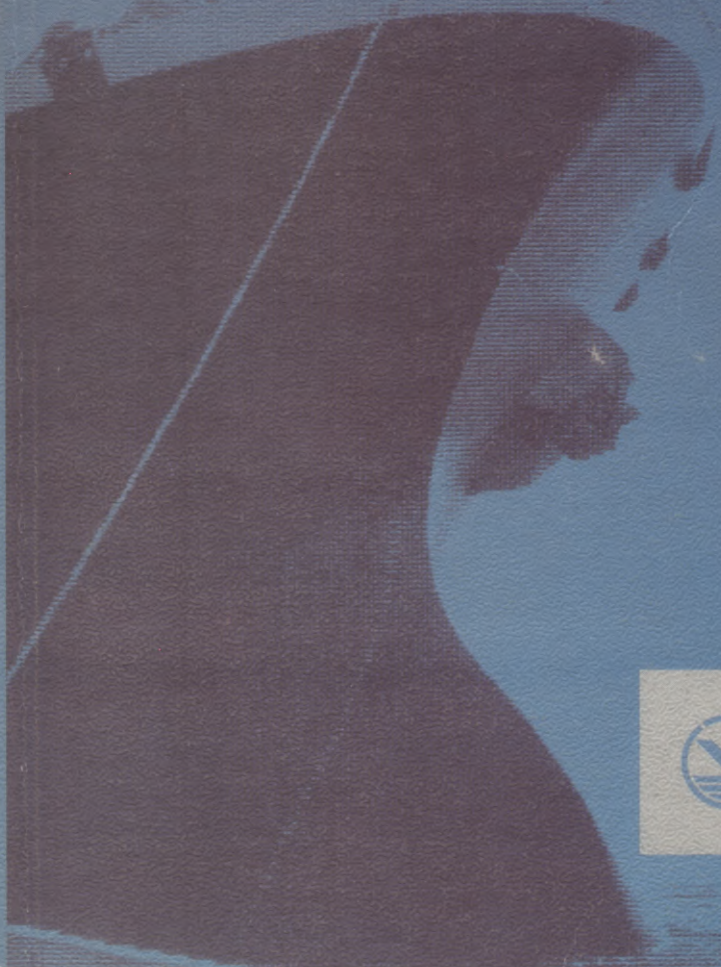
LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA

91-4
48

95'-96'



VENTSPILS
TIRDZNIECĪBAS
OSTAI – 100



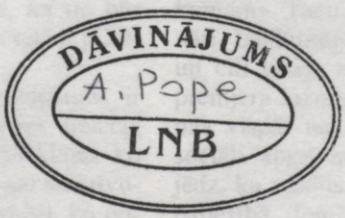
91-4
L 48

L
O

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA

134739
213159
Aprvienot

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA 95'/96'



Rīga 1997

Latvijas Nacionālā
BIBLIOTĒKA

030200925

Sastādīja Anita Freiberga un Gints Šīmanis
Atbildīgais redaktors Arvis Pope
Redakcijas kolēģija: Ilze Bernsone, Gints Šīmanis
Ilustrācijām izmantoti V. Alberta, A. Mitrēvica foto,
R. Kaniņa fotoreprodukcijas, kā arī materiāli no Rīgas Vēstures
un Kuģniecības muzeja fondiem.
Gadagrāmatas makets veidots SIA "Jūras Vēstis"

© LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA

Pavadvārdi



Gadagrāmatas 6. laidiens aptver notikumus divu gadu garumā. Pastāvīgie lasītāji atcerēsies, ka divus gadus apvienoja arī pati pirmā grāmata, veltīta 1989./90. gadiem. Atgādinājums nebūt nav mājiens, ka šis izdevums varētu būt pēdējais.

Šoreiz gadagrāmatā jūtams Ventspils akcents. Izskaidrojums tam meklējams senajā parunā: kas maksā, tas pasūta mūziku. Saglabājot cerību, ka šim grāmatas laidienam sekos nākamie, varētu tāpat cerēt, ka tie būs veltīti Rīgai, Liepājai un citām pilsētām un ostām.

Katrs gadagrāmatas izdevums ir mazs ceļa stabiņš vēstures lielceļa malā. Tādēļ pavadvārdā pieklājas ko kopā savilkt jeb rezumēt par nodzīvoto gadu vai gadiem. Diemžēl, ko pozitīvu atcerēties grūti...

Brīvību atguvusī Latvija dažos gados kļuvusi par kapitālistiskas valsts karikatūru – tādu valsti, ar kādu mūs pusgadsimtu baidīja komunistu propaganda. Varam pārliecināties, ka padomju ideologiem bijusi taisnība: tauta dzīvo nabadzībā, beztiesībā un bezcerībā. Noziedzība, pērkami policisti, tiesneši un visu rangu un līmeņu valsts ierēdņi. Daži simti šīs pasaulītes vareno, pie bagātības tikuši negodīgā ceļā, neredzami vada partijas, Saeimu un valdību. Atkal spēkā sociālisma laiku anekdote: «Mums viss ir, tikai visiem neiznāk!». Ministru prezidents mudina strādāt vairāk – «fanātiski, līdz pilnīgam spēku izsīkumam». Taču bezdarbnieki, pensionāri, bankrotējušās fabrikās nīkstošie un citi ubagi nesaprot, kā šo viedā premjera lozungu īstenot, jo viņiem nav vispār nekāda darba. Šie valsti sociāli apgrūtinošie elementi neapjēdz, ka valdības galvas aicinājums patiesībā domāts viņa «biezajiem» kolēģiem – tas, kurš saņem 10 algas (ne jau vidējās) par darbu 10 sabiedrību valdēs vai padomēs, var viegli šo «darba vietu» skaitu (un savus ienākumus) dubultot, tā strādājot līdz «pilnīgam spēku izsīkumam».

Maksātnespējīgos izliek no dzīvokļiem. Lai no tukšām banānu kastēm saslietajās būdās dzīvojošie nedurtos acīs iebraukušajiem ārzemju investoriem un nemaitātu jaunavīgās gaidules Latvijas tēlu, bezpajumtniekus novietos «sociālajās mājās», kur dzīvot varēs tikpat kā par velti, gandrīz kā komunismā. Tā kā dzīvokļu parādnieku skaits strauji pieaug, ar socmājām vien neiztiks, taču tas nekas. Pašvaldības pēc valdības norādījumiem veidos sociālos kvartālus (1942. – 1943. g. Rīgā, Maskavas priekšpilsētā jau bija), bet ar laiku – veselas pilsētas, kuras varēs nosaukt izcilu valstsvīru vārdos.

Latvijas Republikas Saeimas un valdības ieguldījums sociālisma restaurācijā ir liels. Tas sasniegts vienkāršiem līdzekļiem – padarot dzīvi neciešamu un tā piespiežot tautu ilgoties pēc dzeloņstiepļainas, bet pietiekami nodrošinātas padomju iekārtas.

Šķiet, arī sapnis par latviešu nacionālās jūrniecības atdzimšanu nu jau izsapņots, vismaz Latvijas Kuģniecībā, kas joprojām ir mūsu lielākā rēdereja. Netālredzīgā valsts politika (pareizāk – tās trūkums) jūrniecības likumdošanā un izglītībā novedusi pie tā, ka latviskā gara pretinieki no aizsardzības aizvien biežāk pāriet uzbrukumā. Slepenas vīpsnāšanas vietā atkal nāk atklāta ņirgāšanās. Nožēlas vērta ir nupat pieņemtā izmaiņa Latvijas Jūras kodeksā, kas juridiski nostiprina nepilsoņu tiesības pārvaldīt suverēnās Latvijas teritorijas daļu – vadīt tās tālbraucējus kuģus. Ejam… atpakaļgaitā.

Protams, varam mēģināt sevi mierināt ar parunu, ka «gudrākais piekāpjas». Turklāt «Eiropa mūs sapratīs». Vai sapratīs arī nākamās paaudzes – nav mūsu problēma…

Jūsu **Arvis Pope**
1997. gada 21. februārī

K. Valdemārs un Eiropas apgaismība



V. Dišlers. KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS (1987).
Glezna no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja fondiem.

Latvijas valstiskās neatkarības atjaunošana 1990. gadā bija ne tikai latviešu tautas likumīgo tiesību uz pašnoteikšanos realizācija, bet arī ekonomisko un politisko saišu ar Eiropas valstīm atdzīvināšana un attīstīšana. Tāda tautsaimnieciskā modeļa meklējumi, kura pamatā ir demokrātijas un liberālisma, brīvā tirgus un privātiniciatīvas principi, Rietumeiropas zemēs sākās XVIII gs. otrajā pusē un XIX gs. sākumā ar absolūtisma feodālās ēras norietu un republikānisma un parlamentārisma progresīvo formu pakāpenisku nostiprināšanos.

Latvijā šo pārmaiņu spilgtākie reprezentanti bija jaunlatviešu sabiedriskās kustības pārstāvji, kuru ideoloģija veidojās Eiropas apgaismības, filosofisko un socioloģisko ideju ietekmē. Historiogrāfijā to dēvē arī par pirmās nacionālās atmodas laiku, kad pastāvošās vācu un krievu kolonizācijas apstākļos latviešu sabiedriskie darbinieki, publicisti un rakstnieki atklāti izvirzīja jautājumu par latviešu tautas pašnoteikšanās tiesībām.

K. Barons, J. Alunāns, K. Biezbārdis, A. Kronvalds, K. Valdemārs u.c. redzamākie jaunlatvieši studēja tautsaimniecību, medicīnu un humanitārās zinātnes Tērbatas, Pēterburgas un Maskavas universitātēs, iepazīstoties ar angļu, franču, vācu un krievu apgaismotāju filosofiju, politiku un ekonomistu oriģināldarbiem. Šīs kopējās rietumnieciskās idejiskās gaisotnes ietekmē, kas turklāt vēl sakrita ar 60. un 70. gadu reformu periodu cariskajā Krievijā, latviešu inteliģence sāka veidot pirmo nacionālo savas tautas garīgās un reģionālās attīstības programmu. Tās centrā bija apgaismības filosofiskajiem ideāliem atbil-

stošās dominantes – izglītība, kultūra un valoda, vispārcilvēciskās tiesības uz personas brīvību, zemi un īpašumu, bez kuru realizācijas, pēc viņu domām, latvieši nevar pilnvērtīgi augt un attīstīties, kā arī sasniegt lielāko Eiropas civilizēto nāciju līmeni.

Šo darbinieku vidū izcila loma bija tieši Krišjānim Valdemāram (1825 – 1891), kura personībā veiksmīgi vienojās jaunlatviešu ideālisms un patriotisms ar kapitālisma laikmeta indivīdam piemītošo racionālismu, enerģiju un pragmatismu.

Interese par K. Valdemāra kultūras mantojumu aktualizējās sakarā ar viņa nāves simtgadi 1991. gadā, kad izdevniecība «Avots» pēc LZA Kultūras mantojuma izpētes un izdošanas komisijas ierosinājuma publicēja viņa darbu izlasi «Tēvzemei», kurā bez stagnācijas gadu izkropļojumiem tika apkopoti ievērojamā jaunlatviešu darbinieka raksti par izglītības, nacionālo attiecību un tautsaimnieciskās politikas jautājumiem.

1995. gadā apritēja 170. gadskārta kopš K. Valdemāra dzimšanas. Atzīmējot šo notikumu republikas kultūras dzīvē, Latvijas Jūrniecības fonds laida klajā piemiņas grāmatu «K. Valdemāram 170. Apceres, raksti, vēstules», kurā pamatā apkopoti viņa darbi un epistulārais mantojums par nacionālās jūrniecības veicināšanas un jūras biznesa uzņēmumu attīstības stratēģiju un praksi.

Kādi sociāli vēsturiski un idejiski faktori bija pamatā K. Valdemāra dzīvei un darbībai? Kādi kultūras avoti veidoja K. Valdemāra personības fenomenu?

Ievērojamā jaunlatviešu ideologa pasaules uzskatu un dzīves filosofiju ietekmēja gan vācu apgaismības darbinieku – J.G. Herdera, it īpaši G. Merķeļa – antifeodālā un vēstures progresa antropoloģiskajos nosacījumos dibinātā sociālā filosofija un ētika, gan arī eiropeiski un rietumnieciski orientēto Pēterburgas un Maskavas lielmuižniecības un inteliģences aprindu reformu politika Krievijā un Baltijā. Tieši Pēterburgā, kopdarbībā ar J. Alunānu, K. Baronu u.c. jaunlatviešu kustības pārstāvjiem, K. Valdemārs organizē un vada starptautisku popularitāti ieguvušo «Pēterburgas Avīžu» (1862 – 1865) izdošanu. Laikraksta gars, kas bija vērsts pret vācu koloniālo politiku Baltijā, iestājās par kapitālistiskās saimniekošanas reformām, propagandēja racionālismu un dabaszinātnes, iemantojot asu kritiku baltvācu muižniecības konservatīvajās aprindās.

1861. gadā K. Valdemārs vācu valodā uzraksta vienu no spilgtākajiem politiskajiem dokumentiem Latvijas agrārtiesību XIX gs. vēsturē – «Memorandumu», kas tika iesniegts cara Aleksandra II galma kancelejā. Memorandā bija ietverta prasība attiecināt 1861. gada 19. februāra dekrētā par dzimtbūšanas atcelšanu Krievijā ietvertās tiesiskās normas arī uz Baltijas guberņām. Latvijā dzimtbūšanu divos novados – Kurzemē un Vidzemē – formāli atcēla, saglabājot visus muižniecības zemes īpašumus, 1817. un 1819. gadā.

Cīņu par dzimtbūšanas atcelšanu Latvijā un latviešu tautas koloniālās verdzības izbeigšanu pirmie uzsāka progresīvie baltvācu apgaismotāji J.G. Eizens (1717 – 1779), J.G. Herders (1744 – 1803), bet it īpaši radikāli – Garlībs Merķelis (1769 – 1850) savā pazīstamajā traktātā «Latvieši, sevišķi Vidzemē, filosofiskā gadsimteņa beigās». Šogad aprit 200 gadu, kopš Latvijas kultūrvēsturei nozīmīgās tautas likteņgrāmatas publicēšanas.

1862. gadā Leipcigā vācu valodā tiek publicēts programmātiskais K.

Valdemāra darbs «Baltijas, īpaši Vidzemes zemnieku stāvoklis», kuru pēc savas ievirzes un gara varam uzskatīt par G. Merķeļa apgaismības tradīcijas un radikālo agrārprasību spilgtu turpinājumu XIX gs. sociāli politiskajos apstākļos.

Slavenā vācu kultūras un grāmatizdevēju pilsēta Leipciga devusi gara gaismu un idejisku atbalstu daudziem Eiropas apgaismības darbiniekiem. Leipcigas universitātē no 1766. līdz 1771. gadam, starp citu, mācījies arī Krievijas revolucionārās domas pamatlicējs, pazīstamais apgaismotājs Aleksandrs Radiščevs (1749 – 1802). Viņa asais pret Krievijas feodālo absolūtismu vērstais darbs «Ceļojums no Pēterburgas uz Maskavu» (1790), kurā nosodīts despotisms un patvaldība kā galvenais Krievijas ekonomiskās stagnācijas un tautas sociālās bezcerības cēlonis, ir garā tuvs G. Merķeļa «Latviešiem», kā arī K. Valdemāra «Memoranduma» politiskajām prasībām.

«1 1/2 miljonam ieziemiešu, nelaimīgajiem igauņiem un latviešiem, kas, neraugoties uz visiem līdzšinējiem likumiem, smok tikpat kā turku jūgā par labu dažiem simtiem iecelojušu ģimeņu, ir modušās un kļūst arvien spēcīgākas ilgas ar š.g. 19. februāra ķeizara manifestu beidzot tikt atpestītiem no viņu bēdīgā stāvokļa,» uzsver K. Valdemārs. «Tautsaimniecība kā zinātne, tāpat kā valsts zinātnes, prasa Baltijas guberņās līdzīgas reformas kā Krievijā vai Prūsijā. Jebkurš patiess, dziļi sakņots uzplaukums, it īpaši jūrniecības veicināšana, prasa tieši tādas pašas reformas,»[1] uzstājīgi skaidro K. Valdemārs.

Ko darīt? Kā palīdzēt aizvien lielākā trūkumā un bezcerībā grimstošajai tautas daļai?

K. Valdemārs studē angļu, holandiešu un vācu jauno laiku vēlīnā merkantilisma virziena ekonomistu darbus, kur gūst rosinājumus uz reģionālo dabas resursu bāzes veicināt tādu tautsaimniecības nozaru attīstību, kas stimulētu kapitāla uzkrāšanos un apriti. Paraugs te bija visas, bet īpaši teritorijas un iedzīvotāju skaita ziņā nelielās Rietumeiropas zemes – Beļģija, Dānija, Holande u.c., kurām bija attīstīta lauksaimniecība un dabiska pieeja jūrai.

Viņa progresīvie, industriālā laikmeta reālijās balstītie pragmatisko reformu centieni kopš 1860. gada, kad K. Valdemārs pārceļas uz dzīvi Pēterburgā, gūst ievērību un atbalstu Krievijas ierēdniecības liberālo reformpolitiķu aprindās, iemantojot pat cara Aleksandra II brāļa lielkņaza Konstantīna Nikolajeviča labvēlību.

1860. gadā K. Valdemārs apceļo Baltijas piekrasti, bet jau agrāk, 1857. gadā, Tērbatas vācu laikrakstā «Das Inland» parādās viņa programmatiskais raksts «Par latviešu un igauņu iespējām jūrniecībā». Hrestomātisku nozīmi šodien ieguvis viņa pravietiskais aforisms:

«Latvji, brauciet jūriņā,
Zeltu krājiet pūriņā!»

1861. gadā Jūraslietu ministrijas pārvaldnieka, minētā lielkņaza uzdevumā viņš iepazīstas ar Vācijas piekrasti no Holandes līdz Klaipēdai. K. Valdemāra vērojumi un slēdzieni par nepieciešamajām demokrātiskajām un kapitālistiskās virzības ekonomiskajām reformām jūrniecības izglītībā un organizācijā 1862. gadā publicēti žurnālā «Морской сборник».[2]

1864. gada 23. novembrī Latvijā, Ainažos darbu uzsāk pirmā jauna tipa demokrātiskā K. Valdemāra organizētā jūrskola cariskajā Krievijā, kas savos 25 darba gados no 1864. līdz 1889. gadam spēja sniegt elementāro izglītību 1336 audzēkņiem, no ku-

riem 460 ieguva piekrastes un tālbraucēja stūrmaņa kvalifikāciju.[3]

1867. gada 27. jūnijā cara valdība apstiprināja K. Valdemāra izstrādāto jūrskolu likumu. Šis likums 20 punktos nodrošināja plašas iespējas izdevīgās vietās Baltijā un Krievijā dibināt jauna tipa jūrskolas, kur skolēnus uzņēma bez vecuma un izglītības cenza, mācības bija bez maksas un notika dzimtajā valodā.[4]

Tādējādi tieši K. Valdemāram liktenis bija lēmis realizēt dzīvē savā laikā darbā «Ceļojums no Pēterburgas uz Maskavu» izteikto A. Radiščeva domu, ka nav liela jēga censties palīdzēt tautai ar liberālām reformām, to pamatā neliekot visaptverošu tautas izglītošanas programmu. Tomēr viņa tautas izglītības un feodālās tautsaimnieciskās domas reformātora darbība sastapa arī sīvu pretestību no tā laika krievu un vācu konservatīvo un šovinistisko aprindu puses.

Jau kopš nacionālās atmodas sākuma jaunlatviešu darbībai modri sekoja Baltijas ģenerālgubernatora slepenie dienesti un cara žandarmērija. Dažādās ierēdņu kancelejās krājās daudzās baltvācu muižnieku sūdzības, kam jaunlatviešu uzsāktā tautas apgaismības kustība bija kā dadzis acī. Vācu muižniecībai nebija izdevīga jaunlatviešu cīņa par tautskolu, tai skaitā jūrskolu tīkla veidošanu un paplašināšanu, jo tās vilināja latviešu un igauņu zemnieku jauno paaudzi prom no vergu darba viņu plašajos zemes īpašumos. Savukārt pieaugot slavofīlu aktivitātēm Krievijā, šīs aprindas sāka apkarot nacionālu skolu veidošanu ar apmācību dzimtajā valodā, pastiprinot rusifikācijas politiku arī Krievijas guberņās. Redzamākie un ietekmīgākie jaunlatvieši – K. Barons, A. Kronvalds un K. Valdemārs, cik spēja, pretojās šīm tendencēm, mudinot savus tautiešus dzimtenē aktīvāk iestāties par savām tiesībām uz kultūras autonomiju.

1865. gada jūnijā tiek slēgta un pārtraukta «Pēterburgas Avīžu» izdošana, un K. Valdemārs 1868. gadā pārceļas uz dzīvi Maskavā, kurā turpina darbību līdz savai nāvei 1891. gada 7. decembrī.

Viņa publicistikā joprojām noturīga ir apgaismības tendence. Tomēr K. Valdemāra darbiem šai laika posmā raksturīgi arī centieni pēc pasaules paplašināšanas, mēģinājumi skatīt Latvijas problēmas ne vien Baltijas, bet arī Eiropas vēsturiskās attīstības kontekstā, tieksme uz dziļām retrospektīvām analīzēm un vispārinājumiem. Zīmīgs šai ziņā ir viņa 1871. gadā vācu valodā sarakstītais un Maskavā izdotais plašais apcerējums divās daļās «Tēvu zeme un vispārderīgais», kurā K. Valdemārs sociāli politiskā aspektā mēģina analizēt XIX gadsimta Eiropas lielvalstu starptautiskās attiecības un sabiedrisko domu, it īpaši 1870. gada franču – prūšu kara rezultātus un tā mācības Eiropas tautām. «Tagadne un tās cīņas, liberālisms un nacionalitāte» ir ne tikai viens no viņa apcerējuma daļas virsrakstiem, bet izsaka arī darba vispārējās analīzes spektru – politiskā voluntārisma, kara un varmācības ietekmi uz nacionālajām attiecībām šo lielvalstu teritorijās. ««Si vis pacem, para bellum» (ja gribi mieru, gatavojies karam) teica agrāk, un diemžēl vēl arī tagad bieži tā varam teikt. Reiz nu būtu laiks šo izteicienu, kas ietver sevī domu par lielām armijām, teikt citādi – si vis pacem, para pacem. Šī būs mana turpmākā apcerējuma vadītāja ideja,»[5] uzsver Valdemārs traktāta ievadā.

Liekas, arī šai jomā jaunlatviešu ideologa atziņas joprojām ir aktuālas, jo tikai starptautisko attiecību normalizācija, demokratizācija un atteik-

šanās no varmācīgiem paņēmieniem politisko problēmu risināšanā var būt drošs attīstības garants ne vien lielajām, bet visupirms mazskaitlīgajām nācijām, par kuru likteni šeit nepārprotami iestājas Valdemārs.

70. gadi ir arī laiks, kad K. Valdemārs, spītējot nelabvēļiem, turpina cīņu par nacionālās atmodas ideāliem un vērš plašumā savus jūrniecības izglītības un rēdereju dibināšanas plānus.

Ar viņa aktīvu līdzdalību un atbalstu tiek iegūta cariskās administrācijas Baltijas gubernatora atļauja I Vispārīgo latviešu dziesmu svētku rīkošanai tolaik cariskajā Latvijas galvaspilsētā Rīgā 1873. gada 23. jūnijā. Tiek likti pamati Rīgas Latviešu biedrības dibināšanai, kuras pirmajā valdē ievēl arī K. Valdemāru.

1873. gadā Maskavā K. Valdemārs ar vietējo entuziastu un ziedotāju palīdzību nodibina Krievijas brīvprātīgās flotes veicināšanas biedrību, kas būtībā ievada Krievijas nacionālās jūrniecības atdzimšanas procesu kapitālisma laikmetā. Šī darba rezultāti tiek rezumēti Galvenās komitejas sēdē 1878. gada 9. aprīlī sakarā ar brīvprātīgās tirdzniecības flotes dibināšanu. 1879. gadā biedrība sāk izdot savu žurnālu «Известия Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству», kur regulāri parādās plaši analītiski Valdemāra raksti. Būtībā – tas ir viņa žurnāls.[6]

Tādējādi K. Valdemārs jau tolaik lieliski prata novērtēt Latvijas un Baltijas lomu tranzīttirdzniecības jomā starp Austrumu un Rietumeiropas valstīm, kas kopumā veicinātu šo zemju un tautu ekonomisko uzplaukumu un informācijas apmaiņu, kalpojot demokrātijai un mieram.

«Viņa ceļu zīmēja un mērķi rādīja viņa tauta,» rakstīja pazīstamais žurnālists Āronu Matīss, K. Valdemāra pirmās biogrāfijas autors. «Pirmsācējs, pirmās vagas arājs latviešiem feodālisma aizaugušajā līdumā, lai tā no arāju tautas pārtaptu latviešu tautā: pirmās latviešu bibliotēkas un pirmā laicīgā kora dibinātājs Latvijā, pirmais Talsu novadnieks Tērbatas universitātē, kur nebaidījās apliecināt savu latvietību, pirmais jaunlatviešu kustības organizētājs un vadītājs, pirmais sāka cīņu par jūrniecību kā latviešu ekonomiskās un kultūras patstāvības pamatakmeni.»

Šodien joprojām aktuāli un laikmetīgi skan K. Valdemāra aforisms:

«Nekādu žņaugu, brīvu attīstību visiem!»

[1] Valdemārs K. Tēvzemei. – R: Avots, 1991. – 75. lpp.

[2] Par to sīkāk skat. grām.: K. Valdemāram 170. Apceres, raksti, vēstules. R: Latvijas Jūrniecības fonds. 1995. 20. – 24. lpp.

[3] Par to sīkāk skat. grām.: K. Valdemāram 170. Apceres, raksti, vēstules. R: Latvijas Jūrniecības fonds. 1995. 27. lpp.

[4] Par to sīkāk skat. grām.: K. Valdemāram 170. Apceres, raksti, vēstules. R: Latvijas Jūrniecības fonds. 1995. 29.lpp.

[5] Valdemārs K. Raksti. – R., 1937. – II sēj. – 327. lpp.

[6] Skat. K. Valdemāram 170. Apceres, raksti, vēstules. R: Latvijas Jūrniecības fonds. 1995. 33.lpp.

Kārlis Lūsis
Dr. Philos. LLU docents
zin. asoc. «Latvija un latvieši pasaulē»

Kā atklāja Ķīles kanālu

Stingri ņemot, virsrakstā ir kļūda, jo savas pastāvēšanas simts gados kanāls nekad tā oficiāli nav saucies. Būvēts tas kā Zieme|jūras – Baltijas jūras kanāls, atklāšanā nosaukts par Ķeizara Vilhelma kanālu, šodien tas atkal ir Zieme|u – Baltijas jūras kanāls (Nord – Ostsee Kanal). Ikdienas sarunai abi nosaukumi par gariem, tādēļ tos lietoja un lieto tikai oficiālajā valodā. Visbiežāk saka: Ķīles kanāls, jo tā austrumu slūžas atveras uz Ķīles līci.

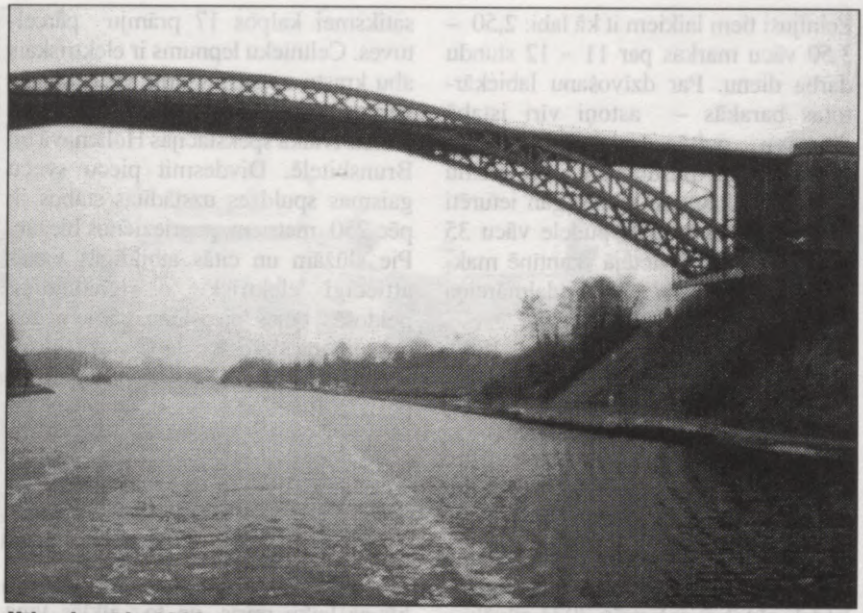
Cilvēki jau izsenis centušies pārveidot jeb savā izpratnē uzlabot savu dzimto planētu. Viens no šo pūliņu veidiem, darba apjoma ziņā visiespaidīgākais, ir kuģojamu kanālu rakšana, lai savienotu tās ūdenstilpes, kuras pie Pasaules radīšanas aizmirsies savienot. Kā visu monumentālo, arī kanālu būvi parasti piedēvē valdniekiem – tiem, kuru rīcībā bija vergi un nauda. Mākslīgos ūdensceļus veidojuši vai vismaz tos likuši projektēt Ēģiptes faraoni, pāris duču ķēniņu un karaļu, visu tautu labākais draugs Staļins un pat Kurzemes hercogs Jēkabs.

Mūsdienās upes, ezerus un jūras savienojošo kanālu daudz, sevišķi Eiropas centrālajā, samērā līdzenajā daļā. No Polijas ar nelielu kuģīti var nokļūt Francijā, neiebraucot jūrā. Roterdamas osta par savu milzīgo kravu apgrozījumu var pateikties plašajam iekšējo ūdensceļu tīklam, kas to savieno ar gandrīz pusi kontinenta. Mākslīgie ūdensceļi turpina attīstīties un pilnveidoties, jo ūdens transports ir lētākais no visiem kravu pārvietošanas veidiem, un tāds arī paliks līdz antigravitācijas vairoga vai kāda principiāli jauna dzinēja izgudrošanai.

Tomēr dziļi, lielas tonnāžas kuģiem piemēroti kanāli, kas savieno dažādas jūras, uz mūsu planētas ir tikai daži. Pirmais un nozīmīgākais, vismaz Austrumu puslodē, ir 168 km garais Suecas kanāls, kura rakšanu pabeidza 1869. gadā. Tas savienoja Vidusjūru ar Sarkano jūru, novērsa nepieciešamību no Eiropas uz Āziju braukt apkārt Āfrikai un radīja apvērsumu pasaules satiksmē, ekonomikā un politikā. Nedaudz mazāku apvērsumu, šoreiz Rietumu puslodē, radīja 65 km garais Panamas kanāls ar grandiozo slūžu sistēmu, kas savienoja ASV Atlantijas piekrasti ar Klusā okeāna krastu, neapbraucot Hornas ragu. Kanāls izbūvēts jau mūsu gadsimtā. Pirmais kuģis caur to izbrauca 1914. gadā, bet oficiālā atklāšana, kara un citu kļūmju aizkavēta, notika 1920. gadā.

Dānijas piekraste, sevišķi rietumu vētrām atklātais Skageraka krasts kopā ar bēdīgi slaveno Skāgenas ragu ir laikam gan lielākā kuģu kapsēta Eiropā. Jau vikingi mēģinājuši no šiem ūdeņiem izvairīties, velkot savus kuģus pa sauszemi pāri Jitlandes pussalai, bet dāņu ķēniņi 16. gs. šeit likuši projektēt kanālu. Pēc Dānijas dienvidu daļas pievienošanas Prūsijai 1784. gadā tika pabeigta Šlezvigas – Holšteinas kanāla būve. Tas savienoja Ķīles līci ar Zieme|jūrā ietekošo Eideras upi. Diemžēl tiem laikiem grandiozā būve drīz izrādījās izmēros pieaugošajiem kuģiem par seklu un šauru.

Simts gadus vēlāk bija gatavs projekts jaunam, modernam un dziļam kanālam, kas savienotu Holtenavu Ķīles līcī ar Brunsbiteli Elbas grīvā, t.i. Baltijas jūru ar Zieme|jūru. Projekts radīja plašas diskusijas gan pašā tolaik jau apvienotajā Vācijā, gan jo sevišķi citās Eiropas zemēs. Londonas «Times» rakstīja, ka kanāla



Ķīles kanāls 1996. gadā.

saimnieciskā nozīme būšot problemātiska, toties militārā – ļoti liela. Tas nekalpošot vis tirdzniecības dievam Merkuram, bet gan kara dievam Marsam.

Vācija ir divu jūru valsts ar kara flotes bāzēm Ķīlē Baltijas jūrā un Vilhelmshāfenē Ziemeļjūrā. Kara gadījumā ienaidniekam viegli bloķēt šaurumu starp Dāniju un Zviedriju un vācu kara flote paliek sadalīta vai arī iesprostota vienā no jūrām. Abas jūras savienojošs kanāls cauri pašai Vācijai dos iespēju floti netraucēti pārvietot 1 – 2 diennakšu laikā. Starp citu, pilnīgas vienprātības par kanāla nepieciešamību nebija arī vācu militāristu vidū. Tā ģenerālfeldmaršals Helmuts fon Moltke (1800 – 1891) bija un palika tā būves pretinieks līdz savai pēdējai stundai. Viņš apgalvoja, ka kanāls ziemā aizsalšot un nebūšot izmantojams, bet tā ierīkošana un ekspluatācija izmaksāšot dārgāk nekā otras flotes būve un uzturēšana – lai būtu pa flotei gan Ziemeļu, gan Baltijas jūrā. Taču pirmais apvienotās Vācijas reihskanclers Oto fon Bismarks (1815 – 1898), tolaik faktiskais valsts pārvaldītājs, bija «par» un 1887. gada 3. jūnijā, niknai vētrai plosot karogus un standartus, 90 gadus vecais ķeizars Vilhelms I (1797 – 1888), saukts arī par Vilhelmu Lielo, Holtenavā ieliek pamatakmeni jaunajai būvei. Ar likumu tai paredzēts izmantot 50 miljonus vācu marku.

Darbi vienlaikus tiek uzsākti gandrīz visā topošā kanāla garumā, tai skaitā slūžu un iekšējo ostu izbūve abos tā galos – Holtenavā un Brunsbitelē. Austrumu posmā daļēji tiek izmantota vecā Šlezvigas – Holšteinas kanāla trase. Bezdarbs Eiropā jau toreiz izplatīts, un strādnieki nāk ne tikai no Vācijas. Būvē strādājuši krievi, zviedri, dāņi, itaļi, poļi u.c., kopumā gan ne vairāk kā daži simti, jo priekšroka vāciešiem. Turklāt kanāla celtniecības administrācija paziņojusi, ka anarhistus un sociāldemokrātus darbā nepieņems...

Pelnījuši tiem laikiem it kā labi: 2,50 – 3,50 vācu markas par 11 – 12 stundu darba dienu. Par dzīvošanu labiekārtotās barakās – astoņi vīri istabā divstāvu gultās – un kopīgām brokastīm un pusdienām (170 gramu gaļas bez kauliem dienā) gan ieturēti 60 feniņi dienā. Litra pudele vācu 35 grādīgā degvīna vietējā kantīnē maksājusi 80 feniņus, bet ceturtdaļmārciņa (100 grami) desas – 15 feniņus.

Ne visu izraka ar lāpstām. 1889. gadā būvdarbos tika izmantoti 26 tvaika ekskavatori, 16 peldošie zemessmēlēji, 70 lokomotīves un lielāks skaits vagonu. Tehnikas lielākā daļa pieder privātiem uzņēmējiem, kas piedalās kanāla celtniecībā. Vienlaicīgi nodarbināto strādnieku skaits tuvu maksimālajam šķiet bijis 1890. gadā, kad 1. oktobrī reģistrēti 7074 cilvēki.

Rokot atklāti nogrimuši ozolu meži, dzintara gabali, akmens ieroči, izmirušu dzīvnieku kauli un zobi. Arī cilvēku kauli, vieni pat diezgan svaigi. Darbus dažkārt kavējuši lieli akmeņi, kurus nācies spridzināt.

Kanāls tiek veidots 99 km garš un 9 metrus dziļš. Tā trapecveida gultnes dibena minimālais platums 22 m, ūdens līmenī – 60 metri. Slūžās varēs iebraukt līdz 150 m gari kuģi. Jāpiebilst, ka vidējais ūdens līmenis Baltijas un Ziemeļu jūrā praktiski vienāds, taču lielās paisuma – bēguma svārstības Elbas grīvā radītu kanālā stipru mainīga virziena straumi, tādēļ to nācās norobežot ar slūžām. (Ziņas par dziļumu, platumu, slūžu izmēriem utt. šodien, protams, novecojušas, jo kanāls vairākkārt paplašināts un pārbūvēts.) Kanālu šķērso 4 dzelzceļa līnijas, no tām divas pār 42 m augstiem vienposma tiltiem, bet divas – pār izgriežamiem tiltiem. Sākotnējā doma par sliedēm pāri slūžu vārtiem drīz tika atmesta, jo šāds risinājums kavētu kā vilcienu, tā kuģu kustību. Vietējai satiksmei kalpos 17 prāmju pārceltuves. Celtnieku lepnums ir elektriskais abu krastu apgaismojums visā kanāla garumā. Strāvu piegādās 150 zirgspēku jaudas tvaika spēkstacijas Holtenavā un Brunsbitelē. Divdesmit piecu sveču gaismas spuldzes uzstādītas stabos ik pēc 250 metriem, pagriezienos biežāk. Pie slūžām un citās atbildīgās vietās attiecīgi elektriskie signāluguņi, peldošās bojas pie slūžu vārtiem gan apgaismos vecā labā petroleja. Paredzēts, ka kuģus visā kanāla garumā pavadīs loči, tādēļ tiek organizētas trīs loču stacijas – pie abām slūžām un trases vidū. Loču amata kandidātiem jābūt ar pietiekamu jūras praksi un ne vecākiem par 40 gadiem.

Pirmo akmeni kanālam lika Vilhelms I, taču vecais ķeizars pa būves laiku miris, un to atklās viņa mazdēls Vilhelms II (1859 – 1914, Vācijas imperators līdz 1918. gadam), Hoencollernu dinastijas turpinātājs. Jau pieņemts lēmums to nosaukt par Ķeizara Vilhelma kanālu – par godu pamatu licējam, bet tā, lai nedaudz slavas tiktu arī atklājējam. Svinības tiek gatavotas varenas un viesi lūgti no puspasaules. Rūpes sagādā francūži, kurus nelūgt nevar, bet kuri joprojām uzskata vāciešus par saviem niknākajiem ienaidniekiem. 1870. gada 1. un 2. septembrī kaujā pie Sedanas vāci bija gandrīz iznīcinājuši franču armiju, bet vēlāk okupējuši un izlaupījuši ievērojamu daļu Francijas. Franču – prūšu kara rezultātā Francija no spožas karalistes bija kļuvusi par trūcīgu republiku...

Lai nekaitinātu franču viesus, orķestriem lika iemācīties Marseljēzu, toties aizliedza spēlēt «Wacht am Rhein» (Sardze pie Reinas). Tāpat tika norādīts izvairīties no jebkādiem konfliktiem ar franču jūrniekiem. Tas gan izrādījās lieki, jo svinībās atbraukušo Francijas kuģu komandieri aizliedza saviem matrožiem iet malā. Parīzes



Ķīles kanāls 1996. gadā.

municipalitāte, protestējot pret savas valsts pārstāvju piedalīšanos kanāla atklāšanā, svētku laikā bija izkārusi sēru lentas pie kritušo pieminekļa Konkordijas laukumā.

Jau krietni pirms lielā notikuma tiek saražots milzums suvenīru ar attiecīgiem zīmējumiem un patriotiskiem saukļiem – atklātnes, šķīvji, krūzes, glāzes utt. Franču matrozis sūdzas, ka nevienā vācu ostā vairs nevar nopirkt jūrniekam tik nepieciešamo pīpi, jo visu pīpju porcelāna galviņas apgleznotas vilhelmiem! Sevi cienošs francūzis nevar tādu ņemt zobos.

Ķeizars Vilhelms II par godu lielajam notikumam licis izgatavot medaļas: 6 zelta kronētām personām, 56 sudraba ielūgtiem firstiem un 1260 bronzas pārējiem goda viesiem. Hamburgas senatoru dzimtas sagādājušas jaunus sudraba galda piederumus – senajai Hanzas pilsētai ticis gods rīkot svinību atklāšanu. Uz 750 upē iedzītiem pāļiem tiek uzbūvēts milzu paviljons ķeizara un viņa 1600 viesu uzņemšanai. Tas viss kopā ar ēdieniem, vīniem, 200 oficiantu jaunajām frakām un nebijušu uguņošanu pilsētai izmaksā apaļu miljonu marku.

Svinības Hamburgā notiek 19. jūnija vakarā. Tām tuvojoties beigām, Vilhelms II no dzīru paviljona pāriet uz bijušo ķeizarisko jahtu «Kaiseradler», tvaikoni ar dzenratiem sānos, un dodas pa Elbu uz leju. Firstiem dota visaugstākā pavēle vienpadsmitos vakarā arī celties no galda un kopā ar ārzemju diplomātiem un citiem viesiem pa dzelzceļu izbraukt uz Brunsbiteli, galveno notikumu vietu. Uz turieni dodas arī Hamburgā pietauvotie 15 ārzemju nelielie ātrie kara kuģi («avisos»), kuri sekos ķeizaram braucienā pa kanālu. Lielākie kuģi jau gaida Ķīles līcī.

Vilhelms II ar dēliem pa to laiku pārsēdies uz savu jauno tvaika jahtu «Hohenzollern» (nolaista ūdenī Štetinā 1893. gadā, ūdensizspaids 4460 tonnas, garums 116 metri, apkalpē 313 vīri). Modernais ķeizariskais kuģis ierodas Brunsbitelē pusstundu pirms paredzētā laika, pusčetros rītā, taču goda viesi, kanāla būvētāju pārstāvji un cita publika jau gaida.

Trešdien, 1895. gada 20. jūnijā, agrā rīta stundā «Hohenzollern» priekšvadnis pārrauj starp diviem izpušķotiem koka torņiem nostiepto melnbaltisarkano trosi, tā atklājot kanālu. (Daļu 90 metrus garās un 3 cm resnās valsts krāsu troses vēlāk ieguva kāds uzņēmīgs krodzinieks un izmantoja sava lokāla reklāmai.)

Brauciens pa kanālu ilga 8 stundas, aptuveni tikpat ilgi kā mūsu dienās. Visā jaunā ūdensceļa garumā vietējie ļaudis, ugunsdzēsēji un skolēni gavilē, sauc «Hurra» un «Vivat»! Spēlē orķestri. Taču sajūsmu un patriotismu drīkst izpaust tikai iepriekš norādītās un norobežotās vietās. Anarhisti Eiropā šauj, dur un uzspridzina kronētus ļaudis. Gādājot par imperatora un citu augsto personu drošību, abas kanāla malas ielenkuši kavalēristi un kājinieki. Ķeizarisko huzāru nodaļas abos krastos pavada «Hohenzollern» visā brauciena laikā. Uz visiem kanālā braucošajiem kuģiem atrodas «drošībnieki», kuri vēro komandas locekļus. Sevišķi uzdots pieskatīt tādus šaubīgus ļaudis kā kurinātājus.

Izbraucot no Holtenavas slūžām Ķīles līcī, sagaidītāji kuģim salutē.

20. jūnija vakarā balle ir Ķīlē, Jūras kara akadēmijā. Trīstūkstoš viesiem Vilhelms II parādās admirāļa uniformā. Desmitos vakarā sākas uguņošana, kuru nespēj apdzēst spēcīgais pērkona lietus. Uz tvaika ērģelēm atskaņo korāļus un valsts himnu.

Piektdien, 21. jūnijā tiek likts pamatakmens ķeizara Vilhelma I piemineklim uz pussalas Ķīles līcī pie Holtenavas. Sestdien notiek flotes manevri. Pēdējie ārzemju viesi aizbrauc svētdienas pēcpusdienā. Tiek paziņots, ka vispārējai lietošanai kanāls atvērts no 1. jūlija.

Lielais pasākums neiztika arī bez kļūmēm, kuras gan netraucēja svinību vispārējo gaitu. Vakarā pirms atklāšanas brauciena sabojājās viens no izgriežamajiem dzelzceļa tiltiem, un tikai pēc ilgiem pūliņiem to izdevās atvērt tik daudz, lai netraucētu kuģu kustību. Kanāla brauciena laikā bojājuma dēļ paliek stāvot viens no vācu karakuģiem «Kaiser Wilhelm II». To izdodas novietot vienā no šādiem gadījumiem izbūvētajiem gultnes paplašinājumiem. Pēc divām stundām kuģis braucienu turpina. Turcijas kuģiem piebraucot, izrādās, ka orķestris nemāk spēlēt turku himnu. Attapīgais kapelmeistars, atcerējies šīs zemes simbolu, liek saviem pūtējiem atskaņot vācu tautas dziesmu par lēni uzlēcošo mēnesi…

Angļu «Times» pareģojums piepildās, vismaz pirmajos ekspluatācijas gados kanāls komerciāli sevi neattaisno. Daudzi lielākie kuģi turpina braukt apkārt Dānijai. Kanālu izmanto tie, kam «laiks ir nauda», vai arī nelielie kuģīši, kuriem vētrainais Skageraks joprojām bīstams. Buriniekiem kanāla izbraukšanai jāīrē velkonis, kas tiem par dārgu. Arī tie jauno ūdensceļu neizmanto. Vēlāk administrācija pazemina maksu par kanāla lietošanu, un stāvoklis uzlabojas. Ķeizara Vilhelma, vēlāk Ziemeļu – Baltijas jūras kanāls sāk atpelnīt tajā ieguldītos līdzekļus. Gandrīz visus šos simts gadus kanāls paplašināts, padziļināts un modernizēts. Arī slūžas tagad jaunas; Holtenavā rezervei gan saglabātas arī vecās. Loči joprojām mainās kanāla vidū tāpat kā ķeizara laikos. Un spēkā vecais likums: pārcelšanās ar prāmi ir bezmaksas – valdība joprojām kompensē vietējiem iedzīvotājiem, pajūgiem un autobraucējiem ar kanāla izbūvēšanu saistītās neērtības. Visi ar to saistītie dienesti darbojas ar īsti vācisku precizitāti. Un kanāls kalpo Vācijas ekonomikai un prestižam.

Arvis Pope

Otrais pasaules karš uz jūras (1945.g.)

Pēc tam, kad cīņa par Atlantiju bija beigusiēs ar sabiedroto uzvaru un pēc veiksmīgās invāzijas Francijā tie kontrolēja arī Ziemeļjūru, Otrais pasaules karš uz jūras galvenokārt lokalizējās Baltijā un tālajā Dienvidaustrumāzijas telpā – Klusajā un Indijas okeānā. Šī kara darbības koncentrācija nesa līdzi aizvien pieaugošu cīņas niknumu un, protams, nebeidzamus cilvēku upurus.

Janvāra sākumā britu admiralitāte turpināja uzsākto vācu flotes atlieku iznīcināšanu Norvēģijas ūdeņos, cīņā iesaistot arī torpēdkuterus, kuriem par upuri krita 3 vācu transportkuģi, bet turpmākajās dienās karakuģu vienībai, kurā ietilpa kreiseri «Norfolk» un «Bellona», kā arī 3 iznīcinātāji, izdevās nogremdēt vēl 2 transportkuģus līdz ar pavadkuģi.

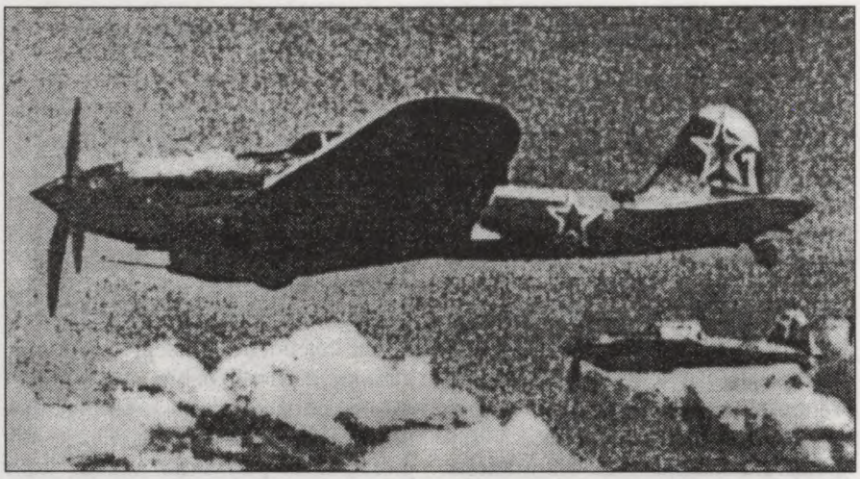
Kad Baltijas jūras austrumu krastā vācu rokās bija palikusi vairs tikai Kurzeme un ielenktā Klaipēda, galvenos sakarus ar Vāciju šīs teritorijas varēja nodrošināt tikai ar labi apsargātu transportkuģu karavānu palīdzību. (Transportu plūsma neapsīka arī pēc tam, kad vācu flotes vadība piedzīvoja smagu zaudējumu – jau 1944. gada 1. oktobrī Zūru mežniecības sarīkotu medību laikā to dalībniekus izsekoja padomju izlūku – diversantu vienība, kura minētajā apvidū bija nomesta ar izpletņiem. Nogalināti tika vācu flotes 9. apsardzes kuģu diviziona komandieris kontradmirālis Bēmers un viņa pavadoņi.)

Smagajās rudens un ziemas kaujās tika iztaisnota Kurzemes sauszemes fronte, gada sākumā tai stiepjoties ap 200 km garumā no Baltijas jūras piekrastes pie Jūrmalciema (tikai ap 20 km uz dienvidiem no Liepājas) līdz Rīgas līča pludmalei pie Apšuciema. Vairāk nekā 300 km garā piekraste, kuru pie Kolkas no padomju rokās esošās Sāmsalas šķīra tikai 29 km platais Irbes šaurums, no sauszemes puses nosargājama būtībā bija visai nosacīti. Tomēr jāņem vērā, ka pēc Ļeņingradas ilgstošās blokādes tur, Somu līča ūdeņos, ieslēgtās padomju kara kuģu vienības bija smagi cietušas un nebija vēl savestas kārtībā, turklāt šī PSRS galvenā flotes bāze tagad atradās patālu no aktīvās kara darbības zonas, bet pārpalikušo flotes vienību darbību joprojām lielā mērā ierobežoja gan efektīvi iekārtotie vācu mīnu lauki, gan vēl joprojām saglabājušies un Baltijas jūrā koncentrētie flotes spēki.

Kad 28. janvārī krita Klaipēda, bet tās aizstāvju evakuācija pa jūras ceļu cieta neveiksmi, Kurzemes teritorijā ieslēgto 20 divīziju apgāde ar visu nepieciešamo pa šo ceļu kļuva vēl sarežģītāka.

(Kurzemē stacionētajai armijas grupai «Nord» tika piešķirts jauns oficiāls nosaukums: «Kurland». Ielenktajai pussalai vācu puse piešķīra apzīmējumu «Festung Kurland» («Kurzemes cietoksnis»), kamēr pretējā puse popularizēja savu apzīmējumu, propagandas skrejlapās lietojot vācu vārdu «Kurland – kessel» («Kurzemes katls»)).

PSRS Baltijas flotes kaujas spējīgo daļu veidoja vieglākās virsūdens vienības, kā arī zemūdenes. Veiksmīgi pretinieku apkaroja padomju flotes aviācija. Lielus cilvēku zaudējumus bija sagādājis rudenī notikušais uzbrukums 5355 BRT lielajam transportkuģim «Bremerhaven», kurš, pasažieru pārlādēts, bija atstājis Ventspili lai dotos uz Gotenhafeni



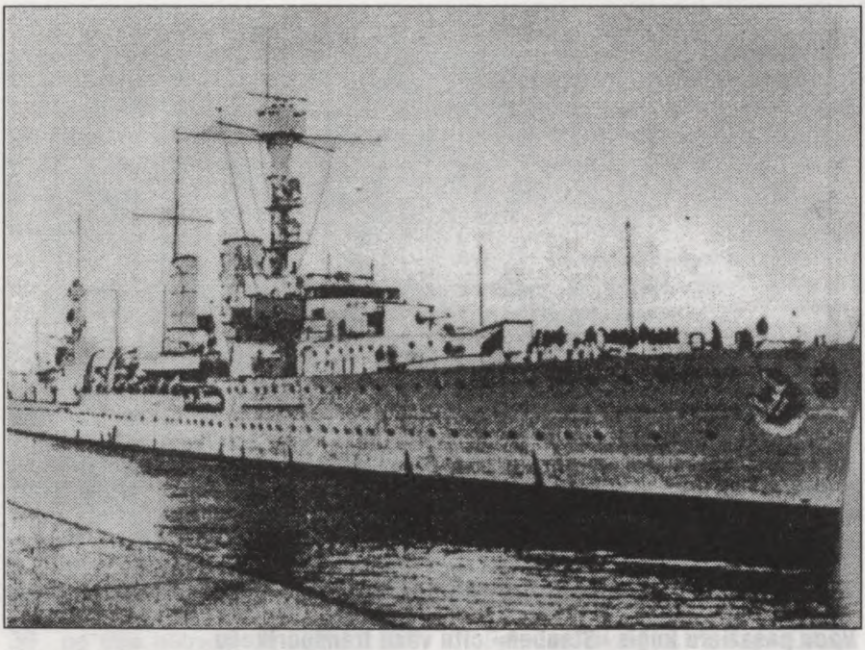
Padomju Baltijas flotes «IL-2» triecienlidmašīnas.

(Gdiņu). 3170 cilvēku vidū bija gan karavīri un ievainotie, gan 680 evakuējamie – galvenokārt sievietes un bērni. Netālu no galamērķa tvaikonim uzbruka «IL-2» tipa triecienlidmašīnas, kuģis eksplodēja, aizdegās, un, neraugoties uz plaši izvērstiem glābšanas darbiem, dzīvību zaudēja turpat 500 cilvēku. Austrumprūsijas evakuācija masīvās padomju ofensīvas apstākļos ieguva totālu raksturu. Varētu šeit minēt kādu janvāra akciju, kad uzlidojumos smagi bojātais vieglais kreiseris «Emden», kurš atradās remontā Kēnigsbergas ostā, tomēr izgāja jūrā, un, spējot attīstīt tikai 5 mezglus, līdz ar citiem evakuējamiem aizgādāja uz Ķīli arī sarkofāgus ar ģenerālfeldmaršala fon Hindenburga un viņa sievas pīšļiem no Tannenbergas memoriāla – mauzoleja.

Janvāra priekšpēdējā diena iezīmējās ar drāmu, kas saviļņoja nu jau daudz iznīcības piedzīvojušo cilvēci. 30. janvāra vakarā no Gotenhafenes izgāja civiliedzīvotāju un ievainoto karavīru pārpildītais vācu pasažieru flotes lepnums – modernākais no nacistu organizācijas «KdF» («Kraft durch Freude, brīvā tulkojumā: «prieks dod spēku») t.s. atpūtas kuģiem – 1937/38. gadā uzbūvētais 25 484 BRT lielais «Wilhelm Gustloff», uz kura paredzēto 1465 pasažieru vietā atradās, pēc dažām ziņām, 6584 personas, pēc dažām – pat līdz 8000. (Todienu zviedru presē minēts, ka šajā skaitā ietilpuši arī ap 3700 apmācīti zemūdeņu apkalpes locekļi un vairāk nekā 4000 bēgļu – galvenokārt sievietes un bērni).

Līdz ar šo kuģi ostu atstāja arī 21131 BRT pasažieru kuģis «Hansa», taču mašīnu avārijas dēļ tam nācās atgriezties ostā, un «Wilhelm Gustloff» ceļā devās viens, ja neskaita vājo eskortu – nelielo (590 t) torpēdlaivu «Lowe» (1940. gadā Norvēģijā iegūtā «Gyller») un mazo tenderi TF 19.

Pie izejas no Dancigas līča kuģi izsekoja 3. ranga kapteiņa A. Marinesko vadītā «Staļiņec» tipa zemūdene S-13. Riskantā manevrā, ejot periskopa dziļumā, sniega vētrā un sabangotajos piekrastes ūdeņos starp krastu un izraudzīto upuri, no eskortējošās torpēdlaivas nepamanāmās zemūdenes komandieris pavēlēja izšaut trīs



Vācu vieglais kreiseris «Emden».

torpēdas, kuras visas eksplodēja kuģa iekšienē – priekšgalā, zem komandtilta un mašīntelpā. Neaprakstāmu šausmu apstākļos, vētrā, 17 grādu salā, tumsā un ledainos viļņos bojā gāja tūkstoši. Glābšanas darbos līdz ar citiem kuģiem piedalījās arī steigā pienākušais smagais kreiseris «Admiral Hipper» un iznīcinātājs T 36, taču, baidoties no iespējamajiem jauniem torpēduzbrukumiem, atstāja notikuma vietu ar izglābtajiem uz klāja, un tālākā glābšanā dalību ņēma vairs tikai sīkākās vienības. Izglābto personu skaitu dažādi avoti min no 904 līdz 1200, bet Baltijas jūras dzelme paņēma «Wilhelm Gustloff», kā lēš, līdz ar aptuveni 5500 dzīvībām.

Gadsimta sākumā, slavenā kuģa «Titanic» traģiskās bojāejas upuru skaits – ap 1500...

(Vairākās publikācijās minēts, ka lielā zaudējuma satriektā vācu puse esot padomju zemūdenes komandieri ieslēgusi Vācijas valsts lielāko ienaidnieku sarakstā, neklātienē piespriežot viņam nāvessodu.)

Jau dažas dienas vēlāk, naktī no 9. uz 10. februāri kapteinim Marinesko paveicās atkal. Savā priekšā ieraudzījis liela pasažieru kuģa siluetu ar diviem dūmeņiem, viņš atkal pavēlēja uzbrukt. Izšauto divu torpēdu eksplozijām sekoja vēl viens sprādziens – tur uzsprāga lielā tvaikoņa katli. Kuģis pārlūza un, brāzmojošu ūdensmasu piepildīts, pazuda dzelmē. Tas bija 1923. gadā būvētais «Steuben» (14 690 BRT) – labi atmiņā arī rīdziniekiem, kad, līdz ar citiem kuģiem pelēkraibā maskošanās krāsojuma klāts, tas 1939. gada rudenī stāvēja Daugavmalā, uzņemot vācbaltiešu izceļotājus. Tvaikonis šoreiz bija izgājis no Kēnigsbergas priekšostas Pilavas, lai dotos uz Ķīli, un kā visi kuģi, kuriem izdevās atstāt Austrumprūsiju, bija pārpildīts ar bēgļiem un ievainotajiem karavīriem. Kuģis, lai izvairītos no zemūdeņu uzbrukuma,

Latvijas Nacionālā
BIBLIOTĒKA
03020092 65



Vācu pasažieru kuģis «Steuben» citu vācu transportkuģu vidū Rīgas Eksportostā (1939.g. oktobris).

gāja netālu no krasta, un to pavadīja tikai viena veca torpēdlaiva. Tā nespēja ne uziet, ne iznīcināt zemūdeni, tādēļ naksnīgajā, trakojošajā un ledainajā jūrā mēģināja stāties pie glābšanas darbiem.

Bija zināms, ka uz «Steuben» esošo vidū ievainoto karavīru skaits – ap 2500. No visiem uz kuģa esošajiem izglābt bija iespējams vairs tikai 300. Desmitreiz lielāks skaits aizgāja bojā. (Par šiem izcilajiem veikumiem zemūdene S-13 un tās komandieris vēlāk saņēma «Sarkanā karoga» ordeni, taču ne sevišķi labo attiecību dēļ ar priekšniecību PSRS «Varoņa zvaigzni» tā arī nesagaidīja... Viņš, būdams kara uzvarētāju skaitā, protams, nesagaidīja arī pretinieku it kā piespriestā nāvessoda izpildi – 1963. gadā Marinesko dzīvību atņēma vēzis.)

Klusajā okeānā, iepriekšējā gadā sākta un pretinieka sekmīgi apkarota, tomēr turpinājās un turklāt nemitīgi pieauga spēkā japāņu lidotāju – pašnāvnieku (kamikadžu) darbība. 4. janvārī kamikadžu aktivitāšu rezultātā gan Filipīnu rajonā, gan arī Formozā (Taivanā) bāzētās lidmašīnas smagi bojāja amerikāņu eskorta lidmašīnu bāzes kuģi «Ommaney Bay» – to neizdevās glābt un pamesto vraku nācās torpedēt. Mēneša pirmajā pusē kamikadžu panākumiem jāpieskaita vēl 44 bojāti amerikāņu karakuģi, to skaitā karakuģis «New Mexico», «California» un «Missisippi».

Janvāra sākumā beidzot īstenojās desants lielākajā Filipīnu salā Lusonā, jau lidlaukos iznīcinot 75 japāņu lidmašīnas, kamēr kamikadžu sagatavošanās un starta vietu – Formozas lidlauku – bombardēšanas laikā iznīcināto lidmašīnu skaitu lēš ap 50. Sakarā ar kamikadžu uzbrukumu pieaugumu šie lidlauki atkārtoti bombardēti tika arī vēlāk. Mēneša otrajā pusē kamikadzes sāka pielietot jaunu taktiku: uzbrukuma sākumā tie pacē-

lās gaisā un cieši sekoja aizlidojošajām amerikāņu lidmašīnām līdz pat to bāzes kuģiem, tā ievērojami apgrūtinot kuģu zenītieroču darbību. Divu kamikadžu upuris kļuva arī bāzes kuģis «Ticonderoga», kam tika smagi bojāts starta klājs, nogalinot 140 apkalpes vīrus. Ietriecoties iznīcinātājā «Maddox», kāds kamikadze bojāja arī to.

Pēc 4 gadu pārtraukuma atsākās ASV virsūdens flotes darbība Dienvidķīnas jūrā, no bāzes kuģiem startējošajām lidmašīnām bombardējot japāņu okupētās Ķīnas pilsētas, kamēr britu vienības izcēla desantu Birmas piekrastē – japāņu aizmugurē. Uzlidojot Ķīnas pilsētām, zaudējumus cieta arī amerikāņu aviācija: no uzlidojumiem Honkongai uz bāzes kuģiem neatgriezās 61 lidmašīna, 30 no tām notrieca japāņi, pārējās bojājumu dēļ bija spiestas nolaisties... jūrā.

Eiropas ūdeņos janvāra pēdējā diena iezīmējās ar rezultātiem, ko panāca lieladmirāļa Karla Dēnica mēģinājums atjaunot savu zemūdeņu darbību britu piekrastē. No tur operējošām 39 vācu zemūdenēm sešas, ar «šnorheļiem» apgādātas, Īrijas jūrā guva panākumus: U 1055 nogremdēja 3 transportkuģus, bet U 482 smagi bojāja britu eskorta lidmašīnu bāzes kuģi «Thane». Mēneša bilance tomēr atkal dramatiski negatīva vācu pusei – uz 11 nogremdētiem sabiedroto transportkuģiem zaudētas 14 zemūdenes.

Februāra sākums Baltijas telpā raksturojās ar iespējamu negatīvu ievirzi Kurzemes aizstāvēšanas jautājumā. Bruņoto spēku ģenerālštāba šefs, ģenerālpulkvedis Heincs Guderiāns ar lieladmirāļa Dēnica atbalstu centās panākt Hitlera piekrišanu visas Kurzemē ieslēgtās pusmiljona vīru lielās karaspēka grupas evakuēšanai, ko no Liepājas un Ventspils ostām solīja nodrošināt kara operāciju šefs – kontradmirālis Gerhards Vāgners. Hitlera kategorisko atteikumu šādam priekšlikumam militārvēsturnieki pamato ar vēlmi saglabāt spēka potenciālu, lai labvēlīga kara gaitas pavērsiena gadījumā dotu flanga triecienu uzbrūkošajai padomju armijai. Pastāv arī uzskats, ka Hitlers nebija cerējis uz vācu atomieroča drīzu radīšanu, bet savas cerības saistījis gan ar elektrisko zemūdeņu ražošanu, gan reaktīvo lidmašīnu un raķešu šāviņu attīstīšanu. Kā vienas, tā otras programmas daudzmaz nozīmīgai īstenošanai svītru pārvilkuši sabiedroto aviācijas nemitīgie uzbrukumi vācu bāzēm un rūpnīcām.

Kurzemes cietoksnis savu cīņu turpināja.

Februārī sekmējās vācu zemūdeņu akcijas Kolas līcī, uzbrūkot sabiedroto konvojam «RA-64», bet britu ūdeņos, ieejot arī Lamanšā, 51 vācu zemūdene nogremdēja 11 transportkuģus un 3 eskortkuģus, taču sabiedroto aviācijas nogremdēto vācu zemūdeņu skaits atkal ievērojams – 12.

Lielbritānijas piekrastē zināmus panākumus guva vācu torpēdu ātrlaivas, nogremdējot 2 transportkuģus.

Padomju aviācija savukārt nodarīja zaudējumus vācu kuģu karavānām Dancigas līcī.

Eiropas dienvidos bojā gājušo kuģu likteņos atzīmējams arī 15. februāris, kad sabiedroto aviācija nogremdē vācu rīcībā un remontā esošo itāļu 26 140 t karakuģi «Conte di Cavour» (šis kuģis tiek sabumbots un nogrimst jau otro reizi, pirmoreiz tas bija noticis Tarentas akcijā 1940. gada novembrī).

Februārī Klusajā okeānā amerikāņi turpināja gūt panākumus. Mēneša vidū, pēc rūpīgas sagatavošanās, tika izsēdināts desants Ivodzimā – zieme-

ļos no Marianu salām esošajā Volkano salu grupas salā, ap 600 jūdzes uz dienvidiem no Tokijas. Desanta panākumi nozīmētu iegūt drošus lidlaukus Japānas tiešajā tuvumā. Operāciju īstenoja 58. operatīvā vienība («Task Force 58»), viceadmirāļa M. Mičera vadībā pietuvojoties Japānas piekrastei dienvidos no Hondo, tikai ap 150 jūdzes no Tokijas. No lidmašīnu bāzes kuģiem startējošās lidmašīnas gan gaisa kaujās, gan japāņu lidlaukos iznīcināja ap 600 lidmašīnu, kamēr uz saviem kuģiem neatgriezās 36 amerikāņu mašīnas.

Pēc šādas sagatavošanās 58. vienība kopā ar jūras kājniekiem uzsāka uzbrukumu Ivodzimai, šai nelielajai (ap 30 m^2) salai, kura bija spēcīgi nocietināta un kur atradās trīs lidlauki. Garnizonā skaitījās 22 500 karavīru un spēcīga krastu artilērija labi izbūvētos nocietinājumos.

Desantam paredzētie spēki vairākkārt pārsniedza japāņu spēkus un garantēja ātrus panākumus. Desantu veica ap 113 000 amerikāņu karavīru no invāzijas flotes 495 kuģiem, kuru vidū bija 7 kaujaskuģi, 11 eskorta lidmašīnu bāzes kuģi, 4 smagie kreiseri un 38 iznīcinātāji. Operāciju nodrošināja admirāļa R.A. Sprjuensa komandētā 5. flote ar 16 bāzes kuģiem un 1170 lidmašīnām uz tiem, 8 kaujaskuģiem, 18 kreiseriem un 79 iznīcinātājiem. Līdz ar citiem, salas apšaudi veica kaujaskuģi – veterāni «Idaho», «Tennessee», «Nevada», «Texas» un «Arkansas», no kuriem pēdējie trīs bija Klusajā okeānā ieradušies no Eiropas ūdeņiem pēc piedalīšanās invāzijā Francijā.

Pēc spēcīgas bombardēšanas izsēšanos 19. februārī uzsāka 4 jūras kājnieku pulki, kuri, nesastopot nopietnu pretestību, ieņēma plašu pludmales joslu, kurā izsēdās nākamās vienības un tanki. No lieliski nocietinātajām japāņu pozīcijām vulkānisko augstieņu nogāzēs viesuļuguns tika atklāta tikai tad, kad izsēdušos vienību blīvums bija sasniedzis jau ievērojamus apmērus un lieli zaudējumi kļuva neizbēgami gan krastā, gan uz jūras, vairs neļaujot izsēsties jaunām karaspēka daļām. (Ārkārtīgi niknā japāņu pretestība izbeidzās tikai 17. martā, taču atsevišķas cīnītāju grupas pretestību nepārtrauca vēl vairākas dienas pēc tam. Amerikāņu un japāņu dzīvā spēka zaudējumi vislabāk liecina par cīņu asiņaino raksturu: amerikāņi zaudēja 4017 kritušos un 23 732 ievainotos, japāņi – 22 305 kritušos un... 1083 gūstā saņemtus, smagi ievainotus karavīrus.)



Itāļu kaujaskuģis «Conte di Cavour».

Februāra cīņu laikā sevi atkal pieteica kamikadzes: divi ietriecās eskorta lidmašīnu bāzes kuģī «Bismarck Sea», kas nogrima līdz ar 300 apkalpes locekļiem, bet pieci izraudzījās 33 000 t lidmašīnu bāzes kuģi «Saratoga», nogalinot 110 apkalpes vīru un iznīcinot daudzas uz klāja esošās lidmašīnas. Kuģim tomēr izdevās palikt virs ūdens un sasniegt remonta vietu.

Ivodzimas operācijas laikā tika intensīvi bombardēta Okinava (Riukiu arhipelāgam piederoša sala 350 jūdzes no Japānas), lai iznīcinātu tur

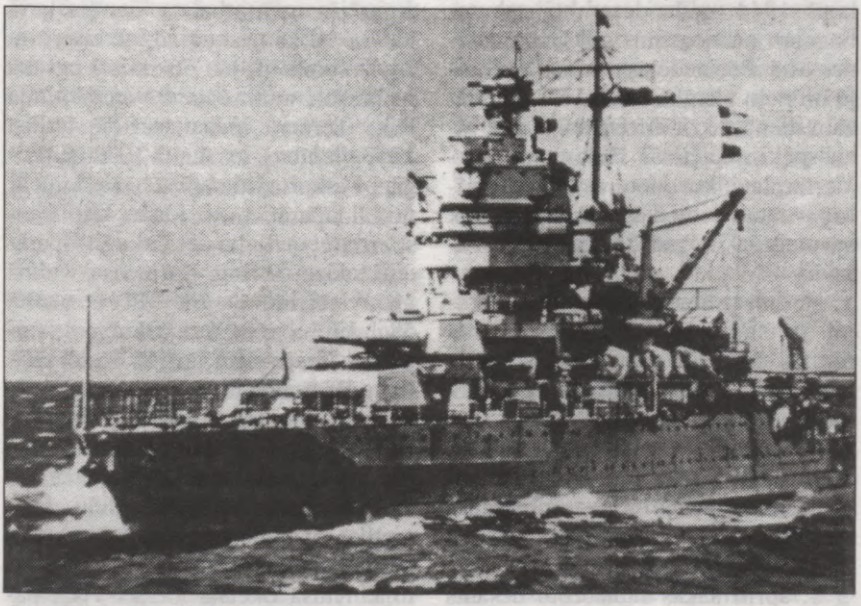
bāzētās japāņu lidmašīnas. Savukārt Ivodzimas ieņemtajā daļā amerikāņi sāka izmantot tur sagrābto lidlauku «B-29» smago bumbvedēju uzņemšanai to atceļā no Tokijas bombardēšanas, kā arī iznīcinātājlidmašīnu startam, lai pavadītu no Saipanas startējošos bumbvedējus ceļā uz objektiem Japānā.

4. februārī sāktā operācija Filipīnās vainagojās ar galvaspilsētas Manilas ieņemšanu un pēc piecām dienām ģenerālis Daglass Makārturs izsēdās Mindanao salā, ko ieņēma pēc triju dienu kaujām. 18. martā lielāks skaits lidmašīnu no bāzes kuģiem, kā arī 200 bumbvedēju no Saipanas bombardē Tokiju. Zaudējot 10 iznīcinātājus, amerikāņi iznīcina 158 japāņu lidaparātus un nogremdē 5 kuģus. Tuvojoties Kiusiu, amerikāņu 5. flotes kuģi apšauda mērķus Japānā, kamēr japāņu bumbas bojā vairākus bāzes kuģus, turklāt uz viena no jaunākajiem – 27 100 t «Franklin», kurš spēj uzņemt 103 lidmašīnas, no 3000 apkalpes locekļiem iet bojā 832.

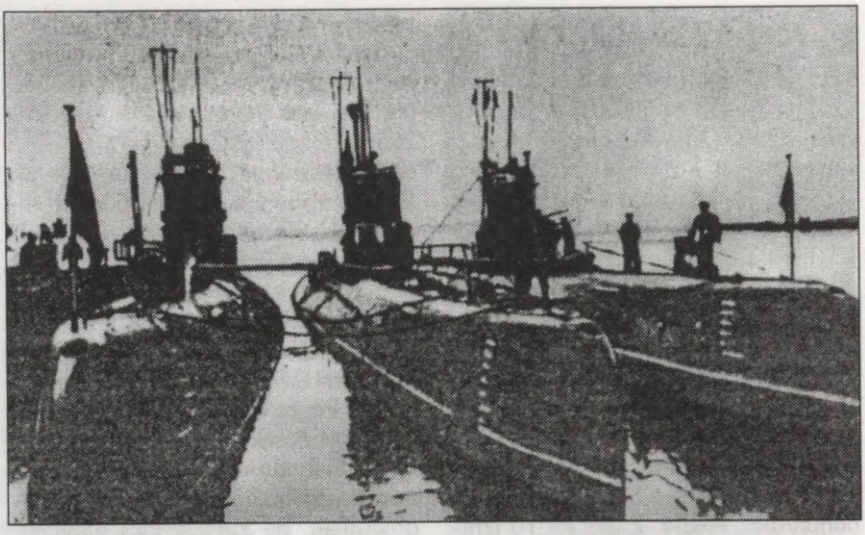
Japāņu aviācijas sagrāve tomēr turpinās, un šoreiz tie zaudē 97 lidaparātus, bet lidlaukos uz zemes – 225.

Martā smagas kaujas turpinās arī Eiropā. Padomju ofensīvai Austrumprūsijā izvēršoties, aizstāvjiem atbalstu sniedz vācu karakuģi: Baltijas jūras spēku komandiera viceadmirāļa Augusta Tīles flagmankuģis «Lutzow» un otrs «kabatas bruņu kuģis» – «Admiral Scheer», smagie kreiseri «Prinz Eugen» un «Admiral Hipper», vairāki iznīcinātāji un sīkas vienības. Jūras dienvidu daļa pakļauta gandrīz nemitīgiem padomju aviācijas uzlidojumiem, no kuriem cieš galvenokārt transportkuģi.

Sabiedroto aviācijas darbība virs Vācijas teritorijas ir pilnīgi nomācoša, bumbojot gan neaizsargātas pilsētas, gan militāros mērķus. 11. martā britu lidmašīnām par upuri krīt kādreizējais Latvijas preču tvaikonis – J. Minighofam piederošais «Ama-



Amerikāņu kaujaskuģis «Idaho».



Padomju zemūdenes.

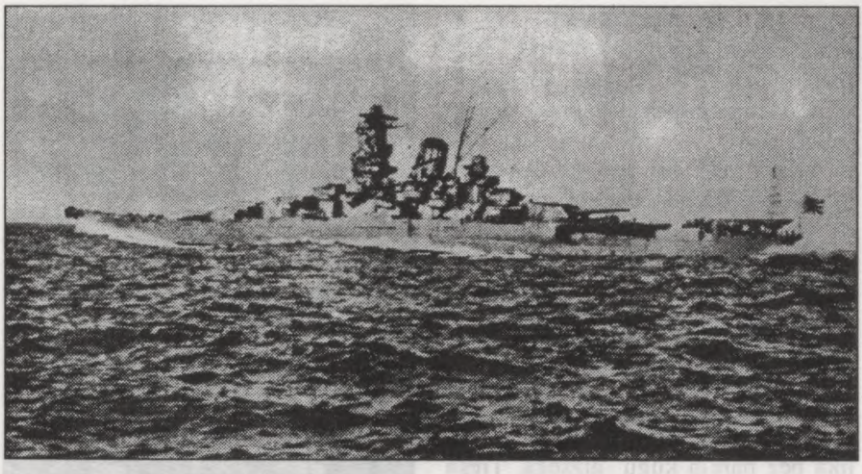
ta» (1132 BRT). Vecais 1898. gadā būvētais kuģis, vācu rokās nonācis, bija pārdēvēts par «Carl».

Padomju Baltijas flotes aviācija par savu mērķi, starp citiem, atkal izraugās veco vācu bruņukuģi «Schleswig – Holstein», kurš jau kopš 1944. gada decembra sabumbots un pusnogrimis guļ Gotenhāfenes ostā. Pēc nedēļas osta jau padomju un poļu vienību rokās; vēl pēc dažām dienām krīt arī Danciga, bet vācu spēki nocietinās Helas pussalā – Vesterplatē, kur noturas līdz 7. aprīlim – tātad 6 dienas, tieši tikpat, cik savulaik 1939. gadā to spēja poļu karavīri.

Nerimst vācu zemūdeņu uzbrukumi. Ar šnorheļiem apgādātas, skaitā 53, tās darbojas gan Norvēģu jūrā, gan britu piekrastē, martā nogremdējot 13 sabiedroto transportkuģus, taču šie panākumi nemazina tās katastrofālās sakāves lielumu, ko cieš izmisīgie zemūdeņu darbības turpināšanas mēģinājumi: 32 zemūdenes tiek nogremdētas.

1. aprīlī sākās sabiedroto desants Okinavā. Dienu iepriekš tās piekrastē japāņu aviācijas bumba sapostīja 5. flotes virspavēlnieka admirāļa R.A. Sprjuensa flagkuģi – smago kreiseri «Indianapolis» (9950 t), un admirālis spiests pārcelt savu flagu uz vecā kaujaskuģa «New Mexico» (33 400 t). Jau kopš 24. marta salas tuvumā uzturējās ugunsatbalsta vienība, kurā ietilpa 10 kaujaskuģi, 11 kreiseri un 24 iznīcinātāji, bet 75 traleri uzsāka piekrastes atmīnēšanu. Viceadmirāļa R.K. Tērnera invāzijas flotē ietilpa 1213 vienības, to skaitā 10 kaujaskuģi, 14 eskorta lidmašīnu bāzes kuģi ar 564 lidaparātiem uz klāja, 430 transportkuģi un lielie desantkuģi. Operāciju sedza 5. flote Sprjuensa vadībā un viceadmirāļa M. Mičera vadītā 58. vienība ar 10 kaujaskuģiem, vairākiem kreiseriem un 50 iznīcinātājiem. Britu vienībā, kura tika apzīmēta ar 57. numuru, bija 4 lidmašīnu bāzes kuģi ar 244 lidmašīnām, 2 kaujaskuģi, 5 kreiseri un 10 iznīcinātāji.

Lai ieņemtu salas ziemeļu daļu, pietika ar 20 dienām, bet dienvidu daļā niknās kaujas mitējās tikai 21. jūnijā. Klusā okeāna kaujās visai pasaulei nācās sastapties ar fenomenu,



Japāņu kaujaskuģis «Yamato».

kas japāņu mentalitāti ļāva ieraudzīt jaunā gaismā. Pazīstams jau bija traģisma apdvestais vārds «harakiri», nu pasaule bija iepazinusi vārdu «kamikadze». Japāņu jaunieši, galvenokārt studējošā jaunatne, kuri veidoja šīs lidotāju–pašnāvnieku vienības, devās pret ienaidnieku ar tādu nāves nicināšanu, kāda vēl nebija piedzīvota. Šīs kustības sākumā panākumi vairāk gan raksturojās ar psiholoģisko efektu, ne iznīcināto objektu lielo skaitu – vairāk kamikadžu tika notriekti un gāja bojā, savu mērķi nesasnieguši, vai arī tika iznīcināti jau lidlaukos. Kamikadžu uzbrukumu skaits tomēr nemitīgi auga, un jūtamāki kļuva amerikāņu zaudējumi, kas izpaudās 368 kara un transportkuģu dažādas pakāpes bojājumos. Bojāto kuģu skaitā bija 10 kaujaskuģi, 13 lidmašīnu bāzes kuģi, 5 kreiseri, 67 iznīcinātāji un arī sīkākas vienības. Nogremdēti tika 36 kuģi, to vidū 13 iznīcinātāji. Gaisa kaujās amerikāņu un japāņu lidmašīnu zaudējumi: 763 pret 5900. Mērķi nesasniedzot, notriekti tika 1900 kamikadzes. Kara vēsturnieki norāda, ka tad, kad brīvprātīgo pašnāvnieku skaits šķitis izsmelts, bruņoto spēku vadība sākusi kamikadzes izraudzīt no ierindas lidotāju vidus, sūtot viņus nāvē ar pavēli. Zinot japāņu karavīru fanātismu un bezierunu pakļaušanos savu komandieru pavēlēm, neredzam tur pārāk lielu atšķirību starp brīvprātīgajiem un ar pavēli norīkotajiem pašnāvniekiem.

Cīņās pie Okinavas Japāna, jūtot, ka zaudēts kara iznākums nenovēršams, izšķīrās par jauniem, traģisma pilniem pašuzupurēšanās demonstrējumiem. Iepriekšējā gadā amerikāņu aviācijas nogremdēts tika viens no abiem pasaulē lielākajiem japāņu kaujaskuģiem – «Musashi» (ar standarttilpumu 65 000 t un kaujastilpumu 72 800 t, 263 m garš, bruņots deviņiem 456 mm lielgabaliem un daudziem mazāka kalibra ieročiem, ar klāja bruņu biezumu 235 mm un 410 – 650 mm bruņām bortos un artilērijas torņos). Pēdējais milzu kaujas kuģis – «Yamato» – viceadmirāļa Ito Sukenori vadītās eskadras sastāvā, kurā ietilpa arī vieglais kreiseris «Yahagi» un 8 iznīcinātāji, nu devās pretī amerikāņu invāzijas flotei, lai dotu triecienu un... ietu bojā. Vienībai trūka aviācijas seguma, bet degviela paredzēta tikai līdz mērķim –

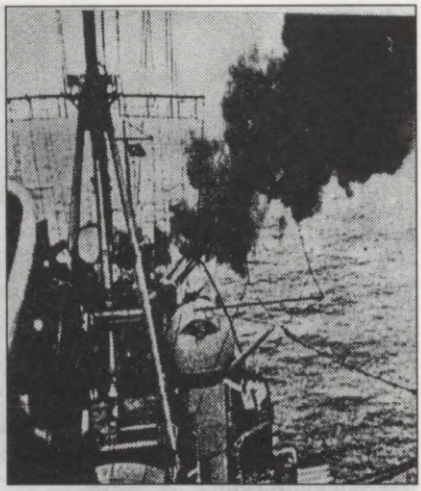
Okinavai. Tas bija «Samuraju godpilnās nāves» pasākums, kurā devās tikai atlasīti vīri ar augstu cīņas garu, – uz «Yamato» klāja to bija gandrīz trīs tūkstoši.

6. aprīlī eskadru gan sastapa amerikāņu zemūdenes, bet nākamajā dienā viceadmirālis Mičers tai pretī izsūtīja 386 kaujas lidmašīnas vairākās grupās. Jau pirmajā uzlidojumu stundā «Yamato», neraugoties uz visu tā zenītieroču uguni un manevrēšanu, trāpīja 2 bumbas un 6 torpēdas. Smagi bojāts tika arī «Yahagi», kā arī nogremdēti 4 iznīcinātāji.«Yamato» palika bez pārējo kuģu aizsega. Trešā amerikāņu lidmašīnu grupa trāpīja milzeni vēl ar 2 bumbām un 4 torpēdām. Pēdējai no tām eksplodējot, pēdējais no abiem pasaulē vislielākajiem kaujaskuģiem pazuda dzelmē līdz ar 2500 apkalpes vīriem. No «Samuraju godpilnās nāves» atsacījušies un glābjoties savu dzīvību saglabājuši bija tikai 280.

Nogrima arī «Yahagi», virs ūdens paliekot 4 bojātiem iznīcinātājiem. Kauja bija ilgusi tikai 2 stundas, un amerikāņu zaudējumi – 10 notriektas lidmašīnas. Sevi kārtējo reizi bija apliecinājis aviācijas triumfs.

Ap to pašu laiku zemeslodes otrā pusē padomju Baltijas flotes aviācijas bumbas trāpa smago kreiseri «Prinz Eugen» un pavadošo lielo iznīcinātāju Z 31, kā arī nogremdē karaspēka transportkuģi «Franken». 9. aprīlis izrādās liktenīgs bruņu kuģim «Admiral Scheer». Jau agrāk padomju aviācijas bojāto kuģi britu lidmašīnas ar 5 bumbu trāpījumiem nogremdē Ķīles ostā. Padomju aviācijas uzlidojumos gandrīz vai ik dienas grimst vācu transportkuģi, kuri vienīgie spēj apgādāt Kēnigsbergu, kā arī turpināt no turienes evakuēt civiliedzīvotājus un ievainotos karavīrus.

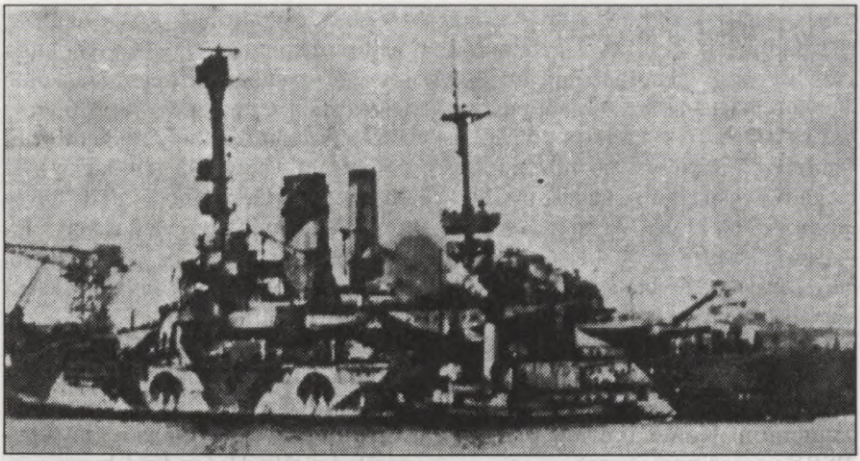
Otrais pasaules karš izvērtās par



Vācu smagais kreiseris «Prinz Eugen» kaujas darbībā Baltijas jūrā.

līdz tam vēl nepiedzīvotu visaptverošu, totālu bezkompromisa vardarbības eskalāciju. Tā bieži jauca jēdzienus «fronte» un «aizmugure», «karavīri» un «civiliedzīvotāji». Savulaik daudzu valstu akceptētās Hāgas konvencijas (PSRS tikai 10 gadus pēc Otrā pasules kara pievienojās dažām no tām) pārāk bieži palika tikai uz papīra. Totālajā karā, tā izšķirošajā posmā, situācijām strauji mainoties un panikai tuviem evakuācijas apstākļiem valdot, arī īpašu, ar Sarkanā Krusta zīmi attiecīgi apzīmētu jūras transportu organizēšana bija neiespējama. Pretēji starptautiskajām tiesībām gan civilie bēgļi, gan ievainotie karavīri tika savietoti kuģos kopā ar karaspēka vienībām un visu citu, kas transportiem jāved, bet konvoja kuģi tos pavadīja neatkarīgi no to kravas rakstura un pakļaujoties visām briesmām, kas tos sagaidīja ceļā.

Pēc pārdzīvotā šoka, ko izraisīja kuģu «Wilhelm Gustloff» un «Steuben» bojāeja, nākamie pastāvīgie zaudējumi jau notrulināja, turklāt varēja rasties ilūzijas, ka tik milzīgs



Otrā pasaules kara aizsācējs – bruņukuģis «Schleswig – Holstein» kara beigu fāzē Dancigas ostā.

upuru skaits tik drīz nesekos. Taču notika sekojošais. Jau iepriekšējā gada 1. oktobrī no Kronštates jaunā kaujas uzdevumā bija izgājusi viena no lielākajām padomju Baltijas flotes «Ļeņiņec» tipa zemūdenēm – mīnu licējām – L-3 (1025/1321 t, bruņota 2 lielgabaliem, 6 torpēdaparātiem un 20 mīnām). Tā uzturējās Kurzemes piekrastē, piedaloties Ventspils un Liepājas ostu bloķēšanā, bet aprīlī, 3. ranga kapteiņa V. Konovalova vadīta, tā ieņēma pozīciju Baltijas jūras dienvidu daļā, uzglūnot vācu transportkuģiem. Tas bija šīs zemūdenes astotais kaujas reiss.

16. aprīli plkst. 23.00 Helas pussalu atstāja 5230 BRT motorkuģis «Goya». Slavenā spāņu gleznotāja vārdā nosauktais sauskravnieks savulaik tika iegūts 1940. gadā, nacistu Vācijai okupējot Norvēģiju, pabeidzot tā būvi un pārveidojot par zemūdeņu apgādes un izlūkkuģi ar attiecīgu bruņojumu.

1944. gada rudenī «Goya» bija kalpojis kā transportkuģis Kurzemei, vēlāk Dancigai un Gotenhāfenei – karavīru un civiliedzīvotāju evakuācijai uz Svinemindi un Kopenhāgenu.

Konvojā vēl ietilpa transportkuģis «Kronenfels (2837 BRT) un eskorts – viens velkonis un divi traleri. «Kronenfels» mašīnas avārijas dēļ visu kuģu ātrums tika samazināts uz 5 mezgliem.

Visbiežāk tiek minēts, ka uz «Goya» atradušās 7000 personas – evakuējamie karavīri un civilie bēgļi. Daži vācu pēckara avoti min precīzākus skaitļus: 5385 personas, no kurām 3500 – civilie bēgļi. Jebkurš no šiem skaitļiem ir pietiekošs, lai samērā nelielais transportkuģis būtu bijis pārpildīts līdz pēdējai iespējai.

Zemūdenes L-3 hidroakustiķi uztvēra kuģu tuvošanos un izsludināja kaujas trauksmi. Mierīgajā jūrā, nakts tumsā iznirusi, zemūdene ieraudzīja kādus transportkuģu un eskorta vienību siluetus. No izšautās četru torpēdu zalves divas trāpīja izraudzītajam mērķim – transportkuģim. Brīdī, kad zemūdene ātri sāka ienirt, no kuģa uzšāvās milzu ugunsstabs, nogranda vēl viena eksplozija, un, pārlūzis uz pusēm, motorkuģis pazuda dzelmē.

Par izglābto skaitu arī ir atšķirīgas

ziņas – tiek minēti 182 vai 165. Dažās publikācijās minēts, ka, neraugoties uz kara neapšaubāmi tuvajām beigām, nacistu varas orgāni pat centušies slēpt šīs kārtējās traģēdijas šaušalīgos apmērus, lai novērstu tās negatīvo iespaidu uz tautas noskaņojumu. Tiek atzīts, ka minētais bojā gājušo skaits – 6800 līdz 7000 – ir augstākais, kādu jebkad pazinusi jūrniecības vēsture.

Pēc turpmākiem sīkākiem panākumiem L-3 atgriezusies savā bāzē, kur, mēnesi pēc Vācijas kapitulācijas, kapteinim Konovalovam piešķirts PSRS varoņa nosaukums.

Baltijas jūras dzelme bija kļuvusi par masu kapu atkal jauniem tūkstošiem. Minēto jūras traģēdiju virkne, gan ar novēlošanos (12 dienas vēlāk), bija izraisījusi reakciju. Baltijas flotes komandieris admirālis Vladimirs Tribucs izdeva pavēli samazināt karadarbību pret vācu kuģiem. Lai ierobežotu evakuējamo civiliedzīvotāju zaudējumus, zemūdenēm lika atgriezties bāzēs, bet aviācijai un torpēdkuteriem uzbrukt tikai tiem vācu kuģiem, kuri piedalās aktīvā karadarbībā.

19. aprīlī kuģa mūžs noslēdzās vēl vienam kādreizējam Latvijas tirdzniecības flotes tvaikonim «Iris Faulbaums». Šis 1902. gadā būvētais 1675 BRT kuģis 1940. gadā, sakarā ar vācu tautības kuģīpašnieka M. Faulbauma izceļošanu, bija nonācis zem nacistu Vācijas karoga un pārdēvēts par «Wally Faulbaum». Ar munīciju piekrautu to Elbas pusē nogremdēja sabiedroto aviācija.

24. aprīlī vācu kara flote šķīrās no sava vienīgā, turklāt vēl nepabeigtā, lidmašīnu bāzes kuģa «Graf Zeppelin», pašiem nogremdējot to Oderas lejasteces ūdeņos Štetīnas (Ščecinas) tuvumā. Sapnis par virsūdens kaujas operācijām tāljūrās bija izsapņots...

29. aprīlī Murmansku atstāja Sabiedroto konvojs «Ra-66» 24 kuģu sastāvā – pēdējais Eiropas kara laikā. Divas vācu zemūdenes – U 286 un U 307 tam uzbruka, nogremdējot britu eskortkuģi, bet trešā zemūdene – U 968 fregati «Goodall» (1150 T, būvētu ASV «lendlīzes» vienošanās ietvaros).

Karš Eiropā strauji tuvojās savam loģiskajam atrisinājumam. 30. aprīlī pašnāvībā no dzīves šķīrās Ādolfs Hitlers, nozīmējot lieladmirāli Dēnicu par savu pēcteci, bet 1. maijā par vācu flotes virspavēlnieku kļuva ģenerāladmirālis H. fon Frīdsburgs.

Šajā laikā divu dienu kauju izcīnīja sabiedroto karaspēks, izsēžoties līdz tam vācu joprojām aizsargātajā Oleronas salā Francijas rietumu piekrastē, un atbrīvoja ostas Larošelu, Rošforu un Bordo.

3. maijā pašu komanda Ķīles ostā nogremdēja aviācijas uzlidojumos smagi bojāto vieglo kreiseri «Emden».

Kara beigas tuvojās, bet izrādījās, ka neaprakstāmajai cilvēku masveida bojāejai nebūt nebija pienācis gals. Ir atrodami dažādi skaidrojumi mīklainajiem kara pēdējo dienu notikumiem, kuri risinājās 3. maijā. Piemēram, sekojošs vispārīgo notikumu izklāsts. Jau aprīlī Lībekas līcī pie Neištates enkuru izmeta Vācijas lielākās transatlantiskās kuģniecības sabiedrības «Hapag» 1927. gadā būvētais 27 561 BRT pasažieru laineris «Cap Arcona» – kopš 1940. gada iekārtots kā karajūrnieku dzīvojamais kuģis. Tiek pieminēta telegramma par 10 000 ieslodzīto uzņemšanu un nogremdēšanu līdz ar kuģi, ja parādītos draudi par to krišanu ienaidnieka rokās. Kuģis «Athen» no Neiengammes koncentrācijas nometnes Hamburgas tuvumā divu dienu laikā pievedis ap 5000 dažādu tautību ieslo-



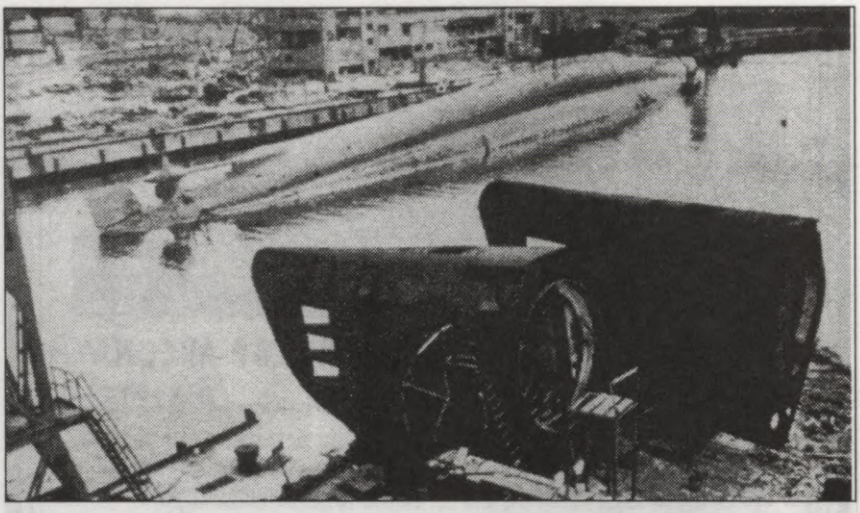
Vācu pasažieru kuģis «Cap Arcona» (30. gadu reklāma).

dzīto. Tad, paturot uz sava klāja 3000 personu, noenkurojies «Cap Arcona» tuvumā. Tam pievienojušies ieslodzītajiem piepildītie prečinieki «Thielbeck» un «Deutschland». Uz jūras nu atradušies ap 11 000 ieslodzīto. Uz «Athen» noticis dumpis, kuģis ienācis ostā, kur krastā visi uz kuģa esošie nogalināti.

3. maijā noenkurotos kuģus mērķim izraugās... britu aviācija. Bumbu sprādzienos un pļaujošos lidojumos ejošo lidmašīnu bortieroču ugunī dzīvību zaudē ap 7000 cilvēku...

Vācu jaunā valdība sāk īstenot savu jauno politiku attiecībā pret Rietumvalstīm, taču Dēnica izdotā pavēle par karadarbības pagaidu pārtraukšanu līdz visiem zemūdeņu komandieriem nenonāk. 4. un 5. maijā drudžaini īstenojas Dēnica pavēle par padomju karaspēka ielenkto vācu vienību evakuāciju uz britu rokās esošajām teritorijām. Svinemindē (Svinoujsce) tiek koncentrēti visi iespējamie peldlīdzekļi, kļūstot par mērķi nemitīgiem padomju lidmašīnu un torpēdkuteru uzbrukumiem. Vāci tajos zaudē palīgkreiseri «Orion», torpēdlaivas T36 un T155, palīgkuģi «Hummel», 4 lielus transportkuģus un tankkuģi. Trāpījumus no jauna saņem «Lutzow», kurš, uz grunts nosēdies, kalpo kā artilērijas baterija. Apkalpe vraku piepludina, bet ostas reidā pēc vairākiem bumbu trāpījumiem uz grunts tiek nosēdināts jau bojātais vecais bruņukuģis «Schlesien».

Situācijas neskaidrības un pavēļu novēlošanās dēļ maija pirmā nedēļa bēdīgi beidzās daudzām vācu zemūdenēm, kas, bojātas un ar nepilnām komandām, centās nokļūt Norvēģijā. Kategata un Skaregaka šaurumos 27 no tām sabiedroto aviācija nogremdēja. Vēl 7. maijā zemūdene U2336 britu piekrastē nogremdēja divus



Ķīles osta 1945.g. pavasarī: nesamontētas zemūdeņu sekcijas un bruņu kuģa «Admiral Scheer» vraks.

transportkuģus – tie ietilpst to 16 kuģu skaitā, kas krita par upuri vācu zemūdenēm vēl pēdējā kara nedēļā. Tajā pat dienā masveida pašnogremdēšanos Ķīles un Meklenburgas līčos veica vācu zemūdeņu komandas, nogremdējot savas laivas – kopskaitā 141.

8. maijā Karlhorstā tiek parakstīts kapitulācijas akts. Kurzemē kapitulē vācu 16. un 18. armija, bet latviešu velkonis – ostas ledlauzis «Lāčplēsis» (253 BRT) ar bēgļiem uz klāja kapitulācijas dienas rītā vācu pēdējā konvoja sastāvā atstāj Liepāju, naktī uz 9. maiju maina kursu, konvoju pamet, uzvelk Latvijas karogu un dodas uz Zviedriju, kur to internē Kalmāras ostā.

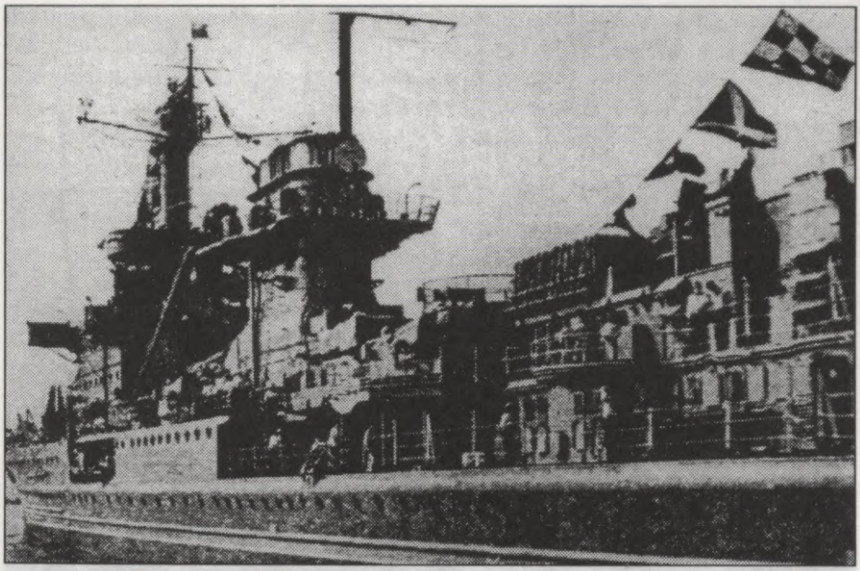
Lai aizkavētu vācu vienību centienus evakuēties uz rietumiem, padomju spēki izceļ desantu Bornholmā un šo dāņu salu okupē bez kaujas. No 50 vācu kuģiem aviācija nogremdē 10, pārējos piespiež doties uz nozīmētām ostām.

Lielbritānija savukārt sāk īstenot operāciju «Pledge» («Ķīla»): pēc britu rīkojuma iznirušā stāvoklī un ar melnu karogu atnākušo vācu zemūdeņu pieņemšanu britu bāzēs. (Līdz 2. jūnijam šādu zemūdeņu skaits sasniedzis 156.)

23. maijā tiek arestēts Dēnics un viņa valdības locekļi, bet 28. maijā britu admiralitāte paziņo, ka Atlantija un Ziemeļu ledus okeāns beidzot brīvi no vācu zemūdenēm. (Taču bija vēl ūdeņi, kuros dažas vācu zemūdenes turpināja savu darbību – tas bija Indijas okeāns. Savstarpējas vienošanās ietvaros pēc Vācijas kapitulācijas tās tika nodotas vācu sabiedroto – japāņu – jūras spēkiem un ieguva japāņu pieņemtos apzīmējumus.)

Rezumējot zemūdeņu darbību aizvadītajā karā, tiek lēsts, ka rietumu sabiedrotie bija zaudējuši 2828 transportkuģu 14 687 000 BRT tilpumā, t.i. 68% no visu nogremdēto kuģu koptonnāžas. Kopējie zaudējumi: 5150 transportkuģi 21 750 000 BRT tilpumā.

Vācija bija uzbūvējusi 1162 zemūdenes (pēc citiem datiem 1153), no kurām karadarbībā iesaistījās 820,



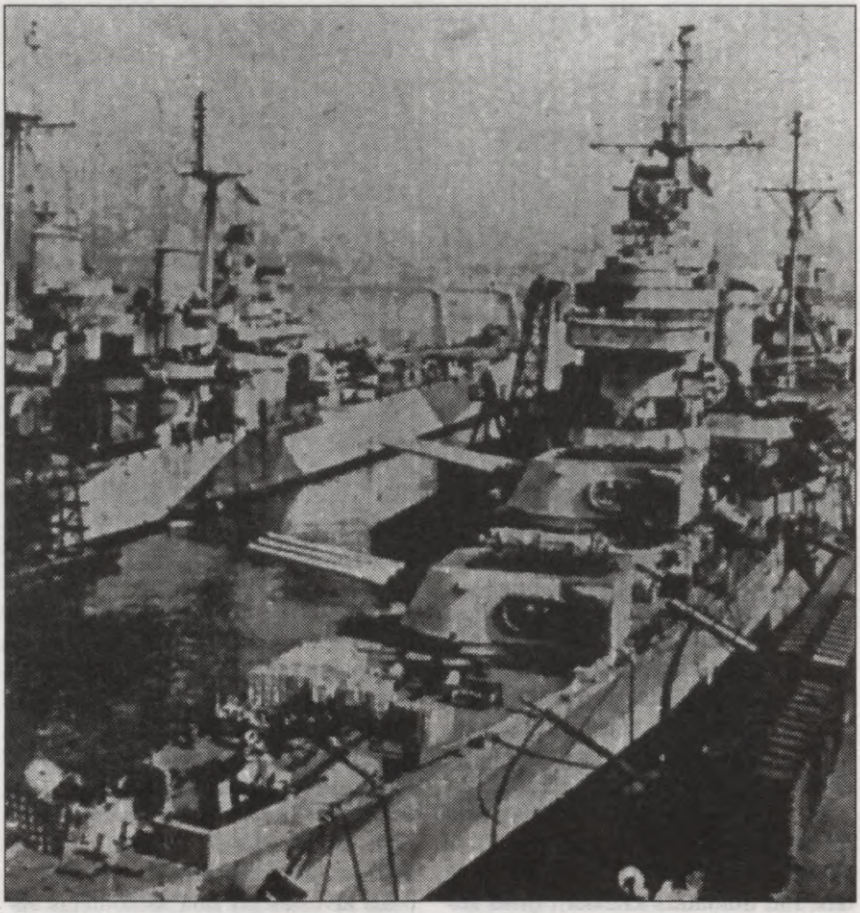
Padomju trofeju kreiseris «Admiral Makarov» – bijušais vācu vieglais kreiseris «Nurnberg».

bet 718 (781) no tām tika zaudētas. Šo zemūdeņu apkalpēs skaitījās 39 000 vīru. Bojā aizgāja 32 000.

Bet Otrais pasaules karš vēl turpinājās, lai gan jau vasaras sākumā japāņu flote savas kaujasspējas bija zaudējusi gandrīz pilnīgi. Cita pēc citas tika zaudētas lielākās flotes vienības. Pie Sumatras krastiem britu zemūdenes «Trenchant» torpēdu zalve nogremdēja smago kreiseri «Ashigara» (13 380 t), Jokosukas bāzē smagi bojāts 39 050 t kaujaskuģis «Nagato», bet ar nolūku iespējami pilnīgāk iznīcināt atlikušo notika aviācijas uzbrukums Kures bāzei. Tur atradās kaujaskuģi «Ise», «Hyuga» un «Haruna», lidmašīnu bāzes kuģi «Amagi» un «Ryuho», smagie kreiseri «Aoba» un «Tone», kā arī citi kuģi. Visi tie tika vai nu nogremdēti, vai smagi bojāti. Uzbrukumi turpinājās vairākas jūlija nogales dienas, lai visu iznīcinātu pilnībā.

Tā bija šī Klusā okeāna kara ikdiena tā beigu fāzē, par ko zināja visa pasaule. Pasaule nezināja, ka nule kā svaigi izremontētais smagais kreiseris «Indianapolis» 16. jūlijā bija atstājis Sanfrancisko, uzņemot kursu uz Tinianas salu Marianu arhipelāgā, kur kreiseris nonāca pēc deviņām dienām. Un tikai ļoti nedaudzi zināja, cik kreisera atvestā krava ir neparasta. Tika atvestas un salā samontētas Japānai paredzētās atombumbas: 4-tonnīgā urānbumba «Little Boy» («Puisītis») un 4,5-tonnīgā plutonijbumba «Fat Man» («Resnis»). Kas zina, kā kara beigu posms būtu izmainījies, ja kreiseri ceļā uz Tinianu būtu nogremdējuši japāņi. Liktenis bija lēmis, ka tas viņiem tiešām izdevās, bet tikai tad, kad, atombumbas salā nogādājis kuģis, jau atradās ceļā uz Filipīnām.

Naktī no 29. uz 30. jūliju japāņu zemūdene I 58 pamanīja vientuļo, bez pavadkuģiem ejošo «Indianapolis». No izšautajām 6 torpēdām 3 sasniedza mērķi, un pēc pusstundas kreiseris pazuda dzelmē līdz ar 319 apkalpes locekļiem. Pārējie, ap 800, spēja sakāpt



Pilsētu vārdos nosaukto amerikāņu smago kreiseru sērijas kuģi, kuru skaitā bija arī «Indianapolis».

laivās un glābšanas plostos. 3 diennaktis izglābušies jūrnieki klīda atklātā okeānā, zaudējot spēkus un beidzot arī dzīvības. Kad flotes pavēlniecība beidzot sāka interesēties par pazudušo kreiseri, no 1119 vīru lielās kreisera komandas dzīvi bija palikuši vairs tikai 316 ievainoti un novārguši jūrnieki.

Visu mēneša nogali turpinājās arī Japānas pilsētu un ostu bombardēšana, bet britu jūras spēki Klusajā okeānā veica «Xe» tipa minizemūdeņu akciju, lai zem japāņu karakuģiem to paliktās mīnas padarītu šos kuģus nespējīgus jebkādi traucēt britu spēkus Malakas pussalas ieņemšanā. Divas no sešām akcijā iesaistītajām zemūdenēm (XE4 un XE5) sekmīgi veica speciālu diversijas uzdevumu – pārgrieza zemūdens sakaru kabeli Singapūra – Saigona – Honkonga.

Tālākie notikumi izvērtās Otrā pasaules kara eskalācijas drausmīgā finālā – iznīcības kulminācijā, kura dažos mirkļos atnesa atomnāvi 140 000 mierīgajiem iedzīvotājiem japāņu pilsētā Hirosimā. 8. augustā – dienu pirms tam, kad virs Nagasaki plīsa «Resnis», karu Japānai pieteica PSRS, bet 14. augustā Japāna izteica gatavību pasludi-

nāt bezierunu kapitulāciju. 15. augustā vēl pēdējo reizi tika sabombardēta Tokija, un tad, tajā pašā dienā, amerikāņu Klusā okeāna jūras spēku virspavēlnieks, flotes admirālis H.V. Nimics izdeva pavēli par ofensīva rakstura karadarbības pārtraukšanu. 17. augustā kapitulēja Kvantunas armija, bet 23. augustā sākās padomju desanti Kuriļu salās, 1. septembrī okupējot pēdējās no tām – Kunašori un Šikotanu.

2. septembrī uz amerikāņu kaujaskuģa «Missouri» klāja Japāna parakstīja aktu par bezierunu kapitulāciju. Viens no iemesliem modernā kaujaskuģa klāja izraudzīšanai par kapitulācijas pieņemšanas vietu varēja būt gandarījuma saņemšana par piedzīvoto Pērlharboras pazemojumu, demonstrējot četros kara gados daudzkārtēji izaugušo ASV flotes varenību.

Otrais pasaules karš nu bija beidzies galīgi.

2. augustā Potsdamas vienošanās ietvaros uzvarētāji savā starpā sadalīja kara laupījumu – vācu kara un tirdzniecības floti.

ASV dabūja 593 kuģus. To vidū: smagais kreiseris «Prinz Eugen», viens iznīcinātājs, 4 torpēdlaivas, 10 zemūdenes, 30 torpēdu ātrlaivas, 42 traleri, 48 tralēšanas kuteri, 37 ātrlaivas, 17 palīgkuģi. Lielbritānijas guvums: 545 kuģi, kuru vidū 7 iznīcinātāji, avizo «Grille», 4 torpēdlaivas, 33 palīgtraleri un patruļkuģi, 8 pretzemūdeņu ātrlaivas un 6 citu tipu kuģi.

Bija noteikts, ka abām lielvarām savā guvumā jādalās ar Franciju un Dāniju.

PSRS ieguva 656 kuģus. To vidū: vieglais kreiseris «Nurnberg», 5 iznīcinātāji, 3 torpēdlaivas, 10 zemūdenes, eskortkuģis, 30 torpēdu ātrlaivas, 43 traleri un 50 tralēšanas kuteri, 36 palīgkuteri un patruļkuģi, 8 ātrlaivas un 9 citu tipu kuģi. Bija noteikts, ka PSRS guvums jādala ar Poliju. (Poļi no savas daļas atteicās un 1946. gadā izšķīrās par padomju kuģu saņemšanu vācu trofeju vietā.)

Atlikušos vācu kuģus iznīcināja. Šajā nolūkā britu admiralitātes sarīkotajā operācijā «Deadlight» («Slēģis») vācu zemūdeņu iznīcināšanai, no 1945. gada novembra līdz 1946. gada janvārim, ziemeļos no Īrijas tika savāktas 116 zemūdenes. Nogremdēšanu veica 21 posmā, sašaujot vai sasprindzinot. Akcijā dalību ņēma arī Polijas kara flotes iznīcinātāji.

Epiloga vietā

Atombumbas iedarbība, bombardējot biezi apdzīvotas vietas, bija izmēģināta. Vienai no uzvarējušām karojošām pusēm tagad piederēja monopols visbriesmīgākajam ierocim, kādu līdz tam cilvēce vēl nebija pazinusi. Bet karš beidzās, tā arī nepārbaudot jaunā ieroča iedarbību uz kara tehniku. Sākās izmēģinājumu periods. Attiecībā uz kara kuģiem, kā pirmie atzīmējami atombumbas izmēģinājumi Māršala salās ietilpstošajā Bikini atolā. Tur tika noenkuroti 73 dažāda veida un dažādu tipu kuģi. Lasot ziņojumus par notikušo eksperimentu, atkal sastopamies ar visa Otrā pasaules kara gaitā vairākkārt minētiem kuģu vārdiem. Tie ir kuģi gan no uzvarētās Vācijas un Japānas, gan no pašām Savienotajām Valstīm. 1946. gada jūlijā mēneša laikā tika izdarīti divi sprādzieni – viens gaisā, otrs zem ūdens. Starp nogremdētajām vai bojātajām vienībām atradās japāņu 1919. gadā būvētais karakuģis «Nagato», vācu 1938. gada būvētais smagais kreiseris «Prinz Eugen», vecie (vēl no Pirmā pasaules kara laikiem) amerikāņu karakuģi «Nevada», «Pennsylvania» un «Arkansas», 1925. gadā būvētais lidmašīnu bāzes kuģis «Saratoga» un pavisam jaunais, tikai 1942. gadā uz-



Amerikāņu kaujaskuģis «Missouri».

būvētais «Independence», zemūdenes un daudz cita veida kuģu – apmēram 400 miljonu dolāru kopvērtībā.

Cilvēces vēsturē bija sācies jauns, satraucošs laikmets, bet vēsturē aizgājis lielais karš uz jūras ar tā cīnītājiem un upuriem. Ar kuģiem, kuri iemieso-ja sevī kā tehnikas varēšanas un militāra spēka apliecinājumu, tā nacionālo prestižu. Kā cilvēkiem, tā viņu kuģiem ir vārdi. Uz mūžiem vēsturē iegājuši kā vieni, tā otri.

Gunārs Jansons

Apcerējumam izmantoti faktu materiāli, kas atrodami avotos un publikācijās:

Kapt. Arvīda Kārkliņa (ASV) savāktais materiāls par Latvijas tirdzniecības kuģu likteņiem,

Freyer P.H., Der Tod auf allen Meeren, B. 1984., 320 s.,

Neukirchen H. Seemacht im Spiegel der Geschichte, B., 1982, 448 s.,

Kosiarz E.,: Wojna Na Morzach I Oceanach 1939. – 1945., G., 1988., 385 s.,

Baltyk w Ogniu, G., 1985, 259 s.,

Bitwy na Baltyku, W., 1978., 656 s.,

Piwownski I. Niecodzienne Rejsy., W., 1981, 178 s.,

Lipinski I. Druga Wojna Swiatowa na Morzu., G., 1970., 720 s.,

Žurnāls «Morze» u.c.

Savas ostas saimnieks

Jau 1994. gada decembrī ar Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētāja M. Elsberga gādību Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas darbinieki saņēma interesantus materiālus par Mērsraga ostas pārzini Indriķi Feldmani, kurš šajā amatā atradās no 1929. līdz pat 1944. gadam, kad kopā ar savu kundzi Irmu devās trimdas gaitās uz Zviedriju. Pēc 50 gadu prombūtnes mēs varam iepazīties ar Mērsraga ostas pārziņa daudzveidīgās dzīves lapaspusēm, pārlapojot jau nodzeltējušos ziņojumus, pavadzīmes, skatoties Mērsraga ostas plānos, ostas akvatorija dziļuma mērījumos. Paldies par to I. Feldmaņa dzīvesbiedrei, kura saglabāja līdz pat mūsdienām šīs dokumentālās liecības un nodeva tās muzeja rīcībā!

Šķiet, ka, rakstot par jūrniecības tēmām, autori galveno uzmanību pievērš jūrniekiem, kuģu kapteiņiem, kuģu likteņiem, notikumiem uz jūras. Bet nebūt nav neinteresanti uzzināt, kā dzīvoja un strādāja Latvijas mazo ostu pārziņi, šajā gadījumā I. Feldmanis, 20. gadsimta 20. – 30. gados. Jaunieguvumi dod mums vispusīgas liecības par dzīvi Mērsraga ostā, par tās saimnieku pirms aptuveni 60 gadiem.

Indriķis Feldmanis dzimis 1890. gada 22. augustā Talsu apriņķa Mērsraga pagasta Jaunzemju mājās. Bērnību pavadījis, vasarās ejot līdzi zvejniekiem jūrā, ziemā sēžot vietējās pareizticīgo skolas solā. No 1904. līdz 1905. gadam mācījies Engures sagatavošanas jūrskolā. To nepabeidzis, I. Feldmanis sācis braukt uz buru kuģiem. 1909. gadā viņš iestājās Ventspils jūrskolā. Pēc trīs gadu mācību kursa apguves I. Feldmanis kārtoja eksāmenus Mangaļu jūrskolā un ieguva tālbraucēja stūrmaņa uz buru kuģiem diplomu. Kā stūrmanis kuģoja pasaules jūrās līdz 1919. gadam, līdz atgriezās dzimtenē. Līdz 1929. gadam vadīja savu motorlaivu kravu un pasažieru pārvadājumos no Mērsraga uz Rīgu. 1929. gada 9. oktobrī I. Feldmanis Jūrniecības departamentam iesniedza pieteikumu Mērsraga ostas pārziņa amatam. 1928. gada 29. decembrī Jūrniecības departamenta Administratīvi saimnieciskās nodaļas paziņojumā Nr. 12/D. teikts, ka viņa pieteikums ir apmierināts un I. Feldmanis var ieņemt Mērsraga ostas pārziņa amata vietu uz brīva līguma pamata ar algu Ls 60 mēnesī. Vēl 1929. gada 3. janvārī bija jāierodas Jūrniecības departamentā uz sīkāku



Indriķis Feldmanis 20. gs. sākums.
R. Kaniņa fotoreprodukcija.

instruktāžu. I. Feldmanis stājās Augusta Viļumsona vietā. Savā darbībā ostas pārzinis bija pakļauts tieši Rīgas ostas valdei un atbildīgs kā valsts ierēdnis. Indriķim Feldmanim izdevās pabūt šajā amatā triju politisko varu laikā – gan neatkarīgās Latvijas, gan Padomju Latvijas, gan vācu okupācijas apstākļos. Tas, acīmredzot, tāpēc, ka prata pildīt savus darba pienākumus un politiskajā dzīvē neiesaistījās. Kā sīkīpašnieks I. Feldmanis 1929. gadā iestājies Jaunsaimnieku un sīkgruntnieku partijā un pabijis tur līdz 1933. gadam – līdz šīs partijas pašlikvidācijai. 1944. gada vasaras nogalē, Sarkanajai armijai tuvojoties, baidīdamies par savu un ģimenes drošību, I. Feldmanis pameta dzimtās zemes krastus. Tur, svešumā, Zviedrijā aprāvās arī viņa mūžs.

Viss dokumentālo materiālu kopums sastāv no 882 vienībām, kuras datētas no 1929. gada līdz pat 1944. gada jūlijam. To skaitā kuģu kustības saraksti, kur atzīmēti visi Mērsraga ostā ienākušie un izgājušie kuģi no 1937. līdz 1944. gadam; plaša finansu dokumentācija, zemes nomas dokumenti, kurus I. Feldmanis kā valsts nozīmēts pārstāvis gatavoja ar tām personām, kuras vēlējās nomāt Mērsraga ostas teritorijas daļas. Tie bija pārsvarā vietējie apkārtnes uzņēmēji. Viņi vēlējās būvēt neliela izmēra kuģus Mērsraga ostā. Spriežot pēc dokumentiem, liela vērība pievērsta saimniecisko jautājumu risināšanai – te atrodami ziņojumi par ostas hidrotehnisko iekārtu (molu, piestātņu, stoderu, bāku) tehnisko stāvokli – to uzturēšana darbaspējīgā kārtībā arī bija ostas pārziņa uzdevums. Viņš varēja arī veikt nelielu remontu, sagādājot nepieciešamos materiālus, līgt darbā amatniekus un strādniekus, protams, nepārsniedzot Jūrniecības departamenta šim nolūkam piešķirtos finansiālos līdzekļus. No lielākiem saimnieciskajiem darbiem, kuri veikti I. Feldmaņa pārziņā, jāmin Engures ezera ietekas krastmalas nostiprināšana 1929. gadā, Mērsraga ostas vētras brīdinājuma signālmasta uzstādīšana 1938. gadā, Mērsraga ostas zemeļu mola remonts 1940. gadā, ostas betonētās piestātnes veidošana 1941. gadā. Šo darbu uzskaitei tika aizpildīts speciāls dienas žurnāls, kura viens eksemplārs katru mēnesi nedēļas laikā bija jānosūta Jūrniecības departamenta kuģniecības nodaļai. Daļa dokumentu attiecas uz cilvēku darbu Mērsraga ostā. Šajā materiālu kopā ir darba līgumi starp Mērsraga ostu, konkrēti I. Feldmani kā darba devēju, un apkārtnes ciemu iedzīvotājiem – darba ņēmējiem. Te ir atalgojuma lapas par veiktajiem glābšanas darbiem jūrā, kuras sastāvēja no notikuma īsa apraksta un glābšanas komandas darba uzskaitījuma, kā arī norādīta nepieciešamā naudas summa glābšanas komandas locekļu darba atalgošanai. Te ir arī I. Feldmaņa izsniegtās apliecības par saimniecisko darbu ostā – laukakmeņu piegādi Mērsraga ostas mola celtniecībai, pārziņa mājas skursteņa tīrīšanu un pat atejas izsmelšanu. Rodas iespaids, ka dokumentāli bija piefiksēts katrs sīkums, kas noticis Mērsraga ostā un tās apkaimē. Vēsturniekiem interesants ir arī I. Feldmaņa t.s. «rakstāmmašīnas pieteikums» Talsu apriņķa milicijas priekšniekam 1941.g. 14. aprīli, jo tajā laikā Latvija jau gandrīz gadu dzīvoja represiju un totālas izsekošanas ēnā.

Dokumentāli fiksēta arī apkaimes zvejnieku laivu reģistrācija. Norādīti zvejas airu laivas, motorlaivas vai arī neliela zvejas kuģīša (20 BRT) tehniskie parametri, to īpašnieki. Reģistrācijas apliecības izsniedza Mērsraga pagasta policijas vecākais kārtīb-

nieks, to eksemplārs glabājas arī I. Feldmaņa dokumentu mapē. Viens no ostas pārziņa pamatpienākumiem bija hidrometeoroloģisko novērojumu organizēšana un veikšana ostā. Līdz mūsu dienām saglabājušās Jūrniecības departamenta no 1941. līdz 1944. gadam izdotās jūras piekrastes novērojumu tabulas. Turpat norādīts, kā tās jāizpilda. Departamenta ierēdņi neaizmirsa arī atgādināt par vasaras un rudens laika pārbīdēm stundu uz priekšu vai atpakaļ. Beidzoties ziemai un pēdējam ledum izkūstot, ostas pārzinim noteikti bija jāveic dziļumu mērījumi kuģu braucamajā ceļā, jāveido tabulas un tās jānosūta Jūrniecības departamentam. Viņam tāpat bija jāapkalpo vētras brīdinājuma stacija un jāveido gaidāmā laika ziņojumi. No 1938.gada 12. līdz 18. februārim notika t.s. Baltijas ledus nedēļa, kuras laikā I. Feldmanis piedalījās ledus apstākļu novērošanā, sniedzot ziņas par ledus stāvokli jūras piekrastē ap Mērsragu. Viņa uzdevumu loks ar to neaprobežojās. 30. gados I. Feldmanis bija arī Mērsraga glābšanas biedrības uz ūdeņiem vadītājs un veica vietējās glābšanas stacijas pārziņa pienākumus. Mērsraga glābšanas stacijas ziņojumos atrodam ziņas par zvejnieku glābšanu jūrā 1932.g. 8. janvārī, palīdzības sniegšanu velkonim «Rūķis» 1933.g. 13. novembrī, loču tvaikoņa «Pīkols» avāriju 1940.g. 29. septembrī, motorlaivas «Līga» apkalpes glābšanas darbiem 1943.g. 19. decembrī.

Tagad, kad Latvijas jūras piekrastē atdzimst mazās ostas, dokumenti par Latvijas brīvvalsts ostas pārziņa darbību, tās organizāciju un ostas administratīvi saimniecisko dzīvi kopumā kļūst divtik vērtīgi. Interesenti var iepazīties ar 1937.g. 28. septembra Jūrniecības departamenta instrukciju par ostas pārziņa pienākumiem, kuru parakstījuši A. Ozols, Jūrniecības departamenta direktors, un K. Meinerts, departamenta kuģniecības nodaļas vadītājs. Lielākā daļa pienākumu minēti šajā rakstā, bet vēl atzīmējamas tādas interesantas lietas kā svētdienas miera noteikumu uzraudzīšana ostā, kad par to pārkāpumiem bija jāziņo vietējai policijas amatpersonai.

Vērtīgu informāciju par mazajām jūras zvejas laivām, to skaitu un īpašniekiem sniedza reģistrācijas lapas, kuras arī tika sūtītas uz Jūrniecības departamentu. Šeit Mērsraga ostas pārziņa pienākumos bija apzināt visus peldošos satiksmes līdzekļus no Kaltenes līdz Abragciemam. Ostas pārziņa pavadzīmēs ir uzskaitīts pēdējais zvejas zābaks un naglu kaste, bet šāda punktualitāte ir arī kārtības pamatā, it sevišķi tādā svarīgā saimnieciskajā objektā kā osta. Iedomājoties mūsu bieži vien piedulķotās ostas piestātnes, piedrazotās krastmalas, varam izlasīt I. Feldmaņa ziņojumu augstākstāvošām instancēm par pāris akmeņu iesviešanu ostas ūdeņos, minot vainīgo vārdus, uzvārdus, prasot to saukšanu pie atbildības. Tā sākas savas ostas saimnieks, sava darba pazinējs, kāds bija I. Feldmanis Mērsraga ostā un bez kura darba nebija iespējama Mērsraga zvejnieku – tāljūru braucēju dzīve.

A. Cekuls

Ko vēsta tvaikoņa «Saratov» kuģa žurnāli

Gandrīz katrā grāmatā par Latvijas valsts izveidošanu ir minēts tvaikonis «Saratov». Vairāk nekā 10 gadu no šī kuģa vēstures saistījās ar Latvijas ostām.

1911. gadā krievu Ziemeļrietumu kuģniecības sabiedrība nopirka dāņu preču – pasažieru tvaikoni «Leopold III» (būvēts Kopenhāgenā 1888.g.), pārdēvēja to par «Saratov» un pierakstīja Liepājas ostā. Līdz I pasaules karam tas uzturēja satiksmi starp Liepāju un Hulli Lielbritānijā un pārvadāja emigrantus. Kuģa kapteinis bija A. Remess–Veics (1876 – 1939). 1915. gada 8. maijā, vāciešiem okupējot Liepāju, to rokās nonāca tvaikonis «Saratov». Kara laikā to izmantoja kā munīcijas noliktavu.

1919. gada sākumā kuģi konfiscēja Latvijas Pagaidu valdība un 1919. gada 10. janvārī uz tvaikoņa pacēla Latvijas karogu. Tas bija otrais kuģis Latvijas flotē. No 1919. gada 16. aprīļa līdz 27. jūnijam tvaikonis bija Latvijas Pagaidu valdības uzturēšanās vieta. Nedaudz vēlāk, 7. – 8. jūlijā, tā ar kuģi no Liepājas aizbrauca uz Rīgu. 1919. gada II pusē tvaikoni izmantoja militāro kravu piegādei Latvijas armijai.

1920. gada februārī kuģi Latvijas Republikas Kara ministrija nodeva Valsts kuģu ekspluatācijas nodaļai. Par tā saimniecisko darbību vēsta saglabājušies kuģa žurnāli laika posmā no 1920. gada februāra līdz 1922. gada februārim. Tie liecina par Latvijas Valsts pastāvēšanas pirmo gadu ekonomisko stāvokli, par tās tirdzniecības sakariem.

1920. gada sākumā tvaikonis «Saratov» bija Liepājas ostā. Tas uzņēma nelielu kravu braucienam uz Ventspili. Bunkurogļu vietā iekrāva malku. Sekoja brauciens no Liepājas uz Rīgu. Par kravu liecina ieraksti kuģa žurnālā: I rūmē karavīri iekrāva 3212 miltu maisus, II – rūmē – 1110 pupiņu maisus, IV rūmē – 50 000 tukšu pudeļu. Braucot uz Rīgu, Ventspilī uz kuģa uzņēma mīnu loci, kas to novadīja līdz lēmuma ostai.

1920. gada 28. martā kuģi atstāja I stūrmanis E. Barotājs. Viņa vietu ieņēma līdz tam II stūrmanis V. Štegmans. Uz kuģa uznāca jauns II stūrmanis – I. Lejnieks. Nākamajā dienā III stūrmani K. Masiti nomainīja K. Jirgensons.

1920. gada aprīļa sākumā tvaikonis bija Rēvelē. I rūmē ielādēja 212 kastes kakao, 1878 kastes kondensētā piena, II rūmē – 1500 kastes kondensētā piena, III rūmē – 156 papīra ruļļus. Atceļā uz Rīgu ledus apstākļu dēļ kuģis netika cauri Monzunda jūras šaurumam. Tāpēc vispirms brauca uz Ventspili. Pēc kravas nodošanas Rīgā aprīļa beigās tas aizveda 500 mucas cementa uz Mēmeli. Tur uzņēma 1820 t sāls, 60 maisu cukura, 50 t gabalpreču, 24 pasažierus un izbrauca uz Rīgu.

1920. gada 2. jūnijā ilggadējais kapteinis A. Remess–Veics kuģa vadību nodeva A. Janovskim. Jaunā kapteiņa vadībā tas ar linu kravu no Rīgas izgāja uz Dundie. Atpakaļceļā veda akmeņogles. 1920. gada jūlijā bija vēl viens reiss uz Angliju, turp vedot kokmateriālus.

1920. gada 11. augustā, Latvijai noslēdzot miera līgumu ar Krieviju, pēdējā pieprasīja tvaikoņa «Saratov» atdošanu. Reisi turpinājās. Augustā kuģis uzņēma interesantu kravu – zirgus un sienu, kas no Rīgas bija jānogādā Dancigā. 1920. gada septembra beigās tvaikonim bija divi reisi, kas



Tvaikonis «Saratov» ap 1914.g.
Foto no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja fondiem. Reproducēja R. Kaniņš.

bija saistīti ar politiskajām izmaiņām Baltijā: 21. septembrī tas Rīgā uzņēma 348 bēgļus, kuri bija jānogādā Dancigā. Liepājā papildus uzņēma 101, bet Mēmelē – 108 bēgļus. Nogādājis tos lēmuma ostā, kuģis veica līdzīgu reisu no Rēveles, pārvadājot 1077 bēgļus.

1920. gada novembra beigās kuģis no Rīgas izgāja uz Helsingforsu. Decembra sākumā Kotkā tas uzņēma 536 standartus planku, kas bija jānogādā uz Ostendi Dānijā. Lai izbrauktu kuģu ceļu, par loci izmantoja II stūrmani I. Lejnieku, kas no 1914. līdz 1918. gadam bija strādājis par loci Helsingforsā. 1920. gada 12. decembrī plkst. 17.59 kuģis uzsēdās uz Ostro Grund sēkļa dienvidu gala pie Helsingforsas. Nākamajās divās dienās nokrāva deķa lādiņu un kuģis pats tika nost no sēkļa. Pēc tam tvaikonis iegāja Helsingforsas ostā. Ūdenslīdēji konstatēja, ka bojātas priekšējās plates 5 pēdu garumā un ir sūce balasta tankā. Nākamajās 5 dienās ar cementa kastes palīdzību likvidēja sūci un uzņēma atpakaļ deķa lādiņu. Eksperti kuģi atzina par jūras spējīgu. 1921. gada 2. janvārī tvaikonis izgājis no Helsingforsas uz Ostendi.

1921. gada janvāra beigās tas atgriezās Liepājā. Kuģim bija paredzēts remonts. Atlaida daļu komandas. 4. februārī tvaikoni novietoja sausajā dokā. Dokēšana ilga divus mēnešus. Ielika 3,2 m garu ķīļa gabalu, nomainīja 4 plates. Notīrīja kuģa dibenu un nokrāsoja ar akmens darvu. Remonta vietā kuģi no iekšpuses cementēja. Pēc tam kuģa ļaudis veica kuģa krāsošanas darbus.

1921. gada lielāko daļu tvaikonis «Saratov» nostāvēja Liepājas ostā. Izmaiņas notika 1921. gada 14. septembrī, kad no jauna nokomplektēja komandu. Bija noslēgts līgums starp Meža un Jūrniecības departamentiem par diviem reisiem no Salacgrīvas uz Rīgu ar koku kravām. Otrajā reisā sala dēļ kravu nespēja uzņemt pilnībā. 1921. gada 1. decembrī kuģis ar stutmalku no Rīgas izgāja uz

Lielbritāniju. Lēmuma ostā britu varas iestādes pieprasīja, lai uz kuģa būtu uzstādīts bezdrāts telegrāfs. Tynes ostā tas uzņēma koka ogles Rīgai. Kravu papildināja Emdenā. Pavisam uzņēma 1280 t, no kurām 145 t bija uz deķa.

Atceļā 1922. gada 18. janvārī kuģis iestrēga biezā ledū Rīgas jūras līcī. Nelīdzēja arī Rīgas ostas ledlauža «Lāčplēsis» palīdzība. Mainīja lēmuma ostu, un 24. janvārī tvaikonis iebrauca Liepājas ostā. Pēc kravas izkraušanas 1922. gada februāra beigās to nolika ziemas guļā. Ar to arī beidzas ieraksti kuģa žurnālos.

1922. gada beigās Liepājā tvaikonim «Saratov» nokomplektēja apkalpi, kas to noveda uz Rīgu. Saskaņā ar Latvijas – Krievijas līgumu 1923. gada 2. janvārī kuģi nodeva krievu apkalpei. Rīgā tas uzņēma stutmalkas kravu uz South Alloc ostu Skotijā.

Reisa sākumā bija paredzēts iebraukt Liepājas ostā, lai varētu nokāpt krastā latviešu jūrnieki. 1923. gada 14. janvāra pusdienlaikā kuģis uzskrēja sēklī iepretim Akmeņraga bākai. Tā noslēdzās viena no pirmajiem Latvijas tirdzniecības flotes kuģiem vēsture.

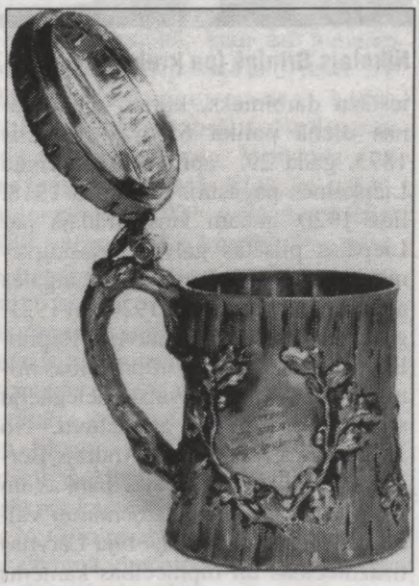
A. Miklāvs

Kauss atgriežas mājās

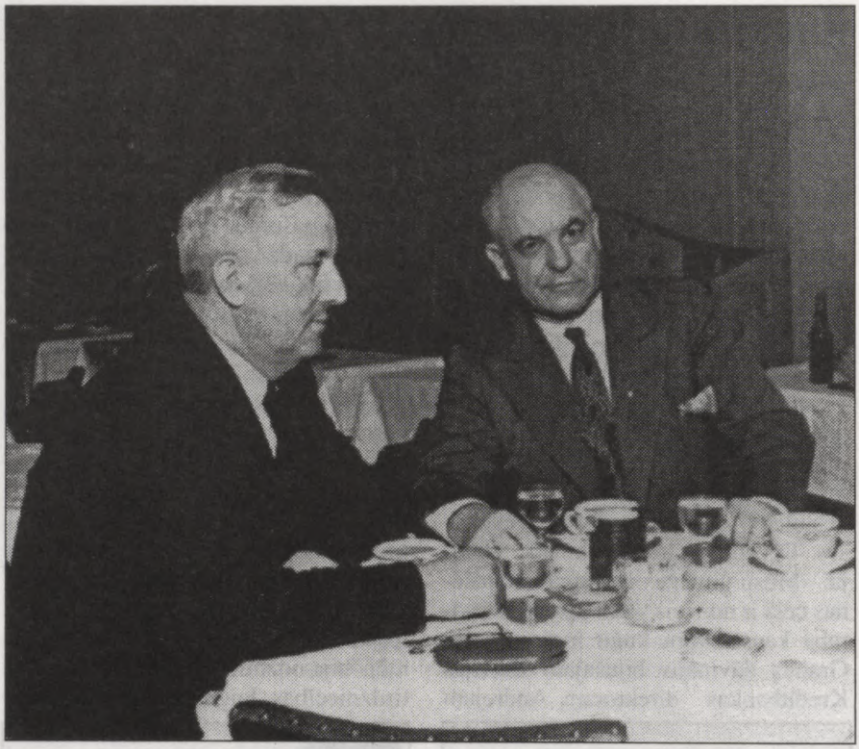
Arī 1995. gadā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas Kuģniecības vēstures nodaļa papildinājās ar daudziem jauniem eksponātiem un kopējais fondu vienību skaits nu jau sasniedzis 21 500. Muzeja darbiniekiem ir vērtīgs jebkurš jaunieguvums, jo aiz katra dokumenta, fotogrāfijas, priekšmeta stāv kāda latviešu jūrnieka dzīves stāsts, tas ir daļiņa no Latvijas kuģniecības vēstures. Šajā gadā jauni eksponāti ienāca gan no Dzimtenes, gan ārzemēm.

1995. gada februārī muzejā pienāca vēstule no Zviedrijas pilsētas Vesterosas. Tās autore Irene Vikmane rakstīja: «Mūsu ģimenes īpašumā mantošanas ceļā ir nonācis viens apzeltīts sudraba kauss, kuru kuģu īpašnieks Fr. Grauds dāvinājis bijušajam Latvijas Kredītbankas direktoram Andrejam Bērziņam 1940. gadā. Ja šis kauss būtu piemērots kā eksponāts Jūsu muzejā, mēs to varētu muzejam dāvināt.» Pagājušā gada oktobrī kauss no Zviedrijas atceļoja uz Latviju un kļuva par muzeja īpašumu. Tas ir vērtīgs gan kā 1852. gada sudraba darinājums (augstums 12,5 cm, svars 637 grami), gan kā memoriāls priekšmets, jo saistīts ar pirmās Latvijas Republikas divām ievērojamām personībām, kuru vārdi ir īpaši nozīmīgi jūrniecības vēsturē – Andreju Bērziņu un Frici Graudu. Uz kausa korpusa reljefās virsmas spiesti ozola zari abās pusēs veido kartušas, kurās iegravēts «Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kameras priekšsēdētājam Andrejam Bērziņam 1940.g. 29. IV. No kapteiņa, kuģu īpašnieka Fr. Grauda». Dāvanas saņēmējs bija nozīmīgs Latvijas brīvvalsts tirdzniecības, kuģniecības un kredīta





1852. gadā darinātais kauss, kuru 1940. gada 29. aprīlī Fricis Grauds uzdāvināja Andrejam Bērziņam.
Fotogrāfijas no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja fondiem.
Reproducējis un fotogrāfijas izgatavojis Roberts Kaniņš.



Nikolajs Grīniņš (pa kreisi) un Jānis Zalcmanis Ņujorkā 1948. gadā.

iestāžu darbinieks, kuram dāvināšanas dienā palika 65 gadi (dzimis 1875. gada 29. aprīlī Cēsu apriņķa Liepkalnes pagastā). Laikā no 1918. līdz 1920. gadam viņš strādāja par Liepājas pilsētas galvu, Lejaskurzemes apgabala priekšnieku un Latgales apgabala priekšnieku. 1920. un 1921. gadā A. Bērziņš bija Latvijas Republikas tirdzniecības un rūpniecības ministrs, kā arī vadīja valsts delegāciju sarunās par robežām ar Lietuvu. No 1922. līdz 1935. gadam Andrejs Bērziņš darbojās kā Liepājas bankas un vairāku rūpniecības uzņēmumu valdes priekšsēdētājs. Viņš bija Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kameras organizētājs un priekšsēdis, bet no 1935. gada 11. aprīļa līdz 1940. gada 21. jūnijam Latvijas Kredītbankas direktors. A. Bērziņa vadītā Kredītbanka atbalstīja nacionālu saimniecisku uzņēmumu dibināšanu tirdzniecībā, kuģniecībā, kredīta un apdrošināšanas jomā. Andrejs Bērziņš apbalvots ar vairāku valstu ordeņiem, to skaitā Triju Zvaigžņu ordeņa III, II un I šķiru, Holandes Oranje – Massan I šķiru, Zviedrijas Ziemeļu Zvaigznes I šķiru, Somijas Baltās Rozes I šķiru u.c. ordeņiem, viņš bija Tēvzemes balvas laureāts.

1940. gadā, sākoties Latvijas okupācijai, A. Bērziņš zaudēja nevien darbu, bet arī brīvību. Īsi pirms apcietināšanas Andrejs Bērziņš visus savus ietaupījumus, kas atradās Stokholmas un Londonas bankās un bija iegūti no darbības zviedru un angļu akciju sabiedrību valdēs, ziedoja Karaliskajai Upsalas universitātei ar lūgumu: «Pazemīgi lūdzu brīvās zvied-

ru tautas un brīvās zinātnes vārdā veicināt latviešu tautas nacionālās dzīves vēstures pētīšanu un aprakstīšanu laika posmā pirms 13. gs. beigām un Latvijas valsts pastāvēšanas laika, t.i., no pirmā uzbrukuma 1914. gadā līdz 1940. gada 21. jūnijam. Kādas tautas vēsturi var pētīt tikai šīs pašas tautas dēli». Dāvinājums kļuva par simbolisku Andreja Bērziņa testamentu, jo jau 1940. gada rudenī viņu ieslodzīja Rīgas centrālcietumā un nedaudz vēlāk (precīzs datums raksta autorei nav zināms) ievērojamā Latvijas Republikas saimniecības darbinieka dzīve aprāvās tālajā Sibīrijā kādā spaidu darbu nometnē.

Kausa dāvinātājs tālbraucējs kapteinis Fricis Grauds (dzimis 1886. gada 6. februārī Tukuma apriņķa Ķesterciemā) bija lielākais tvaikoņu īpašnieks Pirmajā Latvijas Republikā. Brīvvalsts gados viņam un viņa ģimenes locekļiem piederēja divi burinieki un 25 tvaikoņi. Vairumam šo kuģu vārdi sākas ar «ever» angliski – vienmēr, arvien). Pirmais F. Grauda «ever» kuģis bija «Everest», kas no 1924. līdz 1937. gadam bija reģistrēts kā Rīgas kuģniecības akciju sabiedrības īpašums (t. sk. akcionārs F. Grauds). Pirmajam sekoja vēl daudzi, piemēram, «Everalda». «Everanna, «Everita», «Everolanda», «Everene», «Everoja» u.c. Fricis Grauds bija arī aktīvs kuģniecības darbinieks. 1924. gadā viņš bija viens no Latvijas jahtkluba dibinātājiem. Rēders ziedoja balvu jahtai, kas sezonā veica vislielāko jūras jūdžu skaitu atklātā jūrā. F. Grauds darbojās Latvijas Kuģīpašnieku savienībā, kā arī vairākās citās jūrniecības biedrībās. Padomju Savienībai okupējot Latviju, visus Grauda īpašumus – kuģus (kas neatradās ārzemēs), mājas, jahtas, automašīnas, naudu u.c. nacionalizēja, bet Frici Graudu 1941. gada 14. jūnijā apcietināja un izsūtīja uz Sibīriju – Soļikamskas nometni, kur 1942. gada 26. martā viņš mira.

Kausa dāvināšanas laikā līdz Latvijas okupācijas sākumam bija palicis mazāk par diviem mēnešiem. Kopā ar valsts neatkarību Latvijas Republika zaudēja arī daudzus savus izcilus pilsoņus, to vidū bija Andrejs Bērziņš un Fricis Grauds, bet kauss aizceļoja pāri Baltijas jūrai, lai tikai pēc gadsimta puses atgrieztos mājās.

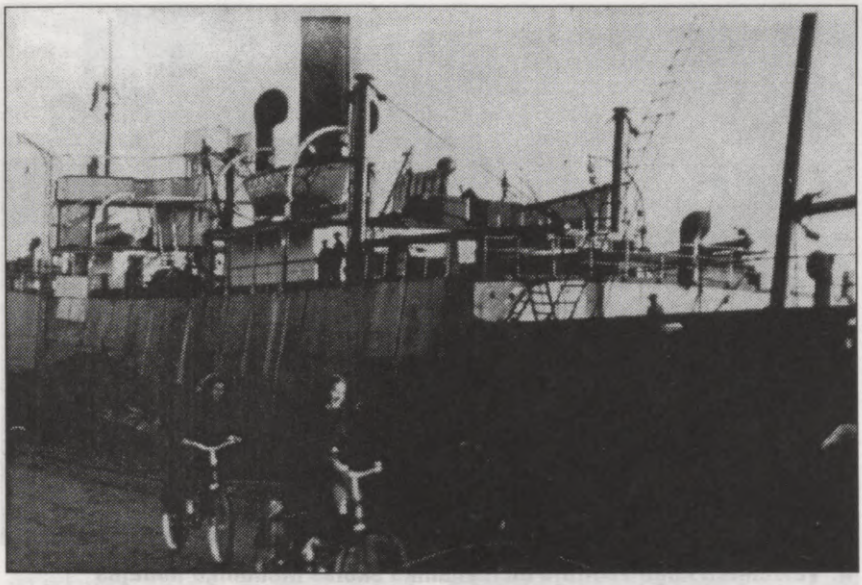
Vēl tālāku ceļu uz Dzimteni meroja tālbraucēja kapteiņa Nikolaja Grīniņa dēla Gvido Grīniņa vēstule ar tēva biogrāfiju un astoņām vērtīgām fotogrāfijām.

N. Grīniņš dzimis 1889. gada 19. decembrī Ventspilī šīs pilsētas vilnas fabrikas īpašnieka ģimenē. Jau 16 gadu vecumā viņš sāka iet jūrā. Darbs uz buriniekiem, vēlāk tvaikoņiem kļuva par Nikolaja Grīniņa mūža vienīgo profesiju. Ventspils fabrikants nevēlējās, lai viņa dēls studētu Rīgā universitātē, kaut arī ģimenes materiālais stāvoklis ļāva to darīt. Šāda rīcība izskaidrojama ar to, ka Nikolaja vecākais brālis Ferdinands (dzimis 1884.g.) pēc Ventspils skolas beigšanas ieradās Rīgā, lai strādātu un studētu. 1901. gadā viņš iesaistījās kreiso spēku kustībā. Par revolucionāro darbību un ieroču transportu no ārzemēm uz Latviju 1906. gada oktobrī cariskās Krievijas žandarmērija Ferdinandu Grīniņu apcietināja un pēc nežēlīgas spīdzināšanas nogalināja. Nevēlot otram dēlam līdzīgu likteni, tēvs atbalstīja Nikolaja mācības Ventspils jūrskolā un vēlmi kļūt par kapteini. Pirms I pasaules kara N. Grīniņš absolvēja jūrskolu. Kara sākumā viņš mācījās Krievijas kara flotes kadetu korpusā un bija cariskās Krievijas kara flotes kuģu virsnieks, īslaicīgi arī uz bēdīgi slavenās «Auroras».



Tvaikonis «Abgara» 1939. gada beigās. No 1936. līdz 1942. gadam tvaikoņa kapteinis bija Nikolajs Grīniņš.

Pēc atgriešanās Latvijā Nikolajs Grīniņš piedalījās Atbrīvošanas cīņās. Nodibinoties neatkarīgai Latvijas valstij, profesionālais jūrnieks atsāka darbu uz buriniekiem. Vairākus gadus N. Grīniņš dienēja Latvijas brīvvalsts kara flotē, bet no 1927. līdz 1930. gadam bija Havrā (Francija) būvētās zemūdenes «Spīdola» komandiera palīgs. (1995. gada nogalē Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs iegādājās šīs zemūdenes modeli. Tā autors ir viens no labākajiem Latvijas modeļu meistariem – Vasilijs Jefimovs. Jau 20 gadus starptautiskās klases modelists sadarbojas ar muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļu un izgatavo tvaikoņu un motorkuģu atdarinājumus, kas apskatāmi ekspozīciju zālēs.) 1930. gada martā Nikolajs Grīniņš uzsāka kapteiņa gaitas uz Latvijas tirdzniecības flotes kravas tvaikoņiem. Pirmais viņa vadītais preču kuģis bija «Katvaldis». Tam sekoja «Gaisma», «Regent» un «Abgara». Padomju Savienībai okupējot Latviju, «Abgara» atradās Amerikas Savienotajās Valstīs un nepaklausīja Padomju Latvijas valdības rīkojumam doties uz Vladivostoku vai Murmansku. Kuģa vadītājs palika uz «Abgaras» līdz tā bojā ejai 1942. gada 6. maijā, kad ceļā no Jamaikas uz Kanādu tvaikoni torpedēja Vācijas zemūdene. «Abgara» komanda, arī kapteinis glābšanas laivā kuģi atstāja. Turpmāk Nikolajs Grīniņš strādāja par ASV flotes kuģu stūrmani un kapteini. 1959. gadā – 71 gada vecumā viņš aizgāja pensijā un dzīvoja netālu no Ņujorkas, bet vēlāk, paklausot ārstu ieteikumam, pārcēlās uz Floridu, kur 1981. gada 24. martā Maiami Nikolajs Grīniņš mira. Viņa mirstīgās atliekas kremēja un pelnus apbedīja jūrā dienvidrietumos no Bermudu salām. Pateicoties Gvido Grīniņa sūtījumam, muzeja fondi papildinājās ar vairākām Nikolaja Grīniņa un viņa vadīto Latvijas Republi-



Tvaikonis «Everolanda» Liepājas ostā ap 1940. gadu.
1940. gadā tvaikoņa vecākais matrozis bija Zigismunds Lapers.

kas tvaikoņu fotogrāfijām. Uz vienas no tām kapteinis fiksēts Ņujorkā ap 1948. gadu kopā ar rēderi un kuģniecības darbinieku Jāni Zalcmani (pirms dažiem gadiem muzeja darbinieki no ASV saņēma J. Zalcmaņa biogrāfiju, bet viņa fotogrāfijas mums līdz šim nebija).

Vistālākais ceļš līdz muzejam 1995. gadā bija Latvijas brīvvalsts tvaikoņu matroža un bocmaņa Zigmunda Lapera dāvinājumam. Agrākais jūrnieks tagad dzīvo Melburnā (Austrālija), un kā atmiņa no darba uz Latvijas Republikas kuģiem palikušas tvaikoņu «Arija», «Everita» un «Everolanda» fotogrāfijas. Z. Lapers dzimis Rīgā 1918. gada 27. novembrī un kuģot sācis 17 gadu vecumā. Viņa jūrnieka gaitas uz Latvijas kuģiem noslēdzās 1943. gada 11. septembrī, kad nogrima torpedētais tvaikonis «Anke» (agrākā «Dole»). Lielākā daļa komandas izglābās, arī Z. Lapers. Viņš ir viens no tiem daudzajiem latviešu jūrniekiem, kurš pēc kara Latvijā vairs neatgriezās un mājvietu atrada svešumā – šai gadījumā Austrālijā.

Jau vairākus gadu desmitus vērtīgi materiāli Latvijas Kuģniecības vēstures nodaļā ienāk no Latvijā dzīvojošajiem kādreizējiem K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas skolniekiem un viņu tuviniekiem. Izņēmums nebija arī 1995. gads. Šajā gadā muzeja fondus papildināja skolas absolventi Ādolfs Krūmiņš un Jānis Alfrēds Pūce, kā arī Jāņa Gema dēls Pēteris Gems.

1933. gadā jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļu absolvēja Ādolfs Krūmiņš (dzimis 1905. gada 21. jūlijā Rīgā). Jau gadu vēlāk viņš bija tvaikoņa «Zenta» kapteinis. Pēc II pasaules kara profesionālo jūrnieku uz tālām zemēm vairs nelaida un viņš strādāja par dispečeru Rīgas ostā. Pašlaik jau 90 gadu robežu pārsniegušais kādreizējais kapteinis dzīvo Jūrmalā un kā liecība par darbu pirmās Latvijas Republikas jūras transportā no 1995. ga-



K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Mehāniķu nodaļas pasniedzēji un skolnieki elektromehānikas stundā jūrskolas mācību kabinetā. 1932./1933.m.g. Jānis Pūce 2. rindā 5. no kreisās.

da muzejā glabājas tvaikoņa «Zenta» un tā komandas fotoattēli un viņa dokuments par K. Valdemāra jūrskolas beigšanu.

1938. gadā kā labākais K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehānikas nodaļu absolvēja Jānis Alfrēds Pūce (dzimis 1911. gada 24. novembrī Rīgā). Jūrā viņš sāka iet 1933. gadā, strādājot par kurinātāju uz tvaikoņiem «Curonia», «Laimdota», «Kuhrs», tad «Arija» III mehāniķi un «Daugava» II mehāniķi. Sākoties PSRS – Vācijas karam, J.A. Pūce kā «Daugava» vecākais mehāniķis piedalījās cilvēku un kravu evakuācijā no Latvijas uz Ļeņingradu. Pirmos pēckara gadus Jānis Alfrēds Pūce strādāja par vecāko mehāniķi uz Latvijas Valsts jūras kuģniecības tvaikoņiem «Kleopatra» un «Daugava», bet, sākot ar 1947. gadu, no tāliem braucieniem bija jāatsakās, jo «darba trūkuma dēļ» pieredzējušo mehāniķi ieskaitīja rezervē. Turpmākos septiņus gadus viņš strādāja uz ostas palīgflotes kuģiem. No 1954. gada līdz aiziešanai pensijā 1966. gadā J.A. Pūces darbs pārsvarā bija saistīts ar zvejas kuģiem, kur ierobežojumi latviešu jūrniekiem nebija tik lieli.

Pirmo reizi Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā uz K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas beigušo skolnieku salidojumu Jānis Alfrēds Pūce ieradās 1982. gada oktobrī kopā ar savu kādreizējo kapteini Paulu Brašķi (1908 – 1983). Abi šie cilvēki jūrskolu beidza vienā gadā un abi saņēma apbalvojumus: Pauls Brašķis kā labākais Kuģu vadītāju nodaļas absolvents Rīgas Biržas komitejas balvu – zelta pulksteni, Jānis Alfrēds Pūce kā labākais Kuģu mehāniķu nodaļas absolvents Latvijas kuģu īpašnieku balvu – zelta pulksteni. 1941. gadā viņi abi bija uz tvaikoņa «Daugava» – P. Brašķis – kapteinis, J.A. Pūce – vecākais mehāniķis.

J.A. Pūces pirmajai tikšanās reizei ar muzeja darbiniekiem sekoja vēl daudzas. Viņš daudzkārt palīdzējis

vēsturniekiem ar savām zināšanām, noskaidrojot uz tvaikoņiem lietotos aparātus un instrumentus un to tehnisko pielietojumu, kā arī nodevis muzejam materiālus par savām jūrnieka gaitām. 1995. gadā Jāņa Alfrēda Pūces kolekcijas papildinājās ar K. Valdemāra jūrskolas Mehāniķu nodaļas audzēkņu, tvaikoņu «Arija», «Laimdota», «Krišjānis Valdemārs» un šo kuģu komandu fotogrāfijām, jūrskolas IV klases liecību, kuģu mehāniķu cepures kokardi u.c. materiāliem. Šajā gadā par muzeja īpašumu kļuva pieredzējušā jūrnieka lielākais apbalvojums – jūrskolu beidzot pasniegtais pulkstenis ar iegravētu uzrakstu: «Krišjāņa Valdemāra jūrskolas kuģu mehāniķu nodaļas absolventam Alfredam Pūcem par uzcītību un sekmēm. 1938.g. 30. aprīlī. Latvijas Kuģu Īpašnieku sekcija». Līdz šim muzeja fondos glabājās kuģu vadītāju P. Brašķa apbalvojums un R. Pēkšēna godalgas kopija. Jāņa Alfrēda Pūces balva labākajam mehāniķim muzejā ir pirmā un kopā ar iepriekšējiem vērtējama ne vien kā ievērojama jūrnieka personīgais priekšmets un materiāla vērtība, bet arī kā vēsturiski nozīmīgs materiāls.

1993. gada 27. augustā šīs zemes ceļu beidza K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1941. gada absolvents Jānis Gems (dzimis 1915. gada 15. augustā Valmieras apriņķa Smiltenes pagastā). Atšķirībā no A. Krūmiņa un J.A. Pūces viņa darbs uz tvaikoņiem bija neilgs. J. Gema dēla Pētera Gema muzejam nodotajā kolekcijā ir visu četru K. Valdemāra jūrskolas klašu beigšanas liecības, jūrnieka braukšanas apliecību grāmatiņa un III šķiras kuģu mehāniķa diploms. Likt lietā iegūtās zināšanas neizdevās, jo dažu mēnešu dienests vācu leģionā II pasaules kara beigās izšķīra visu Jāņa Gema turpmāko likteni. Uzreiz pēc



Jānis Alfrēds Pūce uz tvaikoņa «Arija» klāja. 1938. gads.

kara viņš uzsāka studijas Latvijas Valsts universitātē Elektromehānikas fakultātē, bet «turpināt mācības» nācās Sibīrijā. Pēc atgriešanās no izsūtījuma J. Gems atsāka studijas un augstskolu absolvēja 1965. gadā – 20 gadus pēc iestāšanās I kursā. Jauniegūtajā kolekcijā ir daudzi dokumenti par kādreizējā kuģu mehāniķa darbu LATVENERGO Augstsprieguma tīklā sākumā par elektriķi, tad inženieri. Par viņa darba kvalitāti liecina vairāki apbalvojumi, kas saņemti līdz aiziešanai pensijā 1986. gadā.

1995. gadā muzejā nonākušie materiāli ir ļoti dažādi, tieši tādi kā pašu «valdemāriešu» dzīves, kurās netaisnīgas korekcijas izdarīja Latvijas okupācija un II pasaules karš. Muzeja darbinieki ir pateicīgi visiem, kas palīdz mums noskaidrot kaut nelielu mūsu valsts kuģniecības pagātnes epizodi, jo no tām veidojas Latvijas kuģniecības vēsture.

I. Bernsone

Liepāja. 14. drošības flotile

Daudz raksta par Latvijas jūrniekiem, bet kara jūrnieki ir aizmirsti, varbūt nav vēlami. Tāds jau bija mūsu jaunības liktenis. Gribu gadagrāmatas lasītājiem uzticēt savu dzīves stāstu. Esmu dzimis 1925. gada 14. aprīlī Rīgas rajona Sējas pagastā rokpeļņu ģimenē.

Pēc gada mūsu ģimene pārcēlās uz dzīvi Cēsīs, tur uzaugu, četrus gadus gāju ganos. Beidzu Cēsu 1. pamatskolu (pēc kara vajadzēja Rīgā pabeigt 7. klasi un Rīgas celtniecības tehnikumu).

Vācu karaflotē sāku dienēt 1944. gada februārī, kad II pasaules karš jau gāja uz beigu pusi. Vispirms bija apmācības, pēc to pabeigšanas mūs nosūtīja uz Tērbatu. Tur bāzējās Peipusa flotile – lielgaballaivas no saliktiem pontoniem. Pamizojām kartupeļus un tad – uz Liepāju.

No visa bara tikai divus nozīmēja dienēt uz kuģa 14. drošības flotilē. Laikam tāpēc, ka normāli pratām vācu valodu. Dienests – kā jau uz kuģiem. Bāzējāmies Liepājas kanāla kreisajā krastā pirms ostas kapteiņa ēkas. Uzdevums bija naktī dežurēt jūrā, rūpējoties par drošu pieeju ostai. Dabīgi, ka dienēt uz kuģa bija labāk nekā sēdēt Volhovas purvā.

Kad bijām piestātnē, gājām uz pilsētu alu iedzert. Reizi starp meitenēm aizrunājos par ilgu, piegāju pie piestātnes tikai tad, kad kuģis jau bija aizgājis jūrā. Rakstīju ziņojumu flotiles komandierim. Sods – trīs nedēļas nedrīkst nokāpt krastā.

Vienu reizi ar kādu matrozi aizgājām uz kūrmāju aliņu iedzert, iepazināmies ar divām meičām. Tā kā mēs savā starpā runājām vāciski, viņas latviski pārrunāja, ka derētu gan mūs abus *nokāst*. Pateicu latviski, ka tas neizdosies. Viena vīle, un meičas pazuda.

Tagad par pāris atmiņā palikušiem starpgadījumiem jūrā. Stāvējām uz enkura bez borta uguņiem. No rīta mēģinam pacelt enkuru, bet tas nu nekādi neizdodas. Kad beidzot to ar grūtībām dabūjam virs ūdens, izrādās, ka enkurs aizķēries aiz desmit centimetru resna kabeļa. (Tā jau runāja, ka pirms kara esot bijuši kabeļu sakari ar Rietumiem.) Kabeli ar virvi atsējām pret bortu, atbrīvojām enkuru un, pārcērtot virvi, kabeli atkal nolaidām dzelmē.

Cits gadījums. Stāvam uz enkura, sardzē uz klāja es un vēl viens puisis. Nakts ļoti tumša. Te uznāk kapteinis un prasa: «Kā iet zēni?» Mēs: «Labi!» Te kapteinis veras tumsā un iebļaujas, ka mums virsū nāk kuģis, arī bez ugunīm. Izsauca signalizētāju, tas nodeva signālus, un milzenis pagāja mums garām desmit piecpadsmit metru attālumā. Ja laikus nepamanītu, kas to zina, kādas beigas būtu. Lai arī cik tumša būtu nakts, kuģa siluets virs ūdens tomēr ir redzams. Bet mēs vēl bez pieredzes – tikai deviņpadsmit gadi.

Kara sardze bija šāda: četras stundas uz klāja, četras – gulēt. Nogurums tāds, ka krīt vai no kājām.

Kādreiz uzzināju, ka pilsētā bēgļu grupā notiek iesvētīšana. Pieteicos. Atļauju iedeva līdz pusnaktij, bet es atgriezos no rīta. Sods – trīs dienas Karostas cietumā. Pašam vajadzēja aiziet un pieteikties. Aizeju, stādos priekšā – matrozis tāds un tāds ieradies nosēdēt trīs dienas. Aiz liela galda sēž cietuma priekšnieks, blakus liels vilku suns. Šis saka, lai suns mani aposta. Es stāvu kā sastindzis. Pa dienu vajadzēja strādāt visādus

darbus bez uzrauga, vakarā – jāierodas atpakaļ cietumā. Arī tādas bija manas dienas drošības flotilē.

Karu beidzu Ķīlē. Visus jūrniekus novietoja Fērmanes salā Burgas mazpilsētiņā. (Pēc 45 gadiem tur biju aizbraucis.) Vēlāk latviešus pārsūtīja, arī jūrniekus, uz 15. divīziju Šlēzvigā – Holšteinā. Tur puiši būvēja zemnīcas, gatavojās karot ilgāku laiku. (Pēcāk viņi visi tika Beļģijā gūstekņu nometnē.) Kopā ar vēl vienu jūrnieku aizbēgām uz Lībeku. Pēc jūrnieku formas un vācu valodas mūs noturēja par vāciešiem. Lībekā bija liela krievu propaganda: lai tik braucot mājās, nekas ļauns nenotikšot. Un tā iekritām – tikām mājās tikai caur Krieviju, filtrācijas nometni Novgorodas apgabalā un darbu šahtās (1945. gada jūlijs – 1946. gada maijs). Labi, ka biju jauns, Dieva dotu veselību.

Kad iebraucu Rīgā, noslēdzu līgumu strādāt par krāvēju Andrejostā.

Tādas, lūk, īsumā ir manas atmiņas par 14. drošības flotili un II pasaules kara noslēgumu.

Laimonis Krancmanis, Jelgavā

Meita stāsta par savu tēvu – tālbraucēju kapteini Jāni Beldavu

Atskatoties pagātnē, redzam, ka Latvijas Republikas tirdzniecības flote bija bagāta ar kuģiem un izglītotiem kapteiņiem. Kuģniecība kļuva par ievērojamu faktoru valsts saimnieciskajā dzīvē, tā deva peļņu valstij un tās iedzīvotājiem. Varbūt tieši tāpēc daudzi latviešu jaunekļi savu dzīvi saistīja ar jūru – viens no viņiem bija arī Latvijas Republikas tirdzniecības flotes kuģu vadītājs Jānis Beldavs.

Līdz šim par kapteiņa dzīvi un darbu varēja uzzināt tikai no žurnālā «Jūrnieks» 1936. gadā publicētā nekrologa. Kuģniecības vēstures nodaļas fondu fototēkas kolekcijā nebija ne kapteiņa fotogrāfijas, ne arī cita veida materiālu. 1994. gada novembrī Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam kapteiņa Jāņa Beldava meita – Irma Pētersone-Beldava uzdāvināja vairākas tēva fotogrāfijas un dalījās atmiņās par viņu. Atmiņu stāstā ievīta sirsnība, mīlestība un lepnums.

Jāņa Beldava dzīves gaitas sākās Vidzemes guberņas Tulicas pagasta Lanču mājās 1876. gadā. Ģimene bija nabadzīga, bet svētīta ar septiņiem bērniem. Kapteiņa bērnība sākās ar ganu gaitām. Piecu gadu vecumā cūku gans, vēlāk govju gans. «Ragaināsarmijas virspavēlnieks – tā par savu bērnību mēdza pajokot tēvs», atceras Irma Pētersone-Beldava.

Pirmās mācības nākamais kapteinis uzsāka igauņu skolā, jo pagastā skolas ar latviešu valodu nebija. Līdzās latviešu valodai bērnībā apgūta igauņu valoda, turpmāk arī krievu, vācu, angļu un franču. Trūkums ģimenē un ganu gaitas nebija šķērslis sapņiem par jūru un pārticīgāku dzīvi. Ar lielu vīra dūšu un mazu nastiņu padusē 15 gadu vecumā Jānis Beldavs aizgāja no tēva mājām, lai uzsāktu jūrnieka gaitas.



Jānis Beldavs. 1930. gads

Sākumā viņš brauca par kuģa puiku uz dažādiem buriniekiem. Grūtais darbs mudināja jaunekli iegūt zināšanas jūrniecības lietās. Nostiprinājās vēlēšanās mācīties, tāpēc Jānis Beldavs iestājās Ainažu jūrskolā, kuru pabeidza gadsimta sākumā ar tālbraucēja kapteiņa diplomu.

Pirms I pasaules kara jūrskolas absolvents brauca par kapteini uz buriniekiem «Laima» (1905 – 1907) un «Kalps» (1909 – 1913). Karam sākoties, Jānis Beldavs kopā ar ģimeni devās bēgļu gaitās uz Krieviju, kur strādāja uz zemessmēlēja «Rīga», veicot padziļināšanas darbus Monzundā krievu flotes vajadzībām. Karam beidzoties, kapteinis Jānis Beldavs ar zemessmēlēju nokļuva Pēter-

pilī, bet nodibinoties Latvijas valstij, atveda to uz Latviju un nodeva Rīgas Biržas komitejai.

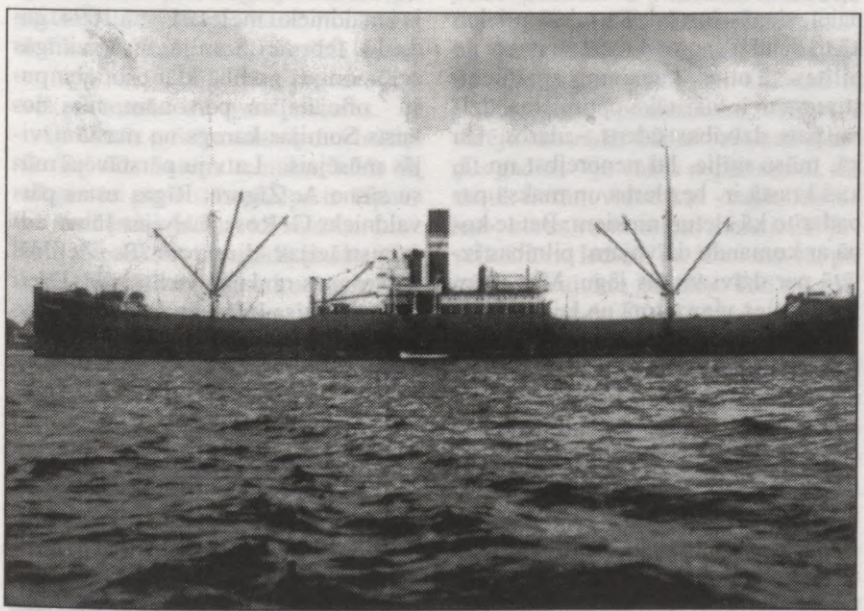
Pirmajos Latvijas Republikas pastāvēšanas gados viņš turpināja darbu uz ledlauža «Hernmarks», kā arī strādāja Rīgas ostas valdē.

1929. gadā kuģu īpašnieks Fr. Grauds nopirka jaunu tvaikoni «Evergunar», kura vadību uzticēja kapteinim Jānim Beldavam. Irma Pētersone-Beldava stāsta:

«1930. gada marta mēnesī visa komanda braucām no Rīgas ar vilcienu caur Berlīni uz Roterdamu, kur šis nopirktais kuģis stāvēja reidā. Mūs sagadīja I stūrmanis un II mehāniķis. Fr. Grauds tvaikoni esot pircis no itāļu kompānijas «Garibaldi», tāpēc pēc kuģa pārņemšanas tēvs vēlējās atstāt Musolīni portretu kapteiņa salonā pie sienas.»

Pirmos braucienus tvaikonis «Evergunar» veica uz Baltijas, Baltās, Ziemeļjūras, Vidusjūras ostām. To veiksmīgi vadīja kapteinis Jānis Beldavs (1929 – 1930). 1930. gadā J. Beldavs pārņēma otru Fr. Grauda rēderejas tālbraucēju tvaikoni «Everanna», uz kura par stjuarti brauca kapteiņa meita Irma. Pēdējā braucienā 1934. gada rudenī ceļā no Krievijas uz Angliju kapteinis saslima. Viņš neatstāja kuģi pusceļā, bet noveda to Anglijā. Pēc angļu ārsta ieteikuma viņš atgriezās Latvijā, lai ārstētos, taču slimība izrādījās nedziedināma un 1935. gada 13. decembrī Jānis Beldavs šķīrās no dzīves. Viņš apbedīts Vecmīlgrāvja kapos.

I. Kārkliņa



Tvaikonis «Evergunar». 1929. gads.
R. Kaniņa fotoreprodukcija no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja fondu materiāliem.

Vēstule no ledlauža VARMA

Šobrīd, kad rakstu, maļamies Roņu salas tuvumā. Tikai nedomājiet, ka vaina tehnikā. O, tā ir lieliska! Un apkalpe pirmklasīga! Taču mums pretim stāv dabas varenība un glābjamo kuģu neparedzētie «fokusi».Saprotu, ka Jums redakcijā un arī TV skatītājiem liksies smieklīgi un pārspīlēti, ka pēc nepilnas nedēļas uz VARMAS iedrošinos lietot vārdu «mēs», it kā mēs ar Raiti Valteru būtu šīs pašaizliedzīgās komandas locekļi. «Nu ko, smejieties, ja jums no tā kļūst vieglāk!» — kā teica Raita tēvs Ēvalds «Nenopietnajā cilvēkā». Mums prieks, ka vismaz tādā veidā varēsim Jūs aplaimot. Taču vienu zinu, – Jūsu uzjautrināšanās nevarēs sasniegt to prieka pakāpi, kādā visas šīs dienas dzīvojam uz Latvijas vienīgā ledlauža.

Ha, tikai nedomājiet, ka te laiks paiet vienās lustēs! Tā tukšā prieka, kā to daudzi saprot krastā, šeit nav ne pilītes. Toties kausiem, spaiņiem, straumēm ir visīstākā optimisma dzira, pats dzīvības ūdens – darbs. Un kā, mūsu mīļie, lai nenoreibst no tā, kad krastā ir bezdarbs un maksa par padarīto kā cietumniekiem. Bet te kopā ar komandu dzīvojam pilnības izjūtā par dzīvi un tās jēgu. Mēs esam ieslēgušies viņu ritmā un laika izjūtā.

Jā, tas mums ir visnegaidītākais, ka te valda pavisam cita laika izjūta nekā krastā un to nevar salīdzināt ar ierastajiem pieņēmumiem – «laiks skrien», «laiks velkas», nevar salīdzināt ar ierastiem jēdzieniem – diena un nakts.

Te ir cita zemeslodes ritēšana, jo, atrauti no krasta un sabiedrības ritmiem, jūrnieki uz kuģa kļūst par patstāvīgu planētu ar tikai viņiem vien zināmām un saprotamām jūtu un prāta orbītām.

Bet tajā pašā laikā viņi nes daļu no tā veselā, no kura nākuši, un tādā veidā kuģis pārtop par valsts modeli vēlamā vai nevēlamā formā. Ak, Dievs, to te izjutu gan savā ledlauzī, gan kuģos, kuriem sniedzam palīdzību!

VARMA ir Latvijas daļa, un kopš tā ir zem mūsu karoga, tajā ir līdzība ar Latvijas likteni, jo ledlauža nepieciešamība tika apšaubīta tāpat kā Latvijas brīvības centieni.

Tikai 1994. gadā ledāji līdzīgi 1991. gada ziemas barikādēm piespieda pretiniekus mainīt savas domas. Abi gadījumi vienādi attiecas uz mūsu neatkarību, un man no šīs mazās planētas VARMA rādās, ka pretinieks abos gadījumos bija un ir viens un tas pats.

1994. gadā pats Dievs palīdzēja mums ar bargo salu, kas sastindzināja ienaidnieku mēles. Un tā 1994. gada 14. februārī Somijā, visā svinīgās ceremonijas godībā klāt esot abu pušu oficiālajām personām, tika nolaists Somijas karogs un mastā uzvijās mūsējais. Latviju pārstāvēja mūsu sūtne A. Žīgure, Rīgas ostas pārvaldnieks G. Ross, Latvijas Jūras administrācijas direktors B. Zeiliņš, Kuģošanas nodaļas vadītājs V. Dreimanis un visa ledlauža jaunā apkalpe ar kapteini E. Ūķi, kas pacēla Latvijas karogu.

Mehāniķis Jansonu Jānis priecājās, ka valdība bijusi tik gudra un nav mainījusi ledlauža nosaukumu. VARMA bija Somijā, VARMA ir Latvijā. Tā mainīšana nesot sev līdzi lāstu un nelaimi. To jau redzējām gan ADMIRĀĻA NAHIMOVA, gan prāmja ESTONIA un citās līdzīgās traģēdijās. VARMA. Skaists nosaukums. Warm angliski ir siltums. Jūr-



Ledlauzis *VARMA* Ziemas ledos.

niekiem tā ir darba valoda, un droši vien burtu līdzība silda viņu sirdis.

Bet intrigas nav pieklusušas vēl šodien, kaut pati Rīga smok sniegu gūstā. Bet kā ir Rīgas jūras līcī, to zina tikai tie, kuriem te jāstrādā dienu un nakti un vienīgajiem jānodrošina ceļš pie mums no visas pasaules.

Galvenās grūtības nav ledus laušanā. To tāda varena tehnika, kādu te redzam un par kuru apkalpe ir lepna, var malt ledus blāķus kā salmus. Lielākas nepatikšanas sagādā tas, ka jūrā tiek izlaistas «tupeles», kurām te vispār nevajadzētu rādīties. Ar tādiem brīvā tirgus brīnumiem ir vislielākā noņemšanās, un to redzu pat es, kaut esmu profāns jūras lietās. Kad pasmejos par to skaļāk, jūrnieki ir gandarīti un skopos vārdos man piekrīt, taču vieglāk no tā viņiem nekļūst. It sevišķi tāpēc, ka joprojām turpinās intrigas par nevajadzīgo ledlauža iegādi, kas esot tīra miljonu izdošana par «naglu kasti». Jo, rau, VARMA esot veca, nolietota, bet par to samaksāti septiņi miljoni, kas desmit izmaksas gados sasniegšot apaļus desmit.

Tiesa, ledlauzis ir būvēts Somijā 1968. gadā un uz pirkšanas laiku bija nodzīvojis veselu gadsimta ceturksni. Taču ledlauži nestrādā cauru gadu. Pat tādam neprašam kā man ir skaidrs, ka ar pilnu slodzi VARMA varēja nostrādāt kādus septiņus astoņus gadus, – ja rūktu nepārtraukti, kā tās tik tiešām visīstākās «naglu kašteles», kuras varmiešiem diendienā jāvelk ārā no lediem un jābaidās, lai pa ceļam nesajuktu gabalos. Tad nu gan būtu ziepes, jo VARMA domāta ledus, ne baļķu laušanai, ko lielākoties pārvadā šie mūžu izdzīvojušie «malkas jānīšī».

VARMA ir labi kopta un uzturēta kā veselībā, tā skaistumā un pamatīgumā visās lietās. Šis kontrasts jūtams, kad redzi kuģus, kuriem ik dienas sniedzam palīdzību. Atkal man paspruka šī lielībiņa, it kā mēs piederētu kuģa ļaudīm. Piedodiet, bet mūs, gribot negribot, pārņem prieks un lepnums par to, ka esam kopā ar vī-

riem un tehniku, kas to vien dara, kā palīdz citiem. Jau pirmajā dienā motorists Osvalds Platacis man teica: «Jūs pat iedomāties nevarat, cik te ir labi un kāda kārtība un pamatīgums valda visās lietās. Ticiet man, es esmu daudz strādājis uz visādiem krievu kuģiem, bet kaut ko tādu nebiju redzējis nekad.» Radists Andrejs man stāsta par saviem aparātiem, min priekšrocības, skaidro viļņus un citus «gercus», kas man kā Ķīnas ābece, bet es izliekos, ka saprotu, un klausos. Klausos, sevī smejot par muļķīgo situāciju, bet nevaru viņu pārtraukt, jo redzu, ka vīrs zina savu lietu un viņam ir īsta pieķeršanās darbam. Un tad mana klausīšanās gūst citu jēgu un skaistumu, jo es sāku dzirdēt to, kas aiz vārdiem un tehniskām zināšanām. Es sāku dzirdēt jūrnieka dvēseli, krietna darba cilvēka, mīloša tēva dvēseli.

Apkalpe raujas nepārtraukti kopš šā gada 27. janvāra. Motori tikpat kā netiek izslēgti. Vīriem nav nekādu izejamo dienu. Ir tikai vakts un atpūta. Tāpēc jēdziens «vakar» bieži vien attiecas uz šā rīta agro stundu, kurā runātājs savā kojā likās uz auss, un viņu var saprast tikai tas, kurš bijis vienā maiņā.

Te tāds jēdziens kā diennakts nepastāv. Ir maiņas. Ir četras darba stundas, kurām seko astoņas vajadzīgās atpūtai. Daļēji jau tāpēc vien tā laika uztvere te ir citādāka nekā krastā pat man, kaut nav ne tās atbildības, ne spriedzes kā komandai.

Te «laika mērs» ir arī reisi no Rīgas ostas līdz Irbes jūras šaurumam un atpakaļ. Un cik stundas tas ilgs, to neviens nevar paredzēt. Irbes jūras šaurumā, kas brīvs no lediem, VARMU gaida kuģi, kuriem jānokļūst līdz Rīgai. Pa radio tiek pieteikts, ar faksa palīdzību nokārtotas visas formalitātes par apmaksu, uz kartes – precizēta atrašanās vieta. Un tad sākas! Kaut gan arī šis apzīmējums ir gaužām relatīvs, jo īstenībā tas saplūst kopā, un šis jēdziens ir tīri sadzīvisks.

Vīriem laiku ripina maiņas, bet apkalpei kopumā – izvesto un ievesto kuģu skaits. Starp šiem diviem dzirnakmeņiem arī maļas ledlauža VARMA vīru kalendārais līguma laiks. Tik tiešām te jūtos kā spēcīgu dzirnakmeņu vidū, jo man apkārt tiek lauzts ledus. Varenais kuģa korpuss dreb, rūc, kratās. No augšas skatoties liekas, ka mēs uz vēdera drāztos pāri apsnigušai stepei. Ne miņas no tā, ka zem mums ir jūra un ka tiekam uz priekšu, tikai pateicoties dzenskrūvju rotācijai ūdenī.

Skatoties atpakaļ, pārņem brīnums, kā tik varena mašīna varēja izbraukt pa tik šauru kanāliņu.

Pirms uzkāpšanas uz ledlauža klāja un šīs «ekspedīcijas» man likās, ka pietiek ledū izdzīt ceļu un palaikam to attīrīt, lai kuģi varētu kursēt kā autiņi uz Ogres šosejas. Ak, smejies, Pajaco! Zinot un mīlot ledu kopš bērnības, es pat iedomāties nevarēju, kas tā par varenu un sīkstu dzīvību, it īpaši te, jūrā, kur tam ir masas spēks un simtiem citu faktoru, kas dara šo vielu neaprēķināmu un maz prognozējamu.

Ja jau mēs nevaram divreiz iekāpt vienā un tajā pašā upē, tad kā lai VARMA spētu otro reizi iziet pa pašas izlauzto ceļu kaut vai līdz Roņu salai? Jo klāt visiem dabas spēkiem, kā ledus biezumam, blīvumam, vējiem, straumēm, veciem lauzumiem, kuri kā metāla metinājuma vietās kļūst izturīgāki par pašu dzelzi, pievienojas «cilvēciskais faktors». VARMAS tā saucamie klienti vai glābjamie ir tikpat neaprēķināmi kā pati daba. Dažs sauc palīgā tikai tad, kad ūdens smeļas mutē. Bija arī tāds gadījums, un tas atņem apkalpei vai

divas maiņas.

Kad aizarāmies līdz nelaimīgajiem, atklājās sirdi tik plostoša nabadzības aina, ka neērti bija ņemt rokās kameru un filmēt šos grūtdieņus no mūsu labklājības klāja. Kuģīša borti bija sagumzīti kā dzērāja bikses. Un ne jau no lediem, jo tie tik augstu netika. Gadi, mīļie, arī dzelzs augumā zīmē savas pēdas. Kādus belzienus, kur un kādā pasaules ostā tas dabūjis, to var zināt tikai pats Dievs, ne komanda, kas, likās, ir tikai vakar salasīta no bezpajumtniekiem. Novārguši, izmocīti, bārdām noauguši, viņi atgādināja Amūras zelta meklētājus, kuri sev par lielu brīnumu ir iekūlušies Rīgas jūras līcī. Virsbūve vienos ielāpos, krāsu un rūsas plankumos, bet valsts karogs kā kājauts kirzas zābakiem. Ak, Dievs!

Paskatījos savas komandas vīros un neredzēju viņu sejās ne pēdas no izbrīna. Tātad ne pirmo reizi te tādus redz, – es sevī nospriedu.

Citi ir mēģinājuši pa mūsu izlauzto ceļu izšmaukt kā zaķi, bet iestieg savā nedarbā, «žāvējas» un kā bērni brēc pēc palīdzības, kura, nokārtojot formalitātes, augstsirdīgi tiek arī sniegta. Bez liekām emocijām, jo VARMAS vīriem tas ir darbs, un cilvēku «taupības faktors» tiem pazīstams kā jūras vēji. Arī alkatība un nerēķināšanās ar līdzcilvēkiem, izdzenot tos reisā uz «tupeles», ko jau sen naglu veidā vajadzēja dzīt sienā.

Es apbrīnoju komandas dziļo dvēseles inteliģenci. Man, vērojot ceļa laušanu, kādu mazo kuģīti, kurš iestrēgst, gribas nolamāt kā līdzjutējam hokejā: «Ko čammājies?» Bet paskatos sānis un apraujos. Es redzu, ka kapteiņa, stūrmaņu un pārējo vīru gara enerģija ir pie tiem tur, lejā. Jo bieži vien tie, kuriem jāpalīdz, ir augumā mazāki nekā mēs un, protams, arī savos spēkos un varēšanā vārgāki. No stūres mājas es skatos uz leju kā no septītā stāva balkona. Jo tik tiešām VARMU, salīdzinot ar krasta celtni, var nosaukt par septiņstāvīgo.

Jau minēju, ka VARMA ir labi kopta un ļeselīga no skata, turklāt šī komanda šodien patiešām ir Rīgas jūras līča sirds. No VARMAS ir atkarīga dzīvība Rīgas ostā. Bet vīros nav ne miņas no augstprātības un sava svarīguma apziņas. Tas ir patiešām apbrīnojami, jo esmu pieradināts, ka krastā pat atjaunotajā Latvijā daudzi dienesti uzskata sevi par zemes nabu un tos, kurus vajadzētu apkalpot, – par saviem kalpiem. Te nav ne miņas no šīs stulbās boļševiku laiku paliekas.

Tik reti gadās būt īsti inteliģentu cilvēku sabiedrbā, kādā esmu šajās dienās uz VARMAS. Tā ir atsevišķa tēma, un pie tās es gribētu vēl atgriezties, jo te esmu atradis vielu pārdomām kaut vai par inteliģences lomu Latvijas liktenī un to, kas galu galā ir inteliģence.

Te valda dīvaina ritma daudzskanība pašos cilvēkos, un tā nemanot ir pakļāvusi sev arī mani. Lasīšanai paņemtie detektīvromāni guļ somā neatvērti, jo visa mana dzīvošana ir līdzi apkalpes azartam, pienākumam un gandarījumam par paveikto. Jā, gandarījumam! To man apgalvoja viens no vīriem. Gandarījumam par to, ka viņi nu jau veselu mēnesi pierāda visai sabiedrībai un pasaulei, cik nepieciešams ir ledlauzis un cik tālredzīgs un saimnieciski pareizs ir bijis šis pirkums, un ka taisnība ir Rīgas ostas pārvaldniekam Gunāram Rosam, kurš apgalvojis, ka viena sekmīga darba sezona var segt pat kuģa triju gadu dīkstāvi.

Cerēt uz siltām ziemām nozīmē cerēt uz pasaules galu. Nedod, Dievs, mums piedzīvot «siltumnīcas efektu», ar kuru biedē daži zinošie vīri!



Jānis Streičs.

Latvija ir pasaules daļa, un te visam jānotiek, kā Radītājs licis. Ir jābūt auglīgām vasarām un saltām ziemām, jābūt lediem Rīgas jūras līcī. Mēs ieguvām neatkarību, lai dzīvotu. Uz dzīvošanu cer visa pasaule un dara visu, lai novērstu to «siltumnīcas efektu», kuru tā solīja VARMAS oponenti. Tā ir izlikšanās par mulķiem, lai citus vēl pamatīgāk apmuļķotu.

Protams, es esmu profāns jūras lietās, tāds pats profāns esmu arī kurpnieka amatā, bet tas netraucē man pateikt, vai kurpe spiež un uzberž asiņainas tulznas, vai arī tā ir ērta, veselīga un izskatīga.

Ja turpat vai nedēļas laikā, kamēr sabiju uz VARMAS pie neizslēgtiem, darbā pukstošiem motoriem un redzēju, kā vīri dienu un nakti ara ledus jūdzes un pat aiz astēm un ragiem kā purvā iestigušas govis vilka ārā amata brāļu neveiklos kuģīšus bez neviena «čē pē» no VARMAS puses, tad tas tomēr kaut ko nozīmē. Cik nav redzētas krastā visādas ķibeles pie traktoriem, kuļmašīnām, tramvajiem un galu galā pat pie kafijas dzirnaviņām. Te nebija neviena, itin neviena negadījuma. Kaut ko tādu piedzīvoju pirmo reizi mūžā, jo arī filmu uzņemšana saistīta ar tehniku, un mums ar savu ir visādi gājis.

Es zinu, kas ir darbs, zinu, kas ir cilvēki, un to visu uz VARMAS kā uz delnas redzēju labu, skaistu un lietderīgu esam. Kā arī to, vai pati VARMA ir vajadzīga Latvijai.

Jā, vajadzīga, jo viņa pati ir kļuvusi par Latvijas modeli, un viņu šodien noliedz tie, kuri to visalkatīgāk iekāro.

Apšaubīt tās lietderīgumu nozīmē to pašu, ko noliegt Latvijas nākotni. Te tik tiešām kā modelī dažādos rakursos var redzēt Latviju. Arī mūsu sapņos par nākotni. Dod, Dievs, mums visiem dzīvot tādos apstākļos, kādos strādā VARMAS komanda, kāda ir maksa par darbu, kāds profesionālisms te valda, kāda dvēseles kultūra. Dod, Dieviņ, to piedzīvot!

Te kā zem palielināmā stikla ie-

raugu arī tās nepilnības, kas velk mūs atpakaļ, un nesakārtotību, kas traucē dzīvot. Un atkal uzsveru – ne komandā un ne tehnikā, jo ledlauzis kā pilnība ir tikai darbā un saskarē ar partneriem, kam jāatbrīvo ceļš. Tā ir apkalpes misija, un tā tiktu veikta gods godam, ja ikdienā nevajadzētu palīdzēt izdzīvot sīkajam biznesam ar nepiemērotiem kuģīšiem. Un te nu pāri apkalpes un ostu vadības galvām gāžas problēmu lavīna no valsts nesakārtotības un kopējās nabadzības. Te jūrniekiem galu galā tās jāizstrebj kopā ar tiem, kas ir postā. Bet postā un nabadzībā nav tikai bēdubrāļi uz švakajiem kuģīšiem. Izmisuma un neziņas ledos ir visi zemnieki, kas par smiekla naudiņu izcērt savus mežus cerībā saņemt dažus latus, lai ne tikai izdzīvotu, bet arī atspertos nākamajam solim. Te es ieraugu, cik vienkāršas un ikdienišķas ir pasaules vērienīgās padarīšanas. Kaut vai tā, ko franču rakstnieks un lidotājs Antuāns de Sentekziperī nosauca par lielāko pasaules krāšņumu: «Pasaules lielākā greznība ir cilvēku attiecību bagātība.» Mēs neapzināmies un pat nenojaušam, ar cik neredzamām tūkstoš saitēm esam sakaros un atkarībā viens no otra. Kādam zemniekam kaut kur Latgalē pat sapņos nerādās, ka šonakt viņa baļķēnus no ledus gūsta velk ārā VARMAS vīri, un kādā Sanktpēterburgas rēderejā vēl nezina, ka viņu sarūsējusī vašbļodiņa Rīgas jūras līcī būtu aizgājusi pa burbuli, ja nebūtu VARMAS palīdzības.

Te es ieraugu vēlamo modeli daudzu sabiedrības problēmu risinājumam krastā. Nav jābūt bagātiem, lai sāktu daudzmaz cilvēciski dzīvot. Cilvēciski!.. Mēs stāvējām uz kapteiņa tiltiņa un no augšas skatījāmies uz kādu «ladogas» variantu, kurš mīcījās un netika uz priekšu, kaut bijām tam aplauzuši ledu visapkārt.

— Vajag iebukņīt no sāna, lai iet pa burbuli un cauri! — man blakus pasmējās kāds jauns puisis.

— To tu nekad vairs tā nesaki! Nekad! — vecākais mehāniķis Valdis Krūmiņš rāmā basā, pat ar smaidu sejā viņu norāja.

— Es jau pajokoju...

— Pat jokojot tu nedrīksti tā sacīt! Viņi ir jūrnieki tāpat kā mēs. Un kur mums katram var iznākt strādāt, uz kādas tupeles peldēt, Dievs vien zina. Iebukņīt?! Turklāt vēl no kreisā borta! Traks esi? Pa ja nejauši tas notiek, tu būsi vainīgais. Aizmirsti tādus vārdus!

Mani pārsteidza miers un labestība īstā jūras vilka sejā. Tā runā dzīves gudrība – mierīgi un labvēlīgi, jo arī jaunais ir jūrnieks un nav vainīgs, ka jauns un maz pieredzējis. Dzīve mācīs. Valdis zina to tikpat labi kā to, ka arī pats bijis jauns. Kaut tā risinātos domstarpības krastā – tur, mūsu augstākās varas sēžu zālē!

Ja jau mūsu «biezie» vīri nevar vai negrib palīdzēt trūkumcietējiem, ja paēdušie nesaprot izsalkušos, tad vienu gan varētu darīt, un tas neprasītu neko. Un tas būtu – nedižoties ar savu labklājību, lai kaut vai neradītu skaudību citos. Kaut vai! Arī tas būtu liels ieguldījums tautas gara veselībā. Turklāt ir vajadzīga dzīves gudrība kā Valdim Krūmiņam, kurš no tiesas ir gājis pa burbuli un skatījies puišu kārajām jūras nārām acīs, bet palicis kā tajā dziesmā «ciets kā krams». Un te nu ir tas kramīgums: ne skaļā balsī, ne lielībā, bet labsirdīgā, visu saprotošā smaidā. Jā, cik maz būtu vajadzīgs, lai sāktu cilvēciskāk dzīvot! Aiz ko uz VARMAS tāda iejūtība pret citiem? Ar ko šis mazais, vēlamais Latvijas modelītis atšķiras no lielās dzīves krastā? Ar to, ka te – gan stūres mājā, gan apakšā mašīntelpā un pat virtuvē,

pie visām pariktēm, kloķiem, pogām, stūres ratiem, zvaniem, binokļiem, magnētiskajām kartēm, visādiem citiem aparātiem, no kuriem man vispazīstamākais ir kastrolis ar garšīgu gulašu, – strādā un atbild cilvēki ar lielu darba un dzīves pieredzi. Pat pavāre no SĒNĪTES! Vīri ir gājuši tālās jūrās, un to, kā pasaules vēji un jūras sāļi ir ēduši un rūdījuši viņu raksturus un krājuši gudrību, visgleznaināk var redzēt bocmaņa vaigā. Zemzaru Uldis, lai uzmālētu Harija portretu, droši vien meklētu visrupjāko maisa audumu, kas atbilstu faktūrai. Bet dvēseli, jūrnieka jūtīgo dvēseli, kāda ir bocmanim, uzgleznot nevar. To var atklāt tikai tad, kad padzīvo viņa saimniecībā, kur viss ir bocmaņa pārziņā, sākot no enkura un beidzot ar palagiem matrožu kojās.

Un tāda ir visa komanda. Sākot ar kapteini Edgaru Ūķi un beidzot ar visjaunāko matrozi, kas vēl mācās Jūras akadēmijā. Un kaut arī puisim pieredzes nav ne tik, cik kapteinim melns aiz naga, toties viņam ir griba, patikšana un prieks, ko vecie jūt un atbalsta. Sēž tāds jaunais pie stūres, un es apskaužu viņu. Iekšā viss kņudēt kņud kā zeņķim, un tā vien gribas palūgt, lai atļauj arī man kaut uz mirkli savās rokās izjust, paturēt un virzīt šo vareno, rēcošo dzīvību.

VARMA, Latvija, Rīga – tas viss te kopā kā simbolā, kodolā, esencē. Ieskaitot arī ledus važas, nerimstošo darbu un šaubas no malas. Klāt tam arī dzimtās dabas skaistums. Te ķeru sevi pie nožēlas, ka nevaru uzmālēt šos neaizmirstamos saullēktus un saulrietus, te atklāju, cik dzīvs, mainīgs, krāsains var būt ledus lauks, cik skanošs, vizošs, vilinošs. Ja es būtu apdāvināts mūzikā, sacerētu ledus simfoniju, kurā pretēji pieņēmumam par sastingumu slavētu to kā dzīvību. Ak, Dievs, pat iedomāties nevarēju un zinu, ka krastā neviens pat nenojauš, kādiem baltiem liliju ziediem tas zied zilā jūras pļavā, kādiem pelēkiem linu palagiem šūpojas, līdz nav sastindzis savas varenības priekā. Kā sašķelts tas berzējas, līdz paliek līdzīgs milzu oļiem un saraujas līdz bruģakmeņa klājumam, kas, kodīgam salam iestājoties, atkal ķeras kopā. Un plaisas, lāmas, dzīvi debesu gabali baltajā klajumā! Mums kopā ar Raiti ir divas videokameras. Mēs cenšamies tās apgūt ne tehniskajās iemaņās, bet jūtīgumā uz toņiem un dabas dzīvo elpu. Esam filmējuši daudz. Varbūt kaut kam noderēs. Ir zudis miegs. Un es par to tikai priecājos. Jo naktīs, vai drebināmies pāri sniega laukiem, vai peldam atklātos ūdeņos, es vistiešāk līdz pašiem sirds dziļumiem izjūtu VARMU kā dzīvību pašu par sevi, kas cauri neziņas tumsai un lediem līdzīgi Latvijai lauž ceļu uz pasauli.

Un pašās beigās, mani mīļie, – te es vienkārši un piezemēti jūtu, kas vajadzīgs īstai cilvēku laimei. Tai vajadzīga veselība un darbs, no kura augļiem mēs varam dzīvot un priecāties. Un vēl – redzēt, ka no mūsu pūlēm kāds prieks tiek arī citiem.

Tikai laime nav viegla lieta. Tā smagi jānopelna, kā to dara VARMAS komanda. Tāpēc, lūdzu, izsakiet viņiem visiem visdziļāko pateicību par ceļa tīrīšanu uz pasauli. To tauta šobrīd sapratīs, jo redz, ko nozīmē slēgtie ceļi laukos. Sapratīs un domās piebiedrosies Jūsu vēlējumam.

Dziļā cieņā un pateicībā pret jūsu redakciju

Jānis Streičs,
1996. gada 29. februārī
no ledlauža VARMA

Burinieku gadsimta atmiņas

Kā raibā mozaīkā, kur gaišās krāsas mijas ar tumšākām, aizritējuši Mildas Kullis 93 mūža gadi. Prieka mirkļus nereti pārtraukušas melna izmisuma dienas, bet aizgājušo gadu desmitu pagātnē, tās kļuvušas vienlīdz mīļas un kā baltās, tā melnās dienas atstājušas tikai vieglu smeldzi.

Salacgrīvas osta. Tur, kur tagad plešas a/s «Salacgrīva – 95» teritorija, bija bagātā «Upes Kadagu» saimnieka māja. Turpat arī Mārtiņa Pētersona zvejnieka mājiņa, kur aizritējusi Mildas Kullis bērnība. Tieši pretīm «Upes Kadagiem» piestāja zvejas burinieki. Vējā plandījās uz vabām žāvēšanai uzvilktie tīkli, smaržoja darva un pietauvotie kuģi sarunājās tik sev saprotamām čīkstošām skaņām. Bet nedaudz augstāk skanēja vietējo un igauņu plostnieku klaigas.

— Te bija tie lielie ragati sataisīti, — stāsta Kullismāte. — Te tos plostus sacemmēja un saķēdēja un tad ar šleperiem vilka uz Rīgu. Tad te visi tie tīrumi un tie kūti bija baronam. Barons andelējās ar bagātiem žīdu kungiem, kas visus tos plostus uzpirka. Tādi smuki žīdu kungi bija. Mēs, bērni, skrējām viņiem roku bučot un tad dabūjām konfektes.

Mildas tēvs Mārtiņš Pētersons 1898. gadā beidzis Ainažu jūrskolu kā stūrmanis. Vadījis trīsmastu gafelšoneri «Anna Katarina». Mārtiņš Pētersons vadījis trīsmastu gafelšoneri «Anna Katarina» 1887. – 1888. gadā, bet viņa brālis Jānis bija kapteinis uz trīsmastnieka «Eden» 1906. – 1907. gadā un «Dzenis» 1907. – 1909. gadā. (Jēkabs burinieks nav stūrējis!).

Mārtiņš 46 gadu vecumā apņem divreiz jaunāku sievu un šajā laulībā cits pēc cita piedzimst 3 bērni. Trešais – ņiprs meitēns, ko Vecsalacas baznīcā nokrusta par Mildu. Bet ceturtais Laimonis nāk pasaulē pēc 10 gadu pārtraukuma. Rēķini kā gribi, pastarīti brašais kapteinis gādājis jau vismaz 60 gadu vecumā. Bet Milda tēvu atceras kā pavecu, bet vēl staltu vīru, kuram striķa gals allaž bijis pie rokas.

— Reiz pie pilskalna pār baļķiem pārskrēju Salacu, nogūlos uz plostiem un skatījos, kā upes dibenā rotaļājas zivtiņas. — Milda!,— pēc balss sapratu, ka tēvs ir sakaitināts, tomēr tūlīt atpakaļ negāju, domāju, kad viņam pāries dusmas, pēriens būs mazāks. Nekā nebija, dabūju vēl vairāk.

Tā tēvs Mildu jau no mazām dienām radinājis pie darba. Bet nav Mildas bērnības atmiņās gan ganu gaitas, rasotu pļavu un cīruļu trellu.Tā vietā jūras bangas un kaiju ķērcieni. Koltera smārds un duļļu klaboņa. M. Pētersonam bijušas trīs zvejas laivas. Tādēļ jau bērnībā Milda dabūja agri celties un iet jūrā ar airu laiviņu. — Paps ar vīriem brauca lielajā laivā un lika reņģu tīklus. Es ar Franci braucām ar otru laivu un likām doršu āķus, bet brālis un mamma ar trešo laivu tepat gar krastu strādāja ar vimbu tīkliem.

Drīz Mārtiņš Pētersons tiek pie sava kuģa. «Jamai» ir divmastu gafelšoners, īsts skaistulis, un to vadīja kapteinis Vilis Pommers. Diemžēl krievi kuģi piekrāva ar akmeņiem un nogremdēja Moonzundā 1915. gadā kā aizsprostojumu pret vācu floti.

— Uz «Jamai» es kādreiz braucu līdzi. Kad kāpām pa folltrepi, tad



vienmēr es pa priekšu, bet paps aiz manis, jo es jau tāds mazs meitēns vien biju, par Miļļuku mani sauca.

1857. – 1929. gados Salacgrīvā uzbūvēti 18 burinieki. Drausmīgs ir šo kuģu liktenis.

«Anna Agnes» – strandējis, vraks pie Skultes.

«Benjamin» – strandējis, vraks Liepājas priekšostā.

«Emelīna» – strandējis, vraks pie Salacas.

Bet lepnais trīsmastu gafelšoneris «Jadviga», kas krustu šķērsām bija izbraukājis Eiropu un Dienvidameriku, nogrima Vlissingenas tuvumā, kad viņa sānos ieskrēja angļu tvaikonis «Alcasar». Šoreiz visu komandu izglāba.

«Amalie», «Imanta», «Otto fon Salis», «Peter» – visi gājuši bojā pie dažādu zemju krastiem un jūrās. No 18 Salacgrīvā būvētiem zēģeļkuģiem 10 gājuši bojā, bet arī atlikušie cietuši avārijās un remontēti, bet daži pārdoti uz ārzemēm, un par to likteni ziņu nav.

Pirmā pasaules kara laikā Mildas brāli Jēkabu paņēma šķūtīs vadāt gūstekņus uz Valmieru. Viņš mājās neatgriezās, bet atrakstīja, ka nokļuvis Rīgā un uzkāpis uz viena šlepera. Tur viņš nedaudz sapelnījis un iestājies jūrskolā Kuģu ielā 25. Vēlāk viņš šo jūrskolu pabeidz kā kapteinis. Ļoti labvēlīgs bijis jūrskolas direktors Ernests Kalniņš, kas atļāvis arī Mildai un vecākai māsai Hertai dzīvot jūrskolā. Herta izmācījusies par šuvēju, bet Milda iestājusies mājturības skolā. Pēc tās beigšanas esot iznācis dienēt pie bagātiem un labiem kungiem. Tomēr jūras aicinājums izrādās vilinošāks nekā labā dzīve krastā un māsas nokļūst uz Andreja Kalniņa kompānijas kuģiem.

— Biški jau bij jūras slimība ar, kamēr pieradu. Pašā sākumā, kad braucu uz «Kaijas», dažreiz bija tik slikti, ka apvēmos: tiks krastā, es vairs nebrauks. Kāps nost!. Kā izkāpj krastā – vesels. Jābrauc vien ir.

Milda strādā uz «Kaijas» gan par



Milda Kullis 93. mūža gadā.

stjuarti, gan pavāri, bet māsa un brālis Jēkabs uzkāpj uz «Neibādes». Abi šie pasažieru kuģi kursē maršrutā Rīga – Ainaži.

— Bija stipri vētrains laiks. Braukt vai palikt Ainažos? «Kaijas» kapteinis Mārtiņš Čaks zvanīja uz Rīgu, bet «Neibāde» jau bija izbraukusi. Parasti pret Liepupi sastapāmies. Braucam, braucam, bet «Neibādi» ceļā nesatiekam. Tikai Rīgā uzzinājām, ka «Neibāde» pie Pabažiem nogrimusi. Nebija jau pasažieri vien, frakti arī ņēma. Laikam esot bijis pārlādēts un lūkas atstātas vaļā. Bet kas viņu riktīgi zin. Daudz cilvēku noslīka. Laikam arī puse komandas gāja bojā. Daudzi, kas peldēja uz krastu, bija sapinušies zvejnieku tīklos un noslīkuši. Visa komanda bija liepupieši, un «Neibādi» toreiz vadīja kapteinis Gustavs Lielkalns.

Par laimi Herta un Jēkabs šajā braucienā nepiedalījās, jo bija jau uzkāpuši strādāt uz «Laimas». Šoreiz vēl viņiem tā nelaime gāja secen. Es jau arī cerēju uz tālbraucēju kuģiem, un Kalniņš man solīja – tiklīdz pirksim kādu lielo kuģi, tā jums būs pirmā roka. Reiz krastā pienāk Kalniņš un pasauc mani no kuģa nost.

— Gribi braukt? — šis jautā.

— Gribu braukt, — es atteicu.

Tas bija vairāk nekā 5000 t štīmeris «Kūrs», Kalniņa kompānijas lielākais kuģis. Tas notika tieši Vasarsvētkos un gandrīz bija žēl braukt prom.

Braucot uz «Kūra», Milda uzzināja, ka iepretīm Nidas bākai Kuršu kāpās «Laima» apgāzusies un visa komanda noslīkusi. Tā aizgāja bojā arī Herta un Jēkabs.

— «Laima» veda labības kravu, — atceras Kullismāte. — Iesākumā neviens nekāpa uz tā kuģa. Komanda negribēja no Kēnigsbergas iet ārā, jo bija jau zināms, ka jūrā būs vētra. Bet kapteinis Lielkalns uzstājis, ka jābrauc. Viņš jau divus kuģus bija izpostījis. Pēdējo iebrauca Ainažu akmeņos un nosita propelleri. Bet «Laima» nogāja dibenā ar visu komandu un kapteini Lielkalnu. Viņi bija trīs brāļi Lielkalni. Viens no viņiem esot atradis jūrā bezsaimnieka kuģi ar kafijas kravu un lielā mantā iedzīvojies. Vēlāk Vitrupes jūrmalā vai Ķirbižos uzcēlis sev pili.

Kullismāte atceras, ka reiz miglā «Kūram» sānos ieskrējis kāds grieķu kuģis, bet, nesniedzot palīdzību, aizbēdzis. Komanda no ārpuses caurumam aizvilkusi brezentu.

— ...un citi skrēja iekšā to caurumu nostiprināt ar dzelžiem. Labi, ka kuģī nebija kravas, tad varēja tikt klāt un salabot tiktāl, ka saviem spēkiem varējām aizbraukt līdz Liepājai.

Reiz mierīgā laikā uz deķa uzkrāva milzu kravu, tomēr vētra uznāca pavisam negaidot, «Kūrs» varēja apgāzties. Tad mēs visi bijām uz kravas. Lai glābtu kuģi un glābtos paši, metām tās štenceles jūrā. Lielu

lērumu sametām. Iznāca jau visādas zemes izbraukāt. Biju Vācijā, Anglijā, Polijā, ar oglēm iegājām Āfrikā, nu, tur, kur tas Cukurs nolaidās – Orānā. Bet tā nemaz netika tajā Āfrikā iekšā. Caur lieliem vārtiem bija jābrauc. Katrā pusē kalna galā lielgabals.

Vislabāk varēja nopelnīt ar kontrabandu, bet tas bija šausmīgi bīstams darbs. Ostās šipšandleri nobrauca mašīnas aiz vagoniem un gaidīja, kad kapteiņi un stūrmaņi aiziet uz teātri. Tad viņi pa folltrepi augšā un sākam riktēties. Es uz borta malas ņēmu pretī kastes ar 24 pilnām spirta pudelēm. Tā kā špickastītes paņēmu un visu nesu iekšā savā pieliekamajā un tad tik sākās lielais darbs. Spirtu sakrāmēju mucās un gaļu pa virsu. Bet visu vajadzēja izdarīt kārtīgi, lai pudelēm netiek klāt sālījums. Saklāja pudeles ar maisiem un akurāti izgrieza brezenta ripas. Tās uzlika virsū kā mucas dibenu. Citi slēpa pa ogļu bunkuriem un kur jau katrs mācēja. Kad bija spirts uz kuģa, tad jau miera nebija. Matroži staigāja ar krāsas bundžiņām un putekļu lupatām. Nokrāsoja un novazāja ar putekļiem, lai slēptuve neatšķiras. Kontrabandas darīšanās gan komanda nebija vienota. To atrašanās vietas slēpa arī cits no cita. Muitnieki nāca augšā un visas malas izdurstīja ar gariem pīķiem. Bet man vienmēr jau bija gatavībā dzeramais un uzkoda. Spirtu vedām galvenokārt no Francijas un Beļģijas. Un visu tikai uz Somiju, jo tur jau toreiz bija sausais likums un kad somi tika kādā ostā, tad meta uz nebēdu. Bet pašu somu kuģi arī bija pilni ar kontrabandu. Somijā kupčiem to spirtu un konjaku bija jādabon no kuģa zemē. Ar kastēm jau nevarēja nest, tādēļ bāza tās pudeles kur tik mācēja.

— Visi bikšu stilbi bija salikti pilli un visi krekla pakaļi bija pilli. Ar šnallēm bija nošnallēti bikšu stilbi un tā gāja no kuģa zemē.

— Ārzemju ostās ielenes smuki saģērbušās un sasmaržojušās staigāja gar kuģa sānu, bet augšā viņas laist nedrīkstēja. Nu, varbūt matroži pa kluso kādu arī ielaida savā kubrikā. Vispār jau matroži bieži gāja pie meitām. Citreiz saķēra nesmukas slimības un vilkās uz kuģa kā vēži. Citi ostā apdzērās un palika guļot. Gadījās, ka kāds nepaspēja uz kuģa un palika svešā ostā. Bet Rīgā jau nebija labāk. Ielenes vazājās pa Grēcinieku ielu un Daugavmalu, kapteiņi un stūrmaņi ar viņām neielaidās, tie gāja uz ritīgām meitu mājām.

Kullismāte labi atceras mazās bodītes Daugavmalas tirdziņā.

— Šausmas, kas tur notika! Kaķi, suņi, karsts laiks un turpat arī gaļa un mušas. Vai tad visu kāds varēja nosegt. Pa vakariem slēdza tās būdas ciet. Bet viņi jau bija pliki tie būdi, bleķi priekšā un apakšā lieli kasti. Bet toreiz jau nezaga. Neko nezaga. Preču kastes sasedza ar brezentiem un turpat dzērāji gulēja visās malās. Uz «Kūra» Milda Pētersone braukusi no 1928. – 1931. gadam, bet «Kūru» sagrieza dzelžos piecus gadus vēlāk. Īslaicīgi strādājusi arī uz «Kalpaka», «Laimas», «Valentīnas» un «Verenas», bet Mildas pēdējais kuģis ir «Bārta». Uz tā dūšīgā jūras braucēja kāpj 1933. gada maijā. Šeit priekšā jau bija Mildas māsīca Alma, kas precējusies ar «Bārtas» kapteini, vecā «Kaijas» kapteiņa brāļa dēlu, arī Mārtiņu Čaksti. — Tā mēs divas māsīcas braucām, Alma par pavāri, es par stjuarti. Tad es dabūju riktīgi nostrādāties, Almai jau darbs negāja. Kaut kur pasaules jūrās uz kuģiem brauca arī otra Mildas māsīca Lidija Vasile.



— Reiz, mazgājot rokas, novilku gredzenu un atstāju bļodā. Kā šāvu ūdeni pār bortu – jūra priekšā! Kur tu vairs saķersi zelta gredzenu!

Saslimst Mildas māte un viņai jākāpj krastā. Iepazīstas ar zvejnieku Viktors Kullis un kļūst Kullis kundze. Braucot uz kuģiem Kullis kundze iekrājusi naudu un var Pālē atvērt veikalu. Tomēr no tirdzniecības rūpēm padomju vara Kullis kundzi atbrīvo. Vienīgā bagātība – četri bērni un krietns mazbērnu un mazmazbērnu pulciņš. Tik naktīs Kullismāte saklausa vēja aurus kuģu vantīs, redz svešu ostu ugunis un sapņos pārdzīvo savu vētraino jaunību.

— Žēl, ka tikai septiņus gadus dabūju iet jūrā, saka Milda Kullis. — Ja varētu, sāktu visu no jauna. Tik daudz redzēts un piedzīvots. Bija vērts!

A. Mitrēvics

Atradums Kalngalē

1995. gada rudens vētras sākās agrāk nekā parasti – pirmā trakoja jau augustā. Vēlīnais vasarnieks Didims Perevoščikovs, staigājot gar pludmali iepretim Kalngalei, atrada visai interesantu detaļu – no jūras izmestu sena kuģa brangu. Par interesanto atradumu viņš ziņoja Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja nodaļas vadītājai Ilzei Bernsonei, kura kāpās noslēptās detaļas apskati uzticēja Jūrmalas pilsētas muzeja izpētes grupai, kas ieguvusi zināmu praksi senu ūdens satiksmes līdzekļu detaļu piederības noskaidrošanā.

26. augustā izpētes grupa un Didims Perevoščikovs ieradās Kalngalē. Branga (špangouts), spriežot pēc īpatnējās formas, bija gatavota pirms apmēram 200 gadiem. Dažas tās virsmas vietas klāja upes gliemežu «mājiņu» atliekas. Tātad branga ilgāku laiku gulējusi upes gultnē. Pēc uzmērījuma zīmējumu izgatavošanas un fotogrāfēšanas atradumu ieraka tajā pašā vietā, kurā pirms dažām dienām Perevoščikova kungs to atrada.

Tagad izbraucienā iegūtie dati apstrādāti un atraduma vēsture noskaidrota. Minētajai brangai ciešs sakars ar izvirzīto piestatnīšu būvi Daugavas labajā krastā iepretim Centrālajam tirgum. Tur 1986. gada janvārī veica zemūdens darbus – vairāku metru attālumā no krasta veidoja akmeņu valni. Ūdenslīdēji, pārbaudot vaļņa kvalitāti, izbrīnīti ieraudzīja, ka no upes dibena izslējušās koka brusas ar robotiem puslokiem. Laikam kuģa atliekas, sprieda ūdenslīdējs Uldis Kazainis un paziņoja Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam. Ziema togad bija sniegaina un izcelšanas darbus traucēja sniega masa, kuras autoizgāzēji pastāvīgi bēra Daugavā, augšpus piestatnīšu būvvietas. Tomēr no upes dzīlēm izcēla pietiekami daudz detaļu, lai varētu spriest par ūdens satiksmes līdzekļa tipu, kuram tās piederējušas. Interesanti, ka vairums iegūto detaļu bija gulējušas iegrimušas upes gultnē, bet dažas, augstāk izvietotās, apskalojis ūdens. Tieši uz tām bija apmetušies milzums upes gliemežu ar savām «mājiņām».

Detaļu izpēte liecināja, ka tās veidojušas ap 8 metrus platu un pārdesmit matrus garu liellaivu. Senāk liellaivas korpusu būvēja līdzīgu kuģim – ar izteiktu ķīli. Ķīlis atvieglo liellaivas pārvilkšanu no vienas ūdens krātuves uz otru. Attīstoties transporta ceļu sistēmai pārvilkšanu atmeta, jo lētāk un ērtāk bija preces pārvest no vienas liellaivas uz otru ar ratiem. Lētāk tāpēc, ka liellaivas tad varēja būvēt ar pavisam plakanu dibenu, bez ķīļa un bez izturīga karkasa. Lētajām, plakanajām liellaivām bija neliela iegrime un daudz lielāka kravas ietilpība. No liellaivām ar ķīli Daugavā atteicās pirms apmēram pāris gadsimtiem. Tāpēc atradums Daugavā bija vismaz dažus gadsmitus vecs.

Kalngales pludmalē atrastās brangas iecirtumi dēļiem un arī forma pilnībā sasaucās ar atradumu Daugavā. Tātad branga bija no tāda paša tipa liellaivas. Daugavai raksturīgo gliemežu atliekas uz dažām brangas virsmām ļāva secināt, ka 1986. gada janvārī sniegotie ūdeņi brangu no Daugavas iznesuši jūrā, kur tā gulējusi līdz 1995. gada augusta vētrai, kad jūra, vēlīnam vasarniekam par prieku, to izmetusi krastmalā.

A. E. Zalsters,
Jūrmalas pilsētas muzejs

Izstrādāta Rīgas ostas attīstības programma līdz 2010. gadam



Kad 1996. gada 11. septembrī ar Rīgas ostas attīstības programmu līdz 2010. gadam iepazinās Latvijas Ostu padomes locekļi, Rīgas ostas valdes priekšsēdētājs Māris Purgailis teica: «Ostas pārvaldes uzdevums ir nodrošināt visām kompānijām vislabākos darba apstākļus. Izstrādātajā programmā plānots, kādu uzņēmējdarbību varētu attīstīt ostas teritorijā. Ostas attīstība ir Rīgas pilsētas attīstības plāna sastāvdaļa, kas valdības līmenī akceptēta jau šā gada sākumā. Pašlaik ostu izmanto samērā ekstensīvi, jo ir daudz brīvu teritoriju, kuras varētu apgūt vistuvākajā laikā.»

Rīgas ostas attīstības programma 1996. – 2010. gadam ir izstrādāta, pamatojoties uz 1995. gada 25. aprīļa Latvijas Ostu padomes apstiprināto Latvijas ostu attīstības valsts programmu un 1995. gada 14. novembra Ministru kabineta apstiprināto Latvijas transporta attīstības nacionālo programmu.

Svarīgi Rīgas ostā nodrošināt augstu servisa līmeni pasažieru un ro–ro kravu apkalpošanā, sadarbību starp ostas pārvaldi un ostas nomniekiem, kas sekmētu pievilcīgu Rīgas ostas tēla izveidošanu un privāto investīciju piesaisti, jo tuvākajos gados valsts investīcijas infrastruktūras attīstībā būs ierobežotas un pamatā būs jābalstās uz ieņēmumiem no ostas darbības un privātajām investīcijām.

Stāsta Rīgas ostas pārvaldnieka vietnieks **Vadims Kozačenko**: «Programmu izstrādāja Rīgas ostas pārvalde un nodeva to vērtēt ekspertu grupai, ko vadīja Satiksmes ministrijas Stratēģiskās plānošanas departamenta Ārvalstu investīciju un kredītu nodaļas vadītājs Vigo Legzdiņš. Eksperti deva vērtīgus priekšlikumus un papildinājumus.

Ir divas pieejas ostas attīstības plānošanā. Pirmā – izbūvēt ostu un tikai tad domāt par kravām. Otrā – jau būvējot ostu, paredzēt konkrētu kravas plūsmu. Mēs izvēlējāmies otro variantu. Programmā novērtēts kravu apgrozījums Rīgas ostā, ka arī prognozēta kravu plūsma nākotnē. Programmai ir trīs daļas. Pirmā paredz esošo jaudu modernizāciju, otrā –

turpināt modernizāciju un uzsākt jaunu terminālu būvi, trešā – apgūt jaunas teritorijas.

Pašlaik ostas pārvalde cenšas atrisināt aktuālus jautājumus, piemēram, līgumattiecības ostā, gādāt par ostas būvju racionālu apsaimniekošanu. Nākotnē ostas pārvalde būs centrs, kas regulēs ostas darbību un dos iespēju sekmīgi strādāt privātuzņēmējiem.

Laikā no 1992. līdz 1996. gadam Rīgas ostā veikti padziļināšanas darbi 1 448 000 m^3 apjomā. No tiem pēc RĪGAS OSTA – 304 000 m3 un citas organizācijas – 1 144 000 m3. 1996. gadā paredzēts veikt padziļināšanas darbus 409 000 m3 apjomā. Ir izstrādāts tehniskais uzdevums galvenā kuģu ceļa gabarītu palielināšanai līdz 150 m un padziļināšanai līdz 13,5 m. Veicot šos darbus, paredzams, ka kopumā būs jāizsmeļ 3 081 393 m3 grunts.

Programmā detalizēti izstrādāta kravu apgrozījumu prognoze, ostas pārvaldes struktūra, ostas nodevu un pakalpojumu tarifu sistēma, Rīgas ostas mārketinga stratēģijas koncepcija, finansiālie aspekti, ostas attīstība un vides aizsardzība.»

Stāsta ekspertu grupas vadītājs **Vigo Legzdiņš**: «Kad pēc ostas pārvaldnieka Gunāra Rosa lūguma ekspertu grupa izanalizēja programmu, to vajadzēja papildināt ar sadaļām, kas nebija detalizēti izstrādātas, piemēram, teritoriālās plānošanas jautājumi, transporta pievedceļu veidošana, ievērojot pilsētas infrastruktūras attīstību. Izanalizējām ekonomiskos aspektus – cik liela nauda, ņemot vērā kravu apgrozījuma prognozes, nākotnē varētu būt pārvaldnieka rīcībā, lai realizētu investīciju projektus, saistītus ar infrastruktūras attīstību.

Lai programma būtu saprotamāka un pārskatāmāka, izstrādāju tādu kā satura rādītāju, kurā ietvēru visus jautājumus, kurus nepieciešams atspoguļot. Visu sistematizējot, radās ziņojums, ko izlasot veidojas priekšstats par Rīgas ostas darbību šodien un tās attīstību nākotnē. Programma nav detalizēts dokuments, bet gan «darba rīks» ilgtermiņa plānošanai. Šodien jāveic priekšdarbi, lai tie projekti, kas būs nepieciešami pēc pieciem gadiem un vēl tālākā nākotnē, būtu savlaicīgi sagatavoti. Šeit es domāju pirmsprojekta izpēti un finansēšanas modeļa noteikšanu, kā arī visu pārējo.

Iesākumā dokumenta nosaukums bija Rīgas ostas attīstības plāns, bet tad nolēmām palikt pie vārda programma, jo plāns ir kaut kas detalizētāks un paredzēts īsākam laika posma. Šodien neviens nepateiks, kāda būs situācija 2005. vai 2010. gadā. To jau pierādījuši pētījumi par Latvijas ostām, jo prognozes bija kardināli atšķirīgas, sākot ar absolūti pesimistiskām, kas izstrādātas 1993. gadā PHARES programmas ietvaros, līdz optimistiskām, ko savos biznesa plānos ietvērušas ostā darbojošās stividorkompānijas. Rūpīgāk iepazīstoties ar dokumentiem, kuri ne vienmēr sagatavoti atbilstoši realitātei, nonācām pie secinājuma, ka nedrīkst aritmētiski summēt dažādu kompāniju prognozes, jo tā var iegūt absurdus rezultātus. Centāmies prognozēt kravu pieaugumu nākotnē atbilstoši ekonomiskās situācijas izmaiņām reģionā pēc makroekonomiskajiem rādītājiem, saistot to ar sakarību starp nacionālā kopprodukta pieaugumu un eksporta importa pieaugumu attiecīgajā valstī vai reģionā. Šāda metodika izstrādāta pasaulē un ir aprobēta. Izstrādājām minimālo, vidējo un maksimālo scenāriju, kuru rādītāji viens no otra atšķiras apmēram par 20 procentiem. Apzinoties, ka kravu

Kravu apgrozījuma prognoze Rīgas ostā 1995.g. – 2010.g. (milj. t) pie vidējā pieauguma tempa

Nr.	Kravu veidi	1995	2000	2005	2010
1.	**Beramkravas**				
1.1.	Rūdas	0,05	0,1	0,15	0,2
1.2.	Akmeņogles	0,41	0,8	0,9	1,0
1.3.	Celtniecības materiāli	0,35	0,3	0,4	0,5
1.4.	Ķīmiskās kravas	0,44	0,5	0,6	0,7
1.5.	Labība	0,14	0,1	0,1	0,1
	Beramkravas kopā	**1,55**	**1,8**	**2,15**	**2,5**
2.	**Kokmateriāli kopā**	**2,0**	**2,2**	**2,5**	**2,5**
3.	**Ģenerālās kravas**				
3.1.	Kravas treileros	0,28	0,60	0,80	1,00
3.2.	Kravas konteineros	1,29	1,80	2,30	2,80
3.3.	Ātri bojājošās kravas	0,10	0,20	0,30	0,40
3.4.	Dažādi metāli	1,24	2,00	2,30	2,7
3.5.	Ķīmiskās kravas	0,01	0,05	0,08	0,10
3.6.	Metāllūžņi	0,10	0,15	0,20	0,30
3.7.	Mašīnas un iekārtas	0,05	0,10	0,20	0,40
3.8.	Kokvilna	0,07	0,15	0,30	0,40
3.9.	Zivis un zivju produkti	0,12	0,05	0,10	0,30
3.10.	Pārējās ģenerālās kravas	0,12	0,73	0,68	0,78
	Ģenerālās kravas kopā	**3,38**	**5,83**	**7,26**	**9,18**
4.	**Lejamās kravas**				
4.1.	Nafta un naftas prdukti	0,48	1,00	1,80	2,40
4.2.	Ķīmiskās kravas	0,03	0,05	0,09	0,12
	Lejamās kravas kopā	**0,51**	**1,05**	**1,89**	**2,52**
5.	**Pārējās kravas kopā**	**0,01**	**0,02**	**0,1**	**0,2**
	Pavisam kopā	**7,45**	**10,9**	**13,9**	**16,9**

pieaugums nebūs lineārs, ceram, ka pieauguma reālie rādītāji būs prognozētajās robežās vai tuvu tām.»

— Kāpēc šāda prognoze bija nepieciešama?

— Pašlaik Rīgas ostas pārvalde attīsta infrastruktūru, pamatojoties uz naudu, kas iekasēta no ostas nodevām un citām darbībām ostā. Pārvalde nav ņēmusi kredītus, bet nākotnē vajadzēs domāt par ilgtermiņa aizņēmumiem, lai apsaimniekotu jaunas ostas teritorijas.

— Vai programmā ierakstīti arī konkrēti skaitļi?

— Precīzi prognozēt katru ieņēmumu ir sarežģīti, tāpēc izstrādājām relatīvu shēmu. Pieņēmām, ka katra pārstrādātā kravas tonna atstāj zināmu naudas summu ostas pārvaldes kasē. Tā ir robežās no 75 centiem līdz vienam dolāram. Prognozējām, cik katru gadu ostas pārvaldei būs līdzekļu, ko ieguldīt infrastruktūras attīstībā, cik būs brīvu līdzekļu. Līdz 2010. gadam pie minimālās kravu apstrādes prognozes ostas pārvaldes rīcībā varētu būt aptuveni 40 miljoni

latu, bet pie maksimālās kravu apstrādes – no 50 līdz 55 miljoniem latu.

— Kā programmā atspoguļota stividoru darbība?

— Šajā programmā daudz nav runāts par stividoru darbību. Tā ir ostas infrastruktūras attīstības programma. Sagatavojot dokumentu, tika ņemti vērā tādu stividorkompāniju kā RĪGAS TIRDZNIECĪBAS OSTA un RĪNŪŽI plāni. Programmas pielikumā paredzēts nākotnē realizējamos projektus sadalīt vairākās daļās – ostas pārvaldes realizējamie projekti, uzņemējsabiedrību projekti, ar ostu saistītās transporta infrastruktūras projekti, kuru realizētāji var būt gan uzņēmumi, gan pārvalde, gan pilsēta, gan valsts. Ostas pārvaldes projekti galvenokārt saistīti ar jaudu palielināšanu un jaunu teritoriju apgūšanu Ķīpsalā, Krievu salā un Voleros. Neatliekami uzdevumi būs arī ostas padziļināšana, vides aizsardzība, pasažieru termināla celtniecības pabeigšana.

— Vai Rīgas Tirdzniecības brīvosta ir iekļauta šajā programmā?

— Brīvostas koncepcija parādījās, kad dokuments jau gandrīz bija izstrādāts, tomēr ir sadaļa arī par šo tēmu. Tajā teikts, ka Brīvās ekonomiskās zonas izveidošana Rīgas ostā varētu kļūt par notikumu ne tikai Latvijā, bet arī visā Baltijā. Brīvostas statusa piešķiršana Rīgas ostai vai tās atsevišķām daļām ir elements konkurences cīņā par investīcijām un kravu piesaistīšanu. Kā pozitīvās tendences brīvostas statusa piešķiršanā ostai būtu kravu ātrāka un efektīvāka apstrāde, muitas procedūru vienkāršošana, noliktavu saimniecības attīstība, izmaksu samazināšana, papildu kravu apjomu piesaiste, kompāniju ieņēmumu palielināšanās, budžeta ieņēmumu palielināšanās.

— Kas šajā programmā ir pats galvenais?

— Pirmkārt, svarīga ir ilgtermiņa attīstības prognoze, pieminot gan kravas, gan ieņēmumus, kas ļauj spriest par iespējamām summām nākotnē. Otrkārt, Rīgas ostas attīstības programma saskaņota ar pilsētas ģenerālo attīstības plānu, lai nākotnē būtu vienota pieeja ostas un pilsētas plāna attīstībā.

— Lūdzu, nosauciet kādu zīmīgu skaitli!

— Vispatīkamāk būtu, ja 2010. gadā piepildītos optimistiskā prognoze un kravu apgrozījums Rīgas ostā gadā tuvotos 19 miljoniem tonnu. Jāpiebilst, ka nepieciešami ļoti lieli ieguldījumi infrastruktūras attīstīšanā. Domāju, ka šie ieguldījumi atmaksāsies.

Nobeigumā vēl kāds secinājums. Rīgas ostas kravu apjomu pieaugums galvenokārt atkarīgs no tranzīta. Latvijas ostu attīstību sekmētu labas saimnieciskās attiecības ar Austrumu un Rietumu valstīm, bet spēcīgu impulsu varētu dot Austrumu – Rietumu multimodālā transporta koridora iekļaušana Transeiropas transporta tīklā.

Materiālu sagatavojis
E. Kocers

Rīgas ostas attīstība ir drošās rokās

Šad un tad pavīd informācija, ka Rīgas osta piestātņu garuma ziņā esot otra lielākā Baltijas jūras krastos, tūdaļ aiz Sanktpēterburgas. Taču ostas tautsaimniecisko nozīmi nebūt nenosaka kilometriem garās piestātnes. Svarīgi – cik un kādas tilpības kuģi ienāk šajā ostā, kāds kravu apgrozījums sasniegts, liekot lietā pareizi organizētu mārketingu un menedžmentu. Par Rīgas ostas attīstību aizvadītajā gadā stāsta Rīgas Domes priekšsēdētājs Māris Purgailis (viņš arī ostas valdes priekšsēdētājs), Rīgas ostas pārvaldnieks Gunārs Ross un pārvaldnieka vietnieks Andris Dumpenieks.

Ostas attīstībā investēti 13 miljoni ASV dolāru

M. Purgailis: — Pēdējo trīs gadu laikā Rīgas ostas attīstībā investēti turpat 13 miljoni ASV dolāru. Darbojoties saskaņā ar «*Likumu par ostām*», nopelnītā nauda tiek ieguldīta ostas tālākā attīstībā. Pašlaik Rīgas ostā ir īsts rekonstrukcijas darbu periods. Juridiskajā ziņā mēs sakārtojam ostas pārvaldes lietu, jo pirms gadiem bija tā – tie, kas te veica uzņēmējdarbību, pārvaldīja arī noteiktu ostas teritoriju. Tagad visu ostu pārvalda tās pārvalde, kuras augstākais noteicējs ir ostas valde, kas sastāv no valsts un pilsētas pašvaldības pārstāvjiem.

Ostas pārvalde vispirms ir nodarbojusies ar infrastruktūras izmaiņām Rīgas ostā, lai nodrošinātu pilnvērtīgu ostas darbību. Līdz šim ir veikta Rietumu mola rekonstrukcija, Pasažieru ostas jauno piestātņu izbūve, dažādu peldošo navigācijas līdzekļu pakāpeniska nomaiņa, kuģu ceļa padziļināšana. Tika iegādāts arī ledlauzis *VARMA*.

1994. – 1995. gadā tika pieņemti Rīgas ostas pagaidu noteikumi, pakalpojumu tarifi, un par ļoti būtisku uzskatu Austrumu mola rekonstrukciju, jo esam aizšķērsojuši Daugavas fārvatera aizskalošanu un pludmales noskalošanu Vecāķu pusē. Mola sliktais stāvoklis pastāvīgi apdraudēja Rīgas ostas darbību. Pagājušā gada vasaras labvēlīgie laika apstākļi ļāva Austrumu mola rekonstrukcijas darbus pavirzīt tālāk, nekā bija pat ieplānots. Rudenī jau redzējām, ka Daugavas gultnes aizskalošana ir beigusies.

Par nozīmīgu darbu uzskatu Daugavas gultnes padziļināšanu, arī tos darbus Vanšu tilta rajonā, kur no upes gultnes bija jāizceļ «brīnumu» lietas, ko mūsu pilsētai kā «dāvinājumu» bija atstājuši Vanšu tilta celtnieki. Tika veikta mērķtiecīga kuģu ceļa padziļināšana Pasažieru un Eksporta ostas rajonā. Izstrādājām jauno Rīgas ostas attīstības plānu, tādēļ uzskatu, ka 1995. gadā ir labi pastrādāts, lai Rīga godam sauktos par ostas pilsētu.

Padziļināšanas darbiem vien iztērēts 4 miljoni latu, Austrumu mola rekonstrukcijai – 1,41 miljons latu. Nauda ir ieguldīta, lai nodrošinātu ostas darbību ilgākam laikam.

Ja raksturojam kravu apgrozījumu, 90% no Rīgā ienākošajām kravām ir tranzītkravas. Salīdzinājumā ar 1994. gadu kravu apgrozījums ir pieaudzis par 24,8 procentiem. Viss liecina, ka situācija normalizējas, tai ir jāseko un jāveic analīze, lai labāk veiktos 1996. gadā. Pēdējo trīs gadu laikā šie 13 miljoni ASV dolāru investējās – tas liek domāt par nopietnu ostas tālākās attīstības programmu un tās



Par Rīgas ostas attīstību domā Rīgas domes priekšsēdētājs Māris Purgailis, Rīgas ostas pārvaldnieks Gunārs Ross un pārvaldnieka vietnieks Andris Dumpenieks.

veiksmīgu iekļaušanu pilsētas infrastruktūrā.

Kā pārvaldīt ostas teritoriju?

G. Ross: — «*Likums par ostām*» būtiski mainīja situāciju Latvijā un tās jūraslietās. Ostas pārvalde tika nodalīta no uzņēmējdarbības, tātad stividorkompānijām, kas darbojas ostas teritorijā. Pārvalde lūkojas, kā tiek izmantota ostas teritorija un cik kvalitatīvi stividorkompānijas šajā teritorijā strādā. Ostas pārvaldes uzdevumos ietilpst arī kuģu ceļu uzturēšana pienācīgajā kārtībā, navigācijas līdzekļu nodrošinājums. Ostas pārvalde savu saimniecisko un finansiālo darbību veic tikai ostas apmēros. Tātad Rīgas osta darbojas uz bezpeļņas organizācijas principiem – to, ko iegūstam, ieguldām ostas attīstībā.

Viens no būtiskākajiem jautājumiem ir zemes īpašumi ostas teritorijā. 1995. gadā Rīgas Dome apstiprināja ostas robežas, nule ir noteiktas arī ielu sarkanās līnijas ostas teritorijā. Jau tagad mēs varam pateikt, kurus zemes gabalus varētu izmantot jaunu objektu būvniecībai ostas robežās.

A. Dumpenieks: — Ostas zemju jautājumu sākām skatīt jau tūlīt pēc Rīgas Domes 1992. gada novembrī pieņemtā lēmuma, kad tika noteiktas Rīgas ostas robežas. Vispirms bija Ģeodēziskā centra informācija par ostas teritorijā esošajiem gruntsgabaliem (no 350 gruntsgabaliem 30% piederēja valstij, 30% – pašvaldībai un 30% privātīpašniekiem), kad «*Likums par zemes reformu pilsētās*» vēl bija ticis tikai līdz 1. lasījumam.

Arī ostas teritorijā ir privātīpašnieku zemes. Patlaban norit ostas zemes mērījumi. Jau paveikti darbi Sarkandaugavā, patlaban tie rit VSK *RĪNŪŽI*, drīz uzsāksim VAS *RĪGAS TIRDZNIECĪBAS OSTA*. Tāpat zemes uzmērīšana notiek Daugavas kreisajā krastā. Vēl arvien vērojama slimīga tendence no dažu uzņēmējsabiedrību puses – par katru cenu iegūt

vairāk zemes, neatceroties, ka būs jāmaksā pārmērīgi liela zemes nomas maksa.

Ostas nodevas un tarifi

G. Ross: — Vēl 1993. gadā darbojošos ostas tarifus un nodevas izstrādāja pēc bijušās PSRS Jūras flotes ministrijas parauga. PSRS laikā ostu tarifus sadalīja vienkārši – padomju kuģiem un ārvalstu kuģiem.

Pēdējo gadu laikā mēs veicam visu Eiropas ostu nodevu un tarifu analīzi, un es pēc kopēja darba ar profesionālajiem kuģu aģentiem nevaru teikt, ka Rīgas ostas tarifi būtu augsti. Mūsu izmaksas veido tikai 80 – 81% no Eiropas attīstītāko ostu nodevām. Un te nu jārunā profesionāli, jo ostu nodevas un tarifi ir pakārtoti un pielīdzināti kuģu tilpībai, ienākšanas ostā regularitātei utt. Latvijā, tāpat kā citur pasaulē, nodevas nosaka pēc kuģu tonnāžas – tā esam vienojušies. Kanāla nodeva Rīgas ostā ir noteikta pēc kanāla garuma un tā līdzekļu ieguldījuma, kas nepieciešams, lai to uzturētu kārtībā. Patlaban Rīgas ostas kanāla izmaksas ir 83 – 85% no vidējām Eiropas ostu kanālu izmaksām, tās pieņemot par 100%. Ostas tarifi noteikti arī attiecīgās klases kuģiem (ro–ro, pasažieru, kruīza kuģiem) un nevis tādēļ, lai tos atgrūstu, bet gan piesaistītu Rīgas ostai.

Lai sistematizētu ostas maksājumus, tika noteikti šie tarifu «griesti», jo vienā ostā nevarētu būt milzīgas tarifu atšķirības. Kaļiņingradas ostas pakalpojumi ir par 18%, bet Sanktpēterburgas – par 11% dārgāki nekā Rīgā.

Cik dārgi ir ledlauža *VARMA* pakalpojumi

G. Ross: — Es nekādā ziņā nepiekrītu, ka ledlauža *VARMA* pakalpojumi būtu ļoti dārgi. To cenās nav iekļauti nekādi nodokļi, tikai un vienīgi ekspluatācijas izmaksas. Un ja tās patlaban ir relatīvi augstas, tad jāatceras, ka ledlauzis ir pirkts par diezgan bargu naudu un 10 gadu laikā Somijai par to ir jāsamaksā. Mūsu parāds nav brālis, tādēļ katru gadu 15. decembrī mēs 1 miljonu 115 tūkstošus dolāru maksājam Somijai.

Mēs sava ledlauža pakalpojumu maksu esam saskaņojuši ar igauņu kuģu kapteiņiem, un tās ir daudz zemākas nekā Sanktpēterburgas ostas ledlauža pakalpojumu cenas. Ledlauzis ar kuģu karavānu no Kolkas līdz Rīgai atnāk 6 – 8 stundās, maksājums (20 tūkstoši ASV dolāru) ir proporcionāls kuģu skaitam.

Nesen tika saņemts Norvēģijas kuģu īpašnieku protests par to, ka *VARMAS* izmaksas esot it kā 1800 ASV dolāru par stundu. Tā nav, tādēļ mēs cenšamies dot plašu informāciju kuģu īpašniekiem, lai izskaidrotu patiesās cenas ceļam ar ledlauzi uz Rīgas ostu.

M. Purgailis: — Nomātie ledlauži vienmēr izmaksājuši daudz dārgāk. Mums kā ostas saimniekiem ir jāpierāda kravu piegādātājiem un kuģu īpašniekiem, ka Rīgas osta ir kuģojama visu gadu. Ledlauzis nav pašmērķis, tāpat kā osta ir tikai neliela daļiņa visā garajā tranzīta koridorā. *VARMA* nodrošina stabilu un nepārtrauktu Rīgas ostas darbu vissmagākajos ledus apstākļos. Tieši *VARMAS* darbs ļauj kravu piegādātājiem ilgstoši plānot savu stratēģiju, izmantojot Rīgas ostu.

Vai uz Rīgu brauks solīdu rēdereju pasažieru kuģi?

G. Ross: — Par Rīgas ostu mēs esam snieguši plašu informāciju respektablos pasaules jūrniecības žurnālos, tāpat ir notikušas pārrunas ar *STENA LINE* rēdereju un citām, lai piesaistītu Rīgai pasažieru kuģus – kā

līnijkuģus, tā kruīza kuģus. Pagājušā gada novembrī Kopenhāgenā piedalījāmies *EF JOHN* kompānijas saietā par pasažieru industriju Baltijas jūrā. Uz līdzīgu tikšanos bijām arī Stokholmā. Esam informējuši visas lielās kuģošanas sabiedrības par situāciju Rīgas ostā – ka te ir pilnīgi nodrošinātas iespējas šo kuģu pieņemšanai. Vēl pilnībā nav tas komforta līmenis, kas nepieciešams, lai strādātu ar kuģu pasažieriem un tūristiem, bet darbi Pasažieru ostā turpinās.

Sakarā ar Eirotuneļa izbūvi un tiltu pār Dāņu šaurumiem projektēšanu un būvi, pasaulē notiek teritoriju sadale starp lielajām pasažieru kuģu rēderejām. Tas skar arī braucienus un līnijas uz Baltijas valstīm. Kurš kurā līnijā strādās – tā ir cīņa.

Patlaban Rīgas osta nodarbojas ar šo līniju operatoru sagatavošanu. Es ceru, ka Rīgas ostā arvien biežāk ienāks solīdu rēdereju kuģi.

M. Purgailis: — Šī ir viena no pamata prioritātēm Rīgas Domē, lai Pasažieru ostai piesaistītu stabilus līnijkuģus. Jāpabeidz Pasažieru ostas labiekārtošana, jārod līdzekļi visam šim darbam.

G. Ross: — Vēl PSRS laikā piekoptā politika līnijkuģu piesaistē mums sāpīgi atspēlējas pat tagad. Ārzemju kompānijas pārmet toreizējiem pilsētas saimniekiem par ekskluzīvo tiesību kuģu līniju piesaistē Rīgai nodošanu Zviedrijas kompānijai *BALTIC TERMINAL*. Tagad reizēm nākas dzirdēt, ka mūsu politika pasažieru kuģu līniju piesaistē ir nenopietna, taču tas ir vērtējums par 90. gadu sākumā izdarītajām kļūdām. Mēs diemžēl esam šā nepatīkamā fakta mantinieki.

Vēlreiz – par naftas terminālu Rīgā

M. Purgailis: — Pirmais impulss naftas termināla celtniecībai Rīgas ostas teritorijā bija Latvijas Ostu padomes lēmums vēl Teikmaņa kunga darbības laikā Domē. Rīgas ostas valde pieņēma lēmumu par šā termināla celtniecību un ierobežoto darbību, lai tas nekaitētu ne ostas, ne Rīgas iedzīvotāju interesēm. Skaidrs ir viens – Rīgas ostā ir nepieciešama vieta, kur kuģi varētu uzpildīt degvielu. Līdz šim tie speciāli devās uz Ventspili.

G. Ross: — Es pat negribētu to nosaukt par terminālu. Tā būtu naftas produktu bāze Rīgas ostas un pilsētas vajadzībām, kas neradītu draudus apkārtējai videi un iedzīvotājiem. Savulaik šāda ideja jau bija par Jaunmīlgrāvja naftas bāzi, tagad izšķirāmies par bāzes celtniecību VSK *RĪNŪŽI* tuvumā. Tiks uzceltas specifiski aprīkotas piestātnes naftas produktu apstrādei. 18 cilvēku grupa strādāja pie vietas izvēles, osta būs ierobežota bīstamajiem naftas un ķīmiskajiem produktiem. Būtībā – tā ažiotāža, ko presē sacēluši daži rakstītāji, galīgi neatbilst reālajam stāvoklim un iecerēm. Šīs bāzes izveide būs nozīmīga pilsētas infrastruktūras attīstībā. Vecmīlgrāvja dzelzceļa mezglā pirms diviem gadiem apkalpoja 200 vagonus dienā, bet tagad – 400 vagonus dienā, mēs redzam, kā aug kravu apgrozījums Vecmīlgrāvī, īpaši VSK *RĪNŪŽI*. Es uzskatu, ka pilnīgas muļķības ir šo naftas bāzi saistīt ar runām par konkurenci Ventspilij.

Rīgas ostai, pilsētai un vietējiem uzņēmējiem šāda naftas produktu bāze ir vajadzīga ikdienas darbam – tādēļ tapa šis projekts, kas ir pamatots.

Tas būs gan eksporta, gan importa naftas termināls tiem apjomiem, kādi nepieciešami Rīgas ostai un pilsētai. Un atcerēsimies, ka Rīgas jūras līcī var ienākt tikai dubultkorpusa tank-

kuģi, tātad dabas draugiem uztraukumam nav pamata. Patlaban būtu nenopietni spriest arī par naftas termināla jaudu un apjomiem – to noteiks infrastruktūra. Jo vairāk paplašināsies kravu apgrozījums, jo lielāka būs nepieciešamība pēc naftas produktiem.

Rīgas ostā ir vēlme izveidot brīvo ekonomisko zonu, ir projekti par brīvostām, taču tie ir tālākas nākotnes jautājumi.

Lai Rīgas ostai veicas!

G. Šīmanis

Kravu apgrozījums Rīgas ostā

(tūkst. t)

Nr. Uzņēmuma nosaukums	1992.g.	1993.g.		1994.g.		1995.g.	
	t	t	%	t	%	t	%
1. VAS *RĪGAS TIRDZNIECĪBAS OSTA*	4393,3	2807,9	–36,1	2915,5	3,8	3118,9	7,0
2. VSK *RĪNŪŽI* (iesk. *ALPHA – OSTA*)	283,3	497,7	75,7	1035,4	108,0	1534,5	48,2
3. SIA Rīgas jūras osta *VOLERI*	572,1	228	–60,1	185,8	–18,5	266,4	43,4
4. SIA *KRS*				2		0	–100,0
5. A/s *ĒCK*				17		88,7	421,8
6. SIA *MAN-TESS*		61,5		134	117,9	188	40,3
7. A/s Latvijas zvejn. sav-ba uzņ. *SALA*	7	23,9	241,4	65,3	173,2	141,9	117,3
8. SIA *JU OSTAS KO*		47		52,7	12,1	59,2	12,3
9. A/s Brocēni *RĪGAS RAŽOTNE*				88,6		79,2	–10,6
10. SIA *MAGNĀTS* (a/s *VECMĪLGRĀVIS*)		30		28,9	–3,7	117,3	305,9
11. A/s *KRĒMERI*				117,7		170,3	44,7
12. Latvijas – Zviedrijas k/u *BALTIC TERMINAL*	56	215,2	284,3	212,5	–1,3	217,5	2,4
13. P/s *AUDA*	32	13,6	–57,5	48,4	255,9	76,2	57,4
14. A/s *RĪGAS KUĢU BŪVĒTAVA*				34		20,6	–39,4
15. *B.L.B. BALTIJAS TERMINĀLS*				47,6		121,3	154,8
16. VAS *STARTS – RĪGA*	3	2,1	–30,0	9	328,6	36,6	306,7
17. SIA *J.A.G.S.* (Būvkonstrukcija)						24	
18. Mangaļu kuģu remonta rūpnīca	18,3	97,9	435,0	184	87,9	220,6	19,9
19. K/u SIA *LAT–WEST–EAST* (kopā ar Milgrāvja naftas bāzi)		122		104,4	–14,4	290,8	178,5
20. SIA *ZĪLĪTE* (*BMGS*)				60,5		105,8	74,9
21. VAS *LATVIJAS GĀZE*		41,8		29,8	–28,7	13,5	–54,7
22. SIA *LA CON*				39,1		84,3	115,6
23. K/u SIA *FERRUM*	4,5	41	811,1	80	95,1	23,7	–70,4
24. K/u *STREK*		475		453,3	–4,6	335,3	–26,0
25. A/s *MAGROTEKS*				4,7		7,1	51,1
26. SIA *RIKONT*						80,4	
27. SIA *TRANSLĪNIJA BT*						1,3	
Kopā	**5369,5**	**4704,6**	**–12,4**	**5950,2**	**26,5**	**7423,4**	**24,8**

Rīgas ostā ir ļoti daudz neizmantotas teritorijas

Aicinām uz Rīgas ostu abos Daugavas krastos paskatīties arhitektu acīm. Rīgas pilsētas attīstības departamenta Arhitektūras pārvaldes Pilsētplānošanas nodaļā mūsu sarunā piedalās nodaļas vadītājs M.C.I.P. A.I.C.P. L.A.S.G.B. Andris Roze, arhitekts, vecākais plānotājs Ēvalds Fogelis un arhitekte plānotāja Eva Cerbule.

Osta pilsētā vai pilsēta pie ostas?

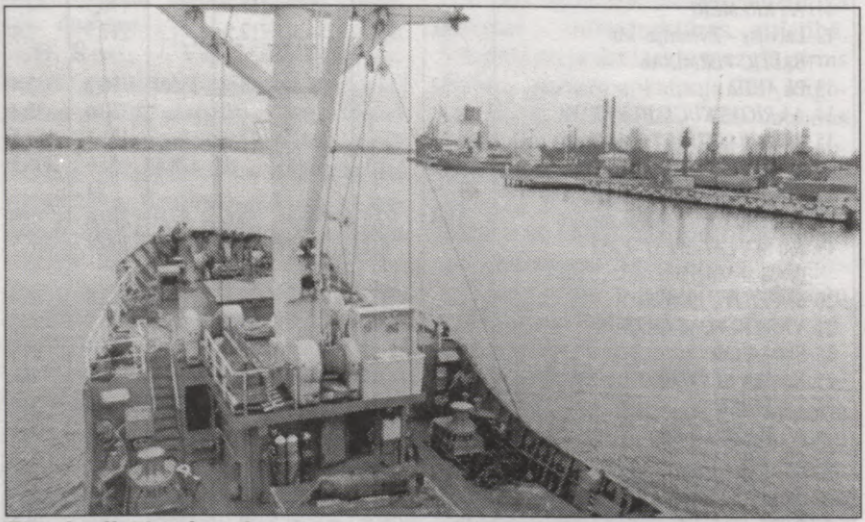
A. Roze: — Ja raugāmies uz Rīgas pilsētas attīstību, tad viennozīmīgi ir jāatzīst, ka osta ir ļoti būtisks elements galvaspilsētas arhitektoniskajā izveidē un tautsaimnieciskajā pastāvēšanā, jo Rīga un Latvija kopumā ir valsts starp divām pasaulēm – slāvu pasauli un lielajiem Rietumiem – gan Eiropā, gan pāri Atlantijai. Osta ir viens no tiem lielākajiem ekonomiskajiem dzinējspēkiem, kas ir iezīmēta pilsētas ģenerālajā attīstības plānā, tas ir elements, ar kuru arhitekti rēķinās, plānojot Daugavas krastu attīstību pilsētas teritorijā.

Sagaidot Rīgas ostas 850. gadskārtu un pilsētas 800. gadadienu, dzird runājam arī tā – Rīga ir pilsēta pie ostas. Ja domājam senos lībiešu zvejniekciemus Daugavas grīvā, varam tā teikt. Un tomēr precīzāk būtu definēt – Rīga ir ostas pilsēta. Ostas attīstība ir ļoti ciešā sasaistē ar pilsētas attīstību.

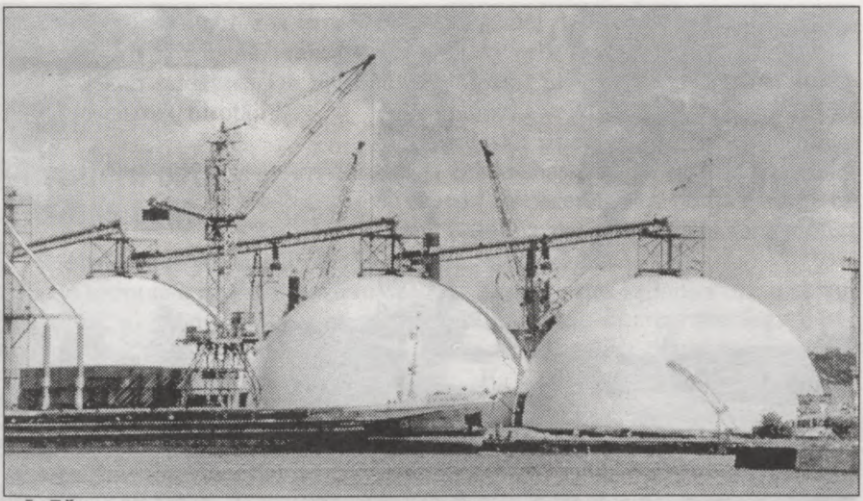
Visplašākā attīstība – Rīnūžu rajonam

Ē. Fogelis: — Ja aplūkojam Daugavas labo krastu centra virzienā, vispirms iecerēta Jūras jahtkluba būve Mangaļsalā perspektīvajā Piejūras dabas parkā.

Nākotnē Rīnūžu rajonā iecerēta plaša ostas attīstība, jo te Daugavas krasts vēl ir labvēlīgs piestātņu izbūvei, krasta komunikāciju izvietošanai un kravu laukumu un noliktavu bū-



Rīga ir pilsēta pie ostas.



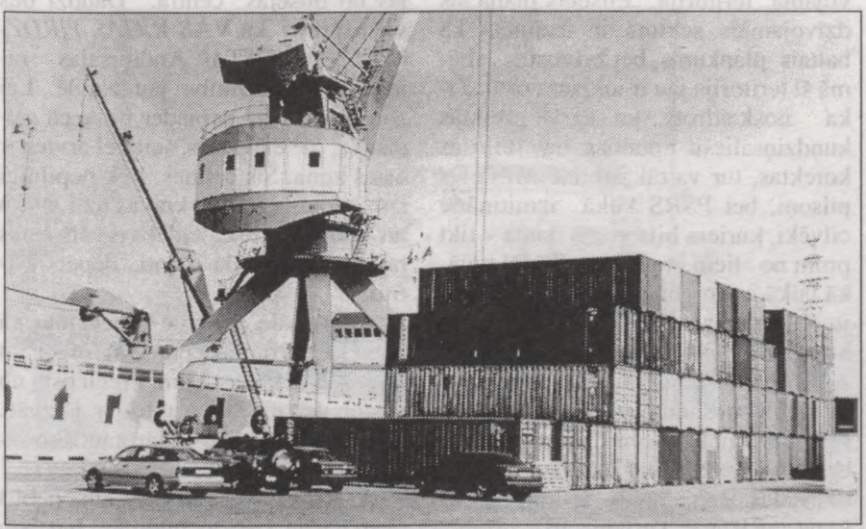
***RĪNUŽI* 1996. gadā apstrādāja 1 366,0 tūkst. tonnu kravas.**

vei. Te ir vienīgā vieta pilsētā naftas termināla būvei.

Tas būtībā tur aizņems ostas teritorijas brīvo daļu, jo ļoti daudz vietas būs nepieciešams degvielas tvertnēm.

Sarkandaugavā – *MAN-TESS* attīstība

Ē. Fogelis: — Firma *MAN-TESS* Sarkandaugavas gultnē ir veikusi lielus padziļināšanas darbus, lai te varētu apkalpot lieltonnāžas kuģus. Protams, vienlaikus ir jāveic piestātņu nostiprināšana, lai tās netiktu izskalotas un neiegāztos upē. Daugavas krastiem vēl ir ļoti lielas potences kravu kapacitātes pieaugumam, tādēļ privātā iniciatīva šādos darbos ir ļoti ieteicama.



Firma MAN-TESS Sarkandaugavas gultnē veikusi padziļināšanas darbus, lai varētu apkalpot lieltonnāžas kuģus.



Andrejsala nākotnē ir iecerēta kā biznesa darījumu centrs.

Kundziņsala – ideāla ostas teritorija

Ē. Fogelis: — Kundziņsala ir ideāla ostas teritorija. Bijušās PSRS laikos sāktie darbi dzelzceļa pievedceļu paplašināšanai uz salu ir jāturpina.

Kundziņsalas jūrniecības un tranzīta nozīmi mazina tur atrodošā dzīvojamā teritorija. Pilsētas plānā šis dzīvojamais sektors ir iezīmēts kā baltais plankums, bet brīvostas shēmā šī teritorija jau ir iekļauta ostā. Tika noskaidrots, ka agrāk veiktās kundziņsaliešu aptaujas nav bijušas korektas, tur vairāk atbildējuši nevis pilsoņi, bet PSRS laikā izmitinātie cilvēki, kuriem bija viena doma – tikt prom no tiem graustiem. Tādēļ tuvākā laikā ir jāorganizē korekta aptauja, jo dzīvojamais fonds pieļauj iespēju kundziņsaliešu dzīves turpināšanai salā. Tomēr process ar šīs teritorijas pilnīgu nodošanu ostai var būt vēl sarežģītāks, nekā šobrīd domājam. Ja drīkstu vērtēt, teikšu atklāti – Kundziņsalas dzīvojamās teritorijas iekļaušana Rīgas Tirdzniecības brīvostas teritorijā ir pārsteidzīgs un voluntārs lēmums. Sekas prognozēt ir ļoti grūti. Jautājuma galīga atrisināšana var nonākt pat līdz Saeimas dienaskārtībai.

Andrejsala – biznesa aprindām

Ē. Fogelis: — Vai nu mēs vēlamies vai nē, bet osta palēnām atkāpjas no pilsētas centra. Daudzi būs vienisprātis, ka VAS *RĪGAS TIRDZNIECĪBAS OSTAI* Andrejsalas rajons savu nozīmību jau zaudē. Lai gan VAS *RTO* nepieder ne vecā saldētava, ne elevators, šeit vēl arvien ir ostas zona. Šīs celtnes tiek nepilnīgi izmantotas, graudu kravas uz Latviju un tranzītā sarūk, tādēļ viss šis ostas rajons šādā veidā ir ļoti neperspektīvs.

Andrejsala nākotnē ir iecerēta kā biznesa darījumu centrs ar ofisu un reprezentācijas telpām. Preču osta no vēsturiskā pilsētas centra ir jāizvāc. Andrejsala ir ideāls starptautisko izstāžu rajons.

A. Roze: — Te nekādā ziņā nebūs kaut kādas izstāžu būdiņas, bet gan solīdas 5 – 6 stāvu celtnes, un visa šī

pārveide pamatu pamatos ir pakļauta tikai un vienīgi ostas vajadzībām. Elevators un saldētava jau nav mūsdienu ostas raksturotāji.

Pasažieru osta – pilsētas centrā

Ē. Fogelis: — Mūsu pilsētas bagātība un eventuālā rota ir Pasažieru osta pašā Rīgas centrā. Tas ir pretrunā ar iecerētā Ziemeļu tilta *zemo variantu*, jo augstā tilta vai tuneļa celtniecība prasīs ne vien ievērojami lielākus līdzekļus, bet arī papildus teritorijas tilta pievedceļiem un pacēlumiem.

E. Cerbule: — Ostas pārvalde ir piekritusi projekta variantam, kas paredz Eksporta ielas pārcelšanu tālāk no Daugavmalas, lai pie jaunajām pasažieru kuģu piestātnēm varētu izbūvēt pasažieru galerijas ceļā uz muitu un robežsargiem.

Ē. Fogelis: — Šobrīd par šo nesakārtotību pilsētas centrā ir atbildīgi Pasažieru ostas saimnieki, jo nav veikti priekšdarbi Eksporta ielas pārcelšanai.

Kādēļ darbi kavējas? Ostas saimnieki velk garumā Rīgas galvenā arhitekta priekšrakstā noteikto uzdevumu – veikt šo darbu rajonā arheoloģisko izpēti, jo te vēsturiski ir Citadeles bastions ar unikālu kultūrslāni. Ir iecerēts, ka otrajā līmenī no bastiona pasažieri kājām varēs doties uz savu kuģi.

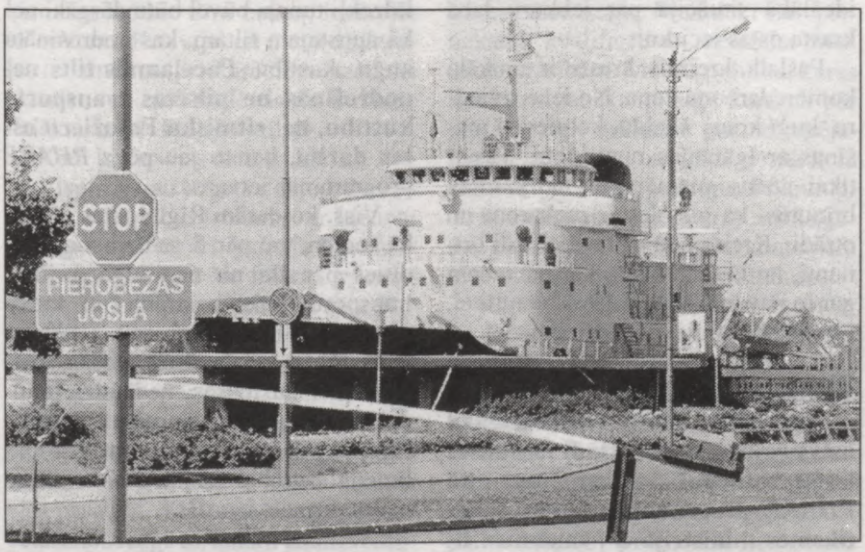
Kamēr ostas saimnieki šo uzdevumu neveiks, citi celtniecības darbi krastmalā netiks atļauti.

E. Cerbule: — Būtībā Eksporta iela atgriežas bijušās V. Lāča ielas trasē. Ir jāpanāk, lai Pasažieru ostas piestātņu apkārtne būtu sakārtota, jo tā ir pilsētas seja Rīgas pils priekšā.

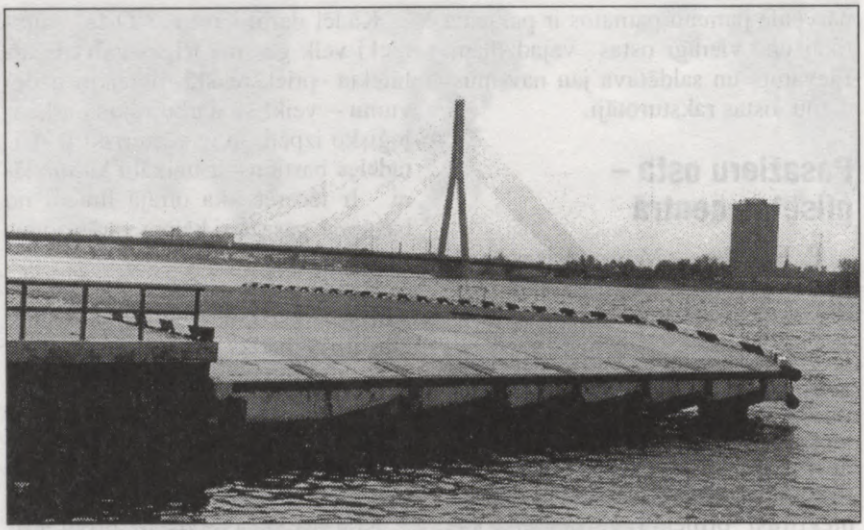
Kreisais krasts – daudz brīvu teritoriju

E. Cerbule: — Daudz brīvo teritoriju – tas nebūt nenozīmē, ka šeit nenorit biznesa darbības. Daugavgrīvas ostā patlaban notiek ļoti intensīvi kravu pārvadājumi.

Ē. Fogelis: — Kā atpūtas un relaksācijas zonas varētu būt Daugavgrīvas cietoksnis un Mīlestības saliņa. Krievu sala, Voleri un Krēmeri ir



Rīgas Pasažieru osta atrodas desmit minūšu gājienā no pilsētas centra.



Cik vēl tiltu būs Rīgā?

vieta modernai kreisā krasta ostai, jo līdz Bolderājas dzelzceļam te ir ļoti tuvu. Vēl ir jāizbūvē pievedceļš uz Babīti un Rīgas apvedceļu – te ir ideāls variants autotransporta tranzītplūsmas novirzīšanai. Tas ir tikai 8 kilometri. Ja šos darbus veicam, tad šī kreisā krasta osta nonāk daudz ideālākā situācijā par jebkuru labā krasta ostas iecirkni.

Pašlaik kreisais krasts ir unikāla komercdarboņu zona. No ielas zviedru kuģī krauj šķeldu, ko pieved mašīnas ar Igaunijas numuriem. Tas ir tikai viens piemērs, un tad jau nav brīnums, ka pistoles ir makaroni un otrādi. Kreisajā krastā notiek zili brīnumi, un tā vien šķiet, ka nevienam gar to nav nekādas daļas – ne muitai, ne robežsargiem, ne policijai.

Tilts vai tunelis?

— Jebkurš tilts pār Daugavu ostas rajonā tā vai citādi ierobežos kuģu satiksmi. Ir zināms, ka *PHARE* programmas ietvaros Satiksmes ministrija ir saņēmusi līdzekļus nopietnam izpētes darbam – ko tad ir izdevīgāk celt – Ziemeļu tiltu vai tuneli? Kāds ir jūsu viedoklis?

Ē. Fogelis: — Sarunās ar ģeologiem un konstruktoriem esmu sapratis, ka lielā dziļumā atrodošās dūņas un mīkstā grunts ir apšaubāms pamats tuneļa būvei. Arī nepieciešamie līdzekļi tuneļa būvei būtu dārgāki nekā augstajam tiltam, kas nodrošinātu kuģu kustību. **Paceļamais tilts nenodrošinās ne pilsētas transporta kustību, ne ritmisku Pasažieru ostas darbu,** bet to jau pētīs *PHARE* programmas ietvaros.

Viss, ko darām Rīgas ostas attīstībā šodien, jau pēc 5 gadiem var izrādīties par sīku un nepilnīgu, jo jūras transports attīstās strauji un kravu pārvadājumi nemitīgi aug. Šķietamais skats, ka daudzas esošās piestātnes ir pustukšas, nedaudz iemidzinājis attīstības plānotājus. Rīga kā Eiropas pilsēta ir pelnījusi arī Eiropas līmeņa ostu, un tas jau ir ostas saimnieku pirmais bauslis.

Uzklausīja **G. Šīmanis**

Pētījums par Rīgas ostas priekšrocībām un trūkumiem

Eiropas Savienība noslēgusi programmas *PHARE* ietvaros jumta līgumu ar firmu *ROLAND BERGER & PARTNER GmbH* par tehnisko palīdzību Baltijas valstīm privatizācijas jomā. Firma nolēma izpētīt Latvijas ostas. Viens otrs secinājums droši vien liksies dīvains vai pat nepieņemams, bet tāds ir šīs kompānijas «skatiens no malas». Paanalizēsim, kādus secinājumus izdarījuši ārzemju speciālisti, iepazīstoties ar Rīgas ostu.

Jau ievaddaļā uzsvērts, ka Baltijas valstis vienmēr atradušās izdevīgā stāvoklī Baltijas jūras krastā, tāpēc Krievija joprojām lielā mērā ir atkarīga no Baltijas, īpaši Latvijas ostām. Pateicoties to tehniskajiem rādītājiem un pieejamībai augu gadu, ostas ir vienīgā iespēja, kā saglabāt tirdzniecību ar Rietumiem. Protams, Krievija meklē izeju arī caur Somijas ostām Helsinkiem un Kotku. Šīm ostām, ievērojot to tuvumu Krievijai un plato dzelzceļu, ir zināmas priekšrocības, taču tās aizsalst, un ostu nodevas tur ir daudz lielākas nekā Baltijas valstīs.

Kādi ir Latvijas ostu trūkumi?

Vispirms jau augsts noziedzības līmenis, sadarbības trūkums ar Lietuvu un Igauniju, kā arī nedroša likumdošanas bāze. Tā kā šie faktori ir ietekmējami, Lavijas valdībai un ostu pārvaldēm jādara viss, lai radītu nepieciešamos nosacījumus.

Ārzemju speciālisti konstatē, ka RTO ir daudz personīgu, acīmredzot privātu kontaktu ar klientiem NVS valstīs un inženieriem konsultantiem visā pasaulē. Taču uzņēmums ar novēlošanos reaģē uz tādām jaunizveidotām struktūrām kā, piemēram, Ostas pārvalde. Rīgas Tirdzniecības osta faktiski turpina pārkraušanas darbus pati uz savu roku un rīkojas tā, it kā būtu vienīgā un neatkarīgā institūcija Rīgas ostā. Šim atzinumam seko ārzemju ekspertu ieteikumi. Proti, ostas pārvalde attīsta teritorijas infrastruktūru, tādējādi padarot iespējamas forvarderu aktivitātes. Tā ir atbildīga arī par normatīvo un ekonomisko nosacījumu bāzi, kā arī drošības problēmām, kas skar ostas saimniecību. Turklāt tā var aktīvi veikt ostas un tajā piedāvāto pakalpojumu reklāmu. Savukārt forvarderi piedāvā ostai savus pakalpojumus, tas ir, preču pārkraušanu un tai nepieciešamās suprastruktūras (celtņu, terminālu utt.) izmantošanu. Viņi ir atbildīgi par šīs suprastruktūras attīstīšanu, bet izmanto arī ostas pārvaldes piedāvāto infrastruktūru (molus, teritorijas, dzelzceļus).

Pamatotas pretenzijas izteiktas muitas dienestam. Muitnieki nav pietiekami kvalificēti un neatbilst mūsdienu prasībām. Muitas politika, kuras mērķis ir panākt pilnīgu kontroli pār precēm, tiek uzskatīta par neiespējamu un neloģisku, turklāt tā prasa lielu laika un naudas patēriņu. Pretrunīgi un neattaisnojami ir muitas maksājumi, piemēram, Ls 59 par konteinera konvojēšanu neatkarīgi no attāluma.

Rīgas Tirdzniecības ostai ir arī ar ko lepoties. Piemēram, Rīgā atrodas vienīgais konteineru terminmāls visā Baltijas reģionā no Kaļiņingradas līdz Sanktpēterburgai, tātad tā vienīgā var piedāvāt konteineru pārkraušanu. Turpmāk Rīgai vajadzētu attīstīt iespējas šajā stratēģiski svarīgajā jomā. Salīdzināta arī potenciālā konteineru plūsma Rīgas un Tallinas ostās. Dabis-



Valsts prezidents Guntis Ulmanis vērtē Rīgas ostas attīstības iespējas. (1995. gada rudens)

ko faktoru objektīvs novērtējums rāda, ka abām ostām ir vienādas paplašināšanās iespējas, taču tādā jomā kā ostas arhitektūra Tallinai ir izdevīgāki dabiskie nosacījumi. Savukārt Rīgas osta izceļas ar augstāku tehnoloģiju. Pašlaik Tallinas ostas rīcībā nav konteineru pārkraušanai piemērotas tehnoloģijas. Terminmāls Mūgā ir plānošanas stadijā. Rīgas ostas priekšrocība ir izdevīgie konteineru pārkraušanas tarifi, taču stratēģiskās plānošanas, privatizācijas drošības jomās tā atpaliek. Tallinas ostas pārvalde ļoti labi veic stratēģiskā organizatora funkciju, iesaistot arī ostas uzņēmumus. Pašlaik forvarderu uzņēmumi atrodas privatizācijas procesā, kas salīdzinājumā ar pārējām Baltijas un Austrumeiropas valstīm liecina par ievērojamu progresu. Pēc privatizācijas pabeigšanas gaidāma efektivitātes paaugstināšanās un kapitāla pieplūdums. Arī drošības pasākumi Tallinas ostā tiek labāk organizēti un darbojas efektīvāk nekā Rīgas ostā. Kopumā var secināt, ka Tallinas osta ir Rīgas ostas visnopietnākā konkurente, ko Latvija nedrīkst par zemu novērtēt.

Lai aizvien nopietnākas konkurences apstākļos spētu saglabāt kravu plūsmu, RTO nāksies iejusties pilnīgi jaunā situācijā. Ātri pieaug to ostas uzņēmumu skaits, kuri paplašina savu biznesu un piesaista klientus. Bet izolēta attīstības plānošana var novest pie konkurences papildu pieauguma un dubultdarba. Un, visbeidzot, aģenti un forvaderi aizvien biežāk dod priekšroku ostām ar zemāku noziedzības līmeni. Ne velti klientu prasību salīdzinājums parāda atšķirību starp Rietumu un Austrumu ostām. Rietumos pirmajā vietā ir cena, tad serviss un tikai trešajā drošība, bet Austrumos pirmajā vietā ir drošība, otrajā serviss un trešajā cena. Arī starptautiskā menedžmenta konsultanti *ROLAND BERGER & PARTNER GmbH* atgādina, ka steidzami nepieciešami ieteikumi drošības uzlabošanai Lavijas ostās, jo, piemēram, no Rīgas ostas teritorijas katru mēnesi pazūdot viens vai divi konteineri. Tātad vispirms jāizstrādā drošības koncepcija. Kāda tā būs un kā darbosies – tas šoreiz Rīgas ostas vadības ziņā. Starp citu, šā pētījuma 90. lappusē ierakstīts, ka ostas pārvaldei jāgarantē transportējamo preču adekvāta drošība. Vienīgi jautājums, vai tas domāts nopietni.

E. Kocers

RTO ir gatava pārtapt Rīgas Tirdzniecības brīvostā

Izskanējuši vairāki jūrniecības un tranzītbiznesa pārstāvju viedokļi par veidojamo Rīgas Tirdzniecības brīvostu uz pašreiz darbojošās VAS *RĪGAS TIRDZNIECĪBAS OSTA* bāzes. RTO ir lielākā Rīgas ostā strādājošā stividorkompānija, tādēļ gluži objektīvi mums jāieklausās to vadītāju viedoklī. Šoreiz savu viedokli par vērienīgo tālākattīstības projektu izsaka VAS *RĪGAS TIRDZNIECĪBAS OSTA* viceprezidente Dagnija Kalniņa.

Par Rīgas Tirdzniecības brīvostas veidošanas nepieciešamību

Rīgas Tirdzniecības osta ir sekmīgi pārvarējusi ar PSRS sabrukšanu saistīto krīzi 80. gadu beigās un 90. gadu sākumā. 1994. gadā pirmo reizi tika panākts kravu apgrozījuma pieaugums, salīdzinot ar iepriekšējo gadu. Pagājušajā, 1995. gadā, galveno kravas veidu (ģenerālo kravu) apgrozījums jau pārsniedz 80. gadu vidū sasniegto līmeni.

Tālākā uzņēmuma ilgtermiņa attīstība saistāma ar kvalitatīvām izmaiņām pašas RTO statusā, struktūrā, darbības organizācijā un ekonomikā. Šīs izmaiņas koncentrējas koncepcijā par brīvostas izveidi uz RTO teritorijas bāzes.

Nepieciešamību piešķirt Rīgas Tirdzniecības ostai brīvostas statusu nosaka gan iekšējie, gan ārējie faktori. Pie ārējiem faktoriem pieder konkurences saasināšanās starp Baltijas jūras ostām par tranzītkravu palielināšanu, bet pie iekšējiem – ostas tālākas attīstības pašfinansēšanas ierobežotās iespējas.

Konkurences saasināšanās starp Baltijas jūras ostām

Arvien vairāk aktualizējas nepieciešamība nostiprināt RTO pozīcijas konkurences cīņā ar citām Baltijas ostām (Tallinu (Mūgu), Sanktpēterburgu, Klaipēdu, Kaļiņingradu, Somijas ostām) par tranzītkravu piesaistīšanu. Tallinas ostu kravu apgrozījuma pieauguma tempi 1995. gadā veidoja 25,3%. Viena no lielākajām Tallinas ostām – Mūgas osta līdzīgi RTO specializējas ģenerālo kravu apstrādē. Klaipēdas ostas kravu apgrozījums 1995. gadā bija 12,7 milj. tonnu. Uzmanību piesaista lielo Krievijas metālapstrādes kombinātu (piemēram – Magņitagorskas metalurģiskā kombināta) investīciju projekti Lietuvas ostās, kā arī labvēlīgā Krievijas dzelzceļa tarifu politika. Atšķirībā no Latvijas, Lietuvai paredzēts saglabāt dzelzceļa tarifu atlaižu sistēmu.

Atpaliekot no tiešajiem reģionālajiem konkurentiem infrastruktūras ziņā, Kaļiņingradas ostas kompleksa konkurences spēju nosaka tā jaudīgais tehniskais potenciāls un nopietnās attīstības programmas (prāmis automašīnu un dzelzceļa sastāvu pārvadāšanai maršrutā Kaļiņingrada – Viborga un otrs prāmis ar jaudu 8 milj. t starp Kaļiņingradu un Ustjlugu).

Konteineru apstrāde galvenajās Baltijas reģiona ostās pēdējo gadu laikā ir ievērojami pieaugusi. Šo tendenci daļēji var izskaidrot ar pasaulē vērojamo kravu konteinerizāciju, kas sakarā ar preču vērtības pieaugumu un no tās izrietošajām klientu prasībām attiecībā uz drošību

un uzticamību konteinerpārvadājumus nākamajos gados padarīs par piemērotāko transportēšanas modeli.

RTO tiek apstrādāts pārliecinoši lielākais tranzīta konteineru skaits un pieauguma tempi ir visaugstākie no visām reģiona ostām. Tas rada priekšnoteikumus nozīmīgu investīciju piesaistīšanai Konteineru termināla tehnoloģiskā procesa modernizācijā un paplašināšanā.

RTO konkurences situācijas raksturojums liecina par to, ka nepieciešams ar līgumu, kredītu un ieguldījumu palīdzību radīt priekšnosacījumus attiecīgās kravas nonākšanai tieši Rīgas Tirdzniecības ostā.

Uzņēmuma tālākas attīstības pašfinansēšanas iespējas

Pastāvošās ekonomiskās situācijas un attiecīgās kravu eksporta, importa un tranzīta tirgus konjunktūras apstākļos RTO vidējais kravu apgrozījuma pieaugums varētu būt līdz 5% gadā. Prognozējamais kravu apgrozījuma pieaugums iespējams galvenokārt konteineru un metālu kravām. RTO finansu rādītāju jutīguma analīze pret dažādo ārējo faktoru izmaiņām rāda, ka nenozīmīgas tirgus konjunktūras izmaiņas kravu transportēšanā caur RTO dažādu iemeslu (ekonomisko, tehnisko, politisko utt.) dēļ var krasi pasliktināt ostas finansiālo situāciju. Kā nozīmīgākais no faktoriem, kas jau tuvākajā laikā var palielināt RTO komerciālo risku, ir RTO konkurējošo ostu pārveidošana par brīvostām – Klaipēda, Kaļiņingrada u.c. Turklāt kravu iekraušanas – izkraušanas un noliktavu pakalpojumi ostās ir uzņēmējdarbības veidi, kuriem raksturīga liela kapitālietilpība. Tādēļ nākas prognozēt, ka bez ievērojamu papildu līdzekļu piesaistīšanas RTO jau tuvākajā laikā izsmels savas iekšējās iespējas nodrošināt tālāku paplašinātu attīstību. Rezultātā uzņēmumam bija jāatrisina jautājums par tāda RTO attīstības modeļa izstrādāšanu un īstenošanu, kas tuvāko 5 – 7 gadu laikā nodrošinātu pastāvīgu, nepārtrauktu finansu plūsmu uzņēmējsabiedrības attīstībā.

Kādēļ tieši RTO teritorijā tiek piedāvāts izveidot brīvostu?

RTO daudzu gadu laikā ir izveidojusies kā vienots infrastruktūras, administratīvās pārvaldes, tranzīta pakalpojumu un plaša kravu sortimenta (beramkravas, dažādas ģenerālās kravas, konteineri utt.) apstrādes komplekss, kā vienots infrastruktūras komplekss.

Šāda infrastruktūra ir ļoti pievilcīga jebkuram investoram, jo zūd nepieciešamība jaunas uzņēmējdarbības, t.sk. ražošanas, uzsākšanas gadījumā infrastruktūru radīt no jauna. RTO infrastruktūrai iespējams ne tikai nodrošināt kravu tranzītu, bet, radot labvēlīgus apstākļus investīcijām, arī attīstīt tās teritorijā ražošanu un pakalpojumu sniegšanu. Samazinās arī investora komerciālais risks, jo tieši ar infrastruktūru kā visai mazkustīgu (nelikvīdu) aktīvu veidu parasti ir saistīti lielāku investīciju riski. Investoram atliek tikai atvest un uzstādīt brīvostas teritorijā tehnoloģiskās iekārtas, un darbība var sākties. Turklāt RTO kapitāla struktūra un ievērojamā pamatlīdzekļu vērtība ļauj īstenot Latvijas valsts intereses ārvalstu investīciju piesaistīšanā.

Rīgas Tirdzniecības brīvostas būtība



Prognozējamais kravu apgrozījuma pieaugums iespējams galvenokārt konteineru un metāla kravām.

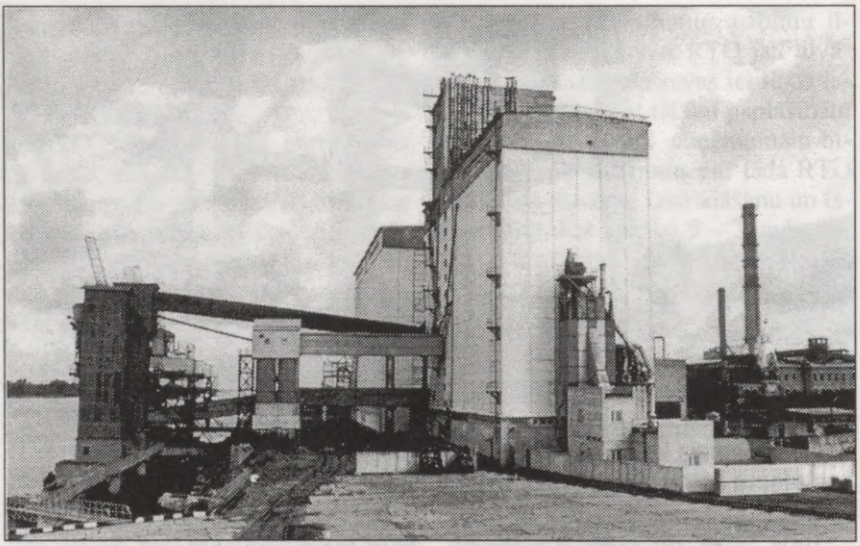
1996. gada 10. aprīlī ir pieņemti Ministru kabineta *«Noteikumi par Rīgas Tirdzniecības brīvostu»*, kas juridiski nosaka, ka brīvosta ir Latvijas Republikas teritorijas daļa ar brīvās muitas zonas statusu. Rīgas Tirdzniecības brīvosta ietver pašreizējo RTO režīma teritoriju, kā arī perspektīvai attīstībai paredzēto teritoriju Kundziņsalā. Ar RTO brīvostas noteikumu spēkā stāšanos tiek radīti priekšnoteikumi īpaša ekonomiskā režīma ieviešanai šajā teritorijā – muitas, akcīzes un pievienotās vērtības nodokļu atvieglojumiem, muitas režīma elastīgumam, kā arī tiek vienkāršotas administratīvās un pārvaldes funkcijas jaunas uzņēmējdarbības uzsākšanai. RTO papildus nekustamā īpašuma (ēku, būvju, piestātņu, noliktavu utt.) apsaimniekošanas un valdījuma funkcijām iegūs tiesības slēgt līgumus par brīvostas teritorijā atrodošos zemi un izsniegs atļaujas uzņēmējdarbības veikšanai šajā teritorijā.

RTO paredzēts izveidot kā daudzfunkciju brīvostu, iekļaujot tajā gan kravu tranzīta, gan brīvās ražošanas zonas funkcijas. Visperspektīvākā būtu kravu uzglabāšanas un to papildu apstrādes sistēmas attīstīšana. Pastāv iespēja uz RTO noliktavu bāzes vai pie daļējas līdzdalības izveidot kravu sadales centru ar specializētām noliktavām, kurās, atkarībā no specifiskajām prasībām pēc produkcijas, veic kravu šķirošanu, iepakošanu, pielāgošanu attiecīgās valsts prasībām, papildu komplektāciju, kvalitātes kontroli, testēšanu, marķēšanu utt.

Finansu rādītāji

Brīvostas līmenī ekonomiskais efekts veidojas, pateicoties papildu apgrozījumam, kas panākts ar plašu pakalpojumu sortimentu un jaunu ražotņu izveidošanu brīvostā. Tuvāko 3 – 5 gadu laikā kravu apgrozījums var pieaugt vairāk nekā par pusi no esošā līmeņa, kas savukārt veicinās atbilstošu neto apgrozījuma līmeņa pieaugumu.

Kopējais brīvostas neto apgrozījums var sastādīt 25 – 29 milj. latu, bet gada tīrā peļņa līdz 6,5 milj. latu. Jaunu pakalpojumu un ražotņu izveidošana, to funkcionēšanai nepieciešamo darbinieku skaita pieau-



gums nodrošinās papildu maksājumus budžetā 2,0 milj. latu apmērā.

RTO gatavība brīvostas statusam un sagatavošanās darbs

RTO ir gatava darbībai brīvostas režīmā tādās jomās kā apsardzes, caurlaižu režīma un muitas režīma nodrošināšana, izmantojot esošo apsardzes infrastruktūru un papildus paredzot šā gada laikā ieviest modernu aparatūru caurlaides punktos centralizētai elektroniskai kravas uzskaites nodrošināšanai.

No visiem pasākumiem, kas jāveic līdz brīvostas režīma ieviešanai, galvenais darba apjoms ir saistīts ar **normatīvo dokumentu sagatavošanu.** Tiek izstrādāti brīvostas noteikumi un muitas režīma noteikumi brīvostā, kas veidos uzņēmējdarbības normatīvo bāzi. Nopietnākais jautājumu bloks ir saistīts ar muitas noteikumu un nodokļu režīma izstrādi. Šo jautājumu risināšanai ir izveidota kopēja darba grupa ar muitu. Tiek nopietni analizēta Eiropas Savienības un atsevišķu dalībvalstu normatīvo aktu sistēma un prakse attiecībā uz brīvajām muitas zonām. Turklāt brīvostas noteikumi aptvers tādu jautājumu loku kā uzņēmējsabiedrību sertificēšana, caurlaižu režīms, inženiertehnisko būvju ekspluatācijas noteikumi u.c. Šo dokumentu sagatavošana, saskaņošana un pieņemšana varētu ilgt aptuveni 2 mēnešus. Tas ir šobrīd plānojamais termiņš brīvostas režīma ieviešanai.

Pēc visu normatīvo dokumentu sagatavošanas un akceptēšanas būs iespējams veikt **uzņēmējsabiedrību licencēšanu** darbībai brīvostā un uzsākt darbību jaunu investīciju piesaistīšanai.

Līdz ar brīvostas režīma ieviešanu RTO ir jāpārņem valdījumā arī zeme. Jautājumā par Rīgas Tirdzniecības brīvostas teritorijā ietilpstošo valsts zemi ir izdota Satiksmes ministrijas pavēle par valdījuma tiesību nodošanu no Rīgas ostas pārvaldes VAS *RĪGAS TIRDZNIECĪBAS OSTA*.

Brīvostas režīma teritorijas paplašināšanas un saimnieciskās darbības perspektīvai plānošanai šā gada lai-



kā tiks izstrādāta brīvostas uzņēmējdarbības programma, kas ietver teritoriju zonējumu pēc saimnieciskās darbības veidiem un atbilstošu komerciālās attīstības plānu.

Viss iepriekšminētais ļauj secināt, ka RTO brīvostas statusam un darbībai ir gatava.

Ieguvumi, starptautiskie kontakti

RTO ir Baltijas Ostu organizācijas (BPO) dalībniece. BPO sastāvā ir 45 ostas no deviņām Baltijas reģiona valstīm.

BPO mērķi un uzdevumi tiek realizēti ar valdes un četru komiteju darbības palīdzību.

RTO prezidents Juris Krivojs ir BPO valdes sastāvā. RTO Konteineru termināla direktors Aldis Zieds vada BPO 1. komiteju – «Ostu attīstība un plānošana». RTO ir pārstāvēta visu komiteju darbā, kas aptver ostu darbības perspektīvo plānošanu, tehnisko attīstību, jautājumus, kas saistīti ar kravu plūsmām starp ostām, izglītības un apmācības veicināšanu, nacionālās un internacionālās likumdošanas kooperāciju.

Iesaistīšanās šīs organizācijas darbā ir radījusi un veicinājusi RTO starptautiskos kontaktus ar pārējām BPO loceklēm – ostām, palīdzējusi apzināt šo ostu, kas vairāk vai mazāk ir RTO konkurentes, darbību, problēmas, līdz ar to tas viss ir devis iespēju pētīt tirgus situāciju Baltijas reģiona ostu darbībā.

Ņemot vērā to, ka organizācijā pārstāvētas ostas no Dānijas, Somijas, Zviedrijas un Vācijas, kas ir augsti attīstītas ostas, dalība BPO ir devusi arī pozitīvo sasniegumu un pieredzes pārņemšanas iespējas no šīm ostām. Šogad BPO devīze ir «Baltijas jūra – jaunais Eiropas jūras ceļš».

Materiālus apkopoja
Gints Šīmanis

Kārtīgu ostu kravu īpašnieki atradīs

Rīgas Tirdzniecības osta (RTO) gan pēc kravu apstrādes apjomiem, gan pēc tehniskajām iespējām, kā arī pēc izmantojamās teritorijas ir vislielākā uzņēmējsabiedrība, kura veic saimniecisko darbību Rīgas ostā.

Rīgas Tirdzniecības ostai no 1995. gada 19.maija ir valsts akciju sabiedrības statuss.

— Uzņēmuma statūtu fonds – Ls 12,9 milj.

— Darbinieku skaits (31.12.95.) – 1458 cilvēki.

Rīgas Tirdzniecības osta sastāv no 3 teritoriāliem rajoniem, kas apvienoti divās nodalītās saimnieciskās struktūrvienībās. Viens rajons specializēts tikai konteineru kravām, divos tiek apstrādātas beramkravas un ģenerālās kravas.

RTO kopējā režīma teritorija ir 197 ha, 20 piestātnes un 1 palīgpiestātne sauso kravu pārstrādei, kuru kopējais garums ir 3377,6 m. Dziļumi pie piestātnēm ir no 6,5 līdz 10 m.

Ostas saimniecības atklāto kravas novietošanas laukumu kopējā platība veido 240 tūkst. m^2. Uzņēmumam ir 12 segtās noliktavas ar kopējo lietderīgo platību 59 tūkst. m^2.

Rīgas Tirdzniecības ostas darbības pamatvirzieni ir sekojoši:

— kravu iekraušana, izkraušana;

— kravu uzglabāšana;

— ostas peldošo līdzekļu (velkoņu, peldošo celtņu u.c.) pakalpojumi.

Uzņēmuma pamatdarbība ir kravu izkraušanas un uzglabāšanas pakalpojumu sniegšana, kas dod vidēji gadā 75% no kopējiem ieņēmumiem.

Otrs nozīmīgākais uzņēmuma darbības virziens ir ostas peldošo līdzekļu pakalpojumi. Ostas flotes sastāvā ietilpst: 4 velkoņi ar jaudu 1200 Zs, 1 velkonis ar jaudu 2500 Zs, 3 peldošie celtņi (ar celtspēju no 20 t līdz 100 t), 2 naftas produktu bunkerētājku ģi, 1 dzeramā ūdens vedējkuģis, 2 kuteri. Velkoņi pilnībā nodrošina nepieciešamos darbus pie tauvošanas un citām operācijām Rīgas Tirdzniecības ostas piestātnēs, kā arī sniedz pakalpojumus kuģiem, kuri izmanto citu Rīgas ostas uzņēmumu piestātnes.

Kā VAS *RĪGAS TIRDZNIECĪBAS OSTA* veicies 1995. gadā? Par to stāsta sabiedrības prezidents **Juris Krivojs**.

Kravu apgrozījums pieaug

VAS *RĪGAS TIRDZNIECĪBAS OSTA* darbību 1995. gadā raksturo šādi skaitļi – mēs esam snieguši pakalpojumus 1375 kuģiem, no tiem 1172 bija ārvalstu kuģi, un kravu kopējais apgrozījums sasniedza 3,12 miljonus tonnu. Tātad salīdzinājumā ar 1994. gadu kopējais kravu apgrozījums palielinājies par 7 procentiem (pieaugu šas ģenerālkravas par 193,4 tūkst. t un beramkravas par 106,7 tūkst. t).

Audzis arī apstrādāto nosacīto konteineru skaits. Pavisam apstrādāti 107,6 tūkst. TEU, tātad 5% vairāk nekā 1994. gadā. Visvairāk – par 39% – pieaudzis metāla kravu apjoms, sasniedzot 1047,7 tūkst. tonnu. Tātad naudas izteiksmē – neto apgrozījums ir 13,4 miljoni latu, kapitālieguldījumu apjoms, īstenojot uzņēmuma rekonstrukcijas programmu 1995. gada 11 mēnešos, – Ls 2,8 miljoni.

Ņemot vērā konteineru un metālu kravu kopējo apjomu pieaugumu, kravu apgrozījuma struktūrā 1995. gadā vislielākais īpatsvars RTO joprojām ir ģenerālajām kravām. Veicot vispārēju kravu apgrozījuma struktūras analīzi, jāsecina, ka pēdējo 10 gadu laikā ir do-



VAS Rīgas Tirdzniecības osta prezidents Juris Krivojs.

minējusi ģenerālo kravu pieauguma tendence.

1995. gadā sasniegts RTO attīstības vēsturē augstākais ģenerālo kravu (2,43 milj. t) un to galveno veidu (konteineru un metālu) apstrādes apjomu līmenis. Salīdzinot, piemēram, ar 1985. gadu, kad RTO bija līdz šim augstākais kravu apgrozījuma apjoms (2,09 milj t), 1994. gadā ģenerālo kravu apjoms pārsniedz minētā gada apjomus par 7%, bet 1995. gadā – par 16%. Savukārt konteineru pieaugums tūkstošos tonnu 1995. gadā, salīdzinot ar 1985. gadu, sastāda 43%, un metāla kravu pieaugums – 46%.

Aiz ostas vārtiem – ikdiena

Neapšaubāmi, ka kravu pieaugums ir saistīts ar partnerattiecību uzlabošanu. Kravu piegādātāji vispār uzticas mūsu stividorkompānijai, lai gan nekad nevar garantēt un prognozēt stabilu un nepārtrauktu kravu plūsmu caur Latvijas ostām.

RTO attīstības plānus iepriekšējā valdība ir akceptējusi, mēs zinām, kāds ir mūsu mērķis un kur mēs vēlamies iet. Pirmām kārtām – mūsu uzdevums ir ieviest savā saimniecībā pilnīgu kārtību, jo kārtīgu un drošu ostu kravu nosūtītāji paši atradīs.

Mūsu programma ir ilgtermiņa programma, lai gan saistošāk būtu gūt ātrus panākumus un pēc tam... Grūti pateikt, kas sagaidīs šos ātrās peļņas tīkotājus. Mēs ejam ilgu un grūtu, bet stabilu attīstības ceļu, padarot RTO par drošu un pievilcīgu tranzītostu citu Latvijas ostu un stividorkompāniju vidū. Jā, mēs zinām, ka to mums dažkārt pārmet, bet RTO nekad nebūs «lēto preču» un koku osta. Mums ir pilnīgi citi attīstības plāni un uz devumi. Teritoriāli mēs virzīsimies prom no Rīgas centra, jo ne jau piestātņu kilometri liecina par ostas spēku.

Aiz RTO vārtiem ir pelēkā ikdiena, un tā bieži vien nerosina visu ieceru piepildījumu, tomēr izstrādātos attīstības plānus mēs pildām un konsekventi pie tiem paliekam. Drīzumā mēs izskatīsim izstrādāto RTO viena, piecu un divdesmit gadu attīstības plānu. Tiek iegādāts pilnīgi jauns kompjūteriekārtu komplekss, izstrādāts pēc pasaules lielāko konteinerostu pieredzes. Savukārt konteineru terminālā esam iegādājušies jaunu tehniku tukšo konteineru pārvietošanai. Tas viss prasa milzums līdzekļu.

Galvenais – kravu drošība

Tā ir nemitīga cīņa, jo kravu drošība nav atkarīga tikai no signalizācijas modernuma un žoga augstuma. Ir desmitiem citu faktoru, kas jāparedz, jāizanalizē un jānovērš. Tikko kļūs siltāks, sakārtosim RTO vārtus un caurlaides, pilnībā pakāpeniski atjaunināms ugunsdrošības sistēmu.

Mūsu saimniecībā taču ir arī vai 100 gadus vecas noliktavas, un tās vairs saimnieciskajai apritei nav vajadzīgas. Pilsētai tās var būt derīgas kā noliktavas.

Ostas drošība neapšaubāmi tiek saistīta ar ieceri te izveidot brīvo ekonomisko zonu. Konteineru pieaugums RTO rāda, ka tranzīta ceļš lēnām, bet noteikti no Somijas ostām virzās prom uz mūsu pusi.

Baltijas Ostu organizācija palīdz

Baltijas Ostu organizācija (BPO) un dalība tajā palīdz plašāk analizēt kravu plūsmu un to piesaisti konkrētām ostām. Mums savā ziņā ir kopējs uzdevums – nepazaudēt kravu plūsmu uz Baltijas ostām, neļaut kādam citam transporta veidam izkonkurēt jūras transportu.

Un vēl – jābeidz runāt par kuģiem, piestātnēm, skaitīt diletantiski to visu kopā. Piestātnes svaru nosaka dziļuma metrs un tur esošā krava, kuģu skaitu – cik ātri mēs šos kuģus apstrādājam. Jārēķina kuģu tilpība, nevis skaits. Var taču nedēļām kraut vienu un to pašu kuģi, un piestātnes mūžam būs pilnas. Es esmu pret šādu «aritmētiku», jo tā vairs nav profesionāla saruna. Avīzei, mēs, lasītāji, prasām profesionālismu, nevis garāmgājēja attieksmi pret jūrniecību, un jāteic, iet jau uz labo pusi. Tā ir. Es ceru, ka jaunā Latvijas valdība pareizi rēķinās un profesionāli strādās.

Ļoti jāpiestrādā pie tranzīta koridora palētināšanas. Mums bieži pārmet – ostas tarifi esot augsti! Bet cik maksā kravu pārvadājumi līdz ostai? Kāpēc tie ir tik nesamērīgi augsti, ka daudzas kravas aiziet uz Klaipēdu vai citām ostām? Uzskatu, ka ostas tarifi ir pilnīgi pamatoti, un tie nu nekādā ziņā tranzīta koridoru nesadārdzina. Novorosijskā pagājušā gada Krievijas ostu direktoru apspriedē aprēķināts, ka Rīgas osta ir par 37% lētāka nekā Sanktpēterburgas osta.

BPO sanāksmes ļauj plašāk skatīties uz visām Baltijas jūrlietām kopumā. Tuvākā konference marta beigās notiks Rostokā. Saņemtā programma liecina, ka no Latvijas referēs firmas *HANZA* ģenerāldirektors Andris Jurdžs.

RTO tālākās attīstības perspektīvas

1994. gads Rīgas Tirdzniecības ostas attīstībā uzskatāms par kardinālu pārmaiņu sākuma posmu. Šajā gadā tika izstrādāta mērķtiecīga uzņēmuma reorganizācijas koncepcija, kura saskaņā ar zinātniski pamatotu ilgtermiņa Biznesa stratēģijas plānu 1994.–1998. gadam un detalizētu uzņēmuma pārveidošanas pasākumu programmu 1995. gadā tika pakāpeniski īstenota, kā arī, ņemot vērā Maltas brīvostas pieredzi, vienlaicīgi uzsākta normatīvo dokumentu izstrāde Rīgas Tirdzniecības ostas brīvostas koncepcijai.

Uzņēmuma attīstības stratēģiskais uzdevums ir reorganizācijas procesa rezultātā izveidot tādu uzņēmuma organizatorisko struktūru, kas atbilstu mūsdienīga pasaules līmeņa augstākai ostu uzņēmumu attīstības pakāpei un nodrošinātu pilnu plaša profila kravu apstrādes procesu un ar to saistītos servisa pakalpojumus. Rīgas Tirdzniecības ostas organizatoriskā struktūra tiks

pārveidota pēc holdinga tipa uzņēmuma principiem, kurās pašreizējās uzņēmuma saimnieciski nodalāmās struktūrvienības (Andreja rajons un Eksporta rajons, Konteineru terminmāls, Jūrniecības sektors) tiks reorganizētas, uz to bāzes izveidojot pastāvīgus, komerciāli orientētus juridiskus uzņēmumus. Šiem uzņēmumiem būs noteikta specializācija, un tie darbosies kā operējošas kompānijas.

Rīgas Tirdzniecības ostas brīvās ekonomiskās zonas projektā paredzēts veidot daudzfunkcionāla tipa ostu, iekļaujot tajā gan brīvostas, gan brīvas ražošanas zonas funkcijas. Brīvās ekonomiskās zonas pārvaldīšanai tiek izveidota administrācija, kuras darbību regulē likums un kas pakļauta valdības uzraudzībai.

Brīvās ekonomiskās zonas izveidošanas nepieciešamie aspekti ir sekojoši:

— investīciju regulēšana zonā;

— tirdzniecības kontrole;

— zonā darbojošos uzņēmējsabiedrību darbības koordinācija;

— zonas infrastruktūras attīstības plānošana un īstenošana.

RTO Konteineru terminālā kravu apgrozījums joprojām pieaug

Konteineru terminmāls ir ne tikai nozīmīga Rīgas Tirdzniecības ostas (RTO) sastāvdaļa, bet tam ir arī svarīga loma konteineru pārkraušanā visā Baltijā. Veiksmīgākajos padomju varas gados konteineru apgrozījums bija 772,1 tūkst. tonnu (1985. gads), bet 1995. gadā tas sasniedza vēl nebijušus apjomus – 107 576 TEU (ap mēram 1,08 milj. tonnu).

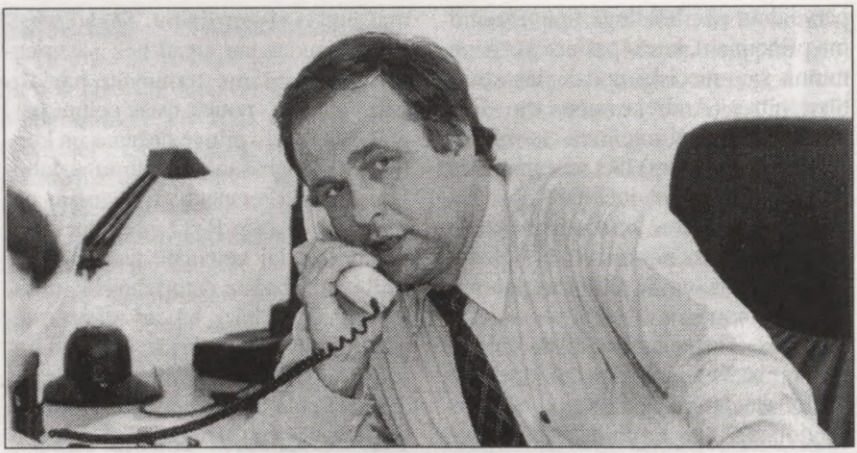
Stāsta RTO Konteineru termināla direktors **Aldis Zieds**:

— Sākotnēji terminmāls tika būvēts, prognozējot 1 miljonu tonnu lielu maksimālo apgrozījumu. Tā kā uzņēmuma jaudas jau tagad tiek pārsniegtas, nepieciešams terminālu paplašināt. Patlaban notiek ostas celtņu pārvietošanas ceļu pilnveidošanas un konteineru uzglabāšanas laukumu uzlabošanas darbi. Perspektīvā plānojam pagarināt arī esošās RTO piestātnes .

Turklāt, lai veicinātu termināla attīstību, uzlabojam datortehnikas un sakaru sistēmu bāzi, kā arī rekonstruējam terminālā atrodošās ēkas un remontējam telpas. Pērn iegādājāmies dažāda veida konteineru pārkraušanas un pārvadāšanas tehniku. Tad, kad terminmāls tika celts un aprīkots, pārsvarā tehnika bija paredzēta 20 pēdu lielu konteineru apstrādāšanai. Taču pēdējā laikā arvien vairāk notiek darbs ar 40 pēdu garajiem konteineriem. Stacionāro iekraušanas un izkraušanas celtņu celtspēja – 30,8 tonnas – ir pietiekama šo konteineru apstrādei, bet pārvietojamo tehniku pamazām nākas nomainīt ar jaudīgāku. Nākotnē vēl paredzam iegādāties mobilos konteineru pārkraušanas celtņus uz gumijotiem riteņiem, bet, lai uzlabotu konteineru termināla darba organizāciju un drošību, gatavojamies ieviest t.s. magnētisko kartiņu sistēmu kravu ievešanai vai izvešanai no termināla teritorijas (kravu plūsmas caur termināla caurlaižu vārtiem tiks regulētas ar speciāla veida magnētiskajām kartiņām, kuras izsniegs automašīnu šoferiem, kas transportē kravas).

Līdz šim RTO savu tehnisko un organizatorisko attīstību veica, izmantojot tikai pašu līdzekļus. Iespējams, ka perspektīvā, lai paātrinātu ostas attīstību, pamatojoties uz uzņēmuma stabilu attīstību un apstrādājamo kravu apjomu pieaugumiem, tiks piesaistīti arī kredītlīdzekļi.

1995. gada sākumā 75% no konteineriem tika transportēti, izmantojot autotransportu, bet kopš 1994. gada kon-



RTO Konteinerterminmāla direktors Aldis Zieds.

teineru ievešana un izvešana zaudētās pozīcijas pamazām sāk atgūt arī dzelzceļa satiksmē.

A. Zieds prognozē, ka 1996. gadā apstrādāto konteineru apjomi varētu vēl palielināties: — Paredzams, ka šā gada konteineru apgrozījuma pieaugums, salīdzinot ar 1995. gadu, būs līdzīgs kā pērn (1995. gads salīdzinājumā ar 1994. gadu), proti, apmēram, 5 procenti. RTO īpaši piesaista klientus ar kuģu kravu apstrādes ātrumu. Stundā iespējams pārkraut pat līdz 20 konteineriem.

Kā liecina uzņēmuma statistika, joprojām apmēram 80 procenti no ostā ienākošajām kravām ir tranzītkravas. Taču likumdošana un bieži vien pārāk birokrātiskā dokumentu kārtošana neveicina kravu apjomu caur Rīgu palielināšanos. Cerību vieš valdības deklarētās prioritātes tranzītam. RTO konteineru kravu apstrādes cenu politika ir vērsta uz stabilu uzņēmuma attīstību. Tarifu iedalījums atsevišķās operācijās ir šāds: kuģa operācijas (kravas nokraušana no kuģa, transportēšana līdz uzglabāšanas vietai un novietošana uzglabāšanas vietā), krasta operācijas (kravas pieņemšana no uzglabāšanas vietas un aiztransportēšana uz iekraušanas vietu un iekraušana) un kravas uzglabāšana.

Kuģa un krasta operāciju izcenojums nav būtiski mainījies jau vismaz 4 gadus, lai gan dzīves dārdzība pieaugusi. Patiesībā šo procesu varētu dēvēt pat par zināma veida pakāpenisku cenu pazemināšanu. Protams, atsevišķas izcenojumu pozīcijas ir mainītas, taču es to nekādi nevaru nosaukt par cenas paaugstināšanu, jo tās ir loģiskas izmaksas, kuras rada mūsu klienti (šeit tos pārstāv kravu ekspeditori), veiksmīgāk vai neveiksmīgāk organizējot paši savu darbu. Izvairoties no šīm, dažkārt nevajadzīgām izmaksām, samazināsies arī klientu izdevumi. Esam nedaudz paaugstinājuši konteineru uzglabāšanas maksu, tai pašā laikā ieviešot visai ievērojamus bezmaksas kravu glabāšanas laikus: ienākošajām kravām – 7 dienas, bet eksportējamām – 14 dienas. Vidēji 20 pēdu liela konteinera uzglabāšana izmaksā 3 USD dienā, bet 40 pēdu konteinera – 6 USD dienā. Salīdzinot šos izcenojumus ar nozīmīgāko ārvalstu ostu cenām, jāsecina, ka mūsu cenas tomēr ir zemākas. Kā nopietnākie konkurenti konteinerizēto kravu apstrādes jomā jāmin Kotkas osta Somijā un Sanktpēterbur-

gas konteineru terminmāls. Tomēr statistika liecina, ka visās Somijas ostās kopā apstrādāto kravu apjomu pieaugums ir samērā neliels – pēdējo 4 gadu laikā aptuveni pusmiljonu tonnu apmērā. Savukārt Sanktpēterburgas konteineru terminālā patlaban nav pilnībā pietiekamas materiāltehniskās bāzes, lai palielinātu konteineru apgrozījumu, bet pilnīgošanai nepieciešami lieli līdzekļi. Tallinas konteineru ter mināla jaudas gan ir ievērojami mazākas – apmēram 13 000 TEU gadā, līdz ar to tas pašlaik nav būtisks konkurents.

A. Freiberga, G. Šīmanis, J. Grasis

Ģenerālo kravu apgrozījuma dinamika 1985.–1995.g. (tūkst.t)

Kravas nosaukums	1985.g.	1991.g.	1992.g.	1993.g.	1994.g.	1995.g.
Ģenerālās kravas, t.sk.	2094,6	922,9	686,9	1587,0	2235,0	2428,4
— konteineri	772,1	428,4	345,2	680,0	1038,0	1103,8
— metāli	719,6	70,9	48,5	498,3	753,8	1047,7
— pārējās kravas	602,9	423,6	293,2	408,7	443,2	276,9

Konteineru kravu apgrozījuma dinamika 1992.–1995.g. (TEU)

Kravas nosaukums	1992.g.	1993.g.	1994.g.	1995.g.
Konteineri	36440	65412	102628	107576

Kopējā kravu apgrozījuma dinamika 1993.–1995.g. (tūkst.t)

Kravas nosaukums	1993.g.	1994.g.	1995.g.	1995.g. pret 1994.g.,%
Beramkravas	761,5	424,5	531,2	125,1
Graudi	373,3	197,0	143,1	72,6
Kokmateriāli	86,1	59,0	16,2	27,5
Ģenerālās kravas	1587,0	2235,0	2428,4	108,7
Kopā	**2807,9**	**2915,5**	**3118,9**	**107,0**



Astoņdesmit procenti no ostā ienākošajām kravām ir tranzītkravas.

Kā attīstīsies Rīgas Pasažieru osta?

Rīgas Pasažieru osta būvēta 1965. gadā kā pagaidu variants (ekspluatācijā pilsētai tā netika nodota, jo skaitījās militārs objekts). Stacijas ēka nebija piemērota ziemas apstākļiem, un to pat nepieslēdza pilsētas kanalizācijai. Ostu ilgstoši ekspluatējot bez kapitālā remonta, izveidojās kritiska situācija ne tikai ēkas konstrukcijā, bet arī ostas piestātņu aizsargbūvē, jo savulaik taupības nolūkā pamatpāļu josla netika iestrādāta pietiekamā dziļumā.

Redzot, ka pasažieru kuģu satiksme ostā nevis pieaug, bet ir apsīkusi un turpina sarukt (1994. gada navigācijā ostai atteica 98 kuģi, rezultātā tika zaudēti 1 031 678 USD; iemesls – piestātņu trūkums, esošo neracionāla izmantošana, kā arī kuģu kompāniju neapmierinātība ar to, ka saimnieki ekskluzīvās tiesības kuģu līniju piesaistē Rīgai nodeva Latvijas – Zviedrijas kopuzņēmums *BALTIC TERMINAL*), pirms diviem gadiem nodibināja darba grupu patstāvīgas uzņēmējsabiedrības izveidošanai, kura sekmīgāk veiktu Rīgas Pasažieru ostas apsaimniekošanu. 1995. gada 10. maijā tika nodibināta valsts un pašvaldības AS *RĪGAS PASAŽIERU OSTA*, kuras valdē ietilpst 7 locekļi gan no valsts, gan pašvaldības puses, kā arī Rīgas ostas pārvaldnieks Gunārs Ross. AS *RĪGAS PASAŽIERU OSTA* prezidenta posteni uzticēja Henrijam Bukam – Vaivadam. 1995. gada 15. jūnijā sākās īpašuma pārņemšana. Pārņemot pasažieru ostas saimniecību no iepriekšējā ostas apsaimniekotāja (Rīgas Tirdzniecības ostas), AS *RĪGAS PASAŽIERU OSTA* mantojumā saņēma nolaistas telpas un piestātnes JPS-1 (garums 132 m, dziļums 6,0 m) un JPS-2 (252,3 m, 8,75 m) avārijas stāvoklī (tikai 143, 5 m no piestātnes JPS-2 ir labā stāvoklī). Tieši šajā laikā sākās kvalitatīvi jauns posms Rīgas Pasažieru ostas attīstībā.

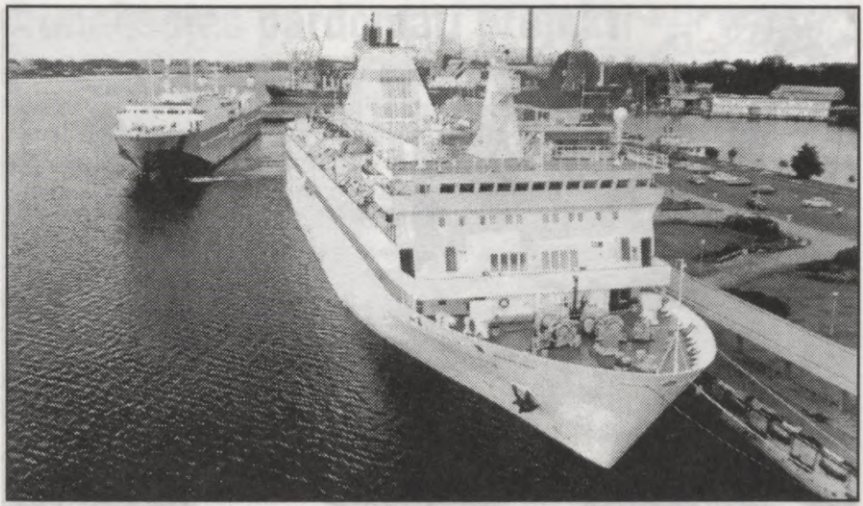
Tā kā aizvadītajos gados Rīgas Pasažieru osta zaudējusi starptautisko prestižu, nākotnē nepieciešams ieguldīt līdzekļus tās rekonstrukcijā un modernizācijā. Šai nolūkā jau izstrādāts ostas rekonstrukcijas un attīstības plāns. Projekta realizācijas periods – no 1996. līdz 1998. gadam, kopējās izmaksas – 31 milj. USD, t.sk. I kārtā 6 milj. USD, II, III un IV kārtā 20 milj. USD, hidrotehniskie darbi – 5 milj. USD. Projekta finansējums – ārvalstu investīcijas. Projekta mērķis ir nodrošināt ostas pakalpojumus reizē 4 pasažieru kuģiem vai prāmjiem ar iegrimi līdz 9 metriem, 3 pasažieru kuģiem ar iegrimi līdz 5 metriem un 16 jūras jahtām ar iegrimi līdz 4 metriem, kā arī radīt maksimāli komfortablus apstākļus ostas teritorijā, lai piesaistītu pasažieru plūsmu.

Projekta apraksts

Jūras transporta piestātnes Daugavā ir unikālas Eiropā. Tām ir niecīga aizsērēšanas pakāpe, jo upes smiltis aiztur Daugavas HES aizsprosti.

Projekts paredz Daugavas labajā krastā pie Vanšu tilta piestātnes Nr. 1, 2, 3, 4, karalisko jahtu piestātni un divas prāmju rampas. Andrejostā paredzētas piestātnes Nr. 5 un 6, divas prāmju rampas, jahtu un laivu piestātne, kā arī visas Daugavai piegulošās krastmalas izbūve.

Rīgas Pasažieru osta ir viena no visperspektīvākajām ostām Ziemeļeiropas jūras ceļos. Tā ir tieši savienota kopējā transporta mezglā ar auto-



Rīgas Pasažieru osta ir viena no visperspektīvākajām ostām Ziemeļeiropas jūras ceļos.

maģistrālēm, kā arī ar satiksmes koridoru no ziemeļiem uz dienvidiem *VIA BALTICA*, dzelzceļa un gaisa transportu.

Sešas piestātnes domātas pasažieru un prāmja tipa kuģu apkalpošanai. Pirmās kārtas caurlaides spēja būs 500 000 cilvēku gadā, bet pēc pilnīgas projekta realizācijas – 3 000 000 pasažieru gadā. Pasažieri no kuģiem nonāks stiklotās galerijās otrā stāvā līmenī. Šķērsojot muitas kontroles telpas, viņi nonāks uz platformas tā paša otrā stāva līmenī. Šeit viņi iesēdīsies pilsētas vai tūrisma transportā. Transporta panduss, kas vedīs lejup un augšup, atradīsies starp veco un jauno pasažieru staciju – starp piestātnēm Nr. 2 un 3.

Automašīnas un kravas no kuģiem nonāks 1. stāva līmenī un šķērsos muitas kontroli. Tur būs plašas pagaidu autostāvvietas, arī treileriem. Rekonstruējot pasažieru ostu, jau pirmajā ekspluatācijas gadā varēs vienlaicīgi apkalpot 4 kuģus, t.i., apmēram 1200 kuģu un 500 000 pasažieru gadā.

Rīgas osta no kuģiem iekasē loča, kanāla, bākas, piestātnes, tauvošanās, tonnāžas, sanitāro, kuģa aģenta un pasažieru nodevu, maksu par stividoru u.c. pakalpojumiem, kas vidēji sastāda 4000 USD par vienu apmeklējumu.

Analizējot ostas pakalpojumu cenu politiku, jāatzīmē, ka jūras pasažieru pārvadājumi ir lētāki par daudzu kaimiņu pasažieru ostu pakalpojumiem, kā arī lētāki nekā sauszemes vai gaisa pārvadājumi. Ņemot vērā faktu, ka Igaunijas pasažieru osta ir ievērojami zaudējusi savu starptautisko prestižu, ir pamats apgalvot, ka Rīgas Pasažieru osta atgūs iepriekšējos gados zaudēto popularitāti.

Labvēlīgi ostas darbību ietekmē arī tas, ka osta faktiski atrodas Rīgas centrā, tādējādi pasažieri netraucēti var izmantot brīvo laiku, apmeklējot Vecrīgu, kā arī pilsētas daudzās kultūras iestādes, bārus, kafejnīcas un veikalus, kas savukārt pozitīvi ietekmē preču apriti.

Līdzīgs princips – pasažieri uz platformas otrā stāva līmenī, bet au-



Rīgas viesiem Pasažieru ostā piedāvā bagātīgu suvenīru klāstu.

tomašīnas pirmā – būs arī piestātnēs Nr. 5 un 6. Šeit, lai tiktu pāri ostas dzelzceļa atzaram, ir piedāvāts gaisa tilts, kas nogādās transportu otrā stāva līmenī.

I kārtā (1996.–1997.g.) ir paredzēta piestātnes Nr. 3 un prāmju rampas izbūve. Tās tiešā tuvumā iespējama tūlītēja pasažieru stacijas un muitas kontroles ēkas celtniecība. To varēs būvēt, nepārtraucot piestātnes Nr. 1 ekspluatāciju un transporta kustību Eksporta ielā. Paralēli pasažieru stacijas celtniecībai jāsāk Citadeles nocietinājumu arheoloģiskā izpēte un vecās Eksporta ielas pārbūve, lai varētu paplašināt ostas teritoriju.

II kārtā (1997.g.) jāizbūvē piestātnes Nr. 3A, Nr. 4 un piestātne karaliskajām jahtām.

III kārtā (1998.g.) jāizbūvē piestātne Nr. 2, jārekonstruē esošā pasažieru stacija. Šajā kārtā, pabeidzot Eksporta ielas pārcelšanu uz jauno trasi, ir plānojama ostas pārvaldes ēkas celtniecība. Jāuzbūvē sakaru mezgls, viesnīca, restorāni, veikali, videoklubs, biroja ēkas un citi objekti.

IV kārtā (1998.g.) paredzēts izbūvēt piestātnes Nr. 5 un Nr. 6 ar attiecīgo infrastruktūru Andrejostas ziemeļu malā. Šajā laika posmā jāizbūvē Andrejostas krastmala ar jahtu un laivu piestātnēm, kā arī jāuzceļ viesnīca ar Citadeles vēsturisko nocietinājumu marķējumu un biroja ēka brīvajā laukumā Eksporta un Miķeļa ielas stūrī. Šeit iespējamas viesnīcas pazemes autostāvvietas.

Rīgas Pasažieru ostā jau sācies rekonstrukcijas un attīstības darbu posms. 1995. gadā tika veikta piestātnes Nr. 3 izbūve, tai piegulošās teritorijas sagatavošana, Daugavas gultnes padziļināšana un attīrīšana no otrā pasaules kara un Vanšu tilta būvniecības laikiem atstātā «kultūras» slāņa. Ir sākta virspusēja pašreizējās ēkas rekonstrukcija u.c. pasākumi, t.i., aizsākta projekta I kārtas īstenošana.

Ronalds Sarapu

Atmaksājas pārdomāti projekti

Firma *MAN–TESS* arvien strādā pie jauniem projektiem, šodien ieguldot tajos krietnus līdzekļus, kas jau rīt atmaksāsies un dos peļņu. Svarīgi ir neizšķiest līdzekļus un laiku pasākumos, kas nedod nedz finansiālu uzplaukumu, nedz morālu gandarījumu. Firmas prezidents Jūlijs Krūmiņš stāsta par sasniegto un nākotnes plāniem.

Jāpiesaista jaunas kravas

Tēlaini izsakoties, ledus ir sakustējies un valsts arvien lielāku vērību velta tranzītpolitikai. Jau pagājuši tie laiki, kad amatpersonas skaļi deklarēja, ka Latvija nelieks galvu Austrumu priekšā un cerīgus skatus meta vienīgi Rietumu virzienā. Ir pilnīgi skaidrs, ka tieši Austrumi ir tie, kas ar saviem apjomīgajiem kravu daudzumiem var nodrošināt regulāru tranzītkravu plūsmu cauri Latvijai, izmantojot mūsu lielāko bagātību– ostas. Arī *MAN–TESS* nenogurstoši strādā pie projektiem, lai savai ostai piesaistītu iespējami lielus kravu apjomus. Par teikto liecina skaitļi – augustā *MAN–TESS* savā ostā apstrādāja 34 kuģus, ar kuriem galvenokārt transportēta kūdra, papīrmalka, šķelda un naftas produkti. 1996. gada pirmajā pusgadā firma ostu nodevās valstij devusi 193 544 dolāru, tai skaitā no *MAN–TESS* aģentētajiem kuģiem 100 000 dolārus. Darbu nav iespaidojuši pat ziemas smagie kuģošanas apstākļi. Firma prognozē, ka otrajā pusgadā ostu nodevu summa varētu veidot 400 tūkstošus dolāru. Taču jau šodien ir skaidrs – lai konkurētu starptautiskajā tirgū, nepieciešams samazināt transportēšanas un ostu izmaksas. Diemžēl pagaidām to izdarīt ir visai problemātiski, jo ostas piestātnēs tiek apstrādāti kuģi ar visai pieticīgu tonnāžu – 2,5 līdz 5 tūkstoši tonnu. Un tikai atsevišķu konstrukciju kuģi ar kravnesību 8 tūkstoši tonnu var ienākt ostā. Tāpēc pienācis pēdējais laiks nopietni strādāt pie Rīgas ostas Sarkandau-



***MAN-TESS* prezidents Jūlijs Krūmiņš ir pārliecināts par jauniem projektiem.**

gavas kuģu ceļa padziļināšanas un paplašināšanas otrās kārtas darbu veikšanas. Kuģu ceļa ekonomiskā atdeve orientēta uz kuģu pieņemšanu ar kravnesību līdz 20 tūkstoš tonnām un uz dzelzceļa ienākumu pieaugumu. Šīs piestātnes dos valstij un tautsaimniecībai gadā papildus ienākumus līdz 18 miljoniem dolāru.

Priekšlikumu izpildi nedrīkst kavēt zemākstāvošas struktūrvienības. Jāparedz to izpilde 1996.– 1997. gadā, kā to prasa Ministru prezidenta A. Šķēles darba programma.

Jau pēc Sarkandaugavas kuģu ceļa padziļināšanas pirmās kārtas darbu veikšanas firma ir kāpinājusi kravu apgrozījumu un tas sasniedz 60 līdz 70 tūkstošus tonnu mēnesī. Vēl jāpiebilst, ka pa Sarkandaugavas kuģu ceļu kuģi nonāk astoņās piestātnēs, ko apkalpo sešas firmas, tāpēc ne jau tikai *MAN–TESS* vien ir ieinteresēts, lai tiktu padziļināts kuģošanas kanāls. Pamatīgi aprēķini rāda, ka kuģu ceļa otrās kārtas izbūve un nodošana ekspluatācijā pilnīgi atmaksāsies viena gada laikā.

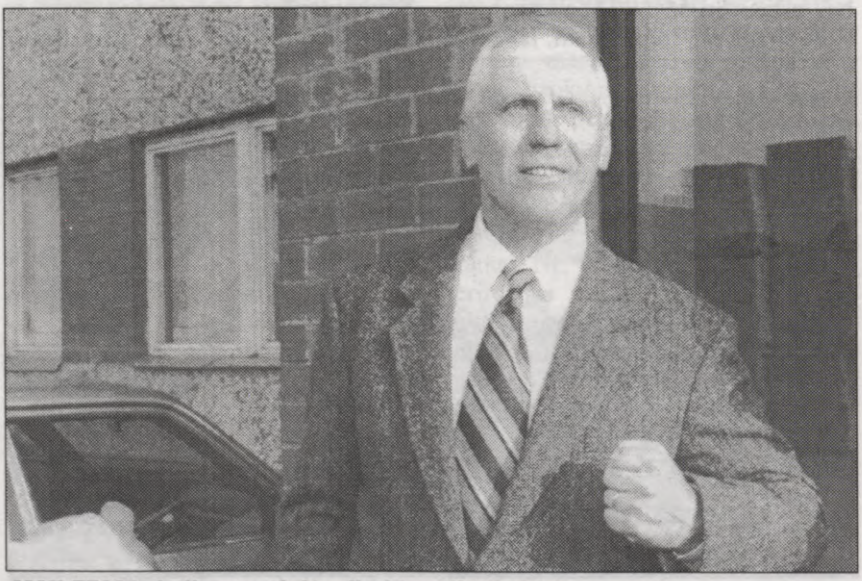
Ar kokvilnu strādāt ir izdevīgi

No 1995. gada decembra *MAN–TESS* darbinieki rūpīgi pētīja kokvilnas transportēšanas, uzglabāšanas un pārkraušanas iespējas. Valsts prezidenta Gunta Ulmaņa vizītē Uzbekijā delegācijas sastāvā bija arī *MAN–TESS* prezidents Jūlijs Krūmiņš. Tad tika veikti visi priekšdarbi, lai kokvilnas kravas varētu transportēt caur Latviju, izmantojot *MAN–TESS* pakalpojumus.

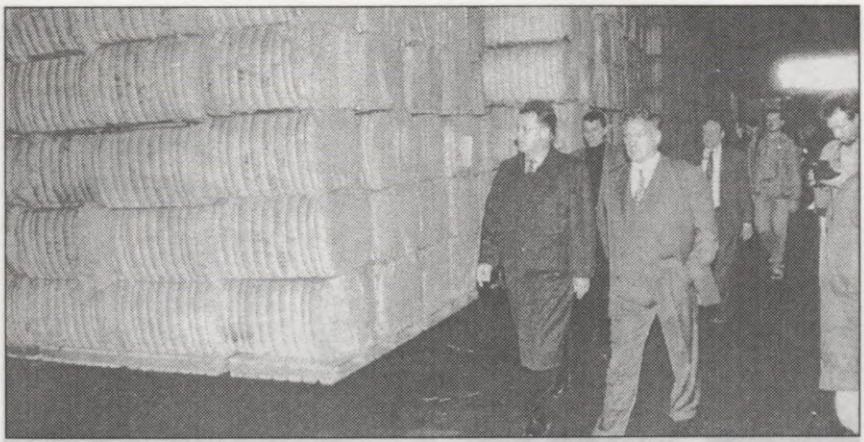
Partneriem Uzbekijā savus pakalpojumus vēlējās piedāvāt arī citas Latvijas firmas, bet, salīdzinot ar firmu *MAN–TESS*, tās neizturēja konkurenci. Grūti konkurēt, ja firmai nav savas ostas, pacēlēju un noliktavu telpu.

Jūlijs Krūmiņš stāsta:

— Mēs esam konkurēt spējīgi, tāpēc arī sākām nodarboties ar šo biznesu. Uzbekijas pārstāvji ieradās Latvijā, un trīs nedēļas pētīja mūsu



***MAN-TESS* kokvilnas nodaļas direktors Kārlis Līcis.**



Arī valsts prezidentu Gunti Ulmani nav kauns ievest kokvilnas noliktavās.

piedāvājumu. Visbeidzot noslēdzām līgumu par 120 tūkstošus tonnu kokvilnas apstrādi gadā. Lai sekmīgi varētu apstrādāt šādus kravas apjomus, esam ieguldījuši prāvus līdzekļus noliktavu sakārtošanā un dzelzceļa pievedceļa labiekārtošanā. Lai noliktavās varētu uzglabāt kokvilnu, tām pilnībā jāatbilst ugunsdrošības noteikumiem. Darījām visu, lai noliktavu telpas atbilstu visiem nepieciešamajiem standartiem.

MAN–TESS paplašina teritoriju

Nākotnes plāni ir apjomīgi, tāpēc jau šodien *MAN–TESS* paplašina savu teritoriju. Bijušo 7 hektāru vietā firma tagad apsaimnieko 22 hektāru lielu platību. Savā īpašumā viņi ieguvuši jaunas noliktavu telpas. Rekonstrukcijas darbos, protams, jāiegulda krietni līdzekļi, taču nākotnē tie visi atmaksāsies.

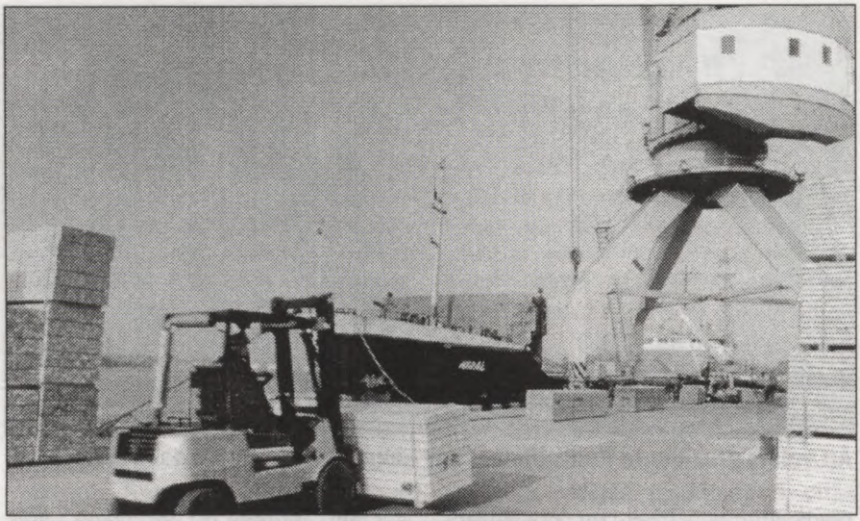
Firma iecerējusi būvēt arī konteinerterminālu Kundziņsalā ar piestātni Sarkandaugavas pusē. Konteinertermināla projekts jau izstrādāts un paredz līdz 6 tūkstošus 20 pēdu konteineru apstrādi mēnesī.

Plāni, aprēķini un prognozes varēs sekmīgi īstenoties un sniegs gandarījumu, ja arī valsts institūcijās strādās cilvēki, kuru vārdi saskanēs ar darbiem.

Vietējiem – kāju priekšā!

Ja firma *MAN–TESS* runā par naftas termināla celtniecību Rīgā, daudziem varētu likties, ka mēs vispirms cenšamies aizsargāt savu biznesu. Protams, arī tas jādara, taču jau kuro reizi gribu uzsvērt, ka naftas termināla celtniecība pirmām kārtām nav izdevīga valstij, jo ārzemju firmas, pateicoties tam, ka izmantos Latvijas zemi, gūs sev krietnu peļņu. Tā nauda, ko šeit iegūs *NESTE* un *STATOIL*, aizplūdīs uz viņu zemēm. Savukārt mēs varēsim vērot, kā ar lielajiem kruīzu kuģiem atbrauc apmierināti ārzemju pensionāri paskatīties, kā mūsu pensionāri uz ielas stūriem lūdz žēlastības dāvanas.

Šodien galvenais jautājums – kur paliek peļņa, ko iegūst, izmantojot Latvijas zemi. Nedrīkst arī aizmirst, ka *NESTE* un *STATOIL* neko neceļ par savu naudu. Viņi ņem valsts kredītu uz 10 gadiem par 6 procentiem, to atmaksā piecu sešu gadu laikā un



***MAN-TESS* ostā arī ikdienā valda ideāla kārtība.**

strādā šeit, gūstot milzīgu peļņu. Mums valstī ir cita kārtība – bankas nosaka 25 procentu kredītlikmes uz sešiem mēnešiem, piedevām jāieķīlā gan tas īpašums, kas jau ir, gan tas, kas vēl tikai būs. Latvijas uzņēmēji ir spiesti staigāt pa naža asmeni. Saprotams, ka ārzemnieks šodien pirmais var uzsākt celtniecību, jo viņam būs nepieciešamie līdzekļi, lai veiktu ieplānotos darbus. Ja paskatāmies, kas notiek Daugavas kanālā, redzam, ka tur intensīvi rit kanāla padziļināšanas darbi. Jautājums, kāpēc tik intensīvi darbi tiek veikti tikai tagad? Varbūt darām visu, lai ārzemju firmām atvērtu plašākas biznesa iespējas? Padziļinot kanālu, uz mums praktiski jau piešķirtās zemes Kundziņsalā uzbēra smilšu kalnu, tādējādi mūs mākslīgi nobloķējot. Protams, šodien neviens esošo naftas termināla projektu un līgumus ar ārzemju firmām vairs nevar padarīt par nebijušu faktu, tāpēc tagad stingri jāseko, lai ārzemju firmas nevarētu izvērst plašāku saimniecisko darbību, kā vien uzstādīt degvielas tvertnes un uzglabāt degvielu, kas domāta viņu degvielas uzpildes stacijām. Par pārējām degvielas operācijām ostā lai maksā nodokļus mūsu valstij kā noteikts – 10 līdz 15 dolārus par tonnu. Tikai saprātīgi un pārdomāti rīkojoties, varēsim aizsargāt Latvijas tirgu no ārzemju firmu invāzijas un Latvijas uzņēmējus no nevajadzīgas konkurences.

Piedāvā konkurēt

Rīgas Domei ir nedaudz cits viedoklis. Tā presē publiski pauž domu, ka neatbalstīs vietējos uzņēmējus, lai tie konkurē ar ārzemju firmām. Jājautā, vai vietējie uzņēmēji šodien spēj konkurēt ar ārzemju firmām? Protams, ka nevaram, jo šodien netiekam pie ērtiem un izdevīgiem banku kredītiem.

Ja Dome negrib saprast, ka tieši mēs ieguldām naudu Latvijas zemē, un nepanāk vietējiem uzņēmējiem pussolīti pretim, tad jādomā, ka tam ir kāds dziļāks pamats. Nevaram, protams, runāt par kukuļiem, kurus savām acīm neesam redzējuši un rokām taustījuši, bet varētu papētīt, kādos ārvalstu komandējumos brauku-



Viens no firmas darbības veidiem ir naftas produktu pārkraušana.

ši, teiksim Māris Purgailis un Oļegs Batarevskis, par kādu naudu braukuši, un kādus rezultātus devušas viņu aktivitātes. Visiem būtu interesanti uzzināt, kādus nozīmīgus projektus izdevies realizēt, ko tie reāli dod Latvijas zemei. Tikpat interesanti būtu izvērtēt arī Paegles biroja darbu. Nav jau jāsaņem kukulis, var jau teikt, esmu strādājis un par savu darbu saņēmis atalgojumu, bet, ja papēta paveikto, kļūst skaidrs, ka *NESTE* un *STATOIL* projekti ir «izbīdīti» cauri varas gaiteņiem, apzīmogoti un parakstīti, pateicoties tai varai, kas atrodas attiecīgu amatpersonu rokās. Pilnīgi dabiski rodas jautājums, kāpēc vara, kas iedota cilvēkam, lai viņš sakārtotu pilsētas samniecību, tiek izmantota pilnīgi citu mērķu realizēšanai. Un ir taču lielisks piemērs, kā strādā, teiksim, Aivars Lembergs Ventspilī. **Rīgas Domes darbību varu vērtēt viennozīmīgi – tur strādā cilvēki, kas neatrodas savā vietā.** Arī par ostas saimniecību Mārim Purgailim ir visai trūcīgas zināšanas un dīvains priekšstats. Bieži vien rodas smieklu jūra, kad viņš runā par ostas saimniecību, bet skumji ir tad, kad šiem vārdiem seko arī tikpat nekompetenta rīcība. Savukārt no saimnieciski aktīviem un zinošiem cilvēkiem Dome atbrīvojas, jo baidās, ka tie kādu labumu varētu dot nevis privātajai kabatai, bet gan Latvijas kasei. Daudzi mani kā firmas *MAN–TESS* prezidentu brīdina, ka esmu uzsācis cīņu ar pilsētas Domi, tāpēc manu firmu tagad pastiprināti pārbaudīs. Man no tā nav bail, lai pārbauda, jo mēs neko neesam nojaukuši, esam vienīgi cēluši. Ik mēnesi saražojam 400 tūkstošus kubikmetru augstākās kvalitātes kokmateriālu, papildus vēl pārkraujam 10 līdz 15 tūkstošus kubikmetru kokmateriālu gan uz saviem, gan fraktētiem kuģiem. Piemēram, tikai šā gada maija mēnesī esam apstrādājuši 33 kuģus. Tas valsts kasei devis 120 tūkstošus latu lielu peļņu. Nākotnē esam paredzējuši izvērst saimniecisko darbību un izveidot visiem Eiropas standartiem atbilstošu uzņēmumu.

A. Freiberga

Laika aptākļi darbus nekavē

Tajā saltajā ziemas dienā Valsts stividoru kompānijas *RĪNŪŽI* piestātnēs Rīgas ostā darbs kūsāt kūsāja. Par spīti lielajam aukstumam (–21°C), sešās piestātnēs iekrāva kuģus, septītais Daugavas vidū uzņēma kravu, bet astotais kuģis ar 35 000 t kravnesību stāvēja reidā, kur tam piegādāja minerālmēslus.

Šī aina ir visai ierasta parādība VSK *RĪNŪŽI* ikdienā. Kravu apjomi nemitīgi aug, un par to intervija ar VSK *RĪNŪŽI* ģenerāldirektoru Georgiju Ševčuku.

Skaitļi runā skaidru valodu

— VSK *RĪNŪŽI* pārdzīvojuši daudzus attīstības lokus, taču tieši tagad jūtamies kā īsti saimnieki savā uzņēmumā. Ir radīta speciālistu vienotība, cilvēki ir ieguvuši pamatīgu izglītību savā izvēlētajā profesijā. Tas ļauj mārketingu un menedžmentu veidot atbilstoši pasaules tirgus prasībām. Stividoru kompānija ir pratusi kravas nosūtītājiem radīt vislabāko ceļu līdz kravas saņēmējam, tātad – ātrākais, lētākais, bet daudzkārt izdevīgi izmantojamais ceļš. Klientu uzticībā ir mūsu spēks, un skaitļi, kā saka, runā paši par sevi – 1995. gadā caur VSK *RĪNŪŽI* piestātnēm izgājis 1 miljons 600 000 tonnu kravas. Tātad attiecīgi augusi arī mūsu peļņa un nodokļu atskaitījumi valsts budžetā.

Lai nostiprinātu uzņēmumu, nācās meklēt mums izdevīgas kredītlīnijas. Nu jau lielākā kredītu daļa ir atmaksāta, un to, pirmkārt, nodrošina mūsu kravu piegādātāji, nepārtraukta kravu plūsma caur ostu. Trīs portālcelt-ņi, daudzie iekrāvēji, atjaunotie un no jauna uzbūvētie sliežu ceļi sevi atpelna. Kravu drošībai mainīta apsardze, taču kontrole neatslābst ne brīdi. Mums ir jābūt godīgiem un patiesiem, ja sakām – mūsu osta ir visērtākā, drošākā un klientam izdevīgākā! Ja tā nebūtu, darbam šeit es neredzētu jēgu. Osta ir valsts vizītkarte,



VSK *RĪNUŽI* ģenerāldirektors Georgijs Ševčuks.



Bijusī Zvejas osta tagad pārtapusi par kārtīgu ģenerālkravu ostu.

un to mēs, Latvijas uzņēmēji, nedrīkstam aizmirst nevienu brīdi.

Kravu apjomi ir jāpalielina

— Mūs nekādā ziņā neapmierina tas, kas bija vakar. Tādēļ plāni paredz daudz lielāku kravu apjomu pieaugumu. Trīs «baltās sēnes», kā saucam minerālmēslu glabātavas, būs apgādātas ar vismodernāko tehnoloģiju no ASV. Pavasarī šis darbs būs pabeigts, tādēļ 1996.gadā kopā ar firmu *ALFA OSTA* plānojam pārkraut 700 000 t minerālmēslu. Nākotnē šeit minerālmēslu apstrādei ir jāsasniedz Ventspils ostas līmenis, taču konkurenti mēs nebūsim – Ventspilī krauj kālija sāli, mēs eksportēsim slāpekļa minerālmēslus. To nodrošina regulārā kravas piegāde, kā arī plašais noieta tirgus ASV, Eiropā un Ķīnā.

Metāla eksporta tirgus arī nesamazinās. Tiesa, tērauda stiepli pieprasa daudz mazāk, šobrīd galvenais ir tērauda ruļļi, sagataves – tātad jau citas un augstākas kvalitātes izejvielas. Metāla eksportu esam iecerējuši divkāršot, 1996. gada beigās sasniedzot 300 000 t robežu.

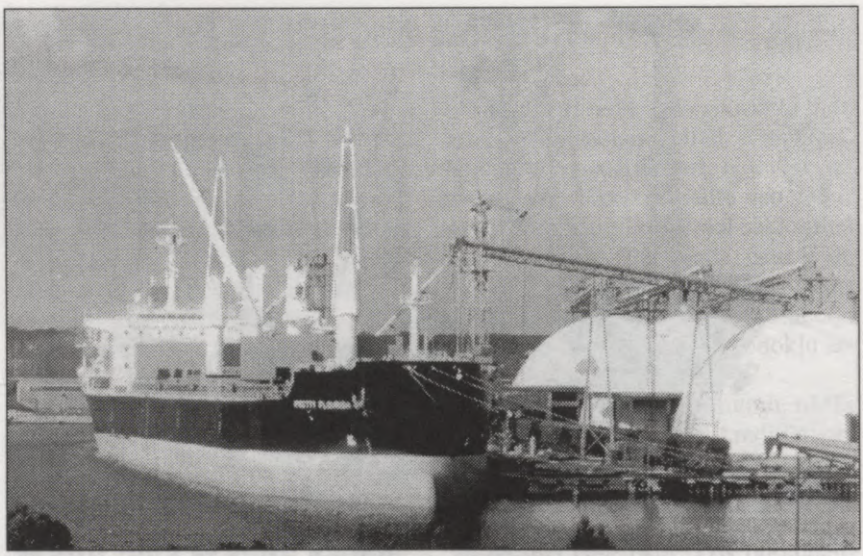
Kokmateriālu eksportā specializēsimies jau apstrādātas koksnes piegādē patērētājiem. Protams, piestātnēs būs arī papīrmalka, tomēr Latvijas zemniekiem vairāk jācenšas koksni apstrādāt, tas taču ir pilnīgi cits, daudz ražīgāks tirgus. Šobrīd ļoti liels pieprasījums jūtams Vācijā, Lielbritānijā un Turcijā.

Arī pati VSK *RĪNŪŽI* nodarbosies ar kokmateriālu pārstrādi. Nepieciešamos mehānismus jau esam iegādājušies.

Pieaugusi zivju piegāde

— Mēs taču vēl pavisam nesen bijām Zvejas osta. Šajā ziņā interesants fakts: salīdzinot ar 1994. gadu, pieaugusi zivju piegāde. Ja toreiz saldētās zivis veidoja tikai 2% no kravu kopapjoma, aizvadītajā gadā tās bija 10 procenti no kravu apjoma. Tas, šķiet, jūtams arī veikalos – zivju produkcijas daudzveidība bieži vien jau spēj mūsu vēlmes apmierināt. Tāpat regulāri esam apstrādājuši citrausaugļu, gaļas, putnu gaļas, kā arī kokvilnas kravas. Tās pamatā ir tranzītkravas.

Kokvilnas kravu apstrādē pare-



Minerālmēslu glabātavas apgādātas ar vismodernāko tehnoloģiju no ASV.

dzams pieaugums, jo esam paplašinājuši noliktavu saimniecību. Tātad – sākotnēji no 20 000 t līdz 150 000 t gadā. Galvenais uzdevums – kravas regulāra piesaiste – ir izpildīts.

Jaunajā gadā darba mazāk nebūs

— Vēl daudz darāmā dzelzceļa atjaunošanā, jo Zvejas ostas slodze nav salīdzināma ar pašreizējiem kravu apjomiem un intensitāti.

— Kā veicies sarunās ar muitas darbiniekiem? Vispārzināms, ka radītā situācija (muitas stacija *ŠĶIROTAVA*) bija ļoti neērta ostas darbam.

— Vecajā gadā tikos ar valsts ministri Aiju Poču un saņēmu pozitīvu atbildi. Ir panākta problēmas izpratne, un mēs VSK *RĪNŪŽI* telpās piedāvājām vietas kā Ziemeļblāzmas stacijas, tā muitas darbiniekiem. Tātad jau šopavasar VSK *RĪNŪŽI* teritorijā tiks muitotas kravas, sarežģītie jautājumi tiks atrisināti. Es ceru, ka jaunā valdība šo izpratni apstiprinās un mums palīdzēs.

Pavisam 1995. gadā VSK *RĪNŪŽI* ir apstrādājuši 510 kuģus. Es uzskatu, ka tas ir labs rādītājs.

1996. gadā turpināsim minerālmēslu termināla izbūvi, dziļumu palielināšanu. Rīgas ostas pārvalde ir solījusi atjaunot nepieciešamos dziļumus Daugavas centrālajā fārvaterā, un tas jau norāda uz vēl ietilpīgāku kuģu piesaisti Rīgas ostai. Darba mazāk nebūs. Laimīgu Jauno gadu!

Konkurētspējas paaugstināšana prasa līdzekļus

— Esmu aprēķinājis, ka VSK *RĪNŪŽI* vēl jāiegulda vismaz 5 – 6 miljoni latu, lai tā būtu Eiropas ostām konkurētspējīga uzņēmējsabiedrība. Esam ieguldījuši 3 miljonus latu un jūtam, ka tas nav pietiekami. Mēs savu mērķi zinām – tā ir Eiropa, Eiropas līmenis, augsta konkurētspēja Baltijas jūrā.

Šajā sakarā esam atjaunojuši mazās mehanizācijas (autoiekrāvēji, elektroiekrāvēji) parku, iepirkdami



VSK *RĪNŪŽI* nodarbojas arī ar citrusaugļu apstrādi.

kā jaunu, tā nedaudz lietotu tehniku. Kravu struktūra prasa attiecīgas tehnikas iegādi. Pielāgojoties metāla pārkraušanai, esam ieinteresēti iepirkt jaudīgāku tehniku.

Tā no zivju ostas esam VSK *RĪNŪŽI* pārvērtuši par ģenerālkravu ostu, lai gan neatsakāmies ne no zivīm, ne gaļas, ne citrusaugļu apstrādes.

Ostas aprūpē ir 15 km dzelzceļa. Jūtu, ka tas vairs nav pietiekami, lai arī Krievijas dzelzceļa tarifu atlaižu likvidēšana kravām uz Latviju sekas ir skārušas arī mūs. Vagonu apjoms samazinājās divas reizes, kā redzams, politiķu dēļ cieš ekonomika, cieš labi izstrādātais transporta koridors no Krievijas un Vidusjūras uz Rīgas ostu. Uzskatu, ka arī dzelzceļa tīkli Rīnūžos vēl jāpagarina par 5 kilometriem.

Privatizācijā jāievēro vienotības princips

— Tāpat kā daudzi citi valsts uzņēmumi, arī VSK *RĪNŪŽI* ir privatizējamo objektu sarakstā. Tā ir laika prasība, un tā šis process arī ir jāizprot. Es kā uzņēmuma vadītājs uzskatu, ka privatizācijas procesā noteikti jāņem vērā uzņēmuma specifika – VSK *RĪNŪŽI* ir atsevišķa saimniecība ar savu ūdensvadu, katlu māju, piestātnēm, kravu uzglabāšanas telpām. To nevajadzētu sašķelt, bet gan privatizēt kopā kā vienotu veselumu. Tad šī uzņēmējsabiedrība pēc privatizācijas var turpināt stividordarbību vēl augstākā pakāpē.

Kas šobrīd nodrošina *RĪNŪŽU* stabilitāti? Pirmkārt, prasmīgi izstrādātas, ar kravu piegādātājiem saistītas kredītlīnijas. Viena jau ir dzēsta, arī otrais kredīts daļēji ir atdots.

Patlaban stividorkompānijā strādā 420 cilvēki (tikai 20 cilvēki ir administrācijas pārstāvji), ir saglabātas darba vietas un pienācīgs atalgojums.

A. Freiberga, G. Šīmanis

Rīgas ostā iespējams gadā apstrādāt līdz 10 miljoniem tonnu

Tā uzskata ostas pārvaldnieks **Gunārs Ross**.

— Vispirms par būtiskākajām izmaiņām ostas pārvaldē.

— Tā ir decentralizācija, kas jau bija paredzēta vispārējā ostu attīstības programmā. Tāpat pieņemts *Likums par ostām*, kā arī izveidota ostas valde. Precīzāk izsakoties – osta izveidota kā patstāvīga ekonomiska vienība. Tas nozīmē, ka terminālās funkcijas atdalītas no regulējošajām – zemes pārvaldnieka funkcijām. Šāds princips eksistē arī visā civilizētajā pasaulē. Un tā kā Rīgas ostā ir liela un daudzveidīga saimniecība, vienpersoniska vadība nebūtu pieņemama. Tāpēc valdes izveidošana ir normāla parādība. Tajā ietilpst pieci pilsētas Domes un pieci dažādu ministriju pārstāvji.

— Kāds ir jūsu praktiskais darbs?

— Jādara viss iespējamais, lai dažādās firmas ostā spētu strādāt jo sekmīgāk. Bet papildinot sacīto, varu piebilst, ka, manuprāt, regulējošās funkcijas jau atrisinātas. Tā, piemēram, apstiprināti jaunie ostas noteikumi, nodevu un tarifu sistēma kļuvusi mūsdienīgāka, un tā ir spēkā no šā gada 1. janvāra. Nodevas nav augstas – apmēram 82 procenti no vidējām nodevām Eiropas ostās. Ostā padziļināti kuģu ceļi un atjaunotas vairākas hidrotehniskās būves. Vislielākais darbs paveikts, pilnīgi rekonstruējot 1077 metrus garo Austrumu molu. Visus darbus paredzēts pabeigt jau šogad, tas ir, gadu ātrāk, nekā plānots. Tātad, izmantojot mūsu ostu, problēmu nebūs ne kuģu, ne kravu īpašniekiem. Turpmāk savs vārds jāsaka uzņēmējiem, jo ostā izmantotas tikai trīs ceturtdaļas no iespējamās jaudas. Bet jāatgādina, ka privātuzņēmēji 1993. gadā sāka strādāt gan drīz tukšā vietā, jo nebija ne infrastruktūras, ne suprastruktūras. Tāpēc arī tajā gadā viņi apstrādāja tikai pusotra procenta no visām kravām. 1994. gadā šis skaitlis pieauga līdz 25 procentiem, savukārt pagājušajā gadā tas jau bija lielāks par 30 procentiem jeb apmēram 2 miljoni tonnu kravas.

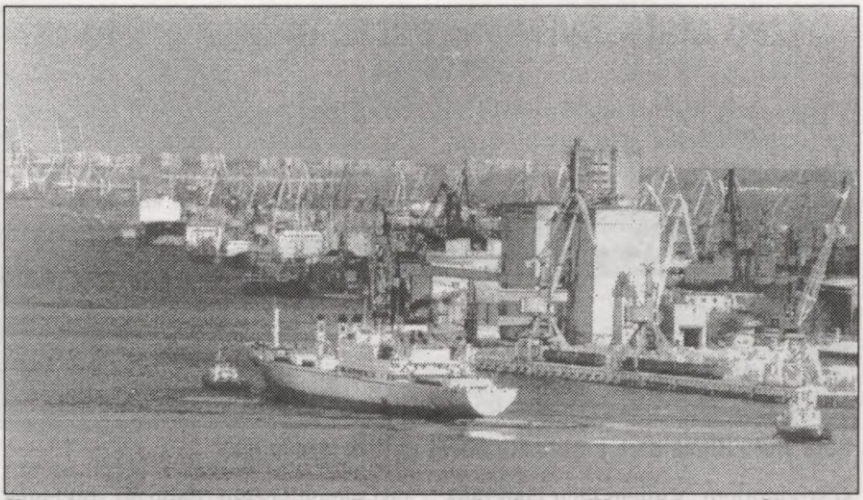
Diemžēl vēl nav pilnībā sakārtotas līguma attiecības par zemes nomu, lai gan visa ostas teritorija ir pārmērīta un precizēta. Pati smagākā problēma – zemes vērtības noteikšana.

— Un kā strādā osta kopumā?

— Lai atbildētu uz šo jautājumu, nosaukšu dažus skaitļus. Piemēram, ja kravu apgrozījums 1993. gadā bija 4,7 miljoni tonnu, tad pagājušajā gadā – 7,4 miljoni tonnu, tas ir, pieaugums par 58 procentiem. Tāpat palielinājies to kuģu skaits, kas piestājuši Rīgas ostā. Ja 1993. gadā bija 2052, tad pagājušajā gadā 3344 kuģi.

— Aktuāls kļuvis arī koksnes eksports. Tāpēc grupa ekspertu apsekoja Latvijas ostas, lai atrastu vispiemērotāko vietu kokostas izbūvei. Kā jūs komentētu šo pasākumu?

— Koksnes eksportam jānotiek civilizēti. Ja šodien ar to nodarbojas dažādas organizācijas – tas, protams, nav slikti. Bet jābūt normālai kokostai, lai gan, raugoties no stividoru viedokļa, šāds darbs, tas ir, pārkraušana, nav no izdevīgākajiem. Tomēr politisku un stratēģisku apsvērumu dēļ mums šāda osta nepieciešama.



Kravu apgrozījuma pieaugums Rīgas ostā ir viens miljons tonnu gadā.

Tās iekārtošana nebūtu dārga. Drīz beigsies apaļkoku izvešana, tāpēc sāksim izvest zāģmateriālus. Bet līdz ar to rodas daudz jautājumu, kurus nepieciešams centralizēt. Tādi ir sanitārais dienests, brāķeru darbs. Bolderājā atrodas daudz uzņēmumu, kuru darbs saistīts ar kokmateriālu apstrādi. Koksne vienmēr būs eksporta materiāls no Latvijas.

— Naftas terminmāls Rīgas ostā. Vai tas ir tik nepieciešams?

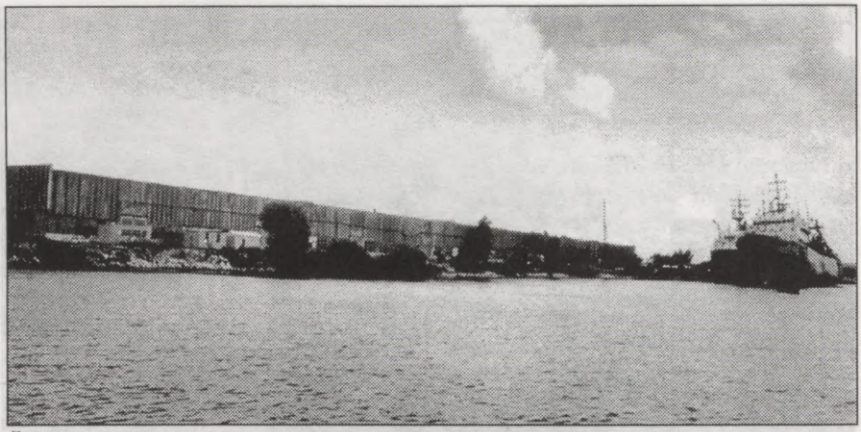
— Noteikti nepieciešams. Kas gan tā par ostu, kurā nenotiek kuģu bunkurēšana. Pirmsprojektu un tehnisko projektu izstrādā paši uzņēmēji, kas apvienojušies darba grupā. Tātad notiek sadarbība gan pasākuma investēšanā, gan projektēšanā, gan projekta realizēšanā un zemes izmantošanā, un naftas termināla jaudas noteikšanā. Jau pašā sākumā bija paredzēts, ka tas būs lokāls, vietējām vajadzībām nepieciešams terminmāls, kas orientēts uz importu. Nevar būt ne runas, ka ostas valde vai pārvalde iejauktos celtniecībā. Uzņēmējiem pašiem jāaprēķina tā apjoms. Tikai nekādā gadījumā to nedrīkst pārspīlēt. Visu laiku šo darbu koordinē ostas pārvalde.

— Ostas «maize» ir dažādas kravas. Un jo vairāk to, jo labāk. Kā būtu jādarbojas, lai šīs «maizes» Rīgas ostā nekad nepietrūktu? Vai sava nozīme nebūs arī kravu sadales centram, ko paredzēts uzbūvēt Rīgā?

— Domāju gan... Skaidri taču zināma Eiropas Savienības tendence attīstīt kravu pārvadājumus. Šis jautājums tiks atsevišķi skatīts Baltijas jūras reģionā. Tātad nostādne nepārprotama. Katram arī saprotams, ko nozīmētu kravu pārvadājumi no lielajiem sadales centriem Roterdamā, Hamburgā... Ja šādu centru izveidotu Rīgā, tas būtu viens no virzītājspēkiem, kas dotu iespēju kravas operatīvi apstrādāt un nosūtīt tālāk. Tieši ostas operativitāti raksturo tas, cik ātri var kravas apstrādāt un nogādāt adresātam.

— Un kā ar kravu drošību Rīgas ostā? Ārzemnieki sūdzas, ka pie mums pazūdot kravas. Protams, nav tik satraucoši kā plašajā Krievijā, kur gada laikā «izgaist» vairāk nekā 30 000 konteineru.

— Par kravu drošību jārūpējas tie-



Šajā vietā Rīgas ostā paredzēts būvēt naftas terminālu.

ši stividoriem. Viņiem taču jāiekrauj, jāizkrauj, jāpārkrauj un jāsaglabā krava. Diemžēl viss, kas notiek valstī, tūlīt atspoguļojas ostas darbā. Tāpēc par kravu nedrošību mums pārmet Rietumu partneri. Un tieši šī nedrošība visvairāk grauj ostas prestižu. Ir Rīgas ostā firmas, kas kravas apstrādā bez zudumiem. Bet tās ir mazjaudīgas privātfirmas, tāpēc tām ir neliela bāze. Līdz ar to apstrādāto kravu daudzums neliels. Bet esmu pārliecināts, ka turpmāk drošības jautājums nebūs tik sāpīgs, jo pašlaik daudz ar to nodarbojas Rīgas Tirdzniecības ostā.

— Kas vēl būtu jādara, lai pasaule uzzinātu, ka darbojas arī tāda Rīgas osta?

— Jāreklamē osta! Un ne tikai ar filmu palīdzību, kur jauki parādīti saullēkts un vakars, kad ostā iedegas ugunis. Domāju, ka sekmīgi pastrādājusi Transporta informācijas aģentūra, kas izveidojusi datu banku par Latvijas ostām. Turklāt daļu no apkopotās informācijas – konkrēti, mūsu ostu raksturojumus un to piedāvātos pakalpojumus, ievadīs starptautiskajā kompjūtertīkla sistēmā *INTERNET*. Šo sistēmu izmanto vairāk ne kā 20 miljoni abonentu visā pasaulē. Tātad tas nenoliedzami palīdzēs reklamēt Latvijas ostas un dos iespēju interesentiem iegūt informāciju par tranzītbiznesa iespējām mūsu valstī. Starp citu, 60 procenti no visām kravām ir tieši tranzītkravas.

— Un visbeidzot dažus vārdus par Rīgas ostas rītdienu.

— Tad jārunā par Rīgas ostas attīstības programmu. Izstrādājām pirmo variantu, tas mūs neapmierināja. Tika izveidota ekspertu grupa, kas pašlaik beidz darbu. Visi priekšlikumi jau iesniegti. Tie jāsistematizē un jāapkopo. Tad arī izstrādās galīgo ostas attīstības programmu līdz 2010. gadam. Pašlaik kravu apgrozījuma pieaugums ir viens miljons tonnu gadā. Tā plānots arī attīstības pirmajā posmā. Bet sakarā ar jaunu termināļu celtniecību tas varētu būt arī lielāks. Protams, jāņem vērā tirgus iespējas. Tāpat svarīgi novērtēt, kādas kravas vajadzēs apstrādāt 2000. gadā. Tiks plānots arī Rīgas ostā ienākošo kuģu skaits un kravnesība. Paredzams, ka mūsu ostu apmeklēs arī 50 000 tonnu kuģi. Latvijas Ostu padome šo programmu izskatīs augustā.

E. Kocers

Par privatizāciju ostās un privātajām ostām

Ostas ir svarīgi valsts un reģiona ekonomikas attīstības faktors, tām ir arī svarīga loma nacionālās drošības un ekonomiskās neatkarības nostiprināšanā. Šo apstākļu dēļ valsts un pašvaldības vienmēr ir centušās kontrolēt ostu darbību. Tikai pēdējā laikā, 80. gadu beigās un 90. gadu sākumā, ostu pārvaldīšanā sāk parādīties brīvā tirgus elementi un sākas privatizācijas process ostās. Pirmās šajā ziņā ir Anglijas ostas, kurām dažādās formās seko, lai cik dīvaini neizklausītos, tā saucamo jaunattīstības zemju ostas (Kenija, Sjera – Leone, Ķīna u.c.).

Ievērojot «*Likumu par ostām*» un likumus par privatizāciju, Latvijā šobrīd ir izveidojusies situācija, kad ostās jau darbojas privātās firmas, kas radušās privatizācijas procesā, bet jautājums par visas ostas privatizāciju vēl tikai ideju līmenī. Tiek diskutēts par privātu ostu pastāvēšanas iespēju. Šī raksta uzdevums būtu iezīmēt to jautājumu loku, kas būtu risināms šajā aspektā.

Valsts un pašvaldība kontrolē ostas ar to izveidotu institūciju starpniecību. Latvijā tās ir ostu pārvaldes, kas darbojas uz «*Likuma par ostām*» pamata.

Tā kā valsts un pašvaldība kontrolē ostas darbību tieši, tad formāli likums valstij (pašvaldībai) kā īpašniekiem nekādus pienākumus attiecībā uz ostu neuzliek. Tas var novest pie neefektīvas ostas darbības. Tajā pat laikā ostu īpašuma un kontroles pilnīga vai daļēja transformācija no direktīvi regulētas uz brīvā tirgus principiem dod spēcīgu impulsu pašas ostas attīstībai un labumu valsts un reģiona ekonomikai.

Privatizācijai ostās ir plašas iespējas no dažu ostas pārvaldīšanas funkciju deleģēšanas privātam sektoram līdz pilnīgai ostas privatizācijai uz koncesijas līguma pamata.

Praktiskā privatizācija pasaulē notiek dažādos variantos:

— uz valsts un pašvaldības īpašuma bāzes izveido jaunu akciju sabiedrību, kuras akcijas tiek laistas publiskā pārdošanā vai pārdotas izvēlētam stratēģiskam investoram;

— visu vai daļas ostas aktīvu pārdošana;

— līgums par privātu menedžmentu visā ostā vai tās daļā;

— valsts un privātā operatora kopuzņēmums visas ostas vai daļas apsaimniekošanai.

Visos gadījumos privātā kompānija ostā iegūst tiesības pārraudzīt citu ostas lietotāju darbību. Tai var uzdot veikt dažas funkcijas, kuras parasti veic ostas pārvalde, piemēram, nodrošināt navigāciju ostā un tās pieejās, regulēt kuģu kustību ostās, attīstīt un uzturēt ostas būves, dažos gadījumos piedāvāt kravas apstrādes pakalpojumus. Kompānijai var dot tiesības ievākt nodevas no citiem ostas lietotājiem (no kuģiem, kravām un pasažieriem) ar noteikumu, ka ienākumi būtu izmantojami ostas uzturēšanai.

Privatizācijas modelis ir atkarīgs no politiskiem, komerciāliem un valstiski stratēģiskiem apsvērumiem, kuri jānosaka valdībai. Izvēloties ostu privatizācijai, jāņem vērā tās ģeogrāfiskais izvietojums, ostas būvju stāvoklis, finansiālā situācija, biznesa perspektīvas utt. No Latvijas ostām pilnīgai privatizācijai būtu piemērotas mazās ostas, jo to attīstībai šobrīd valsts nevar atvēlēt pietiekami



Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Uldis Pētersons.

daudz līdzekļu. Turklāt šajās ostās parasti ir viena vai divas spēcīgas uzņēmējsabiedrības, kas varētu pretendēt uz līdera lomu, vai arī šī vieta ir pilnīgi brīva (Ainaži), kur paveras plašs darbības lauks.

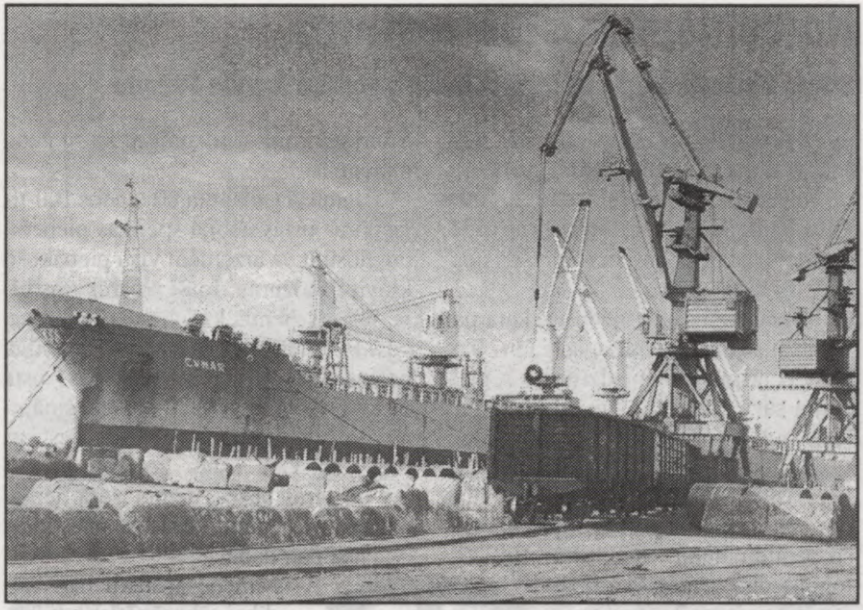
Lai privatizācijas process ostās varētu sākties, ir nepieciešami grozījumi likumdošanā, kuru mērķis būtu konkretizēt ostu pārvalžu statusu, nošķirt to mantu un saistības no valsts un pašvaldības. Šobrīd ostu pārvaldes ir tikai valsts un pašvaldības nekustamā īpašuma pārvaldītājas. «*Likumā par ostām*» pilnīgi nav risināti jautājumi par pārvalžu darbības rezultātā jaunradītās mantas īpašuma tiesībām un mantiskās atbildības sadalījumu starp valsti un pašvaldībām. Tas var radīt grūtības ostas novērtēšanā, kas nepieciešama, uzsākot privatizāciju. Likumā arī jānosaka, kas ir tiesīgs veikt privatizācijas darbības ostās. Esošie privatizācijas likumdošanas akti te nav pilnībā piemērojami, jo notiek specifiska objekta – ostas pārvaldes funkciju un specifiska ostas biznesa privatizācija. Tā kā ostas ir svarīgs objekts valsts ekonomikā, valsts ir ieinteresēta, lai ostas būtu publiskas, kā arī jānosaka likumdošanā kā viens no galvenajiem privatizācijas nosacījumiem.

Runājot par privatizācijas pretendentiem Latvijas mazajās ostās, jāņem vērā vēsturiskā situācija, kas izveidojusies, privatizējot bijušos zvejnieku kolhozus. Šī iemesla dēļ atklātu konkursu piemērošana pretendentu izvēlei var būt ierobežota.

Privatizācijas procesā jāpanāk valsts, pašvaldības un privatizatora interešu harmonija, kas jānostiprina ilglaicīgā līgumā.

Kādas tad ir valsts un pašvaldības intereses šajā jautājumā:

— lai osta būtu uzturēta un strādātu kā publiska osta. Sakarā ar to būtu jānolīgst, ka ostas zemes izmantošana tādiem mērķiem, kas nav saistīti ar ostas operācijām, privatizētājs var veikt tikai ar valsts vai pašvaldības atļauju. No ieguvēja viedokļa raugoties, protams, tas ierobežo viņa saim-



Lai privatizācijas process ostās varētu sākties, ir nepieciešami grozījumi likumdošanā.

niecisko darbību, bet saprātīga vienošanās šajā lieta ir nepieciešama;

— lai privatizatora darbība neradītu sociālas problēmas, piemēram, darba vietu samazināšanos gan ostā, gan reģionā;

— ja valsts privatizācijas procesā nesaņems pilnu samaksu par privatizācijā nodoto mantu (zemi, būvēm utt.), tai var būt interese dalīties eventuālajos nākotnes ienākumos;

— valstij jābūt pārliecinātai, ka privatizētājs ir spējīgs izpildīt uzņemtās saistības. Līgumā jāparedz valsts interešu aizsardzība uzņēmēja bankrota gadījumā;

— ja osta tiek nodota privātai sabiedrībai menedžmentā, tad valstij svarīgs ir jautājums par atlīdzību, ko valsts vai pašvaldība saņems no ostas menedžera.

Privatizētāju savukārt interesē:

— ieguldījumu drošība un neaizskaramība;

— saimnieciskās darbības maksimāla brīvība;

— noslēgtā līguma stabilitāte.

Nepretendējot uz izsmeļošu problēmas izklāstu, aicinu uz diskusiju par šo jautājumu.

U. Pētersons, Satiksmes ministrijas valsts sekretārs

Literatūra un normatīvie akti:

1. «*Likums par ostām*».

2. Management of Latvian Ports by Portia Management Services Limited, May, 1994.

3. World Port privatization '94 (documentation).

4. World Port privatization (documentation).

5. Likumi, kas reglamentē privatizāciju.

No Ventspils ostas vēstures

Stāsta Ventspils vēstures muzeja fondu glabātāja Ingrīda Štrumfa

Ventspils tirdzniecības ostas vēsture (kā viens no tranzīttirdzniecības centriem Baltijas jūrā), kura simtgadi atzīmēsim 1997. gadā, protams, ir neatņemama Ventspils ostas pilsētas vēstures sastāvdaļa.

Kāpēc tieši 1897. gadu uzskata par Ventspils ostas dibināšanas gadu? Tolaik Ventspils jau «piedzīvoja» 7. gadsimtu savā biogrāfijā, un arī Ventspils osta bija labi pazīstama.

Tomēr šis gads nav izvēlēts nejauši: tieši 1897. gada 21. maijā Krievijas imperators Nikolajs II apstiprināja trešo papildinājumu Ribinskas–Bologojes dzelzceļa sabiedrības statūtiem, kuru 2. punkts skan šādi: «Uzklausīt Satiksmes Ceļu Ministra, pēc vienošanās ar Finansu Ministru, priekšlikumu par atļauju veikt darbus, kas nodrošinātu iespēju pieņemt Vindavas ostā kuģus ar 22 pēdu iegrimi un līdzekļu piešķiršanu šim mērķim.» Citiem vārdiem, ar imperatora dekrētu pavēlēja uzsākt Vindavas ostas attīstības darbus, lai to izveidotu par lielu tranzītpunktu Krievijas kravu pārkraušanai eksportam. Maskavas–Vindavas dzelzceļa pārvaldes 1908. gadā izdotajā grāmatas *Vindavas osta* ievadā Krievijas imperatora un Krievijas Impērijas valdības lēmums tiek izskaidrots tā: «Ģeogrāfisko apstākļu dēļ pati daba devusi Baltijas jūras Krievijas piekrastes ostām apkalpot gandrīz visu Eiropas Krievijas teritoriju, izņemot tās dienvidu daļu Melnās jūras virzienā. Uzceļot Sibīrijas maģistrāli, uz Baltijas jūras ostām dodas kravas no Sibīrijas, kuru daudzums ar katru gadu palielinās.

Pagājušā gadsimta 80. gados Baltijas jūras ostas nebija spējīgas pieņemt un nosūtīt uz ārzemēm visu pienākošo kravu daudzumu. Īpaši šis trūkums bija jūtams ziemā, kad aizsala Pēterburgas, Rēveles un Rīgas ostas. Vienīgā neaizsalstošā Libavas (Liepājas) osta nevarēja saņemt attiecīgo paplašinājumu un uzlabošanu no vienas puses, ņemot vērā kara ostas ierobežojumus, bet no otras puses, ņemot vērā nepietiekamo dziļumu, kuras robežas radījusi pati daba...

Minētie apstākļi lika valdībai sākt rūpēties par jauno Baltijas jūras pieeju meklēšanu. Platā dziļūdens upe Vindava, valstij piederošo brīvo piekrastes zemju esamība, kā arī tas, ka Vindava bija neaizsalstoša, bija kā dabas dāvana noliktavu, dzelzceļu un citu ostas iekārtu izvietošanai, lai šeit izveidotu pirmās pakāpes ostu.

Valdība, novērtējot Vindavas minētās priekšrocības, nolēma šeit izveidot pirmklasīgu ostu, savienojot ar kopējo krievu dzelzceļa tīklu...».

Taču Vindavas ostu pagājušā gadsimta beigās nesāka celt tukšā vietā. Tajā pašā grāmatā *Vindavas osta* lasām: «Vindavas tirdznieciskā nozīme zināma jau kopš seniem laikiem, jo šī dabas bagātīgi apdāvinātā osta ar saviem lieliskajiem, labvēlīgajiem apstākļiem vienmēr piesaistījusi jūras braucēju un pircēju uzmanību. Ir zināms, ka Kurzemes iedzīvotāji tirgojās ar senajiem grieķiem un romiešiem...



Vindava. Ostas pārvaldes ēka.

X – XI gadsimta rakstiskie avoti liecina par normāņu biežajiem braucieniem uz Kurzemi.

Pirmo reizi Vindavas osta, kas tolaik piederēja Livonijas ordenim, minēta 1263. gadā. Arī par šo Ventspils ostas vēstures periodu nav īpaši daudz rakstisku liecību, turklāt lielākoties ziņas tiek sniegtas par pašu pilsētu. Tālākā Vindavas vēsture cieši saistīta ar Livonijas ordeni, kas pastāvēja līdz 1560. gadam.»

— Mēs nezinām, kā tolaik izskatījās Ventspils osta, – stāsta Ingrīda Štrumfa. — Kartē, kas acīmredzot izveidota ap 1600. gadu un ko saņēmām no Zviedrijas kara muzeja, mēs redzam Ventu, pili, nelielu pilsētiņu, kuģu būvētavu un tādu kā piestātni. Grūti sacīt, cik aktīvi tolaik notika tirdzniecība. Galvenās kravas, ko toreiz izveda no Vindavas, kā arī no citām Livonijas ostām, bija vasks, dzīvnieku ādas, lini, kaņepes...

Nevajadzētu aizmirst, ka Vindava tolaik ietilpa (pēc dažām ziņām jau 1440. gadā) lielajā tirdzniecības pilsētu savienībā – Hanzas savienībā. Monogrāfijā *Ventspils osta senatnē* ir norāde arī uz daudz agrāku datumu, konkrēti: ir minēts, ka jau 1341. gadā Vindava bija vienīgā osta Kurzemē, kurā ienāca tam laikam lieli tirdzniecības kuģi.

Tas bija salīdzinoši mierīgs laika posms – bez kariem, un jādomā, ka toreizējiem iedzīvotājiem bija visi nosacījumi, lai nodarbotos ar tirdzniecību...

Ventspils tranzītostas pirmos ziedu laikus vēsturnieki saista ar 17. gadsimtu. Tie bija Kurzemes un Zemgales hercogistes laiki. Īpaši veiksmīgs laiks Ventspils ostai bija hercoga Jēkaba (1642. – 1682. g.) valdīšanas laikā.

Daži avoti min 1638. gadu, kad Ventspils tuvumā – tā saucamajā Packules upītē – ar holandiešu namdaru palīdzību tika ierīkota kuģu būvētava.

1651. gada 3. septembrī, kā minēts monogrāfijā *Ventspils osta senatnē*, no Ventspils ostas izgāja pirmais Kurzemes uzbūvētais tālbraucējs kuģis. Tajā pašā laikā ostā veidojas pirmās pāļu piestātnes – galvenokārt pils tuvumā. Par tā laika, iespējams arī agrāk, Ventspils ostas savdabīgu vēsturisku pieminekli var uzskatīt unikālo smilšu uzkalnu. Tas izveidots no smiltīm, kas savestas no visām pasaules malām.



Skats uz Ventspils ostu pirms 100 gadiem.

Burinieki lietoja smiltis kā balastu, izkrāva to pils ziemeļaustrumu pusē un vajadzības gadījumā tur arī ņēma tās. Ar laiku tur izveidojās īsts kalns, ko vēlāk arī nosauca par Balasta kalnu.

Tajās grāmatas *Vindavas osta* nodaļās, kur runa ir par Kurzemes hercogistes pastāvēšanu, varam lasīt, ka «17. gadsimtā, hercoga Jēkaba valdīšanas laikā tā bija Kurzemes galvenā osta.» Minēts arī tas, ka 1643. gadā hercogs no jauna apstiprināja jau līdz šim pastāvošo pilsētas ģerboni, tas nozīmē, apstiprināja Vindavas pilsētas tiesības. Kurzemes flotei pēc tā laika kritērijiem bija milzīgs spēks. Vēsturiskie avoti liecina, ka Vindavas kuģu būvētavā uzbūvēja 44 kara un 60 tirdzniecības kuģus.

Tolaik Vindava bija ne tikai Kurzemes tirdzniecības, bet arī kara osta. Ieeja ostā no jūras puses bija aizsar- gāta ar krasta barjerām. Packules grīvā bija kara flotes kuģu būvētava. Vēlāk, 18. gadsimtā, arī Kurzemes hercoga valdīšanas laikā, tika uzcelts dienvidmols un izbūvēta pilsētas piekraste...» Tiesa, citi vēsturnieki uzskata, ka Packules upītē, visticamāk bija kuģu būvētava kuģu remontam, bet kuģu būve notika citā vietā.

Taču tas nebija tikai Ventspils ostas un tirdzniecības uzplaukuma laiks, tolaik notika arī iznīcinoši kari, ugunsgrēki, briesmīgas epidēmijas. Karā starp Zviedriju un Poliju, liela daļa Kurzemes flotes tika iznīcināta. Drīz vien tā zaudēja arī kolonijas. Kurzemes varenība tika salauzta, līdz ar to arī Vindavas ostas nozīme sāka krist. To veicināja arī virkne neveiksmīgu hercogu, no kuriem īpaši pazīstams Jēkaba dēls Fridrihs Kazimirs; viņš dzīvoja, līdzekļus neskaitīdams, kā rezultātā bija spiests ieķīlāt daudzus hercogistes īpašumus.»

18. un 19. gadsimta mijā Ventspils bija apriņķa pilsēta, kuras iedzīvotāju skaits bija apmēram 1000 cilvēku. Pēc Kurzemes pievienošanas Krievijas impērijai Ventspils osta uz kādu laiku pagrima, ko izraisīja Ziemeļkara un briesmīgā mēra epidēmijas sekas 1710. – 1711. gadā...

Pēc laikraksta *VENTAS BALSS* materiāliem

Ventspils – vispiemērotākā brīvās zonas veidošanai

Pašlaik visā pasaulē ir vairāk nekā 500 dažādu veidu brīvo zonu (BZ). Eiropas 22 valstīs to ir vairāk nekā 160. Arī Latvijā pēdējo triju gadu laikā tiek runāts gan par BZ, gan brīvostu ieviešanu, un ir izstrādāta BZ koncepcija. Stāsta koncepcijas autors, Latvijas Attīstības aģentūras ģenerāldirektora vietnieks **Aleksandrs Kapusts:**

— Pasaulē ir zināms vairāk nekā 20 nosaukumu, kas tā vai citādi apzīmē brīvās ekonomiskās zonas (BEZ) Latvijas sabiedrības izpratnē. Pastāv brīvās zonas, brīvās ekonomiskās zonas, eksporta ražošanas zonas, ārējās tirdzniecības zonas. Ar Eiropas Savienības (ES) Muitas kodeksa ieviešanu 1992. gadā radies jēdziens *brīvā zona*. Drīzumā Latvijā tiks pieņemts jaunais muitas kodekss, kurā arī figurēs jēdziens brīvā zona, tāpēc pašlaik konkrētāk būtu lietot tieši šo terminu, bet ne – brīvo ekonomisko zonu.

Latvijā jautājums par BEZ tika skatīts jau 1921. gadā, bet 1930. gadā – pieņemts likums par Liepājas brīvostu. 1989. gadā Juris Bojārs uzrakstīja darbu, kas veltīts BEZ darbībai PSRS. Savukārt 1993. gadā ekonomisko reformu ministrs Aivars Kreituss izsludināja konkursu par BEZ koncepcijas izstrādāšanu. Visos vienpadsmit darbos tika nosauktas pavisam septiņas vietas, kur varētu ierīkot BEZ. Savukārt piecas vietas bija minētas visos darbos – Ventspils, Rēzekne, Daugavpils, Liepāja un Rīga. Ja Latvijā tiks ieviestas BZ, tad vispirms tām jābūt konkurētspējīgām – gan drošības, gan fiskālo atvieglojumu ziņā.

— Kādai vajadzētu būt BZ ieviešanas kārtībai?

— Divdesmit gadus ES valstis ir diskutējušas par BZ darbības principiem, galu galā tika pieņemts viens dokuments – *EIROPAS SAVIENĪBAS MUITAS KODEKSS*, kurā ir reglamentēta BZ darbība. Pašlaik Latvija gatavojas pārņemt šo dokumentu. Tiklīdz Latvijas politiķi akceptēs muitas kodeksu, tā rajonu pašvaldības varēs mēģināt dabūt licenci BZ ierīkošanai, ko izsniegs Finansu ministrijas Muitas departa ments. Pirms tam Finansu ministrijai būs jāizstrādā licences saņemšanas noteiku mi, kā arī jāizdara daudzi grozījumi virknē likumdošanas aktu.

— Kur vispirms būtu izdevīgāk ierīkot BZ?

— Pasaulē ir divas pieejas BZ. Viena ar BZ ierīkošanu ļauj risināt ekonomiskās, sociālās un citas problēmas. Tā rīkojās Bangladeša, Filipīnas un Taivana. Savukārt otra – stimulē to ekonomikas daļu, kurai ir attīstības tendences. Tas, piemēram, notiek Ķīnā. Raugoties no makroekonomiskā viedokļa un ņemot vērā, ka Latvija ir klasiska tranzīta valsts, BZ ierīkošana ostās ir viens no vissvarīgākajiem jautājumiem. Tas palielinātu investīcijas ostu attīstībai, attīstītu ražošanu, pieaugtu sniegto pakalpojumu apjoms. Taču investīcijas ostās vajadzētu atbrīvot no visiem nodokļiem.

Uzskatu, ka Latvijas lielākajām industriālajām rūpnīcām arī pēc iespējas ātrāk vajadzētu piešķirt BZ statusu. Tas ļautu kāpināt eksporta produkcijas ražošanu.

Ārvalstu pieredze liecina, ka BZ efektīvi darbojas arī uz robežas ar kādu lielāku kaimiņu.



Vai Latvijas ostas jau ir gatavas strādāt brīvostas režīmā?

— Pašlaik uz brīvostas statusu pretendē Ventspils, Ainažu, Liepājas un Rīgas Tirdzniecības osta...

— BZ daudz labāk darbojas vidē, kur tiek veiktas importa operācijas un ražošana eksportam. Sāksim ar Ainažiem. Tur brīvosta varētu darboties, pateicoties Igaunijai. Vienkāršojot Ainažu ostas muitas procedūru, tiktu atvieglota Igaunijas eksporta darbība. Lai brīvosta pāraugtu BZ, vajadzētu attīstīt ražošanu.

Liepājā 30. gados jau bija brīvosta, arī Liepājas osta ir domāta eksportam. Tur nav citu ražotņu, izņemot vienu rūpnīcu. Ja Liepājas ostā izveidotu lielu importa terminālu – konteineru vai *ro–ro* tipa, tad tas un kādas citas ražotnes varētu pretendēt uz BZ statusu. BZ ieviešanā Liepājā varētu būt lielas grūtības – daudz ir darāmā, lielus līdzekļus vajadzēs ieguldīt infrastruktūras attīstībai.

Rīgas Tirdzniecības osta (RTO) ir daļa no Rīgas ostas. Varētu pārveidot Rīgas Tirdzniecības zonu par brīvostu vai BZ – tas būtu loģisks risinājums, taču grūti pateikt, kā tas iespējams tīri tehniski. RTO ir zināma tipa holdings. Grūti pateikt, kā izveidosies juridiskās un ekonomiskās attiecības starp Rīgas Domi un Rīgas ostu. Īpaši aktuāls ir zemes īpašumu jautājums. Ja Konteineru terminālu varētu izveidot par brīvostu vai BZ, tad tas būtu ideāli, bet vajag ieguldīt ļoti daudz darba.

Manā skatījumā Ventspils ir vislabākā ziņā piemērota BZ veidošanai, jo, pirmkārt, eksistē attīstīta infrastruktūra. Otrkārt, Ventspilī jau ir importa rajons un vairākas ražotnes – *VENTAMONJAKS*, *BĀKA*, *ENKURS*, *VENTSPILS ZIVJU KOMBINĀTS*, *BMGS* un *VENTSPILS KOKS*, kas jau varētu būt BZ ierīkošanas licences pieprasītāji. Treškārt, ir brīvās teritorijas, kurās var attīstīt saimniecisko darbību. Ceturtkārt, pateicoties Ventspils ostas valdes saprātīgai politikai, infrastruktūra tiek attīstīta kā ļoti konkurētspējīga. Piemēram, kanāla padziļināšana līdz 14 m dos lieltonnāžas kuģiem iespēju ienākt ostā, kas pārvadātājam samazina transporta izdevumus. Ja šajā brīdī vēl samazinātu pārkraušanas tarifus, atvieglotu nodokļu slogu un vienkāršotu da-

žādas birokrātiskās procedūras, tad tas būtu neapšaubāms progress, turklāt ar minimāliem ieguldī jumiem.

— Vai politiķi atbalsta BZ ierīkošanu?

— Atsevišķas partijas pie manis ir vērsušās, bet es negribētu tās nosaukt. Tomēr domāju, ka Latvijas Ostu padomei (LOP) vajadzētu būt izšķirošajai lomai politiskās domas iekustināšanai. Vispirms jautājumu par brīvostām konceptuāli vajadzētu izskatīt visās Latvijas ostās, tad LOP – saņemt katras atsevišķas ostas nostādnes un konceptuāli šo jautājumu izlemt. Ventspils ostas valde jau ir iesniegusi LOP priekšlikumu koncep tuāli izskatīt jautājumu par atbalstu brīvostu ierīkošanai. Tā kā LOP priekšsēdētājs ir Ministru prezidents, tad pozitīva lēmuma gadījumā būtu skaidrs, ka brīvostu ieviešana nav atsevišķu indivīdu sapņi. Tāpat vajadzētu sarīkot semināru par brīvostām.

— Ar Borisa Jeļcina ukazu BZ ierīkošana notiek Kaļiņingradas apgabalā. Tieši tur galvenais ieviešanas mērķis ir konkurences paaugstināšana ar Baltijas ostām.

— Protams, politiskajā ziņā Latvija nedaudz atpaliek. BZ ierīkošana Kaļiņingradas apgabalā atšķiras no klasiski pieņemtajiem standartiem, jo par BZ ir pasludināts viss apgabals, kas apgrūtina šā jautājuma izvērtēšanu kopumā. Ja BZ ierīkošana Kaļiņingradas apgabalā būs veiksmīga, tad Latvijai būs ļoti spēcīgs konkurents.

— Lai arī BZ ierīkošanai ir daudzas priekšrocības – tiek risinātas bezdarba problēmas, piesaistīti līdzekļi, veicināta attīstība, tomēr pastāv arī trūkumi, piemēram, noziedzības palielināšanās, vides aizsardzības un viesstrādnieku problēmas...

— Ja Latvija ir ceļā uz ES, kur ir darbaspēka brīva pārvietošanās, tad mēs nevarēsim darba devējam teikt – pieņem latvieti, bet ne vācieti. Neatkarīgi no tā, vai Latvijā būs BZ, vai nē, kad ieiesim ES, viesstrādnieki būs. Piemēram, Skotijā, kur ir visai augsts bezdarbs, BZ ir ieviesta speciāla sistēma, kas ļauj investoriem nodarbināt vietējos iedzīvotājus, apturot migrāciju.

Runājot par iespējamo noziedzību, gribētu uzsvērt, ka slēgtā un datoru kontrolētā teritorijā ir mazāka iespēja izdarīt ekonomiskos noziegumus. BZ muita un policija jebkurā brīdī var veikt darbības pārbaudi, ja konstatē pārkāpumus, tad atņem licenci un vainīgo izmet ārā no zonas.

Ja Latvijā veidosies BZ, tad to vajag darīt, lai tas apmierinātu sabiedrību. Šeit liela loma būs pašvaldībām, kas būs iniciatori BZ ierīkošanai savā teritorijā. Daudz kas būs atkarīgs no Latvijas nostājas, jo mēs noteiksim pieļaujamo migrācijas līmeni un ielaidīsim savā teritorijā tikai tās kompānijas, kas spēs piedāvāt nepieciešamos vides aizsardzības pasākumus.

Viens no negatīvajiem faktoriem ir ārvalstu kapitāla mobilitāte. Kapitāls ienāk vienā zonā, bet vēlāk konstatē, ka citā vietā ir labvēlīgāki apstākļi darbībai, un aiziet. Un šādā situācijā neko nevar darīt.

Pozitīvais no aiziešanas ir tas, ka saglabājas investora iedibinātā infrastruktūra, kuras ietvaros var sākt strādāt vietējais kapitāls. Saglabājas arī darba vietas. Pati zona izmanto komunālos pakalpojumus, par kuriem, protams, arī norēķinās. Turklāt Latvijā paliks arī iegūtās zināšanas un pieredze.

Aldis Brokāns

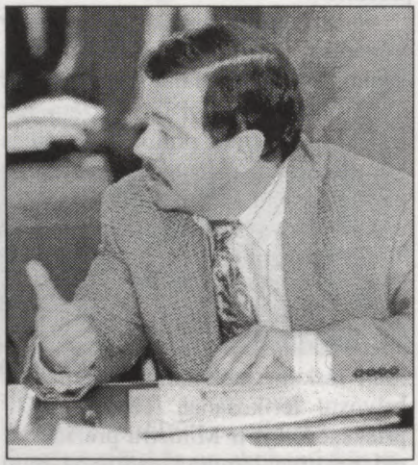
Ventspils osta izšķirošu pārmaiņu priekšvakarā

1996. gada vasara, kad aizsāksies jauns posms Ventspils ostas rekonstrukcijā, ieies vēsturē kā ļoti nozīmīgs laiks Latvijas tautsaimniecības attīstībā. Pēc apjomīgas rekonstrukcijas programmas izpildes Ventspils, kas jau pašlaik pēc kravu apgrozījuma ir lielākā osta Baltijā, cer apgrozījumu divkāršot, līdz ar to kļūstot par vienu no ievērojamākajiem Eiropas tranzītpārvadājumu centriem.

Saskaņā ar Latvijas ostu attīstības valsts programmu notiekošajā Ventspils ostas rekonstrukcijā hidrotehniskajos darbos vien plānots ieguldīt vairāk nekā 60 miljonus ASV dolāru. Investīciju daļa, kas ienāk kredītu veidā, tiek nodrošināta ar valsts garantijām. Tas Ventspils ostas attīstības plāna realizācijai ir obligāts priekšnoteikums.

Starptautiskās konkurences saasināšanās apstākļos vienīgi ar valstisku atbalstu visaugstākajos diplomātiskajos un saimnieciskajos līmeņos tiek panākta jaunu, vērienīgu investīciju piesaistīšana, kuru efektivitāte, izmantojot Ventspils ostu, ir ievērojami augstāka nekā jebkurā kaimiņvalsts projektā. Veiktie pētījumi un aprēķini liecina, ka neaizsalstošā Ventspils osta sava ģeogrāfiskā stāvokļa un attīstītās infrastruktūras dēļ investīciju efektivitātes ziņā ievērojami apsteidz jebkuru jaunceļamu ostu Baltijā. Šīs aplēses apstiprinājās arī šajā bargajā ziemā, kad Ventspilī vairākkārt pieauga kravu apgrozība.

Ostas būvju rekonstrukcijas plāns paredz 1996. gada laikā investēt pirmos 20 miljonus ASV dolāru. Šogad sākas viens no svarīgākajiem darbu posmiem – navigācijas kanāla padziļināšana un priekšdarbi Ventas gultnes un kuģu apgriešanās baseina padziļināšanai.



Ventspils ostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs.

Īsumā raksturojot rekonstrukcijas vērienu, jāuzsver, ka, palielinot dziļumus pie naftas muliņiem (dziļums sasniegs 17,5 metrus, kas nodrošina kuģu apkalpošanu ar iegrimi līdz 15,5 metriem pašreizējo 13,5 metru vietā), Ventspilī būs iespējams pilnībā piekraut tankkuģus ar kravnesību 100 līdz 120 tūkstoš tonnu (pašlaik – līdz 85 tūkstošiem tonnu). Tas ir īpaši svarīgi lielu naftas kompāniju piesaistīšanai, kuras starpkontinentāliem reisiem izmanto lielas kravnesības tankkuģus. Pagaidām pirms starpkontinentālajiem reisiem nepieciešama kuģu papildu pārkraušana Rietumeiropas lielajās ostās.

Neatkarības pirmajos piecos gados Ventspils osta veikusi apjomīgu rehabilitācijas darbu, stabilizējot pārkraušanas apjomu izaugsmi līdz turpat 30 miljoniem tonnu gadā. Ostas



Ventspils osta, iespējams, pirmā kļūs par brīvostu... Ventspils ostas pārvaldnieku Imantu Sarmuli nedaudz apskauž Rīgas ostas pārvaldnieks Gunārs Ross un Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja. (1995. g. rudens)

piestātņu caurlaides spēja šobrīd ir divreiz lielāka. Jau uzsāktā terminālu, atsevišķu piestātņu un kuģošanas kanāla rekonstrukcija ļaus realizēt grandiozās attīstības iespējas, ko dod neaizsalstošās Ventspils ostas ģeogrāfiskais stāvoklis. Jau pirmajos šā gada mēnešos vērojams kravu apgrozījuma pieaugums, salīdzinot ar to pašu periodu pērn. Tas ļauj prognozēt, ka kopš 1993. gada vērojamā kravu apgrozījuma pieauguma tendence šogad saglabāsies.

Kravu plūsmas palielināšanā caur Latvijas tranzītkoridoru izšķiroša nozīme ir mūsu valstsvīru, dažādu iestāžu un institūciju saskaņotam darbam, veidojot Latviju par investīcijām pievilcīgu valsti. Ventspils ostas piedāvātās iespējas nedrīkst palikt neizmantotas atsevišķu transporta infrastruktūras elementu nesakārtotības dēļ.

Ventspils ostas piestātņu potenciālā jauda ir ap 60 miljoniem tonnu gadā. Terminālu jauda sasniedz 46,3 miljonus tonnu kravu gadā, tādējādi piestātņu noslogotība ir ap 65%. Pēc rekonstrukcijas plānotā ostas piestātņu caurlaides spēja sasniegs 80 miljonus tonnu gadā, ievērojami pieaugs arī terminālu jauda.

Uzlabojot ostas kvantitatīvos rādītājus, vienlaikus rodas iespēja uzlabot kvalitāti, t.i., dažādot kravu sortimentu, piedāvāt klientiem pievilcīgas papildiespējas – kravu uzglabāšanu, operatīvu apkalpošanu u.c.

Aktuālākie notikumi starptautiskās konkurences cīņā liecina, ka Latvijai ir īpaši svarīgs valstisks atbalsts tās perspektīvākās ostas attīstībai, jo tieši šogad lielā mērā var izšķirties – būt vai nebūt vērienīgam naftas tranzīta pieaugumam caur Latviju. Ja Latvijai izdosies nostiprināt savas pozīcijas Rietumu – Austrumu ekonomiskajās attiecībās, nostiprināsies Latvijas tautsaimniecība kā neatkarīgas plaukstošas valsts pamats.

A. Lembergs, Ventspils ostas valdes priekšsēdētājs

Īpašnieki un vadības struktūra Ventspils ostā

Ventspils osta – pati lielākā Baltijas jūras osta kravu agrozījuma ziņā, 1994. gadā tas sasniedza 29 miljonus t. Katru gadu ostā ienāk 2500 kuģi. Ventspils osta bija viena no lielākajām arī bijušās PSRS sastāvā, 1984. gadā kravu apgrozījums sasniedza 38 milj. t gadā.

Ventspils kā tirdzniecības osta pirmoreiz minēta 1263. gadā. 14. – 17. gs. ostas pilsēta bija Hanzas savienības locekle.

Straujā ostas attīstība šā gadsimta sākumā saistāma ar dzelzceļa tīkla pabeigšanu, kas savieno Ventspili (Vindavu) ar Maskavu un Ribinsku, un cariskās Krievijas rūpniecisko reģionu uzplaukumu.

Laika posmā starp pirmo um otro pasaules karu osta tika izmantota ierobežoti.

Nākamais Ventspils ostas uzplaukuma posms saistās ar tirdzniecības darījumu saišu nostiprināšanos starp bijušo PSRS (turpmāk tekstā KF) un Rietumvalstīm. Šajā laikā Ventspils osta ar KF rietumu rajonos esošajām rūpnīcām jau bija savienota ar naftas un nafas produktu vadu *DRAUDZĪBA*. Ostā tika radīts Baltijas jūrā lielākais naftas un naftas produktu pārkraušanas terminmāls.

70. gados sadarbībā ar amerikāņu korporāciju *OXIDENTAL PETROLEUM* Ventspilī tika uzcelts unikāls objekts – amonjaka un citu šķidro ķīmisko kravu pārkraušanas komplekss.

80. gadu sākumā ekspluatācijā nodeva kālija sāls pārkraušanas kompleksu, kura jauda – 2,8 milj. t gadā.

Ventspilī darbojas bioloģiskās attīrīšanas ietaises, ko nodeva ekspluatācijā vienlaikus ar šķidro ķīmisko kravu pārkraušanas kompleksu, kā arī Baltijas jūrā lielākās ar naftas un naf tas produktiem piesārņoto ūdeņu attīrīšanas iekārtas.

Patlaban Ventspils ostas rīcībā ir vairāk nekā 70 piestātņu, to kopgarums sasniedz 7000 tekošo metru, bet piestātņu dziļums – 14 m. Kuģu maksimālā iegrime – 12,5 m.

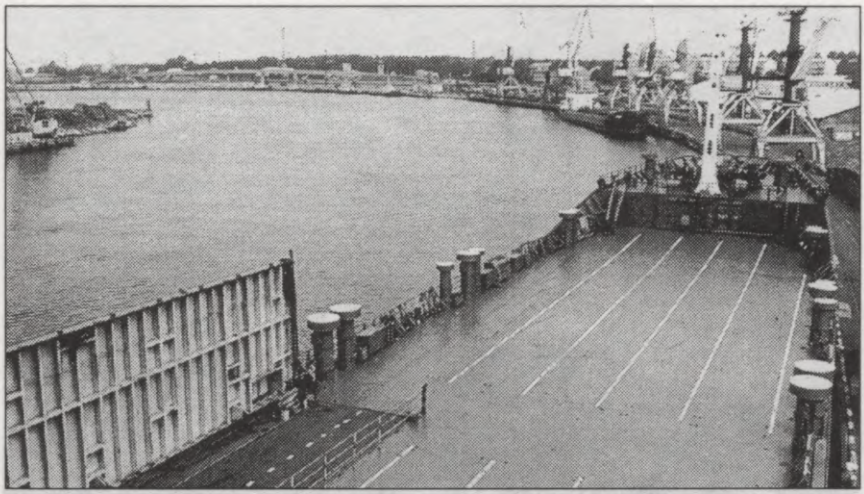
Diennakts navigācija Ventspils ostā nav jānodrošina ar ledlauža palīdzību, jo osta neaizsalst pat bargās ziemās. Velkoņi nodrošina gan šķidro kravu pārvadātāju kuģu – līdz 85 000 t kravnesības, gan birstošo kravu pārvadātāju kuģu – līdz 70 000 t kravnesības – ienākšanu ostā.

Organizatoriskā struktūra. Ostas vadība un kompānijas

Pēc LR pasludināšanas *de facto* 1991. gada augustā sākās Ventspils ostas decentralizācijas un reorganizācijas process. Līdz tam brīdim valsts uzņēmums Ventspils Jūras tirdzniecības osta bija KF Jūras flotes ministrijas pakļautībā. Pēc pāriešanas LR juris dikcijā kļuvām par valsts uzņēmumu Ventspils Tirdzniecības osta (VTO).

Vienlaikus ar šo procesu visās Latvijas ostās tika izveidotas ostu administrācijas, kas pēc sava juridiskā statusa bija municipālās institūcijas.

Ārpus ostas struktūras par pastāvīgu institūciju kļuva ostas kapteinis un loču dienests, ko tagad sauc par Ventspils rajona jūras administrāciju un kas ietilpst LR Jūras administrācijā.



Ventspils osta.

Pēc pirmā posma reorganizācijas ostas ietvaros izveidojās institūcijas, kuras nodrošina ostas funkcionēšanu, tās ikdienas vajadzības un kas rūpējas par tās attīstības perspektīvām. Tās ir – ostas administrācija, ostas kapteiņa dienests un uzņēmējsabiedrības ar dažādu īpašuma formu.

Pēc «*Likuma par ostām*» pieņemšanas 1994. gadā ostas administrācija pārveidota par ostas pārvaldi, kas ir izpildinstitūcija. Ostas pārvaldi vada direktoru padome.

Ostas pārvaldes valdījumā ir: zeme, akvatorija, kuģu ceļi, koplietojamās hidrotehniskās būves – viļņlauži, krasta nostiprinātājumi, krastmalas, tilti u.tml. un piestātnes.

Ostas pārvaldes kompetencē ietilpst: ostas noteikumu veidošana un to kontrole (ostas tradīcijas), ostas nodevu noteikšana un galējās maksas noteikšana par ostas kompāniju pakalpojumiem un ostas bilancē esošo hidrotehnisko būvju uzturēšana un to ekspluatācijas nodrošināšana, jaunu hidrotehnisko būvju – piestātņu, kuģu ceļu u.c. celtniecība, vides ekoloģiskā stāvokļa nodrošināšana ostas akvatorijā, piesārņojumu, izplūžu un avāriju likvidēšana.

Ostas pārvaldes finansu līdzekļi veidojas no ostas nodevām, kuras maksā kuģu īpašnieki, un no līdzekļiem, kas ienāk par zemes un piestātņu nomu un citiem pakalpoju miem.

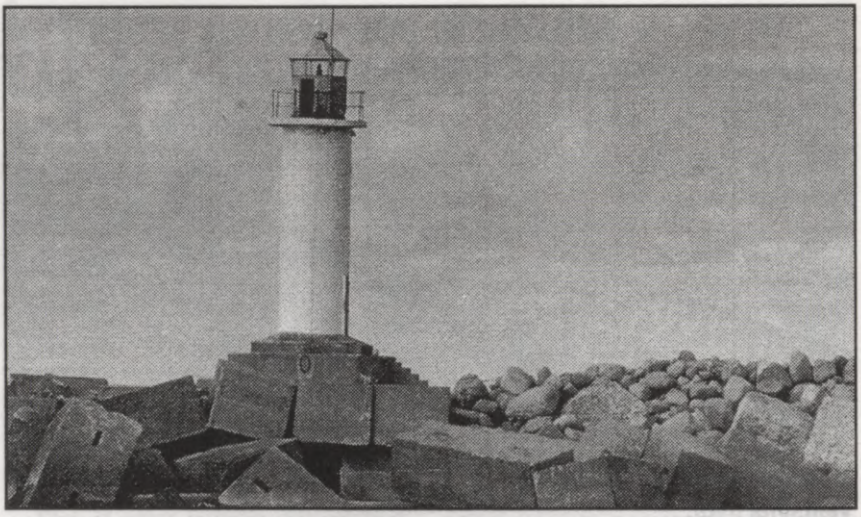
Jūras administrācija izveidota uz ostas kapteiņa dienesta bāzes, un to vada ostas kapteinis. Šim dienestam jānodrošina kuģošanas drošība ostas akvatorijā un pie tās ieejas. Jūras administrācijā ietilpst: loču dienests, ostas uzraudzības inspekcija, kuģu kustības uzraudzības dienests.

Ostas kapteinis ir valsts pārstāvis, un viņa pilnvaras reglamentē Jūras kodekss, «*Likums par ostām*» un citi nacionālie un starptautiskie normatīvie akti.

Ventspils rajona jūras administrācijas budžets veidojas kā LR Jūras administrācijas sastāvdaļa. Galvenos naudas līdzekļus veido loču nodevas.

Trešā struktūrā ietilpstošā puse – uzņēmējsabiedrības ar dažādu īpašuma formu (tālāk – kompānijas) – jāapskata sīkāk.

Pirms reorganizācijas šādu uzņēmējsabiedrību – kompāniju – bija nedaudz, un tie bija valsts uzņēmumi,



Ventspils bāka 1996. gada rudenī.

tādi kā Ventspils Jūras tirdzniecības osta, Pieostas rūpnīca, *VENTSPILS NAFTA*, kā arī Vissavienības apvienību un firmu filiāles: *SOJUZVŅEŠTRANS*, *SOJUZNEFTEEK-SPORT*, *INFLOT*, *INGOSSTRAH* u.c.

Uzsāktā liberalizācijas un privatizācijas procesa rezultātā ostā izveidojās privātās aģentēšanas, ekspeditoru, brokeru un citas kompānijas. Sāka darboties banku pārstāvniecības (filiāles), apdrošināšanas kompānijas, daudzi citi ar apkalpošanas servisu saistīti uzņēmumi.

Iepazīstoties ar visu līdz šim teikto, rodas dabisks jautājums – kas tad īsti noticis ar **ostu** kā uzņēmumu, kur notiek kuģu iekraušana un izkraušana, arī dzelzceļa vagonu pieņemšana un apstrāde, ar ostu, kurā ir liela noliktavu saimniecība kravu uzglabāšanai un kas sniedz arī citus kravu un kuģu īpašniekiem nepieciešamos pakalpojumus?

Uz bijušās struktūras apakšvienību (rajonu, kompleksu, cehu) bāzes ar ostas Austrumu un Rietumu klientu piedalīšanos izveidoti stividoru, terminālu un citas kompānijas, kuras kontrolē privātais kapitāls, tātad patstāvīgi veido tarifu politiku, kas ir visai aktuāli spēcīgas konkurenes apstākļos.

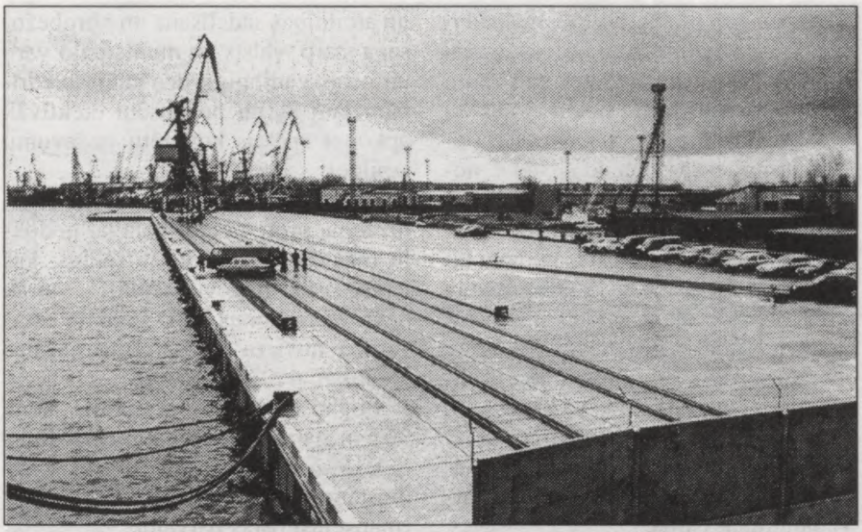
Palīgražotnes gandrīz ir likvidētas, un visi pakalpojumi tiek pirkti par tirgus cenu.

Sociālā infrastruktūra tiek nodota municipālajai varai.

Darba attiecību pamatā kompānijās ir darba līgums. Ar katru darbinieku tiek slēgts individuāls darba līgums uz vienu gadu, pēc tam to pagarinot vai arī pārtraucot līgumattiecības.

LR ostu darbību reglamentē 1994. gada 22. jūnijā izdotais «*Likums par ostām*». Tas izstrādāts, pamatojoties un saskaņā ar likumu par dažāda veida uzņēmējdarbību (akciju sabiedrībām, SIA u.c.), kā arī saskaņā ar likumu «*Par ārvalstu investīcijām LR*» un starptautiskajiem tiesiskajiem aktiem šajā jomā.

Ostas darbību vada ostas pārvalde, kuru izveido tā pašvaldība, kuras teritorijā atrodas osta. Ostas pārvalde ir pakļauta Satiksmes ministrijai, tā ir juridiska persona un likumā noteik-



Jauno 10. dziļūdens piestātni (dziļums 12,3 m, garums 302 m) atklāja 1995. gada 17. novembrī.

tās kompetences ietvaros darbojas patstāvīgi. Ostas pārvaldē ietilpst padome 10 cilvēku sastāvā ar vienādu pašvaldības un valsts (vadošo ministriju pārstāvju personā) pārstāvju skaitu, un tā ir augstākā vadības institūcija, kurai pakļautas izpildes struktūras ostas pārvaldnieka vadībā.

Likums pieļauj arī privāto ostu esamību, tajās vadības struktūru nosaka ostas īpašnieks.

Līdztekus tiešajām ostas vadības funkcijām ostas pārvaldes kompetencē vēl ietilpst ar ostu zemi un ar piestātņu un hidrotehnisko būvju darbību saistītie jautājumi, kā arī jautājumi par ostu nodevām, tarifiem un par ostas sniegto servisa pakalpojumu maksu.

Saskaņā ar «*Likumu par ostām*» ostas teritorijā esošā zeme var būt valsts īpašums, pašvaldības vai citas – gan juridiskas, gan fiziskas personas – īpašums. Pašlaik visa ostas teritorijā ietilpstošā zeme atrodas ostas direkcijas valdījumā.

Saskaņā ar nomas līgumiem, kas noslēgti ar dažādām ostas teritorijā esošām firmām un kompānijām, atsevišķi zemes gabali ir nodoti ilgtermiņa nomā – uz laiku līdz 30 gadiem, neizslēdzot iespēju nomas līgumu pagarināt. Šīs firmas un kompānijas darbojas biznesa sfērā – tās ir stividorkompānijas, termināli, ekspeditorkompānijas, transporta kompānijas u.c. kompānijas.

Noteikts, ka visi līdzekļi, ko kompānijas iekasē no kuģu īpašniekiem par piestātņu izmantošanu, pilnībā ir kompāniju rīcībā. Bet kompānijas, kuras nomā piestātnes, par iegūtajiem līdzekļiem uztur tehniskā kārtībā gan hidrotehniskās būves, gan piestātnes.

Ar ostas direkcijas atļauju zemes lietotāji un piestātņu nomātāji ir tiesīgi vai nu daļēji, vai pilnībā nodot tās apakšnomā. Tas ļauj efektīvāk izmantot pamatfondus un veicina uzņēmējdarbības attīstību.

Saskaņā ar likumu «*Par ārvalstu investīcijām LR*» ārvalstu investori (gan juridiskās, gan fiziskās personas) Latvijas teritorijā un tās ostās ir tiesīgi nodarboties ar uzņemējdarbību, veidojot akciju sabiedrības un

SIA, vai arī piedalīties ar investīcijām jau izveidotās sabiedrībās. Savai darbībai viņi var izmantot gan zemi, gan piestātnes, kuras tiek nodotas viņiem ilgtermiņa nomā.

Latvijas ostās noteiktas šādas nodevas: tonnāžas, kanāla, sanitārā, enkura, ledus, mazo kuģu, apdrošināšanas – bākas un loču. Ostas nodevu tarifus nosaka ostas pārvalde. Pastāv ostas nodevu atlaides. Galvenie ostas nodevu samazināšanas ceļi ir: kuģu iebraukšanas skaita palielināšana, līnijkuģniecības attīstība, pārvadājumu attīstība ar ro–ro tipa horizontālās iekraušanas kuģiem un kravas un pasažieru prāmjiem, kā arī pasažieru pārvadājumu attīstība.

Ventspils ostas struktūras izklāsts un savstarpējo attiecību kārtība ļauj secināt gan par pozitīvajām, gan negatīvajām šīs shēmas pusēm. Par negatīvajiem aspektiem acīmredzot jārunā mūsu oponentiem, bet mēs gribam atzīmēt pozitīvo.

Funkciju, pilnvaru, kompetences un atbildības sadalīšana un norobežošana starp valsts un municipālo varu un ostas vadību un uzņēmējsabiedrībām ļauj katrai no pusēm efektīvāk apkopot spēkus konkrētu uzdevumu izpildei.

Ostas pārvalde ir bezpeļņas organizācija, proti, tā atbrīvota no nodokļu maksāšanas. Visus līdzekļus, kas ienāk ostas nodevu veidā, – vairāk nekā 25 miljonus USD gadā –, ostas vadība novirza ostas infrastruktūras attīstībai.

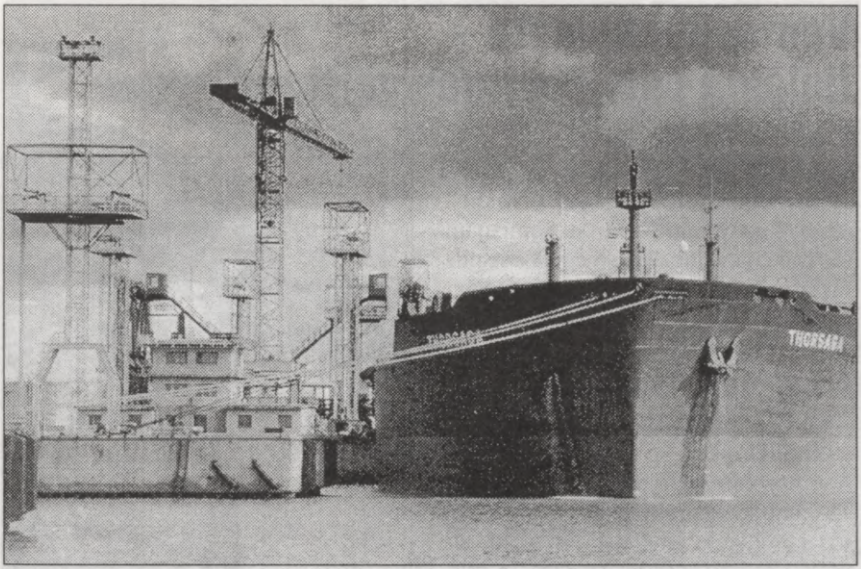
Šogad ekspluatācijā nodota jauna 302 m gara piestātne, kuras dziļums ir 12,5 m. Vairāk nekā 10 milj. USD piestātnes būvē izlietoto līdzekļu ir finansējusi ostas pārvalde.

Jaunajā gadā plānota jūras kanāla un kuģu ceļa padziļināšana un paplašināšana ostas akvatorijā. Pēc šo darbu pabeigšanas ostā varēs ienākt tankkuģi ar 100 000 t lielu kravnesību, bet sauskravas kuģu kravnesība varēs sasniegt 70 000 t.

Ostas kompānijas investē līdzek-



Tiek pabeigti melno un krāsaino metālu pārkraušanas termināla celtniecības darbi.



Vairāk nekā 25 miljonus USD gadā ostas vadība novirza ostas infrastruktūras attīstībai.

ļus ostas «superstruktūras» rekonstrukcijai un attīstī bai. Ostas kompānijas un to akcionāri darbojošos termināļu rekonstrukcijā, noliktavu un rezervuāru celtniecībā, pārkraušanas tehnikas un iekārtu iepirkšanā pēdējo triju gadu laikā investējuši aptuveni 50 miljonus USD.

Pašlaik tiek pabeigti melno un krāsaino metālu pārkraušanas termināla celtniecības darbi, piestātni šī termināla vajadzībām uzcēlusi osta. Privātkapitāla investīcijas jaunā termināla projektā pārsniedz 10 milj. USD.

Nobeiguma stadijā ir kredīta līguma projekts starp a/s *KĀLIJA PARKS*, *EBRD* un Holandes finansu fondu *FMO* par kālija sāls un citu minerālkravu pārkraušanas termināla rekonstrukciju un paplašināšanu. Projekta kopējais investīciju apjoms lēšams 36 milj. USD apmērā. Pēc termināla rekonstrukcijas tā caurlaides spēja būs 6,5 milj. t gadā, tātad pārkraušanas apjomi dubultosies.

Tiek izstrāda virkne citu projektu. Pats lielākais no tiem būs jauna naftas vada izbūve no Krievijas uz Ventspils ostu. Tā izbūvei iespējams izmantot divu jau esošo naftas produktu vadu tehnisko koridoru, līdz ar to tas ievērojami samazinās nepieciešamo finansējuma lielumu un no ekonomiskā viedokļa ir visai pievilcīgs.

Taču Ventspils osta jau šodien ir nodrošināta tā, lai ik gadu spētu pārkraut 50 milj. tonnu eksporta un importa kravu.

Ventspils ostai ir labi attīstīta infrastruktūra, augsti kvalificēts personāls, osta ir labi pasargāta no jūras un kuģojama gan vasarā, gan ziemā.

Publicēšanai sagatavoja
Irēna Vembre

Ventspils brīvosta – lielākie Latvijas jūras vārti

Informāciju par Ventspils brīvostas likumprojekta izskatīšanu valdībā un nodošanu Saeimas komisijām un frakcijām lūdzām sniegt Ventspils ostas pārvaldniekam **Imantam Sarmulim**.



Ventspils ostas pārvaldnieks Imants Sarmulis.

Likumprojekta izskatīšana – bez īpašas aizķeršanās

I. Sarmulis: — Ventspils brīvostas likumprojekts divreiz tika izskatīts Ekonomikas komitejā, kur notika tikai redakcionāli labojumi. Principiālu iebildumu nebija. Tādēļ uzskatu, ka mūsu izvēlētā Ventspils brīvostas attīstības koncepcija ir pieņemta un atzīta par veiksmīgu.

Likumprojekta sagatavošana ilga 4 gadus, pie tā strādāja arī Attīstības aģentūra, ostas valde izvēlējās koncepcijas pamatmetus, daudz te līdzēja Kapusta kunga zināšanas. Tālāk likumprojekts tika skatīts Satiksmes ministrijas darbinieku un neatkarīgo juristu vidū. Arī pats atzīstu, ka likums par Ventspils brīvostu ir izdevies. Piekrītu, ka atziņa par mūsu likumprojektu kā jumta likumu par Latvijas brīvostām varētu būt arī pamatota, tomēr vēlreiz uzsveru, ka katras ostas darbībai ir sava specifika. Uz vietām tas, protams, ir daudz labāk redzams. Prakse parādīs, kā likums strādās.

Nodevas – iepriekšējo gadu līmenī

— Ventspils brīvostas likums neietekmēs ostas nodevas, tās paliks iepriekšējo gadu līmenī – tā esam lēmuši, vadoties gan no konkurences, gan reālajām kravu apstrādes izmaksām. No 1991. gada ostas nodevas Ventspilī nav palielinājušās, tādēļ uzskatām, ka kuģu un kravu īpašnieki mūsu ostā saņem konkrētus noteiktus atvieglojumus. Ostas nodevas, to minimālais pieaugums saistīts tikai ar ASV dolāru inflāciju pasaules tirgū.

Brīvostas statuss pirmāmkārtām dos priekšrocības ostā darbojošamies stividorkompānijām un kravu īpašniekiem. Mūsu uzdevums – nodrošināt lētu un izdevīgu tranzīta koridoru caur Ventspils ostu no Austrumiem un Rietumiem un otrādi. Kuģu īpašniekus brīvostas likums neskar. Ja nu vienīgi, ostai ražīgāk strādājot, būs nepieciešamība kuģiem biežāk Ventspilī iegriezties.

Ja pilnībā realizējas Ventspils ostas attīstības plāni, brīvosta dos ievērojami daudz jaunu darba vietu.

Kravu struktūras maiņa

— Pasaulē neapšaubāmi arvien vairāk kravu pārvadājumos pa jūru iz-



manto konteinerus. Tas ir ērti, ātri un droši. Tradicionālā iekraušana – vagons – krāns – kuģa tilpne samazinās. Konteineru pārvadājumi pasaulē palielinās vidēji par 8 procentiem gadā. Arī Ventspilij jābūt gatavai konteinerkravu pieņemšanai. Tādēļ jau nākamgad celsim atbilstošu piestātni konteinerkravu pārkraušanai. Perspektīvā Krimuldas rajons, kur tagad pārkrauj kokmateriālus, būs konteineru terminmāls. Tur ir liela platība – 30 ha – un daļā no Krimuldas rajona kokmateriālu pārkraušanu turpināsim. Patlaban pieprasījums pēc tiem ārvalstīs ir strauji krities, taču drīzumā tiek prognozēts šo kravu eksporta pieaugums.

Iespējams, ka Ventspils kā tranzītostas attīstība saistāma ar jaunu konteineru atspoles vilcienu palaišanu. Tie varētu būt atspoles konteinervilcieni Ventspils – Rīga – Maskava, jo jau patlaban uz turieni kursē šādi blokvilcieni no Sanktpēterburgas, Tallinas un Somijas. Patlaban no Maskavas uz Novorosijsku kursējošais atspoles konteinervilciens jau izkonkurē autotransportu, jo dzelzceļa pārvadājumi ir trīs reizes lētāki.

Konkurence ir nopietna

— Klaipēdas ostas attīstība un tur apstrādājamo kravu struktūra var būt liels konkurents Ventspilij. Klaipēdā attīstās konteineru terminmāls, ko jau 1993. gadā sāka celt ar Eiropas Rekonstrucijas un attīstības bankas līdzekļiem.

Ar konkurenci mēs rēķināmies – tā ir gan Mūgas osta Igaunijā, gan Sanktpēterburgas osta un Krievijas plānotās ostas Somu jūras līcī. Tādēļ nedrīkstam aizmirst šos trīs sakramentālos vārdus: ātrāk, lētāk, drošāk – un tad jau tās lietas ies. Labāko ostu kravu īpašnieks neapšaubāmi izvēlēsies.

Jaunā 10. dziļūdens piestātne ir ļoti pieprasīta, te galvenokārt krauj metālu. Vēl tiek padziļināts par vienu metru, lai te varētu apstrādāt kuģus, kuri bez pārkraušanas šīs kravas varētu nogādāt

citos kontinentos.

Ostas padziļināšanas filosofija

— Visus Ventspils ostas rekonstrukcijas darbus varētu raksturot šādi: gribam apkalpot visus tos kuģus, kuri spēj caur Dānijas šaurumiem ienākt Baltijas jūrā. Tādēļ norit vērienīgi ostas un kuģu ceļu padziļināšanas darbi un mēs šo mērķi centīsimies sasniegt 1997. gada aprīlī. Jo dziļāka osta, jo lielāki kuģi – zemākas frakta likmes, konkurences spēju pieaugums. No tā ir atkarīga kā Ventspils, tā visas Latvijas valsts labklājība. Negribu noliegt, ka Ventspils ostas pārvalde visā šajā rekonstrukcijas procesā saņem gan ostas valdes, gan pilsētas domes atbalstu. Mūsu darbībai ir tikai viens mērķis – palielināt ostas konkurētspēju un nodrošināt cilvēkus ar arvien jaunām darba vietām brīvostas režīmā.

Jāatzīst, ka Ventspils ostas valde ir ļoti profesionāla institūcija, kas reāli lemj, tādējādi palīdzot kā ikdienas, tā tālākās perspektīvas jautājumu risināšanā.

Mūsu ostā nemitīgi tiek domāts par kuģošanas drošības paaugstināšanu. Pirmkārt, kuģošanas drošību palielinās jaunie dziļumi. Otrkārt, Ventspils Tirdzniecības osta iegādājas spēcīgākus velkoņus lielo kuģu apstrādei, treškārt – tiks stingrāk iezīmētas vadlīnijas. Ventspils ostā ir uzlabota kuģu satiksmes kontroles sistēma.

Arī dzelzceļa koridors Zilupe – Ventspils ir tehniski drošs, vilcieni var iet ar ātrumu 100 km stundā. Notiek plaša gultņu nomaiņa ostas un *VENTSPILS NAFTAS* pievedceļos. Ostas teritorijā pēdējo gadu laikā nav bijis neviens kravu laupīšanas gadījums. Kravas diemžēl, dažkārt pazūd ceļā uz Ventspili, bet ne ostā.

Pamatu pamats – investīcijas

Tāpat kā Rīgas Tirdzniecības brīvosta, arī Ventspils brīvosta būs atbrīvota no pievienotās vērtības, akcīzes un muitas nodokļu maksājumiem valstij. PVN atlaides vien varētu ostai ik gadu dot 31 miljonu latu. Kredītpolitika un iecerēto plānu izpilde rekonstrukcijas darbos ik gadu varētu dot Ventspils ostai ienākumus 80 miljonu ASV dolāru apmērā.

Investīciju piesaisti nosaka Ventspils ostas attīstības plāns līdz 2010. gadam. Tajā paredzēts no ostas pārvaldes līdzekļiem kuģošanas kanāla padziļināšanai izlietot 20 miljonus ASV dolāru. Tad ostā varēs ienākt tankkuģi ar vismaz 100 000 tonnu kravnesību un sauskravu kuģi ar 75 000 tonnu kravnesību.

Patlaban norit plaši Ventas padziļināšanas un piestātņu rekonstrukcijas darbi. Tie izmaksās vairāk nekā 30 miljonus ASV dolāru. Krimuldas kravu rajona rekonstrukcija izmaksās ap 20 miljoniem dolāru.

Ventspils ostas valde lēš, ka visa ostas rekonstrukcija varētu izmaksāt ap 400 miljoniem dolāru, taču te noteikti investēs arī naftas pārkraušanas un piegādes firmas. Pēc muliņu rekonstrukcijas to jauda sasniegs 71 miljonu tonnu gadā, lai gan 1995. gadā tika pārkrauti 30 miljoni tonnu naftas.

Ventspils brīvostas ideja augstu novērtēta Latvijas jūrniecības aprindās, un jācer, ka visas šī projektu autoru ieceres īstenosies. Ventspils brīvosta būs Latvijas valsts lielākie un demokrātiskākie jūras vārti.

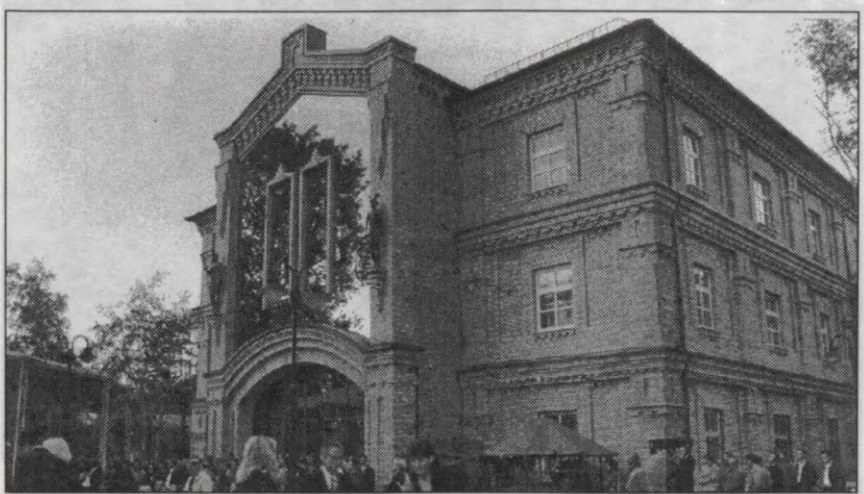
A. Freiberga,
G. Šīmanis

Ventspils Tirdzniecības osta atklāj Biznesa centru

1996. gada 14. septembrī Ventspils Tirdzniecības osta atklāja savu jauno Biznesa centru. Atklāšanas pasākumā piedalījās satiksmes ministrs Vilis Krištopans, VTO darbinieki, biznesa partneri un klienti, kā arī preses pārstāvji no Latvijas un ārvalstīm.

Vēl 1995. gada martā, kad kādā no tikšanās reizēm viesojāmies Ventspils Tirdzniecības ostā, tās direktors Oļegs Stepanovs tikai maketā rādīja jaunā Biznesa centra atrašanās vietu un stāstīja par nākotnes iecerēm. Nu Biznesa centrs vēris durvis un līdz ar to arī iespējas jau esošajiem sadarbības partneriem un eventuālajiem klientiem tikties, apspriest plānus un parakstīt svarīgus dokumentus. Nepieciešamība pēc šādas ēkas radusies pēdējos gados līdz ar Ventspils Tirdzniecības ostas partnerattiecību attīstību. Mūsdienu uzņēmējdarbības apstākļos bija nepieciešama biroju celtne, kas nodrošinātu ideālus apstākļus uzņēmēju lietiškajām sarunām, ikdienas darbam un saskarsmei. Tās celtniecība sākās pirms diviem gadiem, paralēli ar visu ostas veco administratīvo ēku kompleksa rekonstrukcijas darbiem. Uzceltais Biznesa centrs ir lielākais un mūsdienīgākais birojs Latvijā. Šeit atrodas liela konferenču zāle, kas aprīkota ar sinhronās tulkošanas iekārtām, un trīs apspriežu telpas, kas piemērotas dažādam dalībnieku skaitam. Šajā ēkā izvietoti arī Ventspils Tirdzniecības ostas stividoru kompāniju *UNIPARKS, NJUVENTA* un *KĀLIJA PARKS* servisa dienesti. Viesu ērtībām domāts sakaru centrs, astoņdesmitvietīgs restorāns, divi bāri, veselības komplekss ar saunu, trenažieru zāli un biljarda zāli.

Ēkas trešajā stāvā izvietota Ventspils Tirdzniecības ostai veltīta ekspozīcija, kuru sagatavojuši pilsētas vēs-



1996.gada 14. septembrī Ventspils Tirdzniecības osta atklāja savu jauno biznesa centru.

tures muzeja darbinieki. Izstādē tiek demonstrēti unikāli materiāli no Krievijas impērijas arhīva, Latvijas muzejiem un arhīviem, kas stāsta par šī ievērojamā starptautiskā tranzītcentra pirmsākumiem un tapšanu.

Privatizējamais valsts uzņēmums *VENTSPILS TIRDZNIECĪBAS OSTA* ir viens no ievērojamākajiem Ventspils ostas uzņēmumiem, kas nodarbojas ar kālija minerālmēslojuma, melno un krāsaino metālu, ferrosakausējumu, iesaiņotu pārtikas un ķīmisko preču, graudu un refrižeratorkravu pārkraušanu. Ventspils Tirdzniecības ostā darbojas trīs stividoru kompānijas – *KĀLIJA PARKS, UNIPARKS un NJUVENTA*. *VTO* kopējais kravu apgrozījums 1995. gadā bija 6,9 miljoni tonnu.

Stāsta Ventspils Tirdzniecības ostas direktors **Oļegs Stepanovs**:

— Vajadzētu nošķirt jēdzienus Ventspils osta un Ventspils Tirdzniecības osta. Ar pirmo tiek saprasta Ventspils kā osta vispār, bet otrs apzīmē kompāniju grupu, kas sniedz ostas pakalpojumus kravu īpašniekiem.

Nav noslēpums, ka jūras transports nodrošina lielāko daļu no pasaules tirdzniecības.

Bez dabas dotajām priekšrocībām Ventspils ostai ir arī plašas tehniskās iespējas. 1983. gadā caur Ventspils ostu tika pārkrauti vairāk nekā 38 miljoni tonnu kravu. Pēc tam līdz 1991. gadam pārkraušanas apjoms pakāpeniski samazinās, galvenokārt uz Krievijas naftas eksporta apjomu samazināšanās rēķina. 1991. gadā Ventspils ostas kravu apgrozījums sasniedz zemāko punktu – 21 miljonu tonnu. Taču pēc šīs krīzes stāvoklis sāk uzlaboties: 1995. gadā caur Ventspils ostu pārkrauti jau 29 miljoni tonnu kravu, bet šogad tiek prognozēti 34 miljoni tonnu (pārkrauts jau 24 miljoni tonnu, bet līdz gada beigām vēl paredzēts pārkraut 10 miljonus tonnu). Tas liecina, ka klientu interese



Lenta pārgriezta. Par paveikto ir gandarīti – Ventspils ostas valdes priekšsēdētājs un pilsētas mērs Aivars Lembergs, VTO direktors Oļegs Stepanovs un satiksmes ministrs Vilis Krištopans.



Apsveicēju vidū arī *LATVIJAS KUĢNIECĪBA* Arnolda Zantmaņa personā.

par Ventspils ostas pakalpojumiem nav zudusi, lai gan izvēle ir liela. Baltijas jūrā ir izvietotas vairākas somu ostas Kotkas – Haminas reģionā (kopumā pārkrauj ap 15 miljoniem tonnu gadā), Sanktpēterburga (agrāk – 12 miljoni tonnu, tagad – 7 miljoni tonnu), igauņu ostas – Mūga (Jauntallinas osta) un Tallina (kopā – 12 – 14 miljoni tonnu kravu), lietuviešu Klaipēda (agrāk 14 – 15 miljoni tonnu, tagad – 7 miljoni tonnu), Rīga – Latvijas otra lielākā osta (9 miljoni tonnu gadā). Nav grūti pamanīt, ka visas minētās ostas būtiski atpaliek no Ventspils kravu apgrozījuma ziņā.

Jo lielāks kravu apgrozījums, jo lielāki ir ostas ienākumi, bet tas savukārt ļauj samazināt ostas nodevu apmērus un kravu pārkraušanas likmes. Var



Priekā...



Pasākumā piedalījās Krievijas vēstnieks Latvijā Aleksandrs Raņņihs.

pelnīt arī ar augstām likmēm pie maza apgrozījuma. Mēs pelnām ar zemām likmēm uz liela apgrozījuma rēķina. Tā ir mūsu filosofija. Tieši tādēļ mēs ne tikai neesam pazaudējuši bijušos partnerus, bet arī ieguvuši jaunus. Ventspils ostas darbinieki vienmēr izcēlušies ar labvēlīgu, saudzīgu, pat pedantiski korektu attieksmi pret klientu.

Katra kuģa ienākšana ostā ir priecīgs brīdis, pat ja tie veic jau pierastos reisus Ventspils –Antverpene, Ventspils – Roterdama, Ventspils –Porvo. Tomēr pat brīvdienās es parasti aizbraucu paskatīties uz ostu no upes otrā krasta un saskaitīt kuģus. Ja to ir daudz, ap sirdi kļūst līksmāk. Tātad mūsu izvēlētā stratēģija ir pareiza.

Kā preses konferencē teica Ventspils ostas pārvaldnieks **Imants Sarmulis**, šodienas konkurences cīņā uzvarēs un savu vietu citu ostu starpā nostiprinās tās ostas, kas strādās ātri, lēti un droši. Ventspils vienmēr centusies darīt visu, lai klienti būtu apmierināti. Vēl Ventspils ostas pārvaldnieks atzīmēja, ka nenovērtējama nozīme ir tranzītbiznesa attīstībai Latvijā. Lielas investīcijas Ventspils ostā paredzēts ieguldīt jūras kanāla padziļināšanas darbos (20 miljoni ASV dolāru), Ventas kanāla padziļināšanā līdz 14,2 metriem (27 miljoni ASV dolāru) un Krimuldas rajona attīstības projektā (20 miljoni ASV dolāru). Visus šos līdzekļus Ventspils ostas pārvalde piesaistīs kredītu veidā.

VTO direktors Oļegs Stepanovs pastāstīja, ka piecu gadu laikā VTO attīstībā ieguldīti 200 miljoni ASV dolāru, no kuriem ceturtā daļa ir privātās investīcijas.

Biznesa centra svinīgajā atklāšanās brīdī ar īsu, bet kodolīgu runu uzstājās Ventspils mērs, Tranzīta Biznesa asociācijas prezidents **Aivars Lembergs**. Vērtējot situāciju, kāda veidojas Ventspils ostas kopējās attīstības ainā, viņš teica:

— Šodien, diezin kāpēc, uzvarēt var politiskas ambīcijas, nevis veselais saprāts un ekonomiski aprēķini. Kā liecina neatkarīgu ekspertu veikti pētījumi, Timana–Pečoras naftas un gāzes baseinā iegūto naftu visērtāk un lētāk transportēt caur Ventspils ostu. Vienas naftas tonnas transportēšana šeit izmaksātu 6,5 ASV dolārus. Ja salīdzina ar Mūgas ostu, tur šāds pakalpojums maksātu 14,9 ASV dolārus, bet Porvo ostā 16,3 ASV dolārus. Taču politiskas ambīcijas naftas transportēšanu grib novirzīt tieši pa dārgāko ceļu. Ko varu vēlēt? Lai Dievs dod biezus naudas makus tiem, kas no spēles vēlas izslēgt Ventspils ostu!

Te nu jāpiekrīt satiksmes ministra **Viļa Krištopana** teiktajam:

— Privātajam biznesam, kas attīstās Latvijā un arī Krievijā, ir pilnīgi vienalga, kā savā starpā runā politiķi. Biznesa ļaudīm svarīgi, kā visātrāk, lētāk un drošāk nogādāt kravu. Mēs esam gatavi konkurēt tranzītbiznesa tirgū. Bet par Ventspils ostu nav daudz ko runāt, šeit darbi runā paši par sevi.

Sagatavoja **A.Freiberga**

VAS *VENTSPILS NAFTA* rit intensīvs ikdienas darbs

Intervija ar valsts akciju sabiedrības *VENTSPILS NAFTA* prezidentu Jāni Blaževiču par nozīmīgākajiem notikumiem uzņēmumā.

— Laikam gan notikušais starptautiskais tehniskais seminārs ar pasaulē ievērojamās naftas kompānijas *WILLBROS*, arī Somijas, Lietuvas un Krievijas kompāniju *GIPROTRUBOPROVOD*, *TRANSŅEFTJ* un *LATROSTRANS* piedalīšanos ir nozīmīgākais notikums VAS *VENTSPILS NAFTA* šajā gadā?

Protams, *WILLBROS* divu dienu darba vizīte pieskaitāma pie ievērojamākajiem notikumiem, tomēr es pirmajā vietā lieku nule kā notikušo semināru valdības līmenī Rīgā par tranzīta attīstības perspektīvām Latvijā, kuru sarīkot valdībai ierosināja Latvijas Tranzītbiznesa asociācijas prezidents Aivars Lembergs.

Bija pēdējais laiks šādā līmenī pārrunāt un izspriest daudzus svarīgus ar tranzītu saistītus jautājumus, tostarp tīri konfidenciālus. Arī es seminārā nolasīju referātu. Šī tikšanās bija vienlīdz svarīga abām pusēm, gan valdībai, gan mums.

Rietumu kompānijas *WILLBROS* viceprezidenta Vellera kunga ierašanās nozīmīga tāpēc, ka tas bija pirmais Rietumu mēģinājums iepazīties ar Ventspili kā tranzītostu un VAS *VN* kā vienu no lielākajiem naftas un naftas produktu eksportētājuzņēmumiem.

Rietumvalstīs acīmredzot ir sapratuši, ka izmantot Krieviju tiešam dialogam ar Latviju par jauna starptautiska tranzītkoridora veidošanu caur mūsu ostu nevarēs, jo Krievija vēl nav



***VENTSPILS NAFTA* prezidents Jānis Blaževičs.**

tam gatava. Ir vajadzīgi starpnieki sarunās, un šo lomu uzņēmušās Rietumu kompānijas, kurām Krievijā sāk veidoties naftas resursi, jo tām pieder vai arī tuvākajā nākotnē piederēs naftas atradnes. Kļūt par lieliem naftas resursu īpašniekiem, tostarp arī Timana-Pečoras baseinā, Rietumvalstu kompānijām atļauj likums par produktu sadali, ko pieņēmusi KF. Tāpēc Rietumu kompānijām aktuāls kļūst jautājums par naftas transportēšanas iespējām, ieinteresētība produktu no Krievijas uz Rietumiem nogādāt pa īsāko un lētāko ceļu. Bet lētākais ceļš, to apstiprina visi ekonomiskie aprēķini, no Timanas-Pečoras atradnēm uz Rietumu tirgu ved caur Ventspils ostu.

Citās ostās šim nolūkam jābūvē jauni cauruļvadi, pilnīgi jaunas trases, pirms tam apgūstot teritorijas, veidojot infrastruktūru. Ventspilij tas viss ir.

WILLBROS viceprezidenta Vellera kunga un pārējo kompāniju speciālis-

tu divu dienu darba laikā VAS *VN* mēs intensīvi strādājām – gan teorētiski, gan praktiski. Viesus interesēja viss, piemēram, cauruļvadu jaudas, to stāvoklis, sūkņu skaits un to jaudas, uzskaites precizitāte, kas to veic un kā, tarifu politika, brīvās platības jaunu rezervuāru un terminālu celtniecībai, daudzi citi tehniskie parametri – visus nemaz nenosaukt.

Protams, viesi vēlējās visu arī aplūkot, tāpēc ostas pārvalde sarīkoja izbraukumu ar kuģīti pa ostu. Tieši tobrīd kravu uzņēma ostā ienākušais simttūkstošnieks. Skaidrojām cieminiem, ka tankkuģī tiks iekrautas tikai 70 tūkst. tonnu, jo kuģošanas kanāls vēl nav padziļināts un neatļauj pilnu iegrimi. Stāstījām, ka šīs problēmas risinājums ir tuvākās nākotnes jautājums, jo ir jau izstrādāti projekti kanāla un piestātņu padziļināšanai, ka tiks paplašināts arī kuģu apgriešanās ceļš. Pastāstījām, ka pērn ostā apstrādāti pieci kuģi, kuru kravnesība ir 100 tūkst. tonnu.

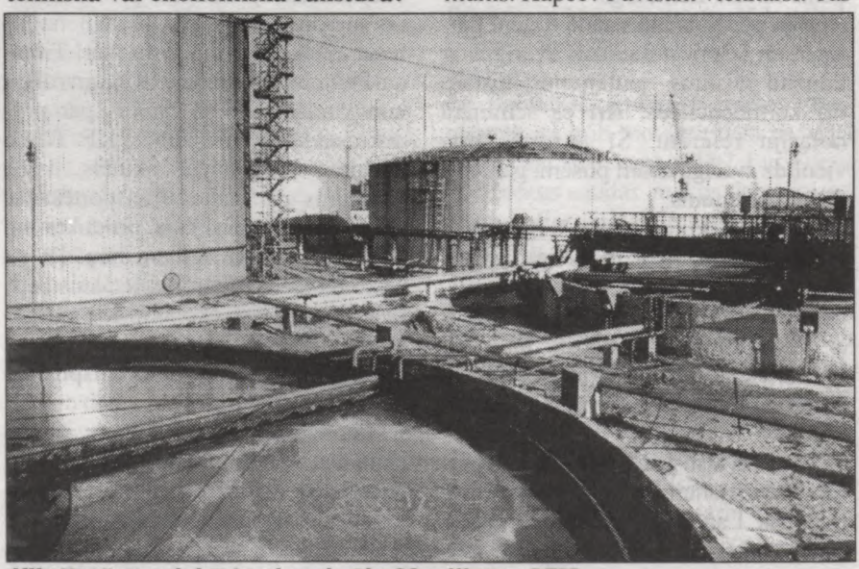
— Kādu jautājumu bija vairāk – tehniska vai ekonomiska rakstura?

— Katrs tehniskas dabas jautājums cieši saistīts ar ekonomiskajiem aprēķiniem. Piemē ram, ja speciālisti interesējas, cik *VN* nepieciešams elektroenerģijas, kāda ir maksimālā slodze, tad šim jautājumam sekoja nākamais – kāds ir elektroenerģijas limits, cik maksā viens kilovats utt.

Žēl, ka nepaguvām parādīt visu *VN* saimniecību, arī savu jauno apakšstaciju parādījām tikai garāmbraucot, pa mašīnas logu. Arī ar Metanola kompleksu un naftas parku 100 ciemiņi iepazinās ar kartes palīdzību.

— Preses konferencē Vellera kungs izvairījās no konkrētas atbildes, proti, vai Ventspils var cerēt uz uzvaru cīņā par Eirosavienības projekta īstenošanu, piebilzdams, ka ir daudzi blakus aspekti, kas var būtiski ietekmēt viņa kompānijas pieņemto lēmumu. Varbūt jūs nojaušat vai zināt, kādi ir šie būtiskākie aspekti?

— Redzat, pagaidām grūti pateikt, kā tiks izmantoti savāktie dati un informācija. Tie var vērsties arī pret mums. Kāpēc? Pavisam vienkārši. Tas



***VN* attīrīšanas iekārtas izmaksāja 38 miljonus DEM.**



Tiek tīrīts nafas vads *DRAUDZĪBA*.

pats nelaimīgais cauruļvads Polocka – Ventspils ir ļoti sliktā stāvoklī. Īpašnieki var pateikt – jā, remontēsim viņu kopīgi, bet var pateikt arī – lai paliek, kāds ir!

Privātsarunā kompānijas *WILLBROS* viceprezidents bija atklātāks un pateica, ka patiesi ir pārsteigts par *VN* redzēto, jo domājis, ka Ventspilī ieraudzīs kaut ko aptuveni līdzīgu Āzijas vai Viduskrievijas līmenim.

Vellera kunga atturību var saprast. Pirmkārt, kāds ir uzticējis kompānijai šo projektu izstrādāt, un toni, kā zināms, nosaka pasūtītājs. Ja pasūtītājs ir *TRANSŅEFTJ*, tad ir viena lieta, ja Rietumu kompānijas, tad redzes viedoklis mainās.

Otrkārt, delegātu vidū bija lielu Krievijas kompāniju pārstāvji, kuriem ļoti izdevīgi bija reklamēt Ventspili un tieši šo tranzītkoridoru.

Treškārt, seminārā piedalījās *NESTE* (Somija) pārstāvji, kuri ļoti nevēlējās dzirdēt pozitīvas atsauksmes par Ventspili.

Abās vizītes dienās tieši *NESTE* pārstāvji bija izteikti noraidoši, meklēja tikai uzņēmuma trūkumus, īpaši tos uzsverot. Piemēram, to, ka nepieciešams izcirst mežu jauna parka un apvedceļa būvei, dziļūdens piestātņu trūkumu. Viņus neinteresēja, ka darbus teju teju uzsāks. Pašlaik, lūk, to nav.

Jāatzīmē, ka Somijas pārstāvjiem līdzi bija 1992. gada ekonomiskie aprēķini, kuros fiksēta tarifa likme – 7,1 dolārs par pārkrauto tonnu. Acīmredzot viņiem bija izdevīgi operēt tieši ar tādiem dokumentiem, nevis uzrādīt tarifu, pēc kura *VN* pār krauj šodien – 4,85 dolāri par tonnu. Bet starpība ir būtiska! Jāšaubās, vai, perfekti pār zinādami *VN* nepilnības, viņi nebija informēti par izmaiņām tarifa likmēs. To varētu nosaukt arī par negodīgu ekonomisko šantāžu no konkurentu puses.

Bet izpētes darbi par jaunā tranzītkoridora projekta īstenošanu turpinās. VAS *VENTSPILS NAFTA* turpina sniegt pieprasītos datus un informāciju kompānijai *WILLBROS*.

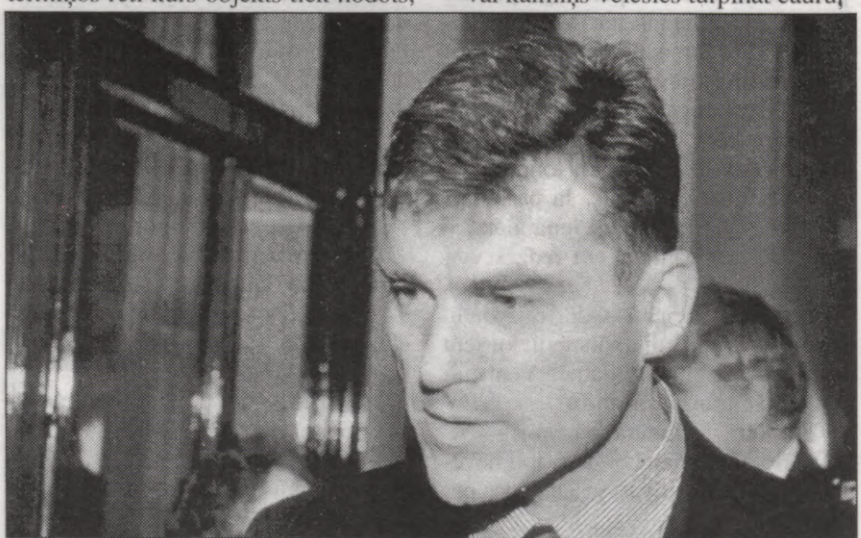
I. Vembre

Kā privatizēs *VENTSPILS NAFTU*?

Kā zināms, valdība ir devusi svētību vairāk nekā 250 valsts īpašumu nodošanai privatizācijā. To vidū ir arī valsts akciju sabiedrība *VENTSPILS NAFTA* (*VN*). Lēmums ir pie ņemts, taču tālākā privatizācijas procesa norise pagaidām ir miglā tīta, un pastāv dažādi viedokļi, kā to veikt.

Rūpniecības, īpašuma un privatizācijas valsts ministrs **Ēriks Kaža**, neiebilstot pret privatizācijas nepieciešamību, uzskata, ka *VN* iesaistīšana šajā procesā ir pāragra, jo neesot garantiju, ka valsts, kuras rīcībā pašlaik nonāk daļa uzņēmuma peļņas, pēc privatizācijas tikai nodokļu veidā saņems vairāk. Turklāt neesot sagaidāms, ka naftas un naftas produktu plūsma caur Latviju palielināsies, jo Krievijā naftas iegūšanas apjomi nepieaug.

Divu nedēļu laikā no Ministru kabineta lēmuma publicēšanas objekts jāsagatavo un jānodod Privatizācijas aģentūras (PA) valdījumā, taču šādos termiņos reti kurš objekts tiek nodots, un *VN* laikam gan nebūšot viens no retajiem izņēmumiem. Turklāt, divu nedēļu laikā pārņemt 250 uzņēmumus nemaz neesot tik vienkārši. Pēc *VN* nodošanas PA valdījumā atklātībā varētu parādīties pirmās *VN* privatizācijas procesa ieskices, taču tas varētu būt ne ātrāk kā pēc diviem mēnešiem, atzīst Privatizācijas aģentūras ģenerāldirektors **Jānis Naglis**, kurš uzskata, ka būtu lietderīgi *VN* apvienot ar uzņēmumiem *LASAM* un *LATROSTRANS*, kuru kontrolē atrodas naftas un naftas produktu cauruļvadi. Tad Latvijā būšot ieviesta kārtība naftas tranzītā. Ē. Kaža šādu variantu nosauca par absurdu, jo nav skaidrs, kā var apvienot «svešas» kompānijas, ņemot vērā, ka pastāv arī daļa akciju, kas pieder Krievijai. Ko iesākt ar tām? Ministrs uzskata, ka *VN* nepieciešami investori, kas ieguldītu līdzekļus jauna cauruļvada būvēšanai. Šis jautājums esot tieši atkarīgs no Krievijas nostājas – vai kaimiņš vēlēsies turpināt cauruļ-



Privatizācijas aģentūras ģenerāldirektors Jānis Naglis uzskata, ka lietderīgi būtu *VN* apvienot ar *LASAM* un *LATROSTRANS*.



vadu pa savu teritoriju, vai nē. Krievijas pozīcijas naftas tirgū esot visai spēcīgas, un tā varētu izvirzīt noteikumus, kā, piemēram, notika Būtiņģes naftas termināla celtniecībā un Mažeiķu naftas pārstrādes uzņēmuma privatizācijā, kad naftas koncerns *LUKOIL* pieprasīja 51 procentu akciju. Šādus pat noteikumus *LUKOIL* var uzstādīt arī *VN* privatizācijā. Ministrs jau esot saņēmis *LUKOIL* vēstuli, kurā izteikta vēlēšanās piedalīties *VN* privatizācijā.

Ārkārtīgi svarīgs ir jautājums par to, cik daudz *VN* akciju atstāt valstij un kā izvēlēties potenciālos investorus. Saskaņā ar spēkā esošo likumdošanu vismaz pieci procenti *VN* akciju paliks valstij, bet 51 procentam akciju jāpaliek Latvijas valsts vai Latvijas firmu īpašumā. Ē. Kaža tāpat kā *VN* prezidents Jānis Blaževics uzskata, ka 51 procentu akciju vajadzētu atstāt valsts īpašumā. J. Naglis šajā jautājumā atturējās no komentāriem, taču uzsvēra, ka *VN* privatizācijas process lielā mērā būs atkarīgs no valsts ieinteresētības tranzīta attīstībā caur Latviju un varētu ieilgt līdz pat diviem gadiem. Investoru izvēlē vajadzētu ievērot līdzsvaru starp Austrumu un Rietumu kompānijām un nepieļaut *VN* nonākšanu vienās rokās – tāds ir PA vadītāja pašreizējais viedoklis, kas privatizācijas procesa attīstības gaitā gan varot mainīties.

Aldis Brokāns
(1995. gads)

Naftas biznesā nauda pati no sevis nenāk

Skaistā savrupmājā Sanatorijas ielā 29, atrodas akciju sabiedrības *VENTBUNKERS* birojs. AS *VENTBUNKERS* saimnieks – prezidents Olafs Berķis, kurš savas darba gaitas (līdztekus arī mācības Rīgas jūrskolā) sācis tieši Ventas krastā sākotnēji uz Ventspils Tirdzniecības ostas tankkuģa *KAZBEKS* par matrozi, vēlāk - uz *RAVA RUSSKAJA*. Nu arī šīs teritorijas ir AS *VENTBUNKERS* pārvaldījumā. Pati lielākā ražošanas teritorija atrodas ostā - 3 naftas muliņi, kur vienlaikus var apkalpot 6 tankkuģus, un rezervuāru parks ar kopējo ietilpību 80 000 tonnas.

Nedaudz no sabiedrības vēstures

AS *VENTBUNKERS* ir dibināta 1994. gada sākumā ar statūtu kapitālu 4,8 milj. latu apmērā. Patlaban 91% no statūtu kapitāla ir apmaksāts.

Pirms AS *VENTBUNKERS* nodibināšanas tehnoloģiskās iekārtas piederēja VAS *VENTSPILS NAFTA*. Sakarā ar to, ka samazinājās pieprasījums pēc bunkurēšanas pakalpojumiem, bija vērojams kritums šajā nozarē, līdz ar to samazinājās arī šīs uzņēmuma daļas rentabilitāte. Ministru kabinets pieņēma lēmumu izveidot akciju sabiedrību, kurā 25% piederētu valstij -, ieguldot visu tehnoloģiju, pārējie 75% tika piesaistīti kā līdzekļi no citām privātām sabiedrībām.

Kopējais rezervuāru parka tilpums 1994. gadā bija 90 000 m^3, ar visām nepieciešamajām tehnoloģiskajām līnijām (no kurām daļa ir būvēta 60., bet daļa 70. gadu sākumā) un 2 dzelzceļa estakādēm.

Kad saņēmām šo saimniecību, tā jau vairākus gadus atradās rekonstrukcijas gaidās.

Pirmais, ko izdarījām, — ieviesām kārtību pašā neatliekamākajā, lai varētu strādāt, saremontējām un daļēji nomainījām siltumtrasi. Veicām revīziju, lai noskaidrotu, ko nepieciešams saremontēt vispirms, ko vēlāk. Lielāku uzmanību, paralēli bunkurēšanai, pievērsām arī naftas produktu pārkraušanai, — lai iegūtu papildu līdzekļus, jo ar bunkurēšanu vien izdzīvot un attīstīt termināļu nevarēja.

Rekonstrukcija projektos

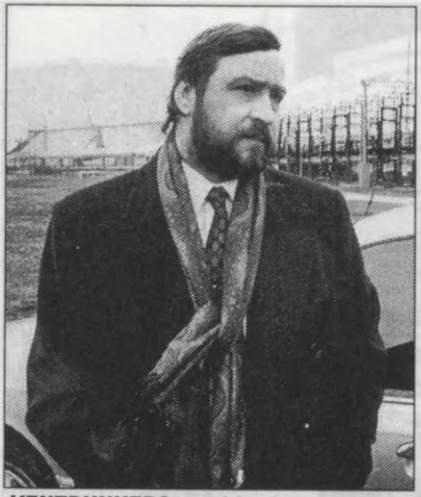
Kad tas bija izdarīts, noslēdzām līgumu ar AS *VENCEB* un igauņu firmu *KSP* (kur ir augstas klases speciālisti šajos jautājumos) izstrādāt ģenerālo plānu: ko maksimāli var *izspiest* no mūsu teritorijas. Pēc viņu izstrādātā plāna šajā teritorijā var izvietot apmēram 300 000 m^3 rezervuāru parku, pakāpeniski nomainot visu veco ar jauno. Kopējās investīcijās projekta realizācijai nepieciešami 80 milj. ASV dolāru.

Manā skatījumā pozitīvi ir, lūk, kas. Iepriekšējie rekonstrukcijas projekti paredzēja visa esošā nolīdzināšanu līdz ar zemi un celtniecības uzsākšanu klajā vietā, bet šis projekts paredz pakāpenisku vecā nomaiņu, nepārtraucot ražošanu. Loģiski, ka pakāpeniski tiks arī palielināta kā kvalitāte, tā kvantitāte un arī ekoloģiskā drošība.

Rekonstrukcija darbos

Šā pusotra gada laikā, pateicoties veiktajiem darbiem, ir divkāršojusies dzelzceļa estakāžu caurlaides spēja kā tumšajiem, tā gaišajiem naftas produktiem.

Ir uzsākta trīs jaunu rezervuāru (10



***VENTBUNKERS* prezidents Olafs Berķis**

000 m³ katrs) montāža, kuru nodošana ekspluatācijā kopā ar visām nepieciešamajām tehnoloģiskajām iekārtām - sūkņu staciju, automatizēto vadības procesu, izmantojot kompjūtertehniku, — notika 1996. gada aprīlī. Šie 3 jaunie rezervuāri tika uzbūvēti kvalitatīvi jaunā līmenī, kas absolūti atbilst Eiropas un pasaules līmenim un ir sertificēti LLOYD reģistrā.

Nākamais solis - būvēsim jaunu moduļu katlumāju, jo šobrīd ļoti augsti ir izdevumi par siltumenerģiju. Ražošanas procesi ir ļoti siltumietilpīgi — siltums nepieciešams mazuta sildīšanai, — bet siltuma ražotājs atrodas tālu no mums, līdz ar to ir lieli zudumi, kamēr siltums nonāk tehnoloģiskajā procesā. Turklāt arī siltumu patērējošas iekārtas ir novecojušas un tām nav vajadzīgā atdeve un efektivitāte. Par 3 naftas muliņu izmantošanu esam noslēguši nomas līgumu uz 30 gadiem. Pie šiem muliņiem piestāj kuģi, kurus kraujam gan mēs, gan VAS *VENTSPILS NAFTA*. Arī šajā jomā esam izvirzījuši konkrētu mērķi: uzlabot tehniskos rādītājus, lai varētu palielināt tankeru partiju naftas kravām līdz 100 -120 tūkst. t (aktuāli VAS *VENTSPILS NAFTA)*, attiecīgi samazinot transportēšanas izmaksas un palielinot konkurētspēju.

Ļoti laba sadarbība mums ir izveidojusies ar Ventspils ostas pārvaldi. Arī tā ir ieinteresēta ostas rekonstrukcijā un jaudu palielināšanā. Liels nopelns tur ir ostas pārvaldniekam I. Sarmuļa kungam, kurš ir gan pieredzējis kapteinis, gan profesionāls ostu speciālists.

Rezumējot var teikt, ka 1995. gads ir pagājis, lai pārveidotu bijušo struktūrvienību par patstāvīgu uzņēmumu un izveidotu savus dienestus: remonta bāzi, ekspedīcijas dienestu, dispečeru dienestu, kvalitātes dienestu, ražošanas daļu, bunkurēšanas daļu un vēl daudz ko citu.

Gribu atzīmēt, ka AS *VENTBUNKERS* ir ļoti paveicies ar cilvēkiem, kas pašaizlie dzīgi dara visu, lai terminmāls tiešām strādātu labi, rūpējas par firmas labo slavu. Ir izdevies saliedēt cilvēku grupu, ko pieņemts saukt par komandu, kas ir gan kolēģi, gan domubiedri.

Konkurence

Šobrīd ir gluži vai modes lieta būvēt jaunus naftas pārkraušanas terminālus ne vien Latvijā, bet arī mūsu kaimiņvalstīs: tiek rekonstruēts Klaipēdas naftas terminmāls, tiek būvēts jauns terminālis Būtiņģē, celtniecības darbi norit Tallinā Mūgas ostā, arī Krievija vēlas būvēt. Tajā pašā laikā tiek runāts par naftas pārkraušanas terminālu celtniecību Rīgā un Liepājā. Būtu mērķtiecīgi šo jautājumu vēlreiz apsvērt valsts mērogā, it īpaši ņemot vērā to apstākli, ka naftas un naftas produktu kopējie eksporta apjomi no Krievijas samazinās, bet pašlaik un paredzamajā nākotnē nav un netiks noslogotas esošo naftas un naftas produktu ter-



Lieli līdzekļi ieguldīti rekonstrukcijas darbos.

minālu VAS *VENTSPILS NAFTA* un AS *VENTBUNKERS* jaudas.

Konkurences apstākļos strādāt ir pietiekami grūti, jo ir vienkārši par maz, ka ir tikai naftas termināls kā tāds - vienalga, jauns vai vecs.

Nedaudz statistikas

Piemēram, Lietuvas laikraksts *LIETUVOS AIDAS* sniedz sekojošus rādītājus par Klaipēdas terminālu (kas bija galvenais Krievijas mazuta eksportētājs uz Rietumiem), kur «ziedu laikos» tika pārkrauti 11 milj. tonnu gadā.

1994. gada 1 mēneša vidējais rādītājs bija 41, 7 tūkst. tonnu,

1995. gadā – 26, 7 tūkst. tonnu.

Neraugoties uz konkurenci, mūsu kravas apgrozījumi pastāvīgi aug:

1993. g. apstrādāti 810804, 900 t,
1994. g. – 864004, 075 t,
1995g. – 1 153977, 993 t.

Vērā ņemams sasniegums, it īpaši atskatoties uz Ventspils ostai visu laiku labāko rādītāju šajā nozarē - 1, 5 milj. t 1986. gadā.

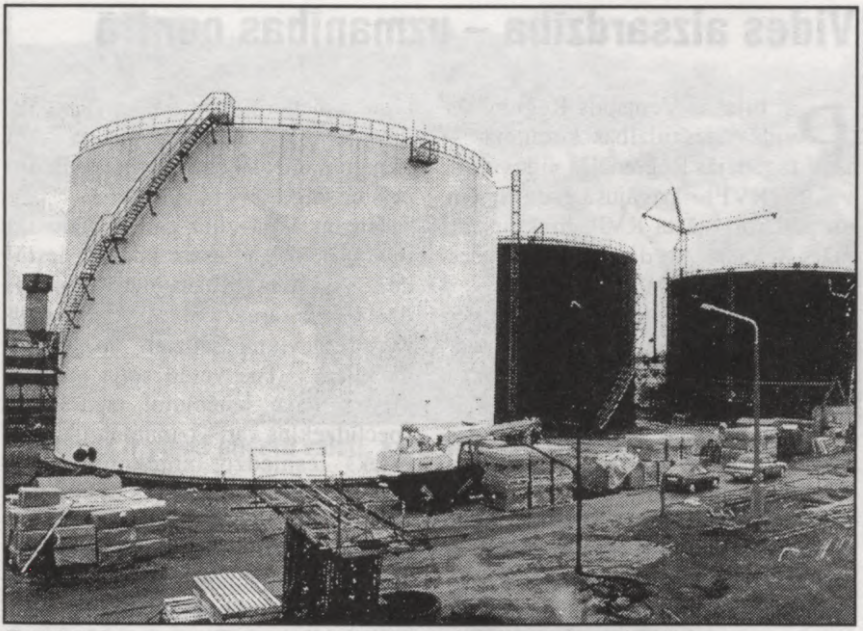
Nodokļi

Par nodokļiem runājot, - vienmēr esam bijuši laikraksta *DIENAS BIZNESS* lielāko nodokļu maksātāju sarakstu topos attiecīgajā «svara kategorijā».

Tranzītbizness

Ir radusies izpratne gan valdības, gan prezidenta līmenī par tranzītbiznesu un tā no zīmi Latvijas ekonomikā. Lielu ieguldījumu tranzīta attīstībā mūsu valstī dod Tranzīta biznesa asociācija Aivara Lemberga vadībā. Šī asociācija tika izveidota ar mērķi stiprināt tranzīta biznesa pozīcijas, piedaloties daudzu svarīgu valsts jautājumu risināšanā: par dzelzceļa tarifu politiku, par muitas darba uzlabošanu.

Valdības līmenī kaut kas būtu jādara dzelzceļa labā. Saspringtais budžeta stāvoklis un vispārīgā saimnieciskā situācija neļauj sakārtot dzelzceļa pārvadājumu tarifu politiku.



Uzsākta trīs jaunu rezervuāru montāža. (1995. gada rudens)

Būtībā pasažieru pārvadājumus vēl arvien dotē no kravu pārvadājumiem, un tas veido augstos tarifus, kas atbaida mūsu tranzīta partnerus.

Sabiedrības prestižs

Ar neatlaidīgu un pašaizliedzīgu visu sabiedrībā strādājošo darbu esam panākuši, ka ar mūsu uzņēmumu rēķinās kā ar stabilu un uzticamu partneri, ka AS *VENTBUNKERS* vārds kļūst pazīstams kā Latvijā, tā arī aiz tās robežām Austrumos un Rietumos.

Tādēļ gluži likumsakarīgi šā gada 6. novembrī AS *VENTBUNKERS* bija to pasaules firmu vidū, kuras saņēma Eiropas balvu par kvalitāti.

Balvas iniciatori ir Tirdzniecības līderu klubs un izdevniecība *EDITORIAL OFFICE*. Tirdzniecības līderu klubs ir dibināts 1979. gadā un apvieno savās rindās dalībniekus no 120 valstīm. Kluba galvenais mērķis ir veicināt kontaktu nodibināšanu starp biznesmeņiem visā pasaulē, kā arī atbalstīt gan Eiropas firmas un uzņēmumus, gan citvalstu firmas, kuras darbojas Eiropas tirgū.

Informācija par firmām, kuras tiek izvirzītas apbalvošanai, tiek saņemta no kluba biedriem, Rūpniecības un Tirdzniecības palātām, tirgus izpētes pārskatiem. Trofeja, kas nedaudz atgādina zelta dievieti, tiek piešķirta firmām un uzņēmumiem, kas piedāvā īpaši kvalitatīvus ražojumus vai pakalpojumus.

Apbalvojums dod tiesības izmantot trofejas logo visos uzņēmuma reklāmas materiālos, tādējādi kalpojot par vēl vienu argumentu firmas labajai reputācijai tās partneru acīs. Tomēr galvenais arguments, mūsuprāt, ir un paliek darbs.

A. Feiberga
G.Šīmanis

Vides aizsardzība – uzmanības centrā

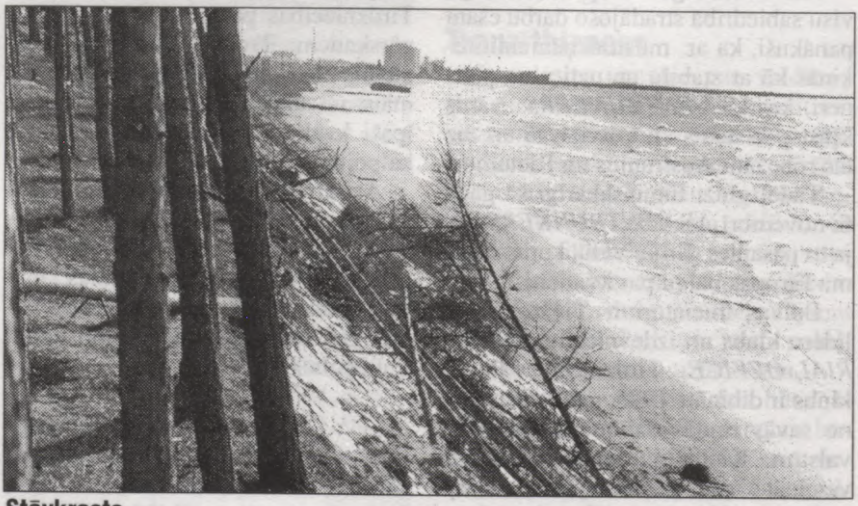
Par bijušās Ventspils Reģionālās vides aizsardzības komitejas – tagadējās Reģionālās vides pārvaldes (RVP) – pagājušā gada rūpēm un padarīto stāsta RVP direktors Ilmārs Sekacis un direktora vietniece Velga Borovikova.

I.S.: — Negribas īpaši uzsvērt negatīvo. Ar to jau tā pārblīvēti visi masu informācijas līdzekļi. Tāpēc teikšu īsi: dzīvojam tāpat kā visi pārējie mūsu valstī, ne labāk, ne sliktāk. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijā aizvadītajā gadā notika reorganizācija. Jāteic, ka biju cerējis no šī procesa daudz vairāk. Patlaban tas drīzāk agādina izkārtnes maiņu. Paplašinājušās vienīgi mūsu funkcijas, mums nodota kontrole pār būvniecību, teritoriālo un reģionālo plānošanu, vides izglītību un vēl dažas.

Pozitīvais – valsts pārvaldes decentralizācija un tās rezultātā līdzšinējo funkciju nodošana vietējām Reģionālajām pārvaldēm. Tās labāk pārzina vietējās īpatnības un ir daudz kompetentākas daudzu jo daudzu jautājumā pieņemšanā vai izlemšanā. Izdevīgi tas ir arī cilvēkiem, jo katra jautājuma noskaidrošanai nav jāmēro ceļš uz Rīgu.

Finansiālajā ziņā gan nekādu izmaiņu nebūs, jo esam budžeta iestāde... Arī mums finansējums no budžeta tiek samazināts, un lielu daļu savu izdevumu sedzam no speclīdzekļiem. Tos veido soda naudas, virslimiti u.c. ieņēmumi, taču šogad speclīdzekļus varēs izmantot, tikai iepriekš iesniedzot aprēķinu tāmes. Speclīdzekļi koncentrēsies kontos valsts kases norēķinu centros. Pagaidām visas konsultācijas ir bezmaksas, bet tas nozīmē, ka šajā gadījumā tieši valsts apmaksā kāda privātuzņēmēja iniciatīvas. Protams, maksas pakalpojumus mēs varētu sniegt tikai jautājumos, kas nav iekļauti mūsu kontroles funkcijās.

Jācer, ka ar laiku šie jautājumi tiks sakārtoti, tad arī mēs varēsim normāli izdzīvot. Neprognozēju pārticību, bet tieši tādu – normālu iestādes izdzīvošanu.



Stāvkrasts.



Ventspils ir pirmā pilsēta valstī, kurā tika izstrādāts mūsdienīgs vides politikas plāns.

RVP pārzina triju rajonu teritoriju. Jāteic, ka situācija tajos ir gan līdzīga, gan visai atšķirīga.

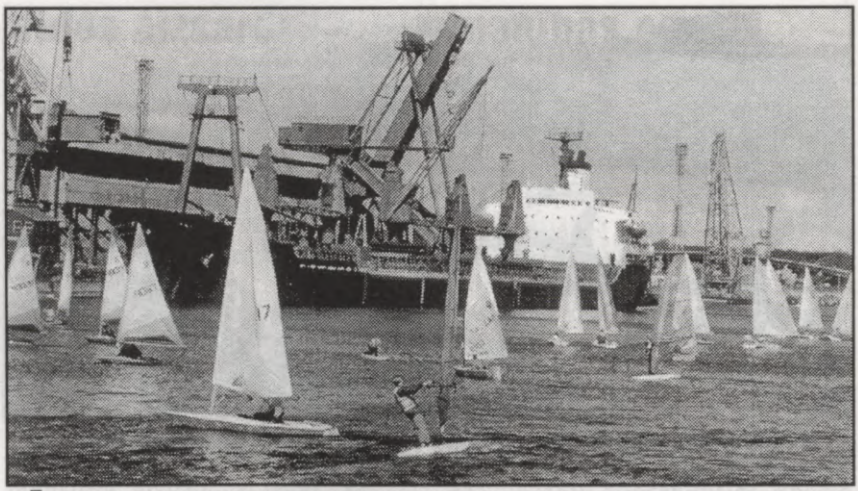
Ventspils rajons ir viens no lielākajiem apmežotajiem tuksnešiem valstī. Talsu rajonā īpašas problēmas vides aizsardzības jautājumos nav. Tukuma rajonā sakarā ar pārstrādes uzņēmumu attīstību šādas problēmas bijušas, taču risinājumu atrast var vienmēr, ja ir vēlēšanās, tāpēc neko īpaši uzsvērt negribētos.

Ļoti specifiska ir Ventspils pilsēta. Tā ir ne tikai nozīmīgs valsts ekonomiskais centrs, bet arī pirmā pilsēta valstī, kurā tika izstrādāts mūsdienīgs vides politikas plāns.Tagad to sekmīgi īsteno. Strikti tiek realizēts vides politikas un ekonomiskās attīstības līdzsvars, kam būtu jāsaglabājas. Taču jāatceras, ka Ventspils ir patiesi ļoti nozīmīgs ekonomiskais centrs! Ja nepelnīsim, tad būsim nabagi un nevarēsim palīdzēt ne vides sargāšanā, ne sakopšanā.

Uzteicami ir tas, ka Ventspilī – un atkal pirmajā pilsētā valstī – ieviesta uzņēmumu darbības licencēšana. Tas ir process, nevis kaut kas sastindzis un nemainīgs, tāpēc pastāv arī pretrunas starp licencē noteiktajām prasībām un realitāti, taču tās faktiski ir tik nebūtiskas vai īsā laika posmā pārvaramas, ka nav atsevišķas sarunas vērtas.

Piemēram, kālija sāls kompleksa darbību arī nosaka šī uzņēmuma licence, kurā noteikts, ka tuvākajos gados jāveic dažādi pārkārtošanas, tehnoloģijas pilnveidošanas un reorganizācijas pasākumi, lai jūtami palielinātu kravu apgrozījumu terminālā. Taču jāuzsver, ka esošā tehnoloģija pilnībā spēj nodrošināt pašreizējo un arī tuvākajā laikā nebūtiski pieaugošo kravu pārkraušanas apjomu. Ar vienu ļoti svarīgu piebildi – šī tehnoloģija ir precīzi jāievēro! Mēs joprojām netiekam vaļā no vecā ieraduma, – ja nekontrolē, tad var strādāt pa roku galam.

Arī aizvadītajā gadā a/s *KĀLIJA PARKS* ir bijuši gan nopietnāki, gan niecīgāki pārkāpumi. RVP bija spiesta uz laiku pārtraukt un pēc tam noteikt stingru grafiku konstrukciju un noliktavu attīrīšanas darbiem, jo, attīrot noliktavu sienas no rūsas kārtas ar smilšu strūklas palīdzību, vidē nokļuva hlora joni, kas atradās rūsā. Bīstams un kaitīgs ir nevis pats kālijs, bet gan hlora sāļi, ar kuriem ir piesātināta rūsa. Remontdarbu laikā



KĀLIJA PARKS **darījis daudz, lai savu kravu apstrādi padaritu ekoloģiski drošu.**

1995. gada vasarā atkal bija vērojama koku un augu apdedzināšana, taču nepareizs ir spriedums, ka pārkāpti pārkraušanas noteikumi. Aplams arī mazdārziņu īpašnieku sašutums, ka kālija sāls mākoņi apdedzinājuši augus – gurķus, pupiņas, tomātus. To veicināja aizvadītās vasaras negantais karstums un vīrusi, kas «mīl» tādus apstākļus.

Hlora jonu ietekmes sfēra ir visai ierobežota.

V.B.: — Pēdējos pāris gados mūsu reģionu apsēduši degvielas zagļi. Viņiem iepaticies naftas produktu vads *DRAUDZĪBA*, zagļi urbj tajā caurumus, kas izraisa degvielas noplūdes un vides piesārņošanu. Aizvadītajā gadā vien divas avārijas tieši saistītas ar naftas produktu vadu. Pati lielākā un pēdējā, kad zemē izplūda vairāk nekā 500 tonnu dīzeļdegvielas.

Avāriju biežums liek domāt par to, ka steidzami jārisina jautājums par speciāla dienesta izveidi Ventspilī, jo pieredze, ko esam guvuši no pēdējās avārijas, šī dienesta ne pieciešamību apstiprina. Naftas produktu vada īpašnieks *LATROSTRANS*, pro tams, darbojas efektīvi, ātri un kvalitatīvi, taču rezultāts būtu daudz iespaidīgāks, ja visa nepieciešamā tehnika būtu pilsētā, pa rokai. Tad izplūdušās degvielas apjoms būtu daudz mazāks. Visa avārijas likvidēšanai nepieciešamā tehnika šoreiz bija jāved no Daugavpils, bet avārijas reizē katra minūte ir svarīga.

Nav atrisināts arī piesārņotās un savāktās grunts izvietošanas jautājums. Izgāztuvē tai nebūtu vietas, tas ir ekonomiski tuvredzīgi, jo, apstrādājot ar bioloģiskajiem preparātiem, iespējama degvielas atdalīšana un izmantošana.

I.S.: — Ventspilī ir ķīmisko un ugunsnedrošo kravu pārkraušanas termināli, tāpēc jābūt saskaņotai visu to institūciju darbībai, kuru kompetencē ir rūpēties un nodrošināt cilvēku un vides aizsardzību. Salīdzinot ar 1992. gadu, situācija ir jūtami uzlabojusies, taču daudz kas pagaidām vēl ir vēlmju līmenī, bet tāpēc jau mēs esam, lai rīt īstenotu to, par ko runājam šodien.

I. Vembre

Liepājas osta var kļūt konkurētspējīga

Krievijas rūpnieku un uzņēmēju savienība un Liepājas pilsētas dome, Liepājas ostas pārvalde, Liepājas ostas nomnieku asociācija un firma *SKONTO* 1996. gada 25. jūlijā parakstīja nodomu protokolu, kas paredz palielināt Krievijas tranzīta kravu apgrozījumu Liepājas ostā. Par vizīti un tās rezultātiem stāsta Liepājas ostas nomnieku asociācijas prezidents un firmas *TRANS–LIEPĀJA* ģenerāldirektors **Imants Cibulis.**



Liepājas ostas nomnieku asociācijas prezidents un *TRANS-LIEPĀJA* ģenerāldirektors Imants Cibulis.

— Liepājā uzturējās Krievijas biznesmeņu grupa, kas pārstāvēja 4000 lielu biznesmeņu organizāciju. Tā iepazinās ar Liepājas ostu, tās iespējām un izvērtēja savu interešu loku šajā ostā. Krievijas biznesa ļaužu interesi izraisīja informācija par brīvās ekonomiskās zonas izveidošanu Liepājas ostā. Jau šodien jāatzīst, ka tranzītbiznesā dominē kravu plūsma no Austrumiem uz Rietumiem, tāpēc tieši Austrumiem jāpievērš īpaša vērība. Gribu atzīmēt, ka Krievijas biznesa ļaudis nebija atbraukuši uz Liepāju nesagatavojušies un neinformēti par Liepājas ostas attīstības iespējām. Viņiem bija interese un lietišķi piedāvājumi ar savām investīcijām piedalīties ostas projektos. Izskanēja doma, ka Krievijas uzņēmēji ir gatavi piedalīties Liepājas ostas piestātņu rekonstrukcijas darbu un viļņlauža atjaunošanas finansēšanā. Darba grupas nākamā tikšanās būs augustā Maskavā, bet mūsu uzdevums līdz 1. septembrim izveidot savu darba grupu, lai iesākto darbu varētu sekmīgi turpināt. Ja visi projekti tiks realizēti, jau tuvākajā laikā strauji palielināsies ģenerālkravu plūsma caur Liepājas ostu, kas gadā varētu veidot 6 miljonus tonnu (1995. gadā kravu apgrozījums bija 1 440 000 tonnu) lielu kravu apgrozījumu. Krievijas uzņēmējus īpaši interesē investīciju piesaistīšana atvieglotu nodokļu apstākļos, kādi būs brīvās ekonomiskās zonas izveidošanas gadījumā.

— Cik sekmīgi darbojas Liepājas ostas nomnieku asociācija?

— Liepājas ostas nomnieku asociācija radās, lai koordinētu darbu Liepājas ostā, jo bieži vien nācās pārliecināties, ka osta zaudē savu imidžu tieši nekoordinētas un nepārdomātas rīcības rezultātā. Piemēram, Liepājas ostai piedāvāja kādu kravu veidu, bet viena atsevišķa firma šo kravu nespēj apstrādāt. Taču informācija citu Liepājas ostas uzņēmēju rīcībā tā arī nenonāca. Kravu zaudēja atsevišķs uzņēmums, bet kravu apgrozījuma pieaugumu – visa Liepājas osta kopumā. Bieži vien nācās pārliecināties arī par negodīgu konkurenci dažu firmu starpā. Meklējot kravas

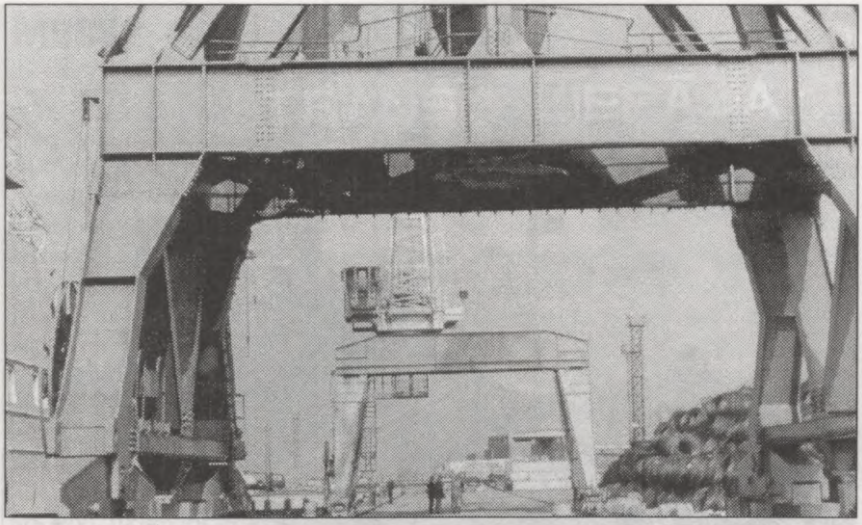


Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja.

Liepājas ostai, bieži izrādījās, ka kolēģi jau attiecīgās organizācijās ir bijuši un atstājuši ne vienmēr to informāciju, kas celtu Liepājas ostas prestižu. Liepājas ostas nomnieku asociācija cenšas nepieļaut šādu rīcību. Bieži vien nākas pārliecināties, ka kravu nosūtītāji netic informācijai, ka Liepājas ostā var veikt lielus darbu apjomus. Savukārt mēs strādājam un pierādām, ka strādāt ne tikai gribam, bet arī varam. Skaitļi liecina, ka tie nav tikai tukši vārdi. Līdz 1. jūnijam firma *TERRABALT* apstrādājusi 174 tūkstošus tonnu, *TRANS–LIEPĀJA* – 132 tūkstošus tonnu, bet firma *LASKANA* – 128 tūkstošus tonnu kravu. Kravu apjoms salīdzinājumā ar pagājušā gada pirmo piecu mēnešu apstrādātajām kravām ir ievērojami palielinājies. Bet tas nekādā gadījumā nenozīmē, ka Liepājas nomnieki un Liepājas ostas pārvalde ir apmierināta ar sasniegto. Vēl daudz darāmā, lai rekonstruētu, modernizētu ostu un piesaistītu arvien jaunas kravas un kravu veidus. Lai operatīvāk varētu organizēt darbu, Liepājas ostas nomnieku asociācija iestājās Latvijas Tranzīta Biznesa asociācijā. Šeit iegūstam operatīvu informāciju. Uzskatu, ka konkurence Latvijas ostu starpā noteikti būs, taču biznesa attiecībām jābūt civilizētām.



Ik gadu Liepājas osta kāpina kravu apstrādes apjomus. (1996. gada vasara.)

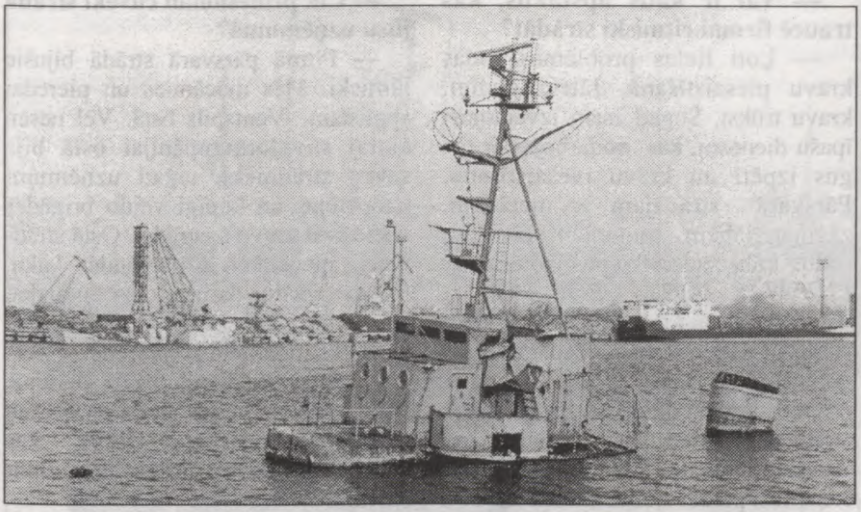


***TRANS–LIEPĀJA* 1996. gada pirmajā pusgadā apstrādāja 132 tūkstošus tonnu kravas.**

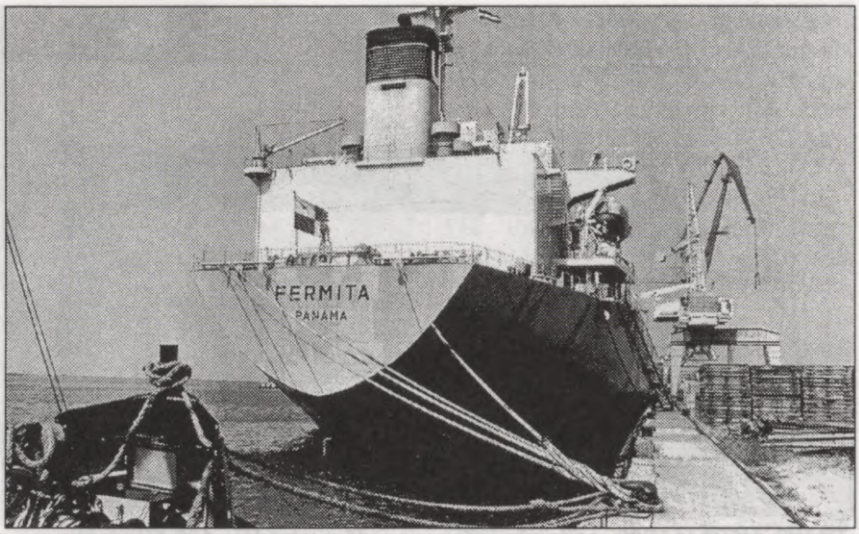
TRANS– LIEPĀJA palielina kravu apjomus

Firma *TRANS– LIEPĀJA* ir viena no tām firmām, kas 1996. gada pirmajā pusgadā apstrādājusi ievērojamu kravu apjomu – 132 tūkstošus tonnu. Stāsta firmas komercdirektors **Pēteris Iesalnieks**.

— Pēc Krievijas armijas aiziešanas Liepājas osta mantojumā saņēma teritoriju, kur bija nepieciešams atjaunot gan dzelzceļa pievedceļus, gan komunikācijas. Bija jāiegulda prāvi līdzekļi, jāmeklē kredīti, lai osta vispār varētu sāk strādāt. Arī mūsu firma ostas



Ostas attīstību vēl joprojām kavē padomju armijas atstātās zemūdenes un kara kuģi.



Ik mēnesi *TRANS–LIEPĀJA* pārkrauj aptuveni 25 tūkstošus tonnu *LIEPĀJAS METALURGA* produkcijas.

rekonstrukcijā ir ieguldījusi prāvus līdzekļus. Esam izbūvējuši 400 metrus garu piestātni, lai varētu apstrādāt lielos kuģus. Par savu mērķi neizvirzām tūlīt sakārtot un ierīkot visus kravu laukumus, bet darbus veicam pakāpeniski.

— Vai ir kāds apstāklis, kas traucē firmai ritmiski strādāt?

— Ļoti lielas problēmas rodas kravu piesaistīšanā. Jāteic godīgi, kravu trūkst. Šogad esam izveidojuši īpašu dienestu, kas nodarbojas ar tirgus izpēti un kravu piesaistīšanu. Pārsvarā strādājam ar metāliem, zāģmateriāliem, minerālmēsliem un sodu. Laba sadarbība izveidojusies ar *LIEPĀJAS METALURGU*. Tas ir uzņēmums, ar kuru kopā var plānot ritmisku darbu. Ik mēnesi pārkraujam aptuveni 25 tūkstošus tonnu šī uzņēmuma produkcijas. Mūsu uzņēmums strādā ar tranzītkravām, kas virzās no Austrumiem uz Rietumiem. Esam saņēmuši piedāvājumu strādāt arī otrā virzienā, bet šis projekts pagaidām nerealizējas, jo ārzemju firmas nav drošas, vai Latvija spēj garantēt kravu drošību. Kamēr nebūs sakārtota Latvijas likumdošana, profesionālā līmenī nestrādās muita un robežsargi, tranzītceļš nebūs datorizēts, līdzīgi projekti paliks vienīgi labu ieceru līmenī.

— Cik profesionāli cilvēki strādā jūsu uzņēmumā?

— Firmā pārsvarā strādā bijušie jūrnieki. Mēs mācāmies un pieredzi apgūstam Ventspils ostā. Vēl nesen katrai stividorkompānijai ostā bija savi strādnieki, tagad uzņēmumi kooperējas un kopīgi veido brigādes operatīvai kravu apstrādei. Ostā strādniekus pieņemam uz pārbaudes laiku. Daudzi neiztur darba slodzi un aiziet, bet darbavietas brīvas nekad nav, jo bezdarbs rada lielu konkurenci.

Liepājas ostai vēl daudz darāmā, taču iesāktais darbs liecina, ka šeit iesākts mērķtiecīgs darbs, kas nodrošinās Liepājas ostas konkurētspēju.

A. Freiberga

Mūsu «mazās» ostas

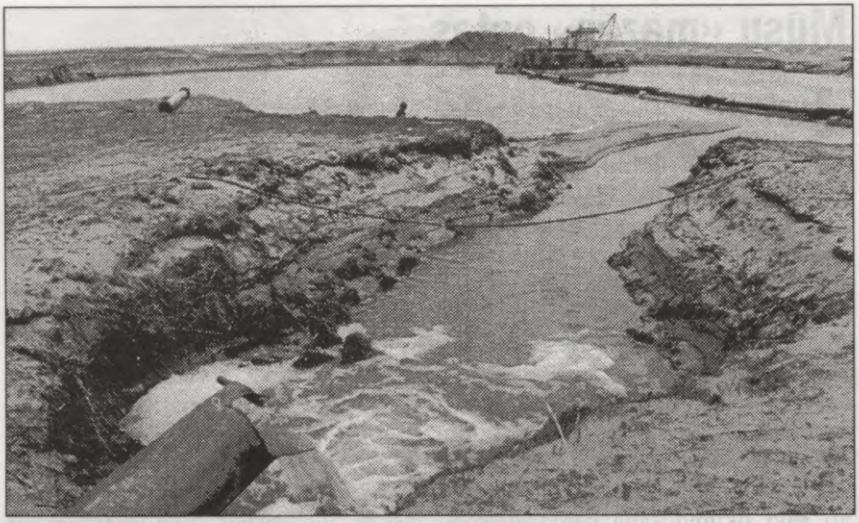
Šobrīd visai populārajam apzīmējumam «mazās ostas» nav īstas definīcijas, nav arī noteiktu kvalitatīvu vai kvantitatīvu kritēriju. Acīmredzot «mazs ir viss, kas nav liels», un mazās ostas ir tās, kuras neatrodas Liepājā, Ventspilī un Rīgā. Tās visas ir kādreizējās zvejas ostas un to pāriešanu tirdzniecības ostu statusā veicinājuši vairāki apstākļi, tai skaitā zvejniecības krīze, «brīvais tirgus», robežapsardzes un muitas režīma izmaiņas. Tāpat kā «lielajām» tām bez ostu kapteiņiem ir arī savi likumdošanā paredzēti pārvaldnieki. To attīstības jautājumi tiek apspriesti vairāk vai mazāk konceptuāli dažādos varas līmeņos, parasti atsevišķi no «lielo» problēmām. Latvijas Jūras administrācijā pastāv atsevišķs mazo ostu kapteiņa amats. Sagatavots pat sevišķs «Likums par mazajām ostām»; domas par tā pieņemšanas lietderību gan dalās. Jaunā likuma pretinieki norāda, ka neskaidro juridisko jautājumu noregulēšanai pietiktu ar dažām izmaiņām jau spēkā esošajā «Likumā par ostām».

Vai tiešām bez kvantitatīviem rādītājiem ir vēl citas būtiskas atšķirības starp «mazajām ostām» un «ostām»? Vispār jau pastāv, pastāv kaut vai tādēļ, ka īpašuma tiesību jautājumi te stipri sarežģītāki. Sarežģījušies tie atgūtās neatkarības pirmajos gados, kad (tāpat kā šodien) atļauts bija viss, kas nav aizliegts.

Zvejas ostas padomju gados piederēja galvenokārt zvejnieku kolhoziem. (Jāpiebilst, ka vārds «piederēja» padomju konstitūcijas un juridisko normu sarežģītajā izpratnē tikai ar grūtībām un visai nosacīti pārvēršams mūsdienu «kapitālistisko» īpašuma attiecību normās.) Daļu lielākajām hidrotehniskajām būvēm nepieciešamo līdzekļu bija



Salacgrīvas osta.



Top Ainažu osta.

piešķīrusi padomju valsts, kuras likumīgā mantiniece tagad bija Latvijas Republika, resp. vietējās pašvaldības. Sākoties diezgan haotiskai un neviena īsti nekontrolētai zvejnieku kolhozu pārveidošanai paju un akciju sabiedrībās, šo valsts īpašuma daļu parasti ignorēja. Tāpat bija piemirsies, ka lielākā daļa zvejas ostu un ievērojama daļa būvju jau eksistēja 1940. gadā kā Latvijas Republikas īpašums. Tas viss nonāca jauno īpašnieku resp. akciju un paju sabiedrību rokās.

Taču lielākā daļa šo sabiedrību gandrīz tūlīt sašķēlās atsevišķos juridisku vai fizisku personu īpašumos. Īpašnieki ne vienmēr varēja atrast kopīgu valodu, bet tiem piederošo objektu veiksmīga ekspluatācija parasti bija iespējama tikai intereses apvienojot. Daudzviet sākās juridisku strīdu haoss; dažviet tas vēl turpinās.

Bet ostas pa to laiku aizsērēja... Te nonākam vēl pie vienas mazo ostu īpatnības: to darbības nodrošināšanai vajadzīgi samērā lieli kapitālieguldījumi. (Lieki piebilst, ka jaunajiem saimniekiem šādas naudas visbiežāk nav.) Ostu darbība jāpārprofilē, turklāt jaunais darbības veids prasa lielākus dziļumus, plašākus apgriešanās baseinus, jaunus pievedceļus un vēl daudz ko citu. Taču ieilgušajos strīdos par īpašumtiesībām nebija laika un iespēju nodrošināt to pašu veco dziļumu saglabāšanu. Kanāli aizsērēja, bojājās moli, viļņlauži un piestātnes.

Mazās ostas pēdējos gados saņēmušas visai iespaidīgas summas darbības uzturēšanai un attīstībai. (Galvenokārt tā ir «lielo» ostu nopelnītā nauda.) Šie izdevumi visos gadījumos ir lielāki nekā pašu ostu ienākumi to saimnieciskās darbības rezultātā. Tātad mazās ostas šobrīd strādā ar zaudējumiem! Taču šāds apgalvojums, lai gan formāli pareizs, neatspoguļo patieso situāciju. Dotācijām šo ostu attīstībai ir īslaicīgs raksturs, jo nostiprinājušās tās iztiek saviem līdzekļiem (vai meklē sponsorus). Mazo ostu attīstībai ir neapšaubāmi liela nozīme vietējās panīkušās saimniecības



Pāvilosta.

dzīves atjaunošanā, tai skaitā jaunu darba vietu radīšanā. Tas šobrīd ir galvenais arguments pret samērā stipro opozīciju, kas uzskata, ka šīm ostām piešķirtā nauda tiek «ierakta smiltīs».

Salacgrīva ir mūsu tālākā ziemeļu osta. Šeit navigāciju vairāk kā citur apgrūtina ledus, taču arī pēc bargās 1995. – 1996. gada ziemas jau aprīļa beigās Salacgrīvā ienāca pirmie divi kuģi. Pēc kravu apgrozījuma pēdējos gados tā stabili ieņem pirmo vietu starp mazajām ostām. Caur Salacgrīvu izved kokmateriālus, ostā darbojas četras eksportfirmas. To apmeklējuši kuģi ar Latvijas, Krievijas Igaunijas, Zviedrijas un Vācijas karogiem, arī daži «lēto flagu» reprezentanti. Zāģmateriālus izved galvenokārt uz Lielbritāniju, bet papīrmalku – uz Zviedriju. Salacgrīvas ostas kapteinis Edgars Murds un pārvaldnieks Jānis Megnis lepojas ar to, ka, salīdzinot ostas teritoriju ar kravu apgrozījumu, tikai Ventspilij šis efektivitātes rādītājs ir augstāks; Rīgas ostā tas esot tikai 55% no Salacgrīvas, Liepājā – 30%. 1995. gadā Salacgrīvā, neskaitot zvejas kuģus, nomuitoti 145 kuģi, tātad to apmeklējuši vidēji 0,8 kuģi diennaktī. Nelielā apjomā Salacgrīvā ieved arī zivis.

Iespējams, ka ne tik tālā nākotnē Salacgrīva zaudēs mūsu visvairāk uz ziemeļiem izvirzītās ostas godu, jo samērā aktīvi notiek Ainažu ostas atjaunošana 13 kilometru attālumā. Pasākuma dārgs un tādēļ plašākas diskusijas vērts. (Jāpiebilst, ka pagaidām netiek atjaunota Kuivižu osta – tieši pusceļā starp Salacgrīvu un Ainažiem.)

Vēsturiski Ainaži un Salacgrīva apskatāmas vislabāk kopā – kas vienai spožums, otrai posts. Osta Salacas grīvā pastāvējusi jau 13. gadsimtā. Vairāk vai mazāk aktīvi tā izmantota vienmēr, neskatoties uz smilšu sanesumiem un nepietiekamajiem dziļumiem. Pagājušā gadsimta beigās



Mērsraga osta.

cara ierēdņi nolēma piešķirt līdzekļus Salacgrīvas ostas padziļināšanai un molu būvei. Taču projekts palika nerealizēts, naudu izmantoja citas ostas ierīkošanai – Ainažos.

Laiku gaitā Ainaži bijuši kluss lībiešu un latviešu apdzīvots zvejniekciems, kura rakstītās vēstures pirmsākumi meklējami ne agrāk kā pagājušajā gadsimtā. Te jūrā neietek neviena upe, kuras grīva veidotu kaut nelielu dabisko ostu. Zvejnieki savas laivas izvilka krastā. Īstā Ainažu vēsture sākās 1864. gadā, kad pēc Krišjāņa Valdemāra iniciatīvas un ar vietējo jūrasbraucēju aktīvu finansiālo atbalstu te tika atvērta šodien leģendārā jūrskola. Drīz ainažnieki guva ievērojamus panākumus arī burinieku būvē. Kā daudzviet tagadējā Latvijā, kuģus būvēja krastā un jūrā nolaida pa ietaukotiem baļķiem. Ainažos būvētie kuģi te nekad vairs neatgriezās, jo nebija ostas. Ainažu kuģīpašnieku darbība bija veiksmīga, to turība un līdz ar to arī sabiedriskā ietekme auga. Vispirms viņi panāca muitas valdes atvēršanu savā ciematā, tā novēršot formālos šķēršļus kuģu reģistrācijai resp. pierakstīšanai Ainažos. Rezultātā 1883. gadā šeit bija pierakstīti 83 kuģi, gandrīz tikpat, cik toreizējā Krievijas impērijas galvaspilsētā Pēterburgā! Taču ostas Ainažos joprojām nebija.

Ostu sāka būvēt gadsimtu mijā par sākotnēji Salacgrīvas izbūvei paredzēto naudu. To atklāja 1903. gadā. Konkurences cīņā tūlīt tai bīstama izrādījās Pērnava, caur kuru joprojām novirzījās daudz kravu. Salacgrīva varēja konkurēt tikai līdz 1912. gadam, kad tika atklāts Valmieras – Ainažu šaursliežu dzelzceļš.

Pirmās Latvijas Republikas gados Ainažu ostu izmantoja kokmateriālu eksportam, lai gan nepietiekamie dziļumi spieda tvaikoņus iekraut reidā. Ierobežotā apjomā turpināja darboties arī Salacgrīvas osta, galvenokārt gan zvejas vajadzībām un kokmateriālu izvešanai uz Rīgu.

Skultes zvejnieku ostu atklāja zemkopības ministrs J. Birznieks un

Jūrniecības departamenta direktors P. Stakle 1939. gada 7. oktobrī. Abpus Aģes grīvai jūrā bija izbūvēti 350 m gari moli, dziļums starp tiem 4,5 metri. Tika atklāta arī piemiņas plāksne, lai nākamām paaudzēm vēstītu, ka osta izbūvēta pēc Valsts prezidenta Kārļa Ulmaņa ierosmes.

Padomju gados Skultes ostai nepiegrieza lielu vērību, un tās stāvoklis pasliktinājās. Nu jau gadus trīs lieli līdzekļi un pūles tiek ieguldīti ostas rekonstrukcijā, bez kā nav iespējams uzsākt nopietnu komercdarbību. Nākotnē liela naudas summa būtu vajadzīga akvatorijas paplašināšanai, tāpat vēlams izbūvēt dzelzceļu 2,2 km garumā, kas savienotu Skultes ostu ar Rīgas – Alojas līniju. (Tad Skulte būtu vienīgā no mazajām ostām, kuras preču plūsmu bez autotransporta nodrošinātu arī dzelzceļš.)

Pagaidām komercdarbībai neliels apjoms un Skulte galvenokārt ir zvejas osta. Caur to ieved arī zivis no Norvēģijas. Tā samērā pievilcīga ārzemju jahtām, jo iekārtota viesnīca un citas ērtības burātājiem; arī Rīga tuvu.

Skultes ostas kapteinis ir Aigars Pečaks, pārvaldnieks – Guntars Jansons.

Lielupes osta atrodas tāda paša nosaukuma upes kreisajā krastā pie ietekas jūrā. Tā izbūvēta Latvijas PSR gados. Administratīvi osta ietilpst Jūrmalas teritorijā, ar ko jārēķinās, izvēršot komercdarbību – kokmateriālus cauri kūrortpilsētai vest nevar. Lielupe tiek izmantota kā zvejas osta. Turklāt tā ieņem pirmo vietu Latvijas mazo ostu vidū to apmeklējušo jahtu skaita ziņā. Ostas kapteinis ir Nikolajs Moskovčenko. Pārvaldnieks Jānis Arnicāns reizē ir arī zivju apstrādes a/s «Jūras līcis» direktora vietnieks, kas norāda uz šī uzņēmuma ciešo sadarbību ar ostu.

Engure izbūvēta padomju laikā, 50. gados kā zvejas osta un pagaidām tāda arī palikusi. Komercdarbību kavē piemērotas piestātnes trūkums, taču tās būvei vajadzīgs pusmiljons latu. Pastāvot cerības uz kādu vietējo firmu, kas varētu investēt ostas attīstību, lai eksportētu caur to kokmateriālus.

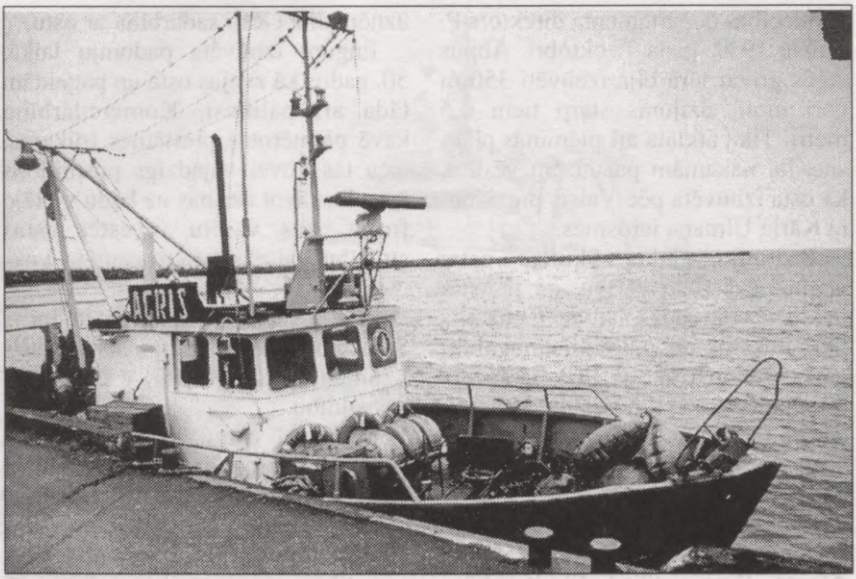
Engures ostas kapteinis ir Jurijs Sarabajevs, bet pārvaldnieks – Kārlis Kramens, kurš vada arī vietējo pašvaldību.

Mērsragā ostu sāk veidot 1842. gadā, kad izrok kanālu no Engures ezera uz jūru. Pirmais viļņlauzis pabeigts 1927. gadā, 30. gados ostas izbūve turpinās. Tā bijusi paredzēta ne tikai zvejniecības, bet arī piekrastes kuģniecības vajadzībām. Padomju gados tā tālāk paplašināta un padziļināta. Pēc pēdējās padziļināšanas 1994. gadā uzsākts veiksmīgs papīrmalkas eksports. Apgrozījuma ziņā Mērsrags šobrīd ieņem otro vietu aiz Salacgrīvas, un uzskatāms par visai perspektīvu.

Mērsraga ostas kapteinis ir Arnis Ķīsis, pārvaldnieks – Arvis Laterers.

Rojas osta pastāv jau no «cara laikiem». 1908. – 1910. gadā pret upes grīvu uzbūvēts 200 metrus garš viļņlauzis, 30. gados aiz tā bijis 3 m dziļums. Pēc kara viļņlauzis pamazām sabrucis. Vēlākos padomju gados osta pielāgota jūras zvejas vajadzībām, tā paplašināta un uzcelti jauni moli.

Daļēji aizsērējusī Rojas osta padziļināta 1995. gadā, atjaunoti agrākie dziļumi. Samērā aktīvs kokmateriālu eksports uzsākts gadu vēlāk. Te bāzējas samērā daudzi (no atlikušajiem!) zvejas kuģi. Arī Latvijas Jūras administrācijas glābšanas kuģim te stāvvieta, jo Roja šai ziņā izdevīgā vietā. Turklāt to



Engures osta.

kuplā skaitā apmeklējot jahtas.

Ostas kapteinis ir Juris Priede, pārvaldnieks – Osvalds Bergāns.

Septītā pēc skaita un vienīgā neaizsalstošā no Latvijas mazajām ostām ir Pāvilosta. Pašreizējā osta izbūvēta 1890. gadā, moli tad bijuši gan tikai 100 metrus gari. Burinieki un vēlāk piekrastes tvaikoņi no šejienes izveduši kokmateriālus, spirtu un ķieģeļus, visi šie vietējie ražojumi vesti galvenokārt uz Liepāju. 1931. gada locijā teikts, ka moli pagarināti un ostas dziļums ir 3 – 4 metri. Kuģus apkalpojuši privātie loči.

Šodien Pāvilostā izveidots apgriešanās laukums līdz 80 m gariem kuģiem. Savests kārtībā bojātais mols. Osta kalpo arī papīrmalkas un kokmateriālu izvešanai. Iebrauc jahtas. Burātāji gan vēlētos lielākas ērtības, taču to ierīkošana, kā apgalvo vietējie, ir tikai laika jautājums.

Pāvilostas kapteinis ir Haralds Lukševics, pārvaldnieks – Zigmunds Smirnovs.

Šobrīd grūti prognozēt, vai nākamajā gadu tūkstotī Latvijas piekraste pārvērtīsies par lielu vienlaidus ostu vai arī konkurences cīņā izdzīvos tikai dažas no septiņām (kopā ar Ainažiem – astoņām) pretendentēm uz bagātu nākotni. Naudas maz, tādēļ tā jāizlieto taupīgi un galvenais, mērķtiecīgi. Ostu attīstības nepieciešamību nevar pamatot ar apgalvojumu, ka «bijusi tikai osta, tad kravas plūdīs nepārtrauktā straumē». Vajadzīgi ekonomiski aprēķini, kā šodienas Latvijā saka: biznesa plāni. Lielāki dziļumi – lielāki kuģi... Bet vai tie uz šo ostu nāks? Tādēļ jātiek skaidrībā «cik dziļi rakt». Vietām vēl šīs skaidrības nav.

Lai izdodas mazo ostu pārvaldniekiem argumentēti pierādīt savu taisnību, bet Ostu padomei un Satiksmes ministrijai – pareizi sadalīt plānā maciņa saturu!

Raksts sagatavots 1996. gada 1. oktobrī
Arvis Pope

Pamatuzdevums – nodrošināt kuģošanas drošību

Aizvadīta vasara. Tuvojas laiks, kad Latvijas ostās ar lielāku intensitāti tiks apstrādātas kravas, daudz vairāk kuģu meklēs jūras ceļus gan uz Rīgu, Liepāju un Ventspili, gan mūsu valsts mazajām ostām. «Vai ostu kapteiņi un atbilstošie kuģošanas drošības dienesti tam ir gatavi?» – to jautājām Latvijas Jūras administrācijas direktoram Bruno Zeiliņam un Mazo ostu kapteinim Kornēlijam Rundānam.

Mazās ostas ir kuģošanai derīgas

B. Zeiliņš: — Vairāku gadu darbs mazo ostu padziļināšanā ir devis vēlamos rezultātus. Visur ir atjaunoti nepieciešamie dziļumi – par to liecina ostu kapteiņu, ostu pārvaldnieku un pašvaldību vadītāju paraksti dokumentos par ostu bagarēšanu.

Protams, daudzviet grunts ostās ir bijusi smagāka, nekā tas paredzēts, ir iztērēts vairāk līdzekļu, nekā sākumā bija plānots. Papildus finansējumu piešķīra ar īpašas Latvijas Ostu padomes izveidotās darba grupas akceptu. Jau 1994. gadā, kad sākās masveidīga mazo ostu atjaunošana, galvenais uzdevums bija ostas saglābt, neļaut tām vispār zust kuģošanai. Sākotnēji neliela «sēklas nauda» tika iedota ostu atjaunošanas projektu izstrādei, jo «uz vietām» tādu speciālistu nebija. Pēc projektu izstrādes, biznesa plānu radīšanas ostas tika atjaunotas ar karavānas *SEVERNAJA* palīdzību, jo Latvijas Ūdensceļi prasīja daudz augstāku samaksu. Šābrīža emocijas šo lietu sakarā nav saprotamas. Ja bija pretenzijas, tās vajadzēja «likt galdā» jau 1994. gadā.

Ar gandarījumu varam secināt, ka visās mūsu valsts mazajās ostās ir izveidoti kapteiņa dienesti, sarūpētas glābšanas laivas un kuteri, nodrošinātas mūsdienām atbilstošas sakaru un navigācijas iekārtas. Visās ostās ir veikti hidrogrāfijas darbi, rosīgi darbojas ostu pārvaldnieki komerckravu piesaistei.

Jūras administrācija nekad nav ietekmējusi vai kaut kādā veidā virzījusi ostu pārvaldnieku darbu – viņiem pašiem no ievāktajām kuģošanas nodevām osta ir jāuztur. Papildus asignējumu var saņemt tikai ar Latvijas Ostu padomes akceptu.

Nule kā Mērsraga ostai nopirkām velkoni par Jūras administrācijas līdzekļiem, jo bija nepieciešams drošs peldlīdzeklis (līdz šim tā bija parastā motorlaiva) loča nogādei uz kuģa.

K. Rundāns: — Kā jau tas vairākkārt rakstīts *JŪRAS VĒSTĪS*, mazo ostu atjaunošanā ir ieguldīti ļoti lieli līdzekļi. Ostu atjaunošanas darbs pamatā bija balstīts uz vēlmi šīs nelielās piekrastes ostas atstāt zvejas laivu un kuģīšu apritei, lielākās – kā Salacgrīva, Mērsrags, Roja, Pāvilosta, Skulte (nākotnē arī Ainaži) – izmantot komercpārvadājumiem ar sauskravu kuģiem.

Ostu dziļumu atjaunošanu pārraudzīja Jūras administrācija (lai gan līdzekļus pēc ostu pārvaldnieku pieprasījumiem piešķīra Latvijas Ostu padome), daudzviet dziļumi tika mērīti vairākkārt, pat pieaicinot neatkarīgos ekspertus no Ventspils ostas.

Darbu sākumā mērījumos bija vērojamas atšķirības, jo jaunā aparatūra, ko 1994. gadā sāka lietot mūsu Hidrogrāfijas dienests, caurmērā par 30 cm



Latvijas Jūras administrācijas direktors Bruno Zeiliņš.

dziļumu fiksēja atšķirīgāk nekā parastā lote. Tomēr visur darbi tika veikti kārtīgi, par ko liecina arī daudzie amatpersonu paraksti pēc objekta pieņemšanas attiecīgajos dokumentos.

ASTRA – modernākais glābšanas kuģis Baltijas jūrā

B. Zeiliņš: — Pateicoties mūsu sekmīgajai sadarbībai ar somu kuģu būvētājiem, Latvija šovasar ieguva modernāko glābšanas kuģi Baltijas jūrā. Pirkums bija dārgs, un ļoti žēl, ka Ostu padome neakceptēja sākt otra iecerētā glābšanas kuģa būvi, jo tādā gadījumā mūsu jūras valsts prestižs būtu patiesi augsts – visi teritoriālie ūdeņi no Rucavas Baltijas jūrā līdz Ainažiem Rīgas jūras līcī būtu «nosegti» ar glābšanas kuģiem, uz kuriem, pat pēc ASV kara jūrnieku vērtējuma, ir uzstādīta vismodernākā meklēšanas un glābšanas aparatūra un ierīces pasaulē. Ne velti par to mūs apskauž kaimiņvalstis.

ASTRA ir veikusi daudz izmēģinājuma braucienu (viens no pēdējiem – uz Salacgrīvu), lai pārbaudītu sakaru sistēmas jūrā un krastā.

ASTRA bāzēsies Ventspilī un apkalpos visu Baltijas jūru. Kuģim ir aprīkojums naftas savākšanai – 240 m garas jūras bonas un naftas savākšanas iekārta, stundā var savākt 12 t naftas.

Kuģis sevi ļoti labi parādīja arī Ventamonjakā notikušajās mācībās Ventspilī, apkalpe guva iemaņas darbam šādas katastrofas gadījumā, aizrādījumus nesaņēmām.

Jāteic, ka ne tikai ar *ASTRU* mēs varam lepoties. Mūsu kartogrāfijas dienests strādā ar vismodernāko aparatūru, datortīkls tiek papildināts ar visjaunākajām programmām, tādēļ varu teikt – mūsu pamatuzdevuma – kuģošanas drošības – nodrošinājumam tiek izmantota vismodernākā aparatūra pasaulē. Izveidojot Jūras administrācijas dienestus, man bija skaidrs – ar «humpalām» uzdevumus neatrisināsim. Ja paliktu dāvāto aparatūru līmenī, mēs vienmēr par 20–30 gadiem atpaliktu no pasaules vadošajām jūras lielvalstīm.

Vai Jūras spēki glābs kuģus un cilvēkus?

B.Zeiliņš: — Latvijas Ostu padomē izskanēja ierosinājums Meklēšanas un glābšanas dienestu un ledlauzi *VARMA* nodot LR Jūras spēku pakļautībā. Domāju, ka tas nekas ļauns nav, bet tas vēl ir pāragri. Tad ir jāpārveido visa krasta apsardzes sistēma, tai jābūt civilai. Militāri meklēšanas un glābšanas dienesti ir ļoti nedaudzās valstīs. Es nedomāju, ka mūsu Jūras spēki ir gatavi šīs funkcijas uzņemties. JA Meklēšanas un glābšanas dienesta vīri ir izgājuši treniņcentrus Zviedrijā, ir labi sagatavoti un savus pienākumus zina. Dānijas un Somijas speciālisti to ir atzinīgi novērtējuši. Ja notiek šāda reorganizācija, Meklēšanas un glābšanas dienests var ļoti daudz ko



***ASTRA* bāzējas Ventspilī un apkalpo visu Baltijas jūru.**

zaudēt. Ja tā būtu algotņu armija, tad cita lieta. Dārgo ekipējumu ar vienu gadu dienošiem puišiem mēs varam pazaudēt un izkaisīt vēstures vējos – tur liela māka nav vajadzīga!

Tieši Liepājā kara flote var parādīt sevi arī kā prasmīgu meklēšanas un glābšanas darbu veicēju.

Ziemai jāgatavojas ļoti nopietni

B. Zeiliņš: — Pagaidām Latvijai ir tikai viens ledlauzis – VARMA. Kuģu ir daudz, visi vēlas tikt cauri ledum uz Rīgu, bet vēl arvien nav izslēgts uzlabot ledlauža organizāciju, padarīt tā darbu sekmīgāku.

Vienlaikus esmu pret to, ka atsevišķu kuģošanas kompāniju kuģi tiek nostādīti augstāk par citiem – mēs esam Starptautiskās jūrniecības organizācijas IMO dalībvalsts, un starptautiskie jūras likumi ir tas pamats, kas nosaka rīcību arī šajos jautājumos.

Tāpat jāizskauž gadījumi, kad no ostas tiek izlaisti kuģi, kuri nav spējīgi iet konkrētā ledū. Ir jāievēro kuģu ledus klases, nevis jāklausās biznesmeņu palīgā saucieni.

Nekad, protams, visi kuģu īpašnieki nebūs apmierināti. Jāteic, ka ostu kapteiņu uzpirkšana nav kļuvusi par masveida parādību, tomēr vietumis pagājušajā ziemā tika izmantoti visi līdzekļi, lai nepiemērotus kuģus ieslēgtu karavānā. Visļaunākais – ir kapteiņi, kuri bez atļaujas atstāj ostu un karavānu. Šādi gadījumi ir jāizskata, piemērojot visu likuma bardzību.

Mēs noteikti esam mācījušies no iepriekšējās bargās ziemas, arī no tām kļūdām – tādēļ jāteic – ziemai jāgatavojas visiem. Arī stividorkompānijām, lai uz Rīgu nebūtu jālaužas pēc lētas kravas. Mums taču ir divas neaizsalstošas lielostas – Ventspils un Liepāja – ziemā izmantosim tās vēl intensīvāk, nezaudējot nervus un peļņu smagos ledus apstākļos.

G. Šīmanis

Meklēšanas un glābšanas dienestam jaunas iespējas un plāni

Latvijas Jūras administrācijas Meklēšanas un glābšanas dienesta (MGD) pamatfunkcijas ir noteiktas Latvijas Jūras kodeksā – nodrošināt cilvēku glābšanu jūrā un ostās. Vadoties pēc šīm pamatnostādnēm, tiek veidots Meklēšanas un glābšanas dienesta ikdienas darbs. Par jaunumiem un problēmām, kas saistītas ar glābšanas operāciju veikšanu Latvijas ūdeņos, stāsta **Andris Bernāns**, MGD priekšnieks.

Svarīgākais – sakari

Pats svarīgākais MGD darbā ir sakaru līdzekļi, lai būtu iespējams uzzināt par negadījumiem jūrā. Lai nodrošinātu sakarus ar cietušajiem jūrā, jau pagājušajā gadā visā Latvijas jūras piekrastē tika uzstādīts ļoti daudz ultraīsviļņu radiostaciju. Savukārt koordinācijas centrs Rīgā, kur uzstādīta GMDSS prasībām pilnībā atbilstoša aparatūra, kā arī INMARSAT, nodrošina iespēju sazināties un uzturēt pastāvīgus sakarus dažādos diapazonos un režīmos. Latvijas Meklēšanas un glābšanas dienests sadarbojas ar visiem Baltijas jūras koordinācijas centriem, kā arī ar analoģiskiem koordinācijas centriem citur pasaulē – galvenokārt informācijas apmaiņas jomā. Ja negadījumā cietušā kuģa īpašnieks atrodas citā valstī, tad, lai zinātu, kā rīkoties tālāk, ir jānoskaidro, cik cilvēku un glābšanas līdzekļu atrodas uz kuģa. Glābšanas un meklēšanas dienesta rīcībā ir datu bāze par Latvijā reģistrētajiem kuģiem, ieskaitot to radioboju indentifikācijas numurus. Panākta arī vienošanās ar Norvēģijas zemes staciju, kura turpmāk apkalpos Latvijas Baltijas jūras teritoriju. Agrāk šis uzdevums tika veikts ar Maskavas raidstacijas starpniecību, bet, tā kā Krievijai ir tieksme kādreiz «aizgriezt krānus», tad no to pakalpojumiem nācās atteikties. Šis jautājums tika izskatīts (pēc Latvijas puses ierosinājuma) Londonā, tāpēc no šā gada 1. maija Latvijas MGD jau ir Bodoe (Norvēģija) koordinācijas centra apkalpojamo klientu skaitā. Šāda darba organizācija nodrošina trauksmes signālu pastāvīgu uztveršanu un informācijas pārraidi visā Baltijas jūras reģionā.

Meklēšanas rajonu precīzi nosaka kompjūters

Ja kāda no Latvijas raidstacijām ir uztvērusi SOS signālu vai arī jebkādā citā veidā uzzinājusi par nelaimes gadījumu jūrā un, iespējams, ir noteikta arī negadījuma vieta, attiecīgi pēc IMO izstrādātajām rekomendācijām tiek noteikts meklēšanas rajons un pieņemts lēmums, kādas tehniskās vienības nepieciešams iesaistīt glābšanas darbos. Savulaik Glābšanas un meklēšanas dienests no Zviedrijas nopirka programmu, ar kuras palīdzību iespējams pietiekami precīzi noteikt meklēšanas rajonu jūrā arī tad, ja negadījums ir noticis pirms vairākām stundām vai pat dienām un par to saņemta visai aptuvena informācija no cita avota, kuģa. Ļoti kvalificētam speciālistam nepieciešamas 10 – 15 minūtes meklēšanas rajona noteikšanai. Savukārt šī pro-

gramma, kas izveidota speciāli Baltijas jūrai, ņemot vērā Baltijas jūras straumes, vietējos apstākļus un ilgu gadu pētījumu rezultātus, pēc zināmās informācijas par vēja stiprumu un virzienu, kā arī ziņu par negadījuma laiku ievadīšanas uz displeja parādīs konkrētu meklējamo vietu un rajonu (ja ir vajadzīgs, to iespējams izprintēt uz kartes, tādējādi piesaistot to Baltijas jūras krastiem). Tālāk starp glābšanas vienībām tiek sadalītas funkcijas un pārmeklējamie rajoni. Protams, vislielāko rajonu varētu pārmeklēt helikopters, bet ar Latvijas rīcībā esošajiem helikopteriem virs ūdens lidot ir bīstami, jo tiem nav iespējams nolaisties uz ūdens (nav pludiņu). Kā zināms, pasažieru kuģa ESTONIA glābšanas darbos piedalījās 30 helikopteru. Turklāt glābšanas darbos nākas sadarboties ne tikai Glābšanas un meklēšanas dienesta ietvaros, bet arī jāiesaista aviācija, zemessardze, ātrā palīdzība, pašvaldības un citas institūcijas. Tādēļ ir izstrādāti un, cerams, šīs valdības laikā tiks pieņemti pamatlikumi, kas noteiks, kā Latvijas jūras un civilās aviācijas glābšanas koordinācijas centri sadarbosies ar visām pārējām struktūrām un kāda būs pakļautība, veicot dažādus glābšanas pasākumus.

Konkurss projekta izstrādāšanai

Pašreiz Latvijas Glābšanas un meklēšanas dienesta rīcībā ir 4 glābšanas kuteri, kā arī 4 smagās automašīnas ar piekabēm, uz kurām var novietot 5,5 metrus garas laivas (plastikāta korpuss, piepūšami gumijas borti, radiostacija FURUNO, gaismas). Pa vienam kuterim ir Salacgrīvā un Rojā, divi atrodas Rīgā. Tādējādi piekrastes zonā, kur kuģiem var būt par seklu, iespējams veikt glābšanas darbus gandrīz jebkuros laika apstākļos. Kuteru konstrukcija ir tāda, ka, tiem apgāžoties viļņos, ir iespējams tos atgriezt atpakaļ sākumstāvoklī. Visus glābšanas darbus Rīgas jūras līcī nodrošina pagājušajā gadā Somijā būvētais kuģis MĀRA.

Rīkojot konkursu otra glābšanas kuģa būvei, tika izvērtēti vairāki projekti, tostarp arī Latvijas kuģu būvētāju piedāvājums būvēt glābšanas kuģi. Diemžēl Latvijā šādi pakalpojumi pašreiz ir pārāk dārgi, trūkst arī pieredzes glābšanas kuģu būvē. Atliek vienīgi cerēt, ka turpmāk stāvoklis mainīsies, jo Latvijas Jūras administrācijai ir projekts nākotnē uzbūvēt 10 loču kuģus. Jaunais glābšanas kuģis ASTRA, kuru pašreiz beidz būvēt Somijā, jūnija sākumā ieradīsies Rīgā, lai pēc reģistrācijas varētu doties uz Ventspils ostu. Irbes jūras šaurums ir visintensīvākā kuģošanas vieta, tāpēc tā vienā galā pastāvīgi dežūrēs ASTRA, bet otrā – MĀRA. Ļoti vēlams būtu arī trešais glābšanas kuģis Liepājas ostas rajonā, kurš atšķirībā no diviem iepriekšējiem darbotos ar dzenskrūves piedziņu, nevis ar ūdensmetēju palīdzību. Baltijas jūras piekrastē ir ļoti daudz zvejnieku tīklu. Lai tos nesabojātu, par kuģu dzinēju tiek izmantoti ūdensmetēji. Bet šī ziema parādīja, ka ūdensmetēji nav piemēroti ziemas apstākļiem, jo to darbu paralizē ledus. Taču līdzekļu trūkums Latvijas Jūras administrācijai neļauj būvēt ne tādu, ne citādu kuģi.

Glābšanas un meklēšanas dienesta nākotnes plānos ir izveidot un attīstīt glābšanas laivu staciju tīklu visā Latvijas jūras piekrastē. Šādas glābšanas stacijas ir ļoti populāras visās Baltijas jūras valstīs. Vieglas



ASTRAS **izmēģinājuma braucienā devās gan satiksmes ministrs Vilis Krištopans, gan LJA direktors Bruno Zeiliņš, gan LJS priekšsēdētājs Miķelis Elsbergs, gan daudzi citi.**

būves ar slipiem ūdenskrātuvju malās, galvenokārt ostās, nodrošinātu glābšanas operāciju nekavējošu veikšanu un palielinātu to efektivitāti. Glābšanas stacijai nepieciešama celtne, kas būtu aprīkota ar slipu, vinču, telpu, kur mazgāt, žāvēt un uzglabāt termotērpus pēc to lietošanas, novietot ātrgaitas kuterus, kuri spētu uzņemt 20 – 30 cilvēkus. Tādas glābšanas stacijas apkopi varētu veikt viens cilvēks, bet glābšanas darbi būtu jāuzņemas brīvprātīgajiem (kā Vācijā). Vieni no reālākajiem šā uzdevuma izpildītājiem varētu būt zemessargi, kuru vidū ir daudz ar jūru saistītu cilvēku. Cik plaši piekrastē tiks izveidots glābšanas staciju tīkls, ir atkarīgs no tā, cik Latvijas Jūras administrācijai būs līdzekļu. Šogad paredzēts izsludināt konkursu par unificētu laivu staciju tīkla izveidošanas labāko projektu. Domājams, ka nākotnē starp daudzajām Latvijas firmām, kuras būvē plastikāta un gumijas laivas, atrastos arī Latvijas Jūras administrācijas pasūtījumu izpildītāji, tādējādi radot iespēju nokomplektēt šīs glābšanas vienības daudz lētāk, nekā to piedāvā ārzemju firmas.

Pašreiz Latvijai visvairāk trūkst glābšanas helikopteru (sen ir aizmirsta medicīniskā aviācija), kuri ir ļoti nepieciešami un efektīvi glābšanas un meklēšanas uzdevumu veikšanai un varētu noderēt arī dzelzceļa katastrofu, gāzes vadu un meža degšanas gadījumos, kā arī cilvēku dzīvības glābšanai jūrā. Helikopteri maksā ļoti dārgi, un to ekspluatācija prasa lielus līdzekļus. Šobrīd neviena atsevišķa organizācija Latvijā tādus izdevumus nevar segt. Šajā sakarā MGD vadība tikās ar ASV militāro atašeju Rīgā, lai apsvērtu iespēju ar ASV valdības atbalstu iegādāties helikopterus dažādiem glābšanas darbiem.

Sadarbība ar kaimiņvalstīm

Meklēšanas un glābšanas dienesta koordinācijas centrā strādā 4 inspektori un 4 vecākie inspektori, kuri dežūrē 24 stundas diennaktī, kā to pieprasa IMO dokumenti. Visiem koordinācijas centra darbiniekiem obligāti jāzina angļu valoda – starptautiskā jūrniecības valoda. Pagājušajā gadā 9 cilvēki no Latvijas tika speciāli apmācīti Zviedrijā par meklēšanas un glābšanas darbu koordinatoriem. Viņi ir nokārtojuši eksāmenus un atestēti šajā nozarē.

Pastāvīga sadarbība MGD ir izveidojusies ar Zviedrijas nacionālo jūras administrāciju, kura palīdz meklēt arī finansiālos līdzekļus dažādos starptautiskajos fondos, lai varētu sadarbību pilnveidot un turpināt. No 27. līdz 31. maijam Latvijā viesojās Zviedrijas nacionālās jūras administrācijas oficiālais pārstāvis sadarbībai ar Baltijas valstīm, kurš iepazinās ar Latvijas Meklēšanas un glābšanas dienesta darbu, tehnisko nodrošinājumu un kā šīs nozares speciālists izvērtēja paveikto.

Pagaidām Latvijas Meklēšanas un glābšanas dienestam nav attiecīga sadarbības līguma ar Zviedriju, lai gan zviedri MGD palīdzību neatsaka un ir piedāvājuši nepieciešamības gadījumā izmantot savus helikopterus. Latvijai vēl stipri jāiet uz priekšu tehniskā nodrošinājuma ziņā un jāpilnveido glābšanas dienesta darbs. Tas viss prasa lielus līdzekļus.

Sadarbība ar Lietuvu un Igauniju nav tik aktīva. Lai gan Latvijas puse ir izteikusi vairākus sadarbības priekšlikumus un ierosinājusi izstrādāt un noslēgt starpvalstu līgumus šajā jomā, no Igaunijas nekāda atbilde pagaidām nav saņemta. Šādu starpvalstu līgumu ieteicamā forma ir ietverta arī IMO dokumentos. Protams, starpvalstu līgumu var noslēgt tikai tad, ja tas ir izdevīgs abām pusēm, ja valstis atrodas līdzvērtīgā stāvoklī. Lai Latvija varētu slēgt līgumus ar Lietuvu un Igauniju, situācijai glābšanas dienestu darbā kaut daļēji jāizlīdzinās, lai nebūtu tā, ka Latvija nopērk jaunus kuģus un strādā Igaunijas ūdeņos. Situāciju sarežģī arī tas apstāklis, ka Igaunijā glābšanas dienesta funkcijas pilda robežapsardzes spēki, kuru galvenais uzdevums ir sargāt robežu (vai trenkāt Latvijas zvejas kuģus – Aut.) un nevis glābt cilvēku dzīvību uz jūras. Šis jautājums jārisina politiķiem. Bet sadarboties Baltijas valstu glābšanas dienesti var. To parādīja arī kopējās mācības pagājušajā vasarā.

Jauns kuģis un naftas savākšanas iekārtas

Pagājušajā gadā nopirktā *MĀRA* domāta darbam Rīgas jūras līcī, bet *ASTRA* – pastāvīgām dežūrām un glābšanas operāciju veikšanai atklātā jūrā. Lielākā glābšanas kuģa *ASTRA* ātrums būs tikai 24 – 25 mezgli, jo ūdens izspaids tam ir lielāks (*MĀRAI* – 34 mezgli). Kaut arī *MĀRA* ir ļoti labi nodrošināta tehniski, tomēr *ASTRAI* būs vēl speciāls aprīkojums, ar kura palīdzību būs iespējams dzēst kuģus un atsūknēt ūdeni no tvertnēm. Turklāt uz jaunā kuģa *ASTRA* varētu uzlikt arī naftas savākšanas iekārtas, ko dāvinās Somijas valdība. To darbības princips ir šāds: uz kuģa bortiem uzkabina lielus rituļus, kuri uzsūc no ūdens virsmas naftas plankumus, uz kuģa no tiem no-



MĀRA.

skrāpē naftu un novada uz speciālām ādas somām. Somas piepilda, hermētiski noslēdz un izmet jūrā. Kuteri, kuri norobežo naftas izplūdes rajonu un izliek bonas, varētu ņemt šīs piepildītās somas «astē» un aizvilkt uz ostu vai naftas savācējkuģi. Šīs iekārtas ir arī derīgas zilzaļo aļģu savākšanai Baltijas jūrā. Tas pašreiz ir aktuāls jautājums, jo šīs aļģes ir kaitīgas cilvēku veselībai.

Meklēšanas un glābšanas centrā paredzēts uzstādīt speciālu aparatūru, ar kuras palīdzību būtu iespējams vienlaicīgi par saziņas līdzekli izmantot gan telefonu, gan radio. Turklāt sadarbībā ar Labklājības ministriju varētu nodibināt konsultatīvu diennakts centru, jo ļoti daudzos gadījumos uz ūdens nav vajadzīga mediķu iejaukšanās, ir vajadzīgs tikai viņu padoms (ja uz jahtas kādam ir kļuvis slikti ar sirdi). Tāpēc būs nepieciešami mediķi, kas pārvalda angļu valodu un uz līguma pamata ar Meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra starpniecību varētu sniegt nepieciešamās konsultācijas augu diennakti.

Rolands Stripkāns

Jūras vides pārvaldes pamatuzdevums: profilakse jūrā un krastā

Ar 1996. gada 6. jūnija Ministru kabineta rīkojumu Nr. 217 Vides valsts inspekcijas Jūras kontroles daļu pārveidoja Jūras vides pārvaldē (JVP), nedaudz vēlāk Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Anatolijs Gorbunovs apstiprināja JVP Nolikumu.

Par JVP nedaudzo mēnešu veikumu stāsta JVP direktors **Guntis Drunka**.

JVP pamatuzdevumi

— JVP pamatuzdevumi iekļauti gan MK rīkojumā par Jūras vides pārvaldes izveidošanu, gan JVP Nolikumā. Tas ir visaptverošs darbs.

Mūsu darba galvenais mērķis nav vis kontrole, bet gan profilakse. Ik reids, ik pārbaude – tā ir laba profilakse, īstenojot JVP politiku. Mums prasa izstrādāt arvien jaunus normatīvos un tiesību aktus, un te nu reizēm ir jāpiesaista ārvalstu vides speciālisti.

Saskaņā ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas izstrādāto politiku, JVP apzina un saglabā jūras vidi un tās bioloģisko daudzveidību, saglabā dabas resursus, nodrošina dabas resursu racionālu izmantošanu un aizsardzību, veicina harmonisku reģiona attīstību un vides politikas ieviešanu un īstenošanu uzņēmējdarbībā, valsts pārvaldē, popularizē to masu saziņas līdzekļos.

JVP ir no valsts budžeta finansējama juridiska persona, valsts civiliestāde.

Kārtējā reidā iepretim Jūrmalai

25. oktobra agrā rītā, tāpat kā 21. oktobrī, kuģis BRĒMENE ir gatavs darbam. Šoreiz G. Drunka ir nolēmis



Guntis Drunka.



pārlūkot zvejas likumību posmā no Lielupes grīvas līdz pat Lapmežciemam. Tātad – JVP pati izsniedz zvejas licences un žurnālus zvejai atklātā jūrā, pati arī cenšas pārbaudīt, vai nozvejas žurnālos tiek fiksēts patiesais stāvoklis, vai visiem jūrā atrodošamies zvejas rīkiem ir saņemta atbilstošā licence.

Jāatzīst, ka bez pārkāpumiem neiztiek. Īpaši tagad, rudenī, kad laši dodas nārstot piekrastes upēs. Ķert uz nārstu ejošas zivis ir barbarisms, bet šādu gadījumu netrūkst.

G. Drunka: — To visu noteic un veicina valsts iedzīvotāju sociālais stāvoklis, psiholoģija, galu galā – politiķu darbs. Izbadējies cilvēks var kļūt liktenīgs ne tikai lasim upē, bet arī cilvēkam vientuļā laukā vai mežā. Jo vairāk notiks sabiedrības noslāņošanās, jo vairāk vajadzēs aizsargāt valsts ūdens resursus no izlaupīšanas.

Pa šo laiku BRĒMENE, pateicoties sānskrūvju sekmīgai darbībai, izmezdama pāris loku Daugavā, tuvojas jūras vārtiem. Daugavgrīvas bāka it kā sacenšas ar saules ausmu. Sākas viena no pēdējām brīnišķīgajām atvasaras dienām.

Lai gan *BRĒMENE* ir lēns kuģis (ātrums – 8 mezgli), tas ir pilnībā aprīkots ar zinātniski pētniecisko aparatūru, lai varētu nodrošināt un apkopot informāciju par jūras vides stāvokli. 1993. gada dāvātais vācu kuģis Rīgā tiek rūpīgi kopts, pienākusi arī reize lielākam remontam šajā ziemā.

Kamēr *BRĒMENE* dreifē jūrā iepretim nodedzinātajai *JŪRAS PĒRLEI* Bulduros, G. Drunka stāsta:

— Reidos nav jēgas iesaistīt milzīgas pārbaudītāju masas. Nesen tāds lielais reids tika rīkots Gaujas iztekas rajonā – piedalījās zemessargi, municipālā policija, mūsu inspektori. Rezultātā noķērām tikai vienu vīru ar vienu lasi – viņam nabadziņam laikam šajās struktūrās nebija neviena drauga, kas par reisu iepriekš pabrīdinātu.

Parasti darām tā – *BRĒMENE* ir gatava, pirms iziešanas jūrā nosakām kursu un aiziet! Sakaru līdzekļi ļauj

mums sazināties ar mašīnā braucošajiem inspektoriem krastā, noteiktais pārbaudes rajons pēkšņi tiek kontrolēts no jūras un no krasta, un, lūk, reidam jau ir citi galarezultāti.

Patlaban pārbaudām iepretim Bulduriem jūrā ieliktos tīklus. No *BRĒMENES* tiek nolaista gumijas ātrlaiva, kas apbraukā tīklus. Lūk, viens jau atrasts, kam nav licences atzīmes – tātad to īpašnieks ir malu mednieks. Tepat blakus ir divi AS *JŪRAS LĪCIS* murdi, kas jūrā ielikti likumīgi. Būtībā – tīklu kā biezs, katru jāpārbauda – te ir darbs visam dienas gaišajam laikam.

Tikmēr gumijas laiva ar Rīgas rajona JVP daļas vadītāju Māri Stuļģi un Zvejniekciema rajona JVP vecāko inspektoru Sandri Arāju sasniegusi *BRĒMENI*. Inspektoru izvilktais tīkls ir gluži jauns, zivis – pārdesmit, arīdzan skaists lasēns. Dzīvās zivis uzreiz tiek ielaistas jūrā, bet ko darīsi ar tām, kurām citā reizē būtu īstā vieta uz pannas vai zivju zupā? Uz *BRĒMENES* tās noderēs dažādu analīžu veikšanai – tādi ir JVP darbinieku pienākumi.

Tikmēr kapteiņa Arnolda Pundiņa un vecākā palīga Vladimira Rogova vadītā *BRĒMENE* uzņem kursu Majoru virzienā. Arī te tīklu ne mazums. Pārbaude uz jūras turpinās.

JVP daļām – lielāka patstāvība

— Reorganizācijas rezultātā JVP nodaļām ir dota lielāka patstāvība. Cilvēkam ir jāuzticas, tad darbs veicas pavisam citādāk, daudz labāk.

JVP nodaļas ir Liepājā (tikko nomainīts transports, strādā 4 inspektori un nodaļas vadītājs). Nodaļas tiek apgādātas ar kompjūteriem, tiek izveidota zivju nozvejas datu bāze. Rīgas ostas attīstības koncepcijā ir ietverta bīstamo kravu un atkritumu datu bāzes izveide. Tas ir ļoti būtiski, lai kuģa jūrnieki atkritumus negāztu jūrā. Līdzīgi JVP inspektori strādā Ventspili, Rīgā, Salacgrīvā un citur. Pamatā tie visi ir profesionāli vīri kas zina kad, kur un kā ir jādara, lai aizsargātu ūdeņu resursus, veiktu profilakses darbu.

Mums ir ļoti plaši kontakti ar ārvalstīm jau no Atmodas laika. Toreiz te valdīja «trubas gala» princips: piezvana, brīdina un soda. Iedzen bailes, bet tam nav jēgas. Bezdarbnieks vienalga ies jūrā, ķers zivis bez licences, jo gribēs izdzīvot. Pat samērā godīgi cilvēki, lai izvairītos no nodokļu maksāšanas, zvejo nelegāli. Un te nu ir tas absurds: nodoklis būtu jāiekasē nevis no noķertā, bet gan pārdotā zivju daudzuma. Ja tu, cilvēks, pats apēd sevis noķerto zivi, tad sev arī maksā nodokli.

Tā arī mēs precīzi nespējām uzzināt, cik zivju nozvejo, jo patiesos skaitļus nozvejas žurnālos neuzrāda. Zvejnieki arvien baidās, ka patiesība to darbību ietekmēs tikai sliktāk. Tie ir sociālisma laiku stereotipi, kas tomēr agri vai vēlu, dzīvojot mūsu sabiedrībā, būs jālauž.

Kad ar gumijas laiviņu atgriežamies krastā, *BRĒMENE* vēl stāv reidā un gaida. Vīri strādās līdz tumsai, jo jūra rudenī reti kad lutina ar tik labu laiku. Jāpievienojas Gunta Drunkas atzinumam – reids ir laba profilakse. Ne jau sodīt ir pats galvenais. Tādēļ godīgiem zvejniekiem – ne asakas!

G. Šīmanis

Ministru kabineta rīkojums Nr. 217 (prot. Nr. 30, 24§)

Rīgā, 1996. gada 6. jūnijā

Par Jūras vides pārvaldes izveidošanu

1. Lai īstenotu valsts noteikto politiku jūras vides aizsardzības, jūras piekrastes attīstības un jūras dabas resursu racionālas izmantošanas jomā, ar 1996. gada 15. jūniju uz valsts civiliestādes Vides valsts inspekcijas Jūras kontroles daļas bāzes izveidot valsts civiliestādi ar juridiskas personas statusu – Jūras vides pārvaldi (turpmāk tekstā – «Pārvalde») Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas pakļautībā.

2. Noteikt, ka Pārvalde ir Vides valsts inspekcijas Jūras kontroles daļas tiesību, pienākumu un saistību pārņēmēja un tā veic attiecīgus tiesiskos, administratīvos un citus pasākumus, lai nodrošinātu starptautisko līgumu un Baltijas jūras vides aizsardzības komisijas rekomendāciju izpildi Baltijas jūras aizsardzībā.

3. Noteikt, ka Pārvaldes galvenie uzdevumi ir:

3.1. nodrošināt vides aizsardzības un zvejas valsts kontroli Latvijas Republikas ekonomiskajā zonā, teritoriālajos un iekšējos jūras ūdeņos (turpmāk tekstā – «jūras ūdeņi») un ostu akvatorijās;

3.2. nodrošināt un apkopot informāciju par jūras vides stāvokli;

3.3. izskatīt jūras ūdeņos un ostās veicamo darbu projektu dokumentāciju un izsniegt atļaujas šo darbu veikšanai;

3.4. pārbaudīt, vai zinātniskās pētniecības darbos, ko ārvalstu zinātniskās pētniecības kuģi veic jūras ūdeņos, tiks izmantotas videi draudzīgas tehnoloģijas un vai šie darbi atbilst citām attiecīgo normatīvo aktu prasībām; piedalīties piekrastes un ostu rūpniecisko objektu projektu izvērtēšanā;

3.5. izsniegt atļaujas bīstamo kravu pārkraušanai no kuģiem un uz kuģiem jūras ūdeņos un ostu akvatorijās ar noteikumu, ka šajos darbos jāizmanto videi draudzīgas tehnoloģijas un jāievēro citas attiecīgo normatīvo aktu prasības;

3.6. izsniegt zvejas licences un zvejas žurnālus zvejai priekšostā un atklātā jūrā;

3.7. apkopot informāciju par nozveju jūras ūdeņos;

3.8. izstrādāt prasības piesārņojuma seku likvidācijai ostās un saskaņot pasākumu plānus, kas paredzēti avārijas seku likvidācijai ostās un citos jūras ūdeņos esošajos objektos;

3.9. piedalīties ar naftas izplūdi saistītu avāriju seku likvidācijas operācijās jūras ūdeņos;

3.10. piedalīties valsts investīciju programmas un nacionālās indikatīvās programmas sagatavošanā.

4. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministram:

4.1. iecelt amatā Pārvaldes vadītāju;

4.2. līdz 1996. gada 15. jūnijam pēc saskaņošanas ar Satiksmes ministriju apstiprināt Pārvaldes nolikumu.

5. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai:

5.1. organizēt Vides valsts

inspekcijas Jūras kontroles daļas uzturēšanai paredzēto finansu līdzekļu, kases izdevumu (pēc stāvokļa uz 1996. gada 15 jūniju), materiālo vērtību un personālsastāva nodošanu Pārvaldei;

5.2. sagatavot un noteiktā kārtībā iesniegt Ministru kabinetā priekšlikumus par nepieciešamajiem grozījumiem likumā «Par valsts budžetu 1996. gadam» (LATVIJAS VĒSTNESIS, 1996, 41.nr.);

5.3. nodrošināt Pārvaldes nolikuma publicēšanu oficiālajā preses izdevumā *LATVIJAS VĒSTNESIS*.

Ministru prezidenta vietā – izglītības un zinātnes ministrs,

Ministru prezidenta biedrs M. Grīnblats

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs,

Ministru prezidenta biedrs M. Gailis

Kas jauns jūrnieku reģistra birojā?

Noplacis jūrnieku grāmatiņu un diplomu apmaiņas vilnis. Latvijas jūrnieku reģistra biroja gaitenī vairs nesēž apmeklētāju rindas, taču darbs turpinās. Piedāvājam interviju ar biroja vadītāju kapteini **Hariju Līdaku**.

— Laikam pienācis tāds brīdis, kad arī jūsu iestāde var nedaudz atvilkt elpu un atskatīties uz paveikto.

— Tā ir. Līdz pērnā gada beigām apmainījām daudz PSRS izdalīto jūrnieka diplomu pret Latvijas Republikas diplomiem, jo ar šā gada 1. janvāri līdzšinējie izglītības dokumenti uz Latvijas kuģiem vairs nav derīgi. Mūsu valsts šajā ziņā nedaudz aizsteigusies priekšā citām bijušās PSRS republikām. Līdz pagājušā gada septembrim sevišķu rosmi šajā ziņā nemanījām – uz diplomu apmaiņu bija ieradušies tikai nepilni 200 cilvēku, taču, jo tuvāk nāca 1. janvāris, jo vairāk pieauga jūrniecības speciālistu rūpes par saviem «stiprajiem papīriem». Piemēram, oktobrī apmainījām 315 izglītības dokumentu, novembrī – jau 432, decembrī – 674.

— Vai 1996. gadu sagaidījāt, darbu pabeiguši?

— Diemžēl nē. Apmaiņas process izrādījās ļoti darbietilpīgs un turpinājās arī janvārī, kad apmainījām 487 dokumentus. Nu gan beidzot var sacīt, ka apmaiņas vilnis ir nedaudz noplacis.

— Vai lielum lielais vairums veco diplomu īpašnieku jau padomājuši par nākotni?

— Gluži tā nav. Vēl ir ne mazums diplomētu jūrnieku, kuri pie mums nav nākuši tā iemesla dēļ, ka viņu pašreizējais darbs nav saistīts ar kuģu komandtiltiņiem un mašīntelpām, bet, strādājot krastā privātās struktūrās, viņi vēl pagaidām var iztikt arī ar līdzšinējiem dokumentiem. Starp citu, reģistra birojā var ierasties pirmdienās, trešdienās un piektdienās. Laipni lūdzam!

— Vai, saņemot jauno diplomu, kāda nozīme ir arī latviešu valodas prasmei?

— Bez šaubām. Pretendentiem uz Latvijas diplomu jāzina valsts valoda tādā pakāpē, kāda paredzēta viņa ieņemamam amatam. Kuģu mehāniķiem, piemēram, jāprot latviešu valoda trešās pakāpes līmenī.

— Vai, apmainot diplomus, ir gadījusies arī kāda ārkārtas situācija?

— Atklājām kādus piecus sešus viltotus diplomus. Tos, protams, nosūtījām kompetentām iestādēm tālākai rīcībai.

— Turpinās Latvijas Republikas jūrnieka grāmatiņu izsniegšana...

— Esam izsnieguši vairāk nekā 20 000 jūrnieka grāmatiņu. Tikai aptuveni trešā daļa šo grāmatiņu īpašnieku ir Latvijas pilsoņi. Tas reizēm izraisa sarežģījumus ārzemju ostās, jo nepilsoņiem jūrnieka grāmatiņas ailē «Pilsonība» nav nekāda ieraksta. Šo jautājumu saprātīgi atrisinājuši, piemēram, Zviedrijā. Šajā valstī ir spēkā divu veidu jūrnieka grāmatiņas – Zviedrijas pilsoņiem un jūrniekiem ar citas valsts pavalstniecību.

— Kādas pārmaiņas notikušas Krievijā?

— Arī Krievijā sāk izsniegt jauna tipa Krievijas jūrnieku pases, lai gan šajā valstī derīgumu vēl nav zaudējušas arī PSRS jūrnieku pases. Tās, starp citu, pagaidām derīgas privāta-



Harijs Līdaks.

jās kuģniecības struktūrās, kuru darbības loks skar arī Latviju.

— Izskanējuši aicinājumus kardināli paaugstināt Jūras akadēmijas prestižu un lomu jūrniecības kadru sagatavošanā.

— Es pievienojos tiem, kuri uzskata, ka Jūras akadēmija jāveido par slēgta tipa mācību iestādi, kurā valdītu stingra disciplīna un augsti morālie kritēriji. Studentiem vajadzētu nēsāt vienota parauga formas tērpus, kas apliecinātu viņu piederību šai mācību iestādei.

— Bagātais dara, kā grib, bet nabagais – kā var...

— Līdzekļu dalītājiem nevajadzētu aizmirst, ka tieši jūrniecība, jūras tranzīta pakalpojumi Latvijai dod vislielākos ienākumus. Ietaupot latus uz studentu formām, mēs daudzkārt zaudējam morāli tieši tās vērtības, kas nav samaksājamas nekādā naudā un visgrūtāk atgūstamas. Es gribētu turpināt šo domu: Jūras akadēmijas mācību kursā vajadzētu iekļaut arī dažus militārus priekšmetus, lai akadēmija kļūtu ne tikai par tirdzniecības un zvejas flotes, bet arī par Latvijas Jūras spēku kadru kalvi.

Jānis Lapsa

Valsts investīciju programma – ostu attīstībai

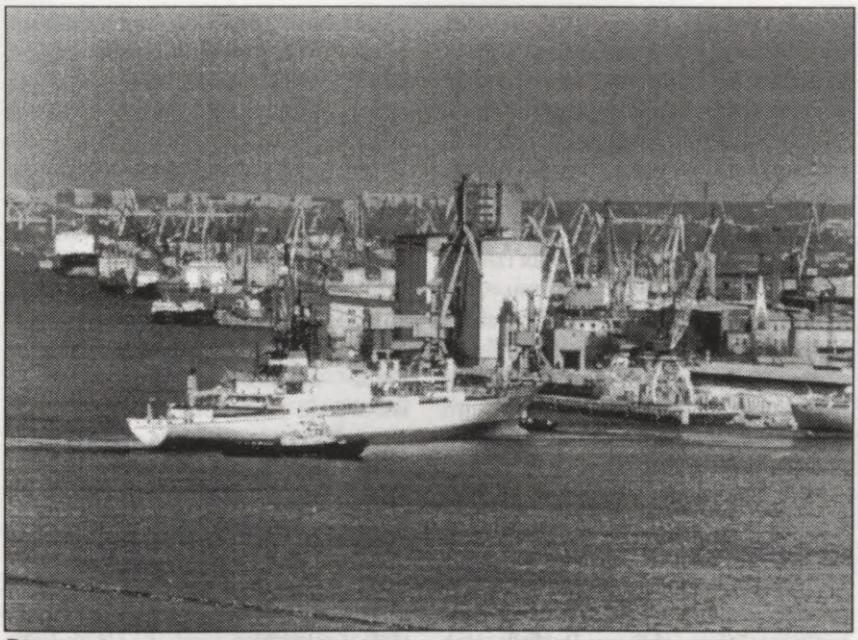
Diemžēl valsts budžeta tiešās investīcijas ostu un tranzīta nozaru attīstībā neizceļas ar savu daudzumu. Pārsvarā ostu pārvaldes, pašvaldības un uzņēmumi ņem kredītus no ārvalstu finansu kompānijām. Vienīgais, ko valsts var darīt, lai padarītu finansu resursus pieejamākus, ir sniegt kreditoriem garantijas.

Visus īstenojamos projektus var iedalīt divās daļās. Pirmkārt, tie, kas ir iekļauti valsts investīciju programmā un kuriem ir valdības garantijas kredītu iegūšanā. Otrkārt, tie, kurus ostas pārvaldes īsteno par saviem līdzekļiem bez iesaistīšanās investīciju programmā. Par valsts investīciju programmā ietvertajiem projektiem, kuru īstenošanai nepieciešamo kredītu atdošanu garantē valdība, stāsta Satiksmes ministrijas Stratēģiskās plānošanas departamenta Ārvalstu investīciju un kredītu nodaļas vadītājs **Vigo Legzdiņš**.

Laika posmā no 1996. gada līdz 1999. gadam valsts investīciju programmas ietvaros paredzēti 7 projekti, kas pārsvarā paredz attīstīt ostu infrastruktūru. No nākamā gada līdz 1999. gadam ar ostu attīstību saistīto projektu īstenošanai valdība varētu dot garantijas 45 miljonu latu apmērā.

Pirmais projekts, pie kura strādā jau gadu, paredz Rīgas un Liepājas ostās izveidot kuģu kustības drošības sistēmas. Pašlaik ir sagatavoti dokumenti, kas nepieciešami, lai sarīkotu konkursu drošības sistēmas ražotāju un piegādātāju vidū. Kuģu kustības vadības torņa celtniecībai Rīgas ostā 1,5 miljonus ekiju ir piešķīrusi Eiropas Savienības PHARE programma, līdzko tiks izstrādāts torņa būvniecības projekts un izsludināts starptautisks konkurss par celtniecības darbu veikšanu. Tornī tiks uzstādīta Latvijas Jūras administrācijas iegādātā aparatūra, kas būs viena no modernākajām pasaulē. Liepājas ostā jauna torņa būvniecība nav paredzēta, jo esošais tornis atbilst tām vajadzībām, kas nepieciešamas kuģu kustības vadības nodrošināšanai. Vienīgi tiks uzstādīta jauna starptautiskiem standartiem atbilstoša aparatūra.

Lielākais projekts, kas saistīts ar ostu attīstību, tiks īstenots Ventspilī laika posmā no 1996. līdz 1998. gadam. Projekts paredz veikt priekšostas un kanāla padziļināšanas darbus. Plānota arī sauskravu termināla izbūve Krimuldas rajonā. Kopējās izmaksas ir vērtējamas aptuveni 60 miljonu dolāru apmērā, no kuriem 40 miljonus dolāru Ventspils ostas pārvalde gatavojas aizņemties no starptautiskajām finansu institūcijām. Valsts programmā ir paredzēta valsts garantiju piešķiršana projekta īstenošanai, jo ārvalstu finansisti, piešķirot ievērojamas naudas summas, parasti to dara, lai nodrošinātos pret iespējamo risku. Gatavību izvērtēt aizdevuma piešķiršanas iespējas izteikušas Eiropas rekonstrukcijas un attīstības banka, Eiropas investīciju banka un Japānas eksporta un importa banka. Ventspils projekta īstenošana tiks uzsākta jau 1996. gadā, izmantojot savus finansiālos līdzekļus, bet gada beigās vai 1997. gada sākumā varētu būt piešķirts ārvalstu aizdevums. Pašlaik



Rīgas osta.

jau ir izsludināts starptautisks konkurss par darbu izpildi. Konkursa uzvarētāja noskaidrošana ļaus precizēt projekta īstenošanas reālo izmaksu apjomus, jo tehniskā projekta un finansu priekšlikumu izstrādātāju vērtējums ievērojami atšķiras. Vismaz 10 starptautiski atzītas, galvenokārt Rietumeiropas padziļināšanas darbu veikšanas kompānijas, ir izteikušas vēlēšanos strādāt Ventspilī. Nākamais ir Liepājas dienvidu mola rekonstrukcijas projekts, ko bija paredzēts īstenot jau 1996. gadā, taču dažādu organizatorisku un saimniecisku problēmu dēļ tas tika pārcelts uz 1997. gadu. Šī projekta kopējās izmaksas ir aptuveni divi miljoni latu, no kuriem 1,7 miljonus latu plānots aizņemties no Dānijas *DEN DANSKE BANK*. Šis kredīts ir ļoti izdevīgs, jo ir paredzēti atvieglotu noteikumi. 10 gadu laikā, kad jāatdod kredīta pamatsumma, procenti nebūs jāmaksā, jo tos segs Dānijas valdība.

Projekta īstenošana sāksies jau nākamā gada pašā sākumā. Visus darbus paredzēts pabeigt līdz rudens vētru sākumam, jo septembrī molam ir jābūt gatavam. Mola rekonstrukciju veiks Dānijas kompānija ARMTON, kas ir meitasuzņēmums vienai no lielākajām Skandināvijas būvniecības kompānijām NORDIC CONSTRUCTION COMPANY.

Noteikti nozīmīgs ir projekts, kas paredz attīstīt Ventspils ostas dzelzceļa mezglu un dzelzceļa līniju, kas savieno Ventspili un Krieviju. Tā īstenošanai finansiālu atbalstu sniegusi Eiropas Savienības PHARE programma. Kopējās izmaksas tiek vērtētas aptuveni 40 miljonu latu apmērā. Šogad tiks izsludināts konkurss par konsultatīvo pakalpojumu sniegšanu priekšprojekta izpētē, kas dos iespēju precīzi noskaidrot veicamo darbu apjomus. 1997. gada otrajā pusē varētu sākties pirmie

darbi.

Katrā ziņā jāpiemin Rīgas Tirdzniecības brīvostas rekonstrukcijas un modernizācijas programma. Ir pabeigts šīs ostas ilgtermiņa attīstības plāns, kas nosaka ostas darba pilnveidošanas pasākumus līdz pat 2016. gadam. Konsultanti, kuri izstrādājuši šo plānu, kopējās izmaksas novērtēja 140 miljonu latu apmērā. Savukārt līdz 1999. gadam ostas attīstībā paredzēts ieguldīt 22 miljonus latu. Arī šajā gadījumā būs nepieciešams ilgtermiņa aizņēmums no starptautiskajām finansu kompānijām.

Vēl valsts investīciju programmā ir iekļauti Ainažu ostas atjaunošanas un Mērsraga ostas attīstības projekti. No 1996. līdz 1999. gadam projektos paredzēta ostu padziļināšana, molu un piestātņu izbūve. Pašlaik tiek meklēti finansiālie resursi. Ceru, ka nākamajā gadā šo projektu īstenošana varētu sākties. Līdz šim mazo ostu attīstībai lielu atbalstu sniedza Latvijas Ostu fonds, taču ar gadiem palīdzības apmēri samazināsies. Mazo ostu pārvaldniekism pašiem būs jāmeklē līdzekļi infrastruktūras un saimnieciskās darbības tālākai attīstībai.

Izstrādāti vairāki priekšlikumi par jaunu projektu iekļaušanu valsts investīciju programmā. Vieni no tiem ir Liepājas ostas rekonstrukcijas, ceļu būvniecības un dzelzceļa staciju attīstības projekti, kas paredz veikt arī ostas padziļināšanas darbus un vides uzlabošanas pasākumus. To īstenošana paredzēta laika posmā no 1997. līdz 1999. gadam, taču daudz kas būs atkarīgs no Liepājas saimnieciskās attīstības un ostu pārvaldes ieņēmumiem.

Sadarbībā ar Zviedrijas speciālistiem top ostas ilgtermiņa attīstības plāns, kura izstrādāšanā lielu finansiālo ieguldījumu sniedza Zviedrijas valdība. Plāna pabeigšana 1996. gada novembrī ieviesīs lielāku skaidrību par ostas attīstības prioritātēm.

Aldis Brokāns

Revolūcija Latvijas Ostu padomē

Šoreiz nemaz nebūtu svarīgi sīki izklāstīt 1996. gada 24. janvārī notikušās kārtējās Latvijas Ostu padomes sēdes dienas kārtību, jo viens no nozīmīgākajiem notikumiem bija tas, ka šī bija pirmā Latvijas Ostu padomes sēde, kuru vadīja jaunais Ministru prezidents Andris Šķēle un viņa vietnieka amatā atradās satiksmes ministrs Vilis Krištopans.

Nauda jāpiešķir pamatotiem projektiem

Spriežot pēc pirmās, jaunajā sastāvā notikušās sēdes, droši var teikt, ka Latvijas Ostu padomes darbā gaidāmas jūtamas pārmaiņas, jo Ministru prezidents Andris Šķēle no visiem Ostu padomes locekļiem prasīs konkrētu darbu un atbildību. Kā viņš pats izteicās – mēs nenāksim kopā nieku dēļ, bet izskatīsim svarīgus, konkrētus un rūpīgi sagatavotus jautājums.

Nenoliedzami, viens no tādiem ir Ostu padomes budžets 1996. gadam, kura projektu izstrādāja vēl iepriekšējais Ostu padomes sastāvs. Kā teica bijušais Ostu padomes priekšsēdētājs Māris Gailis, budžets netika apstiprināts tīri ētisku apsvērumu dēļ, jo pēc

Saeimas vēlēšanām bija gaidāmas pārmaiņas padomes sastāvā. Būtu neloģiski jaunajam sastāvam atbildēt par finansēm, ko tas nav nedz apspriedis, nedz apstiprinājis. 1996. gada budžeta izskatīšana uzdota satiksmes ministram Vilim Krištopanam. Darbam atvēlēts mēnesis, tad vēl desmit dienas budžeta projekta apspriešanai padomes locekļiem, un 6. martā nolikta kārtējā Latvijas Ostu padomes sēde, kurā tad arī tiks apstiprināts jaunais budžets.

— Vai gaidāma reorganizācija Ostu padomes darbā? — šāds jautājums pamatoti radās, vērojot padomes darbu.

— Reorganizācija būs, — uz jautājumu atbildēja satiksmes ministrs Vilis Krištopans. — Laiks milzu soļiem iet uz priekšu, un daudzi netiek šim laikam līdzi. Pieeja budžeta lietām prasa daudz profesionālāku un nopietnāku attieksmi. Satiksmes ministrija ir tieši atbildīga par Latvijas Ostu padomes darbu – tā nosaka likums –, un mēs arī noorganizēsim šo darbu līmenī. Visām lietām ir jānotiek loģiskā secībā. Galvenais ir nauda, tāpēc tā jādala ļoti pamatotiem projektiem. Uzsveru – pamatotiem. Cilvēki jūt, ka šeit ir nauda, tāpēc nāk un prasa – gan jau iedos. Tā šodien rīkoties vairs nevar. Ja, piemēram, kāda mazā osta grib ko būvēt, lai būvē, ja neprasa naudu. Bet, ja prasa, tad šīs ostas attīstību noteiks valsts un valdība, Satiksmes ministrija un Ostu padome. Daudzas lietas var izdomāt, bet vēlāk izrādās, ka tās nevienam nav vajadzīgas. Ir jāredz un jāzina, kad un cik daudz nāks atpakaļ. Bieži izrādās, ka ieguldīts nesamērīgi daudz, bet atdeves nav. Tā saimniekot var tikai ļoti bagāti cilvēki un ļoti bagātas valstis.

Runājot par 1996. gada budžetu, piemēram, Ventspils mērs Aivars Lembergs asi kritizēja to, ka no budžeta līdzekļiem tiek finansēta kultūra, izglītība un medicīna. Šim viedoklim pretī nostājās cits – finansēta taču tiek nozares medicīna un izglītība, kā arī palīdzība sniegta Rīgas Vēstures un kuģniecības muzejam un Ainažu jūrskolas muzejam. Šodien grūti prognozēt, kādi projekti tiks atzīti par pietiekoši stabiliem, kurus atbīdīs malā un kuriem vispār liegs finansējumu. Atliek vienīgi gaidīt 6. martu.

Ne mazāk svarīgs ir arī lietišķais darbs, kad reizi mēnesī Ministru kabinetā kopā sanāk Ostu padome, tāpēc arī Ministru prezidents Andris Šķēle pieprasīja izstrādāt detalizētu 1996. gada darba plānu. Šis darbs vistiešākajā veidā gulstas uz Jūrniecības departamenta un tā vadītāja Jāņa Butnora pleciem.

Būt vai nebūt Ainažu ostai?

Arī šis bija jautājums, kas visai asi tika skatīts Ostu padomes sēdē. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Māris Gailis paziņoja, ka viņa rīcībā nonācis ekspertu slēdziens par a/s *CEĻUPROJEKTS* izstrādāto Ainažu ostas celtniecības projektu, un eksperti atzīst, ka projekts neatbilst hidrotehniskajām prasībām un starptautiski pieņemtajām normām, tāpēc aicina celtniecības darbus ostā pārtraukt.

— *CEĻUPORJEKTS* bija lētākais variants, — teica Māris Gailis. — Tagad vajadzētu lūgt kādam neatkarīgam ekspertam, lai projektu novērtē un dod slēdzienu. Arī ekspertīze maksā naudu, bet varbūt tas būs lētāk, nekā tērēt milzu līdzekļus nestabilā projektā.

Arī Aivars Lembergs ir Ainažu ostas projekta pretinieks, jo uzskata, ka projekts balstīts uz emocijām un atmiņām par buru kuģu laikiem.

Andris Šķēle rezumēja diskusiju Ainažu ostas sakarā:

— Tā kā vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Māris Gailis ierosināja izskatīt šo jautājumu, tad vajadzētu izveidot neatkarīgu ekspertīzi un projektu izvērtēt.



Premjerministrs Andris Šķēle pirmo reizi vada Latvijas Ostu padomes sēdi.

Nelielu komentāru sniedza arī Satiksmes ministrijas Ārvalstu investīciju daļas vadītājs **Vigo Legzdiņš**:

— Nevaru spriest par tehnisko risinājumu, jo neesmu eksperts ģeoloģijā un hidroloģijā, bet informācija, kas ir mūsu rīcībā, ļauj apliecināt, ka Ainažu ostai ir gan biznesa plāns, gan ostas attīstības koncepcija. Šie plāni šķiet reāli. Projektā nav likts pamats uz Ostu attīstības fondu, tā dod tikai daļu līdzekļu, lai atbalstītu šo projektu. Līdzekļu piesaiste varētu būt no turpmāko ostas lietotāju investīcijām, gan arī no valsts investīcijām kredītu veidā. Nekas tik katastrofāli neiespējams tas nešķiet. Domāju, ka slēdzienu devuši eksperti, kas savā tirgū nevēlas ielaist konkurentus, tāpēc iespējamās kļūdas un trūkumus absolutizē.

Latvijas Ostu padome jaunā sastāvā sākusi savu darbu. Daudzos klātesošajos jau šī pirmā sēde viesa cerības. Kā teica Lielupes ostas pārvaldnieks Jānis Arnicāns, tad rodas cerības, ka tiks atrisinātas daudzas līdz šim novārtā atstātas problēmas un jautājumi. Tādas, kā, piemēram, tranzītpolitika. Un arī daudzas citas lietas, kuru risinājums jāpaceļ valdības līmenī.

A. Freiberga

Projektiem jābūt ekonomiski pamatotiem

No 1996. gada 1. līdz 3. jūlijam LR satiksmes ministrs Vilis Krištopans piedalījās G–24 Transporta darba grupas sanāksmē Briselē, kur paralēli darba grupas sanāksmei ministrs tikās ar daudziem vadošiem Eiropas transporta sistēmas darbiniekiem. Sanāksmes darba kārtībā bija arī jautājums par Baltijas jūras ostu attīstības stratēģiju. Šī jautājuma iztirzāšanā aktīvi piedalījās Ventspils ostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs. Briseles sanāksmes svarīgākais uzdevums bija iezīmēt reālos transporta koridorus no Baltijas ostām uz Maskavu.

Esošie projekti jākoriģē

Viens no svarīgākajiem jautājumiem Latvijas tranzītbiznesa un ostu attīstībā ir tranzīta koridora Austrumi–Rietumi starptautiska atzīšana. G–24 Transporta darba grupas plenārsēde bija tāda kā gatavošanās 1997. gadā Helsinkos paredzētajai konferencei. Briselē analizēja situāciju Eiropas transporta tīklā un pārrunu rezultātā radās secinājums, ka jau esošajos projektos nepieciešamas korekcijas – kartē iezīmētajiem tranzīta koridoriem jāveido gan pagarinājumi, gan jauni atzarojumi. Lai kādu projektu varētu sekmīgi realizēt, nepieciešams stabils un pārliecinošs ekonomiskais pamatojums. Šo jautājumu komentē satiksmes ministrs Vilis Krištopans:

— Viens no svarīgākajiem jautājumiem ir Austrumu–Rietumu maģistrāles starptautiska atzīšana, bet jautājums par kāda transporta koridora atzīšanu var palikt vienīgi politisks lēmums, ja pamatā tam nav reāla finansējuma. Liels gandarījums ir par to, ka mūsu piedāvāto projektu pamatā ir reāli skaitļi un aprēķini. Pamatots projekts ir dzelzceļa līnijas Ventspils–Rīga–Zilupe un Liepāja–Rīga–Zilupe, reāls ir *VENTSPILS NAFTAS* rekonstrukcijas projekts. Par Ventspils ostas attīstības projektu lielu interesi izrādīja Vācijas banka, kas kopā ar ERAB un privātām bankām ir gatava piedalīties šī projekta finansēšanā.

Pagaidām vēl grūti atbildēt uz jautājumu, kad desmitais tranzīta koridors reāli tiks iezīmēts Eiropas transporta kartē. Ja divas valstis – Latvija un Krievija – savā starpā vienotos, ka šāds koridors ir nepieciešams, tad jau vistuvākajā laikā tas tiktu iezīmēts arī kartē. Taču pagaidām vēl jāstrādā pie rezerves variantiem gadījumam, ja Krievija šādu vienošanos nevēlas parakstīt. Rezerves variants paredz pirmā Krētas koridora atzara veidošanu, bet jāteic, ka tas nebūtu labākais transporta koridora attīstīšanas variants.

Krievija neparedz dzelzceļa tarifu atlaides

Presē izplatīts paziņojums, ka Krievijas valdība no 1996. gada 1. septembra paredzējusi atcelt tarifu atvieglojumus tranzītkravām, kas tiek virzītas uz Latvijas ostām. Satiksmes ministrs Vilis Krištopans uzskata, ka tas ir politisks lēmums, kas, iespējams, bijis saistīts ar prezidenta vēlēšanām Krievijā. Šis lēmums nekādā ziņā nav ekonomiski pamatots, jo zaudētāja būs Krievijas dzelzceļa kompānija *Октябрьская дорога*.



Satiksmes ministrs Vilis Krištopans.

— Līdz 1. septembrim ir pietiekoši daudz laika, lai mēs pagūtu izdarīt visu un šis projekts neīstenotos,—teica Vilis Krištopans. — Satiksmes ministrijas plānos ietilpst sadarboties ar Krievijas Transporta ministriju. Esmu personīgi ticies ar Krievijas transporta ministru, tāpēc varu droši apgalvot, ka ministru līmenī daudzi jautājumi jau ir noskaidroti.

Jāattīsta infrastruktūra

Visas valstis, kas piedalījās Briseles sanāksmē, ieskaitot Krieviju, parakstīja saprašanās memorandu par Baltijas jūras ostu attīstību. Dokumentā teikts, ka ostas jāattīsta uz esošās infrastruktūras bāzes, neieguldot līdzekļus jaunu ostu celtniecībā. Lai par vienu tonnu palielinātu kravu apgrozījumu Ventspils ostā, infrastruktūras attīstībā jāiegulda 10 dolāri, bet, lai kravu apjomu par vienu tonnu palielinātu jebkurā citā ostā, tur jāiegulda vismaz 50 dolāri. Skaidrs ir viens, ja rodas kādi citi projekti, tas ir politisks, nevis ekonomisks lēmums.

Lai nostiprinātu Latvijas pozīcijas starptautiskajā pārvadājumu tirgū, no 3. līdz 7. oktobrim Latvijā paredzēta Nīderlandes satiksmes ministres vizīte. Satiksmes ministri pavadīs daudz uzņēmēju un politiķu. Kā teica Vilis Krištopans, Krievijas kravu īpašniekiem vajadzīgs ātrs, lēts un ērts transporta ceļš, tāpēc mūsu pienākums viņiem tādu garantēt.

Visam jābūt loģiskā secībā

Andra Šķēles vadītajā Ministru kabinetā satiksmes ministra amatu pilda Vilis Krištopans. Jaunais satiksmes ministrs šajā amatā stājies samērā nesen, bet jau paguvis iedzi-

ļināties sarežģītajā Satiksmes ministrijas struktūrā. Mūs interesēja tie jautājumi, kuri skar tālāku jūrniecības attīstību.

— Mūsu valstij ļoti svarīgs ir tranzīta koridors un tranzītkravu plūsma cauri Latvijas teritorijai. Tagad arvien vairāk runā par desmitā multimodālā tranzīta koridora iekļaušanu starptautiskajā apritē. Ko varētu darīt Satiksmes ministrija, lai izveidotu šo koridoru atbilstošu starptautiskajām prasībām tādu, kādu to vēlētos redzēt gan mēs paši, gan arī klienti?

— Domu par desmito multimodālo tranzīta koridoru, kā mēs to esam nosaukuši, aprobēja ārlietu ministrs Valdis Birkavs. Par to viņš runāja gan tikšanās laikā Vācijā, gan arī apsprieda šo jautājumu ar Krievijas premjerministru Viktoru Černomirdinu. Valda Birkava priekšlikumu visur gan atbalsta, bet vēl joprojām Latvijas lielākās ostas un ceļš uz tām nav iekļauts starptautiskajā Eiropas transporta tīklā. Izveidotajā transporta kartē, kurā norādīti deviņi Eiropas transporta koridori, nav iekļauts desmitais — Maskava–Rīga–Ventspils–Liepāja, bet Ventspils un Liepāja kā ostas vispār nav atzīmētas. Tā ir absurda situācija, ja ņem vērā, ka caur Latvijas ostām iziet 40 miljoni tonnu kravas gadā. Eiropas transporta tīkls tika apspriests 1993. gadā Krētā, kad tur notika Eiropas valstu satiksmes ministru tikšanās. Mēs vēl bijām jauna valsts un, iespējams, nepratām aizstāvēt savas intereses. Tagad mūsu uzdevums ir nopietni gatavoties līdzīgai starpvalstu tikšanās reizei, kas 1997. gadā notiks Somijā. Pats fakts, ka šī apspriede notiks Somijā, protams, mums nav labvēlīgs, jo Somija Latvijai ir pats sīvākais konkurents, taču tas dod mums vēl lielāku stimulu būt gataviem aizstāvēt savu projektu. Viens no maniem uzdevumiem ir panākt, lai Eiropas transporta tīklā parādītos desmitais transporta koridors, kas jau patiesībā eksistē, bet vēl joprojām nav oficiāli iekļauts starptautiskajā transporta tīkla projektā. Tas mums liedz saņemt ārvalstu investīcijas un tālāk attīstīties. Pilnīgi cits stāvoklis ir ar projektu *VIA BALTICA*, kas iekļauts tā saucamajā pirmajā Krētas koridorā. Šā projekta apspriešanā notiek regulāras sanāksmes, tiek piešķirti līdzekļi projekta finansēšanā un sniegta cita veida palīdzība. Eiropa ir gatava par saviem līdzekļiem izveidot sakaru līniju šā ceļa malā. Mans uzdevums ir piedalīties visās iespējamajās sarunās un pierādīt, ka desmitais transporta koridors ir ātri augoša transporta līnija un tas ir perspektīvs projekts.

— Ne mazāk svarīgs jautājums ir arī pasažieru pārvadājumi. Ko varētu darīt, lai Latvijai piesaistītu nopietnas kompānijas, tādas kā *SILJA LINE*, *VIKING LINE*, *STENA LINE*?

— Šis jautājums nav vienozīmīgs. Visu pasažieru kustību veido vairāki komponenti. Un viens no jautājumiem ir tāds – ko pasažieri darīs, kad ieradīsies Rīgā? Vai viņus te kas interesēs un vai piedāvātais serviss ir pietiekams? Lai piesaistītu lielās kompānijas, mūsu ostai jāstrādā augstā līmenī un jānodrošina viss nepieciešamais serviss. Runājot par prāmjiem, mans uzdevums ir atrast spēcīgas operatoru kompānijas un organizēt šo kompāniju piedalīšanos pasažieru pārvadājumos caur mūsu ostām. Mums pašiem savukārt ir jānodrošina piestātnes pasažieru plūsmas uzņemšanai.

Savukārt Rīgas Tirdzniecības osta vēl tikai atrodas starta pozīcijās. Do-

māju, ka Rīgas Tirdzniecības osta vairs nevar palikt kā valsts un pašvaldību uzņēmums, tad ostas attīstība būs gausa. Jāmeklē citas iespējas, spēcīgs investors, kas gatavs ostas attīstības projektā ieguldīt kolosālus līdzekļus.

— *LATVIJAS KUĢNIECĪBĀ* darbu beigusi Valsts kontrole. Kā jums šķiet, vai Latvijā ir tāda kontroles institūcija, kas spētu iedziļināties tik sarežģīta uzņēmuma darbības struktūrā?

— Vispirms gribu teikt, ka stipri vien ir nokavēts ar *LATVIJAS KUĢNIECĪBAS* pārveidošanu akciju sabiedrībā. Domāju, ka LK privatizācija ir neizbēgama, jo tikai naudīgs saimnieks augstā līmenī spēj pārvaldīt uzņēmumu. Taču gribu teikt, ka LK jautājums nav Satiksmes ministrijas kompetencē, jo šis uzņēmums atrodas Privatizācijas aģentūras pārziņā. Satiksmes ministrijas pārziņā savukārt ir tranzīts, ostas, dzelzceļš, autoceļi, avio un sakari.

— Vai redzat kādu no Latvijas ostām darbojamies kā brīvostu?

—Domāju, ka brīvosta būs Ventspilī un ka arī Rīgas Tirdzniecības osta strādās kā brīvosta. Mūsu mērķis ir piesaistīt klientus, kuriem ir nauda un kuri kaut ko grib darīt šajā teritorijā, tāpēc brīvostas ir jāveido. Ja mēs laikus šo procesu iesāksim un darba gaitā projektu pilnveidosim, tad paši arī būsim ieguvēji. Uzskatu, ka jārīkojas ātri, bez liekas minstināšanās. Sāku iepazīties arī ar Ainažu ostas atjaunošanas projektu, un līdz nākošajai Latvijas Ostu padomes sēdei šajā jautājumā jau būs zināma skaidrība. Gribu uzsvērt, ka jautājums par mazajām ostām ir īpaši svarīgs – tām ir jābūt sevišķi atbildīgām par to naudu, ko tās prasa no Ostu attīstības fonda, jo donori ir lielās ostas, kas strādā un attīstās. Tieši no lielo ostu saimnieciskās darbības gūtajiem līdzekļiem atskaitījumi nonāk mazo ostu attīstībā. Tāpēc nedrīkstētu veidoties situācija, ka nauda tiek ņemta, bet atdeves nav. Ja kāda mazā osta kaut ko grib būvēt, tās ir šo ostu tiesības. Bet tiklīdz tās prasa līdzekļus no Ostu attīstības fonda, tad arī mēs gribam zināt, kā nauda tiks tērēta. «Likums par ostām» netika rakstīts, lai mazās ostas vienīgi tērētu naudu, bet gan tāpēc, lai palīdzētu mazajām ostām attīstīties. Tā ir liela atbildība – lūgt naudu un patiesi saimnieciski to tērēt.

— Kā varētu veidoties Satiksmes ministrijas attiecības ar Latvijas Jūrniecības savienību?

— Īstu stratēģiju sadarbībai pagaidām nesaskatu. Tā būs draudzīga līdzāspastāvēšana. Redzu, ka pati jūrniecība arvien tālāk atiet no ministrijas, jo *LATVIJAS KUĢNIECĪBA* būs privāts uzņēmums, ostas darbojas uz atsevišķa likuma pamata, gan lielajās, gan mazajās ostās ir ostu pārvaldes. Jūrniecības departaments pārstāv Latviju starptautiskajās organizācijās. Ņemot to visu vērā, atliek secināt, ka Satiksmes ministrijai paliek arvien mazāk funkciju un nekāda saimnieciskā darbība nav jāizvērš. Satiksmes ministrijas uzdevums ir uzlabot likumus, arī jūrniecībā.

— Kāda būs jūsu attieksme pret jūrniecības izglītību un tās finansēšanu?

— Par izglītību ir nopietni jādomā. Es domāju, ka mūsu valstī īsta izglītības reforma vēl tikai ir priekšā, jo šajā jomā saglabājas milzīga inerce. Jūrniecības izglītībai mēs ļoti nopietni sekosim un to atbalstīsim, cik varēsim. Ar Satiksmes ministrijas atbalstu ir izveidota arī Transporta un izglītības asociācija, ko vada Andris Gūtmanis. Arī šī asociācija būs

tā, kas sekos izglītībai, arī Latvijas Jūras akadēmijas darbam. Bet nedrīkst arī aizmirst citu jautājumu — vai būs, kas gribēs un spēs mācīties. Mākslīgi neko panākt nevarēsim.

— Pagaidām vēl Jūras medicīna atrodas Satiksmes ministrijas pārziņā. Kā turpmāk tiks risināts šis jautājums?

— Mana koncepcija ir ļoti vienkārša — Satiksmes ministrijai nav jānodarbojas ar ārstēšanu. Domāju, ka nevar būt nozaru medicīna. Ir jābūt kvalificētai medicīnas aprūpei. Valsts iedala finansējumu, un pats pacients izvēlas, kurā medicīnas iestādē ārstēsies. Ir pienācis laiks visas lietas sakārtot loģiskā secībā, neko neatliekot uz vēlāku laiku, jo katru nokavētu dienu varam norakstīt zaudējumos.

Pasaules prakse atzīst brīvostas modeli

Rīgas Tirdzniecības osta izstrādājusi likumprojektu par brīvostas statusa piešķiršanu RTO un piedāvājusi to valdībai. Pašlaik brīvostas izveidošana RTO tiek uzskatīta par eksperimentu, no kura lielā mērā ir atkarīgs tas, vai nākotnē visa Rīgas osta iegūs šo statusu. Daudzi jau šodien uzskata, ka eksperiments lemts neveiksmei, citi turpretim domā, ka tikai reāla pieredze var sniegt atbildi uz jautājumu – ir vai nav piemērots brīvostas statuss Rīgas ostai un citām Latvijas ostām. Kāds ir valdības viedoklis, vēlējāmies uzzināt sarunā ar satiksmes ministru Vili Krištopanu.

— Izskan viedokļi, ka Rīgas Tirdzniecības osta un tās vadība nav gatavas un nedrīkstētu uzņemties atbildību par brīvostas izveidošanu.

— Vispirms gribu teikt, ka tas nebūt nav abstrakts un nepamatots eksperiments, process procesa pēc, bet gan pasaules prakse un mēģinājums realizēt brīvostas modeli. Esmu pilnīgi pārliecināts, ka Liepājas kara osta ar laiku būs brīvosta, un arī visa Rīgas osta iegūs šo statusu. Šodien, pie nesakārtotās saimniecības un sabojātās sabiedrības, mēs nevaram uzreiz izveidot visu kompleksu pilnībā. Es varētu uzdot retorisku jautājumu – kas šodien ir spējīgs pārvaldīt Rīgas ostas teritoriju, ja to izveidos par brīvostu? Izvēloties brīvostai noteiktu teritoriju, šajā gadījumā RTO, mēs varēsim pārliecināties, kā praktiski darbojas jaunais modelis, atrast tā vājās vietas un izdarīt nepieciešamos secinājumus. Protams, viena gada laikā nenotiks tik kardinālas pārmaiņas, kas sniegtu pilnīgu priekšstatu un ļautu izdarīt secinājumus. Būs jāpieliek milzīgas pūles, lai izpētītu pasaules tirgu un visiem pierādītu, ka brīvostas modelis Latvijā ir dzīvotspējīgs. Kas attiecas uz brīvostas pārvaldīšanu, gribu teikt skaidri – neviena vadība un neviens ministrs nav mūžīgs. Ja kāds darbā parāda, ka neatbilst ieņemamajam amatam, viņš šajā vietā, protams, nepaliks. Vēl piebildīšu, ka ostā tiks formēta jauna padome, daži cilvēki aizies, to vietā nāks citi.

— Kāpēc tieši Rīgas Tirdzniecības osta tika izraudzīta par eksperimenta bāzi?

— Tirdzniecības osta pagaidām ir gatavākā veikt šo eksperimentu. Ja godīgi, tad neviens cits nenāca ar likuma iniciatīvu, brīvostas likuma projektu izstrādāja RTO. Uzņēmēji, kas vēlas īstenot kādu projektu , nedrīkst aizmirst, ka sen pagājis laiks, kad kāds kaut ko domāja vai darīja cita vietā. Ja kāds vēl uzskata, ka Satiksmes ministrija veiks kādas iniciatīvas, tas ļoti maldās. RTO ir pieņemama vieta, tāpēc nedomāju, ka

ar brīvostas izveidošanu šeit varētu rasties traģiska vai pat katastrofāla situācija. Nevajadzētu arī domāt, ka līdz ar brīvostas izveidošanu gaidāms kāds milzīgs uzplaukums, bet tas vien ir daudz, ja praksē varēsim pārliecināties, kā darbojas šis modelis. Jau šodien droši paredzu, ka brīvostas likumā daudzi punkti būs jāmaina un jāpapildina, taču likumu nekādā gadījumā nevajadzētu uzskatīt par sastingušu vai negrozāmu dogmu. Ja likumā būs vājas vietas, tās vienkārši labosim. Apspriežot brīvostas modeli, atmiņā vajadzētu atsaukt tos laikus, kad uz PSRS GOSBANK pamatiem veidoja komercbanku modeli. Kādām grūtībām bija jāiziet cauri pēdējo astoņu gadu laikā, līdz šodien esam nonākuši pie jūtama rezultāta. Tas bija sāpīgs process – cik bankas nogrima, cik daudzi banku bankrota rezultātā zaudēja naudu, cik daudz bija jāstrādā pie likumdošanas. Līdzīga pieredze ir ar ostām. Kāda nesakārtotība valdīja Latvijas ostās pirms dažiem gadiem, kad nebija izstrādāts Likums par ostām! Nu varam teikt, ka sistēma sākusi normāli funkcionēt. Ir Likums par ostām, ir ostu pārvaldes un ir rezultāti – Latvijas ostās aug kravu apgrozījums.

— Taču reizēm šķiet, ka Rīgas dome īsti neizprot ostas lielo nozīmi.

— Rīga ir īpaša pilsēta, kur pašvaldībai bez ostas jārisina arī citi jautājumi. Domāju, ka mērija ļoti labi saprot, ka osta ir viena no lielākajām pilsētas barotājām, bet nevienam tomēr nav laika pamatīgi iedziļināties tās problēmās. Arī 60 Rīgas domnieki bieži vien nevar savā starpā vienoties. Cilvēki diemžēl nav pieraduši domāt valstiski un veidot nākotnes stratēģiju. Pavisam cits stāvoklis ir Ventspilī, kur pilsētas dome praktiski saaugusi ar ostu un lieliski orientējas visās ostas problēmās.

— Daudzi domā, ka cilvēki nespēs turēties pretim naudas kārdinājumam, tāpēc līdz ar brīvostas statusa iegūšanu RTO notiks visdažādākās finansu mahinācijas.

— Nevajadzētu aizmirst, ka brīvosta būs valsts uzņēmums, kur regulāri notiks auditpārbaudes. Jaunajā brīvostas likumā ir ielikti visi mehānismi, lai nelikumības nekādā gadījumā nevarētu notikt.

— Daudzus prātus ir satraukusi arī naftas termināla celtniecība Rīgā. Kā jūs no Satiksmes ministrijas pozīcijām varētu komentēt naftas termināla celtniecības lietderību?

— Naftas termināla celtniecība ir Rīgas ostas pārvaldes un Rīgas pilsētas jautājums, tā nekādā gadījumā nav Satiksmes ministrijas un satiksmes ministra ietekmes sfēra. Negribēsim taču atgriezties PSRS laikā, kad no ministrijas deva rīkojumus, ko un kā darīt. Satiksmes ministrs naftas termināla celtniecības jautājumos var iejaukties vienīgi tādā gadījumā, ja Satiksmes ministrijas ieceltais valsts pilnvarnieks vai Rīgas ostas pārvaldes darbinieki nespēj veikt savus pienākumus.

— Kā vērtējat *LATVIJAS KUĢNIECĪBAS* privatizāciju?

— Es skatos uz uzņēmumiem neatkarīgi no tā, vai tie darbojas naftas tranzītā, pārvadā kravas vai zāģē mežu. Katra uzņēmuma galvenais uzdevums ir pelnīt naudu. *LATVIJAS KUĢNIECĪBU* nekādā gadījumā neuzskatu par nozari, bet gan par uzņēmumu, kura pienākums ir strādāt savā nozarē, un privatizācijas process šeit tikai aizsācies. Ja mēs tiešām gribam, lai Latvijai būtu daudz kuģu un daudz jūrnieku, mums jāstrādā pie brīvā kuģu reģistra izveidošanas.

Jāpanāk, lai iespējami vairāk kuģu brauktu ar Latvijas karogu. Mēs nevaram nevienu piespiest to darīt, bet jārada labvēlīgi apstākļi, jāveido ofšora kompānijas, lai radītu pievilcīgu vidi ārvalstu kuģošanas kompānijām, tieši tā kā to pratusi izdarīt Panama vai Libērija. Diemžēl mēs joprojām protam art taisnas vagas, bet ar rēķināšanu vēl ir pagrūti. Lai artu jūru, nepieciešams krietni palauzīt galvu, un tas vislielākā mērā attiecas uz Latvijas politiķiem.

Lai Latvijā nebūtu ne muļķu, ne sliktu ceļu!

LATVIJAS TRANZĪTA BIZNESA ASOCIĀCIJAS savā redzeslokā patur jautājumus, kas svarīgi ne vien katram atsevišķam uzņēmējam un viņa uzņēmumam, bet arī Latvijas ekonomikai kopumā. Tranzīts ir joma, kas valsts budžetā ienes lielākos līdzekļus, tā papildinot visai paplāno Latvijas naudas maciņu. Šo patiesību vēlreiz apliecināja 28. februārī notikusī *LATVIJAS TRANZĪTA BIZNESA ASOCIĀCIJAS* sēde, kurā piedalījās satiksmes ministrs Vilis Krištopans, kas, atbildot uz biznesmeņu jautājumiem, apliecināja Satiksmes ministrijas nostāju tranzītpolitikas jomā.

Pats satiksmes ministrs Vilis Krištopans vada *LATVIJAS NACIONĀLO TRANZĪTA VEICINĀŠANAS PADOMI*. Uzzinot par šādas padomes izveidošanu, pirmkārt radās jautājums, vai jau esošā *LATVIJAS TRANZĪTA BIZNESA ASOCIĀCIJA* nespēj profesionāli augstā līmenī risināt tranzītpolitikas jautājumus?

Atbildi sniedza satiksmes ministrs **Vilis Krištopans**:

— *LATVIJAS NACIONĀLĀ TRANZĪTA VEICINĀŠANAS PADOME* ir valdības dibināta institūcija, tās uzdevums ir risināt jautājumus, ar kuriem jānodarbojas valstij. *TRANZĪTA BIZNESA ASOCIĀCIJA* (TBA) ir tā vieta, kur kopā sanāk biznesa cilvēki, lai risinātu savas problēmas un par tām tālāk informētu valdību. *LATVIJAS NACIONĀLĀ TRANZĪTA VEICINĀŠANAS PADOME* nekādā gadījumā netika dibināta, lai veidotos konfrontācija starp valdību un TBA, vienkārši katram jādara savs darbs. Igaunijā jau šāda padome nodibināta un sekmīgi darbojas. Ilgāku laiku gaisā virmoja aizrādījums, ka neviena ministrija tā īsti nenodarbojas ar tranzīta jautājumiem un par tiem neatbild. Rezultātā MK ir radies protokola ieraksts, ka Satiksmes ministrija turpmāk atbildēs par tranzītu, tā attīstību un veicināšanu. Tagad, izstrādājot jauno MK nolikumu, skaidri ir noteikts, ka Satiksmes ministrijas struktūrā ir Tranzīta attīstības un tranzīta politikas veicināšanas departaments, kura pakļautībā ir Transporta attīstības veicināšanas nodaļa, kas palīdzēs risināt tos jautājumus un projektus, kam nepieciešams valdības atbalsts.

Interesanti bija uzzināt arī par konkrētiem darbiem un tālākām iecerēm, ko risina Satiksmes ministrija. Vispirms Vilis Krištopāns ar prieku atzīmēja, ka, par spīti sarežģītajai ledus situācijai Rīgas jūras līcī, janvārī ir auguši kravu apjomi. Tas galvenokārt, protams, pateicoties ražīgajam darbam Ventspils ostā.

V. Krištopans:

— Pēdējā laika lielākās diskusijas valdībā ir bijušas par akcīzes nodokli. Satiksmes ministrijas interesēs ir panākt, lai desmit procenti no valsts daļas veidotu īpašu budžetu, kas tiktu novirzīts ceļu infrastruktūras attīstībai. Gribu arī lūgt, lai uzņēmēji pārlieku kritiski neuzstājas pret akcīzes nodokļa palielināšanu. Jāatceras, ka mums jātuvojas Eiropas Savienības likmēm, ko Satiksmes mi-

nistrija iecerējusi paveikt septiņu gadu laikā, katru gadu palielinot akcīzes nodokli par diviem santīmiem.

VIA BALTICA nav vienīgais projekts

Kā uzsvēra satiksmes ministrs Vilis Krištopāns, projekts *VIA BALTICA* ir tikai viens no projektiem, kas būtu cienīgs piesaistīt investoru uzmanību. No Latvijas pārvadātāju viedokļa tas ir visīsākais ceļš no Skandināvijas uz Viduseiropu, taču nekādas papildu garantijas no valdības puses šim projektam netiek paredzētas, tieši tāpat kā investīcijas no valsts budžeta. *VIA BALTICA* projektā Latvijas valdība ieplānojusi paveikt tieši tik, cik citu ceļu labiekārtošanā – izvietot ceļazīmes, izveidot sakaru sistēmu un garantēt drošību. Un ne vairāk. Taču zināma prioritāte maģistrālei *VIA BALTICA* tomēr saglabājas, jo tā jau no 1993. gada iezīmēta pirmajā Eiropas tranzīta koridorā (tā saucamajā Krētas koridorā). Līdz ar to lielākajos un nozīmīgākajos pasaules ekonomiskajos izdevumos regulāri parādās informācija un interese par projektu *VIA BALTICA*. Taču nedrīkst aizmirst, ka tikai 5 līdz 10% no visa kravu apjoma pārvadā pa šo maģistrāli.

Desmitais multimodālais — uzmanības centrā

Nepiedodami absurda situācija ir izveidojusies ar tā saucamo desmito multimodālo tranzīta koridoru. Šis tranzīta koridors jau faktiski funkcionē, pa to gadā pārvadā 40 miljonus tonnu kravas, taču oficiāli šis tranzīta koridors nav starptautiski atzīts un iezīmēts kartē.

V. Krištopans:

— Es zinu, ka tas nebūs viegli, bet mans svarīgākais uzdevums ir panākt, lai starptautiski tiktu atzīts desmitais multimodālais tranzīta koridors. Mūsu ministrijas cilvēki aktīvi strādā Briselē, piedalās visdažādākā līmeņa sanāksmēs un apspriedēs. 1997. gadā Somijā notiks Eiropas transporta ministru konference, kurā piedalīsimies arī mēs. Zinu, ka Somija visaktīvāk cenšas radīt konkurenci mūsu ostām, taču jāpanāk, lai mūs ne tikai sadzird, bet arī uzklausa un respektē. Satiksmes ministrijas Tranzīta veicināšanas nodaļa aprīlī vai maijā ieplānojusi rīkot semināru par tranzīta biznesa attīstības problēmām. Mums ārkārtīgi svarīgi ir panākt, lai starptautiskajās ceļu kartēs parādās ceļš Zilupe–Rīga–Ventspils–Liepāja.

Viss sākas un beidzas ar valsts politiku

Neviens vēl nav apstrīdējis to, ka Krievija ir Latvijas biznesa partnere. Pateicoties milzīgajiem kravu apjomiem, kas ir Krievijā, mēs ar tranzītpārvadājumiem varam labi pelnīt. Tikpat svarīgas Latvijai ir arī citas NVS valstis. Savulaik Ukraina aktīvi interesējās par konsignācijas noliktavu celtniecību Latvijas teritorijā. Šis jautājums palika vienīgi nodomu līmenī un līdz šim tālāk tā arī nav risināts. Nedrīkst aizmirst arī Baltkrieviju, kuras ģeogrāfiskais stāvoklis to izolējis no ūdensceļiem. Tāpēc svarīgs ir jautājums, ko par tranzītceļu izvēlēsies Baltkrievija – Poliju, Kaļiņingradas apgabalu, Lietuvu vai Latviju? Nav šaubu, tā būs valsts, kas garantēs visstabilāko tranzītkoridoru un vispieņemamākos noteikumus kravu transportēšanai. Bijušajām NVS valstīm ir lieli kravu apjomi, un tām jānokļūst Eiropā. Jautājums ir viens – kas būs viņu osta? Te savs vārds jāsaka Latvijas valdībai.

V. Krištopans: — Ir nodibināta starpvalstu komisija, ko vada Māris Gailis. Darbojas transporta un tranzīta darba grupa, ko vada Uldis Pētersons. Šī darba grupa gatavo materiālus sarunām, tāpēc svarīgi ir saņemt priekšlikumus no lielo kompāniju vadītājiem par jautājumiem, kas būtu jāiekļauj sarunās.

Lai patiesi produktīvi varētu risināties sarunas un kravas neaizkavējoties virzītos pa Latvijas tranzītceļiem, nepieciešams, lai vārdi būtu segti ar darbiem. Par *LATVIJAS DZELZCEĻA* darbu satraukts bija TBA prezidents Aivars Lembergs:

— Joprojām stāvoklis *LATVIJAS DZELZCEĻĀ* ir satraucošs. No kravu pārvadājumiem tiek dotēti pasažieru pārvadājumi. Kravu pārvadājumi pieaug, bet pieaug arī pasažieru pārvadājumu dotācijas. Dzelzceļa stāvoklis pasliktinās, drošība pasliktinās, līdz ar to arī konkurētspēja samazinās. Ostas varētu pieņemt lielākus kravu apjomus, bet nevar tās nosūtīt tālāk. Te nu atkal ir jautājumi, kas jārisina valdībai.

Līdz šim pārsvarā tika runāts par kravu plūsmu cauri Latvijas teritorijai, taču ne mazāk svarīgs jautājums ir tas, kas notiek ar kravām aiz Latvijas austrumu robežas. Deviņdesmit procenti kravu nāk no Krievijas un lielu ceļa posmu veic pa Krievijas teritoriju. Protams, lielas problēmas ir ar *LATVIJAS DZELZCEĻU*, bet varbūt vēl lielākas problēmas ir ar dzelzceļu, kas atrodas ārpus Latvijas. Svarīgi būtu saskaņot Latvijas un Krievijas dzelzceļa tarifus.

V. Krištopans:

— Ja desmitais multimodālais tranzīta koridors parādīsies kartē, tad, protams, tas nebūs vienīgi samērā nelielais gabaliņš mūsu valsts teritorijā. Tad tas būs ceļš no Maskavas līdz Ventspilij un Liepājai. Un tas, nenoliedzami, ir valdības komisiju darbs.

Runājot par tranzīta koridoru, nākamais svarīgais jautājums būs civiltiesiskā apdrošināšana, bez kuras civilizētā valstī nav iedomājama normāla kravu plūsma. Jau šodien ārzemju partneri uzdod jautājumu – vai jums ir civiltiesiskā apdrošināšana, cilviltiesiskā atbildība pret kuģi, kravu un cilvēku. Pagaidām vēl visa atbildība nelaimes gadījumā gulstas uz valdības pleciem, bet nākotnē apdrošināšanas jautājumu risināšana prasīs papildu līdzekļus. Tāpēc arī par šiem jautājumiem jādomā jau tagad.

Gluži tāpat, kā par visu valsts institūciju – sanitāro dienestu, robežsargu, muitas – saskaņotu darbu.

V. Krištopans:

— Mēs gatavojam grozījumus MK iekšējos noteikumos, kuros paredzēta dažādu ministriju un tām pakļauto dienestu darba koordinācija. Visi jautājumi, kas skar tranzītu, būs jāsaskaņo ar Satiksmes ministriju. Gribam *LATVIJAS NACIONĀLĀS TRANZĪTA PADOMES* nolikumā paredzēt punktus, kas tranzīta jomā būtu saistoši visām ministrijām.

Joprojām nozīmīgs ir jautājums – vai Latvija būs izdevīgs, ērts un drošs tranzīta partneris un spēs ieņemt savu vietu citu konkurējošo valstu starpā? Par to kopīgi jādomā ikvienam Latvijas uzņēmumam un valdībai.

A. Freiberga,
G. Šīmanis

Jūrniecībā būs nopietnas pārmaiņas

25. un 26. jūnijā Londonā notika IIR rīkotā konference «Profitability in shipping» (Rentabilitāte kuģniecībā). Tajā tika apspriesti jautājumi par izmaiņām jūrniecību reglamentējošos dokumentos, kas galvenokārt skar dažādu jūrniecībā strādājošo darbu un savstarpējās attiecības. Stāsta Valērijs Riba, LATVIJAS KUĢNIECĪBAS flotes personālsastāva dienesta intendants.

— Pēdējos gados tieši šiem jautājumiem pievērsta īpaša uzmanība. Vēl jo vairāk tagad, kad pasaulē ir vērojama kvalificētu jūrnieku aiziešana no flotes. Galvenokārt tas notiek tādēļ, ka no flotes aiziet attīstītāko Eiropas un Ziemeļamerikas valstu jūrnieki, speciālisti. Šīs darba vietas arvien vairāk aizņem Āzijas valstu jūrnieki, bet šo valstu jūrniecībā ir pavisam citas tradīcijas un standarti. Daudzu jūrnieku profesionālais līmenis vairs neatbilst mūsdienu drošības prasībām. Lai novērstu šādas tendences starptautiskajā kuģniecībā, divām konvencijām izstrādātas jaunas redakcijas.

Tuvākajā laikā SOLAS konvencijā pieņems 9. nodaļu jaunā redakcijā, kas būs veltīta drošam kuģniecības menedžmentam, un STCW konvenciju (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers). Šajās konvencijās kuģošanas drošības jautājumi tiek attiecināti galvenokārt uz jūrnieku kvalifikāciju un to profesionālo sagatavotību. Turklāt konvencijas papildina viena otru. SOLAS konvencijas 9. nodaļā ir iekļauts ISM (International Safety Management) kods, lai nodrošinātu kuģu drošu, kvalitatīvu ekspluatāciju, bet galvenais – cilvēku drošību uz kuģiem. Darba kvalitāti var nodrošināt, paaugstinot apkalpojošā personāla kvalifikācijas līmeni. Jaunā STCW konvencija nosaka stingras prasības visiem jūrniekiem, ieskaitot arī kuģa kapteini, un reglamentē to funkcijas.

Baltais un pelēkais saraksts

Konvencijās ietverti vairāki jauninājumi. Galvenie no tiem:

— konvencijas stājas spēkā pakāpeniski, un pirmie jauninājumi tiek ieviesti kuģniecībās jau no 1997. gada februāra. Lai ieviestu un realizētu konvencijas, tiek izmantota klusas piekrišanas taktika, t.i., no jautājumu, problēmu apspriešanas brīža (1994.g.) līdz konkrētu normatīvu spēkā stāšanās brīdim (1997.g.) paiet tikai trīs gadi, kas ir samērā īss laika posms. Iepriekš līdzīgs process varēja ilgt 10 gadus un vairāk;

— pirmoreiz STCW konvencija piešķir IMO virsvalstu kontrolējošā orgāna statusu. Agrāk katrai valstij attiecībā uz sava karoga kuģiem bija augstākās juridiskās tiesības starptautiskajā jūrniecībā. Lai kādu valsti atzītu par tādu, kas pilda šīs konvencijas prasības, būs nepieciešams IMO apstiprinājums. Tāpēc jūras valstīm, tajā skaitā arī Latvijai, līdz 1998. gadam jāiesniedz IMO jūrniecības likumu pakete, kas apliecinātu, ka jūrnieku sagatavošanas standarti, sertifikācija, sertifikātu forma, kontroles jautājumi, atbildība utt. ir saskaņā ar jaunajām konvencijas prasībām. Savukārt

IMO izskata dokumentu atbilstību konvenciju prasībām. Visas valstis tiks reģistrētas divos sarakstos, t.s. baltajā sarakstā – ja valsts jūrniecība un tās likumdošana atbilst jaunajiem standartiem, ja neatbilst, tad t.s. pelēkajā sarakstā. Baltā saraksta valstu kuģu īpašnieku un galvenokārt jūrnieku kvalifikācija tiks atzīta visā pasaulē. Tiem būs izdevīgāki darba līgumi un lielākas iespējas.

Tās valstis, kuras nebūs ieļautas šajā sarakstā, tiks uzskatītas par šaubīgām, un šo valstu kuģu īpašniekiem un jūrniekiem var rasties problēmas starptautiskajā jūrniecības tirgū. Konvencija paredz plašākas un biežākas pārbaudes uz kuģiem, arī ostās, kad būs nepieciešams pierādīt praktiskās iemaņas un zināšanas, kā arī kuģa apkalpes atbilstību starptautiskajām prasībām. Tas attiecas uz visiem kuģu īpašniekiem un visām valstīm, it īpaši uz tām, kuras nebūs iekļautas baltajā sarakstā.

Kuģu īpašniekiem jauni pienākumi

STCW konvencijas jaunā redakcija nosaka un uzliek noteiktus pienākumus kuģu īpašniekiem visā pasaulē. Agrāk konvencija noteica prasības valstij, uzdodot valsts institūcijām nodrošināt konvencijas izpildi. Tagad tiek domāts par to, lai daļu no pienākumu izpildes garantētu kuģu īpašnieki. Svarīgākās izmaiņas, kuru izpilde būs jānodrošina kuģu īpašniekiem:

— jāveic jūrnieku sertifikācija. Tas nozīmē, ka jūrnieku kvalifikācijas līmenim ir jāatbilst jaunajiem STCW standartiem;

— jākomplektē kuģu apkalpes tā, lai garantētu kuģu drošu ekspluatāciju;

— jāiepazīstina kuģa apkalpes jaunie jūrnieki ar darba vietu un pienākumiem;

— jānodrošina visu veicamo pasākumu dokumentācija, tajā skaitā arī jūrnieku apmācības un praktisko iemaņu dokumentācija;

— uz kuģa jāfunkcionē valodai, kuru saprot visi.

Visi darbi, protams, radīs papildizdevumus kuģu īpašniekiem, kuriem būs jāizvēlas, pēc kādiem standartiem strādāt. Eiropa ir augstu jūrniecības prasību un standartu reģions.

Lai LK varētu arī turpmāk veiksmīgi strādāt starptautiskajā tirgū un nodrošināt jauno konvenciju prasības, būs nepieciešams risināt jūrnieku kvalifikācijas, darba organizācijas un finansējuma jautājumus. Pamatā visi sagatavošanas darbi LK jau sen tiek veikti.

Tikai ceturtā daļa no visiem kuģu īpašniekiem pasaulē strādā pēc tiem standartiem, ko prasa konvencija.

Likumi kļūst konkrētāki

Jaunā STCW konvencija paredz atšķirīgus sertifikācijas un valstu sadales principus. Valstis tiks dalītas pēc:

— kuģa karoga valsts;

— kuģa ostas valsts (ostu kontrole);

— jūrnieku sertifikācijas valsts.

Konvencija paredz arī valstu sertifikātu savstarpēju atzīšanu. Protams, tas vispirms attiecas uz valstīm, kuras tiks iekļautas baltajā sarakstā.

Līdzšinējie kritēriju neskaidrie formulējumi ir vispāratzīts starptautiskās jūrniecības dokumentu trūkums. Katra valsts konvencijas prasības formulēja savādāk un attiecīgi iekļāva savas valsts jūrniecības likumdošanā. Nevar, piemēram, salīdzināt Vjetnamas un Lielbritānijas likumdošanas un šo

valstu prasības jūrniecībā. Arī jūrnieku kompetence un darba kvalitāte ir atšķirīga katrā pasaules reģionā. Ja pēc vecās konvencijas redakcijas pēc diploma nevarēja noteikt jūrnieka kvalifikācijas līmeni, tad jaunā redakcija paredz pasākumu kompleksu, kas ļauj noteikt gan diploma autentiskumu, gan jūrnieku sagatavotības līmeni.

Konvencija noteiks arī jūrnieku kompetenci. Viss zināšanu un praktisko iemaņu kopums tiks iedalīts septiņās funkcijās. Savukārt katra funkcija tiks dalīta vēl trijos līmeņos, pēc kuriem tiks vērtēti jūrnieki:

— management level – kuģa komandas augstākajam komandējošajam sastāvam;

— operational level – kuģa apkalpes virsniekiem;

— support level – ierindas jūrniekiem.

Katram jūrniekam uz kuģa būs noteikta darbības sfēra, pienākumi un tiesības. Šāda elastīga dalījuma sistēma ļauj izmantot alternatīvās sertifikācijas metodi, kad jūrnieks tiek apmācīts vairākās specialitātēs un var strādāt kā augsti kvalificēts speciālists. Pagaidām šī metode pasaules jūrniecībā netiek plaši izmantota.

Jau šomēnes Polijā pulcēsies Austrumeiropas jūras valstu pārstāvji, lai konferences gaitā apspriestu visas izmaiņas un mehānismu, kā tās būs iespējams reāli ieviest jūrniecībā. Savukārt IMO pārstāvji sniegs visu problēmu skaidrojumus un piedāvās to risināšanas ceļus. Pēc Polijas konferences kļūs skaidrs, kā konkrēti izpaudīsies jaunās prasības.

R. Stripkāns

STCW oficiālais tulkojums — Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu un sardzes dienestu.

Kuģu īpašnieki par Latvijas kuģniecības attīstības politiku

Latvijas Kuģu Īpašnieku asociācija (LKĪA) pirmā profesionāli atsaukusies Latvijas pastāvīgā pārstāvja IMO Gunāra Šteinerta priekšlikumiem par kuģniecības politiku Latvijā.

LKĪA saņēmusi Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas vadītāja Ata Sausnīša atsauci G. Šteinerta ierosinājumiem, kur cita starpā ir arī šāds vērtējums: «Uzskatīt G. Šteinerta vēstulē izvirzītos jautājumus par neatliekamiem un aktuāliem un piekrist, ka bez šo jautājumu atrisināšanas nav iespējama turpmāka Latvijas Republikas jūrniecības attīstība.»

Stāsta LKĪA viceprezidents, Rīgas kuģniecības valdes priekšsēdētājs **Antons Ikaunieks**:

— Vispirms vēlos akcentēt, ka tās runas, kas kritizē Latvijas Jūrniecības savienību un Latvijas Kuģu Īpašnieku asociāciju par neitralitāti vai apolitiskumu ikdienas jūrniecības jautājumu risināšanā, ir galīgi aplamas. Saprotams, pēc G. Šteinerta raksta uzreiz neradīsies krasas izmaiņas mūsu valsts jūrniecības politikā, uzreiz nenotiks kāds apvērsums, kad nu visi sāks domāt un darboties tieši tā, kā ieteicis priekšlikumu autors. Ir labi zināms, cik daudz jūrniecības pārstāvju gājienu ir apstājušies pie Saeimas durvīm, kur neviens tos nav vēlējies pat uzklausīt.

Eiropa šodien ir raksturīga ar ekonomiskā stāvokļa ārkārtīgu pagrimumu, kas novedis bagātas kuģu kompānijas līdz stāvoklim, kad tās spiestas strādāt par ļoti zemām cenām un kuģu vairākums nīkst bezdarbībā – piespiedus brīvguļā. Tas viss atsaucas arī uz mūsu jūrnieku darbu.

Latvijas kuģu īpašnieku un jūrnieku satraukums par nozares tālāko attīstību beidzot ir sasniedzis arī valdību un Saeimu. Akmens, kas tik ilgi ir mēģināts kustināt, beidzot ir izkustējies.

Jāveido darba grupa Saeimas līmenī

1996. gada 24. jūlijā notika LKĪA Padomes sēde, kurā tika apspriesta A. Sausnīša vēstule, vienlaikus izveidojot iniciatīvas darba grupu, kura tālāk risinās G. Šteinerta un A. Sausnīša izvirzītos jautājumus par valsts politiku Latvijas kuģniecības attīstībā. LKĪA Padome šajā iniciatīvas darba grupā ieteica:

— Antonu Ikaunieku, LKĪA viceprezidentu, Rīgas kuģniecības valdes priekšsēdētāju,

— Vladislavu Skrebeli, LKĪA Padomes locekli, *LATVIJAS KUĢNIECĪBAS* Ārpuskuģošanas departamenta direktoru,

— Elmāru Vītoliņu, *LATVIJAS KUĢNIECĪBAS* juridiskās daļas priekšnieku,

— Igoru Pavlovu, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības priekšsēdētāju, ITF pilnvaroto pārstāvi Latvijā,

— Imantu Burvi, Rīgas Kuģu eksperimentālās mehāniskās rūpnīcas direktoru, Latvijas Jūras tiesību asociācijas priekšsēdētāja biedru,

— Aleksandru Tregubovu, Latvijas kuģu komandu darbā iekārtošanās firmas *LAPA* ģenerāldirektoru, Kuģu komandu



Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas sapulcē.

darbā iekārtošanās asociācijas koordinatoru.

Vēl uzskatām, ka šajā iniciatīvas darba grupā būtu jāpiedalās Jūrniecības departamenta juridiskās daļas vadītājai Lailai Račiņai un LR Jūrnieku reģistra departamenta direktoram Harijam Līdakam. Gatavību piedalīties šai nopietnajā darbā izteicis Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētājs Miķelis Elsbergs.

Ko esam izdarījuši? Pirmā iniciatīvas darba grupas sēde notika 29. jūlijā, otrā – 2. augustā. Izstrādājām pasākumu plānu, kas veicinātu plašāku G. Šteinerta un A. Sausnīša priekšlikumu apspriešanu. Vispirms mēs uzskatām, ka LKĪA darba grupa ir tikai sākums, kas ieteiktu un virzītu vēl profesionālākas darba grupas izveidi Saeimā, kas būtu jau juridiski noformēta pie Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas. Ierosinām šai darba grupā iekļaut pārstāvjus no Ministru kabineta, Finansu ministrijas, Labklājības ministrijas, Valsts ieņēmumu dienesta un no organizācijām, kas saistītas ar jūrniecības pārvaldes jautājumiem. Šāda sakara vēstuli esam nosūtījuši iepriekšminētajai Saeimas komisijai.

Galvenais – jūrnieku sociālā nodrošināšana

Neraugoties uz to, kādu atbildi no Saeimas saņemsim, LKĪA iniciatīvas darba grupa turpinās darbu. Viens no galvenajiem jautājumiem – viedokļu apkopošana.

Viens no vissāpīgākajiem jūrniecības sabiedrības jautājumiem – nodokļu maksāšana un vecuma pensija, kad aktīvās darba gaitas beigušās: vieni jūrnieki godprātīgi maksā nodokļus Latvijas valstij, citi – izvairās. Kas tad veidos šo pensijas fondu jūrniekiem? Ir izveidojies diskomforts starp nodokļu maksātājiem, kuru algas stipri atpaliek no nodokļu nemaksātāju algām. LKĪA uzskata, ka nodokļi valstij ir jāmaksā visiem jūrniekiem. Te vispirms runājam par sociālo nodokli, kā maksāju-

mus izmanto vecuma pensijas fonda veidošanai, invaliditātes pensijai, pensijai, kas saistīta ar darbaspējīgu cilvēku pazaudēšanu, slimības apmaksai, bezdarbības apmaksai un apglabāšanas izdevumu segšanai. Pilnīgi aplamas ir runas – es esmu jūrā un sociālos labumus neizmantoju! Tā daļēji varētu teikt par ienākuma nodokli, jo jūrā esošie tiešām ne ūdeni, ne elektrību krastā neizmanto.

Otrkārt, kā veidot jūrniecības cilvēkos pārliecību par viņu vecumdienu nodrošināšanu. Te ir pamats otram uzkrājumu fondam, kuru varēs izmantot tikai nodokļu maksātāji. Šiem uzkrājumiem jādod peļņa, kamēr jūrnieks strādā jūrā. Pretējā gadījumā – naudas krāšana zeķē ir vienkārši tās izmešana.

Domāju, ka daudzi jūrnieki atsauktos šim ierosinājumam par sociālā nodokļa pārdali, ko vēstulē min arī A. Sausnītis. Īpaša jūrnieku sociālā fonda izveide palīdzētu arī tiem, kuri tagad brauc uz «lētā» karoga kuģiem un vispār nekādus nodokļus nemaksā.

LKĪA veikusi daudzas izstrādes šī sociālā nodokļa iekasēšanai un īpaša fonda veidošanai, taču par tām vēl ir pāragri runāt, jo atrodamies tikai darba sākumposmā. Varu vienīgi teikt, ka LKĪA iniciatīvas darba grupa strādās regulāri un šī darba augļus jūrniecības sabiedrība drīzumā saņems.

G. Šīmanis

Jūras medicīnas centrs gaida pacientus

Latvijas Jūras medicīnas centrs ir viena no tām medicīnas iestādēm, kas, domājot par pacientu ātru un efektīvu ārstēšanu, arvien pilnveido un paplašina savas iespējas. 1996. gada 29. janvārī darbam tika nodota jauna aparatūra – priekšdziedzera diagnostikas un ārstēšanas sistēma AL–1202. Par jauno aparatūru un citiem pacientus interesējošiem jautājumiem stāsta Jūras medicīnas centra galvenais ārsts Jānis Birks.

— Jūsu vadītā slimnīca ir kļuvusi bagātāka vēl ar vienu modernu aparatūru. Ko tā dos jūsu pacientiem?

— Jāteic, ka priekšdziedzera diagnostika un ārstēšana ir sarežģīta, bet ķirurģiskas iejaukšanās gadījumā bieži vien arī saistīta ar komplikācijām. Jaunā priekšdziedzera diagnostikas un ārstēšanas sistēma AL–1002 sastāv no specializēta ultraskaņas skanera un uretrālās mikroviļņu lokālās hipermetrijas iekārtas, kas ļauj efektīvi ārstēt priekšdziedzera adenomu un palīdz simptomātiskā prostatas vēža terapijā. Tātad ar šo aparatūru var gan diagnosticēt, gan ārstēt. Droši varu teikt, ka Latvijā un arī Baltijā mēs esam vienīgie, kas strādā ar šādu aparatūru.

— Vai grūti nācās tikt pie šīs aparatūras?

— Tas bija gada projekts, kas, protams, neaprobežosies vienīgi ar šo aparātu. Esam iecerējuši iegādāties visu nepieciešamo uroloģisko aparatūru. Līdz ar to arī noslēgsim videoķirurģijas ciklu. Izveidosim noslēgtu loku, un visas videooperācijas būs pieejamas mūsu slimnīcā. Jau tagad piedāvājam laproskopisko ķirurģiju, ginekoloģiskās operācijas (pagaidām tieši ginekoloģiskajās operācijās mēs šo aparatūru nepietiekami noslogojam), atroskopiskās operācijas ceļu locītavas saslimšanas gadījumā un, visbeidzot, videouroloģiskās operācijas, kuras varēsim uzsākt pēc pāris mēnešiem.

— Jaunās aparatūras reprezentācijas pasākums izraisīja plašu interesi. Vai tas liecina, ka notikums bija svarīgs ne tikai jūsu slimnīcai?

— Es gribētu uzsvērt divas lietas. Pirmkārt, šis aparāts ir ražots, pārbaudīts un aprobēts Latvijā, izmantojot ārzemēs ražotas detaļas. To veica firma *AMERILAK*. Domāju, ka tas ir valstiski svarīgi, ka arī Latvijā attīstās ražošana. Otrkārt, un arī tas ir valstiski nozīmīgi, šis aparāts ļauj saīsināt ārstēšanas ilgumu. Procedūra ilgst 2 – 3 dienas stacionārā. Tālākajā darbā šo aparātu izmantos vienīgi ambulatoriskai ārstēšanai. Līdz ar to samazinās arī ārstēšanas izmaksas. Aparātā iebūvēta vairāku līmeņu drošības sistēma, kas nodrošina pacienta un personāla aizsardzību atbilstoši Eiropas standartiem.

— Pacientam ir svarīgi, cik šāda ārstēšanās varētu maksāt.

— Jauno aparātu esam reklamējuši, tāpēc varu apgalvot, ka ļoti daudz pacientu vēlas izmantot šo ārstēšanas metodi. Ja noteikta diagnoze un noskaidrots, ka operācija ir nepieciešama, tad tā maksā 30 latus. Tas nav pārlieku dārgi, bet efekts ir ļoti augsts.

— Kā varētu veidoties medicīnas sistēma un tālāk attīstīties jūsu slimnīca?

— Informācija ir tāda, ka mūsu slimnīca pārveidosies par valsts

slimnīcu un tiks privatizēta. Domāju, ka tas ir normāli. Valsts ir uzņēmusi kursu uz ātrāku privatizāciju. Šajā attīstībā arī noskaidrosies, kas ir spējīgs konkurēt, kas nē. Es varu pateikt tikai vienu – mēs esam gatavi darbam, esam gatavi konkurēt un pierādīt savu profesionalitāti.

A. Freiberga



Jūras medicīnas centra Vecmīlgrāvja jauno korpusu atklāj Jūras medicīnas centra direktors Jānis Birks, viņa vietniece Marta Aizsilniece un *LK* pārstāvis Egils Kietis.

Nozares medicīniskā aprūpe un slimokase

Jūrnieku, zvejnieku un zivsaimnieku specifiskie dzīves un darba apstākļi nosaka savdabīgu un riskantu dzīvesveidu. Sevišķi tas attiecināms uz jūrā braucējiem – ilgstoša prombūtne, darbs jūrā, kuģa apkalpes ar savu grupas psiholoģiju, valodu problēmas, bažas par ģimeni, mājām, nepiemērota arodvide aukstumā, slapjumā un caurvējā, daudz tabakas un alkohola.

Jūrnieku slimokase jums palīdzēs

Jūrnieku slimokase gada laikā veikusi plašu un aktīvu darbu, lai izveidotu jūrnieku slimokases tīklu un vispusīgāk aptvertu visus jūrniecības nozarē strādājošos, garantējot viņiem visas iespējamās priekšrocības veselības aprūpes jautājumos. Šajā laika posmā Jūrnieku slimokasē iestājušies gan kolektīvie, gan individuālie biedri, nomaksājot gada dalībmaksu viena lata apmērā.

Lai gan pagājis gads, cilvēkiem vēl joprojām trūkst informācijas par Jūrnieku slimokasi, tās darbības principiem un priekšrocībām, ko tā sniedz. Tāpēc vēlreiz sniegsim



Jūras medicīnas centrs ir apgādāts ar modernu tehniku.

pārskatu par Jūrnieku slimokases darbu.

Jūrnieku slimokase paplašina darbības tīklu

Jūrnieku slimokase noslēgusi līgumus ar Latvijas pilsētu un rajonu veselības aprūpes iestādēm, tādējādi Jūrnieku slimokases biedri var saņemt nepieciešamo medicīnisko palīdzību ne tikai Rīgas Jūras medicīnas centra ārstniecības iestādēs, bet arī savas pilsētas, rajona vai pagasta slimnīcās, poliklīnikās vai ambulancēs. Daudzviet aktīvu ārstniecisko praksi uzsākuši ģimenes ārsti. Piemēram, Salacgrīvā strādā divi ģimenes ārsti, kas apkalpo arī Jūrnieku slimokases biedrus. Jūrnieku slimokase aktīvi darbojas, lai iespējami vairāk ārstu apkalpotu Jūrnieku slimokases biedrus viņu dzīvesvietās. Daudzviet ārsti ir sapratuši, ka sadarbība ar Jūrnieku slimokasi ir izdevīga, jo par šo darbu viņi saņem papildu samaksu. Jūras medicīnas centrs reizi divos mēnešos rīko seminārus ārstiem, kas noslēguši līgumu ar Jūrnieku slimokasi. Ārsti ar semināriem ir apmierināti, jo viņi rod iespēju papildināt savas zināšanas un iegūt informāciju par jaunākajiem medicīnas sasniegumiem. Jūras medicīnas centrs rīko izbraukuma konsultācijas. Šajās reizēs pacienti var saņemt augstas kvalifikācijas speciālistu konsultācijas.

Ko der atcerēties?

Vispirms vajadzētu apzināties, ka ikviens, kas šodien sevi uzskata par veselu cilvēku, jau rīt var nokļūt pacienta statusā. Tieši tad, ja vien viņš būs Jūrnieku slimokases loceklis, viņš iegūs visas priekšrocības, ko piedāvā Jūrnieku slimokase. Daudzu darba kolektīvu vadība slēdz līgumus ar Jūrnieku slimokasi un iestājas

Jūrnieku slimokasē kā kolektīvie biedri. Taču ne visi darba devēji ir gatavi rūpēties par savu darbinieku veselību un kolektīvas attiecības ar Jūrnieku slimokasi neveido. Tāpēc der zināt, ka par Jūrnieku slimokases locekli var kļūt ikviens jūrniecības nozarē strādājošais individuāli, samaksājot dalībmaksu (Ls 1 gadā) un saņemot Jūrnieku slimokases dalībnieka karti, ar kuras palīdzību varēs norēķināties visās ārstniecības iestādēs.

Ar dalībnieka kartes saņemšanu jāpasteidzas!

Jūrnieku slimokase visiem, kas vēl tikai vēlas kļūt par Jūrnieku slimokases biedriem vai jau snieguši par sevi ziņas Jūrnieku slimokases reģistrā, atgādina, ka jāpasteidzas ar dalībnieka kartes saņemšanu un dalībmaksas iemaksu. Jūrnieku slimokase noteikusi dalībnieka kartes saņemšanas termiņu — 1996. gada 1. jūlijs. Tas neattiecas uz tiem, kas atrodas jūrā un līdz 1. jūlijam Jūrnieku slimokases reģistrā ierasties nevar.

Pasteidzieties nokārtot visas nepieciešamās formalitātes, lai gadījumā, ja griezīsieties pēc neatliekamas medicīniskas palīdzības, jūs nesaskartos ar nepatīkamiem pārsteigumiem laikā nenokārtotu juridisku formalitāšu dēļ!

Katra indivīda atšķirības veselībā nosaka sociālā vide, apkārtējā vide, dzīves stils un iedzimtības faktori. Šie nosacījumi ir vienādi visiem iedzīvotājiem Latvijā. Kolīdz ir runa par dažādām grupām, t.i., nozarēs strādājošajiem, atšķirības veselības rādītājos nosaka pavisam citi faktori – nacionālās, internacionālās un vēsturiskās īpatnības un dzīves atsevišķie cikli un ilgums. Šīs īpatnības tad arī ir pamatā nepieciešamībai izveidot nozaru medicīniskās un veselības aprūpes decentralizētu un ekonomiski izdevīgu sistēmu. Medicīniskās un veselības aprūpes decentralizāciju atbalsta arī Pasaules veselības organizācija, kuras locekle ir Latvija. Ekonomisko izdevīgumu nodrošina samērā labā «riska grupa» (strādājošie), it īpaši, ja Latvijā tiek pieņemts likums par obligāto medicīniskās aprūpes apdrošināšanu.

Tādējādi, atbilstoši Pasaules veselības organizācijas un Latvijas valsts veselības politikai, Jūras medicīnas centram un Jūrnieku slimokasei jāveicina primārās veselības aprūpes sistēmas ieviešana valstī, jāgarantē medicīniskā sekundārā aprūpe, to pieejamība un kvalitāte.

Medicīnisko pakalpojumu apmaksa

Jūrnieku slimokase ir SIA *JŪRAS MEDICĪNA* filiāle, kas veic norēķinus par ārstniecības iestāžu sniegtajiem medicīniskajiem pakalpojumiem jūrniecības, zvejniecības un zivsaimniecības nozarēs strādājošiem. Jūrnieku slimokasē ir izveidots un periodiski tiek aktualizēts reģistrs.

Jūrnieku slimokase ir uzsākusi vienota parauga dalībnieka karšu izsniegšanu. Kartē ir uzrādīti: dalībnieka kārtas numurs Jūrnieku slimokases reģistrā, vārds, uzvārds, personas kods un medicīnisko pakalpojumu programmas veids (skat. 1. attēlu). Dalībnieka karte ir Jūrnieku slimokases garants kartes uzrādītājam sniegto medicīnisko pakalpojumu, kā arī pacienta iemaksu un daļējo ārstēšanās izdevumu apmaksai. Tā jāuzrāda kopā ar pasi,

saņemot medicīniskos pakalpojumus Rīgas Slimokases ārstniecības iestādēs.

Jūrnieku slimokases dalībnieka kartes otrās puses baltajā laukumā tiek izdarīta vienota parauga atzīme par ikgadējām dalībnieka iemaksām, kura apstiprina dalībnieka tiesības saņemt medicīniskos pakalpojumus bāzes programmas apjomā, nemaksājot pacienta minimālo iemaksu un nesedzot daļējos ārstēšanās izdevumus.

1. Ja pacients uzrāda Jūrnieku slimokases dalībnieka karti bez iemaksu atzīmes kartes otrajā pusē (skat. 2. attēlu) – Jūrnieku slimokase apmaksā bāzes programmas līmenī sniegtos medicīniskos pakalpojumus un daļējos ārstēšanās izdevumus, bet pacients sedz pacienta minimālās iemaksas.

2. Ja pacients uzrāda Jūrnieku slimokases dalībnieka karti ar iemaksu atzīmi kartes otrajā pusē (skat. 3. atēlu) – Jūrnieku slimokase apmaksā sniegtos medicīniskos pakalpojumus, daļējos ārstēšanās izdevumus un pacienta minimālās iemaksas.

Pacienta minimālās iemaksas Rīgas Slimokases ārstniecības iestādēs ir šādas:

1. Par katru stacionārā pavadīto dienu – Ls 0,45 (0,15)
2. Ambulatorās ārstniecības iestādēs:
2.1. par ārsta apmeklējumu – Ls 0,20 (0,05)
2.2. par medmāsas apmeklējumu – 0,10 (0,05)
2.3. par ārsta mājas vizīti – Ls 0,40 (0,05)
2.4. par medmāsas mājas vizīti – Ls 0,20 (0,05)

Iekavās norādīts pacienta iemaksas apjoms iedzīvotāju kategorijām, kurām pienākas atvieglojumi:

1. vidējo mācību iestāžu un dienas nodaļas studenti;
2. grūtnieces;
3. personas, kas piedalījušās Černobiļas AES avārijas seku likvidēšanā;
4. nepamatoti politiski represētie;
5. invalīdi;
6. pensionāri.

Rēķinus par daļējo ārstēšanās izdevumu kopējo summu un pacienta minimālo iemaksu starpību kopējo summu aprēķina Rīgas Slimokase, izmantojot Jūrnieku slimokases iesniegto reģistru un ārstniecības iestāžu iesniegtos rēķintalonus par ambulatorajiem medicīniskajiem pakalpojumiem un stacionāra izraksta kartēm.

Starpību starp daļējiem ārstēšanās izdevumiem, kas noteikti saskaņā ar Rīgas Domes 07.11.95 lēmumu Nr. 2693 «Par pasākumiem Rīgas iedzīvotāju veselības aprūpes nodrošināšanai krīzes apstākļos», un minimālo pacienta iemaksu, ko sedz pacients, Rīgas Slimokasei pēc iesniegtā rēķina apmaksā Jūrnieku slimokase.

Ārstniecības iestādei jānodrošina pacientu pieņemšanas telpās informācija par Jūrnieku slimokases dalībnieku – Rīgas pilsētas pastāvīgo iedzīvotāju – medicīnisko pakalpojumu apmaksas kārtību.

Materiālu sagatavoja
Anita Freiberga

Jūras akadēmija cer saņemt IMO balto lapu

Latvijas Jūras akadēmijā 1995. gada septembrī mācības uzsākuši 112 studenti. Kuģu vadītāju specialitāti apgūs 48 jaunieši, par kuģu mehāniķiem mācīsies 34 studenti, ostu vadītāju specialitāti izvēlējušies 24 cilvēki, bet savu dzīvi saistīt ar hidrogrāfiju vēlas 6 jaunieši.

Vislielākais konkurss bija ostu vadītāju specialitātē: uz vienu vietu pretendēja vairāk par trijiem jauniešiem. Savukārt hidrogrāfijas specialitātē akadēmija bija gatava uzņemt vairāk cilvēku, taču pieteicās tikai 6. Acīmredzot vidusskolu absolventu vidū nav skaidrības, kas tā hidrogrāfija īsti ir. Jūrskolas kuģu vadītāju un kuģu mehāniķu specialitātēs iestājušies pa 40 jauniešiem, izturot divarpus cilvēku konkursu uz vienu vietu. Par Latvijas Jūras akadēmijas darbu un problēmām stāsta tās rektors **Jānis Bērziņš**:

— Neuzskatu, ka būtu bijis vajadzīgs nesamērīgi liels konkurss. Ar jūru saistīto specialitāšu apgūšana nav vienkārša lieta. Cilvēkam ir jābūt noskaņotam uz to. Ja būtu ļoti liels konkurss, tad daudzus vajadzētu «atsijāt» un pāri paliktu cilvēki ar augstām atzīmēm, taču nebūtu garantijas, ka viņi nav gadījuma cilvēki. Pašlaik iestājas studenti, kuriem jūra tiešām ir vajadzīga.

Valodas zina labāk, matemātiku – sliktāk

— Kāds ir jauno studentu vispārējais zināšanu līmenis?

— Gadu no gada aug angļu valodas zināšanu līmenis. Lielas atšķirības ir matemātikas zināšanās – no lauku skolām viens otrs nāk vāji sagatavots. Visumā matemātikas zināšanu līmenis krītas, kaut gan ir jaunieši, kas ļoti labi zina šo priekšmetu. Stājoties akadēmijā, tiem, kuri nebija beiguši skolu ar latviešu mācību valodu, bija jākārto valsts valodas pārbaudījums. Aptuveni 60 % krievvalodīgo reflektantu to nevarēja izturēt. Taču kopumā tendence ir tāda, ka cittautieši zina valsts valodu arvien labāk. Daļa pamatskolu absolventu, nenokārtojot latviešu valodas eksāmenu jūrskolā, iestājās Liepājas Jūras koledžā. Topošo studentu vispārējo zināšanu līmeni nenoliedzami noteica akadēmijas organizētie triju mēnešu sagatavošanas kursi, kurus beidzot bija jāliek eksāmens. Tajā iegūto atzīmi varēja izmantot, stājoties akadēmijā. Aptuveni 50 % gan no jūrskolas, gan akadēmijas studentiem ir izgājuši sagatavošanas kursus. Mūsu kursus apmeklē pat tādi cilvēki, kas akadēmijā nestājas, bet kārto iestājpārbaudījumus citās augstskolās.

— Kāda situācija ir Liepājas Jūras koledžā?

— Šogad no Liepājas Jūras koledžas Jūras akadēmijas kuģu vadītāju specialitātē iestājās tikai viens cilvēks. Iepriekšējos gados liela daļa, kas mēģināja iestāties, «izkrita» iestājeksāmenos. Savukārt no tiem, kuri bija iestājušies, daudzi tika atskaitīti sliktās uzvedības dēļ. Turklāt no Liepājas nāk arī cilvēki, kuri nevienu dienu nav bijuši jūrā. Pie mums bez prakses iziešanas kursu pabeigt nav iespējams.



Latvijas Jūras akadēmijas ēka 1996. gada ziemā.

Savukārt Liepājas koledžā darbojas ārzemēs funkcionējoša sistēma, ka prakse jāiziet pašam audzēknim. Taču ārzemēs arī prasa, lai tas būtu izdarīts. Bet Liepājā neprasa. Liepājas koledžas absolventus liekam kopā ar vidusskolas beidzējiem, lai gan teorētiski var pieļaut, ka viņi specialitāti koledžā ir jau apguvuši. Tā kā viņi nav bijuši jūrā, tad mēs nevaram šos jauniešus likt kopā ar tiem audzēkņiem, kuri ir izgājuši praksi. Puišiem tas, protams, nepatīk, taču mums nav citas izejas. Liepājas Jūras koledža nekad nav piekritusi ne mūsu ieteikumiem jūrniecības izglītības pilnveidošanai, ne Latvijas Jūrniecības savienības 1992. gadā ieteiktajam padomam izmantot studentu apmācībā latviešu valodu. Arī pašlaik gandrīz visas nodarbības tur notiek krievu valodā.

Studenti gatavi darbam jūrā

— Kāda ir izglītības programmu saistība ar starptautiskajām prasībām?

— Starptautiskās prasības būtībā neattiecas uz izglītību. Ārzemēs ir strikti nodalīts – *education* un *training*. Izglītība nav starptautiskās jūrniecības organizācijas pārziņā. Viņu pārstāvji interesējās par *training*, proti, par to, kas jāzina jūrniekam, kāpjot uz kuģa. Mēs gatavojam jūrniekus atbilstoši šīm prasībām. Studenti tiek ne tikai izglītoti, bet arī sagatavoti darbam jūrā. Viņi iziet praksi un papildus nokārto medicīniskās aprūpes, dzīvības glābšanas uz jūras un radiolokācijas kursus, kā to nosaka starptautiskās jūrniecības organizācijas prasības.

— Vai Jūras akadēmijas diplomu atzīst plašajā jūrniecības pasaulē?

— Regulāri ar Jūras akadēmijas darbu iepazīstas IMO pārstāvji, kas atzīst mācību iestādes diplomu. Mūsu beidzēji brauc uz citu valstu kuģiem un pretenziju pret viņiem nav. Taču pagājušajā gadā tika

pieņemta jaunā diplomēšanas konvencija, kas nosaka jaunu pārbaužu veikšanu, kurās bez mācību iestādes aktīvi būs jāiesaistās Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentam. Tā pārstāvjiem būs jāraksta atskaite par Jūras akadēmijas paveikto darbu. Atskaiti pārbaudīs IMO pārstāvis, kas uzrakstīs savu viedokli un izsniegs balto lapu, kas atzīs mūsu diplomu, vai melno lapu, ar kuru starptautiskajos ūdeņos kuģot nevarēs. Saskaņā ar jaunās diplomēšanas konvencijas prasībām būs jāveido jauni diplomēšanas noteikumi, tāpēc darba būs ļoti daudz. Konvencija gan nav vēl tulkota, taču vairāki akadēmijas pasniedzēji ir rūpīgi iepazinušies ar tās saturu.

Daugavgrīvas nākotne Ostu padomes rokās

— Visi par ideālu mācību vietu uzskata Daugavgrīvu. Kā veicas ar pārvākšanos uz turieni?

— Šogad uz Daugavgrīvu ir pārcelta kopmītne, kurā dzīvo 130 studenti un 20 mūsu darbinieku ģimenes. Vairāk neko arī nevaram darīt, jo nepieciešami remontdarbi – mācību korpusā pilnībā jānomaina ūdensapgādes un siltuma sistēmas. Līdz šim Daugavgrīvas labiekārtošanai no mūsu budžeta nav piešķirts ne santīms. Taču 29. augusta Jūrniecības savienības valdes sēdē tika pieņemts ieteikums Latvijas Ostu padomei par trijiem līdz četriem procentiem palielināt lielo ostu ieskaitījumus Ostu attīstības fondā, vienu procentu no šiem līdzekļiem piešķirot Jūras akadēmijai Daugavgrīvas savešanai kārtībā. Savukārt 23. oktobrī Ostu padomes sēdē paredzēts iekļaut jautājumu par stāvokli Jūras akadēmijā. Nav zināms, vai Ostu padome akceptēs Jūrniecības savienības ieteikumu. Jūras akadēmijai tas ir ārkārtīgi svarīgi, jo gadā mēs saņemtu no 300 līdz 350 tūkstošiem latu. Ja triju gadu laikā mūsu rīcībā būtu šāda naudas summa, tad siltā ūdens trase, ūdensvads, elektrība, sakari un kanalizācija tiktu savesti kārtībā. Bija arī sarunas ar Roterdamas Jūrniecības transporta akadēmiju par Nīderlandes valdības palīdzības sniegšanu Daugavgrīvas izbūves projekta izstrādē.

— Vai ir kādi uzlabojumi akadēmijas bēdīgajā finansiālajā situācijā?

— Stāvoklis ir palicis vēl bēdīgāks. Jūras akadēmijas parāds par īri un siltumu ir 50 tūkstošu latu apmērā. Ja nekas nemainīsies, tad gada beigās parāds varētu sasniegt 130 tūkstošus latu. Kā nokārtot parādu – nezinu. Katastrofālā stāvoklī ir jumti. Kad sāks līt, nopietni var ciest telpas, kurās atrodas navigācijas aparatūra un trenažieri. Nedarbojas neviens kopētājs, jo nav līdzekļu to savešanai kārtībā. Tāpēc nevaram studentiem dot nekādus uzskates materiālus.

— Kādu redzat akadēmijas nākotni?

— Jūras akadēmijai nākotnē jākļūst par pusslēgtu mācību iestādi, kas nodrošinātu studentus ar apģērbu, kopmītnēm un ēdināšanu. Tas ļautu piesaistīt tos puišus, kuri nāk no laukiem un kuri pašlaik nevar pie mums mācīties, jo viņu vecākiem nav naudas.

A. Brokāns

Studenti nāk un iet, bet problēmas paliek

Neviens nenoliegs zināšanu prestiža pieaugumu pēdējo gadu laikā. Tomēr visai dažāda mēdz būt jauno speciālistu pieplūdumā ieinteresēto organizāciju attieksme. Kamēr Komercbanku asociācijas dibinātā un uzturētā Banku koledža plaukst un zeļ – ir pat nodoms tai pārtapt par augstskolu, – tikmēr Jūras akadēmija nebūt nepārdzīvo labākos laikus. Nu jau klāt ir trešais izlaidums, taču galvenā problēma – finansiālo līdzekļu trūkums – kā smags slogs kavē gan pašas augstskolas attīstību, gan tās studentu izaugsmi. Par Jūras akadēmijas darbu stāsta tās rektors **Jānis Bērziņš**.

Labākajiem - pulksteņi

1996.gadā jūrskolu beidza 41 cilvēks, bet Jūras akadēmiju 29, tai skaitā 18 kuģu vadītāji un 11 mehāniķi. «Atbirums» ir visai liels – akadēmiju vajadzēja absolvēt 40 cilvēkiem. Galvenais atskaitīšanas iemesls ir nesekmība, kas saistīta ar to, ka liela daļa studentu strādā. Tomēr «atbirums» – tā ir normāla parādība, jo veselības stāvokļa, angļu valodas un matemātikas zināšanu pārbaude pirms iestāšanās nesniedz pilnīgu priekšstatu par topošo studentu. «Sijāšanas» process ir cieši saistīts ar izvēlētās profesijas nopietnību. Tie, kas nāk no jūrskolas, jau ir «atsijāti». Bet no vidusskolas nākušie ir visai dažādi. Turklāt atskaitītajiem studentiem pēc gada ir tiesības atgriezties mācībās, ko aptuveni 80 procenti arī izmanto. Mācību procesa laikā parasti ņemu vērā kuģu apkalpju izsniegtos raksturojumus. Cenšos studentiem iestāstīt: ja viņi nav derīgi uz kuģa, tad mums viņi ne tik nav vajadzīgi. Krišjāņa Valdemāra jūrskolas laikā bija tradīcija izlaidumā savā specialitātē labākajiem pasniegt zelta kabatas pulksteņus. Jūrniecības savienība nolēma atdzīvināt šo tradīciju un Jūras akadēmijas pirmajā izlaidumā 1994. gadā dāvināja Šveicē ražotus rokas pulksteņus, kas katrs maksāja 600 latus. Šogad specialitātē labākajiem vienu pulksteni dāvina Liepājas ostas pārvalde, bet otru – SIA ANDERSSON. Pulksteņu cena gan nedaudz zemāka – 265 lati.

Studentiem jauni formas tērpi

1996. gadā augstskolā tiks uzņemti 40 cilvēki kuģu vadīšanas, 20 – mehānikas un 20 – ostu vadīšanas specialitātē. Hidrogrāfijas zinības pirmajā kursā apgūs 10, bet trešajā – 7 cilvēki. Savukārt elektromehāniķu specialitātē eksperimenta kārtā tiks uzņemti tikai elektrozinību bakalauri (kopumā 15 cilvēki), kuri ir beiguši Tehnisko universitāti, Lauksaimniecības universitāti vai Aviācijas universitāti, bet kuriem ir grūtības ar darba atrašanu. Viņi varēs mācīties trīs gadus un saņemt kuģu elektromehāniķa diplomu. Augstskolā viņi apgūs arī kuģa mehāniķa vidējo izglītību, jo IMO noteikumi neatļauj elektromehāniķiem stāvēt sardzē. Salīdzinot ar citiem gadiem, šogad sagaidu lielāku konkursu. Augstskolā notika sagatavošanas kursi trijās plūsmās. Pašlaik jau šo kursu beidzēju vidū ir neliels konkurss. Arī lielai daļai šā gada absolventu nav līdzek-



LJA rektors Jānis Bērziņš.

ļu, lai nopirktu jaunus tumšus uzvalkus. Tāpēc vērsos pie sabiedriskās organizācijas Ilga Kreituse – Latvijas prezidente, kas piešķīra 5164 latus absolventu formas tērpu iegādei. Augstskolas beidzēji jau aizstāvēja diplomus jaunajās formās. Drīz tos saņems arī jūrskolnieki. Taču studentiem jābūt ne tikai parādes formai, bet arī ikdienas un darba tērpiem.

Katru gadu no akadēmijas un jūrskolas prakse jāiziet vairāk nekā 200 studentiem. Apmēram puse jauniešu praksi iziet uz *LATVIJAS KUĢNIECĪBAS* kuģiem, bet daļa studentu zinības apgūst *LATMAR–COLUMBIA*, kas ir *LATVIJAS KUĢNIECĪBAS* uzņēmums. Arī darba piedāvājumu ziņā LK ir atsaucīga. Viena daļa augstskolas absolventu atrod darbu tieši *LATVIJAS KUĢNIECĪBĀ*. Otra daļa savukārt aiziet strādāt uz dažādām firmām. Viens no galvenajiem priekšnoteikumiem laba darba atrašanai ir svešvalodas prasme – augstskolas beidzējiem ir ļoti labas angļu valodas zināšanas. Vispārīgo zināšanu līmeni lielā mērā nodrošina regulārās IMO pārbaudes. Pavisam nesen augstskolā bija ieradies IMO pārstāvis Džeimsa kungs, kurš atzinīgi novērtēja tās darbu. Protams, tika izteikti arī aizrādījumi. Taču mēs paši zinām, kā trūkst. Lielākā problēma ir finansiālo līdzekļu trūkums. Telpu arī nav pietiekoši.

Daugavgrīva – sapņu pils

Mācību iestādes rīcībā ir trīs nami, kas atrodas Kronvalda bulvāra sestajā, astotajā un desmitajā numurā. Rīgas skolu valdei piederošais nams astotajā numurā ir avārijas stāvoklī, avārijas likvidēšanai saskaņā ar divus gadus vecu vērtējumu nepieciešami 750 tūkstoši latu. Mēs izmantojam mazliet mazāk par pusi no ēkas. Daļēji lietojam arī namu desmitajā numurā, no kura saimniece mūs grib dabūt ārā. Māju Kronvalda bulvārī 6 gan izmantojam pilnībā. Ļoti laba vieta Jūras akadēmijai būtu Daugavgrīvā – tur ir klāt ūdens, pietiekoši liels dziļums, tuvu izeja uz jūru un ir iespēja izvietot mācību floti. Par ideālu to ir atzinuši arī daudzi ārvalstu jūrniecības mācību iestāžu pārstāvji. Daugavgrīvā ir liela teritorija, taču tā nav kārtībā. Tas, ko varēja ar cilvēku rokām sakopt, ir izdarīts. Siltumtrase ir drausmīgā stāvoklī. Ir bijušas vairākas avārijas. Aptuveni 600 latu parāds nav nomaksāts par čuguna cauruļu nomainīšanu. Labākā stāvoklī nav arī kanalizācijas sistēma. Daļa iepriekšējo iemītnieku – Krievijas kara flotes mācību centra audzēkņu – bija musulmaņi, viņiem bija ierīkota sava lopkautuve, jo, viņuprāt, nepareizticīgie nedrīkst kaut viņiem lopus. Trušus un vistas viņi kāva dzīvokļos un visus pārpalikumus meta tualetē. Ja mēs tūlīt pilnā sastāvā pārceltos uz Daugavgrīvu, tad tur uzreiz viss pludotu. Turklāt visas ēkas nepieciešams remontēt, tāpēc stu-



Kr. Valdemāra piemiņas vakarā 1996. gada 2. decembrī LJA studentiem pirmo reizi mugurā bija jaunās formas.

dentus tur laist iekšā nav iespējams. Nelielu mācību korpusiņu ar vienas firmas palīdzību mēģināsim šogad savest kārtībā. Taču, lai pilnībā pārceltos uz Daugavgrīvu, nepieciešami 2 miljoni latu. Lai varētu sākt domāt par pārvietošanos uz Daugavgrīvu, akadēmijas gada budžetam vajadzētu būt miljons latu apmērā. Aizvadītajā gadā mums solīja 300 tūkstošus latu, bet saņēmām par 50 tūkstošiem mazāk. Šogad akadēmijas budžets ir 200 tūkstošu latu apmērā, lai gan pieprasījām 800 tūkstošus.

Budžets mums gan tika samazināts, taču pa šo laiku elektrības un siltuma tarifi pieauga un tika palielināta arī minimālā darba alga. Pašlaik Jūras akadēmijas budžetu dēvēt par katastrofālu – tas vēl būtu ļoti maigi teikts. Pašlaik mums ir 76 tūkstošus latu liels parāds gan par siltumu, gan elektrību, gan daudziem citiem maksājumiem. Mūsu flotes lielākā jahta Kapella Andrejostā ir pieslēgta ar ķēdi pie muliņa un ar to nav iespējams iziet praksi, jo nav samaksāts 700 latu lielais parāds par stāvvietu un jahtas iecelšanu ūdenī pavasarī. Jau otro gadu akadēmija no valsts budžeta nesaņem līdzekļus inventāra iegādei un remontam. Mums piešķir naudu komunālajiem maksājumiem, bet, ja siltumtrase saplīst, – kur ņemt līdzekļus atjaunošanai? Aizvadītajā gadā gan Ostu padomes Attīstības fonds akadēmijai piešķīra papildus 39000 latu, kas mums ļoti palīdzēja. Šogad ir iedoti 23 000 latu. Tāpat šogad jaunas kompjūterklases izveidošanai Liepājas ostas pārvalde ir piešķīrusi 5000 latu un Rīgas ostas pārvalde 3000 latu.

Kas mācīs studentus?

Problemātiska situācija ir arī ar pasniedzējiem. Protams, ir labi, ja izdodas atrast cilvēkus, kas spēj lasīt atsevišķus lekciju ciklus par konkrētiem tematiem, taču mums lielākoties ir vajadzīgi štata pedagogi, kuri strādātu ar studentiem diendienā un iz-

audzinātu viņus par īstiem sava aroda lietpratējiem. Arī pasniedzēji mirstīgi cilvēki vien ir, un viņu skaits ar gadiem rūk. Studenti, kas gribēs mācīties, būs, taču nebūs, kas viņus māca. Pēc tam jaunu cilvēku izmācīšanai par profesionālo priekšmetu pasniedzējiem būs nepieciešams ilgs laiks. Pašlaik ar vispārīgo priekšmetu skolotājiem vēl nebūtu tik traki, jo var izlīdzēties ar citu augstskolu mācību spēkiem. Grūtāk ir ar profesionālo priekšmetu pasniedzēju atrašanu. Piemēram, nākamajam gadam būs vajadzīgs cilvēks, kurš varētu nolasīt lekciju kursu par kuģniecības uzņēmējdarbību. Neviens pasniedzējs nenāk lasīt lekcijas par 80 santīmiem stundā. Cita lieta, ja par stundu maksā četrus latus, tad var dabūt labu pasniedzēju. Tikai šo četru latu akadēmijai nav. Daži *Latvijas kuģniecības* vadošie darbinieki par nolasītajām lekcijām naudu neņem, taču tad rodas formāla rakstura grūtības. Ja ar pasniedzēju nav noslēgts līgums par lekciju lasīšanu, tad viņš nav oficiāli noformēts darbā un viņam nav tiesību parakstīties ieskaišu grāmatiņās. Savukārt, ja viņu noformē darbā, tad viņam nav tiesību atteikties no darba algas.

Aldis Brokāns

Atbalstīsim jūrniecības izglītību Latvijā!

Latvijas jūrniecības nākotne nav iedomājama bez nopietnas jūrniecības izglītības sistēmas mūsu valstī. Tie cilvēki, kuri vēl arvien sabiedrībā popularizē domu, ka bijušās PSRS jūrskolas (īpaši Sanktpēterburgā) ir pietiekams pamats arī Latvijas jauno jūrnieku izglītībai, diemžēl ir aizmirsuši, ka Latvijas valsts garantē šī senā aroda apguvi tepat, Tēvzemē, turklāt — valsts valodā.

Vēstules un tālruņa zvani pēc vairākiem Latvijas Jūras akadēmiju (LJA) un jūrniecības izglītības problēmas aplūkojošiem rakstiem liecina, ka mūsu lasītāji ar ļoti lielu uzmanību seko tālākai jūrniecības izglītības sistēmas attīstībai šeit, Latvijas krastā. Skumji, bet pašu LJA mācībspēku rakstītās rindas, ko JV šodien publicē, neizceļas ne ar domu oriģinalitāti, ne nopietnu vēlmi izprast tos cilvēkus, kuri par LJA nākotni domā atšķirīgāk. Vai tiešām jūrniecības izglītības jautājumu apspriešanā jāignorē šābrīža vēsturiskā patiesība un jātēlo aizvainotas jaunavas? Tā nav vīru valoda!

Uzsākot rakstu sēriju par jauno jūras virsnieku sagatavošanu, ņēmu vērā šodienas objektīvās patiesības. Pirmkārt, Atmodas un lielu entuziastu laiks jau pagājis, tādēļ ikvienam LJA pasniedzējam par savu darbu ir jāsaņem pienācīgs atalgojums (arī pašai mācību iestādei – reālai un saprātīgai eksistencei un attīstībai), bet valsts budžets to nespēj garantēt. Otrkārt, LJA ir ievazāts daudz kas no t.s. «politehnikuma gaisa», kad te skrēja strādāt gadījuma pasniedzēji, jo LJA pirmajos pastāvēšanas gados bija itin prāvas kuģu īpašnieku



1. septembris Rīgas Vēstures un kuģniecības muzejā jau ir kļuvis par tradiciju. Šoreiz 1996. gada 1. septembris.

sniegtās prēmijas ASV dolāros. Kad šie laiki beidzās, daļa pasniedzēju aizgāja strādāt citur, bet daudziem tā arī vairāk nebija, kur iet. Treškārt, neveiksmīgi risinātās personālsastāva un vadības maiņas LJA jūrskolā, kas oficiāli (un muļķības dēļ!) zaudējusi Rīgas jūrskolas vārdu. Vai tiešām šīs jūrskolas vadīšanai nevaram ieteikt un atrast autoritatīvu jūrniecības pārstāvi? Atvainojiet, bet patiesība nudien ir skaudra... Tieši apzinoties šīs un citas LJA vēsturiskās attīstības īpatnības, jāteic, ka pārāk maz mēs – jūrniecības sabiedrība (LJS, LJF, JV utt.) – esam pievērsušies LJA dzīvei un ikdienai. Esam dzīvojuši no vieniem svētkiem līdz otriem, no viena LJA izlaiduma līdz nākamajam, tomēr īsta atbalsta pleca te pietrūcis. Izrādās, ka LJA Aizbildņu padome arīdzan kļuvusi mazaktīva, bet LJS un tās valdei, kurā ir 16 pieredzējuši tālbraucēji kapteiņi, padoms nav taujāts.

Uzskatu, ka mūsu jūrniecības izglītība ir pelnījusi daudz lielāku šīs nozares amatpersonu uzmanību. Nav pieļaujams, ka LJA rektors Jānis Bērziņš jau kuro gadu nostādīts lūdzēja lomā gan Latvijas Ostu padomē, gan attiecīgajās izglītības pārvaldes institūcijās. Protams, izglītībai ir nepieciešams atbilstošs finansējums, un ir zemiski mūsu jūrniecības izglītības vadītājus nostādīt ubaga lomā, gudri pamācīt vai vēl vairāk – pakļaut politisku partiju intrigām. Cik tālu no šīs līdzekļu lūgšanas līdz personiskam aizvainojumam, kad nolaižas rokas un nav vairs spēka šo akmeni velt kalnā? Tieši tādēļ JV aicina veselīgi beigt šo diskusiju, rast reālas palīdzības iespējas jūrniecības izglītības iestādēm, vienoties par mūsu jūrniecības izglītības attīstības pamatmērķiem. LJA ir pelnījusi uzmanību, jūrskolām Latvijas piekrastē ir jāizdzīvo! Jābeidz vaimanāt, tā vietā liekot konstruktīvas domas un reālus projektus. Lai mums veicas!

Gints Šīmanis

Neticība dod spēku un spītu

Jau pagājuši divi mācību gadi, sekmīgi nokārtoti visi eksāmeni, izturētas pārbaudes un godam aizvadītas jūras prakses, taču joprojām vēl īstas ticības nav. Ticības tam, ka meitenes spēj godam turēties līdzās puišiem. Pašas meitenes ir pārliecinātas, ka viņas var. Par to liecina meiteņu labās zināšanas un kapteiņu teicamās atsauksmes par jūras praksi. Taču Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzēji joprojām uz meitenēm skatās ar aizdomīgu skepsi – Jūras akadēmija nav īstā mācību iestāde meitenēm un jūra nav piemērota sieviešu trauslajiem augumiem.

— Visi gaidīja, ka mēs neizturēsim. Vispirms jau pirmo eksāmenu sesiju. Izturējām. Tad gaidīja, ka neizturēsim pirmo jūras praksi. Izturējām. Tagad, kad pēc diviem mācību gadiem daudzi puiši neizturēja konkursu, lai varētu studēt tālāk, mēs to godam esam izturējušas un turpināsim studijas Latvijas Jūras akadēmijā. — Tā ar gandarījumu stāsta meitenes.

Tieši vēlēšanās pierādīt – neticiet vien, bet mēs to varam – bija tā, kas deva meitenēm spēku cīnīties par savu vietu zem saules.

— Kad izturējām iestājeksāmenus Latvijas Jūras akadēmijā, vēl pašas īsti nezinājām, kā tiksim galā ar dzinējiem, kloķiem un uzgriežņiem. Kā mēs, meitenes, spēsim apgūt un pakļaut sarežģīto tehniku. Nu esam pārliecinājušās, ka nav nekā tāda, ko cilvēks nevarētu izdarīt un apgūt, ja vien ļoti vēlas.

Katrs meiteņu stāstītais notikums ir apliecinājums tam, kādu šķēršļu joslu viņām ir bijis jāpārvar. Teiksim, gatavojoties pirmajai jūras praksei, neviens viņas nav vēlējies ņemt uz kuģa. Ko tur, tikai liekas klapatas un sarežģījumi. Tā arī nepārprotami likuši manīt, ka jūra nav domāta meitenēm, ar to lai cīnās vīriešu cilvēki. Darba meklējumos pat rupjā veidā izliktas aiz durvīm – ejiet, no kurienes esat nākušas, te jums vietas nav un nebūs! Vienīgi ar neatlaidību viņas sameklējušas prakses vietu. Un pierādījušas, ka zināšanu pietiek pat lai izvadītu kuģi cauri viltīgajam Ķīles kanālam. Arī vienu otru vēja pūtienu, pat vētru izturējušas. Nu atsauksmes par meitenēm ir tik labas, ka vairs nav problēmu iekārtoties uz kuģa, lai izietu praksi jūrā.

Vienmēr kutelīgs temats ir sieviete uz kuģa. Kā uz to skatās kolēģi, kas pirmām kārtām ir vīrieši?

— Viss ir atkarīgs no tā, kā mēs pašas pratīsim sevi pasniegt, — tā domā meitenes. — Pagaidām problēmas mums nav radušās un nepieklājīgus piedāvājumus arī neesam saņēmušas. Bet vērotas un pārbaudītas gan tiekam. Kā atbildēsim uz ķecerīgiem jautājumiem, kā izturēsimies, ko zinām un spējam.

Nu ir pilnīgi skaidrs, ka meitenes nepadosies. Pienāks mirklis, kad Latvijas Jūras akadēmijas diploms būs viņām kabatā. Ko tālāk? Vai tiešām jūra ir īstā vieta sievietei, kas vēlas dibināt ģimeni un audzināt bērnus? Jutu, ka meitenes par to īsti skaidrībā nav tikušas. Pagaidām viņām svarīgi šķiet izturēt un pierādīt savu varēšanu šeit – Jūras akadēmijā. Runājot par nākotni, viņas domā, ka ideāls variants ir tad, ja ģimene var strādāt kopā. Un šādu iespēju neizslēdz. Beigu beigās – arī krasta dienestos labi speciālisti ir nepieciešami.

Sieviete uz kuģa. Tas ir temats,par



LJA meitenes kopā ar prorektora vietnieci Ģertrūdi Aniņu.

kuru gandrīz vienmēr un visur tiek runāts ar negatīvu pieskaņu. Un gandrīz vienmēr sievietei uz kuģa nepārprotami tiek ierādīta noteikta vieta – ko tad tās, tās jau ir... Jūras akadēmijas meitenes vēlas pierādīt, ka tā nav. Viņas apņēmušās pierādīt, ka vispirms vērtējamas ir cilvēku zināšanas un prasme, tas, vai viņš ir spējīgs vai vājš speciālists, un tikai pēc tam piederība dzimumam. Grūti nākas lauzt steriotipus un iesīkstējušus aizspriedumus, smagi nākas vīrietim piekāpties sievietes prāta un zināšanu priekšā.

Arī es, sieviete, daudzas lietas atstātu vienīgi vīriešu ziņā, tikai ne savu spēju un zināšanu apliecināšanu un apņēmību iesākto padarīt līdz galam.

A. Freiberga

Latvijas Jūras spēki pilnveidojas

Nostiprinās Latvijas Jūras spēku sadarbība ar Rietumvalstīm. Sevišķi auglīgi šie kontakti bijuši šogad. To apliecina arī Latvijas Jūras spēku komandieris jūras kapteinis **Gaidis Zeibots**.

— Ar kādiem pasākumiem iezīmējusies Latvijas Jūras spēku sadarbība starptautiskajā mērogā?

— Vispirms jāatzīmē, ka šai sadarbībai bijis gan teorētisks, gan praktisks raksturs. Mūsu kara jūrnieki piedalījušies dažādos teorētisko apmācību kursos un semināros ārzemēs, bet galvenā tomēr bijusi praktisko iemaņu apgūšana kopīgās mācībās jūrā. Mūsu kuģi, kas piedalījušies starptautiskās mācībās, šogad bijuši ļoti noslogoti.

— Jūs pieminējāt teorētiskās mācības. Kādas zināšanas mūsu kara jūrnieki tajās apguvuši?

— Visu uzskaitīt nav iespējams. Jāatzīmē tāda militāro zināšanu disciplīna kā jūras mīnu izlikšana un meklēšana, dažādi tehniskas dabas risinājumi, kas saistīti ar kara kuģu mehānismiem un elektroniskajām sistēmām, operatīvā plānošana un šo plānu realizācija. Šīs un citas zināšanas Latvijas kara jūrnieki apguvuši Amerikas Savienotajās Valstīs, Lielbritānijā, Dānijā, Vācijā, Zviedrijā. Zviedru kolēģi mums sevišķi palīdzējuši apgūt moderno jūras novērošanas sistēmu un sakaru tehnikas izmantošanu.

— Kuras no kopīgajām mācībām jūsuprāt bijušas svarīgākās?

— Noteikti jāatzīmē *BALTIC OPERACION*. Tās ir ikgadējas mācības, kuras Baltijas jūrā vada ASV flotes speciālisti. Šā gada mācības bija vienas no plašākajām, un tajās piedalījās vairāk nekā 40 kuģu.

— Cik kuģu piedalījās no Latvijas?

— Divi – mīnu traleri *VIESTURS* un *IMANTA*, kuri šāda mēroga pasākumā startēja pirmo reizi. Mācību laikā kuģi iegriezās Vācijas un Dānijas ostās. Labi organizētais pasākums noslēdzās Zviedrijas ostā Karlskrūnā, un tajā piedalījās tikai viens Latvijas karakuģis, jo *VIESTURAM* vajadzēja gatavoties nākamajam pasākumam, kas sākās jau pēc nedēļas, – Ķīles jūras nedēļai.

Liels pārbaudījums mūsu flotei bija Baltijas valstu jūras spēku mācības. Tās notika no 11. līdz 28. jūlijam vairākos posmos. Manevri sākās Baltijas jūrā. Kuģi sapulcējās Rīgā, pa ceļam veicot dažādus mācību manevrus. Karakuģi novietojās Rīgas Pasažieru ostā, un tos varēja apskatīt katrs gribētājs. No Latvijas galvaspilsētas kuģi devās uz Rīgas jūras līci, pēc tam tālāk uz Somu jūras līci. Mācības noslēdzās ar oficiālu vizīti Helsinkos.

— Ar ko bija ievērojamas šīs mācības?

— Vispirms jau ar to, ka pirmo reizi vēsturē visu Baltijas valstu karakuģi reizē ieradās vizītē Somijā. Šeit satikās Latvijas, Lietuvas un Igaunijas jūras spēku komandieri. Vēsturisks arī tas apstāklis, ka lietuviešu kara kuģis pirmo reizi ieradās Somijas ostā.

— Kādā valodā jūs savstarpēji sazinājāties?

— Mēs runājām angļu valodā. Jāpiebilst, ka tikšanās Helsinkos lika



1995. gada janvārī Rīgā tikās triju Baltijas valstu juras spēku komandieri. Centrā LJS komandieris Gaidis Zeibots.

pamatus Baltijas valstu jūras spēku kopdarbībai vienotā aizsardzības sistēmā.

Nākamās mācības notika augustā Dānijā, un no Latvijas tajās piedalījās 3 krasta apsardzes kuģi. Mācību galvenais mērķis bija pilnveidot meklēšanas un glābšanas darbu organizāciju. Mēs iepazināmies ar dāņu Bornholmas salas militārajām struktūrām.

— Kā zināms, Otrā pasaules kara laikā pie Bornholmas salas nogremdēja ļoti daudz ķīmisko ieroču.

— Jā, gan pie Bornholmas, gan arī 90 kilometrus no Liepājas dzelmē atrodas lielas ķīmisko ieroču kapsētas.

— Vai tās neapdraud Latvijas piekrasti?

— Ne tikai Latvijas piekrasti. Ja šīs indīgās un kodīgās vielas vienlaicīgi izlauztos no savām nu jau krietni sarūsējušajām čaulām, tā būtu katastrofa visam Baltijas reģionam. Tiek lēsts, ka jūras dibenā atrodas ap 300 tūkstoš tonnu ķīmisko kaujas vielu. Baltijas jūrai, kurā ūdeņu apmaiņa notiek ļoti gausi, tās var atnest ļoti lielu postu.

— Vienlaicīga vai gandrīz vienlaicīga indīgo vielu ieplūšana ūdenī diezin vai iespējama.

— Diemžēl ir iespējama. Ķīmisko ieroču čaulu sairšana jūras ūdenī notiek aptuveni 50 gadu laikā. Pirms dažām nedēļām kopā ar vācu kara jūrniekiem Rīgas jūras līcī atradām uzsprāgušu vācu torpēdu, kuras melnā metāla korpuss faktiski jau bija jūras sāļuma saēsts.

Bet atgriezīsimies pie mācībām. Septembra pirmajā pusē Liepājā svinīgi sagaidīja mīnu traleri *IMANTA*, kas atgriezās no kārtējām starptautiskajām mācībām. Cits mīnu traleris pēc mācībām Rīgas jūras līcī ir sagatavojies lieliem NATO manevriem, kuri sāksies septembra beigās un beigsies oktobra vidū.

Mazāka mēroga mācības, kurās piedalījās arī 4 Latvijas Jūras spēku



Zemūdenes *RONIS* komandieris Hugo Legzdiņš uzrunā jūras spēku kareivjus 1996. gadā Liepājā.

kuģi, notika Rīgas jūras līcī. Galvenokārt savu māku demonstrēja vācu kara kuģi: 2 mīnu iznīcinātāji, 4 mīnu traleri, 1 apkalpes kuģis. Šo mācību laikā atrada un padarīja nekaitīgas 20 mīnas un torpēdas. Latvijas kara jūrniekiem tā bija ļoti laba skola, jo viņi piedalījās ne tikai mīnu meklēšanā, bet arī iepazinās ar vācu kuģu moderno aprīkojumu.

Mēs daļēji apzinājām stāvokli Rīgas jūras līcī un varam izdarīt dažus secinājumus. Pirmais no tiem – Latvijas teritoriālajos ūdeņos atrodas ļoti daudz dažādas munīcijas un citu sprāgstvielu, kas te palikušas kopš pasaules kariem – gan Pirmā, gan Otrā. Daļa norakstāmo sprāgstvielu acīmredzot nogremdēta jūrā jau pēckara laikos. Otrais secinājums – kopā ar Rīgas, Ventspils un Liepājas ostu pārvaldēm rūpīgi jāapseko enkurstāvvietas un pārējā ostām tuvu esošā akvatorija, lai varētu garantēt kuģu drošību. Nepieciešams radīt jaunas enkurstāvvietas kuģu pārkraušanai jūrā, taču iepriekš rūpīgi jāizpēta, kādus pārsteigumus šajās vietās slēpj dzelme. Šos sarežģītos darbus varam veikt vienīgi sadarbībā ar citām Baltijas jūras valstīm un Rietumvalstīm. Vācija, Zviedrija un dažas citas valstis jau izteikušas gatavību mums palīdzēt. Vācieši, piemēram, mīnu meklēšanu un iznīcināšanu uzskata par labu treniņu saviem kara jūrniekiem. Līdz šim viņi gadā jūras dzelmē atraduši kādus 2 – 3 spridzekļus, bet te, Rīgas jūras līcī, 20! Neaizmirsīsim, ka vislielākos zaudējumus uz jūras sagādājušas tieši mīnas.

Kuģu ceļu un ostu tuvumā esošo akvatoriju pārbaude nav vienreizējs uzdevums. Šis darbs jāveic regulāri, jo tikai tā varam garantēt kuģošanas drošību.

J. Lapsa

Starp valdības politiku un uzņēmuma ekonomiskajiem rādītājiem

1996. gada 5. decembrī Latvijas Nacionālajā Operā notiek privatizējamās valsts akciju sabiedrības LATVIJAS KUĢNIECĪBA piecu gadu jubilejas svinības. Uz tām uzaicināti ap 700 šīs vērienīgās sabiedrības biznesa partneri – būtībā LNO ir izraudzīta par vietu tradicionālajai biznesa partneru tikšanās reizei. Pirms svētkiem lūdzām LATVIJAS KUĢNIECĪBAS prezidentu Pēteri Avotiņu atskatīties uz šiem pieciem neatkarības gadiem Kuģniecībā un jūraslietās kopumā.

Kā tapa LATVIJAS KUĢNIECĪBA?

Ieskats Latvijas Kultūras fonda Jūrniecības vēstures kopas izdotajā LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATĀ '91.

«15. jūlijā notika Latvijas Republikas satiksmes ministra J. Janovska un PSRS jūras ministra Volmera pirmā tikšanās, kurā parakstīja protokolu par kopējas komisijas izveidošanu, lai izskatītu jautājumu par PSRS Jūras ministrijai pakļauto uzņēmumu pārvaldīšanu un īpašuma formām Latvijā, kā arī par Rīgas jūrskolas nodošanu Latvijas Republikas Tautas izglītības ministrijas pārziņā.

17. jūlijā Maskavā tika parakstīts līgums par AS TRANSOCEAN SHIPPING LINES izveidošanu uz Latvijas Jūras kuģniecības bāzes. Šī AS reģistrēta PSRS Finansu ministrijā.

26. augustā Latvijas Republikas satiksmes ministrs J. Janovskis, pamatojoties uz republikas Augstākās Padomes 1991. gada 24. augusta lēmumu «Par Latvijas Republikas valstiskuma ekonomiskā pamata nodrošināšanu» un Ministru Padomes 25. augusta lēmumu «Par neatliekamiem pasākumiem Latvijas Republikas Augstākās Padomes lēmuma «Par Latvijas Republikas valstiskuma ekonomiskā pamata nodrošināšanu»», izdeva pavēli (Nr. 85) par vissavienības uzņēmumu pāreju LR pakļautībā. Tajā teikts: «Darīt zināmu attiecīgo bijušo vissavienības uzņēmumu un organizāciju vadītājiem par viņu vadīto uzņēmumu un organizāciju pārņemšanu Latvijas Republikas jurisdikcijā un īpašuma pasludināšanu par Latvijas Valsts īpašumu.»

29. augustā tika paziņots, ka par LATVIJAS KUĢNIECĪBAS priekšnieku iecelts Pēteris Avotiņš, par viņa pirmo vietnieku Imants Vikmanis. Pavēli par Latvijas Jūras kuģniecības nosaukuma maiņu – LATVIJAS KUĢNIECĪBA – un vadības maiņu parakstījis LR satiksmes ministrs Jānis Janovskis. Tajā pašā dienā notika Kuģniecības padomes sēde, kurā paziņoja par pāreju LR pakļautībā un iepriekšējā lēmuma par AS TRANSOCEAN SHIPPING LINES atcelšanu. Jau 27. augustā Latvijas kuģiem bija noraidīta ministra J. Janovska vēstule, kurā viņš izskaidroja situāciju republikā un aicināja visus jūrniekus mierīgi turpināt darbu. Vēstulē teikts, ka visus Latvijas Jūras kuģniecības kuģus pārņem LR Satiksmes ministrija un to pakļautība PSRS Jūras flotes ministrijai tiek anulēta.»

— Kā jūs raksturotu šo laiku?



Pēteris Avotiņš.

— Es nedomāju, ka AS TRANSOCEAN SHIPPING LINES izveidošanu vajadzētu tik ļoti politizēt. Toreiz Latvijas Jūras kuģniecība bija viena no vadošajām PSRS kuģniecībām, un neapšaubāmi šo bāzi, izmantojot jauno likumdošanu, vēlējās naudas pelnīšanai piekļaut dažādas ekonomiskās struktūras. Mēs jau nezinām, kas būtu šie jaundibinātās sabiedrības akcionāri. Taču jautājumu virzīt tā – šī akciju sabiedrība toreizējai Latvijas PSR vēlētos atņemt kuģus – nevajadzētu. Šādai versijai nav pamatīgu argumentu.

— Daudzi brīnās, ka pēc 1991. gada augusta puča Latvijas Jūras kuģniecības kuģi tomēr atgriezās savās pieraksta ostās jau neatkarīgajā Latvijas Republikā, nevis palika toreizējā PSRS, jo PSRS Jūras Flotes ministrijas pakļautība vienpusēji tomēr saglabājās? Ne jau visi jūrnieki bija lojāli Latvijas Republikai...

— Bija jāraugās, kā noformēta kuģa piederība juridiski. Šī flote toreiz bija LATVIJAS JŪRAS KUĢNIECĪBAS īpašums.

Protams, varēja būt provokācijas. Tomēr atcerēsimies, kāds gars tobrīd valdīja Maskavā – tā bija demokrātu un Borisa Jeļcina uzvara. Tā saucamajiem interfrontes spēkiem tika dots spēcīgs trieciens. Un lai arī LATVIJAS JŪRAS KUĢNIECĪBU un tai pakļauto ostu Latvijā, uzskatīja par Interfrontes šūpuli, kapteiņi kuģus vadīja pēc Kuģniecības vadības rīkojumiem un pavēlēm. Mēs nezaudējām nevienu kuģi, kura dokumentos juridiskā piederība bija LATVIJAS JŪRAS KUĢNIECĪBAI. Latvijas valsts bija šo kuģu īpašniece. Flotes atņemšanas mēģinājumi noteikti izraisītu starptautisku skandālu.

— Ar kādām domām jūs uzņēmāt piedāvājumu vadīt LATVIJAS KUĢNIECĪBU? Kas toreiz bija šīs kuģošanas sabiedrības stratēģiskais mērķis?

— Flotes pārņemšana prasīja dienas un naktis. Galvenais mērķis – padarīt LATVIJAS KUĢNIECĪBU par starptautiski atzītu kuģošanas sabiedrību, kas ātri integrētos pasaules kuģošanas tirgū. Kā to sasniegt? Mēs pieaicinājām speciālistus no ārvalstīm, mūsu biznesa partnerus, lai šo mērķi ātrāk sasniegtu. Gana pieredzējuši bija arī mūsu darbinieki – kā nekā kuģošanas bizness ir dziļi starptautisks. No viņiem tad arī veidoju speciālistu grupu LATVIJAS KUĢNIECĪBAS pārvaldīšanai.

— Kā neatkarīgās Latvijas valdības ietekmējušas LATVIJAS KUĢNIECĪBAS kā valsts uzņēmuma darbību? Ko devušas, ko ņēmušas?

— To, ka esam valsts uzņēmums (līdz privatizācijas sākumam), izjutām ik dienas. Dažādu valdību dažādās attieksmes nav bijušas viennozīmīgas. Pirmās valdības laikā atcerē-

jās, ka LATVIJAS JŪRAS KUĢNIECĪBAS vadība bieži vien sēdēja Politbiroja pirmajās rindās, arīdzan interfrontisko noskaņojumu jūrnieku vidū. Varbūt tieši politiskā prizma valdībai lika darboties ekonomiski īpatni – ņemt, neko nedodot pretī. Ar skumjām atceros LATVENERGO un BANKAS BALTIJA lietas. Naudu, ko paņēma no Kuģniecības kontiem, taču varēja ieguldīt flotes atjaunošanā. Tomēr valsts uzņēmumam bija jāpakļaujas valdību prasībām.

LK vadība centās uzņēmumu virzīt atbilstoši valsts interesēm, pierādīt, ka te tiek kopts un saglabāts valsts īpašums. To pierāda kaut vai fakts – mūsu salīdzinoši vecie kuģi tiek rūpīgi kopti, tādēļ tos vēl arvien pieprasa starptautiskajā frakta tirgū.

Pirmo neatkarīgās Latvijas valdības attieksmi raksturo arī mūsu visu kopējās vājās zināšanas par bankām, servitūtiem, sertifikātiem, hipotēku bankām utt. Jēdzieni, ar kuriem šodien operējam ikdienā, pirms četriem pieciem gadiem bija mazpazīstami.

— 1993. gada vasarā Rīgas Latviešu biedrības namā sanāca pirmais pēckara Latvijas Jūrnieku kongress. LK darbinieki izstrādāja detalizētu rezolūciju par flotes atjaunošanas ceļiem un valsts nodokļu politiku šajā sakarā. Vai šo rezolūciju valdība ņēma vērā?

— Šajā rezolūcijā parādījās jau Jūras hipotēku bankas nozīme flotes atjaunošanā. Būtībā – Latvijas Jūrniecības savienībai kā Jūrnieku kongresa organizētājai vajadzēja uzņemties kontroli pār rezolūciju izpildi. Tas nenotika. Protams, sākumā LJS bija vienīgā organizācija, kas izprata jūrniecības jautājumus valstiskā līmenī, tomēr – ar laiku, kad izveidoja Jūras lietu ministriju, Jūrniecības departamentu, LJS savu lomu zaudēja. Tā pārvērtās stipri politizētā organizācijā, īpaši pirms Saeimas vēlēšanām, un to es uzskatu par neveiksmi. Tas nebija pareizais ceļš. LJS profesionālais centrs, kas varētu dot taustāmu labumu jūrlietām, pamazām izklīda, jo cilvēki nepieņēma LJS politizēšanos.

1993. gadā mēs mēģinājām nostiprināt LJS praktisko ievirzi, ar šīm rezolūcijām kā pamatu ilgtermiņa darbības programmu veidošanai, vēlreiz uzsvērām LJS kā profesionālas organizācijas lomu. Šogad pie šiem pašiem jautājumiem atgriezāmies Kuģu Īpašnieku asociācijā, tāpat lasījām Šteinerta kunga rakstus jūrniecības politikas veidošanā. Ļoti labi, ka LJS valdes priekšsēdētājs M. Elsbergs ir LK Padomes loceklis, tātad spilgtāk redz tās LK problēmas, ar kurām mums ikdienā jāsastopas.

— Flotes personālsastāvs, kuģu apkalpju optimizēšana, jūrnieku apmācība. LK tam velta lielu uzmanību – tātad arī daudz līdzekļu. Ko dod Latvijas Jūras akadēmija?

— LJA loma neapšaubāmi ir ļoti liela, tās nozīme darba tirgū noteikti pieaugs. Jūrnieku darbā iekārtošanā strādā daudzas firmas, labākā katrā ziņā ir LAPA. Patlaban darba tirgus jūrnieku vidē ir daudzmaz sakārtots. Daudzi zvejnieki pārkvalificējās darbam tirdzniecības flotē. Latvijas jūrnieki augstu kotējas starptautiskajā darba tirgū, arī uz gāzes vedējiem, kuri atkal ienāks LK flotē. Personālsastāvam būtiska ir darba apmaksa, bet Latvijā jūrnieku darba apmaksai sākotnēji bija pievērsta minimāla uzmanība. Viss koncentrējās krasta darbinieku virzienā.

Kas mani šobrīd satrauc? Daži politiskie spēki uz kuģiem vēlas ieviest «poļitrukus». Bet šādi cilvēki taču nelatviskos kuģu apkalpes. Ce-

rams, ka privatizācija noliks visu savās vietās. Liberizācijai ir jānotiek. Kuģu kapteiņi jau šobrīd aiziet, zinot, ka 2000. gadā šajā amatā varēs būt tikai LR pilsoņi. Komandējošā sastāva trūkums ir jūtams.

Turklāt LK Mācību centrā daudzi zvejnieki ir izgājuši kursus, neko nemaksājot. Tikko iegūtas apliecības, viņi dodas prom. Mēs paliekam kā labdari kāda cilvēka personīgo interešu piepildei. Bet mums vēl pārmet patriotisma trūkumu...

Kā valsts uzņēmumam mums klauvēja pie sirdsapziņas un aicināja uz patriotiskiem soļiem. Mūsu pretjautājums – vai gods un sirdsapziņa ir vai nav atbildīgi par uzņēmuma ekonomiskajiem rādītājiem? Parasti cilvēki negrib vai nevar atbildēt...

Mes visus šos gadus balansējam starp valdības politiku un uzņēmuma ekonomiskajiem rādītājiem. Sākumā valdības intereses LK darbībā bija politiskas, pēdējā laikā – vairāk ekonomiskas.

Tagad mums ir vieglāk – ir LK Padome, ir Privatizācijas aģentūra. Lai viņi vērtē, lemj. Mēs varam darīt tieši savu – sabiedrības vadīšanas darbu, sagatavošanu privatizācijai.

— Vai ir jūtams galvenais investors PVAS LATVIJAS KUĢNIECĪBA privatizācijas procesā?

— Viss ir atkarīgs no privatizācijas noteikumiem. Tie izšķirs visu. Es ļoti labi zinu, ka eventuālie investori gribēs redzēt tādus privatizācijas noteikumus, kuri paredz ātru LK finansu rādītāju uzlabošanos. Diemžēl šādi noteikumi diezin vai būs populāri Latvijas apritē.

Privatizācija noteikti saistīsies ar darba spēka optimizāciju, nerentablo reisu likvidēšanu un jaunu tirgus segmentu apguvi. Tam būtībā mēs esam gatavi.

Visperspektīvākā noteikti ir mūsu tankkuģu flote, arvien interesantāka kļūst refrižeratorkuģu flotes tirgus attīstība. Līnijkuģu servisā, ja tas būs nepieciešams valstij, vajadzēs valsts subsīdijas.

— Kā esat apmierināts ar LK Padomes darbu?

— Padomes profesionalitāte jūrlietās ar laiku pieaug. Mums ir jābūt mierā ar to, kas ir. Vienīgais vēlējums – lai šie akcionāri, valsts pilnvarnieki un Padomes locekļi tik bieži nemainītos.

— Ko jūs vēlētos un ko jūs novēlētu saviem biznesa partneriem, kuri 5. decembrī ieradīsies Rīgā, ciemosies LATVIJAS KUĢNIECĪBĀ?

— Es vispirms novēlētu ciešāk sadarboties ar Kuģniecību, vēlētu visiem biznesa partneriem veiksmi savā darba, priecīgi sagaidīt Ziemassvētkus un Jauno 1997. gadu, laimi ģimenēs un personīgajā dzīvē!

Uz privatizācijas procesu es raugos optimistiski, lai gan jūtu, ka tas būs pietiekami ilgstošs un grūts. Mūsu biznesa partneru uzticība LK lielā mēra būs atkarīga no investoriem un to politikas LK tālākā attīstībā.

A. Freiberga,
G. Šīmanis

Latvijas Kuģniecība ir gatava privatizācijai

1996. gada 6. augustā Latvijas Privatizācijas aģentūra (PA) rīkoja preses konferenci, kurā kā pamatjautājums tika izskatīta Latvijas Kuģniecības (LK) gatavība privatizācijai. Jūsu uzmanībai PA ģenerāldirektora **Jāņa Nagļa** un LK direktora **Pētera Avotiņa** viedoklis.

LK starptautiskajā kuģošanas tirgū

P. Avotiņš: — 19. augustā tika parakstīts audita slēdziens no *COOPERS& LYBRAND* puses un *LATVIJAS KUĢNIECĪBAS* vadības puses. Šis audits tika iesniegts Privatizācijas aģentūrā izskatīšanai.

Kuģošanas bizness ir ļoti specifiska sfēra, kur mums ir jāpieņem tirgus cenas, tirgus piedāvājums vai tas jānoraida. Pēdējā gadījumā kuģiem trūkst darba un tie stāv piestātnēs. Tāpēc bieži vien, izskaidrojot cikliskās svārstības kuģošanas piedāvājuma un pieprasījuma tirgū, mēs apzināti dažkārt strādājam ar zaudējumiem, varbūt pat vairākus gadus, rēķinoties ar to, ka nākošajā gadā šis bizness mums būs labvēlīgs. Jāteic, ka no 1992. līdz 1994. gadam visā pasaules kuģošanas sfērā bijuši ļoti smagi gadi, it īpaši tas saistīts ar saldētājkuģu (t.s. banānvedēju) kravu pārvadājumiem. Tikai 1995. gada beigās un šogad rīferpārvadājumu tirgū jūtams manāms uzlabojums. Mēs esam pietiekami optimisti, esam investējuši saldētājkuģu flotē pietiekami daudz naudas, lai šie kuģi būtu darbotiesspējīgi, un arī citas pasaules lielākās kuģošanas kompānijas gatavojas šī rīfertirgus augšupejai.

LK tankkuģi ir strādājuši visefektīvāk, neraugoties uz 1992. gada grūtībām starptautiskajā tirgū. Šo sfēru pietiekami kontrolē, mūsu kuģi strādā kā Eiropas, tā Transatlantijas reisos. LK tankkuģi ir mūsu flotes lielākā daļa, un mēs turpinām tajā investēt lielas naudas summas.

Grūtāk veicies līnijpārvadājumiem – sauskravu kuģiem, kuri ved konteinerus, treilerus, automašīnas un citas ģenerālkravas. Vietējā tirgū ir ļoti liela konkurence, un, tā kā LK uzskata par nacionālā tirgus aizstāvi, mēs cietām zaudējumus, bet neļāvām pārtraukt līnijkuģniecību. Pretējā gadījumā LK kuģi un Latvijas karogs zustu no Eiropas līnijām.

Visos departamentos tiek veikti pasākumi, lai samazinātu mūsu izdevumus, te mums palīdz arī ārzemju speciālisti, jo kuģošanas bizness ir jāoptimizē.

LK pietiekami optimistiski raugās uz veicamajiem darbiem šogad un 1997. gadā, mēs esam nolēmuši atgriezties gāzes pārvadājumu tirgū. Tieši tādēļ Dienvidkorejas kuģu būvētavā *HYUNDAI* LK tiek būvēti divi gāzesvedēji, kurus izmantos kopējā tirgū ar Norvēģijas sabiedrību *WESTFAL LARSEN SHIPPING AS*.

Kā privatizēs *Latvijas Kuģniecību*?

J. Naglis: — LK privatizācijā ir paveikts visvairāk no Baltijas valstu kuģniecībām. Igaunijas kuģniecībā (ESCO) privatizācija tikko ir sākusies, un tur privatizēs tikai 70% no akcijām. LK ir plānots privatizēt visu sabiedrību, atstājot valstij tikai 5%. Pirmajā posmā plānojam pie-



***LK* gatava privatizācijai. (Centrā *LK* prezidents Pēteris Avotiņš.)**

saistīt privāto kaapitālu 25% apjomā, 75% akciju atstājot valsts rokās. Visa šī piesaistītā nauda paliek LK rīcībā, turklāt stratēģiskajiem investoriem par tādu pašu cenu plānots piedāvāt vēl 5-10% LK akciju. Tātad pēc privatizācijas primās kārtas stratēģiskajiem partneriem piederētu 35% akciju, atlikušās pārdodot publiskajā piedāvājumā. Protams, daļa akciju tiks pārdotas LK darbiniekiem (15%, rēķinot, ka katrs no LK darbiniekiem varētu iegādāties akcijas par 50 – 60 sertifikātiem).

Eventuālajiem pircējiem pēc aicinājuma piedalīties LK privatizācijā PA dos divus mēnešus laika. Galīgā atbilde jāsniedz līdz 1. novembrim.

Kā lielākie investori, kuri izrāda interesi par LK privatizāciju, minama Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības banka, Japānas finansu kompānija NOMURA SECURITIES CO un vairākas ārvalstu kuģošanas sabiedrības.

Patlaban vēl tiek precizēti LK Statūti un Padomes sastāvs (savus priekšlikumus par kandidatūru LK Padomē nav iesniegusi Vienības partija).

P. Avotiņš: — 1996. gada pirmā pusgada rezultāti ir daudz labāki nekā iepriekšējā gadā. Pagaidām gan vēl strādājam ar zaudējumiem, bet tie ir mazāki nekā 1995. gadā. Šogad kopējais frakta tirgus ir manāmi paaugstinājies, īpaši refrižeratorkuģu flotē un tankkuģu tirgū. LK maksimāli tiek samazināti administratīvie izdevumi, un tas, protams, sekmēs uzņēmuma privatizāciju.

Paredzēta darbinieku samazināšana

J. Naglis: — Saskaņā ar likumdošanu visi līgumi, t. sk. darba līgumi, ir jāpārņem jaunajām sabiedrībām. Lai paaugstinātu privatizētā uzņēmuma efektivitāti, būs nepieciešama darbinieku skaita samazināšana. LK daudzi darbinieki līdz privatizācijai tika paturēti, lai izpildī-

tu kādu politisko vai sociālo pasūtījumu. Tas notika stabilitātes vārdā, bet par sliktu uzņēmuma konkurētspējai. Samazinot darbinieku skaitu, uzņēmuma vadībai būs jāizdara attiecīgās iemaksas Nodarbinātības fondā.

P. Avotiņš: — Sakarā ar to, ka LK ir samazinājies darbu apjoms, daudzi kuģi strādā meitas uzņēmumos, noteikti ir jāraugās uz darbinieku samazināšanu. Mēs jau vairākus gadus veicam attiecīgos reorganizācijas pasākumus, lai varētu optimizēt darbinieku izmantošanu.

Jāteic uzreiz, ka darbinieku skaita samazināšana vismazākā mērā ietekmēs tieši jūrniekus, jo kopumā kuģu sastāvs ir tāds pats. Ja arī īpašnieks mainās, pamatu pamatos uz kuģa paliek līdzšinējā apkalpe. Mēs esam spējuši jūrniekiem garantēt darbu.

Darbinieku skaita samazināšana, protams, skars krastā strādājošos.

Kas varēs piedalīties LK privatizācijā?

P. Avotiņš: — Saprotu, ka jūrniecībai tuvu stāvoši cilvēki vēlētos piedalīties LK privatizācijā. Uzskatu, ka Latvijas Jūrniecības savienības biedriem nebūs problēmu piedalīties LK privatizācijā, jo ir paredzēts 10 – 15% akciju pārdot publiskajā piedāvājumā – daļu LK darbiniekiem, daļu – brīvajā parakstīšanā. Es te neredzu nekādas problēmas.

LK – augsts starptautiskais prestižs

J. Naglis: — Nevajadzētu iedomāties, ka LK privatizācijā būs sagaidāmi kādi brīnumi. Šo kuģošanas kompāniju pazīst pasaulē, turklāt ar ļoti labu vārdu. LK ieņem 19. vietu starp lielajām kuģošanas sabiedrībām, tai ir lielākā tankkuģu flote Eiropā. Ja dzird runājam par bijušās PSRS kuģniecībām, vienmēr tiek minēta Latvijas Kuģniecība un kuģniecības no Melnās jūras reģiona. Ne Igaunijas, ne Lietuvas kuģniecībām nav tāda starptautiska prestiža, tām ir krietni mazākas flotes, un privatizācijas gaitā tās atpaliek no LK.

Patlaban LK tiek darīts viss, lai uzņēmuma darbību optimizētu, un, kā redzams pēc pieprasījumiem, par LK privatizāciju ir ļoti liela interese ne tikai Latvijā, Baltijā un bijušajā PSRS, bet visā pasaulē. Tas ir labs rādītājs.

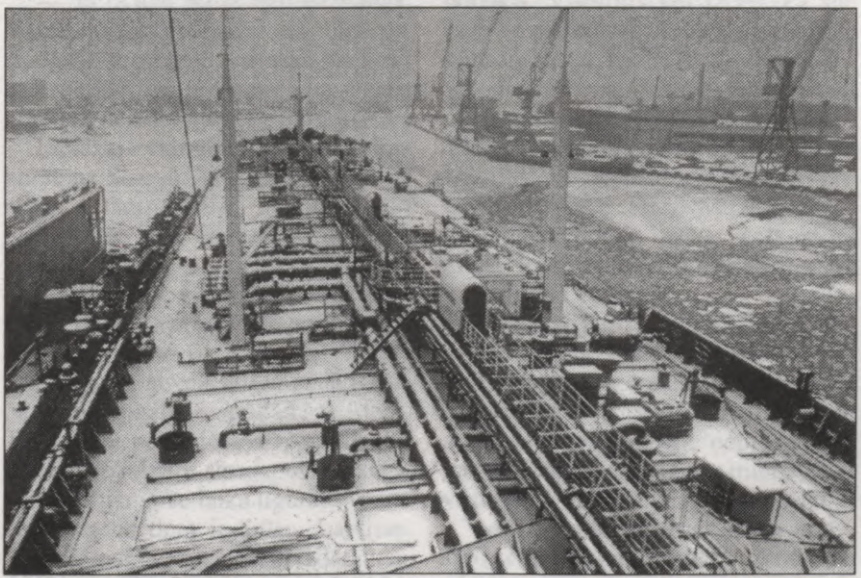
Pierakstīja G. Šīmanis

LATVIJAS KUĢNIECĪBĀ izmanto avangarda tehnoloģiju

Reds Krusts, LK Tankkuģu departamenta operators:

— Pagājušajā vasarā kuģu remonta rūpnīcā Lisabonā pārbūvēja un kapitāli izremontēja tankus un tanku sistēmu 1985. gadā būvētajam LK tankkuģim DZINTARI (16341 t kravnesība), bet 1994. gadā būvētajam m/t INDRA (28840 t kravnesība) tika veikti tanku krāsošanas darbi. Abu kuģu kravu tanki tika rūpīgi attīrīti un pārklāti ar speciālu polimēru pārklāju – krāsu MARINE LINE, kuras ražotāji ir ADVANCED POLYMER SCIENCES (Klīvlenda, ASV). Šī krāsa ir jaunieviesums tankkuģu tvertņu krāsošanas tirgū, un tā ir izmantota tvertņu krāsošanā nedaudz vairāk kā uz desmit kuģiem pasaulē, to skaitā arī uz diviem LK kuģiem. Šo polimēru pārklāju – krāsu – izstrādāja ASV un vēl nesen izmantoja tikai kosmiskajām un militārajām vajadzībām. Šī krāsa, kā arī kuģu tvertņu remonts nemaksā lēti, tāpēc rodas jautājums, ko no tā iegūst kuģa īpašnieks un kāpēc vajadzēja krāsot jauna kuģa kravas tvertnes?

LK lielāko flotes daļu veido tankkuģi. Lai kuģu īpašniekam kuģu izmantošana dotu peļņu un pēc iespējas lielāku, pastāvīgi tiek veikta dažādu produktu tirgus izpēte un analīze. Tā, sākot ar 1994. gadu, ir strauji augušas frakta likmes kuģiem, kuri pārvadā ķīmiskās vielas. Kā zināms, lai pārvadātu ķīmiskās vielas, augu eļļas, kā arī dažādus pārtikas produktus, ir īpaši augstas prasības pēc tvertņu tīrības, un kuģu tankiem ir jābūt tik tīriem, it kā tie būtu tikko krāsoti. Bet, kā zināms, pārvadājamie produkti pastāvīgi iedarbojas un bojā kuģa tvertņu metālu un krāsu. Pārvadājot dažādus naftas produktus, prasības ir zemākas, tātad zemākas arī kuģa



LK tankkuģis *Žaks Diklo*.

frakta likmes. Tāpēc tika nolemts paaugstināt tankkuģu darba efektivitāti un ienākumus. Šo mērķu sasniegšanai tankkuģu tvertņu restaurēšanai tika lietota MARINE LINE polimēra krāsa, kuras izmantošana paver lielas iespējas pārvadāt daudz plašāku kravu klāstu, nekā apvienojot parasti pielietota cinka silikāta un epoksīda krāsu atsevišķās priekšrocības. Ievērojami lētāk ir izmantot šo polimēra krāsu, nekā pirkt DZINTARIEM līdzīgas kravnesības kuģi (aptuveni 45 milj. USD) ar nerūsējoša tērauda tvertnēm. Turklāt ar polimēra krāsu pārklātā tvertnē ir iespējams pārvadāt vairāk ķīmisko vielu nekā tad, ja tvertne būtu no nerūsējoša tērauda. Remonta laikā Lisabonā (pareizai polimēra krāsas uzklāšanai uz metāla pastāvīgi ir nepieciešama plus 20—25°C gaisa temperatūra) tika nokrāsotas ne tikai kuģu tvertnes, bet arī visas caurules un kuģu sistēmas, pa kurām tiks sūknēts attiecīgais produkts. Pēc remonta m/k DZINTARI kļuva par pilnīgi sertificētu IMO III tipa ķīmisko vielu tankkuģi un papildus iepriekšējiem kravu tipiem tagad var pārvadāt vairāk nekā 500 dažādu ķīmisko vielu. Tankkuģis INDRA ir spējīgs pārvadāt vairāk nekā 200 dažādu vielu. Pirms krāsošanas tas būtu varējis pārvadāt tikai vienkāršos naftas produktus.

Abi kuģi pašreiz veic reisus starp Dienvidameriku un Eiropu un transportē sevišķi tīrus produktus – augu eļļas un vīnu no Argentīnas. Šādiem specifiskiem produktiem pārvadāšanas frakta likmes ir daudz augstākas, bet kuģa ekspluatācijas izdevumi – zemāki, jo kuģa dīkstāve ostās samazinās, tā kā mazgāt ar polimēra krāsu pārklātas tvertnes ir vieglāk, jo tās neabsorbē. Turklāt tie nav finansiālie ieguvumi vien, tā ir arī savas vietas apstiprināšana pasaules kuģniecības tirgū. Par to tika rakstīts arī lielākajā kuģošanas izdevumā LLOYD'S LIST.

R. Stripkāns



Sauskravnieki strādā populārās jūras transporta līnijās

Gandrīz visi kuģi, kas piestāj Rīgas ostā vai izmet enkuru pie pieņemšanas bojas, ir sauskravnieki. LATVIJAS KUĢNIECĪBAS bilancē tiem gan mazāks īpatsvars nekā degvielas vai augļu un saldētu kravu pārvadātājiem, taču bez sauskravniekiem nebūtu iedomājamas populārās jūras transporta līnijas uz Skandināvijas un Rietumeiropas valstīm. Par šiem pārvadājumiem saruna ar LATVIJAS KUĢNIECĪBAS Sauskravas kuģu departamenta direktori **Irēnu Čuvašinu**.

— Sāksim ar tradicionālu jautājumu: cik kuģu ir jūsu bilancē?

— Salīdzinot ar pārējo floti, sauskravnieku nav daudz – tikai 9 kuģi, tāpēc vēl 3 kuģus īrējam pēc laika līguma.

— Tas ir krietni mazāk nekā pirms pāris gadiem...

— Jā. Kuģu mūžs nav bezgalīgs. Vairāki sauskravnieki, kas bija sasnieguši respektējamu vecumu un kuru tālāka izmantošana kļuva ekonomiski neizdevīga, tika pārdoti.

Lielākais vairums rolkerkuģu, kas kursē uz Skandināvijas un Rietumeiropas ostām, būvēti septiņdesmito gadu vidū. Nav tālu arī to pēdējais reiss...

— Kā jūs vērtējat sauskravas flotes darbu aizvadītajā gadā?

— Atbildēšu īsi: varēja būt labāk. Protams, arī neveiksmīgā gadā ir kuģi, kuru apkalpes strādājušas labi. Taču mani neiepriecina apstāklis, ka labākos rezultātus sasnieguši tie kuģi, kurus īrējam pēc laika līguma. Tiesa, apkalpes uz tiem ir mūsu, Latvijas. Runa ir par konteinerpārvadātājiem AUSMA TRADER un AUSMA LEADER, kuri pierakstīti Kiprā, bet to darbu vadām mēs. Konteinerkuģa AUSMA LEADER kapteiņi ir Genādijs Majevskis un Vladimirs Beļakovs, bet AUSMA TRADER – Alberts Ivanovs un Sergejs Hohlovs.

Lai arī abi kuģi ir pilnīgi vienādi un arī to reisi sakrīt, panākumi ir atšķirīgi – AUSMA LEADER pērn strādājusi ar 250 000 dolāru lielāku peļņu nekā AUSMA TRADER.

— Kāpēc tāda starpība?

— Galvenokārt tāpēc, ka AUSMA TRADER kapteiņi pārcenšas velkoņu izmantošanā ārzemju ostās. Es nebūt neaģitēju, lai kapteiņi skatītos caur pirkstiem uz kuģošanas drošības noteikumiem, taču jābūt mēra izjūtai.

— Un tomēr – šo abu kuģu darbs vērtējams vislabāk.

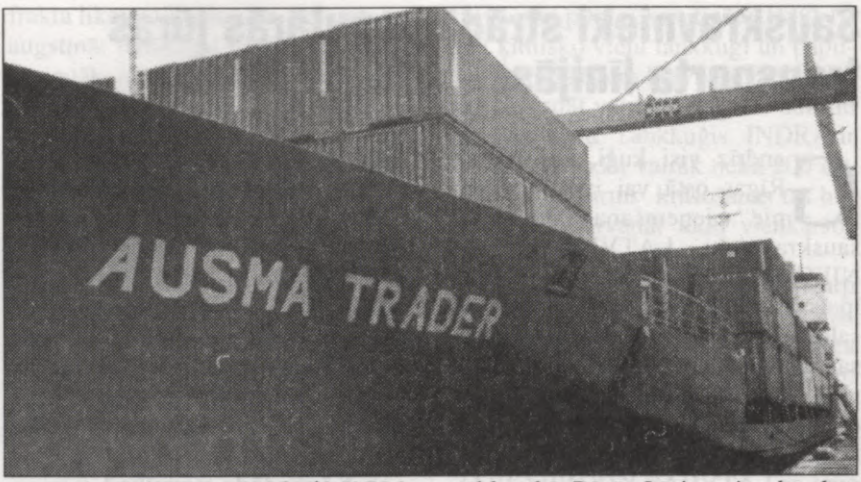
— Salīdzinot ar citiem kuģiem, – noteikti. Vispirms jau tāpēc, ka šie kuģi ir piemēroti darbam līnijā, pa kuru tie kursē, tas ir: Rīga – Felikstova – Roterdama – Hamburga – Rīga.

Trešais mūsu īrētais kuģis ir CONTINENTAL BETA, ko nomājam no Dānijas kuģniecības sabiedrības CONTAINERS TRANSPORT.

— Kā veicies mūsu rolkerkuģiem, kuri visvairāk bijuši preses uzmanības centrā?

— Atkal jāsaka: varēja būt labāk. Mums nācās koriģēt dažas līnijas. Piemēram, atteicāmies no Liverpūles ostas pakalpojumiem – izkraušana un iekraušana tur norisēja nepiedodami gausi. Daudz izdevīgāka mums kļuvusi cita Lielbritānijas osta – Halla.

— Mūsu sauskravas kuģu maršrutos sāk pieminēt arī Ventspils vārdu.



— Runa ir par motorkuģi KOMPONISTS ČAIKOVSKIS. Kopš pērnā gada novembra tas kursē maršrutā Rīga – Ventspils – Antverpene – Roterdama – Rīga. Šī līnija ir perspektīva, un tajā domājam izmantot arī rolkerkuģi INŽENIERIS SUHORUKOVS. Viss atkarīgs no kravas pārvadājumu tirgus konjunktūras. Uz Ventspili cerīgi raugāmies arī tāpēc, ka tās osta neaizsalst.

— Vai ir jaunumi pārvadājumu darba organizācijā?

— Arvien plašāk izmantojam fīderkuģus, kuru reisi sniedzas viena ūdensbaseina robežās. Šajā komercpasākumā sadarbojamies ar MĀRAS LĪNIJU un fīderkuģus novirzām uz Orhūsu, kur ir izdevīgi pārkraušanas noteikumi. No šīs Dānijas ostas kravas ceļo tālāk ar lielākiem kuģiem. Tāda pati kravas plūsma notiek pretējā virzienā – no Orhūsas uz Baltijas jūras ostām.

— Šogad ziema jūrniekus nelutina. Dzirdētas daudzas pretenzijas pret Rīgas ostas darbu.

— Laikam nekur citur Eiropā nav tik slikti organizēts darbs ziemas apstākļos kā Rīgā. Līcis aizsalst, bet ledlauzis VARMA ir par mazjaudīgu, lai jebkurā laikā izvestu kuģus līdz brīviem ūdeņiem un atpakaļ. Mūsu sarunas brīdī (22.02.96. – Aut.) Kolkas rajonā palīdzību gaida 12 kuģi, no kuriem vairāki ir mūsu. (Red. piezīme. 27.februārī kuģi tika ievesti Rīgas ostā.) Arī no Rīgas kuģi nevar iziet. Kādi milzīgi zaudējumi! Rīgas ostas starptautiskajam prestižam sliktāku reklāmu grūti iedomāties.

— Kur izeja vārda tiešā un pārnestā nozīmē?

— Uz karstām pēdām vajadzētu īrēt jaudīgāku ledlauzi, bet tas nav viegli izdarāms – ledlauži bez darba nemētājas. Ostas saimnieki vēl tikai prāto, barot suni vai nebarot, kad vilks jau aitās...

Sauskravas flotes zaudējumi ledus apstākļu dēļ jau sasniedz 80 000 dolāru, un ar katru dienu šī summa pieaug. Tas tā var turpināties vēl mēnesi, pusotra. Līgumu neprecīzas izpildes dēļ mēs zaudējam klientūru. To, ko varam zaudēt pusotrā mēnesī, diez vai atgūsim pusotra gada laikā.

Jānis Lapsa

LATVIJAS KUĢNIECĪBAS aģenti Maskavā

1992. gadā tika nodibināta kompānija BIS TRANS LTD, kuras viena no meitas firmām BIS INTERTRANS 1994. gadā kļuva par LATVIJAS KUĢNIECĪBAS (LK) aģentiem Maskavā. Par kompānijas darbu un izdevīgākajiem kravu transportēšanas ceļiem no un uz Krieviju stāsta izpilddirektors **Igors Nadoļņiks**.

Specializācija – konteinerkravas

Kompānija BIS TRANS galvenokārt nodarbojas ar dažādu kravu ekspedēšanu, izmantojot jebkuru transporta veidu – dzelzceļu, automašīnas, kuģus. Lai varētu nodrošināt transporta firmas ar kravām, viens no kompānijas svarīgākajiem uzdevumiem ir darbs ar kravu īpašniekiem Krievijā. Gan firmas meitas uzņēmumi, gan pārstāvniecības palīdz uzturēt pastāvīgus kontaktus ar kravu īpašniekiem plašajā Krievijā. No Krievijas visvairāk tiek eksportēti metāli, izejvielas un ķīmiskās kravas.

Tā kā firma INTERTRANS ir LK aģenti Krievijā, tad firmas svarīgākais uzdevums ir organizēt un nodrošināt LK kuģiem zināmu daudzumu kravu un pildīt kuģu īpašnieku instrukcijas. Tas nosaka arī firmas specializāciju – konteinerkravu piemeklēšana to tālākai transportēšanai pa jūru. **I. Nadoļņiks:** «Uzskatu, ka mūsu galvenais uzdevums ir kravu eksports no Krievijas, izmantojot LK transporta pakalpojumus. Protams, netiek aizmirstas arī Krievijā importējamās kravas, kur dominē pārtikas preces un alkohols. LK ir plašs pārstāvniecību tīkls ārzemēs, ar kuru palīdzību Krievijā tiek piemeklētas importējamās kravas, un šajā jomā mēs tikai palīdzam.»

Kravu īpašnieki izvēlas servisu

Kravu transportēšanai no un uz Krieviju tiek izmantoti visu ostu pakalpojumi, kurās tiek apkalpoti LK kuģi – lielākās Eiropas ostas, Amerika, Tuvie Austrumi un Dienvidaustrumu Āzija. Baltijas jūras reģionā faktiski netiek izmantotas Somijas ostas, jo kravas ir iespējams transportēt pa izdevīgākiem ceļiem. Tāpēc šajā reģionā galvenokārt tiek izmantotas Rīgas un Sanktpēterburgas ostas. Katras ostas darbā ir gan savi pozitīvi momenti, gan arī trūkumi. Rīgas ostā darba organizācijas līmenis ir augstāks, tāpēc arī kravu transportēšana caur Rīgas ostu norit vieglāk.

Kuru reģionu ostas Krievijas kravu īpašnieki izvēlēsies turpmāk? To galvenokārt noteiks valstu politika ar Krieviju. Protams, svarīga ir iespējamo pakalpojumu kvalitāte. Sākot ar 1996. gada martu, firma BIS TRANS kravas no Krievijas nesūta caur Mariupoles un Odesas ostām, kur ir ļoti zems darba organizācijas un servisa līmenis. Pat tās kravas, kuras būtu izdevīgāk sūtīt caur Ukrainas ostām, tiek novirzītas uz Rīgu. Kravu īpašnieki sākotnēji nepiekrita šādam kravu transportēšanas variantam, jo ceļš caur Rīgas ostu ir ievērojami dārgāks. Iepazīstot Ukrainas ostu darba stilu, daudzi piekrīt lielākiem transporta izdevumiem, jo pretī saņem attiecī-

pakalpojumus un servisu. Šodien kravu īpašnieki saprot – kā maksās, tādus pakalpojumus arī saņems. Cerams, ka tuvākajā nākotnē Melnās jūras reģionā kravu apstrādes līmenis uzlabosies.

Vieglāk strādāt ar ārzemju ostām

Paredzētās izmaiņas dzelzceļa tarifos (par kuru atcelšanu nebija vēl zināms intervijas laikā) principiāli nemainīs kravu plūsmu. Tie klienti, kuri lielos daudzumos transportē konteinerkravas caur Rīgas ostu, cerams turpinās strādāt ierastā ritmā un sūtīt kravas caur Rīgas ostu. Līdz ar pārvadājumu tarifu paaugstināšanos palielinās arī patēriņa preču cenas Krievijā, un tas nav ekonomiski izdevīgi nevienai valstij. Krievijas lielākā osta Sanktpēterburga ir noslogota tikai aptuveni par 50%. Pārējās Krievijas kravas iet caur Baltijas valstu vai Somijas ostām. Šāda tranzīta sadale ir saistīta ar augstāku kravu apkalpes līmeni un ātrumu. I. Nadoļņiks: «Vieglāk ir strādāt ar ārzemju ostām nekā caur savējām. Tāda situācija ir Krievijā. Domāju, ka šāda situācija saglabāsies arī tuvākajā nākotnē. Kravu plūsmu sadali ievērojami var ietekmēt vienīgi dažādi politiski lēmumi.»

Savukārt Kaļiņingradas ostai ir vēl daudz neizmantotu iespēju. Ieteicama būtu regulāras prāmju satiksmes izveide starp Kaļiņingradu un Vācijas ostām.

Konkurence pārvadātāju starpā

Firmai BIS TRANS ir izveidojusies sadarbība ar daudzām transporta kompānijām, kas ļauj operatīvi izpildīt klientu pasūtījumus. Nesen uzsākta MAERSK (aliansē ar SEA LAND) kuģu izmantošana līnijā, kas savieno Austrum- un Rietumeiropu, un tas var radīt zināmas izmaiņas konteinerpārvadājumu tirgū Baltijas jūrā. Vispirms tas ietekmēs Baltijas valstu un Krievijas nacionālās kuģniecības, kā arī Somijas ostas. Iespējams, ka tieši tādēļ šovasar ir samazinājušies kravu apjomi Somijas ostās.

Tomēr visnopietnāko konkurenci jūras pārvadājumiem starp Eiropas valstīm rada auto pārvadātāji. Kravu eksportā no Krievijas ievērojami dominē tieši šis kravu transportēšanas veids. Palielinās arī kravu pārvadājumi pa dzelzceļu. Ja arī turpmāk tiks attīstīts kravu eksports no Krievijas, tad konkurēt ar autopārvadātājiem būs ļoti grūti.

R.Stripkāns

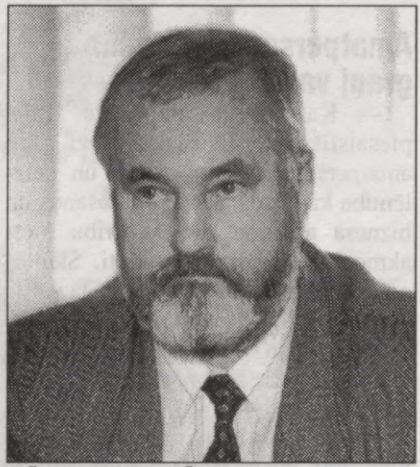
Vai izdevīgi pārvadāt kravas?

Jau gadu RĪGAS KUĢNIECĪBA strādā privātuzņēmuma statusā. Firma galvenokārt veic kokmateriālu pārvadājumus, pārvadā arī graudus, minerālmēslus, akmens un dolomīta šķembas. Vēl pirms pāris gadiem kokmateriālu eksportēšana bija izdevīgs bizness, nu Eiropas tirgū kokmateriālu cenas katastrofāli kritušās, sarucis pieprasījums un izveidojusies nelabvēlīga situācija, kas rada nopietnas problēmas arī RĪGAS KUĢNIECĪBAI. Kravu pārvadājumus šodien un nākotnē komentē RĪGAS KUĢNIECĪBAS direktors **Antons Ikaunieks.**

— Biznesu stipri vien ietekmēja šīs ziemas smagie kuģošanas apstākļi, jo bija aizsalis Somu jūras līcis, Botnijas līcis un Irbes jūras šaurums. Arī pašreizējā situācija kuģu pārvadājumiem nav labvēlīga, tāpēc mūsu prognozes par kravu pieaugumu nav īstenojušās. Situāciju vēl smagāku padara amerikāņu iejaukšanās Eiropas kokmateriālu tirgū. Nevarētu teikt, ka pietrūkst kravas, jautājums ir pavisam cits – vai ir izdevīgi vest šo kravu. Minēšu piemēru – vēl nesen uz kādu Zviedrijas reģionu kokmateriālu kubikmetrs maksāja 75 kronas, tagad cena nokritusies līdz 60 kronām. Tas ir ievērojams cenu kritums. Bieži vien mums pietrūkst tiešu sakaru, lai varētu iekļūt Eiropas tirgū. Te liels darbs būtu jāveic Latvijas Tirdzniecības kamerai.

Paaugstinās tehniskās prasības kuģiem

— Dienesti, kas pārbauda mūsu kuģus, atzīst, ka tie visi ir labā tehniskajā stāvoklī. Taču nekad nevar paredzēt, kādas prasības tiks izvirzītas



***RĪGAS KUĢNIECĪBAS* direktors Antons Ikaunieks.**

nākotnē. Mūsu biznesu, protams, ietekmē privātuzņēmēju aktivitātes Baltijas jūrā. Pateicoties viņu darbībai, ir parādījušies kuģi rēgi, kas vienā reisā dažkārt pamanās slīkt pat divas reizes. Bet arī šādiem kuģiem joprojām tiek izrakstīti dokumenti, kas dod tiem tiesības kuģot, kaut gan patiesībā šos kuģus jau sen vajadzēja norakstīt. Daudzās valstīs pieņem lēmumus stingrāk kontrolēt kuģu atbilstību kuģošanas noteikumiem. Īpaši tas attiecas uz *upe – jūra* tipa kuģiem. Nemitīgi pieaug arī prasības flotei. Lai paaugstinātu kuģošanaas drošību, tā būs jāaprīko ar satelītsistēmām. Katra kuģa aprīkošana izmaksās no 30 līdz 35 tūkstošiem dolāru, katra speciālista apmācīšana – no 1000 līdz 1500 dolāriem. Katrs gads atnes ko jaunu, izdevumi aug. Kuģu īpašnieki maksā nodokļus, ostu nodevas, bet par katru kuģa pārbaudi kuģošanas drošības dienesti izraksta rēķinu. Arī ārzemēs notiek kuģu pārbaudes, bet par to īpaši nav jāmaksā, jo pārbaužu samaksa

iekļauta ostu nodevās. Latvijā kuģu īpašnieki ir spiesti daudzkārt par visu pārmaksāt.

Amatpersonu neizlēmība grauj valsts prestižu

— Kas attiecas uz jaunu kravu piesaistīšanu, jāteic, ka bieži vien amatpersonu nekompetence un neizlēmība kavē šo sakaru veidošanos un biznesa attīstību. Šoreiz gribu mest akmeni mazo ostu, konkrēti, Skultes ostas dārziņā. Jau no 1994. gada valsts ieguldījusi milzīgus līdzekļus – 300 tūkstošus latu – šīs ostas akvatorijas padziļināšanā. Pie pareizas saimniekošanas jau pagājušā gada rudenī Skultes ostā varēja sākt tranzītkravu intensīvu apstrādi, taču ostas vadības neizlēmības vai neieinteresētības dēļ ir pārvilkta svītra iespējamai biznesa attīstībai. RĪGAS KUĢNIECĪBA intensīvi strādāja pie projekta, lai varētu transportēt kokmateriālu kravas caur Skultes ostu, izveidojot transporta ķēdi Skultes dzelzceļa stacija – Skultes osta. Kokmateriāli nāktu no Krievijas pierobežas un tiktu transportēti uz Eiropu. Paredzējām nākotnē noslēgt līgumu par 100 tūkstošiem kubikmetru gadā, kas dotu 100 tūkstošus lielu peļņu gadā un nodrošinātu visu gadu darbu Skultes ostai. Vienošanās praktiski jau bija panākta, mēs pasūtījām pirmo kuģi, kas būtu kā izmēģinājuma brauciens šīs līnijas atklāšanā. Kad kuģis jau atradās Skultes ostas reidā, ostas vadība paziņoja, ka kuģis ostā ienākt nevar, jo straumes esot sanesušas smiltis fārvaterā. Nesaprotu, kā amatpersonas var atļauties tādu bezatbildību! Esam ieguldījuši pamatīgu darbu, lai panāktu šo kontraktu. Nu esam zaudējuši uzticību mūsu biznesa partneru acīs.

Varētu, protams, runāt par kādiem ierobežojumiem attiecībā pret zviedru baržām, kas rada konkurenci Baltijas jūrā, bet pirmām kārtām tomēr jāizvērtē, kā strādājam mēs paši, kā protam piesaistīt jaunas kravas un jaunus biznesa partnerus, cik pievilcīgu parādām Latvijas tirgu, kā spējam izmantot radušās iespējas. Ja Skultes ostas administrācija mums uzdrīkstas jautāt, vai mēs uzņemamies atbildību par kuģa ienākšanu ostā gadījumā, ja notiek kāda nelaime, tad mēs zaudējam cerību, ka jebkad varētu normāli strādāt kopā ar Skultes ostu, nemaz nerunājot par transporta mezgla attīstīšanu šajā reģionā. Jājautā, kāpēc ostas vadība sēž savos krēslos un negrib uzņemties atbildību? Vai tā ir neuzņēmība, bet varbūt tā ir bezatbildība? Strādājot ar citām Latvijas mazajām ostām, rodas pārliecība, ka tur, kur ostas saimnieks ir enerģisks un ieinteresēts savas ostas attīstībā, var lieliski strādāt un attīstīt biznesu. Piemēram, Pāvilostas pārvaldnieks un ostas kapteinis nebaidās uzņemties atbildību. Šeit mūsu uzņēmums strādā ar fraktētiem kuģiem, darbi labi veicas arī Salacgrīvas ostā, liela dinamika vērojama Liepājā.

Ko devusi privatizācija?

— Noslēgumam tuvojas RĪGAS KUĢNIECĪBAS izpirkšanas pirmais gads. Uzņēmumā ir ļoti saspringta situācija, jo palikuši vēl trīs mēneši, lai varētu norēķināties par kredītu. Mēs pelnījām, pelnām un pelnīsim tikai dolārus, tāpēc mūsu finansiālo pusi stipri vien ietekmē drakoniskā attiecība starp latu un dolāru. Šodien RĪGAS KUĢNIECĪBAS galvenais uzdevums ir panākt, lai veidotos normāla naudas plūsma, lai nauda parādītos ne tikai uz papīra, bet reāli, kas uzņēmumam dotu brīvus apgrozāmos līdzekļus. Protams, vajadzētu domāt arī par jaunu kuģu pirkšanu, taču šodienas apstākļos tas būtu pārlieku pārsteidzīgs solis.



***BREMER IMPORT* — unikāls daudzfunkciju sauskravas kuģis.**

Nauda, ko ieguldītu jaunu kuģu pirkšanā, būtu jāatpelna ar dinamisku darbu, bet pagaidām kravu pārvadājumu tirgus mums ir neizdevīgs. Tāpēc bieži vien izdevīgāk, ja kuģis neatiet no piestātnes, nekā lieki tērēt naudu degvielai. Saprātīgi domājot, mūsu darbībā redzu šādu attīstības modeli – kuģu fraktēšana, lietotu kuģu pirkšana, un tikai nākošais posms varētu būt jaunu kuģu pirkšana.

Ar Latvijas vai lēto karogu?

— Visi RĪGAS KUĢNIECĪBAS kuģi brauc ar Latvijas karogu, jo mana pārliecība ir, ka pirmām kārtām jābūt savas valsts patriotam un viss jādara ar savām rokām. Taču, ja gadās situācija, kad jāizvēlas – bankrotēt vai reģistrēt kuģi ar lēto karogu, protams, jāizvēlas pēdējais variants. Ja paanalizē, kas notiek Saeimas un valdības līmenī, kur amatpersonas sadala ietekmes sfēras, tad ir skaidrs, ka daudziem patriotisms ir dziļi vienaldzīgs. Nav arī noslēpums, ka ārzemnieki uz mums ir skatījušies un joprojām raugās kā uz banānu valsti. Skumji, ka Latvijas varasvīrus var iekārdināt ar spožiem akmentiņiem. Savas neuzņēmības un nekompetences dēļ esam palaiduši garām patiešām izdevīgus līgumus. Esam atļāvuši un joprojām ļaujam citu valstu interesēm Latvijā gūt pārsvaru pār vietējo uzņēmēju interesēm. Arī milzīgie nodokļi smacē uzņēmējus. Viss kopumā rada tādas skumjas pārdomas par neatkarīgo Latviju. Arī LATVIJAS KUĢU ĪPAŠNIEKU ASOCIĀCIJAI, kuras biedrs ir RĪGAS KUĢNIECĪBA, pagaidām nav izdevies ko būtisku panākt, jo uz visām mūsu rakstītajām vēstulēm no valdības puses esam saņēmuši vienīgi formālas atbildes. Valdībā mūsu viedoklis praktiski netiek uzklausīts, gluži tāpat kā jūrniecības viedoklis kopumā. Mēdz teikt, kas daudz dod, tam daudz jāsaņem pretim. Diemžēl tāda attieksme mums vēl ilgi jāgaida.

A. Freiberga, G. Šīmanis

Rīgas Transporta flotes nākotne īpašnieka rokās

Rīgas Transporta flote (RTF) izveidojusies 1987. gada 1. janvārī, uzņēmumam atdaloties no Rīgas Refrižeratoru flotes (RRF). RTF palika visi transporta kuģi, tankkuģis un glābšanas buksieris, bet RRF – zvejas kuģi. Sākotnēji RTF, kā Rīgas nodaļa ietilpa PSRS organizācijas ZAPRIBHOLODFLOT sastāvā. 1988. gadā uzņēmums no ietekmīgās organizācijas atdalījās un lēnām sāka iet pa patstāvības taku. Kopš 1989. gada RTF nomāja darba kolektīvs. Rīgas Transporta flotes priekšnieks **Oļegs Kolosovs**:

—Tas bija pirmais lielais uzņēmums, kas izcīnīja šādas tiesības, jo valsts nostāja pret nomu tajā laikā nebija pārāk poztīva, lai gan likumdošana to pieļāva. 1991. gadā RTF tika nacionalizēts – atkal pārtapa par valsts uzņēmumu. No 1987. gada līdz 1991. gadam RTF zvejniecības rajonos esošos kuģus apgādāja ar visu nepieciešamo un veica zivju izvešanu no zvejniecības vietām – līdz tam laikam, kamēr pastāvēja Vissavienības Zivsaimniecības ministrija, kas pārzināja visu zivsaimniecību. Pēc Baltijas republiku neatkarības atgūšanas zivsaimniecības nozare zaudēja labi izstrādāto pārvaldes sistēmu. Katrs sāka domāt ar savu galvu, taču tas notika ne vislabākā veidā. Līdz ar to visa iegūstošā rūpniecība gāja uz leju, jo nebija centralizētas apgādes ne ar degvielu, ne visu pārējo. RTF zaudēja līgumus par kuģu apgādāšanu ar visu nepieciešamo un zivju izvešanu no zvejas vietām.»

Orientējas uz Rietumu tirgu

Taču visā sliktākajā var atrast arī kaut ko labu. Iepriekšējās darbības jomas nomaiņa veicināja jaunas, kvalitatīvi augstākas nozares apgūšanu – darbu starptautiskajā tirgū, kur nu jau sekmīgi aizvadīti četri gadi. Pasaulē pieņemtu «spēles noteikumu» ievērošana ir ļāvusi uzņēmumam iegūt ne viena vien klienta uzticību. RTF ir arī iestājusies visās starptautiskajās organizācijās, kas saistītas ar uzņēmuma darbības sfēru. Flote tiek apdrošināta Londonas tirgū. O. Kolosovs: «RTF ir civilizēta kompānija, kas strādā atbilstoši Rietumu standartiem. Pilnībā esam orientēti uz Rietumu tirgu, un Latvijas tirgus RTF saista ļoti maz, jo Latvijā nav tādu kravu apjomu, kas varētu mūs interesēt.» Apmēram 60 procentu no visas flotes ved saldētus putnus un putnu pārstrādes produktus no Amerikas uz Krievijas ostām. No maija līdz septembrim refrižeratoru pārvadājumiem ir klusais periods, tāpēc šajā laika posmā daļa RTF kuģu ved gan kokvilnu, gan kokmateriālus, lai cilvēki nepaliktu bez darba. Daudzi RTF kuģi strādā pēc laika līguma.

Flotes vidējais vecums pārsniedz 17 gadus

O. Kolosovs: «Cenšamies slēgt ilgtermiņa līgumus, jo tas ļauj plānot uzņēmuma darbību. RTF aktīvi darbojas visi 13 kuģi. Pēdējo četru gadu darbības laikā uzņēmums ir norakstījis visus glābšanas buksierus, divus kuģus pārdevis un 22 ga-

dus veco kuģi ĶĪPSALA norakstījis metāllūžņos. Lai arī flotes vidējais vecums pārsniedz 17 gadus, visi kuģi darbojas starptautiskajā tirgū, jo regulāri tiek veikti pasākumi, kas nepieciešami kuģu tehniskā stāvokļa uzturēšanai pienācīgajā kārtībā. Arī starptautiskās apdrošināšanas kompānijas ir ar mieru kuģus apdrošināt un dod atļauju to ekspluatācijai. Tehniskā kārtībā tiek uzturēti arī tie kuģi, kurus sen jau vajadzēja nogādāt metāllūžņu kapsētā. Taču tie joprojām strādā, jo nav iespējams iegādāties jaunus, lai gan izdevumi novecojušas flotes uzturēšanai un apdrošināšanai ir visai augsti.»

Ārzemju bankas neuzticas kuģiem ar Latvijas karogu

Deviņu gadu darbības laikā RTF ir papildinājusies tikai ar vienu kuģi. Lai arī ārzemju bankas visai «šķībi» raugās uz sadarbību ar bijušās PSRS valstīm, tomēr pirms diviem gadiem, izmantojot Šveices bankas kredītu vairāk nekā 6 miljonu dolāru apmērā un ieķīlājot kuģi BALTIJAS CEĻŠ, RTF izdevās iegādāties 1992. gadā būvēto kuģi FRIO CRIMEA, kas pašlaik peld ar Panamas karogu. Tā kā ārzemju bankās praktiski nav iespējams ieķīlāt kuģus, kas peld ar Latvijas karogu, tad BALTIJAS CEĻU izdevās ieķīlāt, vienīgi nomainot karogu, ko atļāva darīt Satiksmes ministrija. O. Kolosovs: «Visi mani pārējie lūgumi atļaut veikt kuģu karoga nomaiņu, lai varētu tos ieķīlāt, nav guvuši sapratni. Bija nodoms ATMODU pārveidot par universālu refrižeratorkuģi, kas varētu pārvadāt dažādus augļus. Taču – nepieciešama karoga maiņa, jo ārvalstu bankas negrib ticēt mūsu karogam. No Latvijas Privatizācijas aģentūras saņēmu atteikumu. Līdz ar to gads zaudēts. Tā kuģis varētu strādāt jaunā kvalitātē un dotu divas reizes lielākus ienākumus.»

Liela nauda – miglaina nākotne

Lai arī daudz līdzekļu tiks iztērēts flotes profilakses pasākumu veikšanai, tomēr aizvadīto gadu RTF beidza ar nelielu peļņu. Pērnā gada apgrozījums – vairāk nekā 22 miljoni dolāru. 1994. gadā sociālā nodokļa maksātāju vidū RTF ieņēma sesto vietu. O. Kolosovs: «Tā kā kravu pārvadājumu tirgus paplašinās, tad 1996. gadā ceram peļņu palielināt. Pašlaik uzņēmumā strādā 713 cilvēki. Piemēram, matrozis saņem aptuveni 500 dolāru, kas pēc Latvijas standartiem ir visai daudz, bet pēc starptautiskajām normām – ne sevišķi. Pašlaik RTF nav problēmu ar augsti kvalificētiem darbiniekiem, taču mani uztrauc dažādas Latvijas firmas, kas pieņem cilvēkus darbā Rietumu kuģu kompānijās, kur darba samaksas līmenis ir augstāks. Cilvēki, meklējot lielus ienākumus, dodas strādāt uz Rietumiem, taču viņi nedomā par nākotni, kas būs visai skumja, jo neviens par viņiem nemaksā sociālo nodokli un nekur netiek uzskaitīts darba stāžs. Viņi nav sociāli aizsargāti. Jo ilgāk viņi strādās ārzemēs, jo pašiem būs sliktāk.»

Valstij vajadzēja ieguldīt savos uzņēmumos

O. Kolosovs turpina: «No valsts viedokļa raugoties, RTF iekļaušana privatizējamo uzņēmumu sarakstā ir nepareizs solis, jo uzņēmums vienmēr ir strādājis ar peļņu, un prognozes liecina, ka tas tā būs arī

turpmāk. Valstij vajadzētu ne jau ļaut privatizēt rentablus uzņēmumus, bet gan investēt to attīstībā savus līdzekļus, tad šī nauda ar uzviju atgrieztos atpakaļ, palielinot uzņēmumu pamatkapitālu un nodokļu ieņēmumus valsts kasē. Vajadzētu paņemt lielāko nodokļu maksātāju sarakstu, ataicināt to vadību un tai pajautāt, cik lieli kredīti nepieciešami, lai palielinātu potenciālu un darba vietu skaitu, un vairāk maksātu nodokļos. Kopš RTF nacionalizācijas uzņēmums no valsts nav saņēmis itin nekādus ieguldījumus. Neviens mums nejautā, vai nav vajadzīgas investīcijas flotes uzturēšanai kārtībā vai jaunu kuģu iegādei, jo refrižeratoru pārvadājumu aktīvajā periodā no oktobra līdz aprīlim pasūtījumu ir vairāk nekā iespēju. Nevienu tas neinteresē. Tas posms būs vēlāk, kad pār valdību nāks apskaidrība. Pašlaik gandrīz visi Latvijai piešķirtie kredīti ir aizlaisti vējā. PSRS laikos no Zivsaimniecības ministrijas RTF saņēma divus jaunus kuģus, kurus pašlaik sauc par ATMODU un BALTIJAS CEĻU. Likvidējot MORTRANSFLOT, RTF ieguva vēl trīs kuģus – SELDERUS, SKRĪVERUS un STRAUMI, kas veido pašreizējās flotes kodolu. Latvijā bija Zivsaimniecības ministrija, Jūras lietu ministrija, pašlaik tiek runāts par jūras lietu valsts ministra amata dibināšanu. No tā jau nekas nemainīsies. Vajag ieguldīt līdzekļus, un ne tikai ostu attīstībā, bet arī transporta attīstībā, lai būtu, kas tajās ostās ienāk. Par maz ir vienkārši apgalvot, ka Latvija ir jūras valsts.»

Latvijas flotēs – korejieši un filipīnieši?

O. Kolosovs: «Latvijā kuģniecības un zvejniecības uzņēmumiem praktiski nav perspektīvu iegūt jaunus darbiniekus. Latvijas Jūras akadēmija pirmajam izlaidumam sagatavoja ne vairāk kā 25 kuģu vadītāju un mehāniķu, otrajā izlaidumā – ne vairāk kā 30. Tas nav pietiekami. Pašlaik RTF nestrādā



Rīgas Transporta flotes direktors Oļegs Kolosovs.

neviens Jūras akadēmijas jaunais speciālists, bet 30 procenti kuģu kapteiņu drīzumā ies pensijā – viņus vajadzēs aizstāt ar kapteiņa vecākajiem palīgiem. Bet kas nāks viņu vietā? Ja valsts studentiem maksā stipendiju, tērē līdzekļus viņu sagatavošanai, tad kāpēc valsts neregulē mācību iestādes beigušo nosūtīšanu darbā? Ja abiturients nevēlas strādāt nosūtījuma vietā, tad lai atmaksā naudu, kas iztērēta viņa sagatavošanai. Runājam, ka Latvija ir jūras valsts, bet nedomājam par kadru sagatavošanu. Kāpēc cilvēkus nesūta mācīties uz iestādēm, kas savu speciālistu sagatavošanas kvalitāti pierādījušas gadu desmitiem ilgi? Piemēram, uz Sanktpēterburgas Jūras akadēmiju vai Odesas Jūras akadēmiju. Kāpēc cilvēkus, kuri tur mācījušies, nepieņem darbā šeit? Pašlaik nevaru apstiprināt amatā kuģa kapteiņa vecāko palīgu, ja viņš nezina latviešu valodu. Bet RTF pilnībā nestrādā Latvijas tirgū. Tas beigsies ar to, ka būsim spiesti ņemt darbā korejiešus un filipīniešus, jo flote nevar stāvēt bez darba. Turklāt pašlaik valda viedoklis, ka vajag atbrīvot no darba visus ārpus Latvijas dzīvojošos. No 713 strādājošajiem aptuveni 30 cilvēku ir no bijušās Padomju Savienības. Un tie ir augstas klases speciālisti. Ja es viņus atlaidīšu, tad darbs uz kuģa var apstāties. Viņi maksā ienākumu nodokli, uzņēmums maksā sociālo nodokli – tas viss aiziet valsts budžetā, bet šie cilvēki dzīvo citās valstīs, no kurām nesaņem neko. Labprāt šo 30 strādājošo vietā ņemtu Latvijas iedzīvotājus, taču tik augsta profesionālā līmeņa darbinieku šeit nav vai arī viņi strādā uz Rietumu kuģu īpašnieku kuģiem.»

Vadītājs par privatizāciju uzzina no avīzēm

RTF privatizācijas riņķa dancis sācies aizvadītā gada februārī un daļēji noslēdzies šā gada janvārī ar uzņēmuma kontrolpaketes pārdošanu Libērijā reģistrētajai kompānijai LAVINIA CORPORATION, kas to iegādājās par sākumcenu 8,3 miljonu latu apmērā.

RTF ir pagaidām lielākais publiski privatizētais Latvijas uzņēmums, un tā akcijas varēja iegādāties visi sertifikātu īpašnieki. Publiskā piedāvājuma rezultāti būs zināmi aptuveni pēc trijām nedēļām. RTF priekšnieks prognozēja, ka vienas akcijas cena publiskajā piedāvājumā varētu svārstīties no 5 līdz 10 latiem. Taču privatizācijas procesa sākums bija visai skumjš. O. Kolosovs: «1994. gada decembrī ar satiksmes ministra Andra Gūtmaņa rīkojumu RTF bija atstāta ministrijas rīcībā, un sapratu, ka uzņēmumu nenodos citām institūcijām. Ar šo gaišo domu sagaidīju 1995. gadu. Bet februārī tikai no avīzēm uzzināju, ka RTF iekļauts privatizējamo uzņēmumu sarakstā. Ilgāku laiku nekas netika darīts. Vienīgi uzņēmumam nomainīja zīmogu, tādējādi ierobežojot RTF brīvību, jo vairs nebija tiesību ņemt kredītu, kādam kaut ko iznomāt, pārdot pamatlīdzekļus utt.

To visu vajadzēja saskaņot ar Privatizācijas aģentūru. Pirms vēlēšanām privatizācijas process manāmi aktivizējās, un tapa bieza dokumentu mape.

Kad notika privatizācijas noteikumu apspriešana, mūsu domas neviens neņēma vērā, lai arī formāli uz tikšanos aģentūrā tika uzaicināta gan uzņēmuma vadība, gan arodbiedrība.»

Privatizācijas aģentūra izplata nepatiesu informāciju

RTF direktors: «Diemžēl daļa Privatizācijas aģentūras sniegto ziņu par Rīgas Transporta floti nav patiesas. Tur teikts, ka RTF pārvadā augļus, ka vēl joprojām apgādājam ar visu nepieciešamo kuģus, kas strādā zivju ieguves rajonos, – tas ir zaudējis savu aktualitāti, bet augļus RTF vispār nav vedusi. Nav skaidrs, kāpēc RTF darbiniekiem piešķīra tikai nepilnus 10 procentus akciju? Astoņus gadus uzņēmums sekmīgi strādājis, regulāri maksājis nodokļus. Bet, piemēram, cita uzņēmuma darbiniekiem, kurš atrodas līdz ausīm parādos, dod 30 procentus akciju. Kur te loģika? Turklāt RTF ilggadējie darbinieki nevar iegādāties tik daudz akciju, cik viņi vēlas, jo pastāv ierobežojumi. Privatizācijas noteikumos teikts, ka triju gadu laikā jāsaglabā pašlaik strādājošo skaits. Taču nav ņemts vērā, ka ir situācijas, kad esmu spiests atlaist darbiniekus. Piemēram, ja kuģis tiek norakstīts metāllūžņos. Par uzņēmuma kontrolpaketi pircējam vajadzēja norēķināties, maksājot 35 procentus no summas sertifikātos, bet 65 procentus – naudā. Tāds precedents līdz šim privatizācijā nav bijis. Taču privatizācijas noteikumos ir arī pozitīvais – piemēram, četrus procentus uzņēmuma akciju uzņēmuma darbiniekiem un mūsu pensionāriem piešķīra par velti.»

LAVINIA CORPORATION – perspektīva kompānija

Lai arī RTF vadītājs uzskata, ka privatizācijas procesā vajadzēja orientēties uz vietējo uzņēmēju iespējām iegādāties objektus, tomēr viņš ir apmierināts ar vadītā uzņēmuma privatizācijas galarezultātu, jo Libērijā reģistrētā firma nebūt nav «melnais zirdziņš». Visā pasaulē refrižeratoru kravu pārvadātāju vidū LAVINIA CORPORATION (LC) ieņem 4. vietu. Salīdzinājumam – RTF ieņem 14. vietu, bet Klaipēdas refrižeratoru flote – 22. vietu, kaut gan kuģu tai ir vairāk nekā RTF. LC darba lauks ir ļoti plašs. Tās īpašniekiem – tēvam un diviem dēliem – pieder 85 kuģi, no kuriem lielākā daļa ir universāli refrižeratoru kuģi, kas pārvadā augļus. RTF sadarbība ar LC sniedzas astoņu gadu garumā, kas ir pietiekami ilgs laiks, lai izpētītu otra priekšrocības un trūkumus. Tas tikai palielina iespējas, ka bijušie sadarbības partneri, nedaudz mainoties lomām, nesāks kašķēties viens ar otru, bet apvienos spēkus uzņēmuma tālākai izaugsmei. O. Kolosovs: «Vienu varu pateikt droši – nodokļu plūsma pēc privatizācijas valsts budžetā samazināsies, jo neviens īpašnieks nav ieinteresēts maksāt augstus nodokļus. Un legālu veidu, kā nodokļus nemaksāt, ir vairāk nekā vajag.»

Aldis Brokāns

Tukša runāšana ne pie kā nenoved

A izvadītais Jūrniecības savienībai bijis spraiga darba gads. Gada kopsapulcē iepriekšējā sastāvā atkārtoti tika ievēlēta valde un priekšsēdētājs. Kā uzskata Jūrniecības savienības priekšēdētājs Miķelis Elsbergs, valde tieši šādā sastāvā ir spējīga rezultatīvi strādāt un izlemt svarīgus jautāju mus, jo tajā darbojas jūrniecības organizāciju un uzņēmumu pirmās personas. Savas pārdomas par jūrniecības problēmām atklāj **Miķelis Elsbergs**.

Mazās ostas uzmanības centrā

Jūrniecības savienība pagājušajā gadā aktīvi iesaistījusies visos svarīgākajos pasākumos. Ļoti lietderīga bija mūsu darbošanās Latvijas Ostu pa domē. Tieši Ostu padome ir daudz darījusi nozares sakārtošanā. Biju šais satiksmes ministrs Andris Gūtmanis izdarīja svētīgu darbu, piešķi rot tā saucamo sēklas naudu mazo ostu padziļināšanas darbiem. Viņš uzskatīja, ka ostu padziļināšanas darbu apmaksāšana ir valsts pienā kums, bet tālākā ostu attīstība ir pašu ostu ziņā. Dažās ostiņās padziļināšanas darbi jau pabeigti, citās tie vēl turpinās. Viena otra mazā osta jau aktīvi uzsākusi komercdarbību. Tad nu valsts pienākums ir atbalstīt un stimulēt šīs komercdarbības tālāku attīstību. Ar prieku var lūkoties uz Salacgrīvas, Mērsraga un Pāvilostas komercdarbību. Šeit strādā ieinteresēti un enerģiski cilvēki.

Runājot par Ainažu ostas attīstību, gribu izteikt pārliecību, ka šodien ostas celtniecībā ieguldītie līdzekļi nākotnē nesīs bagātīgus augļus. Esmu pārliecināts, ka radīsies cilvēki un firmas, kas būs ieinteresēti Ainažu ostas attīstībā ieguldīt vēl lielākus līdzekļus. Ja aktīvi strādās Ainažu osta, tas dos lielu ieguldījumu šī reģiona tautsaimniecības attīstībā. Beidzot arī mūsu valstī amatpersonas ir nonākušas pie secinājuma, ka nepieciešams izveidot brīvās ekonomiskās zonas un brīvostas. 25. janvārī Ainažos notiks starptautisks seminārs, kurā piedalīsies pārstāvji un uzņēmēji no Igaunijas un Latvijas — zinātnieki un visi tie, kas aktīvi interesējas par Ainažu ostas attīstību. Iespējams, ka šis seminārs dos labas iestrādes nākotnes darbam. Ainaži lieliski varētu veidoties kā brīvā ekonomiskā zona, bet Ainažu osta kā brīvosta. Arī Liepājas osta ir piemērota brīvostas statusam. Savukārt lielās ostas varētu savu skatu pievērst Ventspils ostai, jo tas ir labs piemērs, kā attīstīt un izvērst uzņēmējdarbību.

Neviens neaizstāvēja jūrniecības intereses

Ir ievēlēta jaunā Saeima. Un atkal jūrniecība ir palikusi pabērna lomā. Jau iepriekšējās Saeimas laikā par nozīmīgām tika uzskatītas visas citas, tikai ne jūrniecības nozare. Arī šodien valsts politika jūrniecības tālākās attīstības jomā ir viens no smagākajiem un sāpīgākajiem jautājumiem. Nedomāju, ka jūrniecības attīstībā varētu veidoties progresīva stratēģija. Jūrniecības sašķelšanā jau sperts pirmais solis — iecelts zivsaimniecības valsts ministrs, kas nodarbosies ar iekšējo ūdeņu apsaimniekošanu. Līdz ar to zvejnieki ir nošķelti no pārējās



Miķelis Elsbergs.

jūrniecības. Tā nav pareiza nostāja, un šāda dalīšana ir amorāla. Zemkopības ministram Albertam Kaulam ir pietiekami liela teikšana, un viņš pierādīja, ka zvejniecība ir jāatdala no lauksaimniecības. Kopumā jūrniecības intereses jaunajā Saeimā neviens neaizstāvēja. Ja mūsu valstī nebūs jūras lietu valsts ministra, tad nozare nevarēs uzņemt tos tempus, uz kuriem tā ir spējīga. Jūrlietu ministrs nav prestiža jautājums. Ir nepieciešams cilvēks, kas būtu lietišķs konsultants satiksmes ministram un spētu sniegt izsmeļošu informāciju. Tik sarežģītai nozarei ar pašreizējām institūcijām nepietiek. Jūrniecības departaments gan ir nokomplektēts, bet jaunajiem darbiniekiem vēl ir maza darba pieredze šīs nozares vadīšanā. Ar cerībām skatos uz Ministru prezidentu Andri Šķēli, jo esmu pārliecināts, ka viņš lietišķi un ātri spēj iedziļināties nopietnās problēmās. To pierādīja viņa neilgais darbs *LATVIJAS KUĢNIECĪBAS* padomē, kas prasīja iedziļināšanos ļoti sarežģīta uzņēmuma struktūrā. Un Andris Šķēle to spēja.

Kuģu būve un remonts cieš krahu

Aizvadītais laiks ir ļoti bēdīgs kuģu remontu rūpnīcām. Nebija neviena, kuru interesētu šīs nozares attīstība, kas vēlētos izpētīt situāciju un izdarīt secinājumus, un izlemt, kā attīstīt šo nozari. Valdība nepiekopa elastīgu nodokļu politiku, tāpēc neiedomājami auga rūpnīcu parādi. Loģiski būtu, ja rūpnīcām, teiksim, uz diviem gadiem atlaistu vai samazinātu nodokļus. Mangaļu kuģu remonta rūpnīcas direktors Ivars Ross visdažādākajos līmeņos ir runājis par šo problēmu un lūdzis — samaziniet rūpnīcai nodokļus, un tā strādās rentabli. Taču dzirdīgas ausis lūgumi līdz pat šim brīdim nav sasnieguši un nu jau rūpnīcas parāds pārsniedzis tās vērtību.

Ja mūsu zvejnieki pasūtīs kuģus Lietuvā, tas būs kauna traips mūsu valstij.

LATVIJAS KUĢNIECĪBA savus kuģus remontē ārzemēs, jo tā iznāk lētāk.

Izglītība ir nozīmīga

Mūsu valsts atrodas smagos ekonomiskajos apstākļos, tāpēc ir jāsaprot, ka viena akadēmiski izglītota jūrnieka sagatavošana valstij izmaksā dārgi. Tāpēc ir jābūt personiskai atbildībai par to, kā valstij atdot to, ko valsts ieguldījusi speciālista izglītošanā. Tas, ka speciālists iegūst izglītību Latvijas Jūras akadēmijā, bet strādā zem citas valsts karoga, ir amorāli. Taču nedrīkst aizmirst to, ka jūrniecības attīstība ir saistāma vienīgi ar izglītību. Jau šodien trūkst komandējošā sastāva speciālistu. Ceru, ka mūsu jaunajiem speciālistiem



LJS kopsapulce 1996. gada novembrī. Miķelis Elsbergs, Bruno Zeiliņš un Gunārs Ozoliņš.

nezudīs pat riotisms, lai arī cik vilinoši būtu ienākumi, strādājot uz svešu valstu kuģiem.

Robežjautājumi un likumdošana

Jau divus gadus rit sarunas ar Igauniju par jūras robežas noteikša nu starp Latviju un Igauniju. Pagaidām sarunas nav devušas rezultātus. Par zemē nomestu var uzskatīt Jāņa Riteņa laiku, jo ar Austrālijas kategorijām nevar strādāt Latvijā. Esmu piedalījies Latvijas un Igaunijas sarunās, un jāatzīst, ka igauņi allaž ir labāk tām sagatavojušies. Augstu novērtēju Ata Jāniša darbu, jo viņš spēja sniegt tādus argumentus un pretargumentus, pēc kuriem igauņi no sarunām aizbrauca domīgi.

Nepiedodami pasīva ir mūsu vēstnieku darbība ārzemēs. Mūsu vēstnieki nedara neko, lai palīdzētu mūsu uzņēmējiem dibināt sakarus ārzemēs. Varbūt ir pienācis laiks viņiem publiski atskaitīties par savu darbu, lai zinātu, vai vērts no mūsu nodokļiem tiem algas maksāt.

Domāju, ka mums ir labi izstrādāts *«Likums par ostām»*. Derētu izdarīt nelielus labojumus, ieviešot sadaļas par brīvo ekonomisko zonu un brīvostām.

Jūrniecības savienības darbības virzieni

Arī šajā gadā centīsimies piedalīties visos jūrniecībai svarīgajos pasākumos un teikt savu vārdu būtisku lēmumu pieņemšanā. Pievērsīsim vērību ostu darbības tālākai attīstībai un stratēģijai, neatstājot bez ievērības tranzīta plūsmu cauri mūsu valstij.

Centīsimies panākt, lai vienā no Latvijas kuģu remonta rūpnīcām varētu sākt zvejas kuģu būvi. Un vēl svarīgs jautājums, kam sekosim, ir izglītība.

Gribu gan teikt, ka galvenais nav runāt, bet gan darīt.

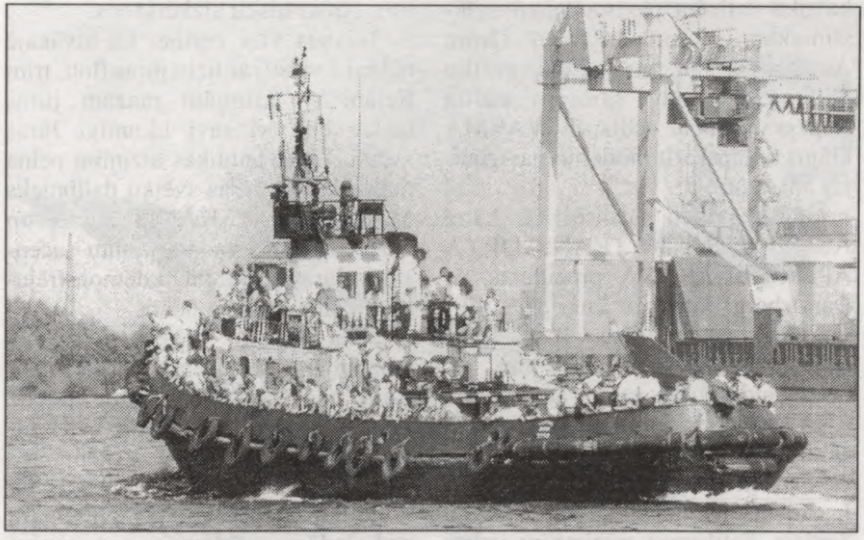
Anita Freiberga

Jūras svētku sakarā

Jūlija otrajā sestdienā, t.i., 13. jūlijā aizvadījām kārtējos Jūras svētkus. Pēc Latvijas valstiskās neatkarības atgūšanas šie ir piektie Jūras svētki, tātad mazā jubileja. Tāpēc nedaudz no vēstures. «LJS valdes ziņojums. 1992. gada 21. maijā valdes sēdē pieņemts lēmums griezties pie visām institūcijām, saistītām ar jūru, un arī pie piekrastes iedzīvotājiem, bijušo profesionālo svētku Jūras un upju flotes darbiniekiem Zvejnieku un Kara flotes dienu vietā, 1992. gada 11. jūlijā atzīmēt un svinēt kopējus Jūras svētkus. Turpmāk Jūras svētkus svinēt katru gadu jūlija mēneša otrajā sestdienā. Rīcības komiteja 1992. gada Jūras svētku svinēšanas organizēšanai: Latvijas Neatkarīgās Jūras arodu savienības priekšsēdētājs Viktors Zelberis, Latvijas Republikas Jūras lietu ministrijas personāla un izglītības daļas priekšnieks Gunārs Ozoliņš, LATVIJAS KUĢNIECĪBAS priekšnieka palīgs Vladislavs Skrebelis, Latvijas Kultūras fonda Jūrniecības vēstures kopas valdes loceklis Gints Šīmanis.» Tāds ir Jūras svētku pirmsākums. Patīkami atzīmēt, ka ar katru gadu Jūras svētki ir pilnveidojušies un gājuši plašumā. No pirmās rīcības komitejas svētku norises organizēšanā un pilnveidošanā turpina aktīvi darboties G. Ozoliņš, V. Skrebelis un G. Šīmanis. Svētki, kā jau minēju, ir gājuši plašumā, līdz ar to arī rīcības komiteja ir būtiski paplašinājusies. Jūras svētku pasākumu gatavošanā un īstenošanā, ieliekot savu izdomu un pūles, ir darbojušies vairāk nekā 20 entuziastu no jūrniecības uzņēmumiem. Ceru, ka pārējie neapvain-



1996. gada Jūras svētku atklāšana Rīgas Pasažieru ostā. Klātesošos sveic LJS priekšsēdētājs Miķelis Elsbergs, Jūrniecības departamenta direktors Jānis Butnors un Rīgas mērs Māris Purgailis.



Svētku viesu vizināšana pa Daugavu.

osies, ja nosaukšu tikai piecus: I. Deņisovs, Valdis Dreimanis, M. Šivars, Vitolds Dreimanis, A. Lācis. Pēdējos gados nostabilizētais Jūras svētku scenārijs Rīgā šogad papildināts ar mazo mākslinieku konkursu par tēmu «Jūras iemītnieki, jūra un kuģi». M. Mihējevas ideju zīmēt uz asfalta jūru un kuģus LATVIJAS KUĢNIECĪBAS dāvātā balva uzvarētājam kopā ar pavadītāju – bezmaksas ceļojums uz kādu no Eiropas ostām pārvērta par nopietnu pasākumu, kura mākslinieciskā vadī-



Jūras svētkos arī Jūras spēku paraugdemonstrējumi.

ba tika uzticēta pazīstamajam māksliniekam, bērnu draugam Jānim Anmanim. Jau otro gadu svētku dalībniekos lielu sajūsmu radīja iespēja izstaigāt ledlauža VARMA klājus un apskatīt moderno navigācijas aparatūru.

Šogad svētku finansēšanas kārtā AS BALTIJAS TRANSPORTA APDROŠINĀŠANA prezidents A. Dandzberga kungs ar kuģi MISISIPI vizināja un cienāja Jūrniecības savienības biedrus un ciemiņus. Ar lielu gandarījumu varam atzīmēt, ka Rīgā Jūras svētkus bija pagodinājuši ar savu klātbūtni 6. Saeimas deputāti A. Sausnītis, J. Kaksītis, I. Ķezbers, J. Ādamsons, iekšlietu ministrs D. Turlais, Satiksmes ministrijas valsts sekretārs U. Pētersons un Ministru prezidenta padomnieks J. Vārpiņš. Šogad Jūras svētku organizēšanā piedalījās Rīgas Dome un pilsētas mērs M. Purgailis. Tas novērsa vienu otru birokrātisku aizķeršanos.

Teiktais vieš cerību, ka tuvākajā nākotnē valstij ar lielu jūras floti, trim lielām un astoņām mazām jūras ostām būs arī savi likumīgi Jūras svētki. Lielu publikas atzinību pelna neiztrūkstošs Jūras svētku dalībnieks MAZAIS PATSKANIS, lielo un mazo pa radio vadāmo jahtu sacensības, Jūras spēku kuģu demonstrējumi un atrakcijas uz ūdens.

Šāda apjoma Jūras svētki nav iedomājami bez ievērojama finansiālā nodrošinājuma, kuru sniedz jūrniecības nozares vadošie uzņēmumi. Pirms uzskaitīt visus uzņēmumus atbilstošā kārtībā, īpaši gribu izcelt VSK RĪNŪŽI. Šis uzņēmums katru gadu ir Jūras svētku sponsoru pirmajā trijniekā un šogad ieņem pirmo vietu. Bez garām runām un problēmām pasažieru vizināšanai tika piešķirti 2 velkoņi no diviem iespējamajiem.



Tradicionalā pieņemšana uz *VARMAS*. Saimnieka lomā Rīgas ostas pārvaldnieka vietnieks Andris Dumpenieks.



Visu izrīko svētku vadītājs Gunārs Ozoliņš.

Jūras svētku sponsoru saraksts ir sekojošs:

1. VSK RĪNŪŽI,
2. Rīgas ostu pārvalde,
3. Rīgas Transporta flote,
4. LATVIJAS KUĢNIECĪBA,
5. Rīgas Tirdzniecības osta,
6. Latvijas Jūras administrācija,
7. AS BMGS,
8. SIA LAPA,
9. Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība,
10. AS LINDEKS,
11. SIA ROKKO,
12. RIGA SHIPPING AGENT,
13. LATSHIPAGENT,
14. SIA NL KUĢNIECĪBAS AĢENTŪRA.

No saņemtajām ziņām var secināt, ka Jūras svētki ir svinēti visās lielajās un mazajās ostās, izņemot Liepāju, tāpat piejūras ciematos. Sevišķi plaši Jūras svētki ir bijuši Ventspilī, Salacgrīvā un Lielupē. Dabīgi, ka Jūras svētkiem piejūras zvejnieku ciematos un pilsētās ir zvejniecības pieskaņa. Bet tas nenozīmē, ka Jūras svētki jāpārdēvē par Zvejnieku svētkiem. Ja iesim pa šo taciņu, tad jābūt arī zivju apstrādātāju, realizētāju utt. svētkiem.

Es lūdzu visus, kam pie jūras mūžs, ielāgot, ka vieni jūrnieki pa jūru ved kravas, otri jūrā zvejo, trešie apsargā jūras robežas un ceturtie (ostinieki) rada apstākļus tiem, kuri jūrā strādā.

Nobeigumā gribu atvainoties tiem Jūras svētku dalībniekiem, kuru labsajūtu traucēja lielais privāto automašīnu skaits svētku norises teritorijā, kā arī tiem tirgotājiem, no kuriem, pēc Rīgas Pasažieru ostas prezidenta H. Buka – Vaivada rīkojuma, tika iekasēti Ls 10. Attiecībā uz automašīnām tika pārkāpta iepriekšējā noruna un attiecībā uz tirdzniecības nodokli pārkāpta Rīgas Domes noteiktā tirdzniecības kārtība. Ceru, ka līdz nākamajiem Jūras svētkiem vienosimies ar H. Buku – Vaivadu vai atradīsim citu minēto neērtību risinājuma variantu.

M. Elsbergs, LJS priekšsēdētājs

BALTIJAS TRANSPORTA APDROŠINĀŠANA. Strauja dinamika

Saruna ar apdrošināšanas akciju sabiedrības BALTIJAS TRANSPORTA APDROŠINĀŠANA (BTA) prezidentu **Andreju Dandzbergu**.

Nabadzība traucē attīstīties apdrošināšanai

— Apdrošināšanas biznesu mūsu valstī kavē vairāki objektīvi iemesli. Pirmkārt, vēl arvien nav attiecīgo likumu bāzes, kas ļautu šajā sfērā droši un ar garantijām strādāt. Otrkārt, valstī ir dziļa ekonomiska krīze, un ne uzņēmējiem, ne individuālajiem apdrošinātājiem nav naudas, lai savu īpašumu un dzīvību apdrošinātu. Aizvadītajā vasarā, piemēram, Engurē lielus postījumus nodarīja krusa – vairāk nekā simts mājām sabojāja jumtus, cieta saimniecības ēkas, siltumnīcas, lielie krusas graudi sadauzīja mašīnu virsbūves. Un izrādījās, ka no cietušajiem savus īpašumus bija spējīgi apdrošināt tikai pāris saimnieku. Vislielākais iemesls ir tieši finansu trūkums, nevis nezināšana vai negribēšana.

Es ceru, ka valdība un finansu ministrs Andris Piebalgs pievērsīs lielāku uzmanību apdrošināšanas lietām valstī. Piebalga kungs bija ieradies arī uz Apdrošinātāju asociācijas sēdi, un tas vieš cerības, ka valdībā radīsies pareiza izpratne par apdrošināšanas lomu un nozīmi Latvijas valsts tālākajā attīstībā.

Gaisā, uz zemes un ūdenī

— BTA apdrošināšanas spektrs ir ļoti plašs. Gandrīz visas Latvijā apdrošinātās lidmašīnas ir apdrošinātas pie mums. Esam apdrošinājuši kuģus, sauszemes transporta līdzekļus, arī īpašumus. Ar ļoti lielu atlasi, un tikai zināmiem klientiem, apdrošinām automašīnas, jo patlaban ir tik augsts mašīnu zādzības procents, ka te lieki riskēt nebūtu vērts. Ir apdrošinātas zemūdenes, cilvēki pret nelaimes gadījumiem, apdrošināta civiltiesiskā atbildība. BTA jūrnieku dzīvības ir apdrošinājuši ne tikai darba devēji no Latvijas, bet arī no citām Baltijas valstīm. Jo plašāks klientu loks, jo apdrošināšanas tirgus ir stabilāks, tad iespējami arī zemāki tarifi.

Mūsu darbības diapazons tiešām ir plašs, tādēļ arī vērojama šī izaugsmes dinamika, un tā ir strauja. Gribētu pateikt lielu paldies tiem uzņēmumu vadītājiem un klientiem, kuri mūsu sabiedrībai un man personīgi uzticējās, apdrošinot savus īpašumus vai dzīvības tieši BTA, jo sākotnējā sadarbība daudz palīdz turpmākajā darbā. Visos gaījumos esam centušies palīdzēt, dažkārt pat vairāk, nekā tas ietilpst apdrošinātāja pienākumos, jo cenšamies jautājumus risināt cilvēcīgi, sniedzot maksimālu palīdzību saviem klientiem.

Blēdis ir pa gabalu redzams

— Diemžēl starp klientiem ir arī daudz blēžu. Viņi mēģina uz apdrošinātāju, bet būtībā uz pārējo klientu rēķina izkrāpt naudu, dedzinot savu īpašumu vai kā citādi to tīši bojājot. Tā ir veca kaite, tādēļ mēs sekojam, lai pēc katras šādas ļaunprātības tiktu ierosināta krimināllieta un lai to arī novestu galā. Godīgie klienti nepiedos, ja mēs



Andrejs Dandzbergs Jūrniecības savienības valdes sēdē.

necīnīsimies pret blēžiem.

Mums, protams, ir sava specifiska klientu pārbaude. Ir savi kritēriji. Mēs nekad neņemsim apdrošināt kuģi vai kādu citu transporta līdzekli virs tā faktiskās vērtības. Tas klientam ir liels kārdinājums, un tādu mēs nedrīkstam pieļaut.

ESTONIA drūmā pieredze

— Nodarbojamies arī ar tūristu apdrošināšanu – tātad atbildam par šiem cilvēkiem, vienalga, kur viņi ceļojumā atrastos. Visās ķibelēs tiek sniegta maksimāla palīdzība, apdrošināšanas polisi izmanto slimnīcās un citviet, pēc tam attiecīgā iestāde mums piestāda rēķinu. Tūristiem visai bīstama ir Polija. Mūsu praksē ir bijis gadījums, kad nācās organizēt cietušā mirstīgo atlieku transportēšanu no Polijas uz Latviju, rīkot apbedīšanas ceremoniju, maksimāli pabalstīt atraitni. Un te atkal darījām vairāk, nekā apdrošināšanas sabiedrībai pieklātos, jo vadījāmies no cilvēcības un līdzcietības principiem.

Baltijas vēsturē drūma ir prāmja ESTONIA bojāejas aina. Kā šādā gadījumā rīkojas apdrošinātāji? Pirmkārt, ja pasažieris ir apdrošināts pirms ceļojuma, attiecīgā firma interesējas, vai kuģa īpašnieks ir apdrošinājis savu atbildību pret pasažieriem. Ja tas ir tā (vairums lielo kuģu īpašnieku šo nosacījumu izpilda), interesējamies, par kādu summu. Ja šī kuģa īpašnieka paredzētā apdrošināšanas summa cietušajam pasažierim ir lielāka par mūsu pirms ceļojuma noteikto, tad visas izmaksas sedz kuģa īpašnieka apdrošinātāji. Ja summa mazāka, tad maksā kā viņu apdrošinātāji, tā arī mēs. No prāmja ESTONIA pasažieriem neviens BTA nebija apdrošinājies.

Šādas katastrofas gadījumā rodas masveida apdrošināšanas izmaksas, kas apdrošināšanas kompānijai nes lielus zaudējumus. Iestājas kumulācija, tiek noteikti pilnīgi citi apdrošināšanas tarifi. Saviem klientiem varam ieteikt dažādus apdrošināšanas veidus, lai viņi būtu pasargāti no pēkšņu nelaimju nestajiem zaudējumiem.

G. Šīmanis
1995. gada janvāris

Mūsu simtgadnieki

1895. un 1896. gadā dzimušie jūrnieki

Andrejsons Jānis, dzimis 1896. gada 5. martā Slokā. Pēc vispārizglītojošās skolas beigšanas devies uz Petrogradu ar nolūku studēt medicīnu. Neveiksme eksāmenos J. Andrejsonam liek izvēlēties citu profesiju un iestāties Mangaļu jūrskolā. 1913. gadā viņš sāk jūrnieka gaitas, strādājot par matrozi uz buriniekiem, vēlāk tvaikoņiem. I pasaules kara laikā Mangaļu jūrskolu evakuē uz Rostovu pie Donas, kur J. Andrejsons skolu absolvē, iegūstot tālbraucēja kapteiņa kvalifikāciju. Latvijas brīvvalstī kvalificētais jūrnieks sākumā ir tvaikoņu stūrmanis, bet no 1930. gada – kapteinis. Viņš vadījis I Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņus «Vizma», «Auseklis», «Imanta», «Banga» un «Bārta». Sākoties karam starp PSRS un Vāciju, J. Andrejsons kā tvaikoņa «Bārta» kapteinis ar savu kuģi evakuējas uz Ļeņingradu. Tur viņu, tāpat kā vairākus citus latviešu kapteiņus, no kuģa noņem un aizvieto ar krievu tautības kapteini. Miris bada nāvē 1942. gada 7. aprīlī Ļeņingradā.

Anšēvics – Šēvics Arnolds dzimis 1896. gada 5. maijā Volguntes pagastā. 1920. gados brauc par matrozi uz Latvijas tvaikoņiem «Sigulda», «Turaida», «Krimulda». 1929. gadā iestājas Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā, beidz 1933. gadā. Braucis par stūrmani uz tvaikoņiem «Dzintarkrasts» (1933 – 1934) un «Malta» (1934). 1930. gadu beigās brauc par 3. stūrmani uz tvaikoņa «Curonia». 1939. gada aprīlī kuģis mainīja īpašnieku un to pārdēvē par «Everagra». A. Anševicu – Šēvicu paaugstina par 2. stūrmani. 1940. gadā kuģis Latvijā neatgriežās. A. Anšēvics miris Baltimorā 1948. gadā.

Amatnieks Jānis, arī Johans, dzimis 1895. gada 25. februārī Mīlgrāvī. Beidzis Mangaļu jūrskolu evakuācijā Rostovā pie Donas 1916. gadā. Pēc revolūcijas palicis Padomju Krievijā. Vadījis vairākus kuģus. No 1935. gada modernā padomju motorkuģa «Kooperacija» kapteinis. 30. gadu beigās padomju iestāžu represēts, nošauts 1938. gada 18. janvārī Ļeņingradas apkārtnē.

Balodis Mārtiņš dzimis 1985. gada 3. novembrī Misas pagastā Amatu apguvis Ziemeļrietumu akciju sabiedrībā (1915 – 1917). Strādājis par atslēdznieku Rēveles kuģu būvētavā (1917 – 1918). Atgriezās Latvijā un 1921. gadā beidza Jūras pārvaldes zemāko mehāniķu kursus. Četrus gadus brauca par seržantu – kurinātāju uz kara kuģa «Virsaitis» (1922 – 1926). Sekoja dienests uz kara kuģa «Viesturs» – sākumā par vecāko mašīnistu, vēlāk par mehāniķa palīgu. 1927. gadā iestājās Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidza 1931. gadā. Vēlāk brauca par 2. mehāniķi uz tvaikoņa «Astra» (1931 – 1934) un 1. mehāniķi uz tvaikoņa «Valdona» (1934 – 1936).

Beķers Kārlis Roberts dzimis 1895. gada 16. martā Litenes

pagastā. Jūrniecības izglītību uzsācis Engures jūrskolā. Tad trīs gadus, sākot no 1914. gada, braucis par matrozi uz latviešu burinieka «Widwud». To 1917. gada jūnijā, ejot no Anglijas uz Islandi, nogremdē vācu zemūdene. K.R. Beķers paliek Anglijā un piecus gadus brauc uz angļu tvaikoņiem par stūrmani. Atgriezies Latvijā, viņš 1922. gadā iestājās Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasē. Pēc 3. klases beigšanas mācībās ir vairāku gadu pārtraukums, kura laikā viņš brauc par 2. stūrmani uz burinieka «Christian Waldemar» (1924 – 1925) un tvaikoņa «Kuldīga» (1925 – 1930). Beidzot 1931. gadā jūrskolu, K.R. Beķers iegūst arī tālbraucēja kapteiņa diplomu. Vēlāk brauc par 1. stūrmani uz tvaikoņa «Amata» (1932 – 1936) un 2. stūrmani uz tvaikoņa «Sports» (1937 – 1939).

Bērtulsons Pēteris dzimis 1895. gada 8. maijā Batumi. Amatu apguvis dažādās mehāniskajās darbnīcās Sevastopolē un Odesā. Beidzis Odesas pilsētas amatniecības skolu un 1917. gadā Kuģu mehāniķu skolu Sevastopolē. 1918. gadā braucis uz kuģiem Melnajā jūrā. No 1920. līdz 1928. gadam 3. un 2. mehāniķis uz tvaikoņiem «Rossija», «Helka», «Helena», «Christine», «Hendi». 1930. gadu sākumā atgriezies Latvijā. Braucis par 3. mehāniķi uz tvaikoņa «Laimdota» (1933– 1935), 2. mehāniķi uz tvaikoņiem «Regent» (1936 – 1937) un «Jānis Faulbaums» (1939).

Cīpa Jānis dzimis 1895. gada 11. novembrī. Amatu apguvis V. Matisona mašīnu un katlu fabrikā Rīgā (1913 – 1915). I pasaules kara laikā strādājis par atslēdznieku kuģu būvētavā Rēvelē (1915 – 1916) un ieroču fabrikā Petrogradā (1916 – 1918). Izglītību ieguvis Liepājas jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidzis 1935. gadā. Braucis par 1. mehāniķi uz tvaikoņa «Dzintarkrasts» (1929 – 1930), 3. mehāniķi uz tvaikoņiem «Latvis» (1930 – 1931), «Jānis Faulbaums» (1932), 2. mehāniķi uz tvaikoņa «Zenta» (1934), 1. mehāniķi uz tvaikoņiem «Klints» (1935 – 1938) un «Rolfs Faulbaums» (1939).

Eglītis Jānis dzimis 1895. gada 17. septembrī Rīgā. Jūrniecību sācis apgūt, beidzot Engures jūrskolu. I pasaules kara laikā braucis par matrozi uz krievu tvaikoņiem. 1921. gadā atgriezies Latvijā un iestājies Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasē. Pēc vairāku gadu pārtraukuma jūrskolu viņš beidz 1930. gadā. 1929. gadā 1. stūrmanis uz tvaikoņa «Aija», tad 2. stūrmanis uz tvaikoņiem «Venta» un «Kaupo» (1930 – 1932). 1933. gadā ieņem kapteiņa vietu. Sešus gadus brauc par kapteini pārmaiņus uz tvaikoņiem «Kaija», «Gaida», «Ilga». 1939. un 1940. gadā 1. stūrmanis uz tvaikoņa «Aija», kuru 1939. gada beigās Baltijas jūrā aiztur vācu kara flotes kuģi un 1940. gada jūlijā konfiscē par kara kontrabandas pārvadāšanu. Atgriezies Latvijā, 1941. gada 1. janvārī J. Eglītis iestājas Rīgas loču dienestā. No 1961. gada pensijā. Miris 1970. gada 17. augustā Rīgā.

Fridrihsbergs Ādolfs dzimis 1896. gada 21. jūlijā Liepājā. Amatu apguvis A. Brektera atslēdznieku darbnīcā Liepājā (1911 – 1914). 1918. gadā iestājas darbā par

atslēdznieku Liepājas kara ostas darbnīcās. Jūrā no 1921. gada, kad gandrīz pusgadu nobrauc par kurinātāju uz tvaikoņa «Krimulda». 1926. gadā iestājas Kr. Valdemāra jūrskolā un tās Kuģu mehāniķu nodaļu beidz 1932. gadā. Par mehāniķi uz kuģiem sāk braukt 1928. gadā, kad ieņem 3. stūrmaņa vietu uz tvaikoņa «Kurbads». Brauc par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem «Mars» (1928 – 1929), «Viesturs» (1929 – 1930), «Roja» (1931), «Katvaldis» (1932), 1. mehāniķi uz tvaikoņa «Mars» (1933 – 1935), 2. mehāniķi uz tvaikoņa «Kalpaks» (1935 – 1936), 1. mehāniķi uz tvaikoņa «Latava» (1936 – 1937), 2. mehāniķi uz tvaikoņa «Gaisma» (1939).

Helmanis Kārlis dzimis 1896. gada 21. novembrī Liepājā. Jūrā sāk iet 1913. gadā par matrozi uz burinieka «Honoria». Pirms 1. pasaules kara iestājas Liepājas jūrskolā, kurā pabeidz 2. klasi. Eksāmenus vēlāk kārto Hersonas jūrskolā (1918). Kara laika dien par stūres vīru uz krievu mīnu tralera T-2. Pēc atgriešanās Latvijā 1919. gada oktobrī ieņem 3. stūrmaņa vietu uz viena no pirmajiem Latvijas tvaikoņiem «Holsatia». Tad pusgadu brauc par 3. stūrmani uz tankkuģa «Gauja». 30. gadu sākumā turpina izglītību un 1934. gadā beidz Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļu. 1930. gados brauc par 2. stūrmani uz tvaikoņa «Jānis Faulbaums» (1931), 1. stūrmani uz tvaikoņiem «Zenta» un «Latava» (1935 – 1936).

Kalniņš Viktors dzimis Liepupes pagastā 1896. gada 17. oktobrī tālbraucēja kapteiņa un kuģīpašnieka Andreja Kalniņa (1867 – 1931) ģimenē. Pirms I pasaules kara mācījies Olava tirdzniecības skolā Rīgā, Latvijas neatkarības gados studējis Mākslas akadēmijā. Daudz rakstījis par jūrniecības jautājumiem. 1929. – 1931. gados bijis žurnāla «Jūrnieks» galvenais redaktors. Pēc tēva nāves viens no rēderejas «Andrejs Kalniņš» direktoriem. Bijis Jūras aizsargu diviziona virsnieks. Deportēts 1941. gadā, ievietots spaidu darbu nometnē Permas apgabala Soļikamskā, kur miris 1941. gada 24. oktobrī. Ieslodzījumā miris arī viņa brālis Maksis (1898 – 1942).

Kjude Maija (dzim. Dižgalve) dzimusi 1896. gada 30. jūlijā Liepājas apriņķa Dunikas pagasta Lanģeru ciema «Dižgalvjos». 1930. gada pavasarī viņa beidz Rīgas pasta un telegrāfa virsvaldes organizētos radiotelegrāfistu kursus un kļūst par pirmo sievieti – kuģu radiotelegrāfisti Latvijā. Līdz 1939. gadam M. Kjude strādā uz Latvijas brīvvalsts tvaikoņiem, pārsvarā uz viņas dzīvesbiedra Miķeļa Kjudes vadītā kuģa «Everanna». II pasaules karš izšķir Kjudes ģimeni, kas kļūst par cēloni bijušās radiotelegrāfistes ilgstošai slimībai. Pēc kara Maija Kjude dzīvo Saulkrastos, kur arī mirst 1976. gada 26. jūnijā.

Krāģis Kārlis Indriķis dzimis 1896. gada 27. novembrī Upesgrīvas pagastā. Jūrnieka gaitas iesācis uz vietējiem buriniekiem. 1915. gadā matrozis uz burinieka «Brahlis», ar kuru daudzi upesgrīvieši devās bēgļu gaitās. I pasaules kara laikā stūres vīrs uz krievu mīnu tralera T-23. Atgriezies Latvijā, brauc par stūres vīru uz tvaikoņa «Windau», ar

kuru Bermontiādes laikā Latvijas armijai piegādāja ieročus. 1920. gadā iestājas Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. Ar pārtraukumiem 1928. gadā beidz 3. klasi un iegūst tālbraucēja stūrmaņa diplomu. Par stūrmani sāk braukt 1925. gadā, kad ieņem 2. stūrmaņa vietu uz tvaikoņa «Maiga». Brauc par 2. stūrmani uz tvaikoņiem «Percy» (1926 – 1927), «Astra» (1929 – 1930), «Valentine» (1930 – 1931), «Sports» (1932 – 1934), 1. stūrmani uz tvaikoņa «Skauts» (1934 – 1935), 2. un 1. stūrmani uz tvaikoņiem «Bārta» (1936 – 1937), «Daugava» (1937), 1. stūrmani uz tvaikoņa «Imanta» (1937 – 1940).

Krūtainis Jānis dzimis 1895. gada 26. augustā Kuldīgā. Jūrā sāk iet 1913. gadā. 20. gados strādā Latvijas armijas Aviācijas pulka darbnīcās. 1928. gadā iestājas Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļā. 1932. gadā to beidz kā labākais absolvents un tiek apbalvots ar Latvijas kuģu īpašnieku savienības balvu – zelta pulksteni. Par mehāniķi sāk braukt 1929. gadā, kad ieņem 3. mehāniķa vietu uz tvaikoņa «Bārta». Uz šī kuģa viņš ir līdz 1938. gadam, ar pārtraukumiem arī 2. un 1. mehāniķis. 1930. gadu beigās 2. mehāniķis uz tvaikoņa «Rasma» (1939 – 1940) un 1. mehāniķis uz velkoņa «Karl Kronenberg» (1940).

Lasis Rihards dzimis 1895. gada 12. decembrī Bīriņu pagastā jūrnieka ģimenē. Uzsācis mācības Mangaļu jūrskolā, ar kuru I pasaules karā evakuējas uz Krieviju un izglītību pabeidz Rostovā pie Donas. Vēlāk absolvē Krievijas kara flotes rezerves virsnieku skolu.

Neatkarīgās Latvijas gados virsnieks kara flotē. 30. gados k/k «Virsaitis» komandiera palīgs kapteiņa dienesta pakāpē. Pēc Latvijas okupācijas ieskaitīts Sarkankarogotajā Baltijas flotē 3. ranga kapteiņa pakāpē un iecelts par tralera T-299, bijušā Latvijas «Imanta», komandieri. 1940. gada 18. novembrī uz kuģa slepeni tikusi atzīmēta Latvijas Republikas proklamēšanas diena. R. Lasis iet bojā Igaunijas piekrastē, tralerim uzbraucot pašu sarkanflotiešu izliktai mīnai, 1941. gada 1. jūlijā.

Leimanis Edgars dzimis 1896. gada 31. decembrī Rīgā. Jūrā sāk iet 1911. gadā. Jūrniecības izglītību sāk iegūt Mangaļu sagatavošanas jūrskolā. 1919. gadā ir matrozis uz tvaikoņa «Saratov», kad to par uzturēšanās vietu izmanto Latvijas Pagaidu valdība. Nākamajā gadā viņš kuģi atstāj un iestājas Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasē. Mācībās seko pārtraukums līdz 1928. gadam. Jūrskolu beidz 1930. gadā. Par stūrmani sāk braukt 1929. gadā, kad dabū 2. stūrmaņa vietu uz tvaikoņa «Windau». Vēlāk brauc par 2. stūrmani uz tvaikoņiem «Kaupo» (1930), «Florentina» (1931), «Kokness» (1933 – 1934), 1. stūrmani uz tvaikoņiem «Mars» (1933), «Vilnis» (1934 – 1935), «Andrejs Kalniņš» (1935 – 1940), «Bārta» (1940). 1940. gada 24. decembrī ieņem kapteiņa vietu uz tvaikoņa «Everita» (līdz 1941. gada 16. jūnijam).

Lepiks Jēkabs dzimis 1896. gada 30. janvārī Rīgā un nodzīvojis tikai trīsdesmit gadus garu mūžu. Mācoties jūrskolā, pārtraukumos ir

stūrmanis uz nelielā tvaikoņa «Maiga», kuģa, uz kura kā pirmā tika pacelts Latvijas karogs. 1925. gadā beidz Krišjāņa Valdemāra jūrskolu un tiek uzaicināts par kapteini uz Kārlim Pūliņam piederošā jaunā trīsmastu gafelšonera «Daina», pēdējā Kurzemē būvētā tālbraucēja burinieka. 1926. gada 5. martā, atgriežoties ar koku kravu no Amerikas, burinieks iet bojā pie Zēbriges Beļģijas piekrastē.

Miške Arnolds dzimis 1895. gada 28. decembrī Rīgā. Nav zināms, kur viņš ieguvis tālbraucēja kapteiņa izglītību un saņēmis diplomu. 1930. gadā ir tvaikoņa «Kurbads» stūrmanis, bet 1933. – 1939. gados vada tvaikoni «Auseklis». Pēc Latvijas okupācijas 1940. gada augustā A. Miške tiek iecelts par jauno padomju iestāžu pilnvarnieku vairākām «nacionalizācijai» pakļautām rēderejām. II pasaules kara beigās nokļuvis Rietumos, kur viņa gaitas nav apzinātas. Miris ASV Ņujorkas pavalstī 1978. gada 12. jūnijā.

Pētersons Arvīds dzimis 1896. gada 28. janvārī Salaspils pagastā. Amatu apguvis R. Mantela mašīnu fabrikā (1911 – 1915). I pasaules kara laikā strādā par atslēdznieku Petrogradā. Jūrā sāk iet 1926. gadā. 1928. gadā iestājās Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļas 3. klasē. Jūrskolu beidz 1930. gadā. Par mehāniķi sāk braukt 1927. gadā, kad ieņem 2. mehāniķa vietu uz tvaikoņa «Ilga». Brauca par 1. mehāniķi uz tvaikoņa «Jakob» (1927), 3. mehāniķi uz tvaikoņa «Krimulda» (1927 – 1928), 1. mehāniķi uz tvaikoņiem «Vidzeme» (1929), «Aija» (1930 – 1932), 2. mehāniķi uz tvaikoņiem «Evermore» (1932), «Everonika» (1933 – 1935), «Everita» (1935 – 1937). Miris Dženovā 1937. gada 28. aprīlī.

Putriņš Voldemārs Johans dzimis 1895. gada 29. maijā Katlakalna pagastā. 1914. gadā beidz Mangaļu jūrskolas 2. klasi. Izglītību turpina 1920. gadā, iestājoties Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 4. klasē. To nākamajā gadā beidz. Par stūrmani sāk braukt 1928. gadā, kad ieņem 2. stūrmaņa vietu uz tvaikoņa «Naiga». Brauc par 1. stūrmani uz tvaikoņiem «Gaida» (1929), «Naiga» (1929 – 1930), kapteini uz tvaikoņiem «Ilga» (1932 – 1933, 1934), «Arethusa» (1933).

Šteins Kārlis dzimis 1895. gada 21. jūnijā. Absolvējis Kr. Valdemāra jūrskolu 1921. gadā tās pirmajā izlaidumā. Bijis stūrmanis un kapteinis uz Latvijas tvaikoņiem «Arija» un «Stancor». 1941. gadā viņš ir tvaikoņa «Krīvs» kapteinis. Sākoties Vācijas un PSRS karam, kuģis atrodas Hamburgā, kur to pārņem vācu iestādes.

Pēc kara K. Šteins dzīvo Latvijā, taču jūrā vairs netiek laists. Miris 1969. gadā.

I. Bernsone, A. Miklāvs, A. Pope

Ventspils brīvostas likums

I nodaļa
Vispārīgie noteikumi

1. pants. Likumā lietotie termini

Likumā ir lietoti šādi termini:

1) brīvās muitas zonas režīms – šā likuma izpratnē: nodokļu atvieglojumu un īpašu muitas pasākumu kopums, kas piemērojams uzņēmējsabiedrībām (uzņēmumiem), kuru teritorijas ieguvušas brīvo muitas zonu statusu brīvostā, kā arī brīvostas pārvaldei;

2) licencēta uzņēmējsabiedrība – šā likuma izpratnē: uzņēmējsabiedrība (uzņēmums), kas noslēgusi ar brīvostas pārvaldi līgumu par uzņēmējdarbību brīvās muitas zonas režīmā un saņēmusi brīvostas pārvaldes atļauju šādai darbībai;

3) licencētas uzņēmējsabiedrības teritorija – šā likuma izpratnē: teritorija, kurā zeme uz īpašuma tiesību, nomas līguma vai cita juridiska pamata atrodas licencētas uzņēmējsabiedrības lietošanā;

4) ostas klienti – šā likuma izpratnē: kravu saņēmēji, nosūtītāji un citi, kuri uz tiesiska pamata izmanto brīvostas pārvaldes un brīvostā esošo uzņēmējsabiedrību (uzņēmumu) pakalpojumus, bet kuriem brīvostā nav teritorijas ar brīvās muitas zonas statusu;

5) īpaši muitas kontroles pasākumi – šā likuma izpratnē: Ministru kabineta noteikti īpaši muitas kontroles pasākumi, atbilstoši Latvijas Republikas Muitas kodeksam.

2. pants. Likuma mērķis

Šis likums nosaka Ventspils brīvostas (turpmāk – Brīvosta) darbības principus un pārvaldes kārtību, lai veicinātu Latvijas līdzdalību starptautiskajā tirdzniecībā, investīciju piesaisti, ražošanas un pakalpojumu attīstību, kā arī jaunu darba vietu radīšanu.

3. pants. Brīvostas teritorija, struktūra un darbības pamatnoteikumi

(1) Brīvosta ir Latvijas Republikas teritorijas daļa, kas atbilst Ministru kabineta noteiktajām Ventspils ostas robežām.

(2) Brīvostas teritorijā uzņēmējdarbību var veikt licencētas uzņēmējsabiedrības, kā arī uzņēmējsabiedrības (uzņēmumi), kas nav saņēmušas atļauju uzņēmējdarbības veikšanai brīvās muitas zonas režīmā.

(3) Šajā likumā noteiktie muitas atvieglojumi un īpašie muitas kontroles pasākumi piemērojami uzņēmējsabiedrībām (uzņēmumiem), kas noslēgušas ar Brīvostas pārvaldi līgumu par uzņēmējdarbību brīvās muitas zonas režīmā un šajā likumā noteiktajā kārtībā saņēmušas atļauju šādai darbībai, kā arī Brīvostas pārvaldei. Norādīto uzņēmējsabiedrību (uzņēmumu) teritorijas ir brīvās muitas zonas.

(4) Ievest preces un citus priekšmetus Brīvostā esošajās brīvajās muitas zonās no Latvijas Republikas pārējās muitas teritorijas un izvest tos no minētajām zonām uz Latvijas Republikas pārējo muitas teritoriju drīkst tikai caur muitas robežas caurlaides punktiem Latvijas Republikas Muitas kodeksā, likumos par Ministru kabineta noteikumos paredzētajā kārtībā.

(5) Ja no brīvajām muitas zonām tiek izvestas preces, kas Brīvostā esošajās brīvajās muitas zonās radītas no jauna vai pārstrādes rezultātā, un šo preču no jauna pievienotā vērtība

atbilst 40 procentiem vai pārsniedz 40 procentus no preces kopējās vērtības, tad šīs preces ir atzīstamas par Latvijas izcelsmes precēm.

4. pants. Zemes tiesiskās attiecības Brīvostas teritorijā

(1) Valsts zemi Brīvostas teritorijā nevar pārdot, dāvināt vai citādi atsavināt.

(2) Brīvostas teritorijas ūdeņu daļa (akvatorija) ir valsts īpašums.

(3) Brīvostas zemi, kas pieder fiziskajai vai juridiskajai personai, var pārdot, dāvināt, mainīt vai citādi atsavināt tikai par labu valstij vai pašvaldībai.

(4) Ar šo likumu par labu Brīvostas pārvaldei tiek nodibināts personālservitūts uz fizisko un juridisko personu zemi, kuru atbilstoši šim pantam aizņem Brīvosta. Brīvostas pārvaldei ir tiesības tās teritorijā esošo fizisko un juridisko personu zemi izmantot ostas vajadzībām, kā arī iznomāt to uzņēmējsabiedrībām (uzņēmumiem), kas darbojas brīvostas teritorijā, bez tiesībām nodot to apakšnomā.

(5) Servitūta lietotājs var būvēt uz tā teritorijā esošās zemes ostas darbībai nepieciešamās ēkas un būves, kā arī atļaut tās būvēt uzņēmējsabiedrībām (uzņēmumiem), kurām zeme nodota nomā, nosakot līgumā rīcību ar šīm ēkām un būvēm zemes nomas līguma izbeigšanas gadījumā.

(6) Izbeidzoties servitūta tiesībām, zemes īpašnieks nevar pieprasīt, lai viņam tiktu atdota zeme, iekams viņš nav samaksājis atlīdzību par ēkām un būvēm.

(7) Brīvostas pārvalde maksā nodokļus un sedz izdevumus, kas saistīti ar zemes uzturēšanu, bet pārējās uz zemi gulstošās nastas nes un pilda zemes īpašnieks.

(8) Zemes lietotājs tās īpašniekam par servitūtu maksā atlīdzību saskaņā ar vienošanos, tomēr ne augstāku par pieciem procentiem gadā no zemes kadastrālās vērtības.

(9) Šajā pantā noteiktajam servitūtam pakļauto zemes gabalu katrā atsevišķā gadījumā nosaka Ministru kabinets pēc zemes īpašuma tiesību nodibināšanas. Brīvostas pārvaldei ir tiesības vienpusēji ierakstīt zemesgrāmatā nodibinātās servitūta tiesības.

II nodaļa

Brīvostas pārvaldes organizācija

5. pants. Brīvostas pārvalde

(1) Brīvostas pārvaldīšanu veic Ventspils ostas pārvalde (turpmāk – Brīvostas pārvalde), kuras kompetenci nosaka šis likums, Likums par ostām, Ventspils brīvostas pārvaldes nolikums un Ventspils brīvostas noteikumi, kas reglamentē Brīvostas iekšējo režīmu.

(2) Brīvostas pārvalde ir juridiskā persona. Tai ir tādi paši muitas atvieglojumi kā licencētām uzņēmējsabiedrībām.

6. pants. Brīvostas valde

(1) Brīvostas pārvaldes augstākā lēmējinstitūcija ir Brīvostas valde. Tās locekļus amatā ieceļ un no amata atbrīvo Likuma par ostām 8. panta noteiktajā kārtībā.

(2) Brīvostas valdes izpildaparātu vada Brīvostas pārvaldnieks, ko amatā ieceļ un no amata atbrīvo Brīvostas valde pēc saskaņošanas ar satiksmes ministru.

III nodaļa

Muitas režīms Brīvostā

7. pants. Muitas iestāžu darbība Brīvostā

Muitas iestādes Brīvostā veic savas funkcijas atbilstoši Latvijas Republikas Muitas kodeksam un

citiem likumiem, ievērojot šā likuma noteikumus.

8. pants. Preču izvešana no licencētas uzņēmējsabiedrības teritorijas

Precēm, kas no licencētas uzņēmējsabiedrības teritorijas (brīvajām muitas zonām) tiek izvestas uz Latvijas Republikas pārējo muitas teritoriju, piemēro Latvijas Republikas likumu un citu normatīvo aktu noteikumus par preču ievešanu no ārvalstīm (importu), atbilstošas ievedmuitas nodokļu likmes, kā arī ekonomiskos ierobežojumus un aizliegumus.

9. pants. Preču ievešana licencētas uzņēmējsabiedrības teritorijā

Precēm, kas tiek ievestas Brīvostas teritorijā esošas licencētas uzņēmējsabiedrības teritorijā (brīvajā muitas zonā) no Latvijas Republikas pārējās muitas teritorijas, piemēro Latvijas Republikas likumu un citu normatīvo aktu noteikumus par preču izvešanu uz ārvalstīm (eksportu), kā arī ekonomiskos ierobežojumus un aizliegumus.

10. pants. Preču uzskaite Brīvostā

Licencētas uzņēmējsabiedrības nodrošina to teritorijā ievesto un ražoto un no tās izvesto preču uzskaiti Ministru kabineta noteiktajā kārtībā.

11. pants. Fizisko personu pakļautība muitai

Fiziskās personas, ieejot licencētas uzņēmējsabiedrības teritorijā un izejot no tās, ir pakļautas muitas kontrolei.

IV nodaļa
Uzņēmējdarbība Brīvostā

12 pants. Uzņēmējdarbības noteikumi Brīvostā

(1) Preču (kravu) kraušanas, glabāšanas, apstrādes un citus pakalpojumus un preču ražošanu brīvās muitas zonas režīmā veic uzņēmējsabiedrības (uzņēmumi), kuras reģistrētas Latvijas Republikā, ir noslēgušas līgumu par uzņēmējdarbību brīvās muitas zonas režīmā un saņēmušas atļauju šādas darbības veikšanai.

(2) Brīvostas pārvalde izveido licencēto uzņēmējsabiedrību reģistru.

(3) Citas uzņēmējsabiedrības (uzņēmumi), kas atrodas Brīvostas teritorijā, bet nav noslēgušas līgumu par uzņēmējdarbību brīvās muitas zonas režīmā un nav saņēmušas atļauju tādai darbībai, var veikt uzņēmējdarbību bez licencētām uzņēmējsabiedrībām noteiktajiem atvieglojumiem un pakļaujoties Brīvostas pārvaldes kontrolei tās kompetences ietvaros.

13. pants. Brīvostas režīma piemērošanas priekšnosacījumi

(1) Brīvās muitas zonas režīms piemērojams tikai tādām uzņēmējsabiedrībām (uzņēmumiem), kuru teritorija Brīvostā ir norobežota ar attiecīgi iekārtotiem vienu vai vairākiem muitas robežas caurlaides punktiem, un apsardzei, kas nodrošina preču un personu kustību uz licencētas uzņēmējsabiedrības teritoriju un no tās atbilstoši muitas prasībām. Katra licencēta uzņēmējsabiedrība nodrošina savas teritorijas apsardzību.

(2) Uzņēmējsabiedrības (uzņēmumi), uz kurām attiecināts brīvās muitas zonas režīms, nedrīkst veikt uzņēmējdarbību ārpus tām nostiprinātās un atbilstoši norobežotās teritorijas, izņemot šā panta trešajā daļā norādīto darbību.

(3) Par uzņēmējdarbību ārpus licencētās uzņēmējsabiedrības teritorijas nav uzskatāma:

1) uzņēmējsabiedrības (uzņēmuma) pārvaldes institūcijas vai

pārstāvniecības (likuma «Par uzņēmējdarbību» 8. panta izpratnē) atrašanās ārpus norobežotās teritorijas;

2) darījuma sarunu vešana un līgumu noslēgšana ārpus norobežotās teritorijas;

3) citas darbības, kurām nav preču – naudas darījuma izpildes rakstura;

4) preču tranzīts caur norobežoto teritoriju.

(4) Brīvās muitas zonas režīms tiek piemērots uzņēmējsabiedrībām (uzņēmumiem), ja tās brīvam apgrozījumam pārējā Latvijas Republikas teritorijā izved ne vairāk kā 20 procentus no saražotā preču daudzuma.

14. pants. Kārtība, kādā noslēdzams līgums par uzņēmējdarbību Brīvostā un izsniedzama atļauja

(1) Pretendēt uz līguma noslēgšanu un atļaujas saņemšanu ir tiesīga uzņēmējsabiedrība (uzņēmums), kas Brīvostā jau nodibināta vai tiks nodibināta nākotnē (pretendents ir dibinātājs), ievērojot šādus priekšnoteikumus:

1) uzņēmējsabiedrības (uzņēmuma) darbības profilam un attīstības perspektīvai jāatbilst Brīvostas attīstības programmai, ko apstiprinājusi Brīvostas valde;

2) uzņēmējsabiedrības (uzņēmuma) dibinātājiem un dalībniekiem jābūt ar labu reputāciju, stabilu finansiālo stāvokli un pieredzi uzņēmējdarbības jomā (šāda informācija nav prasāma par pašvaldībām un valsti kā dibinātājiem un dalībniekiem, bet var tikt prasīta par valsts un pašvaldību uzņēmumiem).

(2) Līgumus par uzņēmējdarbību Brīvostā noslēdz par konkrētiem darbības veidiem (piemēram, kraušana, preču ražošana, glabāšana). Līgumu var noslēgt par vairākiem darbības veidiem.

(3) Līguma noslēgšanai un atļaujas saņemšanai pretendents iesniedz Brīvostas valdei šādus dokumentus:

1) iesniegumu;

2) notariāli apliecinātu Uzņēmumu reģistra izsniegtas reģistrācijas apliecības norakstu;

3) notariāli apliecinātu statūtu norakstu;

4) zvērinātu auditoru (revidentu) apliecinātu gada pārskatu par diviem gadiem (vai ar Brīvostas valdes piekrišanu – saīsināta pārskata norakstu);

5) darbības programmu, ietverot investīciju programmu;

6) citu būtisku informāciju par uzņēmējsabiedrību (uzņēmumu) un tās dibinātājiem pēc Brīvostas valdes lēmuma.

(4) Lēmumu par līguma slēgšanu ar pretendentu Brīvostas valde pieņem triju mēnešu laikā pēc šā panta trešajā daļā norādīto dokumentu iesniegšanas. Pretendenta iesniegumu noraida, ja nav šā panta pirmajā daļā minēto priekšnoteikumu.

(5) Ja līguma noslēgšanas pretendents ir jaundibināmas uzņēmējsabiedrības (uzņēmuma) dibinātājs, lēmumu par līguma slēgšanu Brīvostas valde var pieņemt, pamatojoties uz dibināšanas dokumentu un darbības programmas projektiem, vienlaikus izsniedzot pagaidu atļauju. Lēmums par līguma slēgšanu ir spēkā sešus mēnešus. Ja šajā laikā uzņēmējsabiedrība (uzņēmums) nav nodibināta, lēmums zaudē spēku.

(6) Līgumu par uzņēmējdarbību brīvās muitas zonas režīmā noslēdz uz laiku, kas nav mazāks par pieciem gadiem.

(7) Līgums par uzņēmējdarbību brīvās muitas zonas režīmā ir pamats, lai izsniegtu atļauju uzņēmējdarbībai

Brīvostā. Atļauju izsniedz uz līguma termiņu pēc tam, kad pārbaudīta uzņēmējsabiedrības (uzņēmuma) gatavība darbībai Brīvostā. Brīvostas pārvalde nodrošina atļauju uzskaiti.

15. pants. Kārtība, kādā līgums par uzņēmējdarbību Brīvostā izbeidzams pirms termiņa un atļauja anulējama

(1) Līgumu par uzņēmējdarbību Brīvostā var izbeigt pirms termiņa ar Brīvostas pārvaldes lēmumu, ja tiek konstatēts, ka licencēta uzņēmējsabiedrība pārkāpj likumus, citus normatīvos aktus vai noslēgto līgumu.

(2) Vienlaikus ar lēmumu par līguma pirmstermiņa izbeigšanu Brīvostas valde pieņem lēmumu par atļaujas anulēšanu un nosaka datumu, ar kuru lēmums izpildāms.

(3) Uzņēmējsabiedrība (uzņēmums), kurai anulēta atļauja uzņēmējdarbībai brīvās muitas zonas režīmā, ir tiesīga veikt uzņēmējdarbību pēc vispārējiem noteikumiem, ja vien pārkāpumu rakstura dēļ tai likumā noteiktajā kārtībā netiek aizliegta uzņēmējdarbība.

16. pants. Atbildība par līguma pirmstermiņa izbeigšanu un strīdu izskatīšana

(1) Par nepamatotu līguma pirmstermiņa izbeigšanu un atļaujas anulēšanu Brīvostas pārvalde ir atbildīga saskaņā ar Civillikumu.

(2) Strīdus par līguma pirmstermiņa izbeigšanu, atļaujas anulēšanu un zaudējumu atlīdzību izskata tiesa pēc piekritības vai pēc pušu savstarpējas vienošanās – šķīrējtiesa vai ārvalsts tiesa.

17. pants. Beznodokļu veikali

Licencētas uzņēmējsabiedrības teritorijā var ierīkot beznodokļu veikalus Ministru kabineta noteiktajā kārtībā.

18. pants. Preču izcelsmes sertifikāta izsniegšana

Brīvostas pārvalde Ministru kabineta noteiktajā kārtībā ir tiesīga izsniegt vispārējas formas (nepreferenciālu) sertifikātu, kas apliecina preču izgatavošanu vai pārstrādi licencētā uzņēmējsabiedrībā, kā arī sertifikātu, kas apliecina, ka caur Brīvostā esošās licencētās uzņēmējsabiedrības teritoriju transportētās preces nav pārstrādātas šajā teritorijā.

19. pants. Nodokļu maksāšanas režīms

(1) Preces un pakalpojumi, ko licencētai uzņēmējsabiedrībai tās teritorijā vai Brīvostas pārvaldei piegādā un sniedz ar pievienotās vērtības nodokli apliekama persona, ir apliekami ar pievienotās vērtības nodokli pēc 0 procentu likmes saskaņā ar likuma «Par pievienotās vērtības nodokli» 7. panta pirmās daļas 3. punktu.

(2) Preču ievešana licencētās uzņēmējdarbības teritorijā vai Brīvostas pārvaldei no ārvalstīm (imports) un izvešana no tās uz ārvalstīm (eksports) ir atbrīvota no muitas nodokļa un akcīzes nodokļa, izņemot šā panta trešajā daļā noteikto.

(3) Mazumtirdzniecība, izņemot beznodokļa veikalus, un pakalpojumu sniegšana licencētu uzņēmējsabiedrību teritorijā apliekama ar likumā paredzētajiem nodokļiem Ministru kabineta noteiktajā kārtībā.

Pārejas noteikums

Līdz Ventspils brīvostas noteikumu apstiprināšanai piemērojami Ventspils ostas noteikumi.

Likums stājas spēkā 1997. gada 1. janvārī.

Likums Saeimā pieņemts 1996. gada 19. decembrī

Valsts prezidents G. Ulmanis

Rīgā 1997. gada 3. janvārī

Rīgas Tirdzniecības brīvostas likums

1. nodaļa Vispārīgie noteikumi

1. pants. Likumā lietotie termini

Likumā ir lietoti šādi termini:

1) Brīvostas noteikumi – Ministru kabineta noteikumi, kas reglamentē brīvostas iekšējo režīmu;

2) atļaujas saņemšanas pretendents – brīvostā izveidojamās uzņēmējsabiedrības dibinātājs (dibinātāji), dalībnieks (dalībnieki) vai brīvostā pastāvošā uzņēmējsabiedrība, kas iesniedz iesniegumu, lai saņemtu atļauju darbībai brīvostā;

3) padome – valsts akciju sabiedrības «Rīgas tirdzniecības osta» pārvaldes institūcija, kuras sastāvā ir valsts pilnvarnieki un kura veic sabiedrības statūtos un šajā likumā noteiktās funkcijas;

4) izpildinstitūcijas – valsts akciju sabiedrības «Rīgas tirdzniecības osta» valde, prezidents un viceprezidents.

2. pants. Likuma mērķis

Šis likums nosaka brīvostas darbības principus un pārvaldes kārtību, lai veicinātu Latvijas līdzdalību starptautiskajā tirdzniecībā, investīcijas, ražošanas un pakalpojumu attīstību, kā arī jaunu darba vietu radīšanu.

3. pants. Brīvostas statuss

(1) Rīgas tirdzniecības brīvosta (turpmāk – brīvosta) ir noteikta norobežota Latvijas Republikas sauszemes teritorijas daļa un tai piegulošā iekšējo ūdeņu daļa (saskaņā ar pievienoto pielikumu). Brīvostas teritorija ir brīvā muitas zona Muitas kodeksa izpratnē.

(2) Latvijas Republikas valstiskās un ekonomiskās intereses brīvostā savas kompetences ietvaros realizē Latvijas Ostu padome, Satiksmes ministrija un valsts akciju sabiedrība «Rīgas tirdzniecības osta» valsts pilnvarnieku personā. Valsts pilnvarniekus valsts akciju sabiedrībā «Rīgas tirdzniecības osta» ieceļ Ministru kabinets.

(3) Ievest preces un citus priekšmetus brīvostā no Latvijas Republikas muitas teritorijas un izvest tos no brīvostas uz Latvijas Republikas pārējo muitas teritoriju drīkst tikai caur muitas robežas caurlaides punktiem Muitas kodeksā, likumos un Ministru kabineta noteikumos paredzētajā kārtībā.

(4) Iekšējās apsardzes dienests nodrošina brīvostas sauszemes teritorijas un tai piegulošās ūdeņu daļas apsardzību. Valsts akciju sabiedrība «Rīgas tirdzniecības osta» veic visus nepieciešamos pasākumus brīvostas teritorijas apsardzības organizēšanai un ir par to atbildīga šajā likumā noteiktajā kārtībā.

4. pants. Brīvostas pārvalde

Brīvostas pārvaldi realizē:

1) Latvijas Ostu padome, veicot šādas funkcijas:

a) izvērtējot brīvostas attīstības programmu atbilstoši Latvijas ostu attīstības koncepcijai,

b) izskatot priekšlikumus par Ostu padomes pārziņā esošo investīciju iesaistīšanu brīvostas un ar to saistīto infrastruktūras objektu attīstībā,

c) lemjot par ostu attīstības fonda līdzekļu piešķiršanu brīvostas vajadzībām,

d) dodot atzinumus par priekšlikumiem atsavināt valsts vajadzībām brīvostā esošo citu personu nekustamo īpašumu;

2) Satiksmes ministrija, veicot šādas funkcijas:

a) apstiprinot valsts akciju sabiedrības «Rīgas tirdzniecības osta» statūtus un izdarot tajos grozījumus saskaņā ar šo likumu,

b) pārraugot padomes darbību, kas saistīta ar šā likuma 8. pantā noteikto funkciju izpildi;

3) valsts akciju sabiedrība «Rīgas tirdzniecības osta», veicot šā likuma 8. pantā noteiktās funkcijas;

4) Valsts ieņēmumu dienests, Robežapsardzības spēki, kapteiņa dienests, ugunsdrošības dienests, iekšlietu dienests, sanitārās karantīnas dienests, veterinārais dienests, vides aizsardzības un citas valsts institūcijas, veicot savas funkcijas.

5. pants. Īpašuma attiecības brīvostas teritorijā

(1) Valsts zemes īpašumu brīvostas teritorijā nevar pārdot, dāvināt vai citādi atsavināt.

(2) Brīvostas iekšējo ūdeņu daļa ir valsts īpašums.

(3) Brīvostas zemi, kas pieder fiziskajai vai juridiskajai personai, to skaitā pašvaldībai, var pārdot, dāvināt, mainīt vai citādi atsavināt tikai valsts vajadzībām.

(4) Kuģu piestātnes, ēkas un būves, pazemes un virszemes komunikācijas, kas šā likuma spēkā stāšanās brīdī ir valsts akciju sabiedrības «Rīgas tirdzniecības osta» valdījumā, paliek tās valdījumā līdz 2095. gada 30. jūnijam ar pirmtiesībām šo termiņu pagarināt.

6. pants. Servitūtu tiesības

(1) Ar šo likumu par labu valsts akciju sabiedrībai «Rīgas Tirdzniecības osta» tiek nodibināts personālservitūts uz fizisko un juridisko personu zemi, kuru atbilstoši šā likuma 3. pantam aizņem brīvosta.

(2) Valsts akciju sabiedrībai «Rīgas tirdzniecības osta» ir tiesības fizisko un juridisko personu zemi, kuru tā lieto uz personālservitūta pamata, bez īpašnieka piekrišanas jebkādā veidā izmantot ostas vajadzībām, kā arī iznomāt to uzņēmumiem (uzņēmējsabiedrībām), kas darbojas brīvostas teritorijā, bez tiesībām nodot to apakšnomā.

(3) Servitūta lietotājs – valsts akciju sabiedrība «Rīgas tirdzniecības osta» drīkst būvēt uz tās lietojumā esošās zemes ostas darbībai nepieciešamās ēkas, kā arī atļaut tās būvēt uzņēmumiem (uzņēmējsabiedrībām), kuriem zeme nodota nomā, nosakot nomas līgumā, kas darāms ar šīm ēkām un būvēm zemes nomas līguma izbeigšanas gadījumā.

(4) Izbeidzoties servitūta tiesībām, zemes īpašnieks nevar pieprasīt, lai viņam tiktu atdota zeme, līdz tam laikam, kamēr viņš nesamaksā atlīdzību par ēkām un būvēm.

(5) Valsts akciju sabiedrība «Rīgas tirdzniecības osta» maksā nodokļus un sedz nepieciešamos izdevumus, kas saistīti ar zemes uzturēšanu, bet pārējās uz zemi gulstošās nastas nes un pilda zemes īpašnieks.

(6) Zemes lietotājs tās īpašniekam par servitūtu maksā atlīdzību saskaņā ar vienošanos, tomēr ne augstāku par pieciem procentiem gadā no zemes kadastrālās vērtības.

(7) Šajā pantā noteiktajam servitūtam pakļauto zemes gabalu katrā atsevišķā gadījumā nosaka Ministru kabinets pēc zemes īpašuma tiesību nodibināšanas. Valsts akciju sabiedrībai «Rīgas tirdzniecības osta» ir tiesības vienpusēji ierakstīt zemesgrāmatā nodibinātās servitūta tiesības.

2. nodaļa. Valsts akciju sabiedrības «Rīgas tirdzniecības

osta» statuss un funkcijas brīvostas pārvaldē

7. pants. Valsts akciju sabiedrības «Rīgas tirdzniecības osta» statuss

(1) Valsts akciju sabiedrība «Rīgas tirdzniecības osta» ir uzņēmējsabiedrība, kas nodrošina ostas funkciju veikšanu. Tā ir akciju sabiedrība, kurā visas akcijas pieder valstij.

(2) Valsts akciju sabiedrība «Rīgas tirdzniecības osta» pārvalda brīvostu, izlemjot šā likuma 8. un 9. pantā minētos jautājumus un nodrošinot lēmumu izpildi.

8 pants. Valsts akciju sabiedrības «Rīgas tirdzniecības osta» funkcijas brīvostas pārvaldē

Valsts akciju sabiedrība «Rīgas tirdzniecības osta» brīvostas pārvaldē veic šādas funkcijas:

1) nosaka kuģiem, kuri izmanto valsts akciju sabiedrības «Rīgas tirdzniecības osta» valdījumā esošās piestātnes, tarifu robežlīmeņus par šādiem ostas pakalpojumiem:

a) aģentēšana,

b) piestātnes izmantošana,

c) tauvošanas darbu izpilde,

d) atkritumu un piesārņoto ūdeņu pieņemšana,

e) ostas velkoņu un citu peldošo līdzekļu izmantošana,

f) ugunsdzēsēju pakalpojumi,

g) dzeramā ūdens piegāde,

h) degvielas piegāde,

2) nodrošina nomas (īres) maksas iekasēšanu par tās valdījumā esošajiem objektiem;

3) izstrādā brīvostas attīstības programmas projektu atbilstoši Latvijas ostu attīstības koncepcijai un Rīgas ģenerālplānam (Rīgas attīstības plānam);

4) slēdz līgumus ar uzņēmumiem (uzņēmējsabiedrībām) par to darbību brīvostā, lai nodrošinātu un pilnveidotu brīvostas pakalpojumu kompleksu atbilstoši tās attīstības programmai un pieprasījumam;

5) izsniedz vispārēja parauga sertifikātus, tekstilpreču sertifikātus un vispārējās priekšrocību sistēmas preču izcelsmes sertifikātus, kas apliecina preču izgatavošanu brīvostā vai būtisku pārveidošanu to pārstrādes procesā, kā arī sertifikātus, kas apliecina, ka caur brīvostu transportētās preces nav pārstrādātas vai pārveidotas brīvostā;

6) slēdz zemes nomas līgumus ar uzņēmumiem (uzņēmējsabiedrībām), kas veic uzņēmējdarbību brīvostas teritorijā;

7) uz līguma pamata saskaņā ar šo likumu apgrūtina ar sev nepieciešamu servitūtu brīvostas zemi, kas pieder citām fiziskajām vai juridiskajām personām;

8) ierosina jautājumu par brīvostas teritorijā esošās zemes atsavināšanu likumā «Par nekustamā īpašuma piespiedu atsavināšanu valsts un sabiedriskajām vajadzībām» noteiktajā kārtībā;

9) izstrādā uzņēmējdarbības attīstības programmu atbilstoši Latvijas ostu attīstības koncepcijai un nodrošina tās realizāciju, koordinējot to uzņēmumu (uzņēmējsabiedrību) darbību, ar kuriem noslēgti līgumi par darbību brīvostā;

10) nodrošina brīvostas teritorijas (ieskaitot ūdeņus) piesārņojuma seku likvidēšanu, visu kuģu radīto atkritumu pieņemšanu un utilizāciju vai izvietošanu;

11) pārņem glabāšanā ar vēlāku maksas ieturējumu kravas (preces), kurām nav atrodams saņēmējs (adresāts), pārsniegts līgumā vai normatīvos paredzētais uzglabāšanas termiņš vai uzlikts arests nenokārtotu nodevu maksājumu dēļ; lemj par norādīto kravu (preču) realizāciju

izsolēs, ievērojot kravas īpašnieka un brīvostas intereses, ja triju mēnešu laikā nav pieteicies kravas saņēmējs (adresāts);

12) nodrošina tonnāžas nodevas iekasēšanu no kuģiem, kuri izmanto brīvostas valdījumā esošās piestātnes, un ir tiesīga 30 procentus no iekasētās nodevas izmantot ar brīvostas darbību saistītās infrastruktūras apsaimniekošanai un attīstīšanai. Pārējo tonnāžas nodevas daļu sadala šādi: 55 procentus ieskaita Rīgas ostas pārvaldes budžetā, 10 procentus – pašvaldības speciālajā budžetā ar ostas darbību saistītās infrastruktūras finansēšanai un 5 procentus – ostu attīstības fondā;

13) iesniedz Rīgas ostas pārvaldei priekšlikumus un pamatojumus par Rīgas ostas kanālu nodevas, tonnāžas nodevas, sanitārās nodevas, enkura nodevas, ledus nodevas, bākas nodevas un loču nodevas robežlīmeņiem.

9. pants. Padomes kompetence

(1) Tikai padome ir tiesīga:

1) apstiprināt saskaņā ar Rīgas ģenerāplānu (Rīgas attīstības plānu) un Latvijas ostu attīstības koncepciju izstrādātu brīvostas attīstības perspektīvo plānu;

2) apstiprināt tarifu robežlīmeņus šā likuma 8. panta 1. punktā minētajiem pakalpojumiem;

3) apstiprināt brīvostai pienākošās tonnāžas nodevas daļas ieņēmumu un izdevumu tāmi;

4) pieņemt lēmumus par valsts akciju sabiedrības «Rīgas tirdzniecības osta» līdzdalību uzņēmumu (uzņēmējsabiedrību) dibināšanā brīvostā un kapitāla ieguldīšanu tajos, ievērojot šajā likumā noteiktos ierobežojumus un kārtību.

(2) Padome izlemj arī citus jautājumus pēc saviem ieskatiem.

3. nodaļa. Muitas un nodokļu režīms

10. pants. Muitas režīms

(1) Precēm, kas no brīvostas tiek ievestas Latvijas Republikas pārējā muitas teritorijā, piemēro Latvijas Republikas likumu un citu normatīvo aktu noteikumus par preču ievešanu no ārvalstīm (importu), atbilstošas ievedmuitas nodokļa likmes, kā arī ekonomiskos ierobežojumus un aizliegumus.

(2) Precēm, kas no Latvijas Republikas muitas teritorijas tiek izvestas uz brīvostu, piemēro Latvijas Republikas likumu un citu normatīvo aktu noteikumus par preču izvešanu uz ārvalstīm (eksportu), atbilstošas izvedmuitas nodokļa likmes, kā arī ekonomiskos ierobežojumus un aizliegumus.

(3) Īpaši muitas kontroles pasākumi brīvostā tiek veikti Ministru kabineta noteiktajā kārtībā.

11. pants. Nodokļu režīms

(1) Preču ievešana brīvostas teritorijā no ārvalstīm un izvešana no tās uz ārvalstīm (eksports) ir atbrīvota no muitas nodokļa, akcīzes nodokļa un pievienotās vērtības nodokļa, izņemot šā panta otrajā daļā noteikto.

(2) Mazumtirdzniecība un pakalpojumu sniegšana fiziskajām personām brīvostas teritorijā apliekama ar nodokļiem likumos noteiktajā kārtībā.

4. nodaļa. Uzņēmējdarbība brīvostā

12. pants. Uzņēmējdarbības noteikumi brīvostā

(1) Kravu (preču) kraušanas, glabāšanas un apstrādes pakalpojumus, preču ražošanu un pakalpojumu sniegšana pastāvīgas uzņēmējdar-

bības veidā brīvostā veic Latvijas uzņēmumi (uzņēmējsabiedrības), to skaitā uzņēmējsabiedrības ar ārvalstu ieguldījumiem, kuras reģistrētas Latvijas Republikā, saņēmušas atļauju darbībai brīvostā un noslēgušas ar valsts akciju sabiedrību «Rīgas tirdzniecības osta» līgumu par uzņēmējdarbību brīvostā. Šie uzņēmumi (uzņēmējsabiedrības) drīkst veikt uzņēmējdarbību tikai brīvostas teritorijā.

(2) Uzņēmuma (uzņēmējsabiedrības) dibinātāji (dalībnieki) var būt:

1) fiziskās personas;

2) Latvijas Republikā vai ārvalstīs reģistrētās juridiskās personas;

3) valsts;

4) pašvaldība.

(3) Šā panta otrās daļas 1. un 2. punktā minētajām personām jābūt ar nevainojamu reputāciju un stabilu finansiālo stāvokli.

(4) Uzņēmuma (uzņēmējsabiedrības) nodibināšanai brīvostā ir jāsaņem pozitīvs valsts akciju sabiedrības «Rīgas tirdzniecības osta» lēmums par iespējām nodrošināt uzņēmējdarbībai nepieciešamo teritoriju un telpas.

(5) Par uzņēmējdarbību ārpus brīvostas nav uzskatāma:

1) uzņēmuma (uzņēmējsabiedrības) pārvaldes institūcijas rezidences (biroja) vai pārstāvniecības atrašanās ārpus brīvostas;

2) darījuma sarunu vešana un līgumu noslēgšana ārpus brīvostas;

3) preču tranzīts no brīvostas vai uz to;

4) citas darbības, kurām nav preču – naudas darījuma raksturs.

(6) Par pastāvīgu uzņēmējdarbību brīvostā nav uzskatāma:

1) ostas klientu darbība: kravu saņemšana un nodošana pārvadāšanai;

2) transporta organizāciju un ekspeditoru darbība: kravu saņemšana, izvešana no brīvostas un ievešana tajā.

(7) Šā panta piektajā daļā minēto darbību veikšanai nav vajadzīgs lēmums ar valsts akciju sabiedrību «Rīgas tirdzniecības osta», bet ir jāievēro brīvostas caurlaižu režīms un muitas noteikumi.

(8) Brīvostas ūdeņos ir atļauta brīva kuģošana saskaņā ar Latvijas Jūras kodeksā, Likumā par ostām un Brīvostas noteikumos izvirzītajām prasībām.

13. pants. Atļaujas izsniegšana un līguma par uzņēmējdarbību noslēgšana

(1) Atļaujas izsniedz un līgumus par uzņēmējdarbību brīvostā noslēdz par konkrētiem darbības veidiem (kraušana, preču ražošana, glabāšana u.c.). Atļauju var izsniegt attiecībā uz vairākiem darbības veidiem.

(2) Katrai uzņēmējdarbības jomai izsniedz ierobežotu atļauju skaitu. Izsniedzot atļaujas un slēdzot līgumus, ņem vērā šādus kritērijus:

1) attiecīgo ražošanas veidu vai pakalpojumu atbilstība Latvijas tautsaimniecības, kā arī brīvostas attīstības programmai;

2) uzņēmumu (uzņēmējsabiedrību), kas darbojas brīvostas teritorijā, kā arī brīvostā izveidojamo uzņēmumu (uzņēmējsabiedrību) dibinātāja (dibinātāju) un dalībnieka (dalībnieku) finansiālā stabilitāte un pieredze attiecīgajā uzņēmējdarbības jomā;

3) iespējas ierādīt uzņēmējdarbībai nepieciešamās telpas vai teritoriju.

(3) Padomei ir tiesības izraudzīties pretendentus konkursa kārtībā.

(4) Līguma projektu par uzņēmējdarbību brīvostā izstrādā valsts akciju

sabiedrība «Rīgas tirdzniecības osta».

(5) Lai saņemtu atļauju, pretendents valsts akciju sabiedrībai «Rīgas tirdzniecības osta» iesniedz:

1) iesniegumu;

2) notariāli apliecinātu atļaujas saņemšanas pretendenta reģistrācijas apliecības un statūtu norakstu;

3) auditoru (revidentu) apstiprinātu gada pārskata norakstu; ja valsts akciju sabiedrība «Rīgas tirdzniecības osta» piekrīt, – saīsinātu pārskatu;

4) darbības programmu;

5) citu informāciju par uzņēmumu (uzņēmējsabiedrību) un tā dibinātājiem pēc padomes vai izpildinstitūciju lēmuma.

(6) Lēmumu par atļaujas izsniegšanu un līguma noslēgšanu pieņem padome. Ja nepieciešams, padomei ir tiesības pieprasīt pretendentam rekomendācijas no citiem uzņēmumiem (uzņēmējsabiedrībām) vai bankām un ziņas par uzņēmuma (uzņēmējsabiedrības) vadītājiem.

(7) Attiecīgajam uzņēmumam (uzņēmējsabiedrībai) izsniedz atļauju (vienā eksemplārā) un divus tās norakstus.

(8) Uzņēmums (uzņēmējsabiedrība), kas nodibināts atbilstoši šā likuma 12. panta prasībām un saņēmis atļauju darbībai brīvostā, noslēdz ar valsts akciju sabiedrību «Rīgas tirdzniecības osta» līgumu. Līdz līguma noslēgšanai uzņēmums (uzņēmējsabiedrība) nedrīkst veikt uzņēmējdarbību brīvostā.

14. pants. Līguma par uzņēmējdarbību pirmstermiņa izbeigšana un atļaujas atsaukšana

(1) Līgumu par uzņēmējdarbību brīvostā var izbeigt pirms termiņa saskaņā ar padomes lēmumu, ja tiek konstatēts, ka uzņēmums (uzņēmējsabiedrība), ar kuru noslēgts līgums, pārkāpj likumus un noslēgto līgumu.

(2) Vienlaikus ar lēmumu par līguma pirmstermiņa izbeigšanu padome pieņem lēmumu par atļaujas atsaukšanu un nosaka datumu, līdz kuram lēmums ir izpildāms.

(3) Steidzamos gadījumos saskaņā ar šā panta pirmo daļu valsts akciju sabiedrība «Rīgas tirdzniecības osta» prezidentam ir tiesības apturēt atļaujas darbību pirms padomes lēmuma pieņemšanas, informējot par to padomi.

(4) Par nepamatotu līguma pirmstermiņa izbeigšanu un atļaujas atsaukšanu (apturēšanu) valsts akciju sabiedrība «Rīgas tirdzniecības osta» ir atbildīga saskaņā ar Civillikumu.

(5) Strīdi par līguma pirmstermiņa izbeigšanu, atļaujas atsaukšanu (apturēšanu) un zaudējumu atlīdzību izskatāmi Latvijas tiesās pēc piekritības vai – pēc pušu savstarpējās vienošanās – šķīrējtiesā vai citas valsts tiesā.

15. pants. Saimnieciskās darbības ierobežojumi

Brīvostas teritorijā veikalu atvēršana un cita veida tirdzniecība ar precēm, kas ievestas brīvostā kā imports vai eksports, pārtikas, tabakas izstrādājumu un citu preču tirdzniecība, kā arī kuģu apgādāšana ar pārtiku un citiem piederumiem notiek padomes apstiprinātajā kārtībā.

5. nodaļa. Brīvostas reorganizācija un likvidācija

16. pants. Brīvostas reorganizācija

Par brīvostas reorganizāciju lemj Saeima, pieņemot īpašu likumu.

17. pants. Brīvostas likvidācija

(1) Par brīvostas likvidāciju lemj Saeima, pieņemot īpašu likumu.

(2) Lai izlemtu īpašuma un citus

jautājumus, kas saistīti ar brīvostas likvidāciju, nokārtotu finansiālās attiecības starp valsts akciju sabiedrību «Rīgas Tirdzniecības osta» un brīvostas ekonomiskās darbības subjektiem. Ministru kabinets izveido likvidācijas komisiju, kura pārvalda brīvostu līdz tās likvidācijas pabeigšanai.

Pārejas noteikumi

1. Brīvostas režīms uz brīvostas teritorijas daļām tiek attiecināts pakāpeniski ar satiksmes ministra rīkojumu, kas saskaņots ar Finansu ministriju.

2. Ostas pārvaldei nodotās valsts un pašvaldību zemes brīvostas teritorijā līdz ar šā likuma spēkā stāšanos pāriet valsts akciju sabiedrības «Rīgas tirdzniecības osta» valdījumā un tiek nostiprinātas zemesgrāmatā saskaņā ar likumu «Par valsts un pašvaldību zemes īpašuma tiesībām un to nostiprināšanu zemesgrāmatās».

3. Ar šā likuma spēkā stāšanos spēku zaudē Satversmes 81. panta kārtībā izdotie Ministru kabineta noteikumi Nr.137 «Noteikumi par Rīgas tirdzniecības brīvostu» (Latvijas Republikas Saeimas un Ministru Kabineta Ziņotājs, 1996, 11.nr.)

Likums Saeimā pieņemts
1996. gada 6. novembrī

Kuģu aģentu darbības noteikumi

Ministru kabineta noteikumi Nr. 439
(prot. Nr. 57, 11.§)
Rīgā 1996. gada 26. novembrī

I. Vispārīgie jautājumi

1. Noteikumos lietotie termini:

1.1. kuģis – jebkurš kuģošanas līdzeklis, izņemot airu laivu, kā arī tiesību un pienākumu kopums, kas piemīt kuģa īpašniekam, kapteinim vai operatoram;

1.2. Pilnvarotājs – kuģa īpašnieks, fraktētājs, kapteinis, operators vai cita par kuģi atbildīga juridiskā vai fiziskā persona;

1.3. Kuģu aģents – uzņēmums (uzņēmējsabiedrība), kas ir saņēmis speciālu atļauju (licenci) kuģu aģentēšanai Latvijas ostās un Pilnvarotāja vārdā un par viņa līdzekļiem kārto kuģa lietas, aprūpē kuģi un veic citas darbības Pilnvarotāja noteiktajā apjomā.

1.4. trešā persona – jebkura juridiskā vai fiziskā persona vai uz līguma vai norunas pamata izveidotas minēto personu grupas, ar ko pēc Pilnvarotāja norādījuma sadarbojas vai slēdz līgumus Kuģu aģents;

1.5. krastaprūpes rēķins – Kuģu aģenta izdots un kuģa kapteiņa apstiprināts dokuments, kas ietver visas ar kuģa aprūpi saistītās izmaksas, arī kuģa aģentēšanas izdevumus (disbursmenta rēķins).

2. Šie noteikumi nosaka Kuģu aģentu tiesisko statusu, tiesības, pienākumus un darbības pamatprincipus.

3. Tiesiskās attiecības, kas rodas, aģentējot kuģus, nosaka Latvijas Republikai saistoši starptautiskie līgumi, Ministru kabineta 1994. gada 16. augusta noteikumi Nr. 168 «Latvijas Jūrniecības noteikumi (Jūras kodekss)», šie noteikumi un citi normatīvie akti.

4. Ja Latvijas Republikai saistošos starptautiskajos līgumos noteikts citādi nekā šajos noteikumos, piemēro starptautisko līgumu normas.

5. Lai iegūtu tiesības kuģu aģentēšanai Latvijas ostās, Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistrā reģistrētam uzņēmumam (uzņēmējsabiedrībai) jāsaņem speciāla atļauja (licence) kuģu aģentēšanai Latvijas ostās.

6. Speciālu atļauju (licenci) kuģu aģentēšanai Latvijas ostās izsniedz Satiksmes ministrijas Jūrniecības departaments, pamatojoties uz Latvijas kuģu brokeru un aģentu nacionālās asociācijas (turpmāk tekstā – «Asociācija») ieteikumu, kurā jānorāda, ka vismaz divi attiecīgā uzņēmuma (uzņēmējsabiedrības) darbinieki atbilst šo noteikumu 7.1. apakšpunktā noteiktajām prasībām.

7. Lai saņemtu speciālu atļauju (licenci) kuģu aģentēšanai Latvijas ostās, uzņēmumam (uzņēmējsabiedrībai) jāatbilst šādām prasībām:

7.1. vismaz divi tā darbinieki:

7.1.1. divus gadus nostrādājuši atbildīgā amatā pie kvalificēta Kuģu aģenta, kas darbojas kādā no Latvijas ostām un ir noslēdzis līgumu ar attiecīgo ostas pārvaldi;

7.1.2. saņēmuši pozitīvu atsauksmi no diviem Latvijas Kuģu aģentiem ar labu reputāciju;

7.1.3. nokārtojuši Asociācijā attiecīgu eksāmenu atbilstoši Asociācijas izstrādātai un ar Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentu saskaņotai kārtībai un

programmai;

7.2. uzņēmums (uzņēmējsabiedrība) ir finansiāli drošs:

7.2.1. tā statūtu kapitāls ir lielāks par 5000 latu, finansu resursi atbilst veicamajiem darījumiem (apliecināms ar auditoru vai kredītiestāžu izsniegtajām ziņām), kā arī ir veikti visi maksājumi valsts budžetā (apliecināms ar attiecīgu institūciju izsniegtām izziņām);

7.2.2. uzņēmums (uzņēmējsabiedrība) ir noslēdzis Kuģu aģentu profesionālās darbības civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgumu.

II. Kuģu aģenta norīkojums un kuģu aģentēšanas līgums

8. Kuģu aģentam jāsaņem no Pilnvarotāja Kuģu aģenta norīkojums (turpmāk tekstā – «norīkojums»), kurā ir norādīts, ka Kuģu aģents ir tiesīgs rīkoties Pilnvarotāja vārdā, kārtojot visas kuģa lietas, vai jānoslēdz ar Pilnvarotāju kuģu aģentēšanas līgums.

9. Pilnvarotājs var nosūtīt norīkojumu Kuģu aģentam, izmantojot elektroniskos sazināšanās līdzekļus (piemēram, telekss un telefakss). Norīkojums stājas spēkā, ja Kuģu aģents ne vēlāk kā astoņu stundu laikā pēc tā nosūtīšanas paziņo Pilnvarotājam, ka piekrīt aģentēt kuģi.

10. Ja kuģa īpašnieka un nofraktētāja līgumā noteikts, ka Kuģu aģentu norīkos nofraktētājs, par Pilnvarotāju uzskatāms gan kuģa īpašnieks, gan kuģa nofraktētājs.

11. Kuģu aģentēšanas līgumā Pilnvarotājs var noteikt šajos noteikumos neminētus Kuģu aģenta pienākumus.

12. Lai Pilnvarotāja īpašumā esošie vai nofraktētie kuģi varētu saņemt Latvijas Republikas normatīvajos aktos paredzētos atvieglojumus, Kuģu aģents var rīkoties Pilnvarotāja vārdā tikai tad, ja noslēgts kuģu aģentēšanas līgums.

13. Ja, pamatojoties uz kuģu aģentēšanas līgumu, Kuģu aģents slēdz līgumus ar trešajām personām un rīkojas savā vārdā, nenorādot Pilnvarotāju, vai atsaucas uz Pilnvarotāju, nenosaucot viņa vārdu, uz Kuģu aģentu neattiecas tie atvieglojumi, kurus saskaņā ar Latvijas Republikas normatīvajiem aktiem ir tiesīgs izmantot Pilnvarotājs.

14. Ja, pamatojoties uz norīkojumu vai kuģu aģentēšanas līgumu (turpmāk tekstā – «vienošanās ar Pilnvarotāju»), Kuģu aģents slēdz līgumus ar trešajām personām un rīkojas kā konkrēta Pilnvarotāja pārstāvis, uz Kuģu aģentu attiecas tās pašas tiesības, kādas ir Pilnvarotājam.

15. Kuģu aģenta pienākums ir celt prasību pret trešo personu, ja zaudējumi radušies tās darbības vai bezdarbības rezultātā. Kuģu aģentam par minētajiem gadījumiem nekavējoties jāinformē Pilnvarotājs un jākonsultējas ar to par pasākumiem, kas jāveic, lai nodrošinātu Pilnvarotāja tiesības saņemt kompensāciju no personas, kas radījusi zaudējumus vai kura ir atbildīga par tiem.

16. Ja vienošanās ar Pilnvarotāju darbības laikā pazeminās Pilnvarotāja maksātspēja vai tas bankrotē, Pilnvarotājs ir atbildīgs par visu kuģa izdevumu segšanu.

17. Ja vienošanās ar Pilnvarotāju darbība tiek pārtraukta tādu iemeslu dēļ, kurus Kuģu aģents nespēj kontrolēt vai novērst, Pilnvarotājam jāsamaksā kuģu aģentēšanas maksa un jāatlīdzina Kuģu aģentam papildu

izdevumi, kas tam radušies, pildot vienošanos ar Pilnvarotāju.

18. Ja Kuģu aģents veic tā kompetencē neietilpstošus pienākumus (piemēram, kravu ekspedēšana, nokraušana, uzkraušana, stāpelēšana, šķirošana, marķēšana, uzglabāšana noliktavās), piemēro attiecīgo uzņēmējdarbību reglamentējošos noteikumus un Kuģu aģents iegūst attiecīgajos noteikumos noteiktās tiesības un pienākumus.

19. Izdevumus, kas Kuģu aģentam radušies vai var rasties, veicot naudas pārvedumu Pilnvarotājam vai tā vārdā, sedz Pilnvarotājs.

20. Par sakaru traucējumiem vai nosūtītās informācijas izkropļojumiem ir atbildīgs Pilnvarotājs. Kuģu aģents nav atbildīgs par pārpratumiem, kas radušies svešvalodu (izņemot krievu un angļu valodu) lietošanas dēļ. Ja Kuģu aģentam rodas šaubas par Pilnvarotāja sniegtās informācijas saturu, jāpieprasa Pilnvarotājam papildu skaidrojumus.

21. Trešās personas nedrīkst pieprasīt, lai Kuģu aģents galvo Pilnvarotāja vārdā, ja vienošanās ar Pilnvarotāju nav noteikts citādi.

22. Ja Pilnvarotājs uzdod Kuģu aģentam galvot, Kuģu aģentam no Pilnvarotāja pienākas komisijas maksa no pilnas galvojuma summas. Komisijas maksa minētajā gadījumā notiek atbilstoši Latvijas Republikas komercbanku noteiktajai komisijas maksai par attiecīgā veida pakalpojumiem.

23. Kuģu aģents nav atbildīgs par Pilnvarotāja, kuģa vai kravas apdrošināšanas saistībām.

III. Kuģu aģentu tiesības

24. Kuģu aģentam ir tiesības:

24.1. saņemt no Pilnvarotāja kuģu aģentēšanas maksu saskaņā ar vienošanos ar Pilnvarotāju un atbilstoši attiecīgās ostas pārvaldes apstiprinātajiem tarifiem, kas saskaņoti ar Asociācijas izstrādāto Kuģu aģentēšanas maksas skalu;

24.2. saņemt no Pilnvarotāja atlīdzību par papildu izdevumiem, kas Kuģu aģentam radušies, pildot vienošanos ar Pilnvarotāju.

24.3. saņemt no Pilnvarotāja avansu savlaicīgai maksājumu veikšanai.

25. Kuģu aģents ir tiesīgs savlaicīgi saņemt no trešajām personām to sniegto pakalpojumu izcenojumus un rēķinus par veiktajiem pakalpojumiem, kā arī attiecīgu informāciju.

26. Kuģu aģents var aizturēt visus tā rīcībā esošos Pilnvarotāja naudas līdzekļus, kravu vai citu lietu, lai segtu kuģu aģentēšanas maksu un izdevumus, kas tam radušies, izpildot kuģu aģentēšanas līgumu. Kuģu aģents ir tiesīgs rīkoties ar minētajiem naudas līdzekļiem, kravu vai citu lietu saskaņā ar šo noteikumu 27. punktu, ja tas noteikts kuģu aģentēšanas līgumā.

27. Ja Pilnvarotājs nav apmierinājis Kuģu aģenta pretenziju par parādu samaksu kuģu aģentēšanas līgumā noteiktajā laikā, Kuģu aģents ir tiesīgs to segt no Pilnvarotāja naudas līdzekļiem, kas aizturēti saskaņā ar šo noteikumu 26. punktu. Ja aizturētā naudas summa nav pietiekama vai tās vispār nav, Kuģu aģents ir tiesīgs bez Pilnvarotāja piekrišanas pārdot par tirgus cenu aizturēto kravu vai citu lietu tādā apjomā, lai varētu segt Pilnvarotāja parādu Kuģu aģentam, ja kuģu aģentēšanas līgumā nav noteikts citādi.

IV. Kuģu aģenta pienākumi

28. Kuģu aģentam ar vislielāko rūpību jāpilda Pilnvarotāja uzdevumi

un godprātīgi jāaizstāv viņa intereses.

29. Kuģu aģents veic ar kuģa ienākšanu un pārvietošanos ostā un iziešanu jūrā saistītās operācijas un attiecīgo dokumentu noformēšanu un, ja nepieciešams, izpilda konsulārās prasības.

30. Kuģu aģents pārstāv Pilnvarotāju attiecībās ar trešajām personām un pilda visus Pilnvarotāja norādījumus, arī norādījumus par Pilnvarotāja dokumentācijas izmantošanu un noteikumu priekšnosacījumu piemērošanu.

31. Kuģu aģents regulāri un savlaicīgi informē Pilnvarotāju par kuģa aģentēšanu, taču nav atbildīgs par informācijas pareizību. Par attiecīgās informācijas pareizību ir atbildīgs tās sagatavotājs.

32. Kuģu aģents ziņo Pilnvarotājam par kuģa stāvokli un aprūpes gaitu attiecīgajā ostā, kā arī par apstākļiem, kas Latvijas ostās varētu ietekmēt kuģa aprūpi.

33. Pēc Pilnvarotāja pieprasījuma un, ja Pilnvarotājs sedz attiecīgos izdevumus, saskaņā ar viņa norādījumiem Kuģu aģents organizē:

33.1. kuģa remontu;

33.2. degvielas, pārtikas, dzeramā ūdens un citu kuģa krājumu un rezerves daļu piegādi;

33.3. sadzīves pakalpojumus kuģa apkalpei un pasažieriem;

33.4. kuģa apkalpes locekļu maiņu;

33.5. palīdzību kuģim tehniskajos un kuģošanas drošības jautājumos;

33.6. medicīnisko palīdzību un profilaktoriskos pasākumus kuģa apkalpei;

33.7. skaidras naudas piegādi kuģa kapteinim saskaņā ar Pilnvarotāja noteikto naudas summu;

33.8. citus pakalpojumus atbilstoši Pilnvarotāja norādījumiem.

34. Pamatojoties uz starptautiskajiem medicīniski sanitārajiem noteikumiem, Kuģu aģents savlaicīgi informē sanitārās karantīnas dienestu, ja uz kuģa izveidojusies nelabvēlīga sanitāri epidemioloģiskā situācija, un, ja nepieciešams, sadarbojas ar sanitārās karantīnas dienestu pretepidēmisko pasākumu veikšanā uz kuģa.

35. Kuģa aģents uzglabā Pilnvarotāja īpašumā esošo skaidro naudu un citas materiālās vērtības atsevišķi no Kuģu aģenta īpašumā esošās skaidrās naudas un materiālajām vērtībām.

36. Atbilstoši Pilnvarotāja norādījumiem Kuģu aģents izskata pretenzijas un kārto apdrošināšanas jautājumus, kā arī norīko neatkarīgus kuģu vai kravas inspektorus.

37. Kuģu aģents sastāda krastaprūpes rēķinu (pielikums) un veic tajā norādīto naudas summu samaksu, kā arī iesniedz Pilnvarotājam visus rēķinus un citus dokumentus par maksājumiem, ko Kuģu aģents veicis Pilnvarotāja vārdā trešajām personām.

38. Vienošanās ar Pilnvarotāju var paredzēt arī citus Kuģu aģenta pienākumus, ja tie nav pretrunā ar Latvijas Republikas normatīvajiem aktiem un šiem noteikumiem.

39. Kuģu aģents nav tiesīgs izpaust ar Pilnvarotāja komerciālo darbību saistītu konfidenciāla rakstura informāciju.

V. Kuģu aģenta atbildība

40. Kuģu aģents ir atbildīgs par tiem zaudējumiem, kas radušies Pilnvarotājam Kuģu aģenta vai tā darbinieka apzinātas rīcības vai neuzmanības dēļ.

41. Ja Kuģu aģents vai tā darbinieks savas darbības vai bezdar-

bības rezultātā apzināti rada zaudējumus, Kuģu aģentam nav tiesību atsaukties uz šajos noteikumos noteikto Kuģu aģenta atbildības ierobežojumu vai atbrīvošanu no atbildības, ja kuģu aģentēšanas līgumā nav noteikts citādi.

42. Kuģu aģents nav atbildīgs par trešās personas darbību vai bezdarbību, ja Kuģu aģents var pierādīt, ka ir pietiekami rūpīgi izvēlējies minēto trešo personu.

43. Kuģu aģents nav atbildīgs Pilnvarotājam, ja zaudējumi radušies šādu apstākļu dēļ:

43.1. Pilnvarotāja vaina, arī neuzmanība;

43.2. kļūdaina vai nepilnīga informācija, ko sniedzis Pilnvarotājs vai trešā persona;

43.3. nepārvaramas varas apstākļi, kurus Kuģu aģents, noslēdzot vienošanos ar Pilnvarotāju, nevarēja paredzēt, no kuriem nevarēja izvairīties un kuru sekas Kuģu aģents nevarēja novērst.

44. Kuģu aģents nav atbildīgs par labā ticībā trešajām personām dotu pasūtījumu vai rīkojumu izpildi, kā arī Pilnvarotāja vārdā veiktajiem maksājumiem trešajām personām.

45. Ja kuģu aģentēšanas līgumā nav noteikts citādi, Kuģu aģenta atbildība par tā nodarītajiem zaudējumiem Pilnvarotājam tiek ierobežota līdz 6300 norēķinu vienībām par katru gadījumu. Minētās norēķinu vienības pārrēķina latos atbilstoši Latvijas Bankas noteiktajam kursam.

VI. Pilnvarotāja pienākumi

46. Pilnvarotājs apgādā Kuģu aģentu ar tam nepieciešamo dokumentāciju, arī ar kuģu fraktēšanas nosacījumiem.

47. Pilnvarotājs sniedz kuģu aģentam pilnu un savlaicīgu informāciju par kuģi, tā kravu un kuģu kustības grafiku.

48. Pilnvarotājs savlaicīgi informē Kuģu aģentu par līgumiem, kurus Pilnvarotājs noslēdzis ar trešajām personām, ja tie attiecas uz Kuģu aģentu pienākumu izpildi, kā arī sniedz visas ziņas par izmaiņām līgumos, kas noslēgti ar trešajām personām.

49. Pēc Kuģu aģenta pieprasījuma Pilnvarotājs nekavējoties nodrošina to ar naudas līdzekļiem, kas nepieciešami, lai veiktu kuģa izdevumu priekšapmaksas.

50. Neatkarīgi no vienošanās ar Pilnvarotāju izbeigšanās iemesliem Pilnvarotājs garantē pret Kuģu aģentu celto pretenziju apmierināšanu un attiecīgās vienošanās darbības laikā radušos Kuģu aģenta izdevumu un zaudējumu segšanu, izņemot gadījumus, ja tie radušies Kuģu aģenta apzināti nepareizas rīcības vai nolaidības dēļ.

51. Pilnvarotājs garantē pret Kuģu aģentu celto prasību apmierināšanu, kas izriet no Kuģu aģenta sniegtajiem galvojumiem, ķīlām vai cita veida nodrošinājuma trešajām personām, izņemot gadījumus, ja minētās prasības radušās Kuģu aģenta apzināti nepareizas rīcības vai nolaidības dēļ.

52. Ja kuģu aģentēšanas līgumā nav noteikts citādi, Pilnvarotājs pārņems savā ziņā strīdu, kāds Kuģu aģentam radies ar trešo personu kuģa aģentēšanas laikā.

53. Pilnvarotājs savlaicīgi veic kuģu aģentēšanas maksas un citu ar kuģa aprūpi saistītu izdevumu samaksu.

VII. Maksājumu kārtošana

54. Ostas nodevu un maksas par ostas pakalpojumiem samaksu veic

Pilnvarotājs atbilstoši Kuģu aģenta iesniegtajam krastaprūpes rēķinam.

55. Pilnvarotājs samaksā Kuģu aģentam kuģu aģentēšanas maksu, kā arī atbilstoši Kuģu aģenta iesniegtajiem rēķiniem atlīdzina Kuģu aģentam papildu izdevumus, kas tam radušies, izpildot vienošanos ar Pilnvarotāju.

56. Rēķinu par ostas nodevām un ostas pakalpojumiem, kā arī rēķinu par kuģu aģentēšanu Kuģu aģents iesniedz Pilnvarotājam saskaņā ar attiecīgās ostas noteikumiem un tarifiem.

57. Kuģu aģentam nav jāsedz ar valūtas kursa maiņu saistītie zaudējumi, kas radušies, saņemot kuģu aģentēšanas maksu vai Pilnvarotāja vārdā veicot norēķinus ar trešajām personām.

58. Noilguma termiņš prasījumiem pret Kuģu aģentu par zaudējumiem, kas radušies Pilnvarotājam vai trešajām personām Kuģu aģenta darbības vai bezdarbības rezultātā, ir nosakāms saskaņā ar Ministru kabineta 1994. gada 16. augusta noteikumu Nr. 168 «Latvijas Jūrniecības noteikumi (Jūras kodekss)» 324. pantu.

IX. Pārejas noteikumi

59. Šo noteikumu 7.2.2. apakšpunkts stājas spēkā ar 1998. gada 1. maiju.

60. Tiem Kuģu aģentiem, kuri speciālu atļauju (licenci) kuģu aģentēšanai Latvijas ostās ir saņēmuši līdz šo noteikumu spēkā stāšanās dienai, līdz 1997. gada 1. decembrim jāsaņem jauna speciāla atļauja (licence) atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem par atsevišķu uzņēmējdarbības veidu licencēšanu.

Ministru prezidents A. Šķēle
Satiksmes ministrs
V. Krištopans

Arvīds Ludeviks

1912. gada 17. augusts – 1996. gada 29. aprīlis

Jūrā bez krasta savā pēdējā braucienā devies tālbraucējs kapteinis Arvīds Ludeviks, cilvēks, kas nodzīvojis traģiskiem un arī skaistiem notikumiem bagātu mūžu gandrīz 84 gadu garumā.

Dzimis Dundagas pagasta Saunagā zvejnieka ģimenē. Tēvs teicis: «Arvīds nāks ar mani jūrā zvejot.» Taču dēls, grāmatas par jūru un jūrniekiem salasījies, jau 15 gadu vecumā paslepus aizbrauc uz Ventspili un «uzmunsturē» uz sava pirmā kuģa, burinieka ĀRIJA. Brauciens gan tikai līdz Rīgai, no kurienes tēvs Arvīdu pārved mājās. Tomēr zvejnieks no zvejniekpuikas vairs neiznāk, ar tēva puspiekrišanu viņš vēl pabraukā uz piekrastes buriniekiem TAMĀRA un RŪĶIS, līdz 1929. gadā kļūst par septiņpadsmitgadīgu matrozi uz Andreja Kalniņa sabiedrības tvaikoņa KAUPO braucienā uz Rietumeiropu.

Sācies tālbraucēja jūrnieka raibais mūžs. Taču Arvīds grib kuģi arī pats vadīt un 1931. gada rudenī iestājas Krišjāņa Valdemāra jūrskolā Rīgā. Lai sapelnītu iztiku un skolas naudu, mācīties nākas ar pārtraukumiem, pa starpu viņš ir stūrmanis uz piekrastes tvaikonīša NEPTUNS, kas satiksmē starp Rīgu un Pitragu. 1935./36. gadā A. Ludeviks ir tvaikoņa RAMAVA 2. stūrmanis. Kādu brīdi strādā arī Kolkas bākā.

1937. gadā Arvīds Ludeviks beidz K. Valdemāra jūrskolu un drīz saņem arī tālbraucēja kapteiņa diplomu, jo jūrnieka prakse viņam liela. Sasniegta masta galotne, no kura var skatīt visas pasaules jūras – tā savās atmiņās raksta pats kapteinis. Gluži visu pasauli izbraukāt tomēr neizdevās...

Par Latvijas okupāciju 1940. gadā viņš uzzina Lofotu salās, būdams tvaikoņa RAMAVA stūrmanis. Ventspilī viņu gaida sieva un maza meitiņa, jāatgriežas. Brauciens ir pa sauszemi cauri Stokholmai un Tallinai. Jūrnieka zelta pulkstenis guļ bez uzraudzības vilciena kupejā un nepazūd. 1953. gada rudenī kapteinis šo epizodi atcerēsies Sibīrijas vilcienā, kur viņam nozog lupatiņā iesieto, pie atbrīvošanas no padomju «lēģera» izsniegto maizes devu. Abās reizēs brauciena mērķis ir Ventspils. Tur A. Ludeviks ir arī 1941. gada jūnijā, kad´ sarkanarmiešus padzen «vērmahta» vīri. Vācu okupācijas gados kapteinis ir Ventspils vecākais locis, bet kad nomirst velkoņa ROTA kapteinis, viņš uzņemas tā pienākumus. Viņš vēl nezina, ka ar šo mazo kuģīti liktenis tam uzliks lielāko pārbaudījumu dzīvē.

1945. gada 8. maija naktī ROTA, kapteiņa A. Ludevika vadīta, ar vairāk nekā 300 latviešu bēgļiem izbrauc no Ventspils uz Slīti Gotlandē. Ostas vārtos ROTAI palīdzību lūdz velkonis STRĒLNIEKS, kuram sabojājies dzinējs, ROTAI nākas vilkt STRĒLNIEKU pāri Baltijas jūrai. Kapteinis Ludeviks zina, ka tiek zaudēts dārgais laiks, taču nevar pamest otru kuģi un tā ļaudis. Rītausmā 45 min. braucienā no Zviedrijas teritoriālajiem ūdeņiem abus kuģus aplenc padomju ātrlaivas un nekavējoties atklāj uguni. STRĒLNIEKU ar 100 dvēselēm nogremdē, ROTU piespiež atgriezties Ventspilī. Tās kapteinim piespriež 5 gadus ieslodzījumā nometnē pie Baikala un 3 gadus izsūtījumā

Altajā. Par to, ka izdzīvojis, viņam piespriež vēl 7 gadus ieslodzījumā. Atbrīvots 1953. gada rudenī, viņš atkal drīkst atgriezties Ventspilī.

Padomju gados kapteinim jūru atļauts skatīt tikai no krasta. Pēc Latvijas neatkarības atgūšanas A. Ludevikam paveras plašs sabiedriskā darba lauks, kuram nu jau sirmais kapteinis nežēlo savus spēkus. Nacionālās jūrskolas atjaunošana, jūrnieku piemiņas saglabāšana, Lībiešu krasts...

Kapteinis Arvīds Ludeviks savulaik sacījis: «Cilvēki, kas nezina, ko dara, un rīkojas pēc pavēles vai inerces, nav pilnvērtīgi. Radīti pasaulē cilvēkiem līdzīgi, tie patiesībā cilvēka vārdu nevar nest. Tādi gadās visur un uz tiem nevar dusmoties. Taču ap mani vienmēr ir bijuši īsti cilvēki un draugi, jo nevienam neesmu pāri nodarījis, centies visiem palīdzēt.»

Kapteini Arvīdu Ludeviku cieņā piemin viņa draugi Ventspilī, Lībiešu krastā, Rīgā un visā Latvijā.

Arvis Pope

Andrejs Dandzbergs
(18.02.1941. – 15.10.1996.)

Pašā rudens pilnbriedā, mūža visskaistākajos gados pārtrūkusi godīga un dāsna cilvēka sirds. Miris Andrejs Dandzbergs – jūrnieks, kuģu mehāniķis, zvejnieku kopsaimniecības PADOMJU ZVEJNIEKS priekšsēdētājs, PSRS Tautas deputāts, apdrošināšanas akciju sabiedrības BALTIJAS TRANSPORTA APDROŠINĀŠANA prezidents. Jūrniecības ļaudīm – pirmais un vienīgais atjaunotās Latvijas brīvvalsts jūras lietu ministrs.

Kas bija Andrejs Dandzbergs? Politiķis, tautsaimnieks, «zaļo» kustības atbalstītājs. Jā, arī tas, tomēr pirmām un galvenām kārtām – Latvijas jūraslietu patriots. Ivara Godmaņa valdībā A. Dandzbergs kopā ar saviem domubiedriem cīnījās par Latvijas flotes saglabāšanu, par sarkanbaltsarkano karogu mūsu valsts kuģu mastos. Ne vien Godmaņa, arī citas valdības šīs viņa rūpes līdz galam neizprata. Viena pēc otras, pagriezdamas muguru savas valsts flotei, tās zaudēja savu kuģu īpašnieku cieņu un kliedēja A. Dandzberga lielo cerību – stipru floti neatkarīgā valstī. Pirmā un vienīgā jūras lietu ministra motto – Latvija ir stipra tikai tad, ja tai ir brīva flote jūras valstī.

Andreja Dandzberga sāpe par Latvijas krastu, tā ļaudīm, par iznīkstošo Jūrmalu un pēdējām zvejnieku dzimtām piekrastē rada atsaucīgu literātu un mākslinieku ausis. Savas tautas mākslu aizgājējs atbalstīja, cik spēja. Viņa viedoklis ne vienmēr saskanēja ar vairākuma domām – taču A. Dandzbergs bija cienījams oponents, kā dēļ satiksme ar viņu vienmēr bija bagāta un daudzsološa.

Andrejs Dandzbergs bija liels jūrniecības preses draugs, marīnistiskās mākslas pastāvēšanu viņš izjuta arī kā savu pienākumu, kā savu atbildības nastu. Daudzajās pārrunās izkristalizējās viņa pozīcija – sabiedrībai ir jāzina viss par norisēm Latvijas jūrniecībā – šajā tik nozīmīgajā Latvijas tautsaimniecības sfērā, kas valsts kasē nodokļu veidā ienes lauvas tiesu naudas. A. Dandzberga atbalsts un padoms ne reiz vien noderējis mūsu jūrniecības sabiedrībai kritiskos brīžos.

Andrejs Dandzbergs bija Latvijas jūraslietu barometrs. Viņa uzstāšanās Latvijas Jūrniecības savienības sēdēs vienmēr ienesa konstruktīvus priekšlikumus un guva vairākuma atbalstu. Andreju mīlēja. Tuvinieki un draugi, kolēģi un paziņas. Bet visvairāk par visu viņu mīlēja Jūra. Lielā stihija, kurai viņš atdeva visu savu darbīgo un pašaizliedzīgo mūžu. Skaudri īsu, bet patiesu. Un Aizsaulē Andrejs atkal tiksies ar Jūru.

G. Šīmanis



Adrese

Atlantijas iela 27, Rīga,
LV-1020 LATVIJA
tālr. 7351514
fakss 7353168
starpt. fakss 7351517
telekss . . . . . .613825 FISH SU
teletaips . . . . . .209353 FISH
E-mail (X.400) (C:USSR, A:SOVMAIL, O:DUNSOFT UN:FISHING. TERMINAL)

Administrācija

- **ģenerāldirektors 7351514**
- **izpilddirektors 7353376**
- **tehniskais direktors 7353534**
- **galvenais grāmatvedis . .7353377**



Metāls, kokmateriāli, kokvilna, gaļa, zivis, citrusaugļi, minerālmēslu noliktavas.





Norēķinu rēķins 01-000382613 Latvijas Unibankas Vecrīgas filiālē. Bankas kods 310101900

JŪRAS VĒSTIS

Jūras un tranzīta biznesa nedēļraksts

Lielākais jūras un tranzīta biznesa laikraksts Baltijas valstīs. Iznāk latviešu un krievu valodā.

Jūs varat iegūt visaktuālāko informāciju par:

- ostām un to iespējām;
- kravām un kravu pārvadājumiem;
- stividoru un aģentu firmām;
- tranzīta biznesu un jaunāko likumdošanā;
- tarifiem un kravu apstrādes iespējām;
- zivsaimniecības uzņēmumiem un zivju produkcijas cenām;
- tirdzniecības iespējām.

Jūs varat abonēt laikrakstu JŪRAS VĒSTIS Latvijā:

- indekss latviešu izdevumam 1010;
- indekss krievu izdevumam 1043.

Krievijā un NVS valstīs meklējiet mūs РОСПЕЧАТЬ katalogā, bet Igaunijā un Lietuvā – pasta nodaļās.

Mūsu adrese:

p.k. 44, Preses nams, Balasta dambis 3, Rīga LV–1081, Latvija.
Tālr. 467 523. Tālr./fakss 467 466. E-mail: marnews@com.latnet.lv

Satura rādītājs

PAVADVĀRDI GADAGRĀMATAI
A. Pope ..... 3.lpp.

K. VALDEMĀRS UN EIROPAS APGAISMĪBA
K. Lūsis ..... 5.lpp.

KĀ ATKLĀJA ĶĪLES KANĀLU
A. Pope ..... 10.lpp.

OTRAIS PASAULES KARŠ UZ JŪRAS (1945.G.)
G. Jansons ..... 15.lpp.

SAVAS OSTAS SAIMNIEKS
A. Cekuls ..... 33.lpp.

KO STĀSTA TVAIKOŅA SARATOV KUĢA ŽURNĀLI
A. Miklāvs ..... 36.lpp.

KAUSS ATGRIEŽAS MĀJĀS
I. Bernsone ..... 39.lpp.

LIEPĀJA. 14. DROŠĪBAS FLOTILE
L. Krancmanis ..... 46.lpp.

MEITA STĀSTA PAR SAVU TĒVU –
TĀLBRAUCĒJU KAPTEINI JĀNI BELDAVU
I. Kārkliņa ..... 48.lpp.

VĒSTULE NO LEDLAUŽA VARMA
J. Streičs ..... 50.lpp.

BURINIEKU GADSIMTA ATMIŅAS
A. Mitrēvics ..... 57.lpp.

ATRADUMS KALNGALĒ
A.E. Zalsters ..... 62.lpp.

IZSTRĀDĀTA RĪGAS OSTAS
ATTĪSTĪBAS PROGRAMMA LĪDZ 2010. GADAM
E. Kocers ..... 63.lpp.

RĪGAS OSTAS ATTĪSTĪBA DROŠĀS ROKĀS
G. Šimanis ..... 67.lpp.

RĪGAS OSTĀ IR ĻOTI DAUDZ
NEIZMANTOTAS TERITORIJAS
G. Šimanis ..... 72.lpp.

PĒTĪJUMS PAR RĪGAS OSTAS
PRIEKŠROCĪBĀM UN TRŪKUMIEM
E. Kocers ..... 77.lpp.

RTO GATAVA PĀRTAPT RĪGAS TIRDZNIECĪBAS BRĪVOSTĀ
G. Šimanis ..... 79.lpp.

KĀRTĪGU OSTU KRAVU ĪPAŠNIEKI ATRADĪS
A. Freiberga, G. Šīmanis, J. Grasis ..... 84.lpp.

KĀ ATTĪSTĪTIES RĪGAS PASAŽIERU OSTA?
R. Sarapu ..... 90.lpp.

ATMAKSĀJAS PĀRDOMĀTI PROJEKTI
A. Freiberga ..... 93.lpp.

LAIKA APSTĀKĻI DARBUS NEKAVĒ
A. Freiberga, G. Šīmanis ..... 98.lpp.

RĪGAS OSTĀ IESPĒJAMS GADĀ
APSTRĀDĀT LĪDZ 10 MILJONIEM TONNU
E. Kocers ..... 102.lpp.

PAR PRIVATIZĀCIJU OSTĀS UN PRIVĀTAJĀM OSTĀM
U. Pētersons ..... 105.lpp.

NO VENTSPILS OSTAS VĒSTURES ..... 108.lpp.

VENTSPILS – VISPIEMĒROTĀKĀ
BRĪVĀS ZONAS VEIDOŠANAI
A. Brokāns ..... 111.lpp.

VENTSPILS OSTA IZŠĶIROŠU PĀRMAIŅU PRIEKŠĀ
A. Lembergs ..... 114.lpp.

ĪPAŠNIEKI UN VADĪBAS STRUKTŪRA
VENTSPILS OSTĀ
I. Vembre ..... 116.lpp.

VENTSPILS BRĪVOSTA –
LIELĀKIE LATVIJAS JŪRAS VĀRTI
A. Freiberga, G. Šīmanis ..... 122.lpp.

VENTSPILS TIRDZNIECĪBAS OSTA
ATKLĀJ BIZNESA CENTRU
A. Freiberga ..... 125.lpp.

VAS VENTSPILS NAFTA
RIT INTENSĪVS IKDIENAS DARBS
I. Vembre ..... 129.lpp.

KĀ PRIVATIZĒS VENTSPILS NAFTU?
A. Brokāns ..... 132.lpp.

NAFTAS BIZNESĀ NAUDA PATI NO SEVIS NENĀK
A. Freiberga, G. Šīmanis ..... 134.lpp.

VIDES AIZSARDZĪBA – UZMANĪBAS CENTRĀ
I. Vembre ..... 138.lpp.

LIEPĀJAS OSTA VAR KĻŪT KONKURĒTSPĒJĪGA
A. Freiberga ..... 141.lpp.

MŪSU MAZĀS OSTAS
A. Pope ..... 145.lpp.

PAMATUZDEVUMS – NODROŠINĀT KUĢOŠANAS DROŠĪBU
G. Šimanis ..... 151.lpp.

MEKLĒŠANAS UN GLĀBŠANAS DIENESTAM JAUNAS IESPĒJAS UN PLĀNI
R. Stripkāns ..... 154.lpp.

JŪRAS VIDES PĀRVALDES UZDEVUMS: PROFILAKSE JŪRĀ UN KRASTĀ
G. Šimanis ..... 159.lpp.

KAS JAUNS JŪRNIEKU REĢISTRA BIROJĀ?
J. Lapsa ..... 164.lpp.

VALSTS INVESTĪCIJU PROGRAMMA – OSTU ATTĪSTĪBAI
A. Brokāns ..... 167.lpp.

REVOLŪCIJA OSTU PADOMĒ
A. Freiberga ..... 168.lpp.

PROJEKTIEM JĀBŪT EKONOMISKI PAMATOTIEM
A. Freiberga, G. Šimanis ..... 171.lpp.

JŪRNIECĪBĀ BŪS NOPIETNAS PĀRMAIŅAS
R. Stripkāns ..... 180.lpp.

KUĢU ĪPAŠNIEKI PAR LATVIJAS KUĢNIECĪBAS ATTĪSTĪBAS POLITIKU
G. Šimanis ..... 183.lpp.

JŪRAS MEDICĪNA GAIDA PACIENTUS
A. Freiberga ..... 186.lpp.

JŪRAS AKADĒMIJA CER SAŅEMT IMO BALTO LAPU
A. Brokāns ..... 191.lpp.

STUDENTI NĀK UN IET, BET PROBLĒMAS PALIEK
A. Brokāns ..... 194.lpp.

ATBALSTĪSIM JŪRNIECĪBAS IZGLĪTĪBU LATVIJĀ!
G. Šimanis ..... 197.lpp.

NETICĪBA DOD SPĒKU UN SPĪTU
A. Freiberga ..... 199.lpp.

LATVIJAS JŪRAS SPĒKI PILNVEIDOJAS
J. Lapsa ..... 201.lpp.

STARP VALDĪBAS POLITIKU UN UZŅĒMUMA EKONOMISKAJIEM RĀDĪTĀJIEM
A. Freiberga, G. Šimanis ..... 204.lpp.

LATVIJAS KUĢNIECĪBA IR GATAVA PRIVATIZĀCIJAI
G. Šimanis ..... 208.lpp.

LATVIJAS KUĢNIECĪBĀ IZMANTO AVANGARDA TEHNOLOĢIJU
R. Stripkāns ..... 211.lpp.

SAUSKRAVNIEKI STRĀDĀ POPULĀRĀS JŪRAS TRANSPORTA LĪNIJĀS
J. Lapsa ..... 213.lpp.

LATVIJAS KUĢNIECĪBAS AĢENTI MASKAVĀ
R. Stripkāns ..... 215.lpp.

VAI IZDEVĪGI PĀRVADĀT KRAVAS?
A. Freiberga. G. Šimanis ..... 217.lpp.

RĪGAS TRANSPORTA FLOTES NĀKOTNE ĪPAŠNIEKU ROKĀS
A. Brokāns ..... 220.lpp.

TUKŠA RUNĀŠANA NE PIE KĀ NENOVED
A. Freiberga ..... 225.lpp.

JŪRAS SVĒTKU SAKARĀ
M. Elsbergs ..... 228.lpp.

BALTIJAS TRANSPORTA APDROŠINĀŠANA. STRAUJA DINAMIKA
G. Šimanis ..... 232.lpp.

MŪSU SIMTGADNIEKI
I. Bernsone, A. Miklāvs, A. Pope ..... 234.lpp.
VENTSPILS BRĪVOSTAS LIKUMS ..... 239.lpp.

RĪGASTIRDZNIECĪBAS BRĪVOSTAS LIKUMS ..... 244.lpp.

KUĢU AĢENTU DARBĪBAS NOTEIKUMI ..... 251.lpp.

IN MEMORIAM ..... 257.lpp.

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA 95'/96'

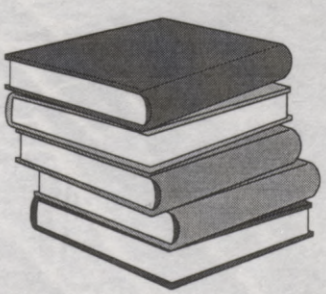
Iespiesta SIA N.I.M.S.
Pērnavas ielā 47, Rīgā,
LV 1009, tālr. 7225215

SIA **N.I.M.S.**

✧ MĀKSLINIECISKAIS NOFORMĒJUMS ✧
✧ KOREKTŪRA ✧ REDIĢĒŠANA ✧
✧ DATORMAKETS ✧

No rokraksta līdz grāmatai

508. telpa,
Aspazijas bulvāris 24,
Rīga, Latvija, LV 1050,
tālr. 7225215, fakss 7220783



✧ **TIPOGRĀFIJA** ✧

Pērnavas iela 47,
Rīga, Latvija, LV 1009,

SIA N.I.M.S.

✧ MĀKSLINIECISKAIS NOFORMĒJUMS ✧
✧ KOREKTŪRA ✧ REDIĢĒŠANA ✧
✧ DATORMAKETS ✧

GADAGRĀMATA '95/'96

Līdz 95. gada 1. oktobrim

508. telpa,
Aspazijas bulvāris 24,
Rīga, Latvija, LV 1050,
tālr. 722521[illegible], fakss 7220783

✧ TIPOGRĀFIJA ✧

Pērnavas iela 47, SIA N.I.M.S.
Rīga, Latvija, LV 1009, tālr. 722521[illegible]

[2,-]

LATVIJAS NACIONALA BIBLIOTEKA
0302009265



