedceļa attiecināmās izmaksas ir 1 945 691,97 eiro bez PVN. Projektu līdzfinansē Liepājas SEZ pārvalde un Liepājas dome.

„LIEPĀJAS OSTAI LM” JAUNI PROJEKTI

Liepājas ostas stividorkompānija „Liepājas osta LM” sākusi ostas 50. piestātnes rekonstrukciju, kur uzbūvēs modernu kravu termināli un kravas laukumus. Piestātnes rekonstrukcija saistīta ar AS „Liepājas metalurģs” modernizāciju un ražošanas jaudu palielināšanu. Uzņēmums plāno jaunajā terminālī pārkraut vismaz 800 tūkst. tonnu gadā – saražoto armatūru un metāla sagataves, kā arī tranzīta ģenerālkravas.

AS „Liepājas osta LM” valdes priekšsēdētājs Pēteris Iesalnieks: „Uzņēmums ik gadus realizē kādu investīciju projektu. 2010. gadā sākām un nākamajā gadā pabeigsim moderna termināļa būvniecību ostas piecdesmitajā piestātnē. Celtniecības darbos plānots ieguldīt aptuveni desmit miljonus eiro, un tos veiks ģenerāluzņēmējs SIA „Liepājas ostas celtnieks LM”. „Liepājas osta LM” tehniskie speciālisti izstrādāja jaunā termināļa tehnoloģisko risinājumu, plānojot trīs portālceltņu uzstādīšanu, kravas laukumu un noliktavu izveidošanu.

Tika pētīta un analizēta arī pasaules vadošo kompāniju pieredze jaunu termināļu plānošanā un aprīkošanā. Ņemot vērā iepriekšējo pieredzi un veiksmīgu sadarbību gandrīz desmit gadu garumā, mēs par sadarbības partneri izvēlējāmies Vācijas kompāniju „Gottwald”, kam ir liela pieredze ostu termināļu aprīkošanā un dažāda veida celtņu ražošanā. Kompānija dibināta 1956. gadā un savus celtņus un loģistikas pakalpojumus piedāvā 190 pasaules valstīs, kur ostās līdz šim jau uzstādījusi aptuveni 1500 dažāda veida celtņu. 2009. gadā kompānijas „Gottwald” apgrozījums bija aptuveni viens miljards eiro.”

UZZIŅAI

Termināļa plānotā jauda ir 800 tūkst. tonnu gadā, paredzot papildu jaudas vēl vismaz līdz 1 milj. tonnu apgrozījumam. Plānotā kravas laukumu platība – 5,5 ha. Eksploatācijā jaunais terminālis jānodod 2011. gada trešajā ceturksnī.



Atjaunotais Karostas tilts.

LATVIJAS GRAUDI INDONĒZIJAI

2010. gada 16. janvāra vēlā pēcpusdienā Liepājs ostu atstāja *handimax* tipa kuģis „Patriot”, kas uz Indonēziju aizveda aptuveni 30 000 tonnu Latvijā un Lietuvā izaudzētu graudu. Kuģis kravu uzņēma pie lielākās ostas kompānijas „Liepājas osta LM” piestātnes, kur atrodas „Dan Store” beramkravu terminālis.

AS „Liepājas osta LM” komercdirektors Aleksandrs Vaļums: „Ierakstīta jau na lappuse mūsu kompānijas vēsturē, jo līdz šim labība un labības produkti ar *handimax* un *panamax* tipa kuģiem tika vesti uz Liepājas ostu, bet tagad krava ar Latvijas un Lietuvas graudiem nosūtīta uz Indonēziju. Tie bija tikai pirmie trīsdesmit tūkstoši tonnu pašmāju graudu, kas tiek eksportēti, un viss liecina, ka arī turpmāk labību un labības produktus ne tikai ievēdīs, bet arī eksportēs.

„Liepājas osta LM” sadarbībā ar kompāniju „Dan Store” plāno paplašināt beramo kravu termināli, kas ļautu uzkrāt nepieciešamo daudzumu Latvijas graudu, lai tos varētu eksportēt. Uz 2011. gadu mūsu kompānija raugās ar optimismu, kam pamats ir pozitīvās tendences pasaules tirgū. Mūsu kompānija bija viena no pirmajām, kas ieviesa taupības režīmu, jau 2008. gada nogalē samazinot algas. Ņemot vērā pozitīvās tendences, uzņēmuma vadība nolēma atcelt lēmumu par darba algu samazinājumu, un nu tās atkal ir iepriekšējā līmenī.”

IENTĀK ARVIEN LIELĀKI KUĢI

2010. gada 20. oktobrī Liepājas ostā ieveda un pie 43. piestātnes pietauvoja *panamax* tipa kuģi „YANNIS GORGIAS”, kas ir līdz šim lielākais kuģis, kas apmeklējis Liepājas ostu. Kuģa garums ir 229 m, platums 36,8 m, iegrieme 8,87 m, kravnesība 87 392 t. Līdz šim lielākais kuģis bija „ANGELIKA PROTECTOR”, kas Liepājas ostu apmeklēja 2008. gada janvāra sākumā.

Kā norādīja Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs, līdz ar Liepājas ostas padziļināšanu ir jārēķinās, ka ostā ienāks arvien lielāki kuģi. Tam gatavojas ne tikai osta, bet arī ostas uzņēmēji.

Pēteris Gudkovs arī atzina, ka laika apstākļi bija kuģa ienākšanai apgrūtinājoši – bija viļņošanās un migla, tomēr, pateicoties loču pieredzei un velkoņu manevrētspējai, kuģa ieviešana notika raiti un bez starpgadījumiem.

UZZIŅAI

2009. gadā būvētais kuģis „YANNIS GORGIAS” kuģo zem Maltas karoga. Kuģa garums ir 229 m, platums 36,8 m, iegrieme 8,87 m, kravnesība 87 392 t. Līdz šim lielākais kuģis Liepājas ostā bija „ANGELIKA PROTECTOR”, kas gan bija par 10 m garāks, bet par 5 m šaurāks, līdz ar to arī kravnesība bija par aptuveni 10 000 tonnām mazāka.

Kuģis „YANNIS GORGIAS” Liepājas ostā ienāca ar nepilnu kravu un piestāja pie 43. piestātnes, kuru apsaimnieko AS „Liepājas osta LM” un kur atrodas „Dan Store” beramkravu terminālis. AS „Liepājas osta LM” komercdirektors Aleksandrs Vaļums pastāstīja, ka kuģis atveda aptuveni 27 tūkstošus



tonnu sojas spraukumu. Diemžēl kuģis nav varējis ienākt ar pilnu kravu, tāpēc daļu no tās izkrāva Roterdamas ostā.

Aleksandrs Vaļums atzina, ka jautājums par *panamax* tipa kuģu ienākšanu ar pilnu kravu ir jārisina kompleksi. Pirmkārt ir svarīgi padziļināt ostu, bet tikpat svarīgi ir uzbūvēt beramkravu termināļa otro kārtu, lai varētu uzglābāt lielāku kravu daudzumu. Šobrīd kopā ar investoriem notiekot intensīvs darbs, lai jau nākamajā gadā beramkravu terminālis būtu gatavs.

„SCANDLINES” ATGRIEŽAS LIEPĀJĀ

2010. gada 5. maijā oficiāli atklāja kompānijas „Scandlines” prāmju līniju starp Trāvemindi Vācijā un Liepāju, kurā divas reizes nedēļā no 46. pietātnes kursēs prāmis „Kaunas”. Kā atklāšanas pasākumā uzsvēra „Scandlines” līnijas menedžeris Gerald Lefolds, vissvarīgāk ir apmierināt klientu vajadzības. Tieši klientu lielais pieprasījums veicināja jaunas līnijas izveidošanu un „Scandlines” atgriešanos Liepājā.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš: „Liepājas osta ir interesanta no loģistikas un *ro-ro* kravu pārvadājumu viedokļa, savukārt „Scandlines” ir stabila un nopietna kompānija, tāpēc gribētos cerēt, ka sadarbība būs veiksmīga un ilgstoša. Kopā jāstrādā tad, kad abām pusēm tas ir izdevīgi. Arī ekonomiskā situācija ir veicinājusi „Scandlines” atgriešanos Liepājā.”

Līdz 2005. gada oktobrim „Scandlines” veiksmīgi darbojās Liepājas ostā, nodrošinot prāmju līnijas Liepāja – Rostoka un Liepāja – Kārlshamna.

Lai atbalstītu un veicinātu prāmju satiksmi ar Liepājas ostu, Liepājas



UZZIŅAI

„Scandlines GmbH” ir viena no lielākajām prāmju kompānijām Eiropā, dibināta 1998. gadā, apvienojoties nacionālajām Dānijas un Vācijas prāmju kompānijām. „Scandlines” bizness ir ātri, droši un ērti pasažieru un kravu pārvadājumi starptautiskajos reisos. „Scandlines” pārvalda 19 prāmjus, kuri veic reisu deviņos maršrutos starp četrpadsmit Baltijas jūras ostām. Kompānija gadā pārvadā vairāk nekā 18,5 miljonus pasažieru, četrus miljonus vieglo automobiļu, vienu miljonu kravu automobiļu, 80 tūkstošus autobusu un 85 tūkstošus dzelzceļa vagonu.



Sākušās vērienīgā projekta tehniskās apspriešanas sarunas, kurās piedalās akciju sabiedrības "Liepājas osta LM" padomes loceklis Ilja Segals (no kreisās), uzņēmuma "Dan Store" ģenerāldirektors Ibs Henrihsens, "Liepājas ostas LM" komercdirektors Aleksandrs Vaļums un valdes priekšsēdētājs Pēteris Iesalnieks.

satiksmē, piešķirta 85 procentus liela speciālā ostas maksas atlaide. Visbeidzot, pretimnākšana cementa pārvadātājiem, kas kravu operācijas veic ostas 14. piestātnē, ir tonnāžas, piestātnes, loču un sanitārās maksas 15 procentu atlaide.

KOMPĀNIJA CĪNĀS PAR TAISNĪBU

Administratīvā rajona tiesa pilnībā apmierinājusi AS „Liepājas osta LM” prasību apturēt Valsts ieņēmumu dienesta lēmumu, ar kuru no uzņēmuma tika prasīta papildu pievienotās vērtības nodokļa un kavējuma naudas samaksa budžetā. Par to informēja Administratīvās rajona tiesas Liepājas tiesu nama tiesneša palīdzē Jana Petrenko.

AS „Liepājas osta LM” prasīja apturēt VID vadības 2010. gada 22. novembra lēmumu, ar kuru no tās tiek prasīta papildu pievienotās vērtības nodokļa un kavējuma naudas samaksa. Pēc VID sniegtās informācijas, uzņēmuma parāds ir 15,77 miljoni latu.

AS „Liepājas osta LM” valdes priekšsēdētājs Pēteris Iesalnieks to skaidroja ar aplamu PVN pierakstīšanu no VID puses par kravām, kuras nepieder uzņēmumam, bet gan šo kravu saņēmējiem – dažādām ārvalstu kompānijām.

SEZ valde nolēmusi izdarīt grozījumus ar Liepājas SEZ stividorkompāniju SIA „Terrabalt” noslēgtajā nomas līgumā, kas paredz, ka nomas maksa no 2011. gada 1. janvāra līdz 31. decembrim tiek noteikta 1,5% apmērā no zemes kadastrālās vērtības gadā.

Uz vienu gadu pagarinātas vienošanās par ostas maksas atlaidēm prāmjiem, ro-ro kuģiem un cementu pārvadājošajiem kuģiem. 2011. gadā prāmjiem noteikta pastāvīga maksa – 200 eiro par vienu ostas apmeklējumu. Šī summa ietver kanāla, loču, pasažieru, piestātnes, tonnāžas un sanitāro maksu. Ro-ro tipa kuģiem, kas nav iesaistīti regulārā līnijas kuģu

UZZIŅAI

„Liepājas osta LM” ir vadošais Liepājas ostas uzņēmums, kurš var lepoties ar lielāko pārkrauto kravu daudzumu 2010. gadā – 1 505 142,31 tonna. „Liepājas osta LM” ir arī viens no lielākajiem nodokļu maksātājiem Liepājā, par ko saņēmis gan Liepājas domes, gan VID atzinību, bet uzņēmuma valdes priekšsēdētājs Pēteris Iesalnieks par veiksmīgu uzņēmējdarbību 2006. gadā ieguva titulu „Gada liepājnieks”.

VID Komunikācijas daļas speciāliste Evita Teice-Mamaja gan nevēlējās komentēt, kā radusies „Liepājas osta LM” milzīgā parāda summa, jo likums neļaujot izpaust trešajai personai nekādu informāciju par konkrētu nodokļu maksātāju. Savukārt, komentējot P. Iesalnieka sacīto, VID pārstāve atzina, ka „ciparus ģenerē sistēma, un pilnīgi iespējams, ka uz 2011. gada 1. februāri aina būs pavisam citāda”.

Arī Liepājas SEZ pārvaldnieks Guntars Krieviņš jau pirms tiesas puda pārliecību, ka tiesa noskaidros pārpratumus un „viss beigsies normāli”. Pēc viņa teiktā, „Liepājas osta LM” ir viens no tiem speciālās zonas uzņēmumiem, kurā parasti „absolūti viss ir kārtībā”. Uzņēmums ne tikai pilda savas saistības, ko paredz ar Liepājas SEZ noslēgtais līgums, bet investīciju ziņā pat apsteidz grafiku. Piemēram, sadarbībā ar vācu partneriem akciju sabiedrība ostas 50. piestātnē uzsākusi moderna termināļa būvniecību, kurā paredzēts gadā pārkraut 800 000 tonnu kravu.■

Sagatavots pēc Liepājas domes un LSEZ sniegtās informācijas

JA ES SOLU, TAD IZDARU

Kopš 2010. gada oktobra sākuma par Liepājas ostas kapteini strādā Pēteris Gudkovs, kurš šajā amatā nomainīja ilggadējo ostas kapteini Eduardu Raitu. LSEZ pārvaldnieks Guntars Krieviņš atzīst, ka noticis normāls kadru maiņas process, kas ienesis jaunas vēsmas Liepājas ostas darbībā. Jaunais ostas kapteinis ir sācis strādāt laikā, kad noris vērienīga ostas padziļināšana, kā arī pilnīga ostas kuģu vadības sistēmas nomaiņa un modernizācija. Saruna ar Pēteri Gudkovu notika 2010. gada decembra pirmajās dienās, kad bija pagājuši tikai pāris mēnešu, kopš jaunais ostas kapteinis ar tālbraucēja kapteiņa trīsdesmit gadu pieredzi bija pārtraucis pildīt kapteiņa pienākumus uz Nīderlandes kompānijas „Van Oord” kuģa.

Pēteris Gudkovs: „Zināmā mērā jau esmu iejuties jaunajā vietā un amatā. Nevaru teikt, ka šis darbs man ir svešs un nesaprotams, jo divus gadus pildīju Pāvilostas ostas pārvaldnieka un ostas kapteiņa pienākumus, savienojot tos ar darbu jūrā. Atzišos, ka ienākt Liepājas ostā bija daudz vieglāk, nekā savulaik pārņemt Pāvilostas ostas kapteiņdienestu, kur iepriekšējais pārvaldnieks un ostas kapteinis Zigmunds Smirnovs, aizejot no darba, ja tā var

teikt, visu bija nolīdzinājis līdz ar zemi: bija ne tikai izdzēsis no datora informāciju, bet arī iznīcinājis visus kodus, šifrurus un telefona numurus. Tur gan visu vajadzēja sākt no nulles. Savukārt Eduards Raitis mēnesi strādāja kopā ar mani un deva padomus, lai man būtu vieglāk pārņemt kapteiņdienesta lietas. Varu godīgi atzīt, ka iepriekšējais ostas kapteinis ir atstājis labi noregulētu kapteiņdienesta mehānismu un lieliski sagatavotus speciālistus, kuri, ja nepieciešams, neliedz savu padomu.

Man pašam ir nepieciešams laiks, lai iepazītu vidi un cilvēkus, lai saprastu likumsakarības un nerakstītos likumus. Osta jāiepazīst reālajā darbībā, jo katrā gadalaikā ir nepieciešamas citas zināšanas un iemaņas. Jāiziet cauri gada ciklam, lai apjaustu lietu kārtību, secību, kā arī iepazītu cilvēkus, ar kuriem kopā jāstrādā. Jo katram taču vajadzīga sava pieeja.”

UZZIŅAI

Pēteris Gudkovs dzimis Sakā, tagadējā Pāvilostas novadā, kuģa vadītāja specialitāti ieguvis Liepājas jūrskolā. Minskas universitātē ieguvis politologa diplomu. No 1973. gada jūlija līdz 1979. gada jūlijam strādāja par kapteiņa palīgu uz zvejas un zivju apstrādes kuģiem, no 1979. līdz 1992. gadam bija dažādu zvejas kuģu kapteinis. 1992. gadā sāka strādāt uz tirdzniecības kuģiem, sākotnēji par kapteiņa palīgu, bet no 1995. gada līdz 2010. gada augustam – par kapteini. Tāpat Pēteris Gudkovs divus gadus pildījis Pāvilostas ostas kapteiņa un pārvaldnieka pienākumus.



Pēteris Gudkovs.

LABVĒLĪGA VIDE

„Pirms pieņemt lēmumu kļūt pat Liepājas ostas kapteini, ilgi nedomāju, bet neteikšu, ka tas bija viegls lēmums, jo šaubas un pašam sev neatbildētu jautājumu netrūka. Tāpēc esmu priecīgs, ka mani šeit tik labvēlīgi uzņēma. Iespējams, tas tāpēc, ka es neizēdu no vietas ilggadējo ostas kapteini Eduardu Raitu, jo cilvēkiem nepatīk, ja notiek tādas lietas. Šajā gadījumā Raitis pats vēlējās doties pensijā. Iepazīstoties ar Liepājas ostas darbību, biju patīkami pārsteigts, ka darbs kapteiņdienestā par kādiem deviņdesmit astoņiem procentiem ir labi sakārtots un noorganizēts, tāpēc tuvākajā laikā neplānoju nekādas radikālas pārmaiņas. Tagad ir svarīgi strādāt un cītīgi sekot ostas projektu realizācijai, kas notiek ar Eiropas Savienības Kohēzijas fonda atbalstu. Pēc ostas padziļināšanas mums jābūt gataviem intensīvākai kuģu kustībai, kā arī lielāku kuģu apkalpošanai. Mainīsies ostas darbība, tāpēc daudzas lietas būs jādara savādāk nekā līdz šim. Tomēr tās nebūs viena cilvēka ambīcijas, bet gan dzīves diktēta nepieciešamība.

Jau tagad, kamēr vēl notiek ostas padziļināšanas darbi, mums jāapzina tās problēmas, kas būs jāatrisina ne tik tālā nākotnē. Ostas uzņēmēji runā par lielo kuģu ienākšanu Liepājas ostā, kas patiesībā nemaz nebūs tik vienkārša, kā varētu likties, jo ostas vārti ir pārlietu šauri. Ventspils ostas vārti ir trīs simt metru plati, bet Liepājas ostā tikai divsimt divdesmit metru, piedevām ostas kanāls ir tikai 120 metru plats un pirms vārtiem kuģiem vēl jāveic arī pagrie-

ziens. Kuģošana Liepājas ostā nav tik vienkārša, kā, no malas raugoties, varētu domāt, tāpēc visiem ostas kapteiņdienesta speciālistiem jāstrādā tik precīzi kā laba pulksteņa mehānismam.

LOČU SASPRINGTAIS DARBS

Speciālistu profesionālo iemaņu pilnveidošanā liela nozīme ir arī tam, cik intensīva ir kuģu kustība ostā. Ir starpība, vai lielle kuģi ostā ienāk reizi pusgadā, reizi mēnesī vai biežāk. Kad Liepājā nāk lielais kuģis, mēs domājam, kuram no ločiem uzticēt tā ieviešanu, bet Ventspilī *panamax* kuģi ir ikdienu, tāpēc ikviens locis ir gatavs šādam darbam. Liepājā loču nav daudz. Daži no tiem, kam ir liela darba pieredze, jau sasnieguši solidu vecumu, bet pagaidām vēl ir vēlēšanās un arī iespējas turpināt darbu, tāpēc viņiem var novēlēt braši un ilgi turēties. Tomēr ļoti svarīga ir jaunu speciālistu sagatavošana, tāpēc strādājam, lai sagatavotu jaunus ločus. Loču darbu reglamentē Ministru kabineta noteikumi, kas satur obligātu prasību, ka nākamajam locim ir nepieciešams diploms un divdesmit četru mēnešu darba pieredze uz divtūkstoš un vairāk tonnu lieliem kuģiem. Lai gan nav noteikts vecuma cenzs, tomēr esmu pārliecināts, ka pavisam jauns puisis šim darbam nav īsti piemērots. Savulaik locis, uzkāpjot uz kuģa, bija tur kungs un saimnieks, bet tagad ļoti skaidri noteikts, ka locis ir tikai padomdevējs, bet uz kuģa par visu atbild kapteinis. Iedomājieties situāciju, ka uz kuģa uzkāpj pavisam jauns locis un sāk mācīt kapteini, kā jāgriežas pa labi vai pa kreisi. Kapteiņa pirmā reakcija: kur tāds locis izrauts?! Ja kapteinis neuzticas locim, tad uz labu sadarbību nav ko cerēt. Savukārt, ja locis prot pārliecināši paskaidrot un argumentēt, kāpēc jāveic viens vai otrs manevrs, kāpēc kuģis ostā jāved ar diviem velkoņiem, kapteinis akceptē viņa ieteikumus, jo nešaubās, ka locis labāk pārzina savu ostu, tāpēc labāk spēj novērtēt situāciju. Ja kapteinim rodas pārliecība, ka locis zina, ko runā, tad labs kontakts garantēts. To es varu apgalvot no savas pieredzes.

Topošajam locim ir nepieciešams vismaz pusgads, lai iepazītu ne tikai ostas specifiku un ostas akvatorijas labirintus, bet arī citas nianšes, tai skaitā ostas operatora darbu. Tieši ostas operatora un loča sekmīga sadarbība ievērojami uzlabo kuģošanas drošību, bet, lai šie speciālisti sastrādātos un panāktu pilnīgu sapratni, arī ir vajadzīgs laiks.

Ne visi, kas gribētu strādāt par ločiem, praktiski spēj to darīt. Viens praktikants nostrādāja pie mums pāris mēnešus un pateica: „Nē! Tas nav domāts man, nevaru izturēt pārlieku lielo psiholoģisko spriedzi!”

Kuģošanas drošība lielā mērā ir atkarīga no loču profesionalitātes. Kuģis ir jāieved pa ostas vārtiem, jāpietauvo pie piestātnes; jāpārzina katrs pagrieziens, katra metra nozīme, vēja virziens, velkoņu darbība un jāatbild par ikvienu pieņemto lēmumu. Tā ir milzīga atbildība, kas, protams, rada spriedzi. Reizēm nākas pieņemt neviennozīmīgus lēmumus un balansēt uz riska robežas.

Piemēram, mums vajadzēja ievest ostā tankkuģi, kas laika apstākļu dēļ bija *izsīties* no grafika. Kapteinis nervozēja, jo kavēšanās dēļ viņam draudēja soda sankcijas, bet pie mums kā par nelaimi kārtīgs vējš. Kapteinis lūdza: dariet kaut ko, mūsu soda sankcijas aug! Mēs lieliski izprotam situāciju, zināmā mērā esam arī līdzdalīgi šajā biznesā un neesam noskaņoti pazaudēt ostā regulāri ienākošu kuģi. Tomēr paliek jautājums, tik ass kā Damokla zobens: riskēt un vest ostā kuģi vai gaidīt labāku laiku? Ja riskējam un vedam, bet kuģi uzmet uz mola un sadauza?...

Riskants šis darbs ir arī pašiem ločiem: nav jau viegli no mazā kuģīša lielos viļņos uzkāpt uz tirdzniecības kuģa. Diemžēl notiek arī nelaimes gadījumi.

Anglijā, Īrijā un Holandē, kur kuģošana ir labi attīstīta, ločiem atalgojums ir pat lielāks nekā kapteiņiem. Bet arī viņu profesionalitāte ir apskauzama. Reiz gājām uz Liverpūli ar konteinerkuģi, kam konteineri uz klāja sakrauti astoņos stāvos. Mums bija jāiziet caur slūžām, un locis kuģi izveda tā, ka tas pat nepieskārs slūžu malām. Lūk, tā jau ir augstākā pilotāža! Cepuri nost šādu profesionāļu priekšā!

Savukārt mūsu loču atalgojums labi ja sasniedz stūrmaņu līmeni. Cilvēki, kam ir ģimene, reizēm samierinās ar dažādām grūtībām un ne sevišķi lielo algu, lai tikai paliktu krastā, bet, ja cilvēks ir viens, viņam nav stimula šeit palikt.

PROFESIONĀLIS PROFESIONĀLI SAPROT

Ostas kapteiņdienesta speciālistiem nav jāprot uzkraut vai pāravadāt kravu, mums jāspēj novērtēt situāciju, laika apstākļus un citas ar kuģošanas drošību saistītas lietas. Reizēm, pirms pieņemt lēmumu, nepieciešams kompetenta cilvēka padoms, un tāds ir mans tiešais priekšnieks ostas pārvaldē Aivars Boja. Pats būdams kapteinis, viņš lieliski izprot jūras specifiku. Boja nav steidzīgs cilvēks, viņš pieņem pārdomātus lēmumus un prot dot konstruktīvus padomus. Kādreiz iedomājos, ko darītu, ja piedāvājums kļūt par ostas kapteini būtu nācis no Rīgas vai Ventspils? Ar Rīgas brīvostas pārvaldnieku Leonīdu Loginovu mēs vienā gadā beidzām Liepājas jūrskolu. Rīgas ostas darba stils man nav zināms, vienīgais, ko varu teikt, manam Rīgas kolēģim Eduardam Delveram darbs nav no vieglajiem, jo kuģošana Rīgas jūras līcī ir ļoti sarežģīta, īpaši ziemas navigācijas apstākļos, un Rīgas ostas kapteinis ir atbildīgs par kuģiem, kas dodas uz Rīgas ostu. Ar Ventspili Liepājai ir ļoti laba sadarbība. Godīgi sakot, Ventspils kapteiņdienests dzīvo daudz mierīgāk nekā mēs Liepājā. Ir daudzas lietas, par kurām viņi brīnās, kāpēc mēs vispār kaut ko tādu darām? Ventspils ostas kapteinis Arvīds Buks mums jautā, kāpēc esam uzņēmušies nevajadzīgas saistības? Visam pamatā ir milzīgā atšķirība starp Ventspils un Liepājas ostu. Ventspils arī padomju gados bija tirdzniecības osta, tāpēc pēc neatkarības atgūšanas deviņdesmitajos gados viņiem bija visas institūcijas, kas nodrošina ostas normālas funkcijas. Liepājā nekā nebija un piedevām vēl

trūka speciālistu. Ļoti daudz ostas sakārtošanā un attīstīšanā ir darījis Raits, uzņemoties arī tādas saistības, kas patiesībā ostas kapteinim nemaz nebija jāpilda. Tagad gadās, ka pie ostas kapteiņa atnāk uzņēmējs un kā pašu par sevi saprotamu gaida to, kas pēc būtības kapteiņdienestam nav jādara. Raits bieži nopūlējās, lai sagatavotu dažādus aprēķinus uzņēmēju projektiem, kuri tālāk tā arī nemaz netika virzīti. Un vairāku dienu darbs vējā! Ventspilī uzņēmēji paši projektē, paši visu pārbauda uz simulatoriem, paši maksā par saviem projektiem, kurus ostas kapteiņdienests vai nu akceptē, vai liek pārstrādāt. Reizēm Ventspils kapteiņdienests saņemot pat trīs projektus vienas piestātnes izmantošanai un, protams, izvēlas to labāko.

Mēs būsīm spiesti arī Liepājas ostā mainīt ierasto kārtību, jo osta aug, līdz ar to pieaug arī prasības, tāpēc katrā vietā jāstrādā profesionāliem.

DROŠĪBAS NEKAD NAV PAR DAUDZ

Esmu dzirdējis, ka daudzi uzskata ISPS kodeksa prasības par pārspīlētām. Pirātisms ir kaut kur ļoti tālu no mums, otrā pasaules malā, un tas mūs neskar. Dīemžēl tik pārliecināti un droši mēs nevaram būt!

Lūk, dažas ainiņas par pirātiem un pirātismu no reālās dzīves.

Holandes kompānija, kurā es strādāju, kādu kuģi, kam gar Somālijas krastiem vajadzēja doties uz Singapūru, par aptuveni 200 tūkstošiem eiro aprīkoja ar metāla plāksnēm un dzeloņdrātīm, lai vajadzības gadījumā varētu aizstāvēties pret pirātiem. Holandiešu apkalpe toreiz atteicās doties reisā, tāpēc tika noalgoti Austrumeiropas jūrnieki, kas pieņēma šo darba piedāvājumu.

Es kā kapteinis katru vakaru instruēju savu komandu, lai cilvēki būtu uzmanīgi un ievērotu visus drošības noteikumus. Ar pilnu atbildību varu teikt, ka spriedze šajā reģionā ir baiga.

Mēs ar savu kuģi gājām no Ķīnas uz Singapūru. Apmēram trīsdesmit jūdzes no mums kādam kuģim uzbruka pirāti. Trīsdesmit jūdzes jūrā nav nekāds attālumš, tāpēc skaidri dzirdējām, kā no pirātu ielenktā kuģa skan izmisīgi palīgā saucieni. Tas tiešām uzdzina šausmas, bet man nav nekā, pat ieroča, lai varētu steigties palīgā. Mums šajā reisā laimējās, jo gājām blakus ar otru kuģi. Tā tomēr ir drošāk. Un kad tu ieej Singapūras ostā un redzi neskaitāmus kuģus, kam trapi ir notīti ar dzeloņdrātīm, tevi pārņem ne visai priecīgas izjūtas, jo šī sirreālā aina pārspēj jebkuru iztēlē radīto bildi, piedevām ļoti skaidri raksturo draudīgo stāvokli kuģošanas biznesā un briesmas, kas draud ikvienam šajā reģionā strādājošam kuģim un jūrniekam.

Singapūras ostā apkārt kuģiem nepārtraukti braukā laivas, un tajās esošie cilvēki ņem, ko vien var paņemt. Un tu, kapteinis, pie sevis domā: lai viņi no klāja ņem visu, ko grib, un priecāties, ka neaiztiek tavu komandu. Reizēm, lai neviens nevarētu uzrāpties uz kuģa, tam apkārt tiek vilkti elektrības vadi un



laista elektrība. It kā nav cilvēcīgi tā rīkoties, bet jādara, lai pasargātu savus jūrniekus.

Ir kuģošanas kompānijas, kas algo Izraēlas *komandos*, lai tie ar automātiem apsargā kuģus bīstamajos Somālijas pirātu kontrolētajos rajonos. Tomēr daudzas kuģošanas kompānijas šādu pakalpojumu finansiāli nevar atļauties, tāpēc riskē, liekot *zem sitiena* savus kuģus un jūrnieku drošību.

Un tad nākas dzirdēt, kā Amerikā notiek tiesas prāvas pret pirātismā apsūdzētajiem somāliešiem. Tiek skaidri pateikts: ja pirātismā apsūdzētais pats sevi atzīs par pirātu, viņu neiesēdinās cietumā. Kur ir loģika? Pirātu tiesības tiek aizsargātas, bet kur paliek manas – kuģa īpašnieka, kapteiņa un jūrnieka – tiesības?

Bet par drošību nemitīgi jādomā ne tikai tā dēvētajos karstajos punktos. Reiz stāvējām Portugāles ostā. Trijos nakti pie manis atskrien matrozis filipīnietis un saka, ka kāds pa lielo trapu grib uzkāpt uz kuģa. Kad viņam jautā, kas tu tāds esi, šis atbild, ka esot šoferis un viņam vajagot ūdeni. Bet, kad pārliacinās, ka kuģis tiek apsargāts, tad nekādu ūdeni viņam vairs nevajag. Vēlāk skatāmies, ka šis pats *šoferis* mēģina iekļūt kuģī jau no citas puses...

Tāpēc, ja kāds domā, ka drošības prasības ir pārspīlētas, es varu apgalvot, ka labāk iespējami ātri ieviest visaugstākos drošības standartus un būt gatajiem uz visu. Drošības nekad nevar būt par daudz!

VAI ZŪD JŪRAS ROMANTIKA?

Reālā kuģošanas biznesa situācija liecina, ka cilvēki vairs nevēlas savu dzīvi saistīt ar darbu jūrā, jo ģimene un krasts tiem ir daudz svarīgāki. Ja kādreiz bija normāli, ka sešus un vēl vairāk mēnešus jūrnieki strādāja jūrā, tad tagad jaunie jūrnieki uzskata, ka četri mēneši jau ir par daudz. Un tam var piekrist, jo pie tik lielas spriedzes un atbildības, kā tas ir mūsdienās, ilgstoši labi strādāt nav iespējams. Reāli tagad jūrnieki astoņus mēnešus strādā jūrā un četrus mēnešus atpūšas krastā, bet arodbiedrības prasa, lai grafiks tiktu mainīts un cilvēki

sešus mēnešus būtu jūrā un sešus krastā. Firmas pretojas šādam grafikam, jo tad jāalgo papildu jūrnieki, un tas nav finansiāli izdevīgi. Bet ir arī izņēmumi. Piemēram, Holandes karoga kuģiem reisa ilgums ir, sākot no trim nedēļām. Ilgākais reiss man bija astoņas nedēļas, un tas bija tikai tāpēc, ka saslima maiņas kapteinis un mani lūdza izprast situāciju. Tomēr tā nav sistēma. Holandē valda uzskats, ka vairāk par divarpus mēnešiem labi strādāt nav iespējams un nedrīkst pārsniegt cilvēka iespēju robežu.

Pasaules flotē ir ļoti jūtams virsnieku deficīts. Cilvēki nevēlas uzņemties to milzīgo atbildību, kāda tagad gulstas uz kuģa kapteini. Pēdējā laikā ļoti strauji ir attīstījusies kuģa tehnika, tā jāpārzina un jāprot lietot. Savukārt apkalpes ir ievērojami samazinātas, tāpēc tagad sardzē uz tiltiņa atrodas tikai viens stūrmanis, un arī kapteinis spiests pieņemt sardzi. Piedevām kapteinim katru rītu vismaz divas stundas jāvelta darbam pie datora, caurskatot ziņojumus, un, protams, jāatbild par kuģi, kravu un cilvēkiem.

Daudz tiek runāts par to, kāds ir Latvijas jūrnieku prestižs un kāda ir viņu profesionālā sagatavotība.

Viss atkarīgs no paša cilvēka. Tomēr mums mūsu vieta tiek ierādīta – Latvijas jūrnieki saņem mazāku algu nekā vācieši, angļi vai holandieši. Nepatīkamus mirkļus piedzīvoju, kad reiz stāvējām remontā Vācijā un ar vācu superintendentu pie kafijas tases runājām par dzīvi un darbu. Viņš jautā, kā man iet, es atbildu, ka ar algu varētu būt labāk. Uz to viņš man saka: „Bet ja tev vēl pieliks algu, tad jau tu pelnīsi tikpat, cik vācietis!” Atklātā tekstā noliek tevi trešās šķiras cilvēka statusā...

Tomēr jāatzīst, ka pēdējo četru piecu gadu laikā jūras virsnieku atalgojums ir pieaudzis. Ļoti. Mēs lēnām tuvojamies civilizēto valstu jūras virsnieku atalgojumam. Krietni uzlabojusies arī disciplīna uz kuģa, jo jūrnieki nevēlas pazaudēt labi apmaksātu darbu. Prasības un atalgojums savā starpā ir cieši saistītas lietas.

Ja runājam par disciplīnu, tad varu teikt, ka vislabākā disciplīna ir filipīniešiem. Ilgajos darba gados esmu piedzīvojis tikai dažus gadījumus, kad ar viņiem bijušas kādas disciplīnas problēmas. Filipīnieši slēdz visilglaicīgākos kontraktus, ir mierīgi un vienmēr precīzi ierodas darbā. Ja filipīnietis ar kādu darbu netiek galā, viņš noteikti atnāks, to pateiks un izstāstīs, ko un kā ir mēģinājis darīt, kam lūdzis palīdzību un kā viņam ir vai nav veicies. Ar eiropiešiem nekad nevar būt drošs, vai uzdots ir paveikts, tāpēc allaž nākas pārjautāt, vai viss kārtībā.

Filipīniešiem algas ir zemākas nekā eiropiešiem, bet par viņu tiesībām ļoti iestājas arodbiedrības. Tas ir apskaužami, kā viņi tiek aizsargāti, es pat nevaru iedomāties, kad mēs varētu sasniegt tādu līmeni. Filipīnieši zina un izmanto savas tiesības, un šajā ziņā mums no viņiem ir krietni jāpamācās.

Kaut vai tāds atgadījums no dzīves. Holandes kompānija Ķīnā būvēja četrus kuģus, pēc kuriem ieradās divas filipīniešu komandas un divas Eiropas



jūrnieku apkalpes, no kurām vienai es biju kapteinis. Kuģu būve tuvojās nobeigumam, mēs jau dzīvojam viesnīcā, kad ierodas filipīniešu apkalpes. Viņiem tiek izdalītas darba drēbes – jaka, kombinezons, viss pārējais, arī kurpes. Diemžēl mazākais ir četrdesmit pirmais izmērs, kas vidējam filipīnietim ir gandrīz divas reizes par lielu. Viņiem saka, tas nekas, kaut kā aizejiet līdz kuģim, rīt mēs jums sagādāsim vajadzīgo izmēru apavus. Kapteinis, arī filipīnietis, saka: „Labi, ser! Bet ja kādam, ejot pa trupu, paslīdēs kāja un viņš to salauzīs, kas maksās slimības naudu?” Holandieši saka: „Sēdiet! Nekustieties un nekur neejiet!” Pēcpusdienā filipīniešiem jau bija sagādāti apavi, bet mūsējie būtu gājuši, kaut uz deguna krīzdami.

Holandes kuģošanas kompānija nebija apmierināta ar kāda vecākā mehāniķa darbu un vēlējās viņu norakstīt no kuģa. Filipīnietis par to ziņoja savai arodbiedrībai, kura savukārt darba devējiem tikai pajautāja: „Jums bija vajadzīgs vecākais mehāniķis vai konstruktors?” Kā jūs domājat, viņu norakstīja? Protams, ne, bet mūsējais varētu krāmēt somu un braukt mājās!

ZEM HOLANDES KAROGA

Astoņus gadus nobraucu par kapteini uz Norvēģijas kuģiem. Tad kādu dienu internetā atradu informāciju, ka Norvēģijas kuģu īpašnieks vēlas pārdot daļu no saviem kuģiem. Iegājām Oslo ostā, un es superintendentam jautāju, vai tagad varu justies drošs, ka nebūs nekādu pārmaiņu? Viņš atbild, lai strādāju, jo vismaz trīs gadus vēl nekādas pārmaiņas nebūs. Bet pēc diviem

mēnešiem kuģis jau bija pārdots. Tā nu iznāk, ka dzīve mani pamudināja un piespieda mainīt ierasto ritmu.

2002. gadā Holandes Transporta ministrijā nokārtoju eksāmenu un ieguvu Holandes kapteiņa diplomu. Man ļoti patika, kā holandieši mani eksaminēja. Kopā ar pieciem cilvēkiem vairāk nekā divas stundas sēdējām pie kafijas tases un sarunājāmies. Viņiem priekšā bija visi mani dokumenti. It kā starp citu tika uzdoti jautājumi, kur esmu strādājis, kas bijis uz tā vai cita kuģa, kā, piemēram, turēju kuģa stabilitāti. Es stāstu, ko un kā darijām. Jā, jautājumu par šo tēmu vairs nav, ja tu esi kompetents, tad spēj profesionāli atbildēt. Sarunas laikā tiek novērtētas tavas valodas zināšanas un spēja pārlēgt uzmanību uz citu tematu. Tāpēc es Latvijas Jūrnieku reģistra vadītājam Jāzepam Spridžānam



saku, ka Latvijas Jūras administrācijas eksāmenos prasa daudzas reālajā darbā nevajadzīgas lietas un apgrūtiņa jūrniekus ar lietām, ko vajadzības gadījumā var apskatīties grāmatā, bet viņš man nepiekrīt.



Strādājot uz Holandes kuģa, reiz kādam praktikantam lūdzu, lai parāda kādu mācību grāmatu, uz ko praktikants atbildēja, ka viņam nav nevienas grāmatas, jo visam, kas viņam esot nepieciešams, ir jābūt uz kuģa. Tāda ir Holandes mācību sistēmas nostāja, kam pilnībā nevarētu piekrist, jo arī teorija ir vajadzīga, tomēr praksei noteikti ir milzīga nozīme. Tāpēc Vācijā un Holandē studentiem jūras prakses tiešām ir jūras prakses, kad pēc jūrskolas beigšanas topošais jūrnieks sešus mēnešus strādā uz kuģa un ne soli neatkāpjas no jaunākā mehāniķa vai jaunākā stūrmaņa. Es kā kapteinis dodu

P. Gudkovs ilgus gadus strādājis par kapteini uz Norvēģijas un Holandes kuģu īpašnieku kuģiem.

gala slēdzienu – ir vai nav viņš derīgs darbam jūrā, var vai nevar aizstāt jaunāko mehāniķi vai jaunāko stūrmani. Es zinu, ka man ar šo jauno speciālistu kopā būs jāstrādā, tāpēc ļoti nopietni vērtēju viņa darba prasmi, un man nepietiek tikai ar to, ka viņš ir labs puisis. Reiz pie manis praksē bija studente, kurai vajadzēja novadīt ugunsdzēsības trauksmi, bet es nevaru atļaut to darīt praktikantam. Viņa man prasa: vai tā ir jūsu kompānijas politika? Un zvana kompānijas vadībai, kura atbild, ka kapteinim tomēr ir taisnība. Bet mūsu praktikanti sāk ar tualetes tīrīšanu, tāpēc ir jautājums, ko tad mēs gatavojam – stūrmani vai matrozi?



Par darbu uz Holandes karoga kuģiem varu teikt tikai to labāko. Strādāt bija viegli, jo no kompānijas vadības puses bija jūtama maksimāla sapratne. Ja māki pamatot savas vajadzības, tad parasti nerodas problēmas. Arī kuģi holandiešiem ir jauni un ērti. Man kā kapteinim bija gluži vai trīsistabu dzīvoklis ar ofisu.

Kaut ko mainot ierastajā dzīves ritmā, vienmēr rodas jautājums: ko no jaunās dzīves iegūsi un ko zaudēsi? Bet reizēm jāriskē.

Kad jautā, vai esmu riska cilvēks, atbildu, ka nebaidos pieņemt lēmumus, bet spēju kritiski paskatīties uz saviem lēmumiem. Un, ja mani pārliecina, ka mans lēmums ir neizpildāms, spēju to mainīt. Ir nācies arī atzīt savas kļūdas, jo cilvēks jau nav Dievs un kļūdīties ir cilvēcīgi. Bet avantūrisms labā nozīmē man piemīt, un doto vārdu es protu turēt. Ja saku, tad arī daru!"■

Anita Freiberga

DARBS, PIEREDZE UN LABA REPUTĀCIJA

Ar akciju sabiedrības „Liepājas osta LM” valdes priekšsēdētāju Pēteri Iesalnieku esmu pazīstama jau vairāk nekā desmit gadus. Savulaik ļoti populāras bija biznesa dienas dažādās pasaules malās, ko organizēja arī SIA „Jūras vēstis”. Kur tik nav būts: Minskā un Stokholmā, Maskavā un Roterdamā, Beļģijā, Vācijā, pat Arābu Emirātos un Singapūrā. Tika veidoti reklāmas izdevumi, organizētas darījumu biržas un spodrināts Latvijas tēls pasaulē. Minskā un Maskavā labas partnerattiecības visdrošāk varēja nostiprināt, uzsaucot tostus samita neoficiālajā daļā. Pēc šādiem tostiem ne viens vien mūsu ostinieks teica: manas aknas lēnām ieņem Latvijas kartes kontūras. Strādājot ar rietumniekiem, noteikti vajadzēja apzināties, ka viņus praktiski ne ar ko vairs nevar pārsteigt, viņi ir gudri visos jautājumos un gatavi mūs pamācīt vai ik uz soļa. Vēl mazāk saprotama ir Āzijas reģiona cilvēku mentalitāte. Bieži vien arī Latvijas ļaužu mentalitāte nav izprotama, jo arī latvietis no latvieša atšķiras. Tālbraucējs kapteinis Pēteris Iesalnieks ir sava ceļa gājējs. Patiesībā šī iezīme ir raksturīga gandrīz visiem liepājniekiem, un nav svarīgi, vai šodienas liepājnieks ir dzimis Balvos, Kuldīgā vai Liepājā. Laikam jau jūra un vējš dara savu.

Pēteris Iesalnieks: „Piedaloties kopējos pasākumos, Liepāja ar saviem piedāvājumiem zināmā mērā paliek ēnā, jo lielie spēlētāji parasti ir Ventspils un Rīga. Šī situācija mūs piespieda izstrādāt citu taktiku – meklēt investorus un sadarbības partnerus patstāvīgi, pašiem doties plašajā pasaulē, lai tiktos, stāstītu un pārliecinātu. Esam individuālisti – strādājam, prezentējam, tad plūcam ieguldītā darba augļus un ar savu stratēģiju esam apmierināti, jo ir rezultāts, un tas ir galvenais. Iespējams, mums jāiegulda vairāk līdzekļu un enerģijas, bet finālā tas atmaksājas. Pat sarežģītajos krīzes apstākļos bizness uzņem apgriezienus, tāpēc par globālo krīzi vēl ir jautājums – vai tā vispār bija vai nebija?

– Tirgus analītiķi apgalvo, ka krīze bija nenovēršama, jo cilvēki savās darbībās bija neapdomīgi.

– Daudzi man nepiekritīs, bet esmu pārliecināts, ka tā sauktā krīze visus nolika īstajā vietā, jo cilvēki bieži vien savās nepamatotajās prasībās bija aizgājuši pārāk tālu. Visi pēkšņi kļuva par augstākās raudzes speciālistiem, neaizvietojamiem profesionāļiem, pieprasot arvien lielāku samaksu par dar-



Pēteris Iesalnieks.

bu. Krīze daudziem parādīja viņu īsto vietu un palīdzēja sakārtot domāšanu, tomēr daudziem cilvēkiem, tai skaitā valsts pārvaldes un privātā biznesa aprindās, domāšanas krīze joprojām nav beigusies, viņi nespēj samērot savas iespējas ar vēlmēm, nespēj būt paškritiski un nav gatavi neko mainīt savā dzīvē, tāpēc arī problēmas valstī vēl nav beigušās. Lai gan esmu optimists, tomēr spēju reāli skatīties uz lietām, īpaši jau vadot un attīstot biznesa darbību. Mēs savā uzņēmējdarbībā ejam uz priekšu, bet tikai tad, ja ir droša pārliecība, ka, piemēram, ieguldījumi infrastruktūrā nebūs veltīgi, ka tā nebūs zemē nomesta nauda, ka kuģi nāks un kravas pieaugs nevis mūsu vīzijās, bet realitātē, kas pamatota ar drošiem ilgtermiņa līgumiem. Varbūt piesardzības dēļ mūsu attīstība izskatās lēnāka nekā citiem, kuri ņem kredītus un gāj tādus kalnus, kas patiesībā vēl nemaz nav gājami, jo visas aktivitātes tiek balstītas uz lielo iespējamību – gan jau būs klienti, gan jau viss notiks, bet bieži vien tie izrādās nereāli projekti. Mēs strādājam ar savu naudu, tāpēc esam ļoti apdomīgi, piedevām godprātīgi maksājam nodokļus. Reizēm gan uznāk dusmas, jo šķiet, ka tam ēzelim, kas velk vāgumu, vēl un vēl krauj virsū. Lai gan esam pieraduši strādāt bez liekas izrādīšanās, tomēr reizēm gribas, lai par mūsu paveikto kāds arī izdzird, lai cilvēki uzzina, ka mēs tādi un tādi strādājam šajā reģionā, darām to un to un esam sasnieguši to un to, tāpēc nedaudz sevi pareklamējam. Un ko par to dabūjam? Auditu. Ja jau tik labi strādājat, tātad no jums vēl kaut ko var paņemt. Diemžēl ostu nevar uzlikt plecos un aiziet, tāpēc jāpakļaujas valsts reketam. Bet ir, protams, arī gandarījums par to, ka ostā viss ir mainījies,



tiek būvēti jauni termināļi, un būs vēl un vēl.

– Kur rodas jaunie biznesa projekti?

– Klientu un partneru atrašana ir mans darbs. Katram savs darbs jādara.

– Bet idejas? Kas pasaka, ka tieši tā jādara?

– Tas tur augšā. Es ar viņu aprunājos, bet nelūdzos. Un, protams, tā ir praktiskā darba pieredze, kas šajā biznesā krāta jau kopš 1993. gada. Gandrīz divdesmit gadu laikā daudzviet tevi pazīst un tava slava iet pa priekšu. Biznesā ļoti novērtē godīgus partnerus. Visgrūtāk, protams, ir piekļūt tirgiem, un šajā ziņā mums ir izdevies atrast sa-

darbības partnerus gan Austrumos, gan Rietumos. Piemēram, atnāk kāds iespējamais partneris un interesējas: vai un kā jūs strādājat ar krieviem? Lūdzu, labi strādājam, pie mums ir Krievijas bizness. Savukārt ar Rietumiem vieglāk saprasties kļūva pēc iestāšanās Eiropas Savienībā, bet līdz tam īstas uzticības gan nebija. Darbs, pieredze un komunikācija – lūk, pamats, uz kura var būtēt biznesa pamatus.

– Tomēr biznesā katram ir savs stāsts. Vienam veicas, citam neiet un neiet.

– Daudziem traucē nevajadzīgas ambīcijas. Nācies piedzīvot dažādas situācijas. Atnāk jauns biznesa partneris un loka pirkstus: es, es, bet kas jūs tādi, province! Nu, labi, noklausos, bet, kad viņam pārgājusi pirmā bravūra, izrādās tīri sakarīgs cilvēks, un tālākās sarunas noris citā toņkārtā. Tomēr nedrīkst palikt arī par kāju pameslu – visam savas robežas. Reizēm labāk atkāpties trīs soļus, lai pēc tam spertu piecus uz priekšu. Katram ir sava biznesa filozofija, un es negrāso ielaisties nevajadzīgos strīdos, lai pierādītu savu taisnību. Es daru tā, tas dod rezultātu un cilvēkiem darbu. Mūsu kompānijā ir aptuveni trīs simti strādājošo, kravu apjoms pieaug un arī investīcijas nāk iekšā. Tas nozīmē, ka šajā laikā, vietā un situācijā mans biznesa piegājiens attaisnojas.

– Kādas ir tavas ambīcijas?

– Manas ambīcijas sākas tad, ja kāds ir negodīgs un melīgs. Varbūt tās nevarētu saukt par ambīcijām, bet tādos gadījumos es varu kļūt nesavaldīgs. Lai gan izskatos mierīgs, tas ir tikai līdz zināmai robežai. Ja ar negodīgumu sastopos biznesā, tad tam krusts pāri.

– Ir nācies pārvilkt krustu?

– Ir nācies.

– Arī ar labiem draugiem?

– Diemžēl ir, bet to es negribu atcerēties. Neturu naidu, bet jūtu patiesu žēlumu par notikušo, jo cilvēks tā arī joprojām nav sapratis, ko izdarījis, savukārt man pietiek rakstura, lai nocirstu saknē. Ir situācijas, kurās varu būt stingrs un nelokāms, bet varu būt arī elastīgs kompromisa cilvēks.

– Man tomēr šķiet, ka esi labsirdīgs un mierīgs. Kur var rast tādu mieru?

– Esmu daudz iedziļinājies un pētījis jautājumus par kosmosa iedarbību uz cilvēku, tāpēc zinu, kur var paņemt spēku, ko labprāt arī daru. Un vēl jāmāk nodalīt darbu no ģimenes. Es ļoti plānoju savu laiku, tāpēc zinu, ko darīšu pēc dienas, nedēļas vai mēneša. Protams, ne jau visos sīkumos, bet svarīgākos notikumus noteikti plānoju, tāpēc, ja kāds izsit mani no plānotās dienas kārtības, kļūstu nervozs. Ja cilvēks uz tikšanos neierodas norunātajā laikā, kavējas pusstundu vai vēl ilgāk, nojūk viss tālāk plānotais, nojūk sistēma, bet tas ne par ko labu neliecina. Miers rodas sakārtotā sistēmā, un tas attiecas gan uz ģimenes dzīvi, darba attiecībām, biznesa vidi un projektiem. Savā uzņēmumā skaidri zinām, kuri ir īstermiņa, ilgtermiņa vai arī *mākoņu* projekti. Šādai sistēmai jābūt, lai finālā neatrastos bedres priekšā, nesaprotot, kāpēc vispār kaut ko esam darījuši. Tieši tādai pat sistēmai vajadzētu būt arī valsts pārvaldē. Ir īstermiņa projekti un ir ilgtermiņa plāni, ir noteiktas prioritātes un mazsvarīgi jautājumi, jābūt inovatīvām idejām, akadēmiski analītiskam darbam un praktiskai rīcībai. Bet tam visam ir vajadzīga politiskā griba un stingra apņemšanās kaut ko mainīt. Diemžēl tādas joprojām pietrūkst.

– Vai 2010. gads ir devis kādu gandarījumu?

– Prieks, ka izvirzītos gada uzdevumus esam paveikuši, tātad nosprausto gada mērķi esam sasnieguši: pieaudzis kravu apgrozījums un uzsākti jauni projekti. Kravu plūsmas neapstājās, jo Krievija un arī Eiropa ir jāpabaro, tāpēc varam būt droši, ka mūsu pakalpojumi arī turpmāk būs nepieciešami.■

Anita Freiberga

SKULTES OSTA AICINA SADARBĪBAS PARTNERUS

SADARBĪBA – PANĀKUMU ĶĪLA

Skultes osta attīstību plāno ilgtermiņā, piesaistot Eiropas struktūrfondu, ostas pārvaldes un ostas uzņēmēju finansējumu infrastruktūras sakārtošanai. Ostas pārvaldnieks Igors Akulovs atzīst, ka ostas pārvaldei ir ļoti laba sadarbība ar ostas uzņēmējiem un ka ostas attīstība nebūtu iespējama, ja uzņēmēji nepiedalītos infrastruktūras veidošanā. Jaunu piestātņu un kravas laukumu celtniecība ostā notikusi tieši par SIA "Skultes kokosta" un SIA „Emu Skulte” līdzekļiem.

Ja ielūkojamies vēsturē, redzam, ka Skultes osta pagājušā gadsimta trīsdesmito gadu beigās pēc Valsts prezidenta Kārļa Ulmaņa ierosinājuma tika būvēta kā tipiska zvejas osta. Šāds projekts bija pilnīgi atbilstošs tā laika vajadzībām. Arī vēlāk, padomju laikā, Skultes osta pilnībā apmierināja zvejnieku kolhoza „Zvejnieks” flotes vajadzības, tostarp bija arī kolhoza Atlantijas zvejas kuģu bāze.

Situācija radikāli mainījās pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas. Zvejnieku kolhozi pārtapa par paju vai akciju sabiedrībām, zvejai Atlantijā pienāca beigas, arī pašām zvejnieku sabiedrībām neklājās viegli.

Igors Akulovs: „1997. gadā sākās ostas rekonstrukcijas darbi, ostas kanālu un akvatoriju padziļināja līdz 6,5 metru atzīmei. Privātuzņēmēji būvēja kravas laukumus un piestātnes, savukārt ostas pārvalde par saviem un aizņemtiem līdzekļiem rekonstruēja Ziemeļu molu, vēlāk Dienvidu molu, kura rekonstrukcijai tika piesaistīts arī Eiropas Reģionālās attīstības fonda finansējums. Pabeidzot ostas molu rekonstrukciju, nākamais loģiskais solis bija ostas akvatorijas un kanāla padziļināšana līdz 8,25 metriem, kas tika pabeigta 2010. gadā. Realizējot šos projektus, osta tika divkārt paplašināta, palielinājās tās kapacitāte.”

DIENVIDU MOLA REKONSTRUKCIJA

Igors Akulovs: „2005. gadā Skultes ostas pārvalde sāka Dienvidu mola pirmās kārtas būvniecības darbus. Projekta kopējās izmaksas mola rekonstrukcijai bija 4,46 miljoni latu, no kuriem Skultes ostas pārvaldes investīcijas mola izbūvē un padziļināšanas darbos bija 3,27 miljoni latu, bet SIA „Skultes kokosta” finansējums piestātnes un pievedceļu būvniecībā – 1,18 miljoni latu. Lai gan projektam bija piesaistīts ERAF līdzfinansējums, sākotnēji projekta realizācijai vajadzēja uzņemt kredītsaistības.

Dienvidu mola rekonstrukcijas rezultātā tika uzbūvēta jauna piestātne, kas jau tad varēja apkalpot kuģus ar iegrimi līdz septiņiem metriem, jo projektē-



tais dziļums pie piestātnes ir astoņi metri divdesmit pieci centimetri. Lai osta varētu strādāt savu reālo iespēju līmenī, likumsakarīgi, ka mūsu nākamais svarīgākais uzdevums bija padziļināt ostas akvatoriju un ostas pieejas kanālu. Sadarbojoties ar Satiksmes ministriju, projekta realizācijai tika piesaistīts ERAF līdzfinansējums 2,48 miljonu eiro apmērā, bet kopējās projekta realizācijas izmaksas sastādīja 3,54 miljonus eiro.

Ostas zeme ir valsts un pašvaldības īpašums, savukārt privātzņēmēji ieguldījuši savus līdzekļus piestātņu celtniecībā, kurās tiek apkalpoti komerc-kuģi, tāpēc tieši privātā biznesa interesēs ir organizēt darbību tā, lai iespējami īsākā laikā atpelnītu ieguldīto naudu. Mūsu ostas gadījumā privātīpašnieki atbild par ostas piestātnēm, kravas laukumiem, kravu piesaisti un ar kravu apstrādi saistītajiem pakalpojumiem, savukārt ostas pārvalde nodrošina koplietošanas infrastruktūras būvju uzturēšanu prasībām atbilstošā līmenī, atbild par ostas padziļināšanas darbiem, molu un navigācijas zīmju uzturēšanu."

DZELZCEĻŠ PAVER LIELĀKAS IESPĒJAS

Kā atzīst SIA „Skultes kokosta” īpašnieks Mārtiņš Ķeviņš, dzelzceļa termināļa celtniecība prasīja desmit gadus, jo projekta realizācijas ceļā bija daudz šķēršļu, pārsvarā birokrātisku. 2008. gada otrajā pusē Skultes dzelzceļa terminālis sāka darboties, un tur tika izveidota arī muitas zona. Nav noliedzams, ka šis projekts ir bijis laikietilpīgs un prasījis prāvus finanšu ieguldījumus – aptuveni 1,2 miljonus latu. Tas, ka Skultē ir realizēts tāds projekts, liecina vienīgi par to, ka ostā strādājošie uzņēmēji savu darbību plāno ilgtermiņā.

Igors Akulovs: „Jaunais dzelzceļa terminālis atrodas četru kilometru attālumā no ostas, un tā celtniecību finansēja SIA „Skultes kokosta”. Tā kā uzņēmēji uzņēmās atbildību, finansējot šādu projektu, nav ne mazāko šaubu, ka caur termināli tiks nodrošināta kravu plūsma. Jebkuras reģionālās ostas kravu plūsma un struktūra ir atkarīga no reģiona ražošanas uzņēmumu darbības veida un patērētāju vajadzībām. Arī Skultes osta nav izņēmums, tāpēc tikai likumsakarīgi, ka līdz šim te pārsvarā ir bijuši kokmateriāli. Jaunais dzelzceļa terminālis ļaus ostas uzņēmējiem piesaistīt arvien vairāk tranzīta kravu, tātad palielināsies kravu apgrozījums un kravas kļūs daudzveidīgākas. Tieši šeit



ir lieliska iespēja mūsu uzņēmējiem veidot tādu kā industriālo parku, jo viņu īpašumā esošā teritorija ir pietiekama, lai attīstītu ražotnes vai organizētu dažāda veida pakalpojumus.”

CITI DARBĪBAS VEIDI

„Ostas teritorijā atrodas kuģu remonta cehs, kurā pēc rekonstrukcijas tiek būvēti korpusi nelieliem kuģiem. Šāda ražotne dod jaunas darba vietas un paplašina ostas pakalpojumu klāstu, tāpēc jebkura tamlīdzīga iniciatīva ir vērtējama pozitīvi. Ostā ir uzbūvēta ogļskābās gāzes pārkraušanas stacija, kas dažādo apstrādājamo kravu struktūru un neapšaubāmi palielina kravu apgrozījumu.



Aizvadītajos gados esam strādājuši un ieguldījuši līdzekļus komercostas labiekārtošanā un infrastruktūras sakārtošanā, kas ir

vitāli svarīgi ostas pastāvēšanai un sekmīgai darbībai.”

OSTAS IESPĒJAS – MILJONS TONNU GADĀ

„Esošajās četras piestātnēs gadā var apstrādāt aptuveni vienu miljonu tonnu kravu, nodrošinot stabilu kravu transportēšanas plūsmu, jo osta ir padziļināta tā, lai šeit varētu ienākt kuģi ar septiņu metru iegrimi.

Ar pilnu atbildību varu teikt, ka Skulte ir moderna osta, jo visa ostas tehnika ir jauna, jaudīga un mūsdienu prasībām atbilstoša. Lielajās ostās daļa tehnikas ir mantota no padomju laikiem, bet mūsu ostas uzņēmumi tehnisko bāzi radīja no nulles.

Domājot par ostas nākotni, mans mērķis ir ostā sasniegt viena miljona tonnu apgrozījumu gadā. Tomēr visu nosaka tirgus situācija, un to prognozēt ar 100% precizitāti nav iespējams. Ostas pārvaldes uzdevums ir sakārtot un

uzturēt infrastruktūru. Ja mēs no savas puses varēsim piedāvāt labu servisu, kravas pašas atradīs ceļu pie mums. Tā vienmēr ir bijis, ka kravu īpašnieki atrod isāko, ērtāko un lētāko kravas transportēšanas ceļu. Man nepatīk runāt par to, kas varētu būt, es parasti runāju par to, kas jau ir. Uz konkrētiem piedāvājumiem reakcija no iespējamo sadarbības partneru puses ir pavisam citādāka nekā uz minējumiem, kas labākajā gadījumā izklāstīti uz papīra.”

OSTAS UZŅĒMĒJI IEGULDA ATTĪSTĪBĀ

SIA „Skultes kokosta” īpašnieks Mārtiņš Ķeviņš: „Mēs savus līdzekļus ieguldām ilgtermiņa attīstībā, domājot par jaunu kravu piesaisti. Tā kā mūsu reģiona iespējas ir ierobežotas, esam mērķtiecīgi strādājuši, lai piesaistītu tranzitkravas no Krievijas, Ukrainas un Kazahstānas. Tās varētu būt apjoma ziņā nelielas kravas, ar kurām nelabprāt strādā lielās ostas. Ir tikai likumsakarīgi, ka esam realizējuši Skultes dzelzceļa stacijas projektu, kas pavērs daudz plašākas iespējas tranzitkravu piesaistei.”

SIA „Emu Skulte” īpašnieks Aivars Strauss: „Mūsu galvenais darbības veids ir mežizstrāde, kokmateriālu tirdzniecība, baļķu iepirkšana un kravu pārvadāšana. Tā kā darbību esam saistījuši ar Skultes ostu, ir pilnīgi saprotams, ka ieguldām līdzekļus, lai iespējami produktīvāk varētu izmatot to ostas teritoriju, kas ir nodota mūsu apsaimniekošanā. Ir ļoti labi, ja privātais bizness var strādāt labā saskaņā ar valsti, šai gadījumā ar to domāju Skultes ostas vadību.”

PAŠVALDĪBA INVESTĒ OSTAS PIEVEDCEĻOS

Saulkrastu domes priekšsēdētājs Ervīns Grāvītis: „Skultes ostas infrastruktūrā ir ieguldīti lieli līdzekļi, tagad ostai jāturpina paplašināties un jānodrošina kravu apjoma pieaugums. Saulkrastu dome no ostas darbības ieņēmumiem saņem desmit procentus, kurus pilnā apjomā investē ostas pievedceļu uzturēšanā, lai nodrošinātu piekļuvi ostai un kompensētu apgrūtinājumu, ko ostas darbība rada iedzīvotājiem. Jāteic, ka jaunais Saulkrastu apvedceļš ievērojami atslēgo iekšējos ceļus un ļauj kravai daudz ērtāk nokļūt Skultes ostā.”■

Sagatavots pēc Skultes ostas pārvaldes materiāliem

SALACGRĪVAS OSTA GATAVA KVALITATĪVAM PAVĒRSIENAM

Pēc 2009. gada pašvaldību reformas Salacgrīvas novadā nonāca trīs Rīgas jūras līča piekrastes ostas ar savdabīgu vēstures mantojumu – Salacgrīva, Kuiviži un Ainaži. Salacgrīva Latvijas neatkarības gados no zvejas ostas pārtapusi par komercostu, kur veiksmīgi apkalpo jūras klases kuģus. Galvenie kravu veidi ir kokmateriāli, papīrmalka, kūdra, keramzīts, bet sortiments ik gadus tiek papildināts. Ja nav bargas ziemas, osta cenšas strādāt visu gadu. 2010. gadā pārkrauti 384 tūkstoši tonnu.

Pērn gan kravu, gan kuģu apgrozījums Salacgrīvas ostā, salīdzinot ar 2009. gadu, bija krietni audzis. 2010. gadā ostā apkalpoti 160 kuģi (iepriekš 126) un pārkrautas 383 595 tonnas (319 423) kravas. „Tas ir trešais labākais rezultāts Salacgrīvas ostas vēsturē,” apmierināti konstatē Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais. Visvairāk – 57% – pārkrauta apaļkoksne, 38% beramkravas, zivis – 5% un vēl citas neliela daudzuma kravas. Ostas pārvaldnieks secina, ka mazajās ostās vairāk tiek eksportēts, nekā importēts. Tas nozīmē, ka tajos krastos, kur kravas nonāk, ir pieprasījums, ekonomika atkopjas no krīzes. Lidostu un ostu darbības rezultāti tam ir pirmie signāli.

Salacgrīvas ostai ir izstrādāts attīstības plāns, kas sadalīts vairākās kārtās. Tuvākajos gados paredzēts vērienīgs ostas attīstības pirmās kārtas projekts. Tas pamatā saistīts ar Salacas kreisā krasta tālāku izbūvi jūras virzienā. Būtikas pārmaiņas gaida ostas dienvidu molu.

Ivo Īstenais: „Līdz ar kravu pieaugumu, protams, palielinās arī finanses, ko var likt lietā ostu attīstībai. Pērn veikta Kuivižu ostas kanāla un akvatorijas ikgadējā padziļināšana, arī Salacgrīvas ostā daļēji atjaunots dziļums. Šogad darbs turpināsies. Par stividoru līdzekļiem ir izbūvēti kraujlaukumi, top tehniskais projekts jauna kravas laukuma izbūvei Salacas kreisajā krastā. Februāra beigās varētu būt gatavs tehniskais projekts Salacgrīvas ostas dienvidmola rekonstrukcijai. Plānojam piesaistīt Eiropas fondu finansējumu projektu īstenošanai.”

OSTAS PĀRVALDES IECERES SALACAS KREISĀ KRASTA ATTĪSTĪBAI

Aktualizēts projekts par teritorijas atkarošanu jūrai – tiks uzskaloti apmēram pieci hektāri, ko varēs izmantot kravu ritmiskas kustības nodrošināšanai.



„Piestātņu caurlaides spēja ir lielāka par šābrīža kravu apjomu, tāpēc jaunu kravas laukumu izbūve ir mūsu prioritāte. Tā kā atrodamies pilsētas teritorijā un krastā ostu paplašināt nav iespējams, meklējam risinājumus, kādus izmanto visā pasaulē, – vajadzīgās teritorijas atkarojam jūrai. Projekts nav lēts, bet tā ir nepieciešamība, ja vēlamies attīstīt Salacgrīvas ostu. Ceram saņemt atbalstu arī no ES fondiem, kuri gan neparedz atbalstu laukumu būvei, bet krastu nostiprināšanai finansējumu mēs varētu saņemt,” saka Ivo Īstenais.

OSTAS – NOVADA EKONOMIKAS MUGURKAULS

Ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais atzīst, ka ostas ir novada trumpis; jau plānojot jauno novadu, viens no galvenajiem akcentiem tika likts uz ostu pilnvērtīgu izmantošanu un ietekmi novada turpmākajā attīstībā.

Ir pagājuši 17 gadi, kopš izveidota Salacgrīvas ostas pārvalde. Šajā laikā gan osta Salacgrīvā, gan arī līdz šim pārvaldes pakļautībā esošā Kuivīžu osta ir pārvērtušās līdz nepazīšanai – sakārtoti desmitiem hektāru teritorijas, izveidotas jaunas piestātnes, uzbūvētas ēkas, apgūti jauni kravas laukumi, radīti desmitiem jaunu darba vietu.

Runājot par Salacgrīvas ostu, Ivo Īstenais uzsver – tās galvenais uzdevums ir būt pieejamai tirdzniecības ostai ar atbilstošu infrastruktūru un cenu politiku. Protams, nav izslēgta arī tūrisma un atpūtas industrijas klātbūtne, tomēr galvenais akcents tiek likts uz kravu pārvadājumiem. Ik gadu ostas stiviori paplašina savu darbību – būvē jaunus kravas laukumus un piesaista jaunus klientus. 2009. gadā ekspluatācijā nodots divus hektārus plašs kravas laukums, kas būtiski ļāvis palielināt beramkravu apjomu ostā. 2010. gada pava-

sarī stividorkompānija sadarbībā ar ostas pārvaldi izveidoja vēl vienu kravas laukumu.

ĪPAŠI PIEVILCĪGI IR KAPTEIŅU NAMIŅI

Katram īstam kapteinim ir sapnis par vietu, kur vienmēr patīkami atgriezties. Kuivižu ostas kapteinis piedāvā brīvdienu mājiņas: „Kapteinis Nemo”, „Reinis”, „Grants” („Kapteiņa Granta bērni”), „Morgans”, „Āķis”, „Flints”, „Bleiks” un „Grejs”. Katrā namiņā ir guļamistaba, viesistaba, internets, TV, duša, sauna, virtuves niša ar ledusskapi un elektrisko tējkannu. Maksimālais cilvēku skaits mājiņā – desmit.

„Sākumā uz privātā investora projektu raudzījāties piesardzīgi, taču to atbalstīja gan pilsētas dome, gan ostas pārvalde. Kopīgiem spēkiem sakārtojām infrastruktūru un tagad redzam, ka pašvaldības ieguldījums dod labus rezultātus, – komplekss attīstās un pilnveidojas.” Jāatzīmē, ka, redzot Kuivižos



īstenotā projekta rezultātus, viens no uzņēmējiem ielānojis izveidot jahtu piestātni ar nepieciešamo servisu arī Salacgrīvas ostā. Šis projekts gan nebūs tik vērienīgs kā Kuivižos, tomēr palielinās Salacgrīvas ostas aktivitāti.

Šābrīža aktualitāte Ivo Īstenajam un viņa komandai ir Ainažu osta. Vispirms jāsakārto visa juridiskā dokumentācija, tad jāsāk strādāt pie ostas attīstības stratēģijas. Kādas prioritātes tiks izvirzītas šai ostai, šobrīd grūti pateikt, bet tā noteikti būs vēl viens atbalsta punkts novada ekonomikas attīstībai.



Vaicāts, vai iedzīvotāji akceptē ostas darbības paplašināšanu, jo tā saistās ar palielinātu transporta kustību un trokšņiem, ostas pārvaldnieks

saka: „Būtu absolūti mulķīgi strīdēties par to, vai mums vajag ostu. Mēs varam runāt par transporta organizēšanu, par tranzīta ielu uzlabošanu un vairākām citām lietām, bet nevienam pat prātā neienāk bremsēt ostas attīstību. Šajā jautājumā vienisprātis ir gan deputāti, gan iedzīvotāji.”

JŪRA DOD SILTUMU UN GAISMU PILSĒTAI

Salacgrīvas novada domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs: „Mūsu darbības raksturīgākā iezīme ir meklēt jaunus un inovatīvus risinājumus, kas var-



būt nav jaunums pasaules līmenī, bet retums Latvijā un Baltijā gan. Viens no pirmajiem inovatīvajiem projektiem Salacgrīvā, kas jau realizēts un veiksmīgi darbojas, ir bērnu rotaļu laukuma apgaismojums, kam izmantojam vēja un saules enerģiju. Tagad redzam, ka šī sistēma labi darbojas, turklāt mums nav jāmaksā par elektrību, par pieslēgumiem, par kabeļiem un tā tālāk. Patlaban šajos apgaismes stabos tiek izmantota gan saules, gan vēja enerģija, bet spriežam, ka varētu pietikt tikai ar vēja enerģiju, jo tas šeit pūš vienmēr.”

Jau vairākus gadus darba kārtībā salacgrīviešiem ir enerģijas ieguve no jūras. Šis ir pirmais tāda veida projekts Baltijā, un to atbalsta Norvēģijas finanšu instruments. Projekta kopējā summa ir 1 063 898 eiro, no tiem pašvaldībai jāsedz 159 585 eiro. Nepieciešamā summa tika iegūta, pašvaldībai ņemot kredītu uz 15 gadiem ar trīs gadu atlikto maksājumu.

Iegūtā enerģija tiek izmantota skolas, bērnudārza un sporta kompleksa apkurei. Iepriekš par kurināmo šo ēku apsildīšanai izmantoja dīzeļdegvielu, kas ir viens no dārgākajiem resursiem. „Latvijā vēl nebija realizēts neviena šāda tipa projekts, bet aptuvenas aplēses liecina, ka jūras siltumsūkņi ir viens no efektīvākajiem siltumsūkņu veidiem un iegūtā enerģija ir par 25 līdz 30 procentiem lētāka. Pirmkārt, mēs iegūstam lētu enerģiju, otrkārt, atsakāmies no importējamās fosilās degvielas, kā arī tiek samazināti CO2 izmeši atmosfērā,” pozitīvos aspektus uzskaita novada domes priekšsēdētājs.

Salacgrīva turpina attīstīties. Lai palielinātu kravas laukumus, no ostas ražošanas teritorijas uz Jūras svētku laukumu pārcelta bāka – nu tā stāv goda vietā un ir apskatāma visiem pilsētas viesiem. Bākas celšana godā ir simboliska – tā dos gaismu arvien jauniem projektiem Salacgrīvas ostā!

Sagatavots pēc Salacgrīvas ostas pārvaldes materiāliem

MĒRĶTIECĪGA DARBĪBA

Saskaņā ar Mērsraga ostas attīstības stratēģiju 2010. – 2015. gadam ostas pārvalde ir noteikusi galvenos ostas attīstības virzienus un darbus, kas jārealizē, sadarbojoties ar visām ieinteresētajām pusēm – valsts un pašvaldības iestādēm, uzņēmējiem, tā sekmējot līdzsvarotu un ilgtspējīgu Mērsraga ostas un pagasta attīstību.

Mērsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika: „2010. gada ziemas mēneši Mērsraga ostai nebija tie vieglākie, jo osta aizsala, bija apgrūtināta kuģošana ostā un kravu apgrozījums kritās par piecdesmit procentiem. Arī ES projektu realizācija iekavējās par diviem mēnešiem. Tomēr ostas pārvaldei pārējo septiņu mēnešu laikā izdevās atgūt nokavēto un pat apstrādāt par 19,5 tūkstošiem tonnu vairāk kravu nekā 2009. gadā. Arī darbi pie ES projektu realizācijas iekļāvās paredzētajā grafikā. Starp citu, jūlijā ostā pārkrāva 18 kuģus, un tas ir jauns ostas rekords.

2010. gada 16. aprīlī „Bureau Veritas” Mērsraga ostas pārvaldei izsniedza ISO 9001 kvalitātes vadības sistēmas sertifikātu. Projektu realizāciju astoņdesmit piecu procentu apmērā finansēja Eiropas Sociālais fonds, trīs procenti nāca no valsts budžeta un divpadsmit procenti bija ostas līdzfinansējums. ISO kvalitātes pārvaldības sistēma galvenokārt nepieciešama, lai sekmīgi varētu sadarboties ar ārvalstu investoriem un partneriem. Šis dokuments dod viņiem garantiju, ka strādājam atbilstoši ES standartiem. Faktiski tas paver jaunas iespējas starptautiskajā tirgū.

Ostā tiek turpināts darbs pie vēl četriem ES fondu līdzfinansētiem ostas infrastruktūras projektiem. Mērsraga ostas pārvalde sadarbībā ar SIA „Mērsraga termināls” un Lauku atbalsta dienesta Ziemeļkurzemes reģionālo lauksaimniecības pārvaldi realizē ES Eiropas Zivsaimniecības fonda atbalstīto projektu „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās”. Projekta ietvaros tiek rekonstruēta devītā piestātne, tiks uzbūvēta noliktava, kā arī sakārtota elektrības apgādes infrastruktūra. Projekta kopējās izmaksas ir apmēram 1,3 miljoni latu. Liela vērība tika veltīta hidrotehniskajiem darbiem piestātnē, apsekojot akvatorijas gultni, kā rezultātā tika konstatēts liels daudzums akmeņu, dzelzsbetona konstrukciju u.c. priekšmetu. Gultne bija jāattīra no visiem traucējošiem priekšmetiem un jāierīko rievsiens.

UZZINĀI

Skulte, Salacgrīva, Mērsrags un Roja ir Latvijas eksporta ostas, kurām tieši Latvijas preču eksports veido lielāko apgrozījuma daļu. Mērsragam eksporta kravas ir gandrīz vai visi 100 apgrozījuma procenti. No šejienes pasaulē aiziet apaļkoki un kokmateriāli, šķelda, kūdra, koksnes granulas. Nozvejotās zivis, ko ievie ostā, paliek tepat Latvijā – tiek pārstrādes uzņēmumiem un tirdzniecībai.

UZZIŅAI

Mērsraga ostai ir divi velkoņi, no kuriem viens ir ledus klases un var strādāt augu gadu. Ostā ievadamie kuģi paši atnāk līdz pieņemšanas bojas pievadkanālam, kur iegrimē ir 6 – 7 metri.

Pirmā posma rekonstrukcijas darbi tika pabeigti 2010. gada aprīļa beigās un jau maijā uzsākti otrā posma darbi, kuri, kā plānots, tika pabeigti līdz 2010. gada beigām.

Turpinās Eiropas Reģionālās attīstības fonda projekta „Mērsraga ostas kanāla un akvatorijas padziļināšana” realizācija. Projekta ietvaros tiek veikti krasta stiprināšanas darbi apgrīšanās

akvatorijas rajonā, nostiprināta septītā piestātne, veikta padziļināšana līdz astoņiem metriem ārējā pieejas kanālā. Ziemeļu mola galvas priekšā tiek veidota kanāla paplašināšanas gultne (kabata sanešu akumulēšanai) līdz astoņu metru atzīmei, un arī priekšostas manevrēšanas akvatorijas gultne astoņu metru dziļumā.

Lielāka iegrimē ļaus ostā jau nākamgad ienākt varenākiem kuģiem un līdz ar to apstrādāt vairāk kravu. Pie esošā ostas dziļuma Mērsraga ostas loģistika ir ierobežota. Jo dziļākas ostas, jo lielākus kuģus var apkalpot, jo labāka loģistika.

Sadarbībā ar SIA „Fineks MT” un Lauku atbalsta dienesta Ziemeļkurzemes reģionālo lauksaimniecības pārvaldi tiek realizēts ES Eiropas Zivsaimniecības fonda atbalstītais projekts „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās”. Projekta ietvaros tiek rekonstruēta sestā piestātne, būvēta noliktava un sakārtotas komunikācijas. Darbi tika sākti 2010. gada aprīlī. Pēc sagatavošanas darbiem un gultnes attīrīšanas sāka rievsienu iegremdēšana. Tā kā piestātne neatrodas pie krasta līnijas, tad vispirms tiek veidots speciāls piebraucamais ceļš – dambis no grunts un akmeņiem. Darbi turpinās, tomēr nenotiek tik ātri, kā varētu vēlēties, jo tos apgrūstina biežie negaisi, kuru laikā spēcīgās vēja brāzmas un viļņošanās neļauj strādāt pietiekami intensīvi. Kopumā pirmās



2010. gada ziemas mēneši Mērsraga ostai bija smagi: ledus apstākļu dēļ bija apgrūtināta kuģošana ostā, kravu apgrozījums kritās par 50% un ES projektu realizācija aizkavējās par diviem mēnešiem. Ostas pārvaldei septiņu mēnešu laikā izdevās atgūt nokavēto un pat pārkraut par 19 500 t vairāk kravu nekā 2009. gadā, kā arī atkal iekļauties ES projektu realizācijas darbu grafikā.



Jānis Budreika.

kārtas rekonstrukcijas darbi pabeigti 70% apjomā.

Mērsraga ostas pārvalde sadarbībā ar Igaunijas ostām, SIA „Kurland” un SIA „ADA” realizē „Bay-Link” projektu, kurā Mērsraga osta ir vadošais partneris. Kopējās „BayLink” (Baltijas mazo ostu tīkls) projekta izmaksas ir 1,9 miljoni eiro, kur Mērsraga ostas pārvaldes daļa ir 344 tūkstoši eiro. Projekta ietvaros iecerēts sakārtot ostas teritorijas rietumu daļu, nostiprināt krasta līniju, uzbūvēt piestātnes, izveidot ūdens ņemšanas vietu, kā arī jahtu servisa centru, stāvlaukumu un rekonstruēt ostas pievedceļu. SEB banka piešķirusi kredītlīniju Mērsraga ostas pārvaldei, kas nodroši-

nās projektā paredzētos ostas infrastruktūras uzlabojumus.

Osta dod darbu vismaz pusei Mērsraga pagasta iedzīvotāju – tiem, kas strādā tieši ostā, un tiem, kas strādā saistībā ar ostu. Ostā strādā arī cilvēki no Talsiem, Tukuma, Jūrmalas. Mūsu pagastā ir septiņi zivju pārstrādes uzņēmumi: „Silmas grupa”, „Saiva ANNO”, „Mežmaļi M”, „Forele-AN”, „Bērzlejas”, „Ivolga” un „Sabiedrība IMS”. Diemžēl uzņēmumiem pietrūkst zivju, un Zviedrijas zvejnieki ir gatavi mums tās vest, bet viņu kuģi ar sešu metru iegrimi pagaidām vēl ostā ienākt nevar. Zivis tagad būtu jāved uz Ventspili, tad pa sauszemi jātransportē uz Mērsragu, bet tas procesu sadārdzina, tādēļ zviedru kolēģi skubina mūs iespējami ātrāk padziļināt ostu.

Varu teikt, ka visi šie darbi veiksmīgi tiek realizēti, pateicoties ostas pārvaldes aktīvai darbībai ES fondu līdzekļu piesaistīšanā, veiksmīgai sadarbībai ar privātajām kompānijām, bankām un atbildīgām valsts institūcijām. Esmu pārliecināts, ka tiek likts labs pamats, lai ostu bizness Mērsraga ostā veiksmīgi attīstītos.”■

IR JĀRISINA PROBLĒMAS UN JĀSKATĀS UZ PRIEKŠU

Ari Rojas ostas pārvaldes darbiniekiem nav gājis secen štatu samazinājums, atklāj ostas pārvaldnieks Jānis Megnis, – no sešām štata vietām šobrīd palikušas tikai divarpus. Ostas kapteinis un pārvaldnieks amatu apvienošanas kārtībā veic ostas palīguķu komandas pienākumus, bet grāmatvede strādā uz pusslodzi.

Ostas pārvaldnieks Jānis Megnis: „2009. gadā bija katastrofāli zems kravu apgrozījums, kā rezultātā attiecīgi pasliktinājušies ostas finansiālie rādītāji – ja nav kravu, ostai nav arī naudas. Kravu daudzums samazinājies tāpēc, ka nebija pieprasījuma pēc celulozes izejvielas. Kritums celulozes tirgū vienmēr ir pasaules ekonomisko krīžu indikators – ja cilvēki nepērk preces, savukārt nevajag iepakojumu, un tad nevajag arī celulozi. Tā kā mums strādā tikai viens eksporta uzņēmums, jo vairāk nav vietas, mazais kravu apgrozījums ietekmē ostas finanšu plūsmu. Ostas pārvaldei ir divi finanšu avoti – ostas maksa un zemes nomas maksa. Zemes nomas maksas apmēru reglamentē likums, kas zivju apstrādes uzņēmumiem ir ne vairāk kā pieci procenti no zemes kadas-trālās vērtības gadā, bet 60 procentus no ostas teritorijas aizņem šāda veida uzņēmumi. Rojas ostas teritorijā darbojas 16 uzņēmumi, kuros strādā 336 cilvēki, ienākuma nodoklis ir 113,5 tūkstoši latu, nekustamā īpašuma nodoklis – 33 tūkstoši latu, zemes nomas maksa – 31,6 tūkstoši latu, bet ostu nodevas – 17,4 tūkstoši latu. Uzņēmumiem, kas nodarbojas ar kravu pārkraušanu, ražošanu un zivju apstrādi, ir iznomāta ostas teritorija 15,31 hektāra platībā. Ja nav, kur izvietot kravu nosūtītājus, tad nav pamata lieliem kravu pārkraušanas apjomiem. Mērsraga ostā, piemēram, brīvā teritorija mērāma vairākos desmitos hektāru, bet Rojas ostā tās vienkārši nav! Un, ja mūsu vienīgā klienta produktu nepērk, tas nozīmē, ka nav arī kravu apgrozījuma.

Taču pozitīvais ir tas, ka lielā aukstuma dēļ Rietumeiropa ir nodedzinājusi visus savus kurināmā krājumus. Pateicoties siltajām ziemām, virkne skandināvu uzņēmumu kurināmo – Latvijā iepirkto malku – līdz šim uzglabāja šeit kā noliktavā, taču šoziem tā sūtīta prom. Tas nodrošina kravu apgrozījuma kāpumu. Pasaules ekonomika sāk atdzīvoties, vairāk tiek iepirkta celulozes izejvielas, attiecīgi zemniekiem vairāk maksā par mežu, to ir izdevīgi cirst, tāpēc pieaug kravu apgrozījums.”

– Kādi ir Rojas ostas prioritārie projekti?

– Zvejnieku biedrībā „Roja” ir apvienojušies vairāki uzņēmēji, kas nodarbojas ar zvejniecības biznesu, un tas ir labs veids, kā piesaistīt Eiropas naudu – to



var izdarīt gan pašvaldība, gan šāda zvejnieku biedrība. Domāju, ka ikviens, kas apmeklējis ostu kopš pagājušās vasaras, noteikti ir pamanījis ievērojamās pārmaiņas, jo, pateicoties zvejnieku biedrībai, mums ir moderna un labiekārtota zvejas osta, darbi turpinās un ieceru vēl daudz.

– Kad tiks atjaunots ostas akvatorijas dziļums?

– Notiek iepirkuma procedūra par dziļuma atjaunošanu ostā, jo vēju un straumju rezultātā veidojas sanesumi, kas jānovērš. Tos lielā mērā veicināja arī pavasara pali, radot nelielus, bet nepatīkamus sēklus. Ir jāpabeidz projekts, kura dēļ ir ņemts kredīts – par to šobrīd tiesājamies ar dāņu kompāniju, jautājums iet uz labo pusi. Tiek veikta tehniskā ekspertīze, viss ir procesā. Uzskatu, ka tas ir liels panākums, jo līdz šim mūsu prasību ignorēja.

– Vai ir plānota pasažieru pārvadāšana starp Roju un Igaunijas salām?

– Ja būs braucēji, jā! Šāda veida satiksmei kāda igauņu kompānija piedāvā bijušo militāro kuģi. Tā kā igauņiem ir daudz salu, šis pasažieru pārvadājums starp salām no viņu valsts puses tiek nodrošināts – šī kompānija uzvarēja vietējā konkursā un nodrošinās satiksmi starp Pērnavu, Roju un Sāremā salu. Braucienų grafikā ir brīvi logi, tāpēc igauņu kompānija kā privātuzņēmējs šāda veida pakalpojumu varētu sniegt arī Rojai. Tas tiks savlaicīgi paziņots un varētu notikt jau šovasar. Braucienų grafiks un izcenojumi gan vēl nav saskaņoti. Taču neviens kuģu īpašnieks nebraukās braukāšanas pēc, brauks tāpēc, lai nopelnītu! Uz kuģa varēs novietot divas trīs automašīnas, kā arī motociklus.

– Rojas pludmales zonas pusē ostā paredzēta šķeldas pārkraušana.

– Ostas pārvalde jau 1998. gadā šo teritoriju ir izīrējusi uzņēmumam SIA „Stena” un vēlāk SIA „Roja Port Terminal LLC” ar mērķi izveidot šeit kravas termināli, kura darbība bija ostas valsts galvotā aizdevuma biznesa plāna pamatā. Terminālis dažādu iemeslu dēļ daudzu gadu garumā nav uzsācis darbību, un SIA „Stena” šobrīd ir maksātnespējīga, tāpēc uzņēmuma administrators piestātnes ir nodevis ostas pārvaldes rīcībā, kamēr notiek izsoles process. Šobrīd notiek sarunas par šķeldas un citu koksnes produktu pārkraušanu, kas varētu sākties jau šovasar. To, kā tas ietekmēs atpūtniekus pludmales zonā, rādīs laiks. Es izprotu iedzīvotāju bažas, bet, pirmkārt, lēmums šajā zonā veidot termināli ir pieņemts jau 1998. gadā, ostai ir apstiprināts detālplānojums un notiks sabiedriskā apspriešana. Otrkārt, līdzekļi ir vajadzīgi, lai nodrošinātu ostas funkcijas, pretējā gadījumā ostā nevarēs ienākt zvejas kuģi un jahtas. Tomēr šķelda nav kūdra, to, kā tas būs praksē, redzēsim!

– Vairāki Rojas iedzīvotāji ir paiduši satraukumu par ostas teritorijā uzbūvēto armijas lokatoru.

– Aizsardzības ministrijas uzstādītais armijas lokators ir paredzēts jūras novērošanas vajadzībām. Uz visiem zvejas kuģiem, kas ienāk Rojas ostā, kopā ir lielāks starojums nekā šim vienam lokatoram. Pēc savas būtības tas ir tāds pats kuģa lokators, tikai pacelts augstāk. Piedevām, slēdzot līgumu, ir saņemti visi dokumenti, kas apstiprina, ka lokatora darbība neietekmē cilvēku veselību.

– Kā veicas ar valsts galvotā kredīta atmaksu?

– Pamatojoties uz Ministru kabineta lēmumu par to līdzekļu novirzīšanu valsts galvotā Rojas ostas pārvaldes kredīta atmaksai, kuri iegūti, atsavinot ar kravu un pasažieru pārvadājumiem nesaistītos apbūvētos valsts zemes gabalus Rojas ostas teritorijā, Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrija aicināja Rojas novada domi atkārtoti izvērtēt jautājumu par ostas robežu maiņu, izslēdzot no ostas tās teritorijas, kas nav saistītas ar kravu un pasažieru pārvadājumiem. Domes aprīļa sēdē deputāti nolēma atbalstīt Rojas ostas robežu maiņu, uzdodot ostas pārvaldei izmaiņas saskaņot ar ostas nomniekiem, ka arī sagatavot mainīto ostas robežu plānu un iesniegt to novada



domei apstiprināšanai. Kopējā kredīta summa no 550 tūkstošiem latu šobrīd ir samazinājusies līdz 509 tūkstošiem latu. Robežu maiņas rezultātā samazināties ostas teritorija, no kuras tiek iekasēta nomas maksa, vienlaicīgi iespaidīgi samazinot kredīta apjomu – aptuveni līdz 152 tūkstošiem latu. Šobrīd jāveic darbs ar nomniekiem, noskaidrojot, vai vispār kādam ir interese iegādāties zemi zem ēkām. Pirmais solis – ir jāizvērtē, kura teritorija būtu vajadzīga ostas attīstībai, nākamais – noslēgt līgumus par zemes iegādi ar tiem nomniekiem, kuru nomātā zeme iekļaujas teritorijā, kas nav ostas attīstībai aktuāla. Pēc tam likuma paredzētajā kārtībā ostas pārvalde sagatavo jauno ostas robežu projektu, apstiprina to ostas valdē un novada domē, pēc tam iesniedz Ministru kabinetā. Visa procedūra varētu tikt veikta gada laikā. Beigu beigās ieguvēji būs visi – valsts budžets netiks apgrūtināts ar valsts galvotā aizdevuma maksājumiem, ostas pārvaldei būs iespēja izbrīvētos līdzekļus izmantot Eiropas Savienības ostas infrastruktūras projektu realizācijai, uzņēmēji iegūs iespēju piesaistīt papildu kredītresursus attīstībai, kas šobrīd ir problemātiski, atrodoties uz nomātas zemes.

Lai izpildītu biznesa plāna prasības, ostas kravu apgrozījumam jābūt ne mazākam par 200 tūkstošiem tonnu gadā. Nedomāju, ka Rojas iedzīvotāji būs pateicīgi par smagā transporta ievērojamo plūsmu pa ciemata ceļiem... Lielais kravu apgrozījums, ar ko lepojas, piemēram, Mērsraga osta, nes līdzī arī virkni problēmu – sabojātu ceļu segumu, piesārņotu vidi.■

Laima Landmane, „Talsu Vēstis”

KAS PALIEK KĀ VĒRTĪBA?

Ir īslaicīgas, stabilas un paliekošas vērtības. Gadu simti nomaina cits citu. Katrs nākamais nes ko jaunu, izvirza savas prasības, nosaka likumus un tikumus. Kara laikus nomaina miera laiki. Krīzes nāk un aiziet. Viss plūst un mainās, bet ir kas tāds, kas paliek kā mūžīga vērtība un reizē mūžīgs lielais nezināmais. Tas ir Cilvēks.

Cilvēki vada valstis, pilsētas, ostas un kuģus. Viņi mēdz būt gudri un ne tik gudri, spējīgi un ne tik spējīgi, cilvēciski, bet reizēm arī ne. Senie romieši teica: „Dari savu darbu un esi krietns.” It kā tik vienkārši, bet reizē tik sarežģīti. Ne velti ir arī kāda cita gadu tūkstošos pārbaudīta patiesība – cilvēkam nekas cilvēcisks nav svešs. Arī vājības, kādas nu kuram un cik lielā mērā, piemīt visiem. Vai nekrietns cilvēks var paveikt krietnus darbus? Vai krietns cilvēks var paveikt nekrietnus darbus? Un kā ar tautu? Kas vispār ir Latvijas tauta?

Mācītājs Viesturs Pirro saka: „Tauta nav tikai latvieši, bet arī tie, ka dzīvo un dzīvojuši šeit, izdarījuši svētīgas lietas. Paldies Dievam, ka Jēkabs bija tieši vācietis, kam toreiz bija liela ietekme. Ar netipiski labvēlīgo attieksmi viņš latviešiem daudz palīdzēja. Viņš taču izveidoja armiju, kurā ja ne virsnieki, tad liela daļa apakšvirsnieku bija latvieši. Tāpat arī pirmā flote, kurā brauca latvju puisi, bija viņa roku darbs. Hercogs Jēkabs bija viena no lielākajām vēsturiskajām personībām. Ja sākam šķirot cilvēkus pēc tautības, tas jau ir šovinisms.”

Kā tad ir? Vai spējam pacelties pāri zemākajiem instinktiem un novērtēt tiešām lielas lietas? Vai spējam novērtēt Cilvēku?

RĪGAS OSTAS PIRMAIS RAJONS

Eksporta osta nedaudz vairāk nekā 100 gados izveidojās par Rīgas ostas nozīmīgāko rajonu. Gan Krievijas impērijā, gan Latvijas Republikā, gan PSRS, gan atjaunotajā Latvijas Republikā Eksporta ostas attīstība liecina par visas Rīgas ostas attīstību.

VIETAS IZVEIDE

Gadsimtu gaitā Daugava daudzkārt mainīja gultni. Veidojās jaunas salas. Laika gaitā tās saplūda savā starpā vai ar krastu, vai arī izzuda. Netālu no Rīgas pils pie Daugavas labā krasta bija Fosa sala, kas bija izveidojusies no trim nelielām saliņām. 1709. gada pavasara palos Fosa salas lielāko daļu noskaloja, bet atlikusi daļa saplūda ar Gustava salu. 18. gadsimtā Gustava salu sāka saukt par Pētersalu, laika gaitā tā savienojās ar upes krastu un izveidoja pussalu.

Agrāk Pētersalas apkaimē Daugavas labajā krastā atradās muižiņas – Mellerā, Hermeliņa un Pīla. Tās atradās uz Jura hospitālim piederošas zemes. To mēdza saukt arī par „nabagu zemi”, jo par to maksātā gruntsnoma tikusi izlietota trūcīgo pabalstiem. Muižiņu nosaukumi cēlušies no īpašnieku uzvārdiem. Hermeliņa muiža to ieguva no H. Hermeliņa (1626–1685), Pētera un Doma baznīcu mācītāja. Pīla muižu jeb Pīļumuižu, kā to tautā sauca, 1683. gadā pārvaldīja Lielās ģildes vecākais M. Pils (?–1704). 1701. gada 9. jūlijā Ziemeļu kara sākumā no Mellerā un Hermeliņa muižu apkaimes Zviedrijas karalis Kārlis XII pārcēla desantu pāri Daugavai, lai uzbruktu sakšu karaspēkam pie Spilves. 18. gs. abas muižas pavasara palos zaudēja lielu krasta daļu. Nākamās ostas vieta veidojās 19. gs. pirmajā pusē, kad 1829. gada palos Hermeliņa un Mellerā muižām pieskaloja klāt lielu daudzumu neauglīgu smilšu. Ar laiku teritorija kļuva stabila un uz tās vēlāk veidoja Dzelzceļa jeb Eksporta ostu. Vietvārdi saglabājās ielu nosaukumos. Līdz 1938. gadam tagadējai Lugažu ielai bija Pīļumuižas nosaukums. No 1906. līdz 1926. gadam Rīgā bija Hermeliņa (Hermelingas muižas) iela. Tagad tās vārds ir Sermuliņu iela.

Lejpus Pētersalas atrodas Mazā un Lielā Vējaķsala. Mazā Vējaķsala veidojās pie Kaķa sēkļa. Laika gaitā tā saplūda ar Lielo Vējaķsalu. Salas vecākais nosaukums bija lībisks – „Osmasaar”. 1239. gadā Rīgas rāte salu iznomāja Rīgas domkapitulam, tad salu sauca par Domkungu salu. Uz tās atradās muižiņa un 13 nelielas zemnieku saimniecības. 17. gs. salu ieguva rātskungs K. Fēgezaks (*Vege sack*). Tās tagadējā nosaukumā saglabāties latviskots pārveidots dzimtas nosaukums.

18. gs. otrajā pusē tika realizēts inženiera G. E. Veismana fon Veisenšteina Daugavas gultnes regulēšanas projekts. Tā ietvaros no 1764. līdz 1769. gadam Daugavas labajā krastā uzbūvēja Katrīnas dambi, kurš stiepās no Ķeizardārza

līdz Milgrāvim. Tā sākumposmu, kas savienoja Daugavas labo krastu ar kādreizējo Mazo Vējzaķsalu, sauca par Kaķasēkļa dambi. Par hidrotehniskajām būvēm liecina ielu mūsdienu nosaukumi: Katrīnas dambis, Kaķasēkļa dambis.

OSTAS VIETAS IZVĒLE UN BŪVES PROJEKTS

19. gs. otrajā pusē strauji pieauga Krievijas lauksaimniecības produkcijas ražošana un eksports. To veicināja augošais pieprasījums pēc pārtikas precēm Rietumeiropā. Krievijas iekšējos un ārējos ekonomiskos sakarus paātrināja dzelzceļu būve. 1861. gadā sāka darboties Rīgas – Daugavpils dzelzceļš, kuru vēlāk pagarināja līdz Orlai un Caricinai. 1889. gadā ekspluatācijā nodeva Rīgas – Pleskavas dzelzceļu. Dzelzceļa līnijas Rīgu savienoja ar Krievijas centrālajām un dienvidu guberņām, kā arī ar Sibīriju. Daugava, kas līdz dzelzceļu celtniecībai bija galvenais Rīgas tirdzniecības ceļš ar Krieviju, saglabāja savu nozīmi tikai kokmateriālu pludināšanā. 20. gs. sākumā Rīgas osta pēc tirdznieciskā apjoma izvirzījās pirmajā vietā Krievijas impērijā, apsteidzot Pēterburgu un Odesu. Kravu apgrozībā eksports dominēja pār importu, it sevišķi kokmateriālu, kur Rīgas osta ieņēma pirmo vietu pasaulē.

1895. gadā Krievijas Satiksmes ministrija izveidoja starpresoru komisiju, kuras uzdevums bija izstrādāt kopējo projektu dzelzceļa mezgla pārbūvei Rīgā. Tajā bija paredzēts sadalīt pasažieru un kravas operācijas un uzbūvēt atbilstošas stacijas. Centrālo kravas staciju bija paredzēts būvēt pilsētas ganībās. Izstrādāto pārbūves projektu Krievijas satiksmes ministrs apstiprināja 1897. gada 23. aprīlī.

Krievijas valdības starpresoru komisija atzina, ka nepieciešams uzbūvēt īpašu dzelzceļa staciju eksporta kravām, kas atrastos Daugavas tuvumā. Stacijas Rīga-Krasta projekta metu izstrādāja Satiksmes ministrijas Dzelzceļu pārvalde. Stacijas diennakts apgrozījums bija paredzēts 750 vagonu. Lēmumu par stacijas būvi pieņēma pārvaldes Inženieru padome 1897. gada pavasarī. 1899. gada septembrī tā pieņēma lēmumu par dambja (1342 m) būvi sliežu ceļam Rīga-Krasta stacijas rajonā. 1900. gada 11. oktobrī stacijas projekts, ko izstrādāja Dzelzceļu pārvaldes Tehniskā daļa, tika iesniegts apstiprināšanai pārvaldes Inženieru padomei.

Rīgas dome jau 1897. gada 1. septembrī šīs stacijas un pievedceļu būvei atdeva valstij bez maksas 165 372 m² pilsētas zemes. Stacijas ēku 1904. gadā uzbūvēja uzņēmējs I. Frids.

Rīga-Krasta stacijā pienākošās kravas varēja novirzīt piecos virzienos :

1) gar Katrīnas dambi un Daugavas krastmalu uz pilsētas krastmalu līdz Katoļu ielai un atpakaļ uz Muitas rajonu, kur sliežu ceļi sadalījās virzienā gar krastmalu un noliktavām;

2) blakus pirmajam virzienam starp Hanzas un Katrīnas ielām uz Andrejsalu gar Siļķu brāķa aizmuguri sliežu ceļš sadalījās divās atsevišķās līnijās, no kurām

viena veda pa krastmalu gar Lauksaimniecības biedrības noliktavu un elevatoru, otra pa noliktavas un elevatora aizmuguri, tad pa saldētavas aizmuguri gar krastmalu līdz Andrejsalas pāļu dambim;

3) no Rīga-Krasta stacijas Andrejsalā starp dzelzceļa noliktavām;

4) no Rīga-Krasta stacijas uz Eksporta ostu, kur sadalījās trīs atsevišķos sliežu ceļos, no kuriem viens veda gar Eksporta ostas krastmalu pirms noliktavu pirmās līnijas, otrs – starp divām noliktavu līnijām, trešais – paralēli pirmajiem diviem aiz otrās noliktavu līnijas tās garumā;

5) no Rīga-Krasta stacijas gar Mellermuižu un koku noliktavām uz Rīgas – Orlas dzelzceļa elektrostaciju.

1906. gadā Krasta stacija oficiāli vēl nebija atklāta un kravas veda ar īpašu rīkojumu. 1905. gadā tā pieņēma 786 vagonus ar kokmateriāliem, 1906. – 1371 vagonu. Staciju ekspluatācijā nodeva 1907. gadā. Pirms Pirmā pasaules kara Krasta stacijas sliežu ceļu garums sasniedza 26 kilometrus, tajos darbojās 83 pārmijas.

Jaunbūvējamo ostas rajonu nosauca par Dzelzceļa ostu. Šo apzīmējumu līdztekus nosaukumam „Eksporta osta” lietoja līdz Pirmajam pasaules karam. Pēc tam lietoja tikai otro.

Dzelzceļa ostas baseina un teritorijas vietu 1898. gadā apstiprināja Satiksmes ministrijas īpaša komisija un Inženieru padome. Pēc apspriedes ar Rīgas pilsētas valdi padome nolēma Andrejostu un Andrejsalu neaiztikt (viens no plāniem paredzēja aizbērt Andrejostu un izveidot vienu no diviem jaunbūvējamiem ostas baseiniem uz Andrejsalas) un pirmo baseinu veidot 300 metrus zemāk, nekā tas bija paredzēts sākotnējā plānā. Dzelzceļa ostas projektu izstrādāja Rīgas ostas izbūves darbu pārvaldes priekšnieks inženieris A. Konstantinovs. 1899. gada 20. oktobrī to apstiprināja Inženieru padome. Vēlāk, 1903. gadā, satiksmes ministrs atcēla projektu par divu baseinu būvi un tā vietā nolēma pagarināt Dzelzceļa ostas piestātnes gar Daugavas krastu.

1899. gada 9. septembrī Satiksmes ministrijas Inženieru padome lika Rīgas – Orlas dzelzceļa valdei pārskaitīt Rīgas ostas būvdarbu vadītājam 750 000 rubļu, lai uzsāktu Dzelzceļa ostas būvdarbu sagatavošanu. Par šo naudu bija paredzēts iegādāties zemessmēlēju, refulieri, 10 koka prāmjus, velkoni (150 ZS), divus ūdensslīdēju aparātu komplektus (kuģi, sūkņi, skafandri), 2,12 km šaurslīdes ar 30 vagonetēm, pārmijām, dažādus pāļu dzinējus, 213 m refulieru caurules zemessmēlējam „Aleksandr Betiher”. Atlikušos 118 000 rubļu bija paredzēts izmantot akmeņu, kokmateriālu un cementa iegādei.

DZELZCEĻA (EKSPORTA) OSTAS IZBŪVE

1900. gadā Rīgas biržas komiteja piekrita piedalīties Dzelzceļa ostas būvniecībā. Februārī zemes smelšanai jaunās ostas baseinā tā piedāvāja izmantot zemessmēlēju „Milgraben” ar 10 liellaivām un velkoņiem, kā arī tikko iegādāto

refulieri. Līgums par darbiem ar Rīgas biržas komiteju tika noslēgts 1901. gada 20. janvārī. Tas paredzēja topošās ostas baseinā izsmelt 485 000 m³ grunts un sasniegt 24 pēdu (7,3 m) dziļumu, baseinu norobežojošā dambja būvi, krastmalas izbūvi, teritorijas bruģēšanu un trīs koka piestātņu būvi baseina austrumu daļā. 1901. gada 9. aprīlī Rīgas ostas izbūves darbu pārvalde noslēdza līgumu ar Rīgas biržas komiteju par akmens dambja būvi pie ieejas Dzelzceļa ostas baseinā. Tā projektu izstrādāja aprīlī. Dambja izbūvei vispirms bija 87 metru garumā jānojauc jaunais Andrejsalas bolverks, kas bija uzbūvēts 1888. gadā. Dambja virspusi noklāja ar 150 akmens masīviem. Būve izmaksāja 94 239 rubļus. Akmens dambi (170 m) pabeidza 1902. gada 12. oktobrī.

1902. gada 24. augustā Ūdens un satiksmes ceļu un tirdzniecības ostu pārvalde parakstīja jaunu līgumu ar Rīgas biržas komiteju par tālākiem darbiem Dzelzceļa ostā. Tas paredzēja jaunu krastmalu (320 m) būvi pēc Satiksmes ministrijas apstiprinātiem projektiem, bagarēšanas darbu turpināšanu Dzelzceļa ostas baseinā un Daugavā, ostas teritorijas uzbēršanu ar bagarēšanā iegūto grunti 10 pēdu (3 m) augstumā virs Rīgā pieņemtā ordināra horizonta. Krastmalas būve bija jāpabeidz gada laikā, bet bagarēšana – līdz 1903. gada 1. jūlijam. 1904. gada 16. aprīlī iepriekš noslēgto līgumu no jauna apstiprināja, jo līguma slēdzējas pārvaldes vietā bija izveidota Tirdzniecības kuģniecības un ostu galvenā pārvalde. Darbu kopējā tāme bija 332 555 rubļi.

1902. gadā baseina dienvidaustrumu daļā uzbūvēja krastmalu, kuras garums bija 302 metri. Tai bija slīpa siena ar izklātu akmens bruģi. Dzelzceļa ostas krastmalas būves zemūdens darbiem izmantoja kesonu, ko 1902. gadā uzbūvēja Pēterburgā Putilova rūpnīcā. Lai atvieglotu kuģu kravu apstrādi, tās priekšā uzbūvēja trīs estakādes tipa pagaidu koka piestātnes (katra 65 m gara), kas izmaksāja 45 247 rubļus. 1902. gada augustā Rīgas – Orlas dzelzceļš uzbūvēja pie koka piestātnēm divus sliežu ceļus un sāka pievedceļu būvi. Pirms tam bija uzbūvēta 43 metrus gara krastmala gar Andrejsalu, ko varēja izmantot laivas un mazi kuģi. Rīgas biržas komiteja to lietoja savu peldošo līdzekļu novietošanai sliktos laika apstākļos. Blakus piestātnēi tā uzcēla pagaidu darbnīcu bagaru remontam. 1915. gadā darbnīcas iekārtas tika evakuētas un pēc Pirmā pasaules kara ēku izmantoja par noliktavu bagaru karavānu materiālu novietošanai.

1904. gada jūlijā Rīgas biržas komiteja nodeva 320 metru garu piestātnei, kas bija krastmalas (640 m) otrā kārtā. 1905. gada 7.–8. janvārī komisija pieņēma no Rīgas biržas komitejas paveiktos darbus. Trīs gados bija uzbūvēta 640 metru gara krastmala, no kuras 597 metri bija Dzelzceļa ostas baseinā un 43 metri gar Daugavas krastu.

Krastmalas būves trešo kārtu (334 m), kas atradās Daugavas krastā, pabeidza 1905. gada augustā. Uzbūvēto krastmalu kopējās izmaksas bija 1 274 967 rubļi. Dzelzceļa ostas baseina platība bija 104 195 m². Pabeidzot baseina būvi, tā dienvidu krasts gar Andrejsalu 437 metru garumā palika nenostiprināts.

1904. gada 16. jūlijā Dzelzceļu pārvaldes Tehniskā padome lēma par noliktavu un sliežu ceļu būvi Eksporta ostā. Paredzēts bija pirmajā noliktavu rindā uzbūvēt astoņus pakhausus (tirdzniecībai domātas dzelzceļa noliktavas) – piecus baseinā un trīs pie Daugavas. To kopējā tilpība bija paredzēta 6 400 000 pudu (104 830 tonnas). Noliktavu apgrozība bija paredzēta 2,8 reizes gadā. Uzbūvējot pakhauzu otro rindu, Eksporta ostas jauda varēja sasniegt 27 miljonus pudu (442 260 tonnas) gadā.

Rīgas – Orlas dzelzceļš uzbūvēja vienu četrstāvu un sešas vienkāršā pagaidu tipa noliktavas. Tās kopā varēja uzņemt 1500 vagonu kravas. Četrstāvu akmens pakhauzu (tilpums 14 742 tonnas, derīgais laukums 10 850 m²) uzbūvēja 1907. gadā. Noliktava ar diviem brandmūriem bija sadalīta trijās patstāvīgās daļās ar 12 kravas laukumiem. Būve izmaksāja 358 300 rubļu. Kravu pārvietošanai izmantoja elektriskos celtnus (celtspēja līdz 1,5 tonnām). 1912. gadā to iznomāja firmai „Gerhard&Hey” par 38 000 rubļu gadā. No sešām akmens vienkāršā noliktavām piecas atradās pirmajā noliktavu rindā. Vienas laukums bija 1638 m², pārējo piecu – pa 1365 m². Noliktavu abās pusēs bija atklātas rampas kravu apstrādei. Visas sešas noliktavas bija iznomātas firmām un privātpersonām („Gerhard&Hey”, „Brāļi Kamarini”, „Erhards Lira” u. c.) par 15 rubļiem par vienu kvadrātsaženu (4,55 m²) gadā. Noliktavu tālākai būvniecībai Rīgas – Orlas dzelzceļam pietrūka finanšu. Gar izbūvētajām krastmalām un noliktavām uzbūvēja dzelzceļa sliežu ceļus un bruģētas ielas (60 205 m²). 1911. un 1912. gadā ielas gar Dzelzceļa ostas krastmalu pārbruģēja.

Noliktavu otrajā rindā atradās firmas „Gerhard&Hey” būvētas divstāvu akmens noliktavas ar pagrabiem. Abas atradās uz Rīgas – Orlas dzelzceļa zemes, kas 1908. gadā firmai bija iznomāta uz 12 gadiem par diviem rubļiem par kvadrātsaženu gadā. Vienas noliktavas platība bija 1965 m² ar aptuveni 6200 tonnu ietilpību. Otrai noliktavai bija 2620 m² platība un 8190 tonnu ietilpība. Noliktavās bija elektriskie celtni (celtspēja līdz 0,3 tonnām). 1905. gadā pie koka estakādēm vienkāršā koka noliktavu (114 m²) cementa glabāšanai uzbūvēja K. Šmidta cementa fabrika. Blakus tai atradās koka noliktava (910 m²). 1908. gadā Kamenska un Heidemana firmas katra uzbūvēja savu noliktavu trešajā rindā (1547 un 3276 m²). 1914. gadā pie Mellermuižas attekas Rīgas biržas komiteja uzbūvēja trīs koka noliktavas.

1907. gadā Krievijas Tirdzniecības un rūpniecības ministrija nodeva Rīgas ostas valdei Eksporta ostā 12 atsevišķus zemes gabalus (26 294 m²). Tie tika iznomāti uz gadu eksportam paredzēto koku nokraušanai par nomas maksu no 2,20 līdz 4,80 rubļiem par kvadrātsaženu gadā. Līgumi ar nomniekiem tika katru gadu atjaunoti. Kopējais ienākums no nomas bija ap 11 000 rubļu gadā. 1913. gadā privātfirmām iznomāja 11 zemes gabalus. Nomas maksa bija 2,40 – 4,85 rubļi par kvadrātsaženu gadā.

Eksporta ostas apgaismojumam izmantoja elektriskās laternas. Strāvu tām piegādāja Rīgas – Orlas dzelzceļa elektrostacija, ko 1903. gadā uzbūvēja pie Mellermuižas attekas. Krasta staciju un Eksporta ostas dzelzceļa daļu apgaismoja 28 laternas. 22 no tām bija iekārtas stabos teritorijā, sešas laternas bija piekārtas 18 metru augstumā pie četrstāvu noliktavas. Apgaismojumu šajā ostas daļā ierīkoja 1905.–1910. gadā. Eksporta ostas daļā, ko apsaimniekoja Tirdzniecības un rūpniecības ministrija, apgaismojumu ievīlka 1907. gadā. Strāvu piegādāja dzelzceļa elektrostacija. Septiņas laternas koka stabos apgaismoja ostas krastmalu, vēl septiņas dzelzs stabos apgaismoja ielas. Piestātnēs kā papildu gaismas avotu izmantoja trīs speciālas pārnēsājamas kastes, kurās katrā bija ievietotas deviņas lampas.

Līdztekus apgaismojumam Eksporta ostā 1908. gadā izveidoja kanalizāciju. Lietus ūdeni novadīja Daugavā. Atsevišķa kanalizācija bija četrstāvu noliktavai. Ūdens piegādei Eksporta ostas noliktavām izmantoja sistēmu, kas ūdeni ņēma no Daugavas. Krasta staciju ar ūdeni apgādāja pilsētas ūdensvads, kas bija ievilkts Andrejsalā.

Rīgas ostas un Eksporta ostas tālāka attīstība sakarā ar Krievijas – Japānas karu tika pārtraukta.

Pēc piestātņu nodošanas ekspluatācijā pakāpeniski pieauga kravu apjoms. Eksporta ostā kuģos iekrāva galvenokārt kokus un lauksaimniecības produktus (labību, sviestu, olas u.c.) un izkrāva minerālmēslus, cementu un gabalpreces. Zāģētu kokmateriālu kravas pieveda pa dzelzceļu no Krievijas. Daļu vagonu izkrāva Rīgas preču stacijā un ar pajūgiem veda uz Eksporta ostu. Bija noteikta īpaša vezumnieku takse. Par planku un dēļu piegādi no Rīgas preču stacijas uz Eksporta ostu, kā arī no Eksporta ostas uz pilsētas krastmalu bija jāmaksā 1,25 rubļi par standartu. Par dažādu preču piegādi uz kuģiem bija jāmaksā 3,60 rubļi dienā par vezumu. Par dažādu preču nogādi no Eksporta ostas noliktavām uz kuģiem maksa bija 0,75–1,25 rubļi par pudu (16,38 kg.) Zāģētus kokus kuģos iekrāva no baseinā ievestiem plostiem un liellaivām.

1908. gadā Rīgas ostas attīstības priekšlikumos, ko izstrādāja A. Konstantinovs, bija paredzēta Dzelzceļa ostas krastmalas tālāka izbūve 980 metru garumā, šim nolūkam paredzot 1 488 000 rubļu. 1908. gada 23. septembrī Krievijas Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas Tirdzniecības ostu nodaļā notika apspriede par Rīgas ostas darba uzlabošanu. Rīgas biržas komiteja piedāvāja eksporta vajadzībām Dzelzceļa ostā būvēt 14 lielas akmens noliktavas un 640 metru garumā krastmalas. Darbu veikšanai paredzēja piecus gadus, un tie bija jāpabeidz 1909. gada rudenī. Katra noliktava bija paredzēta trīssopus stāvus augsta un ar pagrabu, tās tilpums apkalpošanas ērtībai nedrīkstēja pārsniegt vienu miljonu pudu (16 380 tonnu). Sakarā ar Krievijas Valsts kases finanšu grūtībām Rīgas biržas komiteja gribēja ņemt aizņēmumu piecu miljonu rubļu apmērā, ko garantētu no Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas

speciālajiem līdzekļiem. Noliktavu kopējā platība bija paredzēta 173 646 m². Apspriede nolēma, ka vienīgā iespēja, kā tālāk attīstīt Eksporta ostu, ir pagarināt Dzelzceļa ostas krastmalu vismaz par 640 metriem. Tā atbalstīja arī Rīgas biržas komitejas priekšlikumu par noliktavu būvniecību.

Līdztekus tirdzniecības kravu apstrādei 1909. gadā Eksporta ostā novietoja peldošu koka doku, ko uzbūvēja Rīgas tirgotājs A. Jegorovs. Doks izmaksāja 11 000 rubļu. Tas sastāvēja no divām daļām, kuru kopējā celbspēja bija ap 1500 tonnu. Doks varēja uzņemt kuģus, kuru garums bija līdz 45 metriem, platums – 15 metri, iegrime – 3,6 metri. Kā vienu no pirmajiem tajā remontēja trīsmastu gafelšoneri „Sinams”.

Lai nodrošinātu ostas strādnieku nogādi uz Eksporta ostu, 1912. gadā A. Augsburga kuģniecības kravu – pasažieru līnijā „Pilsētas krastmala – Vecmilgrāvis” izveidoja pieturu „Eksporta osta”, kas atradās tās ziemeļu galā. Par piestātņi izmantoja pontonu. 1914. gadā to bija paredzēts nomainīt ar koka piestātņi.

1912. gadā Eksporta ostā bija daudz kokmateriālu, kas bija atvesti pa dzelzceļu., Gaidot kravu, kuģi piestātnēs stāvēja divās rindās. Piestātnēs nebija neviena celtna, tāpēc kravu apstrādei izmantoja kuģu mehānismus un ostas strādnieku fizisko spēku. Lai veicinātu kravu apstrādi, bija nepieciešams palielināt ostas rajonu.

1912. gada 10. maijā Tirdzniecības ostu nodaļa ziņoja Krievijas Valsts domei par darbiem Rīgas ostas uzlabošanai. Viens no pasākumiem bija Eksporta ostas pagarināšana par 640 metriem un kanāla (3 m dziļa) izbūve uz Mellermuižas atteku.

1913. gada jūnijā tika sākti Eksporta ostas piekrastes pagarināšanas darbi. Projektu izstrādāja inženieris K. Limarenko. 1914. gada maijā Rīgas biržas komiteja pabeidza pirmos darbus: izveidoja priežu koka rievpāļu sienu (85 m) un uzbūvēja krastmalu 40,5 metru garumā. Līdz kara sākumam uzbūvēja 145 metrus garu rievsienu un 101 metra garumā iesita pāļus virsbūves pamatiem. Pāļu dzišanai izmantoja Levicka sistēmas pāļdzini, kuru pirms tam izmantoja Rīgas ostas Muitas rajona krastmalas būvniecībā. Krastmalas zemūdens darbiem izmantoja kesonu. To kara sākumā evakuēja uz Igauniju. Rīgas biržas komitejas būvdarbu vadītājs bija inženieris M. Peslaks.

1914. gada 25. februārī Tirdzniecības un rūpniecības ministrija un Rīgas biržas komiteja noslēdza līgumu par valstij piederošās ostas teritorijas iznomāšanu noliktavu būvei. Tas tika noslēgts, pamatojoties uz tirdzniecības un rūpniecības ministra 1914. gada 16. janvāra atļauju. Līgums paredzēja 16 akmens noliktavu (kopējais tilpums ne mazāks par 262 080 tonnām) būvi. Jau esošajā teritorijā varēja uzbūvēt četras noliktavas, pārējo būvniecībai bija paredzēts krastmalu pagarināt par 640 metriem un uzbūvēt nepieciešamo teritoriju (42 588 m²). Rīgas biržas komitejas izstrādātos noliktavu projektus

apstiprināja Tirdzniecības un rūpniecības ministrija. Pirms Pirmā pasaules kara paguva izveidot divu noliktavu pamatus.

EKSPORTA OSTA PIRMĀ PASAULES KARA UN LR TAPŠANAS LAIKĀ

Pirmais pasaules karš pārtrauca Eksporta ostas darbību un celtniecību. No 1914. gada augusta līdz 1918. gada vasarai kuģi Rīgas ostā neienāca. Kara vajadzībām izmantoja materiālus, ko Rīgas biržas komiteja bija novietojusi Eksporta ostā paredzēto noliktavu būvei. 1915. gada jūnijā ar Vidzemes gubernatora pavēli uzlika arestu 4855 m³ grants. No tiem 1175 m³ aizveda uz Daugavgrīvas cietoksni. Augustā kara resora vajadzībām rekvizēja 17 šaursliežu vagonetes. Septembrī tika rekvizēti trīs betona maisītāji. 1916. gada augustā rekvizēja 1632 maisus portlandes cementa.

Kara laikā Eksporta ostā sagrava četrstāvu noliktavu pirmajā un trīs noliktavas otrajā rindā, Rīgas – Orlas dzelzceļa ūdens sūkņu staciju. 1918. gadā, veicot remontu, daļu no pārējām noliktavām Rīgas biržas komiteja saveda kārtībā. Cietis bija ostas rajona apgaismojums. Ostas baseinā bija samesti dažādi dzelži un dzeloņdrāts, kas traucēja kuģošanai. To izceļšana notika 1922. gadā. Kara laikā Eksporta ostā no sliežu ceļiem bija noņemta daļa sliežu. Ostas rajona savienojums ar Krasta staciju saglabājās.

Latvijas Brīvības cīņas skāra arī Eksporta ostu. 1919. gada rudenī to izmantoja vairāki Rīgas ostai pierakstīti kuģi, lai izvairītos no Bermonta karaspēka Dzegužkalnā novietotās artilērijas apšaudes. Daļa no šiem kuģiem 1919. gada 15. oktobrī piedalījās desantā Daugavgrīvas cietokšņa rajonā.

EKSPORTOSTA LATVIJAS REPUBLIKĀ

1919. gada 3. jūlijā darbu sāka Latvijas Republikas Rīgas ostas valde. Eksportostā no 14 akmens noliktavām bija palikušas desmit. 1920. gadā tās apsekoja: kravas operācijām bija derīga puse platības. Gandrīz visas noliktavas izmantoja Apgādības ministrija un armija. No 1921. gada noliktavas bija Finanšu ministrijas Jūrniecības departamenta pārziņā, kurš rudenī tās remontēja.

Krasta staciju 20. gs. 20. un 30. gados izmantoja, lai sadalītu eksporta un importa kravu plūsmu, kuru transportēšanā izmantoja dzelzceļu. Tā apkalpoja Rīgas ostas Eksporta un Muitas rajonus, Andrejsalu.

No 1920. līdz 1936. gadam stacijas sliežu ceļi bija divu veida – krievu (platums – 1524 mm) un normālplatuma (1435 mm). Vēlāk normālplatumu pāršūva uz krievu. 1923. gadā Eksportostā bija 5662 metri krievu platuma sliežu ceļu un 1080 metru normālplatuma. 1929. gadā no stacijā pienākušo piekrauto vagonu kopskaita 88% pienāca pa krievu un 12% pa normālplatuma sliedēm. 1927. gadā stacijā padeva 250–300 vagonu dienā. 1928. gadā paplašināja dzelzceļa tiklu stacijas rajonā. Stacijas jauda pieauga līdz 400 vagoniem.



Valsts saldētava, 30. gadi.

1920. gadu sākumā Rīga-Krasta staciju izmantoja arī pasažieru pārvadājumiem. To izmantoja Eksportostā un Andrejsalā strādājošie ostas strādnieki.

Kara laikā Rīgas osta netika padziļināta, un tās dziļums bija samazinājies. 1920. gadā Eksportostas dziļums bija 16 pēdas (4,87 m). Bagarēšanas rezultātā 1925. gadā tika sasniegts 24 pēdu (7,31 m) dziļums. 1921. gadā Rīgas biržas komitejas refulieri Eksportostas krastmalas pagarināšanai tās ziemeļu galā uzbēra 21 255 m³ grunts, bet 1924. gadā – 36 737 m³. 1931. gadā Rīgas biržas komitejas bagari atkal padziļināja Eksportostu. Sakarā ar krastmalas tālāku izbūvi šeit uzbēra 118 005 m³ grunts. Teritorija no Valsts saldētavas uz leju bija valsts īpašums, pārējā teritorija Eksportostā un Krasta stacijā piederēja Satiksmes ministrijai un atradās pa daļai ostas valdes lietošanā. No 1926. gada visa Eksportostas zeme bija valsts fonda zeme.

1925. gadā Eksportostas pagarinājums tika nobruģēts ar laukakmeņiem (1849 m²). 1926. gadā tika bruģēta jauna iela Eksportostas austrumu daļā starp Rīgas biržas noliktavām un Mellermuižas attekā. Nākamajā gadā attekā ierīkoja koka estakādi burinieku iekraušanai un izkraušanai. 1927. gadā pārbruģēja Eksportostas krastmalu un ielas starp noliktavām, izmantojot laukakmeņus (4668 m²) un kaltos akmeņus (596 m²). 1928. gadā Eksportostā ielas un laukumus sedza 14 000 m² kalnu akmeņu bruģa un 47 000 m² laukakmeņu bruģa. 1937. gadā parasto akmens bruģi nomainīja kaltie akmeņi.

Jūrniecības departaments saveda kārtībā ūdensvadu un pievienoja to pilsētas tīklam. Ierīkoja septiņus jaunus hidrants uguns dzešanai un divus hidrants kuģu apgādei ar dzeramo ūdeni. Ierīkoja trīs automātiskos uguns-signalus.

Jautājums par valsts saldētavas būvi aktualizējās 1924. gadā. Tā bija nepieciešama sviesta eksportam un tā kvalitātes kontrolei, lauksaimniecības



Sviesta iekraušana kuģos no saldētavas Eksportostā, 30. gadi.

produktu uzglabāšanai un tranzīta apkalpošanai. 1924. gadā sviesta eksports sasniedza 70 000 mucīņu (vienas mucīņas svars – 53 kg, kopējais svars – 3500 tonnu), kas bija ap 10% no visa valstī saražotā sviesta. Tas ieņēma otro vietu Latvijas eksportā. Saldētavu būvēja lejpus bijušās dzelzceļa sūkņu stacijas. Tās būvprojektu sastādīja A. Tramdahs. Valsts saldētavu cēla Jūrniecības departaments. Darbus vadīja inženieris V. Steģis. Piedaloties Karlsrūes tehniskās augstskolas profesoram R. Plankam, saldētavu un dzesēšanas iekārtas pēc Jūrniecības departamenta tehniskajiem noteikumiem projektēja Tallinas mašīnu fabrika „F. Krull”, kas tās arī uzstādīja. Četrstāvu ēku (garums – 78 m, platums bez rampām – 33,5 m) ar pagrabu sāka būvēt 1925. gada oktobrī. Būvbedrē atklājās vairākas bedres, kurās atrada Pirmā pasaules kara lielgabalu šāviņus. Ēkas pamatiem, stāvu pārsegumiem un stabiem izmantoja dzelzsbetonu. Sieņu pildījumu veidoja no ķieģeļiem. 1927. gada augustā ēku pabeidza. Tā bija sadalīta divos vienādos sektoros. Dienvidu sektors bija saldētava, kurā varēja uzglabāt līdz 70 000 sviesta mucīņu, nokraujot tās trijās četras kārtās. Uzglabājot vienā kārtā, sektors varēja uzņemt ap 20 000 mucīņu. Ziemeļu sektoru izmantoja par noliktavu gabalprecēm. Saldētavas dienvidu galā uzbūvēja mašīnu māju, aparātu telpu un saimniecības ēku ar telpām administrācijai un laboratorijām. 1928. gada 28. janvārī saldētavu svinīgi atklāja Latvijas Republikas prezidents G. Zemgals. Pirmajā gadā saldētava uzņēma 12 823 tonnas eksportsvieta, 1930. gadā – 19 075 tonnas, bet 1935. gadā – 18 141 tonnu. Lielāka daļa sviesta tika eksportēta uz Lielbritāniju un Vāciju. Bez tam saldētavā

uzglabāja gaļu, taukus, augļus, zivju un gaļas konservus u.c., ko pārdeva vietējā tirgū. 1937./1938. gada ziemā Jūrniecības departaments izbūvēja divus apakšzemes tunēļus sviesta mucīņu padošanai no saldētavas uz kuģiem.

1925. gada janvārī pabeidza Eksportostas krastmalas pagarināšanu par 77,4 metriem, izmantojot pirms kara iedzītos pāļus. Darbs izmaksāja 61 568 latus. 1927. gadā Jūrniecības departaments sastādīja Eksportostas pagarināšanas plānu. 1928. gadā Dzelzceļu virsvalde izstrādāja sliežu ceļu izbūves projektu. 1930. gadā sāka Eksportostas lejasgala pagarināšanu par 550 metriem. 1932. gadā pagarinājums (628 metri) bija gatavs. Katrs tekošais metrs izmaksāja 2800 latu. Eksportostas krastmala, kurai bija vertikāla siena, bija izbūvēta 1057 metru garumā. Baseina dienvidaustrumu daļā bija krastmala ar slīpo sienu (302 m), kas nebija piemērota lielāku kuģu apstrādei. Gar krastmalu izbūvēja divus sliežu ceļus. Lielos daudzumos pārkrāva kokmateriālus, bet izkrāva gabalpreces.

20. gadu sākumā atjaunojās stabili ekonomiskie sakari ar PSRS. Galvenās tranzītpreces bija kokmateriāli, labība, lini un pakulas. Lai nodrošinātu tranzītu, 1923. gadā Padomju Savienībai uz četriem gadiem iznomāja Eksportostas un Rīga-Krasta stacijas 12 noliktavas (kopējā platība 20 418 m²). 1927. gadā PSRS Tirdzniecības pārstāvniecība kā tranzītnoliktavas uz diviem gadiem paņēma nomā Eksportostas 13 noliktavas un valsts saldētavas ziemeļu sektoru. Noliktavas PSRS tranzītam, kaut arī tā apjoms samazinājās, turpināja iznomāt arī 30. gados. Noliktavas ostā preču novietošanai nomāja arī vietējās firmas – Jelgavas cukura fabrika, „Gerhard&Hey” u.c. Lai uzlabotu tranzīta kravu apstrādi, Rīgas ostas valde 1925. gada decembrī pieņēma pagaidu noteikumus par Rīga-Krasta stacijas Eksportostas rajona ekspluatācijas kārtību. Tie bija nepieciešami tāpēc, ka rajonā apstrādāto kuģu skaits palielinājās. 1925. gadā Eksportostā kravu uzņēma un izgāja jūrā 537 kuģi, 1926. gadā – 559, 1927. gadā – 902 kuģi. No 1928. gada 6. februāra ostas rajona darba laiku pagarināja no pulksten 6 līdz 19 ar stundas pārtraukumu. 1928. gadā tranzīta vajadzībām gar Eksportostas krastmalu uzlika otras krievu platuma (1524 mm) sliedes.

Viens no Jūrniecības departamenta uzdevumiem bija pakāpeniska noliktavu būvniecība. 1923. gadā uzbūvēja vienkāršu mūra noliktavu Nr. 4. (3133 m²), kas atradās noliktavu pirmajā rindā. Novembrī ekspluatācijā nodeva vienkāršu mūra noliktavu Nr. 20. (3333 m²). 1924. gadā Jūrniecības departaments noliktavu otrajā līnijā uzbūvēja divas noliktavas: gada sākumā pabeidza divstāvu mūra noliktavu Nr. 9 (5607 m²), gada beigās pabeidza divstāvu mūra noliktavu Nr. 8. (8292 m²). 1928. gadā decembrī otrajā līnijā uzcēla divstāvu noliktavu Nr. 9b (7618 m²) 12 000 tonnu gabalpreču uzglabāšanai. 1931. gada 5. aprīlī noliktavu otrajā rindā ekspluatācijā nodeva noliktavu Nr. 23. Tā bija divstāvu mūra ēka ar pagrabu (7618 m²). 1935. gadā eksporta kravu uzskaiti uzbūvēja



Akmeņogļu izkraušana Eksportostā, 20. gs. 30. gadi.

muitas svaru ēku. 1936. gadā Cukura monopola pārvalde Eksportostā uzbūvēja vienstāva noliktavu (2700 m^2), kas bija domāta cukura glabāšanai.

Mellermuižas atteku izmantoja koku plostu novietošanai. 1933. gadā tajā bija Koblenca firmas koku dārzs. Starp mazo Vējaķsalu un Lakstīgalu salu koku dārzu ierīkoja A. Kristjansens.

Eksportostas strādnieku ēdināšanai bija uzcelta tējas baraka. 20. gados tā bija iznomāta J. Cimuram. 1933. – 1935. gadā tējnīcu nomāja J. Liepnieks. Nomas maksa bija 50 latu mēnesī. 30. gados pilsēta ostas rajonā strādnieku ēdināšanai uzcēla ēdienu veikalu.

1938. gadā akmeņogles izkrāva dažādās Rīgas ostas daļās, tai skaitā Eksportostas ziemeļdaļā. Šajā gadā ar kuģiem iveda ap 600 000 tonnu ogļu. 1939. gadā Jūrniecības departaments plānoja izveidot ogļu ostu Piļumuižas attekā Mazās Vējaķu salas rajonā. Kravu apstrādei paredzēja uzbūvēt 600 metru garu krastmalu un $36\,000 \text{ m}^2$ lielu kravas laukumu. Ogļu izkraušanai plānoja iegādāties divus elektriskos celtņus. 1940. gadā Otrā pasaules kara dēļ plāns tika atlikts.

RĪGAS OSTAS EKSPORTA RAJONS 1940. – 1944. GADĀ

1940. gada jūnijā PSRS okupēja Latviju. Līdz ar iekļaušanu PSRS sastāvā Rīgas osta kļuva par tās transporta sistēmas sastāvdaļu. 1940. gada 28. septembrī sākas ostas nacionalizācija. Uz transporta un ekspedīcijas uzņēmumu, stividoru biedrības „Štauers” un ostas saimniecības bāzes izveidoja Rīgas ostas pārvaldi. Eksporta rajons bija viens no tās septiņiem rajoniem. Tā kā



Sagrautais Rīgas ostas Eksporta rajons, 1944. gada oktobris.

piestātnēs nebija neviena celtna, 1941. gada pavasarī ogļu izkraušanai sāka lietot transportierus.

1941. gada 22. jūnijā sākoties PSRS un Vācijas karadarbībai, daļu kravu no ostas un Eksporta rajona ar ostā esošajiem kuģiem un dzelzceļa vagoniem evakuēja uz PSRS iekšieni.

Vācu okupācijas vara ostu pārveidoja par akciju sabiedrību „Rīgas tirdzniecības osta”. Eksportostā izveidoja piestātni kara kuģu apkalpošanai. Iveda akmeņogles no Polijas, izveda lauksaimniecības produktus, kokmateriālus, ģipšakmeni. Kravu apstrādei Eksportostā uzstādīja divus portālceltņus. 1944. gada 11. un 12. oktobrī, vācu karaspēkam atkāpjoties no Rīgas, Rīgas osta un Eksportosta tika uzspridzinātas. Baseina dambis bija uzspridzināts 13 vietās. Sagrauta saldētava un lielākā daļa noliktavu. Piestātnēs bija uzspridzināti 29 fugasi. Iznīcinātas dzelzceļa sliedes.

RĪGAS JŪRAS TIRDZNIECĪBAS OSTAS EKSPORTA RAJONS (1944. – 1991. GADS)

1944. gada oktobrī sākās Rīgas jūras tirdzniecības ostas (RJTO) atjaunošana. Līdz gada beigām pabeidza ostas un Eksporta rajona atminēšanu. Gruvešu novākšanā un noliktavu remontā izmantoja ostas strādniekus, karavīrus un vācu karagūstekņus. 1945. gadā sākumā nostiprināja uzspridzinātās piestātnes pret pavasara paliem. Eksporta rajonā aizbēra un ar vairogiem nostiprināja 44 bedres. Eksporta rajons bija RJTO iecirknis Nr. 3.

RJTO atjaunošanas projektu izstrādāja „Lenmorprojekt” un apstiprināja PSRS Jūras flotes ministrijā 1946. gada 30. septembrī. Eksporta iecirknis plānā bija paredzēts kā RJTO attīstības galvenais un perspektīvākais rajons.

1946. gada beigās Eksporta rajonā bija septiņas piestātnes, noliktavas (18 200 m²), deviņi portālceltņi, ko saņēma reparācijās un no Murmanskas ostas. 1946. gadā rajonā apstrādāja lielāko daļu ostas kravu, pārsvarā ģenerālās kravas.

1947. gadā šeit samontēja 13 jaunus dīzeļa portālceltņus, ko nākamajā gadā pārveidoja uz elektrisko piedziņu. Celtņus novietoja trīs līnijās: pirmajā apstrādāja kuģu kravas, bet otrajā un trešajā līnijā kravas pārvietoja no un uz noliktavām un vagoniem. Ogļu un degakmens izkraušanai sāka izmantot greiferu kausus (tilpums ap 4 m³). Pabeidza rajona veco noliktavu atjaunošanu. Atjaunoja kara laikā sagrauto valsts saldētavu (39 kameras, 12 200 m², temperatūra -2 līdz -18°C). Darbam noliktavās sāka izmantot Ļvovā ražotus autoiekrāvējus. Dzelzceļa kravu sadali nodrošināja Krasta stacija, kas pēc kara apkalpoja Eksporta un Andrejostas rajonus. Sliežu pievedceļus atjaunoja 1947. gadā. Tai gadā Eksporta rajonā apstrādāja PSRS importa, reparāciju un trofeju kravas.

1949. gadā ekspluatācijā nodeva noliktavu Nr. 1 (6409 m²) un betonētus laukumus (11 477 m²). Eksporta rajons apstrādāja 80% visu ostas kravu. Eksportēja rūdu, labību, kokvilnu, dažādas izejvielas. Importēja ogles, cementu, kabeļus, dažādas iekārtas.

1950. gadā RJTO pamatā bija atjaunota. Osta specializējās beramo kravu apstrādē, kuras glabājās atklātos laukumos (akmeņogles, rūdas utt.). Eksporta iecirknī bija 10 piestātnes (1329 m), astoņas noliktavas (19 380 m²), 17 portālceltņi (celtspēja 2,5–45 t). Tehnikas izvietošanai uzbūvēja autobāzi. Ekspluatācijā nodeva piestātnes Nr. 7 (165 m) un Nr. 8 (142 m) ar celtņu ceļiem un dzelzceļu, betona laukumu (17 000 m²) un metāla noliktavu (12 000 m²).

1951. gadā ogļu iekraušanai izmantoja pirmās trīs ogļu šīvēšanas mašīnas S-153 (jauda 50 t/h) un četras šīvēšanas mašīnas KP-1 (100 t/h). Uzbūvēja jaunu noliktavu ģenerālām kravām (13 074 m²).

1950. – 1956. gadā Eksporta iecirknī vidēji apstrādāja 21 570 vagonu gadā.

1957. gadā Eksporta rajona baseins bija 610 m garš, 150 m plats un aizņēma 91 500 m² lielu platību. Piestātņi Nr. 4 izmantoja kuģu brīvguļai, Nr. 5 un 6 bija karā sagrautas, Nr. 7–9 izmantoja ģenerālām kravām, Nr. 10, 16 – celtniecības materiāliem, Nr. 11–13 – metāliem un iekārtām, Nr. 14 un 15 – oglēm. Piestātņu kopējais garums bija 1323 metri.

1958. gadā Eksporta iecirknī ekspluatācijā bija 10 piestātnes (1323 m), astoņas noliktavas (23 028 m²), 26 portālceltņi (celtspēja 2,5–45 t). 1958. gada sāka piestātnes Nr. 6 (141 m) rekonstrukciju, ko pabeidza nākamajā gadā. Darbu veica un arī vēlākajos gados piestātnes RJTO būvēja Baltijas jūras hidrotehniskās celtniecības un montāžas darbu trests.



Konteineru izkraušana no Latvijas jūras kuģniecības konteinerkuģa „Fricis Gailis” Eksporta rajonā, 70. gadi.

1961. gadā kravu apstrādes uzlabošanai sāka veidot kompleksās brigādes (krāvēju brigādēs iekļāva mehanizatorus). Atjaunoja baseina norobežojošo dambi.

1962. gadā Eksporta rajonā piestātnē Nr. 7 pieņēma Rīgas ostā ienākošos pasažieru kuģus. Tie šeit tika apkalpoti līdz 1965. gadam, kad uzcēla Rīgas jūras pasažieru staciju. Eksploatācijā nodeva piestātņi Nr. 5 (170 m). Papīra ruļļu transportēšanai izveidoja satvērējas ierīces, kā rezultātā apstrādājamo ruļļu svars palielinājās no 700 kg līdz 1500 kg.

1964. gadā RJTO ieviesa jaunu piestātņu numerāciju. Eksporta rajonā ģenerālajām kravām izmantoja piestātnes Nr. 5, 6, 7, 8, 9, beramkravām – Nr. 10, 11, 12, 13, 14, 15, karantīnas piestātne bija Nr. 16. Piestātņu dziļums bija 8,15 m. Eksploatācijā nodeva ģenerālo kravu trīsstāvu noliktavu (16 500 m²).

1966.–1968. gadā ģenerālajām kravām uzbūvēja četras metāla noliktavas (katra 2000 m²).

1968. gadā Eksporta rajonā dienā vidēji apstrādāja 520 vagonus. Pabeidza krasta nostiprināšanu starp piestātnēm Nr. 16 un 17.

1969. gada novembrī Eksporta iecirkni pārdēvēja par RJTO Pirmo ekspluatācijas rajonu (kopējā platība – 324 250 m²). Rajonā sāka apstrādāt jaunu kravu – metāllūžņus, kuru lielāko daļu izveda uz Zviedriju. Eksportēja kokvilnu, papīru, hroma rūdu, ogles, koksu, tērauda lējumus, metāllūžņus, alumīniju, darbgaldus, automašīnas, traktorus u.c., importēja ķīmiskās un vieglās rūp-



Rīgas jūras tirdzniecības ostas Pirmais rajons, 1982. gads.

niecības izejvielas, labību, cukuru, tērauda caurules, metāla lējumus, augļus, vilnu, ādas u.c.

Sākot no 70. gadiem, RJTO un Eksporta rajons saņēma un sāka izmantot ārzemēs ražotu kravu pārkraušanas tehniku.

1970. gada 30. jūnijā RJTO ienāca pirmais rolkeris – franču motorkuģis „Borodin”. Uzbūvēja piestātnes Nr. 16 (135 m), 17 (135 m) un 18 (106 m).

1972. gadā augustā Eksporta rajonā izveidoja konteineru iecirkni, pirmo PSRS. Kompleksā ietilpa piestātnes Nr. 17, 18, 19, atklātie kravas laukumi (9179 m²), celtnu ceļi – 300 m, dzelzceļš – 530 m. Importā dominējošo labības kravu apstrādei ierādīja piestātnes Nr. 6, 7, 8. Labības imports pirmo reizi pārsniedza vienu miljonu tonnu gadā.

1973. gadā metāllūžņus sāka pārkraut ar elektromagnētu. Konteineru iecirknī izveidoja palielinātu komplekso brigādi (brigadieris I. Smirnovs), kas bija pirmā RJTO.

1974. gadā rajonā izveidoja četras palielinātas specializētās kompleksās brigādes (26 cilvēki) līniju kuģu un kokvilnas apstrādei. Četras brigādes specializējās beramkravu apstrādē. Nosaukuma „ostas krāvējs” vietā sāka lietot nosaukumu „dokers-mehanizators”. Rekonstruēja piestātņu Nr. 18 un 19 laukumus (23 500 m²). Piestātnēs Nr. 12 un 13 izveidoja jaunu rampu konteinerkuģu apstrādei. Konteineru iecirknī ekspluatācijā nodeva atklātus laukumus (23 500 m²), speciālu rampu (garums – 70,3 m, platums – 7,16 m).

1975. gadā Eksporta rajonā 80% kravu bija beramkravas – labība, cukurs, akmeņogles. Labību ar balkeriem veda no Argentīnas, ASV, Kanādas, Brazīlijas. Konteineros sāka pārvadāt ķīmiskās kravas. Jauns kravu veids bija dzelzceļa gulšņi, ko eksportēja uz Kubu. Refrižeratorkravas apstrādāja piestātnē Nr. 9.

1976. gadā labību un cukuru pārkrāva, izmantojot tiešo variantu „kuģis – vagoni”. Puse no ģenerālajām kravām bija celuloze un papīrs.

1977. gadā padziļināja Piļumuižas līci. Pabeidza piestātni Nr. 20, kas bija domāta roļkeriem.

1979. gadā Eksporta rajonā pieauga apstrādāto pārtikas kravu apjoms. Izveidoja eksporta automašīnu noliktavu Lakstīgalu salā. Vagonu pārvietošanai starp piestātnēm sāka izmantot ritenštraktoros K-701, ar kuriem vienlaikus varēja pārvietot sešus piekrautus vai 12 tukšus dzelzceļa vagonus.

1980. gadā kapitāli remontēja piestātni Nr. 18. Eksporta rajonā ieviesa V. Aksjučiča brigādes iniciatīvu par slēgto vagonu maksimālu piekraušanu ar labību un cukuru. Gadā kravām izbrīvēja 1890 vagonu. No 1980. līdz 1983. gadam ievada caurules, iekārtas, kompresorus PSRS naftas atradnēm un gāzes vadam Urengoja – Užgoroda.

1981. gadā rajona akvatorijā dziļums bija 10,06 m.

1982. gadā Eksporta rajonā pārtrauca konteineru apstrādi, jo šo kravu veidu pārcēla uz konteineru termināli Kundziņsalā. Graudu iekraušanai lietoja pārvietojamus bunkurus.

1983. gadā samontēja graudu vakuuma pārkrāvēju „Hartman” (uz slīdēm). Eksporta rajonā strādāja 22 dokeru brigādes.

1985. gadā Eksporta rajonā bija 15 piestātnes un 15 noliktavas. Tā platība bija 50,8 hektāri. Galvenās kravas bija labība, cukurs, akmeņogles un metāli. Togad RJTO apstrādāja PSRS laikā lielāko kravu apjomu – 8 304 300 tonnu, no tām 4 216 300 tonnu bija labība.

1986. gadā kravas rajona vietā izveidoja Pirmo ražošanas un pārkraušanas kompleksu. RJTO bija PSRS Jūras flotes ministrijas bāzes uzņēmums jaunas tehnikas ieviešanai.

1988. gadā samazinājās automašīnu eksports, pieauga konteineru un ķīmisko kravu eksports.

1989. gadā sāka rekonstruēt piestātni Nr. 15 (160 m).

No 1990. gada 1. aprīļa Eksporta rajons bija RJTO Pirmais kravu rajons.

EKSPORTA OSTA ATJAUNOTAJĀ LATVIJAS REPUBLIKĀ

1991. gadā Rīgas ostas teritoriju pārņēma Latvijas Republikas jurisdikcijā. Līdz ar valsts neatkarības atgūšanu Rīgas osta arvien vairāk iesaistījās pasaules tirdzniecībā. Tā kļuva par nozīmīgu valsts ostu, tranzīstostu starp Rietumiem un Austrumiem. 1991. gada 11. septembrī Eksporta rajons kļuva par valsts

uzņēmuma „Rīgas tirdzniecības osta” rajonu. 1992. gadā Rīgas tirdzniecības ostā notika struktūras reorganizācija. Nodibināja ostas administrāciju, kas strādāja pašvaldības ietvaros. Rīgas dome noteica Rīgas ostas robežas.

1995. gadā Eksporta rajons bija valsts akciju sabiedrības „Rīgas tirdzniecības osta” rajons. Nākamajā gadā pieņēma likumu un izveidoja Rīgas tirdzniecības brīvostu. 2000. gadā Rīgas tirdzniecības ostu pārņēma Rīgas brīvostas jurisdikcijā.

Saskaņā ar Rīgas pilsētas attīstības plānu un Ministru kabineta 2006. gada 22. augusta noteikumiem Nr. 690 mainījās Rīgas brīvostas robežas. Teritorijas Eksportostā tika izslēgtas no Rīgas brīvostas teritorijas.

2005. gadā dibināta SIA „Rīgas tirdzniecības osta” (RTO), kopš 2008. gada tās sastāvā ir 1994. gadā dibinātā stividoru sabiedrība SIA „Rīgas centrālais termināls” (RCT). Tā apsaimniekoja 44,6 hektārus lielu Rīgas ostas teritoriju Eksporta ostā, Andrejsalā un Andrejostā. Tās rīcībā bija noliktavas (60 000 m²), atklātie kravas laukumi (158 000 m²), 34 portālcetņi (celtspēja 9–40 t), 150 kravas apstrādes tehnikas vienību, dzelzceļa pievads. Apstrādāja cukura, labības, celtniecības materiālu, čuguna, metāllūžņu, sakausējumu, melno un krāsaino metālu, kokvilnas, zāģmateriālu kravas, refrižeratorkravas, konteinerus. 1997. gadā apstrādāja 2 690 000 tonnu kravas, 2000. gadā – 1 917 300 tonnu. 2001. gadā sabiedrība sāka akmeņogļu tranzīta kravu apstrādi.

2008. gadā RTO uzņēmumi pārkrāva ievērojamu daļu no Rīgas ostā apstrādātajām kravām (29 565 900 tonnu), tai skaitā RCT – 7 817 100 tonnu. Uzņēmums ir lielākais tranzīta akmeņogļu kravu apstrādātājs Rīgas ostā. RTO un RCT iesaistās konteineru pārvadājumos. 2008. gada maijā sadarbībā ar citām kompānijām tika transportēti 96 dzelzceļa konteineri no Ķīnas uz Rīgas ostu un tālāk uz Hamburgu (Vācija). RTO sāka sadarboties ar citām kompānijām, organizējot kravu divvirzienu kustību Kazahstāna – RCT – Eiropas ostas. 2009. gadā RCT sāka sadarbību ar sabiedrību „Transbaltica Container Line”, kas paredz iknedēļas konteineru pārvadājumus starp RCT un Ķīli.

Dzelzceļa kravu pārvadājumus nodrošina Rīga-Krasta stacija, kas ir Rīgas ostas galvenā kravu apstrādes stacija. 2008. gadā stacijas noslodze bija vairāk nekā 10 miljoni tonnu kravas.

2009. gadā RTO holdingā ietilpa 13 kompānijas. RTO ir vadošais Rīgas ostas termināļu un tranzīta pakalpojumu uzņēmumu investors, attīstītājs un operators. Uzņēmumi nodrošina stividoru pakalpojumus, termināļu darbību, dzelzceļu kravu pārvadājumus un ekspedēšanu, infrastruktūras un inženierkomunikāciju vadību Rīgas ostas teritorijā.

Šo uzņēmumu sekmīga darbība ļauj Eksporta rajonam saglabāt Rīgas ostas vadošā rajona vietu.■

LATVIEŠU JŪRNIKS ELMĀRS KELLE

Latvijas jūrniecības veterānu vidū ir daudz pieredzējušu jūras braucēju ar interesantiem un notikumiem bagātiem dzīvesstāstiem. Lielākoties tie ir tālbraucēji jūrnieki, kuru autobiogrāfijas un pašu atmiņas tiek glabātas Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas kartotēkās. Šoreiz stāsts būs par vīru, kurš lielāko sava darba mūža daļu pavadījis tepat, Latvijas ostās, uz ostas velkoņiem un ledlaužiem, būdams šo navigācijai tik svarīgo peldošo līdzekļu kapteinis. Tas ir Elmārs Kelle, kurš, spriežot pēc dokumentiem, par ostas velkoņu kapteini bijis jau no tālā 1952. gada, kad uzņēmās velkoņa „Saturns” vadību. Tiesa gan, darba specifika uz šiem kuģiem iepazīta vēl agrāk, kad 1944. gada 27. janvārī viņš sāka darba gaitas kā matrozis uz ostas ledlauža „Lāčplēsis”.



LR tūristu tvaikoņa „Banga”
jaunākais matrozis Elmārs
Kelle. 1939. gads.

Elmārs Kelle dzimis 1922. gada 27. janvārī Liepājas apriņķa Kalētu pagastā. Pēc tam bērnība pavadīta Liepājā, Tosmares rajonā. Kā pirmo nopietno darba vietu savā autobiogrāfijā E. Kelle min jauno Latvijas Republikas tūristu tvaikoni „Banga”. Tur viņš nonāca, mācoties vidusskolas pēdējā klasē, vasaras brīvlaikā, kad pēc paziņu ieteikuma tika pieņemts Latvijas pirmā tūristu tvaikoņa komandā. Raksta autora priekšā uz galda nolikts laikraksta „Tēvijas Sargs” 1939. gada 7. jūlija numurs, kur redzamas tvaikoņa „Banga” kapteiņa Mārtiņa Gotliba Zariņa un citu kuģa apkalpes locekļu fotogrāfijas, tostarp arī jaunākā matroža jeb jungas Elmāra Kelles fotoattēls. Kuģa apkalpes sastāvā viņš bija no 1939. gada 20. jūnija. Dienu iepriekš šis Latvijas tūristu tvaikonis, kurš varēja uzņemt 132 pasažierus, devās savā

pirmajā oficiālajā braucienā pa Daugavu no Rīgas pils līdz jūrai ar Valsts prezidentu Kārli Ulmani uz klāja. Savā pirmajā darba dienā Elmārs Kelle kā kuģa apkalpes loceklis piedalījās „Bangas” sešas stundas ilgajā braucienā līdz Roņu salai. Komandas sastāvā Elmārs Kelle pabija neilgi, tikai līdz 1939. gada 18. augustam. Tomēr šajā laikā viņš iepazīna visus grūtākos ikdienas darbus uz kuģa, kuri bija viņa, jaunākā apkalpes locekļa, pienākums. Sākumā jaunais jūrnieks bija pavāra palīgs, tad tika norīkots jaunākā matroža darbā. Divu mēnešu laikā

tika apmeklēta Somija, pabūts Turku, kā arī aizkuģots līdz Zviedrijai, Stokholmas ostai. Jāpiebilst, ka pirmais kuģis, uz kura kāpa junga (tā jūrnieku valodā sauca jaunākos matrožus) Elmārs Kelle, gāja bojā 1944. gada 28. februārī, uzbraucot uz akmeņiem netālu no Kihnu salas.

1940. gada 20. septembrī Elmārs Kelle uzsāka darbu kā kantora darbinieks Latvijas kuģniecības sabiedrībā, vēlāk G. Freimaņa kuģu aģentūrā. Pēdējā iestādē viņš strādāja jau vācu okupācijas gados līdz pat 1943. gada 17. martam, kad tika nomainīta darba vieta. Kuģu aģentūrā nācās pildīt kuģu aģenta pienākumus un izmantot savas labās angļu valodas zināšanas, kuras bija iegūtas jau vidusskolas laikā. Tās palīdzēja apgūt privātskolotājs, pēc tautības angļis. Pēc tam Elmārs Kelle kļuva par motorkuģa „Bru” matrozi. Šis kuģis tolaik bija Vācijas īpašumā, bet kuģoja ar Latvijas karogu. Uz kuģa viņš bija nepilnu gadu, kad, kā jau iepriekš minēts, tika iekļauts ostas ledlauža „Lāčplēsis” komandā. 1945. gadā Elmārs Kelle sāka darbu uz Latvijas ostu velkoņiem. Vispirms, tūlīt pēc kara beigām, no 1945. gada 17. maija viņš četrus mēnešus strādāja Liepājas ostā, pēc tam pavisam neilgu laiku bija tvaikoņa „Omsk” matrozis un tvaikoņa „Ilga” otrais stūrmanis.

Kā katram jūrniekam, arī Elmāram Kellem bija jāapgūst jaunas zināšanas. No 1945. līdz 1946. gadam viņš amata prasmi pilnveidoja tālaika Mācību kursu kombinātā, kur, pabeidzot apmācības kursu, tika saņemts tuvbraucēja stūrmaņa diploms. Mācību kursu kombinātā Elmārs Kelle bija nokļuvis, sekojot pazīstamā komandkapteiņa Hugo Legzdiņa aicinājumam mācīties un pilnveidot praksē iegūtās zināšanas. Hugo Legzdiņš sastapa Elmāru Kelli Liepājā, kur bija ieradies, lai sameklētu audzēkņus Mācību kursu kombinātam Rīgā. Tur Hugo Legzdiņš bija Elmāram Kellem astronomijas pasniedzējs. Vēlāk, strādājot uz ostas velkoņiem, paralēli tiek paaugstināta kvalifikācija, līdz 1959. gada 14. februārī, absolvējot LPSR Zivju rūpniecības ministrijas kuģu vadītāju kursus, apliecībā tiek ierakstīts, ka Elmārs Kelle ieguvis tālbraucēja stūrmaņa kvalifikāciju. Zinību apguvē viņš atšķīrās no citiem saviem amata brāļiem. Elmārs Kelle ieguva arī angļu valodas pasniedzēja specialitāti, 1972. gadā absolvējot Latvijas Valsts universitātes Svešvalodu fakultāti. Šis fakts liecina, ka Elmārs Kelle vienmēr gribējis apgūt iespējami vairāk zināšanu, kas var noderēt profesionālajā darbībā un arī ikdienas dzīvē. Kā atzīst pats Elmārs Kelle, svešvalodu apguve ir viņa otra lielākā aizraušanās. Pirmajā vietā bija darbs uz kuģiem.



LR tūristu tvaikoņa „Banga” kapteinis
Mārtiņš Gotlībs Zariņš. 1939. gads.



Rīgas brīvostas pārvaldes ledlauzis „Varma” pie Rīgas jūras pasažieru stacijas piestātnes Jūras svētku laikā. Uz kuģa trapa stāv: (no kreisās) ledlauža „Varma” kapteinis Edgars Ūķis, Rīgas brīvostas kapteinis Eduards Delvers, komandkapteinis Hugo Legzdīnš un „Varmas” bijušais kapteiņa vecākais palīgs Elmārs Kelle. 2001. gada jūlijs.

Strādājot par velkoņu kapteini, tika tauvoti lielle kuģi, pildīti arī glābšanas darbi, ja bija nepieciešams. Ostas reidā tika nogādāti loči un ar ledlaužu palīdzību laužts ledus Rīgas jūras līcī un Irbes šaurumā. Bijuši arī starpgadījumi. Reiz Rīgas ostas ledlauzis „Lāčplēsis” iesala Rīgas līča ledos un veselu mēnesi nespēja atbrīvoties no gūsta. Pārtiku un citas nepieciešamās preces piegādāja ar lidmašīnu un nometa lejā pie ledlauža.

No 1946. līdz 1952. gadam Elmārs Kelle strādāja par Rīgas ostas ledlauža „Lāčplēsis” kapteiņa vecāko palīgu. No 1952. gada 21. jūnija viņš gandrīz septiņus gadus ir 1946. gadā Somijā uzbūvētā ostas velkoņa „Saturns” kapteinis. Gandrīz tikpat ilgi ir pabūts par kapteini uz ostas velkoņa „Koteļščik”, un Rīgas ostas darbības nodrošināšanā E. Kellem nebija noslēpumu. Velkoņa „Koteļščik” apkalpē bija 27 cilvēki, tas Rīgas ostas bilancē tika pieņemts 1959. gada 20. janvārī ar Rīgas jūras tirdzniecības ostas pavēli Nr. 25, un tā paša gada 16. februārī par kapteini tika iecelts Elmārs Kelle. 1970. gada 20. februārī velkoni nodeva Mangaļu kuģu remonta rūpnīcas rīcībā, bet pats pieredzējušais ostas velkoņu kapteinis jau bija devies darbā uz mazliet citādāku kuģu – ostas ledlauža „Juris Lisjanskis”. Ledlauzi būvēja Ļeņingradā. Elmārs Kelle ar biedriem devās uz kuģu būvētavu, sekoja līdzi ledlauža būvniecības procesam, „pieņēma” kuģi un atgādāja Rīgas ostā. Kuģa apkalpē bija 40 cilvēku.

Ledlauzis „Jurijs Lisjanskis” Rīgas ostā strādāja neilgi, aptuveni divus gadus. Vasaras un rudens sezonā tas devās uz Arktikas rajoniem nodrošināt navigāciju un palika tur līdz novembrim. 1967. gadā „Jurijs Lisjanskis” tika atdots atpakaļ Ļeņingradas ostai. Ledlauža apkalpē Elmārs Kelle bija kapteiņa vecākais palīgs un nostrādāja līdz 1967. gada 18. martam, kad tika iecelts par Rīgas ostas flotes maiņas kapteini. Šajā amatā Elmārs Kelle strādāja uz dažādiem ostas flotes kuģiem: gan uz velkoņa „Dzintars”, gan uz naftas bunkurētājukuģa „Kaspij”, gan uz tankkuģa „Balta”. Vairāku gadu desmitu darbā apgūtā amata prasme ļāva Elmāram Kellem godam vadīt šos kuģus. 1993. gada 20. martā pieredzējušais kapteinis kļuva par Rīgas ostas flotes priekšnieka vietnieku un šajā administratīvajā darbā strādāja līdz 1994. gada 22. februārim, kad tika pieņemts jauns izaicinājums un Elmārs Kelle kļuva par jaunā Rīgas ostas ledlauža „Varma” kapteiņa vecāko palīgu. Ledlauzi Rīgas osta iegādājās tā paša gada 13. februārī, un tā galvenais uzdevums bija un paliek nodrošināt labvēlīgus navigācijas apstākļus Rīgas jūras līcī un it īpaši Irbes šaurumā. Sevišķi grūtas un bargas esot bijušas 1996. un 1997. gada ziemas, kad darba bijis daudz. Elmārs Kelle uz „Varmas” nostrādāja piecus gadus un pelnītā atpūtā devās tikai 1999. gadā. Pārskatot visu viņa dzīves gājumu, redzam, ka darbā uz kuģiem jūrā un uz ostas velkoņiem aizvadīti mūža 60 gadi. To spēj tikai cilvēks, kurš ļoti mīl savu profesiju, pārzina visas darba nianšes, ir atbildīgs, prasīgs pret sevi un citiem. Tad arī gadu desmiti uz kuģiem nav nasta, un tad ir gandarījums par paveikto.

Elmārs Kelle ir ne tikai pieredzējis jūrniece, bet arī daudz darījis, lai liecības par Latvijas kuģniecības vēsturi tiktu saglabātas. Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājumā ir viņa dāvinātie personas dokumenti, fotogrāfijas, kas vēstīs nākamajām paaudzēm par Elmāra Kelles darbību Latvijas jūrniecībā. Novēlam viņam veselību un radošu garu, kā arī ceram uz turpmāku sadarbību!■

A. Cekuls

JŪRNICĪBĀ LIETOTIE SMILŠU PULKSTEŅI MUZEJĀ

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja (turpmāk – RVKM) pulksteņu kolekcijā ir 12 smilšu pulksteņi. Kaut arī lielākā daļa no tiem (desmit) glabājas Latvijas kuģniecības vēstures nodaļā, tikai par vienu ir tiešas liecības, ka tas lietots uz jūras. Par vairāku citu pulksteņu saistību ar kuģniecību liecina to muzejā ienākšanas laiks, gan arī raksturojums (konkrēti – smilšu plūšanas ātrums, jo pulksteņi tika veidoti atbilstoši to lietošanas mērķim). Līdz aptuveni 19.–20. gadsimtu mijai uz kuģiem tradicionāli lietoja divu veidu smilšu pulksteņus: 30 minūšu un 14 vai 28 sekunžu; pirmos – sardzes maiņas ilguma noteikšanai, otros – mērot kuģa ātrumu ar rokas lagu. Muzejā ir viens pulkstenis, kurš pieskaitāms pirmajai grupai un seši – otrajai (visi – 14 sekunžu pulksteņi). Muzejā ir arī pieci pulksteņi, kuru smilšu plūšanas ātrums ir 3 minūtes, bet to lietojums nav zināms.

SMILŠU PULKSTEŅU ATTĪSTĪBA

Smilšu pulksteņi pieder pie elementārajiem pulksteņu veidiem, t.i., to darbība balstās uz dabas elementu (parādību) darbību, šajā gadījumā – uz smilšu plūšanas ātrumu (citi elementāro pulksteņu veidi – saules, ūdens, uguns). Smilšu pulksteņa darbības ilgums ir noteikts laika sprīdis, kas nepieciešams, lai smiltis (vai cita birstoša viela) no viena trauka izplūstu (izbirtu) otrā. Smilšu pulksteņi piemēroti īsu laika sprīžu mērīšanai – parasti no dažām sekundēm līdz stundai, kaut arī ir ilgākas darbības piemēri.

Par smilšu pulksteņu izgudrotāju vai izgudrotājiem un vietu ziņu trūkst. To izplatība Eiropā aizsākās vēlajos viduslaikos, agrākais 13. gs., un 14. gadsimts jau tiek pieņemts kā neapstrīdams šī pulksteņu veida plašākas izplatības sākums, un tas notika vienlaikus ar mehānisko pulksteņu izplatību. Plašas un praktiskas pielietošanas laiks smilšu pulksteņiem bija no 14. līdz 19. gadsimtam. Smilšu pulksteņu samērā vienkāršā un lētā izgatavošana (salīdzinājumā ar mehāniskajiem vai saules pulksteņiem) veicināja to plašu izplatību. Par smilšu pulksteņu popularitāti liecina, piemēram, fakts, ka 1801. gadā Nirnbergā tirgošanās ar tiem esot bijusi nozīmīgāka nekā ar kabatas pulksteņiem.

Tradicionāli smilšu pulksteņi tika veidoti no diviem (bumbierveidīgiem vai konusa jeb kolbas veida) stikla traukiem, kuri to šaurākajās vietās (kakla daļā) bija savienoti ar caurulīti, ļaujot izplūst smiltīm no viena trauka otrā. Ar laiku bija iespējams izveidot vienu stikla trauku, kas pēc formas bija adekvāts

savam priekšgājējam. Pēc konstrukcijas attīstības Eiropā izšķir trīs smilšu pulksteņu attīstības posmus.

13.–14. gadsimts līdz apmēram 1750. gadam: divi atsevišķi trauki bija savienoti ar metāla, stikla, vizlas vai koka caurulīti; tām nolietojoties (noberžoties un palielinoties caurulītes iekšējam diametram) un smiltīm arvien ātrāk plūstot, šo smilšu pulksteņu izmēritie laika sprīži arvien samazinājās (smiltis izplūda ātrāk).

Latvijā senākais zināmais saglabājies smilšu pulkstenis, kuru varētu pieskaitīt šai grupai, atrodas RVKM kolekcijā (1. att.), un tā izgatavošanas laiks varētu būt 18. gadsimts. Pulkstenim savienojuma caurulīti nevar redzēt, vidusdaļu nosedz uzsiets (nostiprināts) mezglis, kas notīts ar sarkanu audumu un nosiets ar baltu diegu. Mezglu veidošanai agrāk izmantoja, piemēram, sveķus.

Apmēram no 1750. līdz 1800. gadam: pulksteņus bija iespējams izveidot no viengabalaina stikla trauka; smiltis traukā iepildīja caur nelielu atvērumu vienā galā, pēc tam to noslēdzot ar tapu un aizvaskojot.

Šo grupu pārstāv vēl viens RVKM pulkstenis no 18. gadsimta (2. att.), un tas datējams ne agrāk kā ar gadsimta vidu, jo atbilst minētajam grupas raksturojumam.

No apmēram 1800. gada: pēc smilšu iepildīšanas viengabalainā stikla traukā bija iespējams to noslēgt, aizkausējot tā, ka tajā nevarēja iekļūt gaiss. Pie šīs grupas pieder visi pārējie RVKM kolekcijas pulksteņi.



1. Smilšu pulkstenis kuģa ātruma mērišanai ar rokas lagu (14 sek.), 18. gs.



2. Smilšu pulkstenis sardzes maiņas ilguma noteikšanai uz kuģa (30 min.), 18. gs. otrā puse.



3. Smilšu pulkstenis kuģa ātruma mērīšanai ar rokas lagu (14 sek.), 19. gs.

Atsevišķi autori piemin, ka smilšu pulksteņa labas darbības pamats ir gaisa izsūkšanās no tā (gandrīz pilnībā), jo savādāk gaiss no tukšās trauka daļas nevar nonākt trauka augšējā daļā preti smilšu plūsmi. Iespējas to tehniski izpildīt noteikti ietekmēja pulksteņu kvalitāti. Tāpat nevar apšaubīt, ka smilšu pulksteņu attīstība bija saistīta ar stikla izgatavošanas attīstību.

Tā kā smilšu pulksteņa trauks ir no stikla un jāsaudzē no triecieniem, tad to parasti iestiprina turētājā, kura materiāls un forma tāpat bija atkarīga no konkrētajā laikā lietotajiem materiāliem. Seno pulksteņu vienkāršākie turētāji bija izgatavoti no koka, bet dārgākie un greznāki – no zelta, sudraba, pat rotāti ar dārgakmeņiem. Koka turētājus izgatavoja no vairā-

kām koka daļām, ko pamatā veidoja divas plakanas pamatnes, kas savienotas ar trim vai četriem stienīšiem. 19. gadsimtā pie t.s. vienkāršajiem materiāliem bija pieskaitāms arī misiņš – līdz ar iespēju rūpnieciski apstrādāt metālu. Kolekcijā ir trīs pulksteņi ar turētājiem, kas izgatavoti no viengabalainas misiņa ietveres; vienam pulkstenim šāda viengabalaina ietvere ir izgatavota no koka – tā atsevišķas izvirpotās daļas salīmētas (3. att.).

Nozīmīgs elements smilšu pulksteņu izgatavošanā bija augstas kvalitātes smiltis jeb smilšu sastāvs (to speciāls maisījums). Parastās smiltis pulksteņiem nav piemērotas. Smilšu graudiem jābūt iespējami maziem un viendabīgiem (homogēniem). Atsevišķas daļiņas nedrīkst salipt un tās nedrīkst ietekmēt ārējie apstākļi (mitruma un temperatūras svārstības). Vēlajos viduslaikos tika izmantoti marmora putekļi, alvas un svina smiltis, kā arī smalki samaltas olu čaumalas. Pēc senajām receptēm izvēlētais materiāls (piemēram, marmora putekļi vai olu čaumalas) bija ne tikai rūpīgi jāsiņā, bet arī jānovāra sarkanvinā, jānosusina audumā (jānokāš) un kārtīgi jāizžāvē. Iespējams, tas deva smiltīm sarkanīgo nokrāsu. Gaiši brūno krāsu deva smalki saberztas un apceptas olu čaumalas, bet pelēko – svina un cinka putekļi. Svina „smiltis” bija kvalitatīvas tajā ziņā, ka, ilgstoši lietojot pulksteni ar šādām smiltīm, tās mazāk ietekmēja pulksteņa kvalitāti – mazāk nobērzušas stikla iekšējās sieniņas (kas savukārt varēja paātrināt smilšu plūšanu, t.i., to izmērītais laika posms samazinājās).

Tāpat smiltis ar laiku plūda ātrāk tāpēc, ka smilšu graudiņi savstarpējās berzes rezultātā sadalījās vēl smalkāk. Vēlajos viduslaikos un arī vēlāk ļoti augstu vērtēja Venēcijas un Nirnbergas smiltis (pulksteņus un to smilšu maisījumus) – iespējams, gan dēļ šo pilsētu amatniecības augstās attīstības, gan dēļ to tirdznieciskajiem sakariem.

RVKM kolekcijā esošajiem pulksteņiem ir dažāds smilšu sastāvs, t.i., tās atšķiras pēc krāsas un struktūras. Muzeja pulksteņiem nav pētīts smilšu sastāvs (jo tad pulksteņi būtu daļēji vai pilnībā jāizjauc, kas atsevišķos gadījumos nozīmētu priekšmetu iznīcināšanu). No kolekcijas 12 pulksteņiem lielākajai daļai (septiņiem priekšmetiem) ir tumšākas vai gaišākas sarkani brūnas smiltis; trijiem – gaiši brūnas vai pelēki brūnas; vienam – izteikti pelēkas. Nevar apgalvot, ka, piemēram, smilšu sarkanā nokrāsa, kas ir kolekcijas pulksteņiem, ir radusies attiecīgās smiltis (smilšu sastāvu) vārot sarkanvinā. Vienam no pulksteņiem smilšu izteiktā pelēkā krāsa ļauj spriest, ka tam ir izmantoti svina vai cinka putekļi (smiltis). Viens no pulksteņiem atšķiras no pārējiem ar savu smilšu sastāvu. Ja citiem tā ir viendabīga, tad senākajam kolekcijas pulkstenim smilšu sastāvā var skaidri nošķirt divu krāsu rupjus „smilšu” graudus – melnus un baltus (gaiši pelēkus) (1. att.).

Gandrīz visiem RVKM kolekcijas smilšu pulksteņiem laika gaitā ir mainīties smilšu plūšanas ātrums, piemēram, 14 sekunžu pulksteņiem atšķirība ir ± 1 līdz 2 sekundes; vienam trīs minūšu pulkstenim pat līdz +20 sek. Savukārt pulkstenim, kura darbības laiks ir 30 minūtes, smiltis plūst ļoti nevienmērīgi, pat apstājoties. Tas nozīmē, ka smilšu kvalitāte ir kļuvusi sliktā, kas ietekmē pulksteņa mērījumus. Vēstures literatūrā parasti tiek atzīmēts, ka, pulksteņus ilgstoši lietojot, smiltis plūst arvien ātrāk, t.i., izmērītais laika daudzums samazinās. Turpretī RVKM kolekcijas pulksteņu lielākajai daļai izmaiņas ir notikušas, palēninoties smilšu plūšanas ātrumam un izmērītajam laikam palielinoties.

SMILŠU PULKSTEŅU LIETOŠANA

Viena no populārākajām smilšu pulksteņu lietošanas jomām bija jūrniecība, kur savukārt bija divi klasiski to pielietojuma veidi – nosakot sardzes maiņas ilgumu un mērot kuģa ātrumu ar rokas lagu.

Pirmajam izmantoja 30 minūšu pulksteņus. Sardzes maiņas garums uz kuģa bija četras stundas jeb astoņi „pulksteņi”. Maiņas laikā pēc katrām 30 minūtēm iezvanīja zvanu (junda), bet pēc katras pilnas stundas veica dubultu zvana sitieni. Četri dubulti zvani nozīmēja vienas maiņas beigas. Piemēram, vācu valodā 30 maiņas minūtes uz kuģa apzīmēja ar vārdu „Glasen” (jo smilšu pulksteņi izgatavoti no stikla); savukārt krievu valodā – „склянка” (krievu valodā šādi apzīmēja arī uz kuģiem atbilstoši lietotos smilšu pulksteņus). Autorei nav zināms speciāls nosaukums šiem pulksteņiem latviešu valodā.



4. Smilšu pulksteņi kuģa ātruma mērīšanai ar rokas lagu (14 sek.), 19. gs. Pirmais no kreisās – Eduarda Štāla 1974. gadā muzejam dāvinātais pulkstenis.

RVKM ir viens 30 minūšu pulkstenis (2. att.). Tā smilšu plūšanas ātrums nav vienmērīgs, smiltis reizēm plūst lēnāk vai apstājas; atšķirība no „ideālā laika” (30 min.) var būt līdz pat desmit minūtēm un vairāk; tomēr var pieņemt, ka savas darbības „ziedu laikos” pulksteņa smilšu plūšanas ātrums bija 30 min.

Iespējams, jau pēc pulksteņa lietošanas beigām tam ir pievienots papildu (piektais) savienojums starp abām apaļajām pamatnēm – plakans koka dēlītis ar caurumu vidū, kurā papildus bija ielikta apaļa tapa (stienītis) – iespējams, stikla trauka fiksācijai. Visa pulksteņa turētāja konstrukcija veidota tikai no koka, izņēmums ir minētā dēlīša stiprinājums – tas pie pamatnēm ir piestiprināts ar divām dzelzs skrūvēm. Domājams, tā bijusi 20. gadsimta pirmās puses „restaurācija” (fiksācija) šim pulkstenim, kurš muzejā ir kopš 1907. gada.

Otrs pulksteņu veids, ko lietoja uz kuģiem, bija 14 vai 28 sekunžu smilšu pulksteņi. Muzejā nav neviena 28 sekunžu pulksteņa, toties ir seši 14 sekunžu laikrāži. Raksta autore visus RVKM kolekcijas 14 sekunžu smilšu pulksteņus iedala kā „lagas pulksteņus”, t.i., kā lietotus uz kuģiem, kaut par visiem nav drošu ziņu. Šis pieņēmums balstās uz pulksteņu ienākšanas laiku muzejā un to ārējo (fizisko) aprakstu. Cits iespējamais pielietojuma vairs varētu būt medicīna, jo, piemēram, mērot pulsu, tika lietoti 15 sekunžu smilšu pulksteņi.

„Lagas pulksteņus” lietoja savienojumā ar mezglu auklu jeb laglīni, mērot kuģa ātrumu ar rokas lagu. Agrāk, nosakot kuģa ātrumu, lietoja rokas lagu ar laglīni (virvi), kurā ik pēc 1/120 jūras jūdzes bija iesiets mezgls (mezglu



6. Smilšu pulksteņu turētāju pamatnes ar skaitli „14”.

skaits, kas pusminūtes (30 sek.) laikā pārslīd pāri pakaļgala bortam, skaitliski vienāds ar kuģa ātrumu jūras jūdzēs stundā jeb mezglos). Tradicionālais smilšu pulksteņu darbības ātrums 14 vai 28 sekundes acīmredzot pieskaņots 30 sekundēm, t.i., ierēķināts arī pulksteņa apgriešanas laiks, lai tas varētu no jauna sākt skaitīt laiku. Piemēram, vācu valodā šādu smilšu pulksteni sauca, par „Logglas” vai „Knotenmesser”.

Trim RVKM kolekcijas 14 sekunžu jeb „lagas pulksteņiem” ir koka turētājs, trim – metāla (misiņa). Viens varētu būt izgatavots 18. gadsimtā vai pat agrāk, bet pārējie 19. gadsimtā. Tāpat trim no šiem pulksteņiem ir atzīme (uzraksts) uz korpusa – skaitlis „14”, kas apzīmē smilšu plūšanas ātrumu: vienam iegrebtis ar roku abās koka pamatnes virsmās, bet diviem citiem skaitlis rūpnieciski iespiests vienā no ietveres pamatnēm, tās centrā (5., 6. att.).

Šo sešu „lagas pulksteņu” ienākšana RVKM ir bijusi dažāda – pirmais no tiem muzejā ir no 1907. gada, trīs – kopš 1939. gada, bet divi kopš 20. gadsimta 70. gadiem.

1939. gadā no 16. līdz 28. septembrim Rīgā notika Jūras dienu pasākumi, kuru laikā bija organizēta Latvijas



5. Smilšu pulksteņa pamatne ar skaitli „14”.

kuģniecības izstāde; tās t.s. moderno daļu izveidoja Kongresu namā (Lielajā ģildē), bet t.s. vēsturisko daļu – toreizējā RVKM; astoņās muzeja zālēs izstādīja ap 2000 priekšmetu, daļa no kuriem tika speciāli vākti šai izstādei. To veidoja muzeja direktors Rauls Šnore (1901–1962), kurš pats bija jūrnieku dzimtas pārstāvis. Par vienu pulksteņi ir zināms, ka tas muzejam dāvināts 1939. gada jūlijā (uz vienas no pulksteņa koka ietveres pamatnēm zem vēlāka laika inventāra numuru uzrakstiem vēl daļēji saglabājies uzraksts ar zīmuli par dāvinājumu; dāvinājusī Emīlija Kalniņa (?)). Iespējams, tāpat (gatavojot Jūras dienu izstādi) muzejā ir ienākuši arī divi citi pulksteņi.

Savukārt divi no „lagas pulksteņiem” RVKM kolekcijā ir kopš 20. gadsimta 70. gadiem. Vienu muzejs nopirka Rīgā 1975. gadā. Otru pulksteņi 1974. gadā muzejam dāvināja Eduards Štāls (1895–1987) muzeja darbinieku ekspedīcijas laikā Kaltenē, Talsu rajonā (4. att.). Pulkstenis esot lietots uz buriniekiem 19. gadsimta beigās un 20. gadsimta sākumā. E. Štāls bija pazīstams jūrnieku, kuģubūvētāju un kuģīpašnieku dzimtas pārstāvis un arī pats bija jūrnieks un kuģu īpašnieks starpkaru laikā.

CITI SMILŠU PULKSTEŅU PIELIETOJUMA VEIDI

Par pārējo piecu RVKM kolekcijas smilšu pulksteņu lietošanu tuvāku ziņu nav. Var tikai minēt, kā tie praktiski izmantoti. Visu piecu pulksteņu smilšu plūšanas ātrums ir 3 minūtes (5. att.). No tiem četri ir gandrīz vienādi un rada iespaidu, ka kopš izgatavošanas praktiski nav lietoti. Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas dokumentos atzīmēts, ka tie muzejā ir kopš 1939. gada Jūras dienu izstādes. Iespējams, pulksteņi izgatavoti speciāli izstādei, tomēr droši to apgalvot nevar. Visiem četriem minētajiem smilšu pulksteņiem vienā no pamatnes virsmām (centrā) ar melnu krāsu ir rūpnieciski uzspiests skaitlis „3” (smilšu plūšanas ātrums minūtēs). Arī piektais RVKM kolekcijas pulksteņi no šīs grupas ir ar skaitli „3”, kas tam ir iegravēts stikla virsmā.

Vēstures literatūrā ir minēti pulksteņi, kuru smilšu plūšanas ātrums ir 3 minūtes, tomēr RVKM kolekcijas pulksteņus nevar ar pārliecību pielīdzināt kādam no literatūrā minētajiem piemēriem. 3, 4 vai 5 minūšu ilgums tiek pieminēts smilšu pulksteņiem, kuri tika izmantoti zinātnes novērojumiem vai sadzīvē, piemēram, virtuvē – ēdiena gatavošanai. 19. gadsimta beigās Berlīnē, Galvenajā telefona pārvaldē, nosakot sarunu ilgumu, esot lietoti triju minūšu smilšu pulksteņi. Vēl viens pielietojums – amatnieki (ražotāji), izgatavojot vai apstrādājot kādus materiālus (piemēram, metālu), vadījās pēc smilšu pulksteņiem.

Smilšu pulksteņus tāpat izmantoja turnīros vai mācībās (studijās), vai pat vienkāršu sarunu un pieklājības vīziņu ilguma noteikšanai, arī runu garuma noteikšanai baznīcās, tiesās, sapulcēs. 16. un 17. gadsimtā pilsētās (piemēram, Parīzē) bija iznomājami lāpu nesēja pakalpojumi, un tie sava darba samaksu (darba ilgumu) noteica ar smilšu pulksteņa palīdzību.



7. Smilšu pulksteņi (3 min.), 20. gs. pirmā puse.

NOSLĒGUMS

Rezumējot RVKM kolekcijas 12 smilšu pulksteņu apskatu, jāsecina, ka lielākā daļa (septiņi) no tiem ir izmantoti jūrniecībā, bet pieciem praktiskā lietošana nav noskaidrota, kaut arī četri no šiem pieciem muzejā ir kopš Jūras dienu izstādes 1939. gadā. Divi senākie (18. gs.) kolekcijas pulksteņi (14 sekunžu un 30 minūšu) ir lietoti kuģniecībā. Pieci citi 14 sekunžu pulksteņi, kas tāpat kā pirmie divi saistīti ar jūrniecību, izgatavoti 19. gadsimtā. Savukārt triju minūšu pulksteņi, kuru pielietojums nav noskaidrots, domājams, visi ir 20. gadsimta pirmās puses darinājumi.

Precīzākus datus par smilšu pulksteņiem un arī to attēlus var apskatīties internetā – Latvijas Nacionālajā muzeju krājuma kopkatalogā (adrese: www.nmkk.lv; pie VA „Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja” pulksteņu kolekcijas).■

Rasa Pārpuce, Dr. hist., Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs

P.S. 2010. gada nogalē Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja darbiniece Rasa Pārpuce Rīgā aizstāvēja disertāciju par tematu „Baltijas kultūras vērtību problēma vācbaltiešu izceļošanas kontekstā”. **Sirsnīgi sveicam jauno vēstures zinātņu doktor!**

LATVIJAS JŪRNICĪBAS VĒSTURE GLEZNĀS

Latvieši ir no tām laimīgajām tautām, ko Dievs apveltījis ar plašu pieeju jūrai, un tikai loģiski, ka gadu simtiem latvieši ir bijuši slaveni jūrasbraucēji. Tāpēc jūras tēma mākslas darbos ir pašsaprotama, un arī Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja gleznu kolekcija ir bagāta ar mākslas darbiem par latviešu jūrniecību. Marīna ir bijis populārs žanrs gan iepriekšējos gadsimtos, gan arī mūsdienās.

Muzeja gleznu kolekcija par jūrniecības vēsturi Latvijā aptver 18. līdz 21. gadsimtu (īpaši 19. un 20. gadsimtu). Jaunākajos laikos jūras tematikai savus darbus veltījuši gleznotāji Aleksandrs Zviedris, Vladimirs Karjajins, Veronika Janelsiņa, Jānis Rikmanis un citi. Kolekcijā ir daudz nezināmu autoru gleznu, bet tas nemazina šo darbu māksliniecisko vērtību.

Šobrīd muzeja inventāra grāmatā ir ierakstītas gandrīz 250 gleznas. Kolekciju sāka veidot 1939. gadā, kad nodibināja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļu. Turpmākajos gados to papildināja gan dāvinājumi, gan iepirkumi. Daļa gleznu ir eksponētas, lai muzeja apmeklētāji varētu iepazīties ar šo brīnišķīgo kolekciju.

Latvijas ostu vēsture, Jēkaba valdīšanas laiks Kurzemes un Zemgales hercogistē, kuģu būve Latvijā un jūrnieku profesionālās izglītības iegūšana ir tikai dažas tēmas, par kurām stāsta mākslas darbi. Eļļas gleznās, akvareļos, tušas un ogle zīmējumos atklājas gan jūras spēks, skaistums un varenība, gan jūrnieku raksturi.

Gleznas par Latvijas jūrniecību var iedalīt četrās grupās. Pirmo veido portreti, otro gleznas par un ar kuģiem – Latvijā būvēti burinieki, kuģi pirms Pirmā pasaules kara un Latvijas brīvvalsts laikā, trešo ar jūrniecību saistītas vietas – ostas, bākas, jūrskolas, ceturto – ainavas.

Plaši ir pārstāvēti vēsturisku personu, ievērojamu jūrniecības darbinieku un tālbraucēju kapteiņu portreti. Kurzemes un Zemgales hercogs Jēkabs Ketlers (1610–1681) apzinājās kuģniecības nozīmi zemes saimnieciskās labklājības celšanā. Hercoga portrets, kas tapis pagājušā gadsimta 30. gados, ir nezināma autora gleznas kopija. Latviešu jūrniecība nav domājama bez lielākā jūrlietu zinātāja Krišjāņa Valdemāra, kura lielzmēra portrets tapis pagājušā gadsimta 30. gados. K. Valdemāra portretus gleznojuši mūsdienu mākslinieki Valdis Dišlers un Roberts Muzis. Māksliniece Veronika Janelsiņa gleznojusi slavenā jūrniecības darbinieka un tālbraucēja kapteiņa Kristiāna Johana Dāla

(1839–1904) portretu. Izcila personība cariskās Krievijas laikā un Latvijas brīvvalstī bija angļu izcelsmes inženieris mehāniķis, ievērojams kuģu būves speciālists, Latvijas Universitātes profesors Čārlzs Klārks (1867–1942), kurš kopā ar citiem Latvijas jūrlietu speciālistiem piedalījās ledlauža „Krišjānis Valdemārs” būvprojekta izstrādāšanā un būvdarbu uzraudzībā. Viņa portretu pagājušā gadsimta 20. vai 30. gados gleznojis nezināms autors.



Liepājas bāka. J. Rikmanis. 20. gs. 30. gadi.

Portretu galerijā nozīmīgu vietu ieņem latviešu kapteiņu portreti: Artura Lapiņa 1968. gadā gleznotais tālbraucēja kapteiņa Paula Brašķa (1908–1983) portrets un Jāņa Vītola tālbraucēja kapteiņa Kārļa Ludviga Treija (1902–1972) portrets.



Tvaikonis „Akadēmiķis Pavlovs”. A. Zviedris. 1950. gads.

Lielu iespaidu atstāj gleznas ar buriniekiem vētras laikā un mierīgos ūdeņos: „Elsa Auguste”, „Pittan”, „Tpruh”, „Paul”, „Sveiks”, „Phonix”, „Amalie”, „Baltzer”, „Matador”, „Martin”, „Austrums”, „Latwija” un citi. Pateicoties mākslinieku iztēlei, iespējams skatīt iespaidīgas pagātnes ainas. Šī kolekcijas daļa ir viena no senākajām, kas veidota no dāvinājumiem. Skaistie burinieki ir īpaši muzeja eksponāti, šīm gleznām ir arī liela materiālā vērtība, lai gan tie pārsvarā ir amatieru darbi.



Burinieks „Samuel”. Autors nezināms. 20. gs. sākums.

Kopš 1939. gada muzeja krājumā ir glezna, kurā attēlota Ainažos 1879. gadā uzbūvētā divmastu barkentīna „Samuel”; gleznas apakšdaļā uzraksts: „Samuel v. Haynasch, capt. E. Schmidh, reder A. Weide”, audekla otrā pusē: „E. and E. Laschke, Marine Artist, 18 Grey Street, North Shields, England”. Arī tā

paša mākslinieka gleznotais trīsmastu gafelšoneris „Amalie”, nezināma autora trīsmastu burinieks „Sweiks”, divmastu barkentīna ar autora parakstu „Chapell Goote” gleznas apakšējā labajā stūrī un dzejoli kreisajā stūrī: „Uz priekšu tik kam spēks un dūša kaulos. To tumsa neapņems viss šaušalas. Pie tumsas debess Dievs tam sūtīs gaismu, kas spīd iekš viņa tēva mājiņas.” Laika garu raksturo 19. gadsimta 60. gados tapusi glezna ar Latvijā 1839. gadā būvēto divmastnieku „Phonix”, ko 1940. gadā muzejam dāvināja Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrība. 1969. gadā atklātajai Ainažu jūrskolas muzeja ekspozīcijai (Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja filiāle) darinātas mākslinieka Staņislava Kreica (1909–1992) burinieku gleznu kopijas.

Krājumā ir arī O. Legzdiņa „Tvaikonis „Saratow”” (glezna 1959. gadā saņemta no Latvijas PSR Vēstures muzeja, tagad Latvijas Nacionālais vēstures muzejs), M. Krauzes velkonis „Rota”, kas tapusi pagājušā gadsimta 30. gados, un citas gleznas.

Jānis Eduards Vītols (1913–1993) beidzis K. Valdemāra jūrskolas trīs klases, braucis uz Latvijas Republikas tirdzniecības kuģa „Astra” par trešo stūrmani un daudz gleznojis. 1984. un 1985. gadā viņš muzejam dāvināja 15 savus darbus, no tiem 13 ir tušas zīmējumi, kuros atainots Latvijas tirdzniecības flotes traģiskais liktenis Otrā pasaules kara laikā: vācu torpēdkuteru uzbrukums tvaikonim „Gaisma”, tvaikoņa „Astra” bojāeja Oranienbaumas ostā, ledlauža „Krišjānis Valdemārs” bojāeja 1941. gadā, vācu lidmašīnas uzbrukums tvaikonim „Daugava”.

Viens no populārākajiem sava laika māksliniekiem bija Aleksandrs Zviedris (1905–1993), kurš daudz gleznojis jūras un ostu skatus. Atjaunotā Rīgas osta ir skatāma mākslinieka Vladimira Karjakina lielformāta eļļas gleznā.

Kolekcijā ļoti vērtīgi ir Latvijas vācu izcelsmes gleznotāja un zīmētāja Karla Jakoba Reinholda Minkeldes (1790–1858) darbi. Melnbaltos zīmējumos attēlota Ventspils osta 1838. gadā un Liepājas osta 1840. gadā. Skaista ir Jāņa Rikmaņa (1905–1968) pagājušā gadsimta 30. gados gleznotā „Liepājas bāka”.

Krājumā ir divas gleznas ar jūrskolu ēkām: A. J. Legzdiņa gleznotā Mangaļu jūrskolas divstāvu celtni ar torni un tajā uzvilktu cariskās Krievijas karogu un tālbraucēja kapteiņa Jāņa Vītola gleznotā Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skola, kas no 1922. līdz 1941. gadam darbojās Rīgas biržas komitejas Jūrnieku namā.

Vēl būtu jāpiemin Kārļa Traugota Fehelma (1748–1819) 1815. gadā tapusi eļļas glezna „Rīgas skats no Daugavas kreisā krasta”, kurā attēlotie buru kuģi un strūgas Daugavā raksturo Rīgu kā tirdzniecības pilsētu. Kopš 2001. gada tā pēc vairāku gadu restaurācijas eksponēta izstādē „Doma muzejs Rīgā – templis zinātnei un kultūrai” Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. ■

Inta Kārklīņa

JŪRNIEKI UN JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – SIMTGADNIEKI

Arvids Ābele dzimis 1910. gada 20. martā Duntē pagastā. Viņa brāļi Alfrēds Ābele mācījās un Pēteris Ābele beidza Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļu. Arvids 1931. gadā iestājās jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, viņš to beidza 1939. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1941. gadā. Jūrā sāka iet 1927. gadā kā meses zēns uz tvaikoņa „Horn”. 1939. gadā brauca par stūrmani uz tvaikoņa „Kaija”. 1939.–1941. gadā bija 2. un 1. stūrmanis uz tvaikoņa „Ausma” (Rīga). Pēc kara 1945. gadā padomju vara viņu apcietināja.

Zigfrīds Ābels dzimis 1910. gada 3. janvārī Rīgā. 1930. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, 1934. gadā beidza jūrskolas 3. klasi. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1934. gadā. Jūrā sāka iet 1928. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Vaidava”. No 1934. gada novembra brauca uz tvaikoņa „Helena Faulbaums”, vispirms par vecāko matrozi, bet no 1936. gada aprīļa par 2. stūrmani. 1936. gada 26. oktobrī gāja bojā kopā ar kuģi Skotijas rietumu piekrastē. Apbedīts Lūinga salas Kilčatanas kapsētā.

Hugo Vilhelms Auziņš dzimis 1910. gada 14. februārī Rīgā, netālu no ostas – Katrīndambī, kas arī kļuva par tālbraucēja kapteiņa vienīgo dzīves vietu. Jūrnieka gaitas uzsāka 16 gadu vecumā, kad matroža amatā uzkāpa uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņa „Katie”, kas pārvadāja kravas pa Baltijas jūru un Ziemeļjūru. Vēlāk H. V. Auziņš iestājās jūrskolā un 1935. gadā absolvēja K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļu, kļūstot par diplomētu jūrnieku. Pieaugot profesionalitātei, Auziņam uz tvaikoņiem tika uzticēti arvien augstāki amati, piemēram, „Regent” vecākais matrozis, „Andromeda” bocmanis. No 1933. gada viņš bija kuģu „Vilnis”, „Kurzeme”, „Paula Faulbaums”, „Sigurds Faulbaums” un „Rolfs Faulbaums” 2. stūrmanis. Otrā pasaules kara sākumā H. V. Auziņš ieņēma 1. stūrmaņa amatu uz tvaikoņiem „Ogre”, tad „Everanna”. 1941. gadā viņš atradās Ļeņingradā (tag. Sanktpēterburga), no kurienes viņu ar tvaikoni „Komsomoļec” nosūtīja darbā uz Arāla jūru. 1942. gada oktobrī jūrnieku mobilizēja Sarkanajā armijā. 1943. gada februārī kaujās pie Staraja Rusas Auziņu ievainoja. Pēc iznākšanas no hospitāļa kuģu vadītāju nosūtīja dienestā PSRS jūras kara flotē, no kurienes atvaļināja 1945. gada decembrī. Pēc atgriešanās Latvijā Hugo Vilhelms Auziņš gandrīz 20 gadus bija Latvijas PSR Zivsaimniecības ministrijas zvejas kuģu kapteinis. No 1965. līdz 1979. gadam strādāja par Mērsraga ostas kapteini, kas arī bija jūrnieka pedēdā darba vieta. Hugo Vilhelms Auziņš miris Rīgā 1986. gada 22. augustā.

Jūrā gājuši arī Auziņa brāļi – Žanis par mehāniķi un Valdis par kurinātāju uz tvaikoņiem. Ģimenes tradīciju turpina mazdēls Oskars, kurš absolvējis Latvijas Jūras akadēmijas Kuģu vadītāju nodaļu. Pateicoties mazdēlam, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja īpašumā ir nonākušas H. V. Auziņa fotogrāfijas un dokumenti, kas tiek rūpīgi glabāti nākamajām paaudzēm.

Reinholds Augusts Auziņš dzimis 1910. gada 2. jūnijā Bolderājā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Jūrskolas 3. klasi beidza 1933. gadā. 2. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1937. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku Rīgas biržas komitejas kuģu un

mašīnu būvētavā (1925–1929, 1930–1931). Jūrā sāka iet 1928. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa „Kaupo”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Everelsa” (1933–1934), „Everest” (1935–1937), par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem „Everonika” (1938), „Everest” (1939), „Everhope” (1939), „Everiga” (1939), „Everoja” (1940).

Artūrs Jānis Rihards Bekmanis dzimis 1910. gada 2. jūnijā Ventspilī. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1938. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1938. gadā. Jūra sāka iet 1928. gadā kā jaunākais matrozis uz burinieka „Alide Maria”. Brauca par kapteini uz divmastu gafelšonera „Zemgalietis” (1932), stūrmani uz tvaikoņiem „Dzintarkrasts” (1933, 1938), „Kaija” (1938), „Ilga” (1939), „Aija” (1939), par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Gaisma” (1933 – 1934), „Saule” (1934), 1. stūrmani uz tvaikoņiem „Saule” (1935–1936), „Astra” (1940–1941).

Johans Aleksandrs Bergs dzimis 1910. gada 29. novembrī. 1931. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1939. gadā. Par labām sekmēm viņu apbalvoja ar Rīgas pilsētas galvas balvu – grāmatu „Latvijas pilsētas”. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1944. gadā. Jūrā sāka iet 1933. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa „Skrunda”. Bija tvaikoņa „Jaunjelgava” 2. mehāniķis, kad tas 1940. gada naktī no 19. uz 20. aprīli Baltijas jūrā sadūrās ar vācu tvaikoni „Thor” un nogrima. Brauca par 3. un 2. mehāniķi uz tvaikoņa „Konsuls P. Dannebergs” (1940–1941). Otrā pasaules kara laikā turpināja braukt uz tā paša kuģa ar nosaukumu „Braunau” zem Vācijas karoga. Pēc kara palika ārzemēs. 1947. gadā bija tvaikoņa „Kaupo” 2. mehāniķis.

Arvids Bērziņš dzimis 1910. gada 23. maijā Jelgavā. 1929. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1936. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1935. gadā. Jūrā sāka iet 1927. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Kaija”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Aija” (1933), „Mars” (1934–1935).

Jānis Bērziņš dzimis 1910. gada 23. novembrī Maskavā, Krievijā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1940. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1937. gadā. Jūrā sāka iet 1929. gadā kā matrozis uz divmastu gafelšonera „Paul”. Brauca par stūrmani uz tvaikoņiem „Ilga” (1937) un „Kaija” (1937–1939). 1940. gadā pēc PSRS okupācijas bija iekšlietu pilnvarotais kuģu avāriju izmeklēšanas lietās. Kara laikā karoja Sarkanās armijas 43. gvardes strēlnieku divīzijā (1941–1945). Pēc kara bija pasniedzējs Rīgas zvejniecības tehnikumā (1945–1948) un DOSAAF biedrībā (1948–1950). Vēlāk strādāja par Rīgas motorizētās zvejas stacijas flotes kapteini (1950–1957), Zvejas ekspedīcijas priekšnieku (1957–1962), Mangaļu kuģu remonta rūpnīcas inženieri konstruktoru (1962–1965). 1965. gadā pārgāja uz z/k „Brīvais zvejnieks” par flotes kapteini.

Otomārs Bērziņš dzimis 1910. gada 14. oktobrī Rīgā. 1930. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1936. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1933. gadā. Jūrā sāka iet 1926. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Kalpaks”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņa „Livonia” (1934–1935).

Fricis Bērziņš dzimis 1910. gada 30. janvārī Liepājā. Beidza Ventspils arodskolas Mehānikas nodaļu. Pēc tās 1929. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un

mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasē. Jūrskolu beidza 1935. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1932. gadā. Amatu apguva, strādājot par mācekli mehāniskajā darbnīcā „Spēks” (1925) un par mašīnistu brāļu Kānu kokzāģētavā Ventspilī (1927). Jūrā sāka iet 1928. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa „Ausma”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņa „Gaisma” (1933–1934).

Edgars Augusts Blaus dzimis 1910. gada 5. martā Mangaļu pagastā. Jūrnieceības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolu beidza 1935. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1938. gadā. Jūrā sāka iet 1928. gadā kā deķa zēns uz tvaikoņa „Everita”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoniem „Everline” (1932–1933), „Everonika” (1933–1934), „Evertons” (1936–1937), par 1. stūrmani uz tvaikoniem „Everanna” (1937–1939), „Everelza” (1939–1941). Pēc Latvijas okupācijas kuģis palika ASV ūdeņos. 1941. gadā Blaus kļuva par tā kapteini. 1942. gada 13. augustā tvaikoni „Everelza” Karību jūrā torpedēja vācu zemūdene. Turpmāk kara laikā brauca uz ASV kara transportkuģiem. Bija kapteinis uz tvaikoņa „Everagra” (1946–1947). Miris 1989. gada 28. augustā Livingstonā, ASV.

Alfrēds Bušs dzimis 1910. gada 12. decembrī Saldus apriņķa Kursiņu pagasta Sūbrs. 1931. gadā beidza Liepājas flotes instruktoru skolu, 1934. gadā – šīs skolas kuģu vadītāju kursus. Apguva ūdenslidēja un kuģu vadītāja specialitāti. No 1939. līdz 1944. gadam strādāja par vecāko ūdenslidēju Rīgas ostā, pēc tam līdz 1950. gadam bija Liepājas tirdzniecības ostas ūdenslidējs. A. Bušs piedalījies Liepājas ostas atmnēšanas darbos. Strādājis par kapteiņa vecāko palīgu uz Liepājas ostas velkoņa „Saturns” (1950–1952), bijis kapteinis uz Liepājas zvejnieku kolhoza „Boļševiks” zvejas kuģiem (1952–1971). No 1971. līdz 1985. gadam A. Bušs strādāja zvejnieku kolhozā „Boļševiks” par zvejas kuģu maiņas kapteini un kurinātāju. Miris 1992. gada 5. februārī Liepājā, apglabāts pilsētas Centrālajos kapos.

Ernests Alfrēds Cīrulis dzimis 1910. gada 22. martā Rīgā. 1935. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1942. gadā. 1938. gadā ieguva 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku D. Kokara mehāniskajā darbnīcā (1928–1931). Jūrā sāka iet 1931. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa „Everline”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņa „Everhope” (1938).

Jānis Dandzbergs dzimis 1910. gada 7. oktobrī Pāvilostā Liepājas jūrskolas absolventa, burinieku kapteiņa un lidzīpašnieka Andreja Dandzberga (1875–1961) ģimenē. Jūrnieka gaitas uzsāka 15 gadu vecumā kā jaunākais matrozis uz buriniekiem, bet par profesionālu jūrnieku, tāpat kā tēvs, sāka mācīties Liepājas jūrskolā. Pēc jūrskolas slēgšanas Dandzbergs mācības turpināja Rīgā – Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā, kur pirms Otrā pasaules kara absolvēja Kuģu vadītāju nodaļu. Paralēli mācībām tika izieta jūras prakse un pelnīta nauda iztikai. Bija tvaikoņu „Everita”, „Everosa” un „Everards” stūrmanis. Otrā pasaules kara laikā palika Latvijā un strādāja uz velkoņiem Ventspilī un Liepājā. Karam beidzoties, Dandzbergs Liepājas ostā vadīja velkoņus – ledlaužus. Pēc Liepājas ostas pārveidošanas par PSRS jūras kara flotes bāzi J. Dandzbergs no 1953. līdz 1960. gadam bija zvejnieku kopsaimniecības „Boļševiks” kuģu kapteinis. Viņa pēdējais amats – Pāvilostas ostas uzraudzības dienesta priekšnieks. Jānis Dandzbergs miris 1993. gadā Pāvilostā.

Par savu ar jūru saistīto dzīvi J. Dandzbergs 1975. gadā stāstīja muzeja darbiniekiem, kad 1975. gadā bijām ekspedīcijā Pāvilostā. No 1976. līdz 1989. gadam tālbraucējs kapteinis apmeklēja valdemāriešu salidojumus Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā un

Ainažu jūrskolas muzejā. Vairākas Dandzberga dāvinātas fotogrāfijas un dokumenti tagad glabājas muzeja krājumā.

Vilhelms Eilenbergs dzimis 1910. gada 19. aprīlī Liepājā. Jūrnieceības izglītību sāka apgūt Liepājas jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuras 2. klasi beidza 1932. gadā. Mācības turpināja Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. Kuģu mehāniķu nodaļas 3. klasi beidza 1938. gadā un tai pašā gadā ieguva 2. šķiras kuģu mehāniķa diplomu. Jūrā sāka iet 1933. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa „Imanta”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Skrunda” (1935–1937), „Kuldīga” (1938–1939), par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem „Bārtava” (1937), „Rauna” (1939). 1940. gadā ieņēma 1. mehāniķa vietu uz tvaikoņa „Andrejs Kalniņš”. Otrā pasaules kara laikā turpināja braukt uz šā kuģa ar nosaukumu „Rīga” zem Vācijas karoga. 1944. gada 6. augustā Ziemeļjūrā pie Vācijas krastiem to nogremdēja angļu aviācija. V. Eilenbergs ar daļu apkalpes izglābās.

Žanis Gerners dzimis 1910. gada 6. janvārī Rīgā. Jūrnieceības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidza 1934. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1932. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku H. Petera mašīnu fabrikā (1928) un Pasta un telegrāfa virsvaldes galvenajā darbnīcā (1928–1929). Jūrā sāka iet 1930. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa „Kuhrs”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Kuhrs” (1930–1931), „Katvaldis” (1934–1935), „Skrunda” (1937–1938).

Jānis Ginters dzimis 1910. gada 28. novembrī Rīgā. Pirmā pasaules kara laikā ģimene pārcēlās uz Krieviju, dzīvoja gan Maskavā, gan Rovnā, kur Jānis sāka skolas gaitas. 1921. gadā Ginteri atgriezās Latvijā, un nākamais jūrniece turpināja izglītoties vācu skolā Rīgā. Apgūtā svešvaloda noderēja, strādājot uz kuģiem un arī vēlāk visu atlikušo mūžu. Profesionālās izvēlē noteicošā bijusi vēlēšanās iepazīt svešas zemes, daudzās izlasītās grāmatas par jūras burvību, kā arī saskarsme ar tālbraucēju kapteini un kuģīpašnieku Mīkeli Zandbergu, kuram piederošā namā Rīgā dzīvoja Ginteru ģimene. Pirmais sešpadsmitgadīgā Jāņa kuģis 1926. gadā bija rēderejai „M. Zandbergs un biedri” piederošais kravas tvaikonis „Skauts”, tam sekoja štimers „Sports”. 1929. gadā, jau būdams „piedzējis kuģinieks”, J. Ginters iestājās K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru absolvēja 1939. gadā. Paralēli tika strādāts par tvaikoņu „Everita” un „Everest” stūrmani. Visilgāk Jānis Ginters gāja jūrā uz tirdzniecības kuģa „Sports” (1931, 1935–1940), sāka kā jaunākais matrozis un beidza 1. stūrmaņa amatā. Pēc 1940. gada Jānis Ginters jūrā vairs negāja un Otrā pasaules kara laikā strādāja dažādus darbus, sākumā Rīgā gadījuma darbus ostā, bija tulks ar kuģniecību saistītā organizācijā, tad Ieriķos, Valgalciemā, Vandzenē, Valdemārpilī. Rīgā Jānis Ginters atgriezās 1945. gada maijā un sāka strādāt Rīgas jūras ostas pārvaldē par dispeīceri, gadu vēlāk viņu pārcēla uz ostas aģentūru „Inflot”. No 1958. līdz 1961. gadam Ginters bija Latvijas Valsts jūras kuģniecības komercdaļas priekšnieks. 1961. gadā viņš pieņēma Valsts Rīgas vēstures muzeja (tā laikā sauca tagadējo Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju) direktora tālbraucēja kapteiņa un vēsturnieka Jāņa Skoļa piedāvājumu strādāt muzejā par Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vadītāju. 1964. gadā no šī amata J. Ginters aizgāja pensijā. Arī vēlāk jūrnieceībā bija galvenā nozīme Jāņa Gintera dzīvē. Viņš bija biežs viesis muzejā, regulāri ieradās uz salidojumiem, kuros tikās kādreizējie Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas audzēkņi, kā arī daļiņas pieredzē ar Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas darbiniekiem par nodaļas darbu 1960. gados. Jāņa Gintera mūžs noslēdzās Rīgā, viņš mira 1980. gada 25. decembrī. Par profesionālu jūrniece kļuva arī Gintera jaunākais brālis Emīls (1914–1982), kuram liktenis nebija tik labvēlīgs kā Jānim, jo par karošanu Otrā pasaules kara laikā

leģionā viņu izsūtīja uz Arhangeļsku, tad Intu. Tikai 1956. gadā viņš atgriezās Latvijā un strādāja savai profesijai neatbilstošus darbus.

Miervaldis Gothards dzimis 1910. gada 18. jūlijā Rīgā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1937. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1938. gadā. Jūrā sāka iet 1927. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Kangars”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Arethusā” (1932), „Saule” (1935), „Ramava” (1937), par stūrmani uz tvaikoņiem „Ilga”, „Kaija” (1935). Ekonomiskās krīzes laikā no 1932. līdz 1936. gadam strādāja par krāvēju Rīgas ostā. Pēc Otrā pasaules kara strādāja zvejniecībā. Bija mazo zvejas traleru kapteinis (1945–1946), Jungu skolas instruktors Vecmīlgrāvī (1946–1950), Pāvilostas mašīnu zvejniecības stacijas apgādes priekšnieks (1950–1952), Valsts jūras zvejas pārvaldes flotes kapteinis (1952), strādāja Rīgas jūras zvejas ostas uzraudzības dienestā (1952–1954), Rīgas mašīnu zvejniecības stacijā un z/k „Uzvara” par kapteini (1954–1956). Mūža nogalē bija Ekspedicijas zvejas pārvaldes Rīgas bāzes priekšnieks (1956–1962). Miris 1962. gadā Rīgā.

Haralds Grīnvalds dzimis 1910. gada 10. februārī. 1930. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidza 1935. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1937. gadā. Jūrā sāka iet 1927. gadā kā matrozis uz jahtas „Paija”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņa „Tālvaldis” (1936–1937).

Hugo Arnolds Iesalnieks dzimis 1910. gada 15. janvārī Mīlgrāvī. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidza 1933. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1939. gadā. Amatu apguva, strādājot par mācekli J. Radzēviča mehāniskajā darbnīcā (1926–1927) un J. Reimaņa mehāniskajā darbnīcā (1929–1930). Jūrā sāka iet 1927. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa „Kurzeme”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Kurzeme” (1930–1931), „Everene” (1936–1939), par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem „Livonia” (1935–1936), „Everest” (1939), 1. mehāniķi uz tvaikoņiem „Everanna” (1939–1940), „Everiga” (1940–1941).

Konstantīns Jēkabs Jansons dzimis 1910. gada 7. augustā Pāles pagastā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1938. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1939. gadā. Jūrā sāka iet 1928. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Skrunda”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Mars” (1935–1936), „Martin” (1936), par radiotelegrāfistu uz tvaikoņa „Astra” (1938–1940). Otrā pasaules kara laikā bija telegrāfists Rīgas galvenajā telegrāfā (1940–1945). Strādāja par skolotāju Rīgas vakara arodskolā (1945–1946).

Kārlis Rūdolfs Kalns dzimis 1910. gada 10. februārī Liepājā. Jūrniecības izglītību sāka apgūt Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā, tās 2. klasi beidza 1936. gadā. Mācības turpināja Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolu beidza 1939. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1936. gadā. Jūrā sāka iet 1929. gadā kā matrozis uz burinieka „Fridrihs”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņa „Everanna” (1939–1941).

Alfons Eduards Kalsons dzimis 1910. gada 4. jūnijā Rīgā. Jūrniecības izglītību apguva, 1936. gadā beidzot Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļu. 2. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1939. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku kuģu būvētavā „M. Eller un P. Bergs” (1927–1928). Jūrā sāka

iet 1929. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa „Aija”. Brauca par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem „Kaija” un „Ilga” (1935), par 3. mehāniķi uz tvaikoņa „Kalpaks” (1935–1938), 2. mehāniķi uz tvaikoņiem „Arethusa” (1938–1939), „Saule” (1939).

Pauls Knostenbergs dzimis 1910. gada 24. aprīlī Pēterburgā, Krievijā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1939. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1934. gadā. Jūrā sāka iet 1929. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Kaija”. Brauca par 3. stūrmani uz tvaikoņa „Everita” (1940–1941). 1941. gada 28. augustā gāja bojā kopā ar kuģi, tam uzsprāgstot uz mīnas Somu jūras līcī.

Vilīps Liepiņš dzimis 1910. gada 21. jūnijā Kalnieku pagastā. Beidza Rīgas pilsētas amatniecības skolas Būvniecības nodaļas 2. klasi. 1930. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasē. Jūrskolu beidza 1936. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1933. gadā. Jūrā sāka iet 1930. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa „Astra”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Everelsa” (1934–1935), „Everest” (1935), „Rolfs Faulbaums” (1936–1937), „Ramava” (1939–1940).

Jānis Eduards Liepnieks dzimis 1910. gada 2. oktobrī Rīgā. 1930. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1937. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1941. gadā. Jūrā sāka iet 1928. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Katie”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Laimdota” (1933–1934), „Paula Faulbaums” (1934–1935), par 3. un 2. stūrmani uz tvaikoņa „Sigulda” (1940–1941). 1941. gadā viņu norīkoja par 1. stūrmani uz tvaikoņa „Atis Kronvalds”. PSRS un Vācijai sākot karadarbību, kuģi evakuēja uz Somu jūras līci. 1941. gada augusta sākumā Liepnieku kopā ar citiem apkalmes locekļiem arestēja Tallinā. 9. augustā Baltijas flotes kara tribunāls J. E. Liepniekam piesprieda nāvessodu nošaujot. Spriedumu izpildīja 10. augustā.

Arvīds Lindenbergs dzimis 1910. gada 8. februārī Bolderājā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidza 1936. gadā. 2. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1941. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieka palīgu Rīgas biržas komitejas kuģu un mašīnu būvētavā (1928–1931). Jūrā sāka iet 1933. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa „Kuhrs”. Brauca par 2. mehāniķi uz motorkuģa „Bru” (1936) un tvaikoņa „Bārtava” (1937), 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Ausma” (1938–1939), „Sigurds Faulbaums” (1939–1940), „Kandava” (1940), „Everita” (1941).

Herberts Loja dzimis 1910. gada 19. augustā Rīgā. Ģimenē bija četri bērni, Herberts – vecākais. Jau bērnībā aizraujoši likās tēva māšas vīra kuģu stūrmaņa stāsti. To iedvesmots, H. Loja, vēl būdams pusaudzis, 1926. gadā devās jūrā ar savu pirmo kuģi – tvaikonī „Imantā”. Turpmāk darbs uz kuģiem mijās ar mācībām K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Profesionāla jūrnieka diplomu viņš ieguva 1935. gadā. Desmit gadus no sava darba mūža H. Loja aizvadīja uz Ventspils kuģniecības sabiedrības kravas tvaikoņiem – vispirms bija štimera „Ausma”, tad „Saule” stūrmanis, bet 1939. gadā, kad iepriekšējais kuģa vadītājs A. Nakunsts repatriējās uz Vāciju, kļuva par kapteini. 1941. gadā, sākoties flotes evakuācijai no Latvijas ostām, viņu no kuģa noņēma. Otrā pasaules kara laikā tālbraucējs kapteinis strādāja par dzirnavnieku – labības pieņēmēju. Darbs jūrniecībā atsākās 1944. gadā Rīgas jūras tirdzniecības ostā loča amatā. Herbertu kungam, tāpat kā daudziem latviešu jūrniekiem, vīza dar-

bam uz tāljūras kuģiem vairs netika izsniegta. 1948. gadā locim bija no tirdzniecības ostas jādodas uz Rīgas zvejas ostu, kur H. Loļa strādāja par uzraugu un apsardzes kuģu kapteini. Apsardzes kuģi nedrīkstēja doties tālāk par Kolkas ragu. 1955. gadā, kad bija sākusies Valsts zvejas pārvaldes kuģu zveja Atlantijā, Herberts Loļa kļuva par vidējā zvejas tralera kapteini. No 1970. līdz 1974. gadam strādāja zvejnieku kopsaimniecībā „Zvejnieks” par kuģu kapteini, stūrmani, karavānas priekšnieku. H. Loļas pēdējā darba vieta bija zvejnieku kopsaimniecība „Selga”, kur cienijamā vecuma jūrnieks strādāja peldošajās darbnīcās. 1987. gadā viņš devās pensijā. 1989. gada pavasarī cienijamais kapteinis apmeklēja Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju, un, pateicoties viņa stāstījumam, vēsturei tiek saglabāts vēl viena latviešu *jūras vilka* dzīvesstāsts. Herberts Loļa miris 1991. gada 3. janvārī Jūrmalā.

Nikolajs Nečiporenko dzimis 1910. gada 1. martā Pinskā, Baltkrievijā. Kuģu būves inženieris. Izglītību ieguva 1931. Gadā, beidzot Nikolajevas kuģu būves institūtu un PSRS Jūras flotes akadēmiju (1956). Pēc institūta beigšanas strādāja par inženieri un kuģu būvētāju Hosē Marti rūpnīcā Nikolajevā (1931–1937). Bija kuģu būvētājs Mariupoles kuģu remonta rūpnīcā (1937–1941). Kara laikā strādāja Poti ostā (1941–1942) un Melnās jūras kuģniecībā (1942–1943). No 1943. gada bija galvenais inženieris Mariupoles kuģu remonta rūpnīcā. No 1946. gada strādāja Rīgas kuģu remonta rūpnīcā par kuģu būvētāju (1946–1947), galveno inženieri (1947–1956), tehniskās daļas priekšnieku (1956–1957). Bija Latvijas jūras kuģniecības galvenais inženieris (1958–1961) un mehāniķis instruktors (1961). Miris 1961. gada 25. novembrī Rīgā. 1950. gadā viņam piešķīra PSRS Valsts prēmiju par skābekļa pievades metodes izstrādi un ieviešanu čuguna kausēšanā. Viņa vārdā bija nosaukts Latvijas jūras kuģniecības roļkeris „Inženieris Nečiporenko”.

Vilis Ozoliņš dzimis 1910. gada 22. aprīlī Mežotnes pagastā. 1926. gadā beidza 2. Rīgas arodskolu. 1927. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1933. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1939. gadā. Amatu apguva, strādājot par mācekli akciju sabiedrībā „Ērenpreiss&Co” (1928–1929) un R. Sniedzes mehāniskajā darbnīcā (1929). Jūrā sāka iet 1929. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa „Aija”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņa „Kalpaks” (1930–1932), 2. mehāniķi uz tvaikoņiem „Krimulda” (1933–1934), „Krīvs” (1936–1937), „Ausma” (1937), „Gaisma” (1937–1939), par 1. mehāniķi uz tvaikoņa „Rīga” (1939).

Persivals Paegle dzimis 1910. gada 1. jūnijā Ventspilī. Jūrniecības izglītību sāka apgūt Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā, 1932. gadā beidzot 2. klasi. Mācības turpināja Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1936. gadā. Kā izlaiduma labākais absolvents saņēma Rīgas biržas komitejas balvu – zelta pulksteni. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1940. gadā. Jūrā sāka iet 1929. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Gaisma”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Arethusa” (1933), „Tālvaldis” (1933), „Latvis” (1934–1935), „Abava” (1938), par 1. stūrmani uz tvaikoņiem „Tālvaldis” (1935), „Elizabete” (1938–1940).

Nikolajs Voldemārs Paeglis dzimis 1910. gada 29. oktobrī Lubezeres pagastā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1944. gadā. 2. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1943. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku T. Meijera mehāniskajā darbnīcā (1928–1929). Jūrā sāka iet 1932. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa „Vaidava”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Elizabete” (1935–1936), „Sports” (1937), „Spīdola” (1938–1939), par 2. mehāniķi uz tvaikoņa „Bārtava” (1939).

Georgs Pārups dzimis 1910. gada 8. decembrī Kronštātē, Krievijā. Jūrniecības izglītību ieguva Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1934. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1939. gadā. Jūrā sāka iet 1928. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Laima”. Brauca par kapteini uz velkoņiem „Venta” (1934–1935) un „Imanta” (1938), par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Livonia” (1935–1936), „Daugava” (1937), „Iris Faulbaums” (1938–1939), 1. stūrmani uz tvaikoņa „Tobago” (1940). Pēc kuģa bojāejas 1940. gada 13. augustā pie Skotijas krastiem palika ārzemēs. Līdz 1973. gadam brauca uz ASV kuģiem.

Heinrihs Tālvaldis Pētersons dzimis 1910. gada 2. jūnijā Rīgā. Jaunietis no Vecmīlgrāvja nolēma kļūt par jūrnīeku un 1929. gadā devās jūrā. Viņa pirmie kuģi bija Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņi „Vizma”, „Venta”, „Livonia” un „Everonika”. Profesionālās zināšanas ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru absolvēja 1944. gadā (skolas pēdējais izlaidums). 1945. gadā H. Pētersonu īslaicīgi pieņēma darbā Latvijas Valsts jūras kuģniecībā. Diplomētais jūrnīeks bija kuģniecības tvaikoņu „Biruta” un „Feodosija” kapteiņa 2. palīgs. 1947. gadā uz septiņiem mēnešiem par viņa darba vietu kļuva Ventspils zivju fabrikas flote, tad Ventspils osta, kur nācās vadīt liellaivas un velkoņus. Kopš 1952. gada, kā daudziem latviešu jūrnīekiem, darba dzīve saistījās ar zvejas kuģiem, viņš bija Latvijas PSR Zivirūpniecības ministrijas Valsts zvejas pārvaldes kuģu kapteiņa palīgs un kapteinis. Šī bija pēdējā ar jūrnīecību saistītā darba vieta. 1958. gada H. Pētersons sāka strādāt Rīgas A. S. Popova radiatorūpniecībā, no kurienes 1980. gada 23. jūnijā aizgāja pensijā. Heinrihs Pētersons miris 1986. gada 13. martā Rīgā.

Mīkēlis Pozņaks dzimis 1910. gada 5. janvārī. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1941. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1936. gadā. Jūrā sāka iet 1929. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Evermore”. 1940.–1941. gadā strādāja par dispečeru Rīga ostā. Kara laikā bija strādnieks „Daugavas dzirnavās”. No 1944. gada oktobra līdz 1952. gadam bija dispečers Latvijas valsts jūras kuģniecībā. Divus gadus bija velkoņa „Salaca” kapteinis. Strādāja par vecāko dispečeru Rīgas jūras tirdzniecības ostā (1953–1958) un par inženieri dispečeru Latvijas jūras kuģniecībā (1958–1971).

Arturs Purmalis dzimis 1910. gada 27. jūlijā Rīgā celtnieka ģimenē. Pamatizglītību ieguva Igaunijā, tad atgriezās Latvijā un mācījās Rīgā un Jūrmalā. Jūrnieka gaitas aizsāka 15 gadu vecumā uz burinieka „Pikols”, kas devās uz Angliju. Vēl pēc gada iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Pēc pirmās klases beigšanas mācības pameta un iestājās viengadīgosursos, kuri darbojās jūrskolas paspārnē. Tos beidzot, saņēma apliecinību ar tiesībām vadīt buriniekus. Mācības jūrskolā A. Purmalis atsāka tikai Otrā pasaules kara laikā un skolu absolvēja 1943. gadā. Pēc kara viņu uz neilgu laiku pieņēma darbā Latvijas Valsts jūras kuģniecībā, sekoja darbs uz Hidrometeoroloģiskā dienesta kuģiem. 1951. gadā veselības stāvokļa dēļ A. Purmalis ar jūrnīecību saistītās profesijās vairs nestrādāja. Miris 1985. gada 16. novembrī un apbedīts Rīgā.

Aleksandrs Putniņš dzimis 1910. gada 10. oktobrī Pēterburgā, Krievijā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidza 1936. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1933. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku M. Buraka mehāniskā darbnīcā (1928–1929) un Pasta un telegrāfa galvenajā darbnīcā (1929–1930). Jūrā sāka iet 1930. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa „Onda”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Katie” (1934–1935), „Kaupo” (1937–1938).

Aleksandrs Augusts Harijs Rāts dzimis 1910. gada 10. jūlijā Sieksātes pagastā. Jūrnierības izglītību sāka apgūt Liepājas jūrskolas Kuģu mehāniku nodaļā, tās 2. klasi beidza 1931. gadā. 1937. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 3. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1941. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1943. gadā. Jūrā sāka iet 1931. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa „Lettonia”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņa „Rasma” (1934–1937), 2. mehāniķi uz tvaikoņiem „Abava” (1938), „Jaunjelgava” (1938–1939), „Bārta” (1939–1940).

Haralds Edmunds Rautenšilds dzimis 1910. gada 23. oktobrī Ādažu pagastā. Jūrnierības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1936. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1934. gadā. Jūrā sāka iet 1928. gadā kā deķa puika uz tvaikoņa „Everene”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Abava” (1939), „Atis Kronvalds” (1939–1941).

Olģerts Kārlis Rūtentāls dzimis 1910. gada 9. novembrī Džūkstes pagastā. Jūrnierības izglītību sāka apgūt Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. Tās 3. klasi beidza 1936. gadā. Mācības turpināja Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1940. gadā. Tuvbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1941. gadā. Brauca par 3. un 2. stūrmani uz tvaikoņa „Latvis” (1939–1940) un par 3. stūrmani uz tvaikoņa „Venta” (1941).

Žanis Sedliņš dzimis 1910. gada 28. martā Kuldigas apriņķī. Viņa jūrnieka gaitas aizsākās 1928. gada jūnijā kurinātāja amatā uz Ventspils ostas velkoņa „Nora”. Sekoja matroža un vecākā matroža pienākumi uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņiem „Gaisma”, „Gundega” un „Everards”. Profesionāla jūrnieka zināšanas ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru absolvēja 1939. gadā. Bija tvaikoņu „Everasma”, „Everalda” un „Everagra” stūrmanis un kapteinis. Otrā pasaules kara laikā nonāca Amerikas Savienotajās Valstīs, kur atkārtoti nokārtoja eksāmenus kuģu vadītāja specialitātē un strādāja par kapteini uz ASV tirdzniecības flotes kuģiem. Žanis Sedliņš miris 1990. gadā ASV Mērilendas štatā.

Arvids Skujiņš dzimis 1910. gada 11. jūnijā Daugavgrīvā. 1934. gadā beidza Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 3. klasi. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1938. gadā. Jūrā sāka iet 1927. gadā kā apkalpotājs uz tvaikoņa „Krīvs”. Brauca par 2. stūrmani uz motorkuģa „Bru” (1936–1937), tvaikoņiem „Auseklis” (1937–1939), „Krīvs” (1939–1940), „Andrejs Kalniņš” (1940).

Valdis Smiltēns dzimis 1910. gada 21. oktobrī Rīgā. Jūrnierības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidza 1942. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1941. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku akciju sabiedrībā „Metālprodukts” (1934–1935). Jūrā sāka iet 1933. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa „Aurora”. Brauca uz tvaikoņiem līdz 1940. gadam.

Andrejs Strēlnieks dzimis 1910. gada 26. jūlijā Rīgā. Jūrnierības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidza 1943. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1939. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku mašīnu fabrikā „Stars” (1926–1932). Jūrā sāka iet 1933. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa „Kandava”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņa „Valdona” (1939).

Kārlis Voldemārs Stukis dzimis 1910. gada 5. maijā Ērgemes pagastā. Jūrniecības izglītību ieguva, pārmaiņus mācoties Liepājas jūrskolā un Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuras 4. klasi beidza 1937. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1935. gadā. Jūrā sāka iet 1926. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Vaidava”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Everoja” (1940–1941), „Katvaldis” (1942). 1942. gada 24. augustā izglābās, kad kuģi, kas brauca konvojā no Lielbritānijas uz Kanādu, Atlantijas okeānā torpedēja vācu zemūdene. 1946. gadā bija tvaikoņa „Ķegums” 1. stūrmanis. Vēlāk dzīvoja ASV.

Aleksandrs Svarāns dzimis 1910. gada 13. decembrī. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1935. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1936. gadā. Jūrā sāka iet 1930. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Victoria”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Biruta” (1935–1936), „Velta” (1936–1937). Uz kuģiem brauca līdz 1940. gadam. Pēc kara līdz 1980. gadam strādāja Ventspils ostā. Miris 1980. gadā Ventspilī.

Arnolds Trautmanis dzimis 1910. gada 4. augustā Rīgā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1936. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1940. gadā. Jūrā sāka iet 1928. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Kandava”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Kaupo” (1937), „Paula Faulbaums” (1939), „Kalpaks” (1939–1940), „Gaisma” (1940), „Utena” (1940–1941).

Jānis Hendriks Veide dzimis 1910. gada 12. septembrī Lubezeres pagastā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1937. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1935. gadā. Jūrā sāka iet 1931. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Auseklis”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņa „Aija” (1939–1940).

Pauls Vite dzimis 1910. gada 5. februārī Liepājā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1936. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1940. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku Tirgotāju un rūpnieku eksporta sabiedrības mašīnu fabrikā (1928–1929). Jūrā sāka iet 1929. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa „Skrunda”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Gundega” (1933), „Kuldīga” (1934, 1935), „Rauna” (1937–1938), par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem „Sigulda” (1938–1940), „Krimulda” (1940).

Ādolfs Bruno Vosvenieks dzimis 1910. gada 17. novembrī. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1943. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1942. gadā. Jūrā sāka iet 1927. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Herman”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Salaca” (1937–1937), „Kaupo” (1938–1939), „Dzintarkrasts” (1939), „Sigulda” (1941), „Krīvs” (1941).■

A. Miklāvs, I. Bernsone, A. Cekuls

PIENĀCIS LAIKS BEIGT VAINOT BARONUS!

Vēl arvien pastāv robežšķirtne starp tautu, kad tā cīnās pret muižu, baroniem un viņu landtāgu nepavisam nav tas pats, kas pašiem uzcelt savu muižu, to labi pārvaldīt un vēl ievēlēt darboties spējīgu savu landtāgu – Saeimu. Kad vēl nav savas valsts un vēl jācīnās pret kaut ko, tad visiem ir skaidrs: pretinieks pie visa vainīgs – barons un muiža ar savu personālu.

Bet latviešiem jau 20 gadus ir sava muiža un savs landtāgs – Saeima. Tomēr pēc bezatbildīgas zemnieku tradīcijas tur sēž ļoti pazīstami cilvēki, un latvju landtāgs klibo. Izrādās, karošana, dziesmu dziedāšana, dancošana un smagumu cīlāšana valsti nekur tālu nevirza. Bet uz tādām darbībām kā labas izglītības nodrošināšana, valsts kredītbankas dibināšana, labas vēlēšanu sistēmas izveide nevienam prāts nenesas, nav tādu prāta spēju. Valstij nav savas naudas, tādēļ uzradusies jauna baronu suga – ārzemju bankas. Un runas ir akurāt tādas pašas kā baronu laikos: bankas kļūstot pielaidīgākas, atvērtākas un devīgākas. Agrāk latvietim nedeja zemi, tagad – naudu.

Senos laikos zirgi vienādi auga kā vācu baronam, tā latvju zemniekam, bet tagad mašīnas aug vāciešiem, zviedriem, krieviņiem, tikai ne mums. Un parādās tā lielā atšķirība starp muižu, ko pārvalda vācieši, un latviešu pārvaldīto. Beidzot un uz visiem laikiem ir jāizlabo briesmīgā kļūda, kas tiek pielauta it visur: literatūrā, mācību grāmatās, humanitārās zinātnēs, reklāmās un politisko partiju programmās – latvietim vienmēr būt otrajam, vienmēr palikti kāda ēnā. Vārdu sakot, ievērot piesardzību. Sodienu globalizācijas un atvērtības apstākļos tādi ļaudis nevelk situāciju un līdz ar to arī valsti. Pienācis laiks beigt vainot baronus!

No Jāņa Tetera pārdomām

JAUNS DARBS PAR LATVIJAS BĀKĀM

Uz lieliska papīra Jelgavas tipogrāfijā tapis nozīmīgs, bagātīgi ilustrēts lielformāta izdevums – „Latvijas bākas” (izdevējs AS „Capital”, 2010), kuru grūti klasificēt, jo mūsdienās grāmatu saprot kā neperiodisku izdevumu, kura informācija parasti ir caurejošs, pabeigts teksts, kādu darbā neatrodam. Savukārt nodēvēt to par fotoalbumu, ko pēc definīcijas veido attēli ar īsu paskaidrojošo tekstu, nepieļauj šeit atrodošās informācijas bagātība.

Radošā grupa (teksta autors Andris Cekuls, mākslinieks Rauls Liepiņš, redaktore Diāna Spertāle, tulkotāja Maija Treilona, maketētājs Kaspars Podskočijs un koordinators Mārcis Blumbergs) radījuši pirmreizīgu materiālu par Latvijas bākām latviešu un angļu valodā. Ievadā A. Cekuls uzsver, ka moderno navigācijas sistēmu attīstības rezultātā „bāku laikmets pamazām aiziet”. Cilvēku vēsturiskā atmiņa nav gara, nereti tāds izrādās arī materiālās kultūras pieminekļa mūžs, taču šī grāmata – albums saglabās kaut nelielu, taču būtisku mūsu vēstures daļiņu.

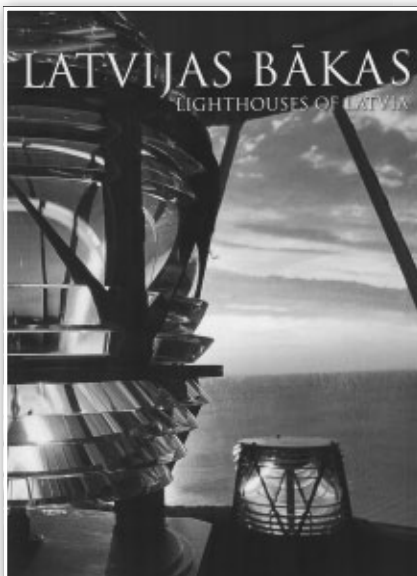
Uztādījums vēsturiskā skatījumā stāstīt par Latvijas bākām, gan bijušajām, gan esošajām, ir īstenots. Par katru bāku sniegts atrašanās vietas, koordinātu, darbības vēstures, kā arī bākas torņa tehniskais un bākas gaismas avotu raksturojums.

Par konkrētās bākas atrašanās vietu un koordinātām ziņas ir kodolīgas – ģeogrāfiskā atrašanās vieta pēc pašreizējā administratīvi teritoriālā iedalījuma, dažkārt sniedzot precizējumus un papildinājumus, kā arī ģeogrāfiskais platums un garums. Pirmajā sadaļā tekstā latviešu valodā gan iezadziēs *drukas velniņš, iesēdinot* Daugavgrīvas bāku Mangaļsalas austrumu mola bākas vietā (105. un 113. lpp.). Tiesa, iepazīstoties ar bākas vēsturi, viss nostājas savās vietās. Darbīgajām bākām norādīts arī nacionālais un starptautiskais numurs.

Likumsakarīga ir bāku darbības, torņu tehnisko un gaismas avotu izmaiņu aprakstu varietāte – jo vecāks objekts, jo vairāk „piedzīvots”. Tā 1956. gadā uzceltās Sikragciema bākas apraksts (kopējais) ietilpst vienā lappusē (69. lpp.), kamēr no 1858. gada funkcionējošās bākas Kolkas sēkļa galā (sākotnēji bāka – ugunskuģis, no 1875. – pagaidu koka tornis uz mākslīgas salas, no 1884. – dzelzs konstrukcija) darbības vēsture vien aprakstīta četrās lappusēs (71. – 74. lpp.). Identiski vērtējami bāku torņu un gaismas avotu raksturojumi. Vērojama arī subjektīvo un objektīvo faktoru ietekme. Jāpieļauj, ka vēl nav apzināta visa iespējamā informācija par Latvijas bākām, taču jāatzīmē arī pēt-

niekam dažādu apstākļu dēļ vairs nepieejamu materiālu fakts. Tomēr nedrīkst apiet autoru centienus sistēmiskai pieejai izpētes objektam. Lūk, par Papes bākas torni lasām: 1910. gadā uzcelts dzelzs cilindrs ar dzelzs režģa balstiem ārpusē. Norādīts, ka šādas bākas pasaulē pirmo reizi 1857. gadā projektēja zviedru inženieris Nils Gustavs fon Heidenstams. Bāku projekti bija standartizēti un piemēroti novietošanai smiltājos (12. lpp.).

Izdevums bagātīgi ilustrēts – uzskaitīti 250 attēli. Iespējams, lai nebojātu skaisto skaitli, šeit neietilpst vāka foto, publikāciju par bākām Latvijas presē trīs fotokolāžas uz 6 lappusēm (78. – 79., 142. – 145.



lpp.), kā arī iekšvākos ievietotā impozantā karte „No Papes bākas līdz Ainažu bākai” (izdevējs Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienests, 2004). Diemžēl jākonstatē, ka nav sasniegts vēlamais – kvantitāte pilnībā nav pāraugusi kvalitātē. Runa nav par fotogrāfiju tehnisko vai māksliniecisko izpildījumu, kur līdzās vecmeistariem redzam fotoamatieru devumu. Pirmkārt, neizpratni rada attēlu atlases principi – nereti redzami maz izsakoši bāku attēli, kā arī foto, kuru iekļaušana neko nedod tēmas ilustrēšanai, piemēram, kapteinis Didriķis Breinkopfs ar sievu Sikragā 1912. gadā (bāka uzcelta 1956. gadā), Ģipkas jūrskolas ēka 19. gs. otrajā pusē (bāka uzcelta 1953. gadā) u.c. Otrkārt, attēlu anotēšanas principi, piemēram, Akmeņraga bākas sadaļu ilustrē 11 attēli ar astoņiem paskaidrojošajiem tekstiem. Trīs lielformāta foto anotēti netiek. Engures bāka rādīta sešos attēlos bez nevienas anotācijas. Labā prakse nepieļauj publicēt vizuālos materiālus bez paskaidrojumiem. Ja būtu izpildīta šī prasība, nerastos jautājumi, piemēram, par lauku sētas (iespējams, saistīta ar bāku?) fotogrāfijas informatīvo slodzi un nepieciešamību materiālos par Lāču bāku (nr. 223, 227. lpp.) vai arī par ainavu ar nezināmu upi (nr. 172, 96. lpp.) pie stāstījuma par Engures bāku utt. Treškārt, darba veidotājiem ir jādomā par savu lasītāju, nevis jāliek viņam minēt, uz kuru attēlu attiecas katra no anotācijām. To var izdarīt, paskaidrojošo tekstu novietojot zem katra attēla vai arī tos visus numurējot. Šajā gadījumā tas nav ievērots.

Vērtējot neapšaubāmi interesanto, ar informāciju bagāto izdevumu no lasītāja pozīcijām, jāatzīmē, ka materiālu pārskatāmību tikai uzlabotu saturs



Kuģu vadītājs un jūrniececības darbinieks Visvaldis Feldmanis
(pa kreisi) un grāmatas teksta autors Andris Cekuls.

rādītājs un darbs tikai iegūtu, ja tam būtu pievienots rezumējums jeb pēcvārds.

Tomēr šīs izteiktās piebildes ir uztveramas vien kā vēlējumi un nemazina izdevuma „Latvijas bākas” nozīmību. Lielākā vērtība gan ierindas lasītājam, gan speciālistam rodama tekstuālajā daļā. Darbā apskatītas 27 bākas un ugunszīmes, no kurām 10 ir salīdzinoši jaunas un varētu būt autoru turpmāku padziļinātu pētījumu objekts. Pārējās guvušas īsāku vai plašāku vēsturisko apskatu un raksturojumu, ar kuru ir vērts iepazīties. Daudz interesanta uzziņāsim par Papes, Kolkas, Ainažu u.c. bākām, kā arī to, ka vecākā no šobrīd funkcionējošajām – Ovišu bāka vēstures avotos pirmo reizi minēta 1846. gadā un tai ir arī „resnākais” tornis – 11,5 m. Uzzināsim arī, ka senākās ugunszīmes un bākas bijušas Kolkas ragā, bet pirmā navigācijas uguns Rīgas ostas teritorijā ierīkota 1863. gadā – Mangaļsalas austrumu mola bāka (ugunszīme), kā arī vēl daudz interesanta. Specifiskās ziņas par katras bākas koordinātām, torņa tehniskais raksturojums un gaismas „valoda” var būt noderīgas ne tikai speciālistiem, bet arī interesentiem.

Teorētiskais nodrošinājums, bagātīgais ilustratīvais materiāls un augstvērtīgais poligrāfiskais izpildījums, kas ceļ šī nozīmīgā izdevuma vērtību, dod iespēju izmantot to arī reprezentācijai.■

19. GADSIMTĀ PAR HERCOGA JĒKABA LAIKMETU

Ģ. Eliasa Jelgavas Vēstures un mākslas muzejs 2010. gadā Kurzemes literatūras un mākslas biedrības 195 gadu atcerei (tātad dibināta 1815. gadā, bet latviešu konversācijas vārdnīcas 10. sējuma 19167. slejā atrodams 1816. gads) pārpublicējis 1899. gadā latviski izdotās „Mirbaha Vēstules par Kurzemes hercogu Jēkabu (Ar atskatiem senatnē)”. Pirmizdevumā Oto fon Mirbaha darbs iznāca vācu valodā Jelgavā ar nosaukumu „Vēstules no un uz Kurzemi hercoga Jēkaba valdīšanas laikā. Ar atskatiem senatnē”, 1. daļa 1844., 2. daļa 1846. gadā (nevis „Vēstules no un uz Kurzemi”, izdotas Jelgavā 1844. gadā, kā priekšvārdā un komentārā).

Simpātiska ir izdevēju pietāte pret publicējamo tekstu. Kā norāda komentāru autore Marija Kaupere, izdevumā saglabāts gan darba autora, gan tulkotājas stils, kā arī īpašvārdu rakstība, kas var būtiski atšķirties no mūsdienās pieņemtās. Priekšvārda autors Dr. hist. Gvido Straube uzsver, ka šāds žanrs – vēstules, kuras nekad nevienam nav tikušas nosūtītas, ir tipisks sava laika literāra darba risinājums, kas ļauj autoram izteikt savas domas, rūpes, prieku, neapmierinātību, ko, citā žanrā rakstot, būtu daudz grūtāk izdarīt. G. Straubem interesanta šķiet arī paša autora motivācija ķerties pie šāda literāri vēsturiska darba rakstīšanas – Mirbahs pats dod visnotaļ loģisku un arī šodien aktuālu skaidrojumu, proti, daudz svarīgākas par antīkās Grieķijas vai Romas vēstures zināšanām ir savas tēvzemes – Kurzemes vēstures izpratne un pārzināšana. Abi minētie ir vienisprātis, ka, kaut gan ne visi vēstulēs minētie fakti un to interpretācija atbilst mūsdienu izpratnei, tās tomēr ir savdabīgs vēstures avots.

Vēstuļu autora Kurzemes vācu vēsturnieka Oto Johana Heinriha fon Mirbaha (dzimis ap 1766. gadu, miris 1855. gada 6. maijā Jelgavā) pārliecība par hercoga Jēkaba hercogistes saikni ar tā laika lielvarām Angliju, Franciju un



Holandi reflektējas vēstulju autoru un saņēmēju atlasē. Tie ir hercoga kanclera Melhiora fon Felkerzama (kanclers no 1650. līdz 1665. gadam) dēli Georgs (tulkojumā Juris) un Melhiorš, kā arī viņu draugs Indriķis fon Galens. Juri Mirbahs atstāj Kurzemē kā hercogienes Luīzes Šarlotes kambarkungu un hercogu arhīva pārzini, kas ļauj viņa vēstulēs aktualitātes papildināt ar vēsturiskām atkāpēm. Vecākajam brālim Melhioram autors liek pavadīt Kurzemes princi Frīdrihu Kazimiru, kurš trīs Kurzemes pulku galvgalī piedalījās 1672. gada holandiešu karagājienā pret Franciju, un sniegt ziņojumus no karalauka. Trešais korespondents, kādreizējās kurzemnieku dzimtas atvase Indriķis – tēvabrāļa, Minsteres bīskapa un Francijas sabiedrotā fon Galena diplomātiskais pārstāvis Parīzē informē par apstākļiem Francijā un Anglijā.

Pirmā vēstule datēta ar 1672. gada 20. septembri, pēdējā, trīsdesmitā – ar 1677. gada 26. jūliju (nevis 1675. gada 15. februāri, kā norādīts priekšvārdā – tā bija 16. vēstule). Iespējams, šeit vietā būtu citēt 1899. gada izdevuma tulkojumu (parakstīts ar iniciāļiem E. S.; 2010. gada izdevumā dots atšifrējums Elza Stērste. Jautājums par tāpatību ar 1885. gada 18. martā dzimušo vēlāk pazīstamo dzejnieci un rakstnieci, kura mācījās Jelgavā no 1896. līdz 1892. gadam. Iespējams, šeit palīdzīgu roku sniedzis viņas tēvs, jurists un publicists Andrejs Stērste (1853–1921), kurš no 1890. līdz 1904. gadam darbojās Jelgavā): „No Mirbaha vēstulēm esmu dažus gabalus izlaiduse, domādama, ka tie neinteresēs latviešu lasītājus. Tie bij tādi, kas neizņemās uz Kurzemes vēsturi un citas mums gluži vienaldzīgas lietas apcer. Aiz tā paša iemesla manuskriptus, vēstules un tml., kurus Mirbahs vārdu pa vārdam uzrakstījis, neesmu gluži pilnīgi tulkojuse, bet tikai viņu saturu atstāstījuse. Mirbahs savas vēstules sarakstījis, pētīdams bagātajā hercoga arhīvā. Kādus materiālus tas nu kuru katru reizi sakrājis, par tiem viņš rakstījis; tādēļ viņa vēstulēs nav sistemātiskas kārtības. Bet tas, ceru, nemazinās interesi, ar kuru Dieva zemītes iemītnieki lasīs šo gabaliņu par vienu no viņas varenākajiem valdniekiem senajos laikos.”

Vai bija lietderīgi izdot Mirbaha „Vēstules” mūsdienās, kad atsevišķi latviešu vēsturnieki šā darba vērtību noliedz un aicina pārvērtēt Kurzemes hercogistes vēsturi, jo īpaši hercoga Jēkaba laikmetu? Protams, kādas personības lomas, vēstures parādības vai posma izcelšana vai pat glorifikācija vēsturiskai patiesībai par labu nenāk, taču prast atsijāt graudus no pelavām ir jebkura ar kritisku pieeju apveltīta pētnieka kompetence. Ja atceramies Mirbaha „darbu ārējo formu: zinātniski literāriska satura vēstule glītā stilā” (Leonīda Arbuzova formulējums), pārsteidz bagātīgais, vēsturiski pamatotais faktiskais materiāls (darbojošās personas, kuģu nosaukumi, manufaktūras, dzelzs ceplī, kuģu būvētavas utt.). Mirbahs nerakstīja šauram speciālistu lokam un, lai piesaistītu lasītāju uzmanību un kāpinātu intrigu, piedodamas gan fantāzijas vēsturiskajos ekskursos, gan atkāpes no vēsturiskās patiesības.■

GASTROKLĪNIKA.LV – DIAGNOSTIKA UN ĀRSTĒŠANA

Gastroklīnika.lv ir vienīgā medicīnas iestāde Latvijā, kurā iespējams veikt pilnu kuņģa un zarnu trakta izmeklēšanu, diagnostiku un ārstēšanu, un lielākais kapsulas endoskopijas centrs Baltijas valstīs.

AUGŠĒJĀ ENDOSKOPIJA. Augšējā endoskopija ir barības vada, kuņģa un divpadsmitpirkstu zarnas izmeklēšanas metode. Tā ir vienīgā metode gremošanas orgānu izmeklēšanā un ārstēšanā, ar kuras palīdzību var izmeklēt barības vadu, kuņģi un divpadsmitpirkstu zarnu „no iekšpuses” un vajadzības gadījumā veikt nepieciešamās diagnostiskas un medicīniskās manipulācijas.

Augšējā endoskopija ir visprecīzākā metode agrīnai gremošanas sistēmas iekaisumu, čūlu un audzēju diagnostikai un ārstēšanai. Augšējās endoskopijas laikā ārsts caur pacienta muti gremošanas sistēmā ievada augstas kvalitātes optisku instrumentu un detalizēti apskata un novērtē barības vadu, kuņģi un divpadsmitpirkstu zarnu no iekšpuses.

ENTEROSKOPIJA. Enteroskopija ir tievo zarnu vai to daļas apskate ar speciāli dobu orgānu izpētei izstrādātu optisku aparātu (endoskopu). Gastroklīnika.lv ir pieejams vienīgais enteroskops Latvijā, kas var veikt maksimāli precīzu un pilnīgu tievo zarnu izmeklēšanu, diagnosticēšanu un ārstēšanu, kas līdz šim nebija pieejama Latvijā.

KAPSULAS ENDOSKOPIJA. Kapsulas endoskopija ir modernākā un precīzākā diagnostikas forma, ko izmanto citādi grūti izmeklējamajai tievajai zarnai, vienlaicīgi iegūstot visa gremošanas trakta kopējo ainu. Pacients norij kapsulu, kura ir parastas zāļu kapsulas lielumā. Kapsula ir absolūti nekaitīga un var palikt cilvēka ķermenī vairākas dienas, līdz tiek izvadīta ārā dabiskā ceļā. Vienlaicīgi pacienta ķermenim ir piestiprināti sensori un speciāla attēla ieraksta iekārta, kas darbojas vidēji astoņas stundas un ieraksta ārstam nepieciešamo informāciju. Pacients izmeklējumu laikā var brīvi pārvietoties un veikt ikdienišķās darbības.

KOLONOSKOPIJA. Kolonoskopija ir resnās zarnas un tievās zarnas distālās daļas endoskopija. Kolonoskopija ir visprecīzākā un informatīvākā izmeklēšanas metode, ar kuras palīdzību var izmeklēt resno zarnu no iekšpuses un savlaicīgi diagnosticēt un ārstēt resnās un taisnās zarnas slimības.

Kolonoskopija ir pacientam droša un nekaitīga zarnu izmeklēšanas metode, kas ar tievu, lokanu optisku vai video instrumentu detalizēti apskata no „iekšpuses” taisno zarnu un tālākās resnās zarnas daļas līdz pat aklai zarnai.■

JŪRAS SVĒTKI PĀRŅEM PIEKRASTI

Ar atrakcijām, spēlēm, koncertiem un dažādiem citiem pasākumiem 2010. gada 10. jūlijā tika svinēti ikgadējie Zvejnieku, tagad Jūras svētku statusu ieguvušie svētki. Vajadzēja tikai vēlēties, un tad varēja ienirt krāsainajā svētku svinēšanas jūrā.

LIEPĀJA

Jūras svētki Liepājā sākās ar aizlūgumu pie pieminēkļa Baltijas jūrā bojā gājušajiem jūrniekiem. Vēlāk svētkos ieradās Neptūns ar savām nārām, uz lielās skatuves notika nacionālo kultūras kolektīvu koncerts ar dažādu tautu jūras dziesmām un dejām, kulmināciju piedzīvoja akcija „Dzījām savienotās pilsētas”. Dienā jūrnieku sauszemes sporta spēles, bet vakarā jūras svētku balle ar Normundu Rutuli un koncertapvienību „Aģenti”.





Tradicionāli Jūras svētku laikā Liepājā norisinājās arī starptautiskais ielu teātru festivāls „Zeme. Debess. Jūra”, ko Liepājas leļļu teātris rīkoja jau ceturto reizi, pulcējot māksliniekus no tādām valstīm kā Nīderlande, Krievija, Lietuva un, protams, Latvija. Pirmo gadu savs plenērs ar nosaukumu „Mazā marīna” tika organizēts pašiem mazākajiem gleznot un zīmēt pratējiem.

VENTSPILS

Ventspilī Jūras svētkos Neptūns ieradās, pirotehnikas mākoņu un ostas kuģu strūklaku ielenkts, turklāt Neptūnu pavadīja ne tikai daiļā Nāra ar sirēnas balsi, bet arī jūras zvēru izlase: Jūras zvaigzne, Zirdziņš, Astonkājis un arī kāda noslēpumaina Milzu zivs. Jūras svētkos Ventas malā latviešu jūrniekus, svešzemju jūrasbraucējus un visus pārējos svētku viesus priecēja laba mūzika un temperamentīgas dejas. Dažādas atrakcijas visai ģimenei, pa Ventas viļņiem sacensībās traucās Pūķu laivas, Ventspils muzejā Livonijas ordeņa pilī Ventspils novada medību trofeju izstāde, bet vakarā labu mūziku uz Ventspili bija atvedis Intars Busulis.

JŪRAS SVĒTKI „KOLKAS RAGAM 970”

Kolkas ragā Jūras svētki tika svinēti 17. jūlijā, kad visi bija aicināti izbaudīt šīs unikālās vietas burvību.

Kurzemes tālākajā ziemeļu punktā, Līvu krastā, atrodas Kolkas rags, kura vārds ir viena no vēstures avotos visnenāk minētajām vietām Latvijā. Kolkas-raga (Domesnes) vārds pirmo reizi sastopams tekstā, kas 1040. gadā iekalts



Mērvalas rūnu akmeni
Zviedrijā. Uzraksts vēstī:

„Sigrida cēla šo akmeni
par piemiņu savam vīram
Svenam, kas bieži burāja
uz Semgallien (Zemgale)
ar dārgu kuģi (te domāts
kuģis, kas piekrauts ar
dārgām precēm) apkārt
Domesnaes (Kolkasrags).”

No sendienām līdz pat
mūsdienām Kolkas rags
ir vieta, kurā nonākot, ik-
viens sajūt dabas maģisko
spēku. Šeit satiekas Balti-
jas jūra ar Rīgas līci, saul-
riets ar saullēktu, cilvēks
ar dabu. Šī vieta ir nepār-
trauktā kustībā un pār-
maiņās; ziemā vai vasarā,
vētrās vai bezvējā Kolkas
rags vienmēr pārsteigs ar
kaut ko jaunu, pārsteidzo-
šu un skaistu.



TIRGOŠANĀS JAHTU LAUKUMĀ BIJA VARENA

Jau no agra rītā Sa-
lacgrīvas Jahtu laukumā
bija manāma rosība. Tik
agri tradicionālajiem Jū-
ras svētkiem gatavojās
tirgotāji no tuvienes un
tālienes, gādājot, lai svēt-
ku apmeklētāji var gan
acis pamieļot, gan somā
ko ielikt.



„Mēs godinām un ar
lepnumu pieminam varenos dabas spēkus un cilvēkus, kuru ikdienas darbs
saistīts ar jūru – zvejniekus, jūrniekus un zivju apstrādātājus. Katros svētkos

ir savas tradīcijas, Salacgrīvā tās ir vizināšanās jūrā, zivju zupas vārīšana, dažādas sporta aktivitātes un skaisti koncerti,” tā Jūras svētku svinīgajā atklāšanā teica Salacgrīvas novada domes priekšsēdētāja vietniece Skaidrīte Eglīte.

Dažādas aktivitātes svētku dalībniekus un viesus priecēja visas dienas garumā, bet pēcpusdienā pierima rosība pilsētas centrā un Jahtu laukumā, savukārt Zvejnieku parka estrādē pieauga cilvēku čalas, gaisā virmoja ceptas gaļas smarža un priedes zaros atbalsojās mūzikas skaņas. Vakarā apmeklētājus priecēja „Labvēlīgais tips”, pēc tam bija zaļumballe līdz rītam. Uz šo pasākumu bija ieradušies vairāk nekā 5500 apmeklētāju, un viņu ieejas biļetes piedalījās loterijā. Liels bija to prieks, kuri laimēja Salacgrīvas novada uzņēmēju sarūpētās balvas. Un visbeidzot krāšņais un spilgtais svētku salūts visiem it kā teica: „Uz tikšanos nākamgad!”

Īsts svētku trakums brāzās pāri Baltijas jūras un līča piekrastes pilsētām un ciemiem. Roja, Mērsrags, Lapmežciems, Pāvilosta, Carnikava un Saulkrasti aicināja uz sportiskām aktivitātēm, gastronomiskām izvirtībām, dejas reibumu. Ikvienā piekrastes zvejnieka sētā smaržoja kūpinātas zivis. Ir tādas dienas gadā, kad varam būt gandarīti – mēs vēl protam svinēt un priecāties. Ne velti kāds vecs zvejnieks teica, ka jūrniekiem nav svarīgāku svētku par šiem.■



IZNĀKUSI JŪRNIKU PASTĀSTU GRĀMATA

2010. gada nogalē ar LTFJA atbalstu iznāca Vladimira Novikova grāmata „Ko vēlaties?“, kurā viņš publicējis vairāku gadu garumā vāktos, apkopotos un literāri apstrādātos jūrnieru stāstus. Lūk, daži fragmenti no šīs grāmatas.

MATROZIS UN ALBATROSS

Jāzeps SPRIDZĀNS, kapteinis, Latvijas Jūrnieru reģistra vadītājs

Septiņdesmito gadu beigās strādāju par vecāko palīgu uz banānvedēja. Reisi bija uz Jaunzēlandi un Austrāliju. Parasti Indijas okeānā kuģi sāka lenkt albatrosi un pavadīja mūs simtiem jūdžu.

Reiz sardzes laikā, kad gaisma vēl nebija uzaususi, skatos – mastā sēž snau-došs putns. Parādu matrozim un saku:

– Labi būtu noķert un parādīt apkalpei, lai apskata tuvāk šo brīnumaino putnu.

– Tas nebūs grūti, – atbild matrozis, – tūlīt visu nokārtošu.

Matrozis bija spēcīgs, plecīgs puisis. Sauksim viņu par Sergeju. Tā nu Sergejs nokāpa uz kravas klāja un veikli uzrāpās mastā. Nepaguvu ne atjēgties, kad viņš jau bija satvēris miegaino putnu, notinis tam knābi, sasējis kājas un spārnus.

Pēc tam Sergejs kopā ar „medījumu” nolaidās uz klāja, kaut kur sameklēja lielu kartona kārbu un ielika tajā gūstekni.

Dienā nolēmām majestātisko putnu parādīt apkalpei. Uz galvenā klāja pie ceturtās rūmes sapulcējās skatītāju pūlis. Matrozis Sergejs atbrīvoja albatrosu, un tas tūlīt uzlaidās uz kravas strēles un sāka uzmanīgi aplūkot sapulcējušos ar tik nopietnu, vērīgu skatienu, ka man pat sametās jocīgi ap dūšu.

Apskatījis visus jūrnierus pēc kārtas, putns izpleta spārnus – katrs divus metrus garši – un laidās tieši pie Sergeja un sastinga gaisā virs viņa. Matrozis aiz pārsteiguma noliecās, bet bocmanis kliedz:

– Ātrāk zem jumta!

Divreiz viņam to atkārtot nevajadzēja, matrozis vienā mirklī bija pazudis. Bet albatross pacēlās gaisā un iekārtojās aiz kuģa.

Nākamajā dienā Sergejs krāsoja klāju. Piepeši kaut kas viņam aizsedza sauli. Vēlāk matrozis stāstīja:

– Skatos, visapkārt spīd saule, bet es atrodos ēnā. Nespēju savām acīm noticēt. Kas tas? Lidmašīna? Paceļu galvu un redzu: virs manis ar plaši izplestiem spārnieniem planē albatross. Tikai pusmetru virs galvas!



Grāmatas „Ko vēlaties?” atvēršanas svētki.

Matrozim klāja krāsošana vairs nebija prātā, viņš ātrā solī steidza uz virsbūvi.

Tā reisa laikā Sergejs uz atklāta klāja nekad vairs nestrādāja – bocmanis matrozim allaž atrada kādu darbu iekštelpās.

NEAIZMIRSTAMĀIS PELDĒJUMS

Jānis BUKLOVSKIS, kapteinis

Tas notika 1965. gadā. Biju flagmaņa kapteinis, vadīju triju jaunu traleru grupu, kas bija jānogādā Ceilonā.

Gaidot atļauju ieiet ostā, mūsu kuģi dreifēja Kolombo ārējā reidā. Mēs, kapteiņi, sapulcējāmies uz viena no traleriem (ne manējā), lai apspriestos. Kad pienāca laiks doties atpakaļ uz savu kuģi, nolēmu mājup doties peldus. Bija jau satumsis. Par manu „peldējumu” bija brīdinātas abu kuģu komandas.

Traleri sāka tuvojies viens otram. Kad attālums starp tiem bija sarucis līdz 25–30 metriem, metos ūdenī un sāku peldēt. Biju ģērbies tikai peldbiksēs un ķīniešu pludmales čibiņās. No abiem kuģiem pret mani pavērsa prožektoru starus. Airējoties no vienas kājas gandrīz noslīdēja čība. Uzvilku to atpakaļ un turpināju peldēt. Biju neizpratnē par sava kuģa apkalpes jūrnieru uzvedību, mani sāka kaitināt viņu roku vicināšana un negantā klaigāšana. Biju tīri labs peldētājs, bet man priekšā ūdenī krita glābšanas riņķi un no kuģa skanēja blāvēieni: „Ātrāk! Ātrāk!”

Tik tikko biju ticis līdz vētras trapam, satvēris to un uzlicis kāju uz pirmā pakāpiena, kā bocmanis pāri ar vecāko palīgu sagrāba mani aiz rokām un kā kaķēnu uzmeta uz klāja.

– Kas noticis? – aizvainoti noprošīju.

– Paskatieties ūdenī!

Tur, kur vēl nupat biju atradies, starmešu gaismā šurpu turpu šaudījās divus trīs metrus garas haizivis. Cik? Saskaitīt nebija iespējams – vienkārši mudžēt mudžēja! Viņas bija pievilinājuši starmešu gaismu.

Vēlāk es reizēm jokoju, ka haizivis mani apvainojušas: neviena man pat nepieskārs. Bet tas bija vēlāk.

PRIEKŠZĪMĪGAIS PIRMAIS PALĪGS

Aleksejs TARVIDS, kapteinis

Septiņdesmitajos gados mūsu banānvedēji kursēja pa trijstūri Baltijas jūra – Havana – Konakri. Pirms viena tāda reisa uz kuģi, kur biju kapteinis, atsūtīja jaunu pirmo palīgu. Redzams, ka no armijniekiem – brašs pēc skata, organizēts. Tiklīdz izgājām reisā, viņš sasauca apkalpes sapulci, sarīkoja matrožiem un motoristiem pārrunas par padomju jūrnieku morālo seju, organizēja politnodarbības. Ideoloģiskais darbs – visaugstākajā līmenī.

Kādā jaukā dienā mūsu *pompolīts* nolēma doties apgaitā pa kuģi un līdzī uzaicināja kuģa ārstu. Viņi rūpīgi pārbaudīja visas kuģa telpas.

Kad apgaita bija pabeigta, pirmais palīgs ieradās pie manis un ziņoja:

– Biedri kapteini, kuģa pārbaude pabeigta, gaitenjos tīrs, kamerās – kārtība...

Pārdzīvoju vieglu šoku, bet pēc tam viss kļuva skaidrs. Izrādījās, ka pirms ierašanās flotē šis cilvēks ilgus gadus bijis cietuma uzraugs. Kā lai te nesajauc kajīti ar kameru...

KONVOJS ADENAS LĪCĪ

Igors VINOKUROVS, kuģa radists

2009. gada pavasarī strādāju uz tankkuģa „Tirrhénian Wave”. Gājām no Indonēzijas uz Maltu. 5. maijā braucām caur Adenas līci. Laiks bija jauks, spožā saule un labais noskaņojums aizgaiņāja domas par iespējamo tikšanos ar pirātiem.

Tai laikā Krievijas lielais pretzemūdeņu kuģis „Admiral Pantelejev” vāca konvoju. Arī mēs tajā iekļāvāmies. Neilgi pirms vakariņām uz kuģa izcēla sešus bruņotus desantniekus. Mēs, protams, uzaicinājām savus aizstāvjus baudīt mielastu kopā ar apkalpi.

– Mums ir sava pārtika, – viņi atbildēja.

– Bet sausās pārtikas deva taču nevar aizstāt nupat no kambizes plīts noņemtu karstu ēdienu!

Izrādās, desantniekiem jau bija rūgta pieredze: uz kāda kuģa, kas viņiem bija jāsargā, puīši nebija uzaicināti ne uz pusdienām, ne vakariņām. Vairākas dienas viņi bija dzīvojuši pusbadā. Kopš tā laika, dodamies pildīt uzdevumu, viņi vienmēr ņēma līdzī pārtikas devu no kuģa „Admiral Panteļejev”.

6. maija rītā sākām virzīties uz priekšu. „Tirrhenian Wave” brauca pirmais. Pavisam konvojā bija trīs kuģi, viens tāds pats kā mūsējais – tankkuģis. Tas gāja pēdējais, bet aiz mums kā otrais numurs brauca neliels – piecu sešu tūkstošu tonnu – konteinerkuģis.

„Admiral Panteļejev” nepavadīja kuģus vienmēr. Drīz pēc tam, kad bijām sākuši virzīties uz priekšu, tas devās prom un drīz vien izzuda mūsu skatieniem. Pretzemūdeņu kuģa komanda pa ceļam pildīja dažādus svarīgus uzdevumus, piemēram, pārbaudīja pretimbraucošos kuģus, ja tie likās aizdomīgi. Tātad lielais pretzemūdeņu kuģis uz ilgu laiku bija pametis konvoju un atradās tālu no diviem tankkuģiem un viena konteinerkuģa.

Gandrīz jau bijām iebraukuši Sarkanajā jūrā, kad piepeši uz kuģa tika izziņota kaujas gatavība numur viens. No labās puses mūsu tankkuģim ātri tuvojās četri lieli kuteri un septiņas vai astoņas mazas motorlaivas. Šaubu nebija – pirāti!

„Tirrhenian Wave” kapteinis par radušos situāciju paziņoja pretzemūdeņu kuģim „Admiral Panteļejev” un pats deva pavēli apstādināt tankkuģi, ar šādu rīcību pamatīgi apmulsinādam jūras laupītājus. Viņi bija plānojuši sarīkot pakalpdzišanas un paņemt mūsu tankkuģi *uz abordāžu*, bet mēs stāvam. Nekādas kārtības! Pirātu kuģeļi palika stāvam pieklājīgā attālumā no mums. Kad mūsu kuģis un arī konteinerkuģis apstājās, tankkuģis ar Portugāles karogu, kas konvojā bija gājis pēdējais, pilnā gaitā pasteidzās mums garām un – prom bija! Arī konteinerkuģis uzņēma gaitu un pabrauca mums garām, bet tūlīt arī apstājās, ar pakalgalu gandrīz piespiedies pie „Tirrhenian Wave” priekšgala. Ja būtu devies uz priekšu un viens pret vienu sastapies ar pirātiem, nabadziņam plāni klātos – borti zemi, arī ātrums nekāds lielais.

Abām mūsu civilo kuģu apkalpēm drošību iedvesa brašo desantnieku klātbūtne. Ar pilnu kaujas komplektu bruņoti, viņi bija gatavi mesties cīņā. Bet tas nebija vajadzīgs. Pirāti pastāvēja, palauzīja galvu, kāpēc gan konteinerkuģis un tankkuģis nemūk prom, un beigu beigās, neko nesaprazdami, paši laidās lapās.

ČOMBE BRĪVSOLĪ

Antons VJATERS, Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs

Gandrīz anekdotisks gadījums sešdesmito gadu beigās notika uz Kaļiņingradas ūdens piegādes tankkuģa „Kandagač”, kas pēc pasūtījuma piegādāja ūdeni un reizēm arī ātri bojājošos produktus – gurķus, citus zaļumus – Ziemeļamerikas piekrastē strādājošajiem zvejas un bāzes kuģiem, kuri ilgstoši

neiebrauca ostā. Kravu „Kandagač” parasti uzņēma Kanādā, ostā uzturējās neilgi – pusotru divas diennaktis.

Tankkuģa kapteinim bija divi lieli melni pūdeļi. Visa apkalpe mīlēja suņus, tie varēja skraidīt pa kuģi, kur vien gribēja.

Kādā pavasara dienā kuģis kārtējo reizi ieobrauca Helifekssas ostā pēc ūdens. Bija pats istākais suņu kāzu laiks, un viens no pūdeļiem, vārdā Čombe, daudz nedomāams, devās paklejojot pa Kanādu. No tankkuģa aizmukt nav nekāda lielā māksla: borti zemi, viens lēcieni – un suns jau krastā.

Tankkuģis kravu uzņēmis, jāatiet no piestātnes, bet suņa nav. Gaidīt arī nevar – kuģa dīkstāve ir dārgs prieks. Jūrnieki paskraidīja pa ostas teritoriju, pameklēja Čombi, bet tā nekur nav. Kapteinis pasūdzējās aģentam, ka aizbēdzis pūdelis. Aģents ņēmās mierināt: neuztraucieties, gan jau atradīsies jūsu suns. Ko darīt? Devāmies jūrā.

Pēc kādām sešām stundām saņemam no aģenta radiogrammu: „JŪSU SUNS VĀRDĀ ČOMBE ATRASTS, IEVIETOTS SUŅU PATVERSMĒ.” Nopriecājamies: aizbrauksim līdz zvejas rajonam, izdalīsim kuģiem ūdeni un dosimies atpakaļ uz Helifeksu. Taču vētras dēļ ūdens dalīšana ievilkās uz astoņām dienām, tā ka Čombem nācās „suņu viesnīcā” Kanādā pavadīt desmit dienas un naktis.

Iebraucam ostā, tūlīt arī ierodas aģents ar suni saitē. Pūdelis tā sapucēts kā tikko no frizētavas, sasmazīnāts, apcirpts „pēc jaunākās modes”, teju vai ilgvilņi ielikti. Bet rēķins par viņa uzturēšanos suņu patversmē tiem laikiem ļoti solīds – ap simt dolāru. Šodien tā neliēkas nekāda lielā summa, bet padomju laikos simt dolāru bija milzu nauda. Tieši tik maksāja neilona kažoks, kas jūrnieku sievu vidū bija ļoti populārs.

Beidzot kuģis ir atgriezies Kaļiņingradā, jūrniekus sagaida radi, kapteiņa sieva dodas uz vīra kajīti un pēc brītiņa sāk dot mājienus: sak', mīļais, kur mans pasūtījums? Kur kažociņš?

- Tavs pasūtījums guļ stūrī, – atbild kapteinis.
- Kur, kur?
- Nu, redzi taču – Čombe!
- Kāda Čombem par to daļa?
- Viņš notrieca visu kažokam paredzēto naudu.
- Tāds, lūk, īsumā ir šis stāsts.

JŪRASBRAUCĒJI NO LKP CK

Boriss DRAČOVS, kapteinis

Tas notika pirms vairāk nekā trīsdesmit gadiem. Tolaik motorkuģis „Mehāniķis Gerasimovs”, uz kura biju kapteinis, regulāri kursēja uz VDR ostu Rostoku. Piepeši mani uzaicināja kuģniecībā uz īpašu instruktāžu. Tur uzzināju, ka manam kravas kuģim nāksies reisā paņemt pasažierus. Un vēl kādus! Latvijas

komunistiskās partijas centrālkomitejas pirmo sekretāru Augustu Vossu un personas, kas viņu pavada.

Kur izmitināt tik svarīgus pasažierus? Nācās komandierus – vecāko palīgu, citus stūrmaņus un rācības priekšnieku, kuri dzīvoja virsbūves augšējos stāvos, pārcelt zemāk. Jāteic, ka brīvu kajīšu uz kuģa netrūka, pietika visiem.

Ar ko mielt augstos viesus? Laimīgā kārtā mums ar vecāko palīgu nevajadzēja par to ilgi lauzīt galvu: bez jebkāda pieprasījuma no „Torgmortrans” ieradās mašīna ar visvisādām delikatesēm, starp kurām bija pat svaigas vīnogas (tolaik – vistīrākā fantastika)!

Augusts Voss devās uz kaut kādu VDR svētku svinībām. Lai gan bija ziemas sākums, laiks bija jauks: spoža saule, ne vēja, ne viļņu. Mūsu koks lika lietā visu savu prasmi un izgatavoja pelmeņus pēc paša receptes, ar ko izpelnījās pirmā sekretāra atzinību. Arī dzērieni uz kuģa bija labi...

Visu braucienu līdz Rostokai laiku pa laikam gan dienā, gan naktī pa radiotelefonu ar mums sazinājās kuģniecības priekšnieka vietnieks Imants Vikmanis: „Kā jums tur klājas? Vēja nav? Nešūpo? Pasažieri ir apmierināti?...” Tajās dienās viņam ne mirkli nebija miera.

Beidzot iebraucām Rostokā. Tiklīdz bijām pietauvojušies, uz kuģa kopā ar citiem sagaidītājiem – „vācu biedriem” – uzkāpa Baltkrievijas kompartijas pirmais sekretārs Pjotrs Mašerovs. Viņš bija atbraucis no Minskas ar mašīnu, bet tālāk uz Berlīni Baltkrievijas un Latvijas delegācijām bija jādodas kopā. Tur viņus vajadzēja sagaidīt Ēriham Honekeram.

Pirms ceļa visi braucēji, ap divdesmit cilvēku, sapulcējās manā kajītē. Neatminos vairs, par ko bija saruna, bet viens no vāciešiem kaut kādā sakarā ievaicājās:

– Was ist Das?

Gribēdams pajokot, Latvijas kompartijas centrālkomitejas pirmais sekretārs, jau mazliet iesilis, skaļi paziņoja:

– Das ist Vos!

Drīz viesi aizbrauca uz Berlīni.

Pēc pāris mūsu reisiem uz Rostoku Latvijas delegācija atkal kāpa uz „Mehāniķa Gerasimova”, un mēs visus dzīvus un veselus nogādājām atpakaļ Rīgā. Uzkāpis uz kuģa, Voss uzreiz pasūtīja mūsu kokam tos pašus pelmeņus.

OSTAS VARAI PĀR SANČO NAV VARAS

Antons IKAUNIEKS, kapteinis, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas viceprezidents

1981. gadā, kad biju gāzvedēja „Dzintari” kapteinis un kuģoju pa Marmora jūru, man uz kuģa bija *bolonkas* sugas šunelis vārdā Sančo. Pirms došanās uz kuģi man to bija uzdāvinājusi māsa Jadviga. Sunītis uz kuģa izauga un pat nevarēja iedomāties, ko nozīmē zeme zem kājām, jo ne reizi nebija kāpis uz sauszemes.

Katru rītu pulksten sešos Sančo mani modināja. Pieskrēja pie kojas un smilkstēja, līdz biju pamodies un pievērsu sunītim uzmanību. Tad *bolonka* nomierinājās. Tas bija ļoti mīlīgs, pieradināts jūras suņuks.

Reiz kādā jaukā dienā iebraucām Turcijas ostā Bandirmā. Kā allaž, uz kuģa ieradās ostas varas pārstāvji, 10–15 ierēdņi. Trokšņainais pūlis kāpa pa kāpnēm, skaļi sarunājoties. Piepeši mana *bolonka*, kas līdz tam bija ļoti miermīlīgs sunītis un nevienu nekad neaiztīka, ar niknu rējienu izlēca no kajītes un metās uz trapu. Vilna uz skausta sacēlusies stāvus gaisā. Ar pomādi ieziestie un iestīvinātie turku ierēdņi nobira lejā kā zirņi, bet pēc brīža, līdz sirds dziļumiem sašutuši, tomēr vēra kapteiņa kajītes durvis. Man nācās taisnoties Sančo vietā un stāstīt, ka nekad agrāk nekas tāds nav noticis un es pats esmu pārsteigts par sunīša uzvedību.

Kad Odesā nomainījās un mana *bolonka* beidzot nokāpa krastā, tā vispirms nokrita garšļaukus uz zemes un nezināja, ko darīt. Tad suņuks piecēlās un sāka apošņāt katru akmentiņu, katru krūmiņu, iepazīstot sauszemi, un viss viņu pārsteidza, it kā uz svešas planētas būtu nokļuvis.

PASAŽIERI BEZ PASES

Aleksandrs NADEŽNIKOVS, kapteinis, kuģu apkalpju komplektēšanas kompānijas „Lapa” ģenerāldirektors

1979. gadā biju praksē uz tankkuģa „Jeļsk”, strādāju par pavāra palīgu jeb kambīznieku. Katru rītu pirms darba sākuma mani gaidīja nežēlīga cīņa ar dzīvām būtnēm – tarakāniem. Ieeju kambīzē, iededzu gaismu, bet viņi pat negrasās mukt prom. Vesela kaudze sēž uz starpsienas. Nācās izdzenāt ar verdošu ūdeni.

Kad strādāju uz gāzvedēja „Majori”, mēs vedām amonjaku no Ventspils uz Rietumeiropu. Kuģis bija tīrs – ne tarakānu, ne žurku. Tomēr viena garaste uz gāzvedēja bija iemājojusi, atklājām to pēc izbraukšanas no Ventspils. Tauvas glabājām nevis spolēs, bet uz paletēm. Un tieši zem vienas tādas paletes kuģa pakalgalā žurka mājoja. Nevienu tas īpaši nesatrauca, jo pārcelties uz iekštelpām žurka pat nemēģināja – ēdamā bija gana kambīzes atkritumu mucā kuģa pakalgalā. Pēc ierašanās Rietumeiropā žurka pazuda bez pēdām. Tātad nelikumīgi emigrēja no Savienības.

Bet vispatīkamākās atmiņas par četrkājainajiem saglabājušās no tā laika, kad strādāju aiz Polārā loka uz tankkuģa „Samburga”. Pavāre paņēma sev Sibīrijas laikas kucēnu. Nosaucām par Taimiru. Sunītis bija amizants, balts ar brūniem plankumiem, un tik mazs, ka pat pār lūkas apmali nevarēja pārķepuroties.

Tolaik mēs paši uzkopām kuģi, katram sardzes matrozim bija ierādīta sava valstība. Es gādāju par kārtību uz virsnieku klāja, un tieši tur atradās arī pavāres kajīte. Aiziedama uz kambīzi, viņa Taimiru atstāja kajītē, un kucēns tik ilgi

smilkstēja, līdz kāds viņu izlaida. Tad Taimirs skraidīja pa gaiteniem, un tad nu, kā saka, kur likten's bij' lēmis!... Man nācās to visu satīrīt. Bet kā gan varēja dusmoties uz šo pūkaino brīnumu?! Visi ar viņu spēlējās, katram gribējās mazuli paņurcīt. No cilvēka atšķirīga dzīva radība uz kuģa vienmēr bauda vispārēju uzmanību.

BOCMAŅA PADOMS

Igors PAVLOVS, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības prezidents

Viens no iespaidīgākajiem eksotisko zemju faunas pārstāvjiem ir papagailis. Reti kurš jūrnieks nav centies savus bērnus iepriecināt ar šo efektīgo un gudro putnu.

Arī man šāds nodoms nav gājis secen. Astoņdesmitajos gados Kubā iegādājos Amazones papagaili Kotoriko. Savu vārdu viņš atkārtoja pastāvīgi – vietā un nevietā. Pārbraucienā atpakaļ uz Baltijas jūru mums nekas nedarīja raizes – dzīvojām vienā mierā, centāmies aprast viens ar otru. Bet, jo tuvāk dzimtais krasts, jo kļuva nemierīgāks: kā ievest papagaili Savienībā? Karantīnas dienests taču neļaus!

Savās raizēs dalījos ar bocmani. Mūsu drakons bija daudz pieredzējis, ilgi nedomādams sacīja:

– Iedod papagailim dimedrola tableti, kad aizmigs, ieliec lādē, un komisijas laikā viņš pat neiepīkstēsies!

– Viņa veselībai tas nekaitēs? – aizdomīgi apvaicājos.

– Nē, tās ir absolūti nekaitīgas zāles!

Uzklausīju bocmaņa padomu un pirms iebraukšanas Kaļiņingradas ostā uzvilku cimds, pavēru Kotoriko knābi un veiksmīgi ietupināju tur gabaliņu tabletes.

Papagailis aizmiga un uz komisijas ierašanās laiku jau bija pilnībā *atslēdzies*. Es putnu laikus biju ielicis lādē un rūpīgi apsedzis ar saviem krekliem un svīteri.

Komisiju abi ar papagaili bijām laimīgi pārdzīvojuši. Pret vakaru Kotoriko pamodās. Uzliku viņu uz kārtiņas un pats apmierināts devos uz kopkajīti vakariņās.

Pēc minūtēm divdesmit atgriezās kajītē un redzu: uz kārtiņas neviena nav, bet Kotoriko, spārnus izpletis un knābi paklājā iedūris, guļ zemē.

Tātad nobendēju gan, ar rūgtumu nodomāju. Papagailis – tās taču ir vienas vienīgas spalvas, svars pavisam niecīgs. Lai aizmigtu, viņam pat ar dimedrola drusciņu pietiek...

Sabēdājies ņemu Kotoriko rokās un... piepeši sajūtu – elpo!

Pēc kāda laika papagailis pamodās, it kā nekas nebūtu noticis. Droši vien viņam bija licies, ka atkal var nākt muitnieki apgaitā, un gudrais putns, drošs paliek drošs, atkal bija ieslidzis miegā.

Pēc tam papagailis ilgus gadus priecēja manus bērnus. Ar meitu Kotoriko vienmēr bija ļoti sirsnīgas attiecības, bet ar dēlu – kā nu kuru reizi...

BĒDU STĀSTS

Aleksejs ČURKINS, Latvijas kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācijas valdes priekšsēdētājs

Bija 1985. gads. Strādāju par motoristu uz motorkuģa „Kamilo Sjenfuegoss”. Mūsu bocmanim Pjotram Aleksandrovičam Sokolovam kajītē dzīvoja sauszemes krabis, tā dēvētais palmu zaglis. Nē, nē, šis dzīvās radības nezog kokosriekstus. Tiesa, no kopras krabis neatteiksies, bet tikai tādā gadījumā, ja rieksts jau pārsists. Lai gan spēles šim palmu zaglim ir milzīgas (tādi krabji sašņiedz triju kilogramu svaru!), kokosrieksta čaumalu pārkniebt viņam nav pa spēkam. Dabā krabis barojas ar sīkiem vēžveidīgajiem, dažādiem augiem un, protams, no palmas nokritušiem un pārsprāgušiem kokosriekstiem.

Krabis bocmanim bija kļuvis par labāko draugu. Pjotrs Aleksandrovičs baroja palmu zagli ar maizīti, un tas klejoja pa kajīti kā pa tropu jūras krastu. Bet reiz bocmanis aiziet uz kajīti – krabja nav, nekur nav!

Pjotrs Aleksandrovičs ienāk pie manis. Pārdzīvo:

– Viss, mans palmu zaglis pazudis, laikam jau aizbēdzis. Esmu noguris viņu meklēt!...

Bocmanis aiziet uz savu kajīti, bet pēc brīža atkal ir atpakaļ:

– Krabis ir beigts! Aizkars pie manas kojas bija aizvilkts, un tieši pa to palmu zaglis rāpās augšup. Es aizkaru atvilku... nu, tā straujāk parāvu, ka krabis nokrita, atsitās pret starpsienu, pēc tam pret grīdu, un čaula pušu.

Tāds, lūk, bēdīgs stāsts.■

EIROPĀ „LĪDZ KAKLAM” JEB BRAUKSIM KOLKAS RAGU LŪKOTIES!

2010. gada 2. decembrī mēs atzīmējam Krišjāņa Valdemāra 185. gadskārtu. Kultūras centrā „Mazā Ģilde” šim notikumam kapela „Valdemārs” veltīja savu 25 gadu jubilejas koncertu. Dienasgaismu ieraudzīja videofilmas „Valdemārieši par Valdemāru” 2. daļa, kur ansambļa dalībnieki izstaigā Kurzemes krastu – dižā tautieša etnisko dzimteni. Diez kur un kā vēl atcerējās mūsu jūrniecības tēvu – tas tā arī paliek liels noslēpums, kā teicis Vinnijs Pūks.

KURP AIZBRAUCAM – VAI UZ NEATGRIEŠANOS?

Pavisam nospēlētas 24 izrādes no 2009. gada 8. janvāra līdz 2011. gada 24. februārim. Gunārs Janovskis (1916–2000). „Uz neatgriešanos” (1973). Latvijas Nacionālais teātris. G. Janovskis ir viens no ievērojamākajiem latviešu prozaikiem, kura lielākā dzīves daļa Otrā pasaules kara notikumu dēļ pagājusi Anglijā.

Dzimis Helsinkos Krievijas cara flotes tālbraucēja kapteiņa Andreja Janovska ģimenē. 1919. gadā viņi atgriežas Latvijā un apmetas uz dzīvi Daugavgrīvā. Un tieši šie gadi, kas nodzīvoti Bolderājā un Daugavgrīvā, braucot tēvam līdzī zvejā Daugavā, airējot – vai lietus vai svelme – un pelnot skolas naudu, ienāk kā dzīves nospiedumi un atmiņas romānā „Uz neatgriešanos”, ko meistarīgi uz Nacionālā teātra skatuves uzvedusi Indra Roga.

Šī neapšaubāmi ir valsts galvenā teātra (Nacionālais!) viena no pēdējo gadu veiksmēm. Vienmēr skatītāju pilna zāle, aplausi – ilgi un sirsnīgi – arī pēdējā izrādē.

Jūra, Daugavgrīva, ledlauzis „Pērkons”, kuģis „Hidrogrāfs”, zveja Ziemas ostā un Daugavā, veco kuģu vraki ar noslēpumaino Kļaudi un visuvarošo Endriku (Ivars Puga) – tā ir Džoņa Vilciņa (Ivars Kļavinskis vai Arturs Krūzkops) un Zigrīdas Konrādī (Madara Saldovere) jūtu un mīlestības pasaule. Dziļi niansēta, īpaši skaņu un kustību līdzsvarota vide, kur pāri dvēseliskiem pārdzīvojumiem brauc Otrā pasaules kara tanki.

„Sapnis par Latviju” – dienās, kad Nacionālais teātris iestudēja šo romānu, tieši tāda bija teātra direktora Ojāra Rubeņa koncepcija. Tā savu aktualitāti nav zaudējusi arī pēc pāris gadiem. Tikai jājauc – vai „100 gramu žurkas” spēj tautai dot ko vairāk nekā 24 spēcīgas, spilgtas, dziļi niansētas „Uz neatgriešanos” izrādes divu gadu garumā? Kāda ir mūsu repertuāra politika – nolaist

tvaiku tautai, lai tā neizietu ielās?! Un par to saņemt ubaga grašus kā valsts dotāciju...

Taču jūra un Daugavgrīva paliek. Arī Gunāra Janovska „Uz neatgriešanos”, jo 24. izrādi par laimi ierakstīja Latvijas TV. Šābrīža visnotaļ tukšajā marīnistikas kultūras lauciņā tas būs būtisks piensums.

SAVU DZIRNAKMEŅI MEKLĒJOT

Par latviešu un lībiešu attiecībām gadsimtu gaitā runāts ne mazums. Nule kā dienasgaismu ieraudzījis kapitāls pētījums – vēsturnieces Baibas Šuvcānes 624 lappušu biezais garadarbs „Senais lībiešu ciems Kolka”. Pati autore saka:

„Kolka un jūra ir kļuvusi par būtisku manas dzīves sastāvdaļu, par vietu, kas ir skaistākā pasaulē. Nerimstošā jūras šalkoņa un kaiju klaigas, jūras un jūras zāļu smarža, kūpošie dūmnami un kūpināto zivju smāds, savdabīgā, man nepazīstamā valoda, skarbie, vēju appūstie zvejnieki un mazrunīgās sievas, nesteidzīgums, pamatīgums un miers – tas ir vesels pazīmju kopums, kas kopš bērnības manā apziņā saistās ar Kolku.”

Grāmatā „Senais lībiešu ciems Kolka” ir apkopota un atspoguļota Kolkas ciema kultūrvēsture vairāku gadsimtu garumā – no 1040. gada, kad Kolka pirmo reizi minēta vēstures avotos, līdz pat mūsdienām. Akcentēta tradicionālās kultūras – dzīvesveida, izglītības, tradīciju, muzikālās kultūras, reliģiskās piederības un folkloras nozīme ciema vēsturē un attīstībā. Kā uzsver Baiba Šuvcāne, darbā plaši atspoguļota lībiešu dzimtu attīstība un pēctecība Kolkas ciemā. Grāmatas veidošanā izmantoti arhīvu, bibliotēku materiāli, Kolkas iedzīvotāju atmiņas, materiāli lībiešu valodā, kas savākti iepriekšējos vairāk nekā 20 darba gados. Šie dokumenti papildināti ar pēdējo gadu vākumu – 60 Kolkas iedzīvotāju atmiņu stāstījumiem.

Grāmatas atvēršanas svētkos Kolkas tautas namā gūtās atziņas:

Aldis Pinkens, Kolkas ciema pārvaldnieks:

„Baiba Šuvcāne būtībā ir izdarījusi neiespējamo. Tik plašs pētījums par Kolku tapis pirmoreiz.”

Janīna Kursīte, valodniece, Saeimas deputāte:

„Kamēr institūti plāno, domā, saskaņo projektus, meklē finansējumu, Baiba Šuvcāne dara. Viņa – viens cilvēks – ir veikusi vesela Zinātņu akadēmijas institūta darbu.”

Visvaldis Feldmanis, tālbraucējs kapteinis:

„Izlasot šo grāmatu, tā vai citādi nākas domāt par latviešu līdzatbildību lībiešu tautas likteņgaitās. Kur ir šī mierīgā līdzāspastāvēšana un līdz kādam lībiešu tautas atskaites punktam tā ir novedusi mūsu kopīgajās likteņgaitās?”

Oskars Sproģis, sporta skolotājs:

„Man kā gados jaunam cilvēkam šī grāmata ar lepnumu ļauj paskatīties uz savu dzimto Kolku. Taču arī mūsdienās mēs cenšamies saglabāt mūsu iden-

titāti – ejam zvejā, mācām jaunos kolceniekus, dejojām, dziedām, spēlējam etnogrāfiskajos ansambļos un uzturam brašu pūtēju orķestri. Jaunajiem ir jāatgriežas Kolkā!”

Oviši, Lūžņa, Miķeļtornis, Lielirbe, Jaunciems, Sīkrags, Mazirbe, Košrags, Pitrags, Saunags, Vaide, Kolka – šie Lībiešu krasta ciemi vēl arvien gaida atdzimšanu. Par spīti mazajam lībiešu skaitam te vēl dzīvo senie tikumi, kurus spēkā tur piekrastes skopā zeme, zaļie meži un dižā jūra. Un, protams, kā teicis Krišjānis Valdemārs – „Kolka – Eiropas centrs”.

Kā celt mūsu tautiešu pašapziņu? Krišjānis Valdemārs 1885. gadā žurnālā „Austrums” izrēķinājis, ka tieši Kolkasragā varētu būt Eiropas viduspunkts. Viņš to pat nosaucis par „Eiropas sirdi”.

Citā vēstījumā dižais jaunlatvietis mudina neaizmirst Šillera vārdus: „Pie tēvu zemes dārgās ķeries klāt, to turi ciet ar visu savu sirdi!”

Arī Gunārs Janovskis līdzīgi advokātam Andrim Grūtupam un citiem patriotiem mudina neatstāt dzimtās mājas. Kā būt? Eiropas darba tirgus tik vilinošs. Tēvzemē iztikšana skopa, un te nepalīdzēs pat sābru igauņu uzsaukums „Čīkstojā klusumā” – mundri papildināt nāciju.

Paradoksāli, bet Latvija nūdien ir nonākusi Eiropas viduspunktā. Vecās pasaules problēmas mūsu zemei veļas pāri ar vēl neredzētu skaudrumu – bez kariem, marodierisma un slaktiņiem. Reizi gadsimtā atkārtojas 13. janvāris, bet visādi citādi, pēc valdošās koalīcijas domām, karaļvalstī ir mierīgi. Liepājnieki nule kā prezentējuši savu firmas ēdienu „Liepājas mencīni”, Rīgā ik pa laikam uznāk bargāka ziema, bet Ventspilī tā arī nevar saprast, kurš pūš un kuram būs degt. Esam taču Eiropā „līdz kaklam”, un tieši tādēļ – brauksim Kolkas ragu lūkoties!■

Gints Šimanis

LEGENDAS VAI ĪSTENĪBA?

Jau 7. un 6. gadsimtā pirms mūsu ēras Tiras un Sīdonas fenīkieši bija spiesti aizsargāties no aktīviem pirātu uzbrukumiem, radot spēcīgu kara floti, kura sastāvēja no galerām. Tikai pēc 5000 gadiem, 19. gadsimtā, pirātismu sāka apkarot, kad 1856. gadā Parīzē daudzas valstis parakstīja līgumu, kas aizliedza to atbalstīt.

Nav noslēpums, ka jau kopš 1243. gada Anglijas valdība atbalstīja pirātus (to sauca par kaperēšanu, un šā darījuma ietvaros pirāti pārtapa par kaperiem), bet vēlāk arī citas valstis pārņēma šo savdabīgo pieredzi. Pirātiem tika pat izsniegtas speciālas licences, kas to īpašniekiem deva tiesības laupīt ienaidnieka kuģus. Valstis no šāda atbalsta pirātiem guva vairākus labumus: tika grauta pretnieka ekonomija, novārdzināta tā flote, pirāti maksāja pusi no laupījuma karalim un valsts varēja ietaupīt uz bruņojuma izdevumiem. Nu kā lai neatbalsta tik vilinošu darījumu?

Šajā laikā leģendāru slavu iemantoja daudzi pirāti. Piemēram, Frānsiss Dreiks (1540–1596), kuru Anglijas karaliene Elizabete I iecēla muižnieku kārtā un mīļi dēvēja par „savu pirātu”. Franči centās neatpalikt, un karaļu labvēlību baudīja tādas leģendāras personības kā Žans Bars (1651–1702), Roberts Sirku (1773–1827). Īpašu ievēribu bija izpelnījies Renē Dige-Truāns (1673–1736), kurš savā karjerā sagūstīja 16 karakuģus un 300 tirgotāju kuģu. Šis bizness tajos laikos bija tik oficiāls, ka pat Francijas karalis Luijs XIV aizņēnās naudu no pirātiem, lai atdotu savus karos sataisītos parādus. Smēloties iedvesmu no šiem raibajiem laikiem, tika radīti tādi rakstniecības šedevri kā Roberta Lūisa Stīvensona „Bagātību sala” un Rafaela Sabatini „Kapteiņa Blada odiseja”. Bet rakstnieks Daniels Defo par grāmatas „Robinsons Krūzo” galvenā varoņa prototipu izvēlējās reālu pirātu Aleksandru Selkeru, kurš uz neapdzīvotas salas bija nodzīvojis piecus gadus no 1704. līdz 1709. gadam.

Mūsdienās tiek radīti dažādi mākslas darbi par šiem romantikas apvītajiem laikiem. Par pasakainām pirātu bagātībām kļūst leģendas, un tās joprojām tiek citīgi meklētas. 1819. gadā pirāts Hosē Gaspārs savas salaupītās bagātības apraka netālu no Šorletas ostas Floridā, un runā, ka šīs bagātības ir 30 miljonu dolāru vērtas.

Kad pirātisms vairs netika atbalstīts, sākās tā straujš noriets, bet tas jau ne-nozīmē, ka pirātisms no zemes virsas pazuda uz visiem laikiem.

ARĪ HERCOGS JĒKABS CIETA

Pateicoties tam, ka hercogs Jēkaba īpašumā bija moderni kuģi, viņš ieguva īpašumā savas slavenās un Latvijas vēsturē vienīgās kolonijas – Tobāgo salu

Amerikā un Gambijas upes grīvu Āfrikā. Senie Ventspils un Kurzemes jūrnieki sāka reidus pat uz Rietumindiju, un tikai pēc hercoga Jēkaba šajā reģionā parādījās dāņi, zviedri un citi jūrasbraucēji.

Kurzemē būvētie kuģi tolaik bija vieni no modernākajiem Eiropā, bet Eiropas valstis ar savām flotēm bija spēcīgākās un valdīja pasaulē. Tātad droši var teikt, ka mūsu hercoga kuģi bija vieni no labākajiem visā pasaulē, ja ne paši labākie.

Diemžēl šā iemesla dēļ viņam nācās arī visai bieži ciest, jo kuģus iekāroja pretinieki, sāncenši, vienkārši skauģi, pirāti un citi nelabvēļi. Īpaši *nopelni* šajā ziņā bija holandiešiem, kuri tolaik bija galvenie noteicēji gandrīz visos ūdeņos un kuri ļoti necieta Jēkabu viņa veiksmīgās flotes attīstības dēļ, tāpēc hercoga kuģi vai nu tika nolaupīti, vai kaujās nogremdēti.

MĒRSRAGA STĀSTS

Pirmo reizi vēstures avotos Mērsrags minēts 15. gadsimtā – 1495. gadā kā neliels zvejniekciems Rīgas jūras līča piekrastē Margeraa vai Mergera. Mērsragu apvij dažādas teikas un nostāsti. Vecos rakstos var lasīt, ka Mērsrags dēvēts arī par Mārgrūbi (Mortgrube – nāves bedre), jo tur dzīvojuši jūras pirāti, kas vilinājuši krastā kuģus un tos izlaupījuši. Kā vēsta viena no daudzajām leģendām, jūras pirāti piesējuši govij kaklā lukturi un laiduši to staigāt gar jūras krastu, tādā veidā mānot kuģus uz akmeņiem, kas ir pie tagadējās Mēsraga bākas. Tos nelaimīgos jūrniekus, kuri krituši pirātu nagos, gaidījusi gandrīz droša nāve. Vēl tagad reizēm piejūras ciematos dzīvojošie tiek saukti par kājgriežiem. Tas radies no tiem laikiem, kad pirāti nav varējuši novilkt mirušajiem jūrnikiem zābakus. Risinājums bijis pavisam vienkāršs – nocērt kājas un noliek saulē kaltēties, kad pienāk laiks, kaulus izber no zābakiem, un mērķis sasniegts. Ar un ap jūras laupītājiem saistās vairākas vietas Mēsraga pagastā: Svētmeitas akmens ir vieta, kur it kā esot dalīts salaupītais; Zepu mājvieta bijusi sena laupītāju dzīves vieta; pēc nostāstiem, iepretim Sērragiem agrāk dzīvojuši jūras laupītāji un uz kāpas kuģu maldināšanai kurinājuši ugunsgrākus; Aizsilnieku izgāztuves vietā atradusies laupītāju pils ar aku, kurā paslēpts salaupītais, bet pie Goci mājām bijusi vēl viena pirātu apmešanās vieta. Šāds stāstījums par „Nāves bedri” pierakstīts 1935. gadā.

NOLAUPA LAUPĪTĀJU

2010. gada 9. janvārī no Hamburgas vēstures muzeja nozagts leģendārā jūras laupītāja Kļausa Štērtbekera galvaskauss. Muzeja direktore Liza Kozoka bija satriekta par zādzību: „Leģendārais un noslēpumainais 15. gadsimta galvaskauss ir Hamburgas vēstures relikvija un viena no mūsu muzeja galvenajām atrakcijām.” Muzejs izsludinājis atlīdzību par 600 gadu vecā galvaskausa atrašanu un nodošanu muzejam.

Galvaskauss tika atrasts 1878. gadā Hamburgas ostas kvartāla spiķeru izrakumu laikā. Kopš tā laika arheoloģiski vērtīgais kauls pieder Hamburgas vēstures kolekcijai, bet kopš 1922. gada tas ticis izstādīts Hamburgas vēstures muzejā.

Leģenda vēsta, ka 1400. gada 20. oktobrī Hamburgā Štērtbekeram un viņa 30 biedriem tikušas nocirstas galvas, uzdurtas uz mietiem un novietotas pie ieejas ostā, lai brīdinātu pirātus.

Neskatoties uz neskaidrību par galvaskausa patieso identitāti, tas ir viens no muzeja senākajiem eksponātiem. Visā Eiropā atrodami tikai daži šāda veida eksponāti. 2004. gadā no galvaskausa iegūtajiem datiem izveidotā sejas konstrukcija vēl aizvien apskatāma muzejā.

FILMAS VARONIM BIJIS PROTOTIPS

Pētniekiem izdevies noskaidrot, ka „Karību jūras pirātu” galvenais varonis Džeks Sperovs ir pavisam reāls pirāts, kas dzīvojis pirms 325 gadiem un kļuvis slavens ar to, ka savas dzīves laikā aplaupījis 470 kuģus un piesavinājis 15 angļu un franču kuģus. Runā, ka 18. gadsimta sākumā jūrnieki, ieraugot tālumā karogu ar galvaskausu un sakrustotajiem kauliem, esot pamiruši no šausmām.

Pētniekiem izdevies noskaidrot leģendārā Džeka Sperova prototipa biogrāfiju. Viņa vārds ir bijis Roberts. Jūrā iet viņš sācis jau kopš 13 gadu vecuma un kalpojis pārsvarā uz tirdzniecības kuģiem. Ap 1719. gadu zēns aizkalpojies līdz stūrmaņa pakāpei, bet pirāta dzīvi viņš sācis 37 gadu vecumā. Viņa devīze esot bijusi „Lai dzīve ir īsa, bet jautra!”. Virs esot ātri *atkodis* pirāta dzīves jaukumus. Viņš uzskatījis, ka godīgam darbam ir divi lieli trūkumi – smagas pūles un mazs atalgojums, bet pirāta dzīvē ir gan brīvība, gan vara, gan bauda.

Drīz Roberts kļuva par kuģa kapteini, viltībā un zināšanās viņam līdzīgu nebija. Viņš esot nēsājis cepuri ar sarkanu spalvu, bet kaklā – zelta ķēdi. Pēc gada jaunā pirātu kapteiņa kontā jau bija simtiem aplaupītu kuģu.

Zvejnieki un karakuģu komandas baidījās doties jūrā. Par pirāta galvu tika izsludināta milzīga atlīdzība. 1722. gadā karaliskajai flotei tomēr izdevās notvert un pieveikt Roberta kuģi, bet viņa liķi tā arī neatrada. Tas liek domāt, ka viņš izglābies un turpinājis dzīvot kā Džeks Sperovs.

SPOKU KUĢI

Spoku kuģi – tie dreifē okeānā bez apkalpes locekļiem, kas ir miruši vai pazuduši. Spoku kuģi – cilvēki tos ir redzējuši virs ūdens, kaut skaitās, ka tie jau sen nogrimuši jūras dziļēs. Runā, ka tur mītot spoki... Spoku kuģi bija un ir reāli – viduslaikos jūrās bieži peldēja kuģi, kuru apkalpi bija nonāvējis mēris, cinga vai kāda cita slimība, bet kuģi bez kursa, kapteiņa un mērķa turpināja ceļu.

Visbaisākie nostāsti klīda par buriniekiem, kas nerimstoši kuģoja pa pasauli ar mirušajiem kuģa ļaudīm, kuri netika apglabāti.

Spoku kuģi ir fenomens, kas sastopams arī mūsdienās. Tie iedvesmojuši daudzu leģendu tapšanu, un no tām pazīstamākā ir stāsts par Klīstošo holandieci – kuģi, kura kapteinis par dieva zaimošanu tika nolādēts. Lāsts noteica, ka Holandieci mūžīgi klīdīs pa pasaules jūrām un nekad nedrīkstēs piestāt krastā. Dažos stāstos tiek minēts arī kapteiņa vārds, bet tas atšķiras – kapteinis varētu būt bijis kāds Bernards Foke, Hendriks van der Dekens vai pat bēdīgi slavenais Deivijs Džounss. Skaidrs ir tas, ka kapteinis bija noslēdzis līgumu ar pašu velnu. Tikai tad, kad kapteinis atradis īstu mīlestību, lāsts pazudis. Mīļotajai gan tādēļ jāstājas kapteiņa vietā un jāturpina Klīstošā holandieša misija.

Arī šodien pasaule ir pārsteigumu pilna. Daudzas leģendas pārvēršas īstenībā, bet šķietama patiesība izrādās tikai leģenda. Un nav jau aizliegts ticēt, ka pasaulē tiešām ir kuģi, kas klīst pa jūrām un par kuru pastāvēšanu kāds noteikti ir pat gatavs likt ķīlā savu galvu. Viens no šādiem kuģiem ir šoneris „Lady Lovibond”, kas 1748. gada 13. februārī avarēja *Goodwin Sands* sēkļos uz austrumiem no Kentas pilsētas Anglijā. Apvidus izsenis bija zināms kā neskaitāmu kuģu bojāejas vieta, un pat mūsdienās tur redzami vismaz divi kuģu vraki, ko jebkurš var apskatīt. „Lady Lovibond” izceļas ar to, ka pirms bojāejas uz šonera norisinājās traģiska greisirdības drāma. Šonera kapteinis Saimons Pils īsi pirms nelaimes bija apprecējis savu līgavu Amandu. Neņemot vērā jūrnieku māņticību, ka sievietes uz kuģa nes nelaimi, kapteinis kopā ar savu jauno sievu un viesiem devās kāzu ceļojumā no Londonas uz Portugāli. Bet kuģa kapteiņa pirmais palīgs Džons Riverss, kurš pats bija iemīlējis kapteiņa jaunajā sievietē, greisirdības dūsmās nonāvēja kuģa stūrmani un ievēda šoneri sēkļos, kur tas avarēja un noslīka. Neviens no kuģa pasažieriem neizdzīvoja. Kopš tā laika „Lady Lovibond” ik pēc piecdesmit gadiem savā bojāejas gadadienā atkal parādās uz ūdens. Pirmo reizi par to ziņoja kāds kapteinis 1798. gada 13. februārī. Viņa kuģis gandrīz esot piedzīvojis saskriešanos ar kādu burukuģi, kas parādījies no nekurienes. Svešais kuģis bija pieslīdējis tik tuvu, ka no tā varēja dzirdēt mūziku un uz klāja redzēt cilvēkus svētku drānās. Arī vēlākajās gadadienās aculiecinieki ziņojuši par kuģa avāriju sēklī, bet pēcāk neviens meklētājs nav atradis ne pēdas no avārijas. Pēdējo reizi „Lady Lovibond” it kā esot redzēts 1948. gadā, bet 1998. gada jubilejas svinēšana acīmredzot tikusi izlaista.

Pazīstams ir arī spoku kuģis Arktikā „Baychimo”, kas 1931. iesala ledū. Kuģa komanda tika izglābta, bet kuģis nogrima. Liels bija pārsteigums, kad pēc dažām dienām tas atradās 72 kilometru attālumā no avārijas vietas. Pēc diviem gadiem tas jau bija 480 kilometru attālumā. Pēdējo reizi „Baychimo” redzēts 1969. gadā Boforta jūrā pie Aljasas.

Savukārt tvaikonis „SS Valencia” saistīts ar patiesi šaušalīgu leģendu. Kuģis nogrima 1906. gada 22. janvārī netālu no Kanādas krastiem pie Vankūveras. Kuģim grimstot, iestājās panika un pasažieri patvaļīgi ieņēma glābšanas laivas, kas pārlietu lielā pasažieru skaita dēļ apgāzās vai nevarēja tikt nolaistas ūdenī. Tikai vienai no laivām izdevās attālināties no kuģa. Kuģis nogrima un līdz ar to arī 136 no 173 pasažieriem. Dažus mēnešus pēc nelaimes sāka kļīst runas par pirmajiem spoku stāstiem, kad kāds zvejnieks vēstīja par glābšanas laivu, kurā atradušies astoņi skeleti. Citi bija redzējuši avarējušu tvaikoni, kura apkalpe pūlas iesēdināt glābšanas laivās pasažierus...

Lai gan mūsdienu cilvēks vairs tik viegli netic leģendām, mītiem un teikām, tomēr jāatzīst, ka joprojām ir daudz neizskaidrojama. Un katrā leģendā taču slēpjas arī kāds patiesības asniņš.



VĒRTĪGS ATRADUMS

Kurzemē pie Kolkas raga Baltijas jūras krastā izskalots patiešām vērtīgs vēsturiskais mantojums. Eksperti apskatīta divas vraka izcelsmes versijas. 1625. gadā septembra vētrā Baltijas jūrā nogrima desmit zviedru burinieki. Iespējams, tagad krastā ir izskalotas tieši kāds no šiem kuģiem. Otra versija - krastā viņi izmetuši kādu no Krišjāņa Valdemāra laika kuģiem. 19. gadsimtā šajā rajonā Baltijas jūrā nogrimuši 82 burinieki.■

Pēc preses materiāliem

MIHAILS MIHEJEVS

(1942. 8. I – 2010. 2. V)

Latvijas jūrniecības sabiedrībai šis pavasaris ir atnesis lielu zaudējumu. Mūžībā aizgājis Mihails Mihejevs – viens no jūrniecības nozares labākajiem speciālistiem un krietnākajiem cilvēkiem, kurš gandrīz četrdesmit gadus nostrādājis jūrā, bet visu pārējo sava mūža daļu veltījis jūrniecības darbam krastā.

Mihails Mihejevs dzimis Krievijā, Čeljabinskas apgabalā. 1967. gadā absolvējis Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstāko jūrskolu, iegūstot 1. klases kuģu mehāniķa diplomu. Darba gaitas sācis 1958. gadā Rīgas traleru flotē par bāzes refrižeratorkuģu mašīnistu. Pateicoties augstajai amata prasmei, sekmīgi veidojusies viņa profesionālā karjera. Drīz vien viņš kļūst par Rīgas traleru flotes bāzes refrižeratorkuģu mehāniķi, tad par šīs bāzes tehniskās daļas vecāko inženieri. 1974. gadā strādā par Baltijas mācību kuģu vienības vecāko mehāniķi un tai pašā gadā kļūst par flagmaņmehāniķi.

Strādājis par vecāko mehāniķi gan uz Rīgas refrižeratorflotes bāzes kuģiem, gan uz transporta kuģiem „Dimants” un „Roņu sala”, bet no 1994. līdz 1996. gadam arī uz ārzemju kuģošanas kompāniju kuģiem.

No 1977. līdz 1980. gadam strādāja Somālijā un Angolā.

No 1990. līdz 1991. gadam bija Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktora vietnieks un piedalījās jūrniecības likumdošanas veidošanā, bet no 1998. gada līdz pat sava mūža pēdējai dienai strādāja Latvijas Jūras administrācijā par vecāko kuģu kontroles inspektoru, bija Latvijas Jūras akadēmijas docents, Kuģu mehāniķu nodaļas pasniedzējs.

1989. gadā Mihails Mihejevs bija viens no Latvijas Jūrniecības savienības dibinātājiem. Visus atjaunotās Latvijas divdesmit gadus viņš ne tikai domāja par Latvijas jūrniecības nozares sakārtošanu un tās prestiža celšanu, bet arī allaž bija starp tiem, kas reāli darbojās, lai šī Latvijas tautsaimniecības nozare attīstītos un plauktu. Viņš ar savām zināšanām, pieredzi un cilvēciskumu ir devis milzīgu ieguldījumu gan jauno jūrnieku sagatavošanā, gan kuģošanas drošības uzraudzībā un nodrošināšanā.

Vienmēr smaidīgs, izpalīdzīgs un sirsnīgs. Arī tiešs un prasīgs. Dziļi cilvēcisks un patiess. Īsts jūrnieks, profesionāls speciālists un Cilvēks ar lielo burtu.

Tāds Mihails Mihejevs tiks ierakstīts Latvijas jūrniecības vēsturē. Tādu mēs viņu paturēsim piemiņā un savās sirdīs.

Dziļā cieņā noliecot galvu,
Latvijas Jūrniecības savienība

ALEKSANDRS TIZIKS

(1930. 26. II – 2010. XII)

2010. gada decembrī no mums aizgāja Aleksandrs Tiziks, kuģu vadītājs un zivsaimniecības speciālists. Viņš interesējās par Latvijas jūrniecības vēstures jautājumiem un bija biežs viesis Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. Aleksandra Tizika kungs muzeja darbiniekus iepazīstināja ar savām piezīmju kladēm, kurās viņš sīkā kaligrāfiskā rokrakstā bija aprakstījis savas dzīves gaitas, sākot no bērnu dienām līdz pat pēdējai darba vietai Baltijas Zivsaimniecības zinātniskās pētniecības institūtā. Šādi jūrnieka ikdienas darba apraksti kuģniecības vēstures pētniekam ir noderīgi, jo tie dod papildu informāciju sausajiem dokumentu tekstiem. Jāsaka, ka Aleksandram Tizikam bija savs, bieži vien neordinārs viedoklis par dažiem Latvijas jūrniecības vēstures jautājumiem.

Aleksandrs Tiziks dzimis Ainažos, jūrnieku dzimtā, un, kā pats raksta savās atmiņu kladēs, piekrastes zvejā līdzī tēvam pirmo reizi devies piecu gadu vecumā. 1937. gadā jau devies t.s. „tālajā jūrā” vairāku jūras jūdžu atstatu no krasta, kā arī patstāvīgi vadījis zvejas motorlaivu atpakaļ uz ostu. Tā jau no agras bērnības tika iepazīts grūtais zvejnieka darbs. 1950. gadā A. Tiziks absolvēja Rīgas zvejniecības jūrskolu, tās pirmsākumos pazīstamu arī kā Vecmīlgrāvja jungu skola, un tūlīt sāka darbu uz Valsts jūras zvejas pārvaldes glābšanas kuģa „Irbene” par kapteiņa palīgu. Sekoja darba gaitas uz mācību kuģa „Mendeļevs” un naftas bunkurētājkuģa „Cēsis”. Vēlāk, no 1957. gada, viņš bija Ekspedīcijas zvejas pārvaldes vidējo zvejas traleru kapteiņa vecākais palīgs. 1962. gadā Aleksandrs Tiziks sāka iepazīt darba specifiku uz Baltijas Zivsaimniecības zinātniskās pētniecības institūta kuģiem, būdams kuģa „Mazirbe” kapteiņa palīgs un „Zvezda Baltiki” kapteinis. Vēlāk, 1987. gadā nokāpis no kuģa, viņš kļuva par Baltijas Zivsaimniecības zinātniskās pētniecības institūta līdzstrādnieku, kas arī bija viņa pēdējā darba vieta.

Tie, kas pazina Aleksandru Tiziku, atcerēsies viņu kā principiālu un godīgu cilvēku, sava amata meistar un Latvijas jūrniecības vēstures interesentu. Lai viņam vieglas smiltis Dzimtenes kapu kalniņā!■

A. Cekuls

ZANDARS BALODIS

(1931. 19. XII – 2010. 5. III)

2010. gada agrā pavasarī no plašās Latvijas jūrniecības veterānu saimes šķīrās Zandars Balodis. Viņš bija viens no tiem, kas zvejnieka gaitas sāka tālo 20. gs. 40. gadu beigās, laikā, kad Latvijas zvejniekiem bija jāapgūst jauni zvejas rajoni, jāstrādā ekstremālos apstākļos. Katram bija jāatbild pašam sev uz jautājumu – vai es gribu un varu kļūt par cienījamu savas profesijas pārstāvi. Zandars Balodis to varēja – ar savu kurzemnieka rakstura spītību viņš apguva visas grūtās zvejnieka profesijas nianšes. No 1947. gada Z. Balodis strādāja uz Latvijas zvejnieku kolhozu „1. Maijs” un „Sarkanā bāka” zvejas kuģiem, bija vidējo zvejas traleru kapteinis līdz 1973. gadam, kad kļuva par Ventspils zvejnieku kolhoza „Sarkanā bāka” lielā zvejas saldētājtralerā „Dzintarjūra” kapteiņdirektoru. Šajā atbildīgajā amatā Z. Balodis strādāja līdz 1977. gadam. 1992. gadā zvejniecības veterāns beidza aktīvās zvejnieka gaitas. 45 gadus aktīvā zvejā var izturēt tikai īsts sava aroda profesionālis un prasmīgs darba darītājs. 1992. gadā Z. Balodis apguva jaunu arodu – kļuva par Ventspils ostas kapteiņdienesta vecāko inspektoru. Arī šeit Z. Balodis pierādīja sevi kā cilvēku, kuram neviens dzīves pāvērsiens nav grūts, un iemantoja cieņu savu kolēģu vidū. Lai zvejniecības un ostu darba veterānam Zandaram Balodim Aizsaulē viegls ceļavējš!■

A. Cekuls

2010. GADĀ AIZSAULĒ AIZGĀJUŠI ŠĀDI JŪRNICĪBAS DARBINIEKI

Aglons Zamerovskis

(1933. 18. VIII – 2010. 25. III)

Aļiks Belezjaks

(1939. 25. I – 2010. 08. V)

JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – JUBILĀRI 2010!

ASTONĒSMIT

Harijs Austrums
Pēteris Daugulis
Gunārs Dumpe
Egils Kocers
Jēkabs Lībmanis
Vasilijs Sjesarevs
Dailonis Spāde

SEPTIŅDESMIT PIECI

Bruno Bārs
Andrejs Brenčsons
Juris Jurisons
Pēteris Martinovs
Gunārs Nartišs
Ģirts Ozoliņš
Viktors Saiva
Oļģerts Sakss
Kārlis Seskis
Ivars Virga

SEPTIŅDESMIT

Modests Armans
Valdis Bērziņš
Ivars Deņisovs
Juris Krivojs
Andrejs Migla
Uldis Rudzītis
Eduards Raitis
Edgars Ūķis
Aleksandrs Žukovs

SEŠDESMIT PIECI

Pēteris Bārs
Artūrs Brokovskis-Vaivods
Jānis Butnors
Andris Dumpenieks
Valdis Priednieks
Vitālijs Sauks
Modris Šivars
Jānis Teteris
Gaidis Zeibots
Uldis Ziņģis

SEŠDESMIT

Imants Sarmulis
Inārijs Voits

PIECDESMIT PIECI

Juris Jasinskis
Aivars Karlsons
Gundis Lauža
Vladislavs Skrebelis

ČETRDESMIT PIECI

Dainis Zvirbulis

ČETRDESMIT

Imants Nartišs

TRĪSDESMIT PIECI

Jānis Stuburs
Ansis Zeltiņš

NOTIKUMI 2010. GADĀ ĪSUMĀ

- 4. maijā tika svinēti Latvijas neatkarības atjaunošanas 20 gadi.
- 2. oktobrī notika 10. Saeimas vēlēšanas.
- Augustā atzīmēja Rīgas ostas 810. dzimšanas dienu.
- Joprojām nekas nav zināms par katamarāna „Kaupo” likteni, kura brauciens sākās 2008. gada 1. novembrī ar simbolisku nozīmi – pie Hornas raga izkaisīt „Kaupo” būvētāja Valda Grenenberga-Grīnberga pelnus.
- 12. janvārī teju astoņu ballu spēcīga zemestrīce satricināja Haiti, kurā dzīvību zaudēja aptuveni 300 tūkstoši cilvēku.
- 10. aprīlī Krievijā avarēja Polijas Valsts prezidenta Leha Kačiņska lidmašīna, kas bija ceļā uz piemiņas pasākumu Katiņas slaktiņa memoriālā pie Smoļenskas. Aviokatastrofā gāja bojā prezidents, viņa dzīvesbiedre, kā arī dzīvību zaudēja virkne valsts augstāko amatpersonu.
- 15. aprīlī pēc 200 gadu ilga miega *pamodās* vulkāns Eijafjadlajegidla Īslandē.
- 20. aprīlī kompānijas „British Petroleum” naftas platformas sprādziens izraisīja ekoloģisko katastrofu Meksikas līcī.
- Gada nogalē interneta vietnē „WikiLeaks” Džuljens Asanžs sāka publicēt dokumentus, kuros lasāmas ASV diplomātu sarakstes ar valstu administrācijām, bet Latvijā februāra vidū parādījās informācija par vērīgu datu noplūdi no VID EDS. Atbildību par vairāk nekā septiņu miljonu dokumentu nelegālu iegūšanu uzņēmās personu grupa, kas sevi dēvē par Ceturtās atmodas tautas armiju (4ATA). Tās pārstāvis ar segvārdu „Neo” publicēja vairāku uzņēmumu – „Rīgas siltums”, „Rīgas satiksme”, „Parex banka” un „Latvenergo”, kā arī valsts un pašvaldību iestāžu darbinieku atalgojumu.

AMATPERSONU MAIŅA

- Valdis Dombrovskis turpina vadīt valdību arī pēc 10. Saeimas vēlēšanām.

Satiksmes ministri

- No 2009. gada 12. marta līdz 2010. gada 3. novembrim – Kaspars Gerhards
- No 2010. gada 3. novembra – Uldis Augulis

Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētāji

- Līdz 2010. gada 3. augustam – Nils Freivalds
- No 2010. gada 3. augusta līdz 29. decembrim – Aigars Krastiņš
- No 2010. gada 29. decembra – Jānis Krastiņš

Rīgas brīvdostas valdes priekšsēdētāji

- Līdz 2010. gada novembrim – Ainārs Šlesers
- No 2010. gada novembra – Andris Ameriks

Jūras spēkos

- No 2004. līdz 2010. gadam Krasta apsardzes dienestu vadīja jūras kapteinis Hermanis Černovs.
- 2010. gadā par Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienesta jauno komandieri iecelts komandleitnants Kaspars Zelčs.
- 2010. gada 12. janvārī Ministru kabinets apstiprināja inženierzinātņu doktoru profesoru Jāni Bērziņu Latvijas Jūras akadēmijas rektora amatā.

PALDIES PAR SADARBĪBU UN ATBALSTU!

Latvijas ostu, tranzīta un loģistikas padomei
Rīgas brīvdostas pārvaldei
Ventspils brīvdostas pārvaldei
Liepājas SEZ ostas pārvaldei
Salacgrīvas ostas pārvaldei
Skultes ostas pārvaldei
Mērsraga ostas pārvaldei
Latvijas Jūras administrācijai
VAS „Latvijas dzelzceļš”
AS „Latvijas kuģniecība”
Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijai
Latvijas Jūras akadēmijai
Liepājas Jūrniecības koledžai
Latvijas Jūras spēkiem
Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai

Firmām
AS „Latvijas Jūras medicīnas centrs”
SIA „Lapa”
AS „Liepājas osta LM”
„Baltic Container Terminal”
SIA „BGS”
SIA „B.L.B. Baltijas termināls”
„Ekohidrotehnika un Ko”
SIA „Eko osta”
AS „BMGS”
SIA „Jūras projekts”

Paldies visiem, kas palīdzēja „Latvijas jūrniecības gadagrāmata 2010” sagatavošanā, neliedzot padomu, informāciju, fotomateriālus, kā arī finansiāli atbalstīja tās izdošanu.

SATURA RĀDĪTĀJS

PRIEKŠVārds

- 3 Vēstules hercogam Jēkabam
- 4 Kamēr maldāties neatkarības tuksnesī
- 6 Ar hercoga *Kuģinieka* vārdu
- 22 Hercogam Jēkabam 400
- 27 Burinieks „Libava” no 2011. gada maija – Rīgā

Jūrniecības Savienība

- 30 Latvijas Jūrniecības savienības 2010. gada 26. marta pilnsapulces lēmums
- 31 Esam izturējuši un dzīvojam
- 41 Ekspedīcija: kapteiņu dzimtās mājas no Saulkrastiem līdz Pērnavai

Politika

- 46 Vai bija cits attīstības plāns?
- 49 Premjera vērtējums valdības veikumam
- 51 Baltijas jūras reģiona stratēģija
- 52 Seminārs par Eiropas Savienības pieņemtajiem tiesību aktiem jūrniecības jomā
- 55 Plānosim Baltijas jūru
- 60 Valdība apstiprina jauno Jūras likumu
- 61 Grozījumi Likumā par ostām: par un pret
- 66 Aizsargājamās jūras teritorijas – viedokļu sadursme
- 69 Notikumi 2010. gadā
- 80 Latvijas ostu un tranzīta uzņēmumu reklāmas un publicitātes pasākumi 2010. gadā
- 85 Dzelzceļa ziņas

Jūras Administrācija

- 94 Izmaiņas Latvijas Jūras administrācijas valdē
- 97 Pieņemti izaicinājumi
- 101 Par nākotni domājot
- 106 Latvijas Jūras administrācijas ziņas
- 118 Kuģu neuzturēšana tehniskā kārtībā izmaksā dārgāk
- 122 Jaunumi IMO Jūrniecības drošības komitejā
- 124 IMO diplomātiskā konference
- 128 Par aktualitātēm IMO vides aizsardzības jomā
- 132 Prasības par sēra saturu kuģu degvielā un slāpekļa oksīdu emisijas limiti

134	Tiks sakārota likumdošana vraku jautājumā
135	„Ekohidrotehnika un KO”
137	Latvijas jūrnieki 2010
152	Jūrnieku tiesības aizstāvēt
157	Krīze saliedēja cilvēkus
162	Latvijas jūrnieku iespējamie ieguvumi un zaudējumi
166	Par kvalitāti domājot
173	Skola praktiķiem
178	Drošība + kvalitāte = LAPA
183	Vai drošība ir droša?
191	Vai Baltijas jūrā drošības pietiek?
199	Starptautiskā drošība
204	Jūras pirāti 2010. gadā
209	„LSC Shipmanagement” saņem sertifikātus
212	Zemākais punkts kuģošanas nozarē pārvarēts
216	Pasaules Jūrniecības diena 2010
217	Laime ir dvēseles stāvoklis
229	Visam pamatā ir godīgums
242	Pasaules drosmīgākie jūrasbraucēji

EKOLOĢIJA

248	Baltijas jūras rīcības samits
252	„Bonus” Baltijas jūrai
254	Tikai interesanti fakti
261	Kas tad īsti ir zem ķīļa?

JŪRAS SPĒKI

266	Jūras spēki 2010
270	Izglāb sevi!
273	Esmu jūras spēku virsnieks

OSTAS

280	Mainīgi panākumi ostu biznesā
286	Latvijas dalība NATO. Ziemeļu transporta ceļš
293	Nedrīkst vienaldzīgi stāvēt malā
300	Jūras projekti – jūras valstī
303	SIA „BGS” moto: „Ekonomiski pamatota un vidi saudzējoša būvniecība”
306	Statistika
312	Rīgas brīvostai jauni sasniegumi
322	Rīgas brīvostas ziņas
337	Baktērijas apēd piesārņojumu



- 339 Terminālis nav tikai pārkraušanas vieta
- 343 Rīgas ostai – 810
- 347 Veidojot jauno un saudzējot jau radīto
- 351 Ventspils brīvostas ziņas
- 363 Liepājas ostas ziņas
- 378 Ja es solu, tad izdaru
- 388 Darbs, pieredze un laba reputācija
- 392 Skultes osta aicina sadarbības partnerus
- 396 Salacgrīvas osta gatava kvalitatīvam pavērsienam
- 400 Mērķtiecīga darbība
- 403 Ir jārisina problēmas un jāskatās uz priekšu

VĒSTURE

- 408 Rīgas ostas Pirmais rajons
- 426 Latviešu jūrnieks Elmārs Kelle
- 430 Jūrniecībā lietotie smilšu pulksteņi muzejā
- 438 Latvijas jūrniecības vēsture gleznās
- 441 Jūrnieki un jūrniecības darbinieki – simtgadnieki

KULTŪRA UN NOTIKUMI

- 452 Jauns darbs par Latvijas bākām
- 455 19. gadsimtā par hercoga Jēkaba laikmetu
- 457 Latvijas Jūras medicīnas centrs
- 458 Jūras svētki pārņem piekrasti
- 462 Iznākusi jūrnieku pastāstu grāmata
- 471 Brauksim Kolkas ragu lūkoties!
- 474 Leģendas vai īstenība?
- 479 Pro Memoria
- 482 Jubilāri, notikumi īsumā