

# LATVIJAS JŪRNICĪBAS GADAGRĀMATA

2022





**LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA**

LATVIJAS JŪRNICĪBAS  
**GADAGRĀMATA**  
2022

30. grāmata

**RĪGA 2023**

Redkolēģija  
Roberts Gailītis, Anita Freiberga

Redaktore  
Anita Freiberga  
Tālr. 29229063  
E-pasts: marnews@com.latnet.lv

Datorgrafika  
Kaspars Vēveris

Pirmā vāka foto: Kolkas bāka. Rīgas brīvdostas pārvaldes foto

Ilustrācijām izmantoti:

Ā. Freiberga, G. Dieziņa, S. Kočānes, A. Freibergas, N. Smalīnska, R. Mūrnieka, N. Ārgales, Vladimira Novikova, Guntas Vídneres, Ginta Šīmaņa foto un foto no Satiksmes ministrijas, VIA LATVIA, LOTLP Reklāmas komisijas, Aizsardzības ministrijas, Latvijas Jūras spēku, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, Latvijas Jūras administrācijas, Liepājas Jūrniecības koledžas, Salacgrīvas ostas pārvaldes, Mērsraga ostas pārvaldes, Rīgas brīvdostas pārvaldes, Ventspils brīvdostas pārvaldes, LSEZ pārvaldes, Skultes ostas pārvaldes, "Gulf of Riga Regatta", "Tēvijas Sarga", "Jūras Informācijas", Latvijas Zēģelētāju savienības, Latvijas Jūras akadēmijas, "Novikontas" Jūras koledžas, "LVR Flote", "Strek", "Baltic Container Terminal", foto no Artūra Brokovska-Vaivoda, Roberta Zīles, Raita Mūrnieka, Gata Rituma, Alfrēda Karnupa, Ivara Brauna, Dmitrija Sjomkina, Leonīda Loginova, Elīnas Egles personīgā arhīva, kā arī mākslinieka Agra Liepiņa karikatūra.

Rakstos izmantota ES, EK, IMO, Satiksmes ministrijas, Aizsardzības ministrijas, Rīgas brīvdostas, Ventspils brīvdostas, LSEZ, Latvijas Jūras administrācijas žurnāla „Jūrnieks” informācija. Latvijas Jūras administrācijas informāciju publicēšanai sagatavojusi Sarma Kočāne.

Rakstus publicēšanai sagatavojusi Anita Freiberga.

© „Latvijas jūrniecības gadagrāmata 2022” sagatavota SIA „Jūras informācija”

© Latvijas Jūrniecības savienība





# CETURTĀ IR GARĪGĀ ATMODA

Lai kaut kas mainītos, ir jānobriest situācijai. Labos laikos katrs dzīvojas savā nodabā, pats savā mikropasaulītē, mikrovidē, mikrokollektīvā, un visu mēra sava mikroaplociņa mērījumā. Latvijā tieši tā viss ir noticis pēdējo pārdesmit gadu laikā, un jurniecības nozare nav bijis nekāds izņēmums. Īsti nav par ko iestāties, jo šķietami viss jau ir salikts pa plauktiņiem. Latvijas lielais izaicinājums un mērķis iestāties Eiropas Savienībā un NATO sasniegts, eiro ieviests, arī jurniecības likumdošana sakārtota, tāpēc var padzīvot nedaudz relaksētāk.

2022. gads nesis jaunas vēsmas kopā ar optimismu: izskatās, ka Latvijas jurniecības nozare piedzīvo ceturto Atmodu. Kāpēc tā? Laikam jau tāpēc, ka situācija nobriedusi. Pēc daudziem gadiem, kad Latvijas Jurniecības savienības gada pilnsapulcē kopā sanāca gandrīz tikai vecākā gadagājuma ļaudis sirmām galvām, aizvadītajā gadā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kolonnu zāli piepildīja jauni ļaudis, kuriem jurniecības pasākums šķita svarīgs. Jūnija vidū notika sanāksme par Izglītības un zinātnes ministrijas plānoto jurniecības izglītības iestāžu reorganizāciju, kad atkal kopā sanāca jauni cilvēki: darba devēji, izglītības iestāžu pārstāvji un akadēmijas studenti. Vēl pāris dienas vēlāk Rīgas brīvostas konferenču zālē pulcējās nozares pārstāvji, lai seminārā spriestu par jauniešu piesaistišanu jurniecībai. Un visos šajos pasākumos dominēja viena galvenā atziņa: nozarei jābūt vienotai, jānāk kopā, lai paveiktu labas un lielas lietas, ne tikai par personīgo, bet par valstisko domājot.

Atmoda ir emocionāls un garīgs pasākums. Pirmajā Atmodā nāca jaunlatvieši ar Krišjāni Valdemāru, un galvenais bija tautas pašapziņas jautājums. Otrā Atmoda bija valsts neatkarības iegūšana, Trešā Atmoda – neatkarības atgūšana, bet ceturta būs Garīgā Atmoda. Arī jurniecībā. Kāds var teikt, ka pietiek mosties, jāsāk darīt, taču aizmidzis cilvēks neko sakarīgu nevar paveikt. Situācija ir nobriedusi, jurniecības nozare ir modusies.■

Anita Freiberga



# JŪRA VIEGLOS NEPIEPRASA

**Ik gadu pienāk maģiskais brīdis, kad jaunais gads nomaina veco, patiesībā tas ir tikai mirklis, kad gluži kā paātrinātā filmā acu priekšā aizīb viss labais un ne tik labais, kas piedzīvots un pārdzīvots aizejošajā. No tā vairs neizņem neko, lai cik ļoti reizēm notikušo gribētos padarīt par nebijušu. Tomēr paskatīsimies uz visu no pozitīvās puses: katra nodzīvotā diena un piedzīvotais notikums ir mūsu skolotājs. Kā teicis dzejnieks Māris Čaklais: “Es esmu bagāts, man pieder viss, kas ar mani ir noticis!” Jā, reizēm tas ceļ pašapziņu, bet reizēm atvēsina gluži kā ar ledainu ūdens šalti, tas var iedzīt izmisumā, bet var arī pacelt spārnos.**

## TĀDI ESAM

Šis ir 2022. gada gadagrāmatas vadmotīvs, kas vijas cauri katram stāstam un katrai rakstu rindiņai, katra cilvēka liktenim, ikvienam gada notikumam, sasniegumam vai zaudējumam. Tādi esam. Reizēm priecīgi, citreiz ne visai, varam būt laipni un pretimnākoši, bet varam arī dunci iedurt tieši mugurā, varam gavilēt uzvaras priekā un raudāt rūgtas asaras zaudējuma sāpēs. Mēs visi esam gluži kā upe, kas vietām ir pavisam rāma, vietām met līkumu līkumus, tad trako krācēs, vēlāk draud ieraut atvarā, taču beigu beigās padodas un pilnīgā pašāvivā pievienojas varenajam jūras plašumam.

Dzīve ir tāda, kādi esam mēs paši. Reizēm nemaz nav tik viegli atzīt, ka paši vien esam visu salaiduši grīstē, grūti atzīties savā nevarēšanā, bet vēl grūtāk atzīt savas kļūdas.

Ja pārdomājam, kāds tad jurniecības nozarei bija 2022. gads, tad atbilde ir – dažāds. Spārnoja priecīga atziņa par jurniecības sabiedrības Atmodu, ko stiprināja gan gados jauna Jurniecības savienības vadītāja ievēlēšana, gan jaunu cilvēku piepulcēšanās šai sabiedriskajai organizācijai, par kuras likteni un izdzīvošanu vēl pavisam neseno daudzi bija diezgan skeptiski noskaņoti.

Taču bija lietas, kas spārnus arī aplauza un lika aizdomāties, kāpēc tas tā varēja notikt. Vispirms jau tā bija jurniecības nozares nesekmīgā cīņa par Latvijas jurniecības izglītības sistēmas konsolidāciju. Jurniecības sabiedrība mēģināja pacelt visādā ziņā veselajam saprātam atbilstošu jurniecības izglītības konsolidācijas projektu, taču ar visu iespējamo intelektuālā un profesionālā resursa piesaisti tai diemžēl neizdevās pārkāpt pāri Izglītības un zinātnes ministrijas viena departamenta sliekšnim.

Reformas rezultātā Latvijas Jūras akadēmija tagad ir pievienota Rīgas Tehniskās universitātes (RTU) ekosistēmai. Vieni saka, tas izdarīts nepārdomāti un sasteigti, citi domā, ka pievienošana ir bijusi loģiska, jo lielas augstskolas iespējas



ir daudz plašākas, un tikai laiks parādīs, kuram izrādīsies taisnība, kā arī to, vai jaunā ekosistēma būs spējīga uzlabot Jūras akadēmijas situāciju un attaisnosies akadēmijas līdzšinējās vadības cerības, ka jaunais jumts ne tikai dos drošu patvērumu, bet arī neierobežos plašākas izaugsmes iespējas. Taču, ja runājam par pašu RTU ekosistēmu, tad jāteic, ka apmeklēju RTU, lai ierakstītu interviju, un tur redzētais mani tiešām patīkami pārsteidza: izrādās, arī Latvijā augstākās mācību iestādes var būt modernas un mūsdienu prasībām atbilstošas, ko diemžēl nevar teikt par nabaga radniecī – Latvijas Jūras akadēmiju, kas gadu no gada knapi vilksusi dzīvību. Un tā tas nav noticis tikai pēdējos dažus gadus, nabadzība un knapināšanās, nespēja nokomplektēt vai noturēt pasniedzējus, pasniedzēju nožēlojamais atalgojums – tā šo bēdu uzskaitījumu varētu vēl un vēl turpināt. Nav naudas! Šis vārdu savienojums akadēmiju ir vajājis visus trīsdesmit plus gadus, neskatoties uz to, ka Jūras akadēmijai aiz muguras stāv bagāta nozare, kas ir visnotaļ ieinteresēta jaunu jūras profesionāļu ienākšanā jūrnieru darba tirgū, bet diemžēl nav gatava finansiāli piedalīties šo speciālistu sagatavošanā. Diemžēl.

Negribētos pieminēt, tomēr atgādināšu to, cik kriminālos apstākļos trīsdesmit gadus mācījās Jūras akadēmijas jūrskolnieki: degradētā vidē, nožēlojamās mācību telpās ik dienu uzturējās pusaudži, bet par to galva nesāpēja ne Izglītības un zinātnes ministrijai, ne akadēmijas vadībai, ne jūrnierības nozarei. Godīgi sakot, pie tā vainojami esam mēs visi, kuri to redzējām, bet izlikāmies neredzam un klusējām. Diemžēl.

Par otru lielo *aplauzienu* var uzskatīt ostu pārvaldības modeļa ieviešanu, pareizāk sakot, neieviešanu, ar ko tagad vajadzēs tikt galā jaunajai valdībai



un jaunajam satiksmes ministram. Rīgas ostai un Ventspils ostai no 2023. gada 1. janvāra bija jāsāk strādāt kapitālsabiedrības statusā, kā to paredz Ostu likums, tomēr tas nevarēja notikt, jo nekvalitatīvā likuma redakcija ir sekas iepriekšējās koalīcijas ultimātam – ostu reformu par katru cenu! Statusa maiņa pati par sevi nav nekas labs vai slikts, pareizs vai nepareizs, varam to saukt par sabiedrību ar ierobežotu atbildību vai kapitālsabiedrību, no tā vien nekas nemainīsies. Drīzāk svarīgi būtu saprast, ko valdība domā par Latvijas ostām, kāds ir Latvijas ostu darbības mērķis, kāda ir ostu stratēģija un ko valsts no ostām vispār sagaida. Diemžēl neviens valstsvīrs pagaidām uz šiem svarīgajiem jautājumiem nav centies atbildēt, bet ostniekus tramīgus dara vairāki fakti: ostas jau divus gadus nostrādājušas bez stratēģijas, jo Latvijas ostu attīstības stratēģija 2021.–2027. gadam joprojām nav pieņemta, Ministru prezidents Krišjānis Kariņš tranzītbiznesu, kura neatņemams posms ir ostas, uzskata par valsts nelaimi, bet bijušais satiksmes ministrs Tālis Linkaits, kā mantru piesaucot labas pārvaldības principu, par vissvarīgāko uzskatīja ostu pārvaldības modeļa maiņu, ko visiem spēkiem savas valdīšanas laikā centās dabūt cauri. Tomēr juridiskais statuss vien, kā to paredz likums, nesniedz atbildes uz visiem šiem jautājumiem un neko nemaina.

## JAUNĀ (NE)NORMĀLĀ REALITĀTE

Vēl pavisam nesen pat prātā nevarēja ienākt, ka Eiropā būs karš un tikai nēka astoņsimt kilometru no Rīgas – Ukrainas sirdī Kijivā – sprāgs bumbas, kuru šķembas tik asi dursies sirdī arī katram no mums.

“Mēs visi tiešām ticējām, ka ienaidnieka vairs nebūs,” intervijā aģentūrai “Reuters” sacīja NATO Militārās komitejas priekšsēdētājs admirālis Robs Bauers. “Bet tagad reāli saskaramies ar agresīvu nāciju, kas karā pret Ukrainas mierīgajiem iedzīvotājiem lieto tādus ieročus, kādus, domājām, neviens nekad vairs nelietos.”

Tikai dažas stundas pēc tam, kad 24. februārī Krievijas raķetes triecās Ukrainas pilsētu virzienā, Vācijas Kara flotes komandieris Terje Šmits-Eliasens saņēma pavēli doties uz Latviju ar pieciem viņa pakļautībā esošiem karakuģiem, lai nostiprinātu NATO austrumu flanga visneaizsargātāko daļu.

24. martā Valsts prezidents Egils Levits piedalījās NATO valstu un valdību vadītāju ārkārtas samītā Briselē, kur kārtējo reizi tika pausta NATO vienotība un nosodošā attieksme pret Krievijas agresiju Ukrainā, tāpat tika apliecināta pilnīga uzticība NATO līgumam un tā 5. pantam, kas paredz aizsargāt visu NATO teritoriju. Egils Levits uzsvēra, ka NATO spēku klātbūtnei Baltijas reģionā jākļūst pastāvīgākai un NATO jābūt gatavai nekavējoties atbildēt uz Krievijas pieaugošās agresijas iespējamām izpausmēm. Tagad Krievijas agresija reāli ir aktivizējusi NATO un paātrinājusi aizsardzības plānus stiprināt NATO spēku klātbūtni austrumu flangā, tai skaitā Latvijā.



Vēl pirms laika nevarēju pat ledomāties, ka, redzot karakuģus, būs tik liela drošības sajūta, kāda tā bija 22. aprīlī, kad Rīgas ostā ienāca trīs NATO karakuģi – divas fregates no Nīderlandes un Kanādas, kā arī korvete no Vācijas Jūras spēkiem. “Mūsu kuģis var nosegt vairāk nekā 200 kilometru garu distanci, un ar sistēmām, kas ir uz klāja, varam nosegt arī plašu gaisa telpu. Pārējie kuģi mūsu grupā ir pielāgoti dažādu operāciju veikšanai – mēs varam tikt galā ar jebko, ar ko nāksies saskarties,” teica NATO pirmās pastāvīgās jūras spēku grupas komandieris komodors Ads van de Sande. “Mēs kādu laiku jau uzturamies Baltijas jūrā, un daļa no mūsu operācijām ietver arī ierašanos Rīgā. Vizītes galvenais mērķis ir stiprināt mūsu saites ar NATO sabiedrotajiem, tostarp Latviju, vienlaikus mūsu vizīte apliecina alianses klātbūtni Baltijas jūras reģionā un NATO gatavību uzturēt drošību un aizsardzību šajos ūdeņos. Jāatzīmē, ka Baltijas reģions ir ļoti būtisks NATO un Rietumeiropai, un šī iemesla dēļ esam šeit. Turklāt Baltijas jūras krastos atrodas sešas NATO dalībvalstis, līdz ar to mūsu un alianses klātbūtnes demonstrēšana šajā jūrā ir īpaši svarīga.”

Līdz šim pat prātā nevarēja ienākt, ka tik lielu prieku var sagādāt ziņa par nogremdētu kuģi kopā ar jūrnikiem, kā tas bija, kad uz grunti tika nolaists Krievijas Melnās jūras flotes raķešu kreiseris “Moskva”. Ukrainas armijas operatīvās pavēlniecības “Dienvidi” preses dienests ziņoja, ka divas pretkuģu raķetes trāpījušas kreiserim Melnajā jūrā netālu no Odesas un pēc šī trāpījuma uz kuģa izcēlies ugunsgrēks. Vēl palīdzēja arī dabas spēki – vētra, un, neticis līdz tuvākajai ostai, kuģis nogrima. Cilvēki priecājās un iesmēja, ka tas pats kreiseris, kas kara pirmajās dienās februārī kļuva bēdīgi slavens ar aicinājumu Ukrainas



robežsargiem Čusku salā padoties un kuru salas aizstāvji rupji pasūtīja divas mājas tālāk, tagad tiešām aizgājis, kur tika sūtīts.

Gandrīz neticami, bet fakts – 25 gadus Rietumi ignorēja Baltijas valstu dažāda līmeņa un ranga amatpersonu izteiktos brīdinājumus pret Krieviju izturēties kā pret neprognozējamu un agresīvu kaimiņu. Rietumi paši visu zināja labāk un bija pārliecināti, ka pietiks ar diplomātiju un tirdzniecību, lai saglabātu stabilitāti un drošību Eiropā. Tagad neviens vairs neapšaubā to, ka velti neuzklausa brīdinājumus un ka baltiešiem tomēr ir bijusi taisnība, tāpēc nu steidzami jādara viss iespējams, lai Krievija NATO Baltijas dalībvalstīm priekšā nenolaistu jaunu dzelzs priekškaru. NATO ģenerālsekretārs Jenss Stoltenbergs pauda, ka Krievija uzspiedusi Eiropai “jaunu normālu stāvokli” un NATO kā aizsardzības organizācijai uz to ir jāreaģē. Daudzi politiķi uzskata, ka šis laiks ļoti izskatās pēc atgriešanās pagātnē, kad 1949. gadā dibināja NATO aliansi, lai aizstāvētos pret padomju draudiem. Tagad Eiropa saskaras ar atgriešanos pie karadarbības, milzīga aizsardzības izdevumu pieauguma un, iespējams, jauna dzelzs priekškara, kas krīt pāri Eiropai.

Karš joprojām turpinās, neviens nevar pateikt, kad pienāks kara pēdējā diena un Ukraina patrieks agresoru no savas zemes. Taču mēs ticam, ka tāda diena pienāks, jo varoņi nepadodas.

Jaunas gadagrāmatas iznākšana ir gluži kā gadu mijas maģiskais brīdis, kad atkal sev varam uzdot ephālus jautājumus: kāds būs jaunais gads, ko tas atnesīs, kādi būs mēs, kā rīkosimies, kādus lēmumus pieņemsim un kādu atbildību uzņemsimies?

Uz šiem jautājumiem atbildes saņemsim, kad gads būs noslēdzies, strīpa pavilkta un neko mainīt vairs nevarēs, bet kā ceļa maize un galvenā atziņa varētu noderēt viedā kapteiņa Gunāra Šteinerta teiktais: “Jūra ir mūžīga, bet mēs gan neesam mūžīgi, tāpēc jādara viss, kas ir mūsu spēkos, lai pēc sevis atstātu visu labāko, ko esam varējuši dot savai valstij un zemei. Jāiztur līdz galam, jo jūra vieglos nepieprasa. Ir vajadzīgs pamatīgums!”

Novēlot sliktu vērst par labu, bet labo nepalaid vājā, uz NATO līgumu un tā 5. pantu ļaujoties,

Anita Freiberga, gadagrāmatas redaktore





# MŪS VIENO LATVIJAS SVĒTAIS VĀRDS

**Kara dārdoņa tepat kaimiņos un bažas par mūsu pašu drošību, nesaprotamas politiskās spēles un valsts vadītāju solījumi, kas tā arī netiek pildīti, valsts institūciju pieņemtie lēmumi bez ieklausīšanās nozares profesionāļu viedoklī un padomos – tāda ir šodienas realitāte Latvijā. Par to visu mēs pārdzīvojam un cepamies, jo saprotam – diemžēl ir lietas, ko nevaram mainīt. Sena patiesība gan māca, ka nav vērts uztraukties par to, ko nevaram ietekmēt un mainīt, tomēr ar šo domu nav viegli samierināties.**

Lai kā arī būtu, neviena lēmums netiek pieņemts un neviena rīcība nenotiek bez cilvēka, tāpēc visu nosaka cilvēka faktors. Kad sarunājos ar žurniekiem, kuri strādāja padomju gados, nav neviena, kurš nepieminētu vārdu *vīza*, kas bija lielākās laimes apliecinājums un tai pašā laikā arī lielākais žurnieka bieds. Vīzu varēja atvērt, neatvērt vai aizklāpēt ciet. Kāds uzrakstīja ziņojumu, tautā teica – *nostučija*, un viss, vīzas vairs nav. Ja vīzas nav, žurnieka karjerai un darbam jūrā strīpa pāri, viņš kļūst par sauszemes žurku. Kas tad *stučija*? Iespējams, ka kolēģis, reizēm varbūt pat draugs, bet par to bija tikai aizdomas un minējumi. Par ko *stučija*? Par ideoloģiski nepareiza viedokļa paušanu, par kādu pie kopīgas šņabja glāzes izstāstītu anekdoti vai pūstošo Rietumu labumu iekārošanu, piemēram, šifona lakatiņa, japāņu lietussarga vai plēves maisiņa ar uzrakstu "Marlboro" veidā.



Kāds kapteinis intervijā stāstīja, ka pašu zvejnieku kolhoza kadru vecis, latvietis, esot bijis tas, kurš teicis, ka jūrā nelaidīs, tur kapteinis tikšot tikai pār viņa līķi, jo šim esot pārāk vaļīgi uzskati, trūkstot padomju cilvēka morālās stājas. Ja palasīsiet iepriekšējās gadagrāmatās publicētos nu jau mūžībā aizgājušo kapteiņu un mehāniķu stāstus vai kapteiņu sarakstītās atmiņu grāmatas, piemēram, Antona Ikaunieka "Ceļš uz jūru", Ēvalda Grāmatnieka "Ziemeļu kapteiņa



stāsti” vai Jāņa Stimbāna “Tālbraucēja kapteiņa atmiņas”, varēsiet uzzināt, kā padomju ideoloģija mala cilvēkus, kā strādāja čeka, kāds bija tā dēvētā *pompolita* uzdevums uz kuģa. Padomju gadu būtību ļoti labi raksturoja kapteinis Arvīds Buks: “Pie sevis klusībā tu varēji domāt, ko vien vēlēties, bet runāt vajadzēja to, ko no tevis gaidīja partija un valdība. Man savulaik skaidri un gaiši pateica: “Ja gribi kļūt par kapteini, tev jāstājas partijā.” Es ļoti gribēju būt kapteinis, tāpēc arī iestājos partijā. Nekādi zemteksti. Bet vispār, par tiem laikiem runājot, mēs īpaši nedomājām par ideoloģiju un politiskām lietām, mēs domājām par darbu un plānu. Pildījām savus pienākumus. Gājām jūrā. Mēs vienkārši dzīvojām. Katram jau jādzīvo tajā laikā, kas viņam atvēlēts, un jāprieccājas par dzīvi. Varu teikt, ka vienmēr esmu priecājies par dzīvi.”



Mikēlis Lisments.

Vēl šodien ir dzīvas atmiņas par leģendāro Rojas zvejnieku kolhoza “Banga” priekšsēdētāju Miķeli Lismentu, kurš, pateicoties savam plašajam redzējumam, talantam un sakariem, izveidoja plaukstošu saimniecību un civilizētu vidi. Bet... Atmiņu stāstos var lasīt: “1988. gada pavasarī slavenā zvejnieku kolhoza “Banga” ilggadējais vadītājs Miķelis Lisments iznā-

ca no kantora ēkas smagu domu mākts. Viņš bija izbalsots. Pilnvaroto sapulcē divas trešdaļas bija pret Lismenta palikšanu priekšsēdētāja amatā. Tas bija īsts galma apvērsums, jo galvenie organizatori bija vietnieki, nodaļu vadītāji, inženiertehniskie darbinieki. Strādniekiem Lisments patika. Viņš bija stingrs, bet taisnīgs. Tagad Rojas osta joprojām dzīvo. Tā ir kārtīgi izbūvēta un padziļināta. Cik nebija jācinās ar Izglītības ministriju, Valsts plānu un citām iestādēm, lai skola būtu tāda, kādu Lisments bija iecerējis. Liela, gaiša, 800 skolēniem, ar internātu un kārtīgu sporta zāli. Dažus gadus pēc skolas uzcelšanas necila meža vietā Rojā parādījās stadions, blakus Kultūras centrs. Bet Miķeļa Lismenta dabā nebija ilgi skumt par zaudēto varu. Pēc neilga laika viņš kopā ar draugu Laimoni zvejas laikā jau gāja zvejot lučus. Lisments, kurš pārvērtā un uzcēla Roju, atdusas Rojas kapos. Viņa kapa vietā stāv paša izvēlēts akmens ar uzrakstu: “Nekas nav pazaudēts. Viss ir ar mani kopā – mans liktenis, pienākums un gods.””



Par likteni, pienākumu un godu sarunājos arī ar viceadmirāli Gaidi Andreju Zeibotu, rakstot materiālu par Latvijas Kara flotes trim admirāļiem. Par to, ko katrs no viņiem paveicis, ko iespējis vai neiespējis un ko aiz sevis atstājis. Ielūkoties Latvijas Kara flotes un atjaunotās Latvijas Jūras spēku 30 gadu attīstībā īpaši svarīgi šķita Krievijas izraisītā kara dēļ, jo nedrīkstam aizmirst, ka vēsture mēdz atkārtoties un cilvēki ir spējīgi gan uz cēliem varoņdarbiem, gan milzīgu nežēlību un nodevību.

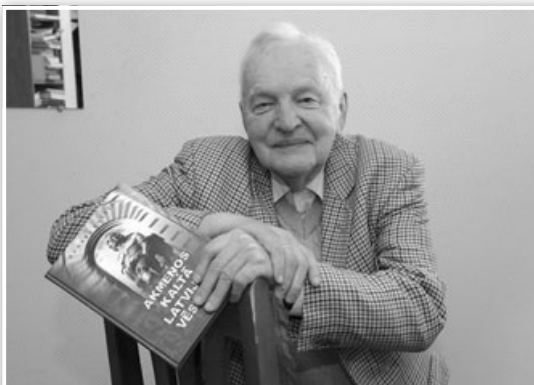
## ATMIŅAS PAR TEODORU SPĀDI. UN NE TIKAI

Sarunas laikā piedzīvoju īstu žurnālista veiksmi. Viceadmirālis Zeibots man jautāja, vai es zinot, ka starp mums ir cilvēks, kurš personīgi satīcis Teodoru Spādi.

2022. gada 28. martā 90. dzimšanas dienu nosvinēja Gunārs Kušķis,

kurš pats saka, ka 28. marts viņa dzīvē ir īpašs datums: šajā datumā 1949. gadā septiņpadsmit gadus vecajam jauniešim kara tribunāls piesprieda nāves sodu par valsts nodevību, ko aizstāja ar 25 gadiem labošanas darbu nometnē. 1955. gadā tai pašā datumā viņš tika amnestēts.

Viss sākās 1947. gada rudenī, kad, būdami naidīgi noskaņoti pret padomju varu, trīs jaunieši – Gunārs Kušķis, Edgars Grundmanis un Ints Cālītis – lika pamatus pretpadomju organizācijai “Lāčplēsis”. Pirmie domubiedri bija skolā, tie iesaistīja citus paziņas, bet organizācijas pamatus veidoja 1. ģimnāzijas audzēkņi. Lai gan bija ļoti stingra konspirācija, informācija noplūda un aktivistus arestēja. Gunārs Kušķis stāsta: “Par valsts nodevību man piesprieda nāves sodu, bet tolaik, vien dažus mēnešus vēlāk, šo soda mēru atcēla, aizstājot ar 25 gadu ieslodzījumu. Man palaimējās, jo vēl pēc dažiem mēnešiem nāves sods atkal atgriezās. 1950. gada 11. janvārī mani iesēdināja Stoljipina vagonā un izveda no Latvijas uz Kuibiševu, tad uz Pavlodaru Kazahstānā. Jau martā milzīgā sniegputenī brīdu no stacijas uz nometinājuma vietu Ekibaztuzā, kur tolaik cēla ogļraču pilsētiņu. Kad nonācu Ekibaztuzā, pēc visu procedūru veikšanas un pirkstu nospiedumu noņemšanas man bija tas gods pirmo reizi redzēt admirāli Teodoru Spādi. Viņu ļoti interesēja, kā un kāpēc esmu šeit nonācis. Spādi pārsteidza tas, cik man bija milzīgas zināšanas par Latvijas armiju. Tiešām biju



Gunārs Kušķis.



Kara flotes karoga iesvētīšana 1938. gadā. Karogu iesvēta armijas mācītājs P. Apkalsns, no viņa pa kreisi Teodors Spāde, ģenerāļi Krišjānis Berķis un Jānis Balodis.

Ļoti interesējies par armiju, arī Latvijas Kara floti, tāpēc lieliski zināju ne tikai to, kas ir Teodors Spāde, bet arī visu kara kuģu, zemūdeņu un komandieru vārdus.

No 1950. līdz 1954. gadam ar Teodoru Spādi bijām vienā izsūtījuma vietā. Mēs pārējie strādājām akmeņlauztuvēs, bet Spāde bija vienīgais latvietis, kurš strādāja nometnes grāmatvedībā. Visi zināja, ka viņš ir admirālis un flotes komandieris, laikam jau tāpēc Spādem bija iedota iesauka Nelsons. Admirālis Spāde bieži nāca runāties ar latviešiem, stāstīja, kā viņš tika arestēts un izsūtīts, bet politiskiem jautājumiem nepieskārs, lai nerastos liekas problēmas.

Spāde bija milzīgi liels vīrs, kurš izsūtījumā bija saglabājis savu virsnieka stāju, un arī viņa runas veids bija īpašs. Bet ko gan viņš, tāds liels un dižs, ar mani, septiņpadsmit gadus vecu zēnu, daudz runās, tomēr gluži kā novēlējumu pateica pravietiskus vārdus: "Ja gadījumā Latvija būs neatkarīga valsts, tad jums būs vajadzīgās zināšanas par armiju un floti."

Admirāļa Teodora Spādes novēlējums Gunāram Kušķim ir piepildījies. Gunārs Kušķis, kā pats saka, ir lepns par to, ka sarakstījis sešas Latvijas militārajam mantojumam veltītas grāmatas, tai skaitā grāmatu "Pieminekļi mīlestībai, uzvarām, zaudējumiem" un pētījumu "Latviešu militāro vienību karogi 1915 – 1940", kas ir pirmais tādai tematikai veltīts darbs Latvijā. Pirmskara Latvijas armijai un aizsargu daļām bija vairāk nekā 40 karogu, taču to liktenis 1940. un 1941. gadā pagājis austrumu virzienā, un līdz mūsdienām saglabājušos oriģinālu saskaitīšanai nevajag pat visus vienas rokas pirkstus. Kara muzejā atrodas



tikai Sapieru pulka karogs, ko, iešūtu spilvenā, visu padomju okupācijas laiku glabāja komandiera pulkveža Jura Briežes dzimta. Brīnumainā kārtā saglabāties, 1994. gadā Jūras spēku rīcībā nonāca Latvijas Kara flotes karogs. Daži no vēsturiskajiem karogiem mūsdienās atjaunoti, bet tiem vairs nav militārs raksturs, drīzāk patriotisks. Gunārs Kušķis pa kriptaiņai vien savācis un apkopojis informāciju, tomēr nezināmā par karogu likteni arvien ir vairāk nekā zināmā. "Neviens īsti nezina, kā Kara flotes karogs bija nonācis Baltkrievijas pilsētā Lidā, bet Kārlim Zālem veltītā pasākumā pie Brīvības pieminekļa klāt pienāca kāds paziņa un jautāja, vai es nezinot, varbūt kāds kolekcionārs vēlas nopirkt Latvijas Kara flotes karogu. Jautāju, kāpēc nepiedāvā Kara muzejam, esot piedāvāts, bet muzejam nav naudas, lai nopirktu. Ilmārs Lešinskis, ar kuru bijām ļoti draugi, man saka, ka vajadzētu to karogu apskatīt. Karogs atradās pie cilvēka, kurš pats bija seno ieroču kolekcionārs un izrādījās arī mecenāts, jo galu galā, neskatoties, ka karogs varēja maksāt apmēram tūkstoš dolāru, kas 1994. gadā bija liela nauda, viņš karogu vienkārši uzdāvināja Jūras spēkiem."

Par izcilu tēvijas mīlestību un mūža ieguldījumu savas tautas kultūras un vēstures apzināšanā un nodošanā jaunākajām paaudzēm un jauniešu nacionāli patriotisko audzināšanu ilggadējais sabiedriskais un kultūras darbinieks skolotājs Gunārs Kušķis apbalvots ar Triju Zvaigžņu ordeni. Lūk, tik dažādi ir stāsti par cilvēkiem. Tādi esam. Un dzīve ir tāda, kādi esam mēs paši. Un ļoti, ja mūsu sirdīs atbalsojas vēsturiskajā Kara flotes karogā ierakstītā devīze: "Mūs vieno Latvijas svētais vārds".■

Anita Freiberga



# MUMS IR PIENĀKUMS AIZSTĀVĒT SAVU VALSTI

**Katrs no trim admirāļiem – Keizerlings, Spāde un Zeibots – ir sava laika un laikmeta liecība. Par pirmajiem diviem stāsta viņu padarītie darbi, publikācijas, atmiņas, arhīva materiāli un dokumenti, bet GAIDIS ANDREJS ZEIBOTS ir šeit un tagad. Viņš labprāt stāsta, komentē un izsaka savu viedokli par vēstures notikumiem un šodien notiekošo. Stāsta daudz un aizrautīgi, bet, šķiet, vēl vairāk patur sevī. Reizēm viceadmirālis tikai viņam raksturīgi pieliec galvu un pasmaida vai ieskatās acīs un nesaka neko. Saprotu, šī tēma ir slēgta, un varbūt arī labi vien ir – mazāk zini, labāk guli. Diez cik mierīgi reizēm var gulēt pats viceadmirālis?**

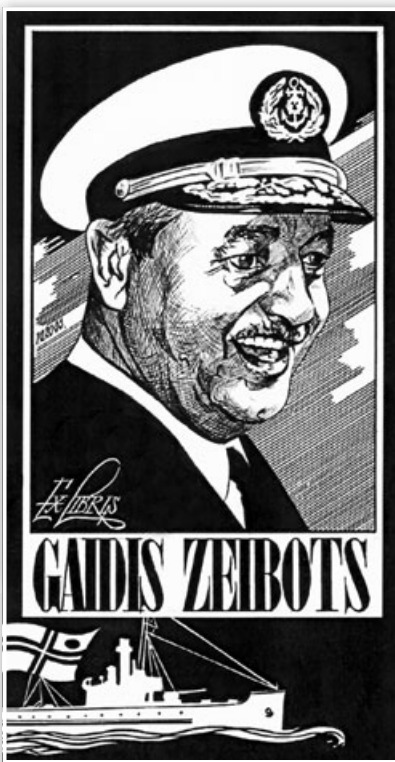


“Katram komandierim, kurš nāk, ir jāturpina iesāktais darbs un jāskatās, kā labāk to var izdarīt, nevis ienākt savā jaunajā kabinetā un teikt: tā, tagad mēs strādāsim. Nē, mēs turpināsim iesākto darbu, jo aiz tā stāv simti un tūkstoši,” tā mūsu sarunas iesākumā saka viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots, trešais admirālis Latvijas vēsturē un pagaidām vienīgais atjaunotās Latvijas laikā.

Ar viceadmirāli Gaidi Andreju Zeibotu esam tikušies ne tikai intervijās žurnālam vai gadagrāmatai, bet arī daudzos jurniecības pasākumos, tāpēc varam viens otru uzrunāt uz tu. Jau pāris gadus mani nelika mierā doma, ka gadagrāmatā vajadzētu uzrakstīt par Latvijas trim admirāļiem, kuri kalpoja un Zeibota gadījumā turpina kalpot Latvijas valstij.

1999. gada 26. augustā Latvijas Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga parakstīja pavēli par admirāļa pakāpes piešķiršanu Gaidim Andrejam





Zeibotam, un 14. septembrī admirālis Zeibots, saņemot no prezidentes admirāļa zobenu, svinīgi solīja kalpot Latvijai: "Savam godam, latvju slavai, Tēvzemei un brīvībai." Un tie nav tikai vārdi un formāls solījums, tas ir dzīves kredo, tā ir admirāļa ticība un pārliecība.

Latvijas Jūras spēki 2022. gadā atskatījās uz trīsdesmit darba gadiem, kuru laikā visa ir bijis ļoti daudz, bet šoreiz saruna ar pirmo Jūras spēku komandieri būs mazāk par viņa karjeru un Jūras spēkiem, par ko varat izlasīt vairāku iepriekšējo gadagrāmatu laidienos, vairāk runāsim par cilvēka darbu, ambīcijām, iespējām un atbildību. Arī par tuvredzību, sikmanību un nodevību toreiz un tagad, kas tik apbrīnojamā veidā sasaucas ar šīs gadagrāmatas caurvijošo tēmu – TĀDI ESAM.

"Ideja, ka atjaunotajai Latvijai būs savi Jūras spēki, bija pilnīgi pašsaprotama, jo, pateicoties 500 kilometru garajai jūras robežai, Latvija ir bijusi un būs jūras lielvalsts. Jūra, meži un kultūra, lūk, mūsu lielākā bagātība!" Šo domu viceadmirālis Zeibots ir paudis daudzkārt. Viņš bija viens no tiem, kas 1992. gadā lika pamatus Latvijas Jūras spēku sistēmai un vadīja Jūras spēku štāba un rajona darbu.

**– Ja paskatāmies vēsturiski, tad pirmajam admirālim Keizerlingam un trešajam – Zeibotam ir daudz kā kopīga, gandrīz ar roku tveramas**



Gaidis Andrejs Zeibots.

## **līdzības, jo abi Jūras spēku veidošanu iesāka tukšā vietā, praktiski no nulles.**

– Tās ir līdzības, bet jāteic, ka trešajam īsti nebija jāsāk no apaļas nulles. Savus nopelnus paceļot nedaudz augstākā līmenī, protams, varētu tā teikt, bet patiesībā jau gan Keizerlingam, gan man bija iepriekšēja jūras spēku pieredze, tikai iegūta citos spēkos un zem cita karoga. Būšu godīgs, ja atzišu, ka sākumā gāja grūti. Tas bija 1991. gada beigās un 1992. gada sākumā, kad daudzi vēl nemaz īsti neticēja Latvijas valsts pastāvēšanai, bet mēs ne tikai bijām apņēmušies, mēs jau veidojām savus Jūras spēkus. Šķiet, ka toreiz arī zemūdenes "Ronis" komandieris komandkapteinis Hugo Legzdiņš īsti neuzticējās, jo pat savu formas cepuri mums nedeva, lai pēc Latvijas laika parauga Jūras spēkiem varētu uzšūt pirmās cepures. Un arī Jūras spēku oriģinālo karogu, ko visus padomju gadus bija slēpis un saglabājis, Legzdiņš mums neuzticēja. Lai kā arī gāja, īsti pareizi nebūtu teikt, ka iesākām tukšā vietā, jo mums tomēr bija tā pieredze, ko varējām pasmelties no pirmās brīvvalsts laikiem.

### **– Cik viegli šajā ziņā bija Keizerlingam, no kā viņš varēja pasmelties?**

– Tajā laikā viņa aprindās un tuvu viņam it kā nebija cilvēku, kas būtu kompetenti kara flotes lietās. Vēstures liecībās esmu atradis tikai dažus, kuri pašos pirmsākumos kopā ar Keizerlingu varēja piedalīties kara flotes izveidē. Bet arī toreiz labas lietas aizsākās, tieši pateicoties fanātiķiem. Viens no tādiem bija Eduards Puķītis, 1. Daugavas kaujas kuģu divizionā komandieris, kas 1919. gada 13. oktobrī Rīgā ieradās kā Lubānas ezera Kara flotiles komandieris un kam



armijas virspavēlnieks ģenerālis D. Simansons ar mutisku pavēli uzdeva steigami saformēt kara un transporta floti no Rīgas ostas tvaikoņiem un velkoņiem, lai cīnītos pret Bermonta uzbrukumu Rīgai. Esmu pārliecināts, ka tajā laikā bija ļoti spēcīgs sauszemes karaspēks, un latviešu strēlnieki ir tie, kuri būtībā izcīnīja brīvību un vēsturē ir ierakstījuši neizdzēšamas lappuses.

Pašam Keizerlingam bija ļoti liela militārā pieredze, ja ielūkojamies viņa militārajās gaitās: no Liepājas izgāja Atlantijas okeānu, Indijas okeānu, aizgāja līdz Japānai un piedzīvoja krievu – japāņu karu, tāpēc jauno aizsardzības struktūru viņam bija vieglāk būvēt, jo bija milzīga militārā pieredze. Interesējoties par Keizerlingu, biju palaidis garām, ka viņš ir komandējis pat zemūdeni. Uzzinot to, kļūst pilnīgi skaidrs,

kāpēc "Ronis" un "Spīdola" bija tik modernas zemūdenes, kam vienīgajām tolaik bija grozāmie torpēdu aparāti. Kas tajā laikā šīm divām zemūdenēm deva ārpriekšrocības, salīdzinot ar visām citām pasaules zemūdenēm. Tādas nekādā gadījumā nebūtu pasūtītas, ja Keizerlingam nebūtu šīs pieredzes, ja viņš neko nezinātu par iespējami modernākajām zemūdeņu konstrukcijām un nespētu visus pārliecināt, ka Latvijai tieši tā-



Flotes admirālis Ingus Vīzulis (pa kreisi), admirāļa A. Keizerlinga mazdēls Andreass Rogals un JS kapelāns Dāvids Šterns.

das ir vajadzīgas.

Tolaik, kad sāka veidot Latvijas Bruņotos spēkus, protams, negāja viegli, bet Keizerlinga veiksmes kārts ir bijusi viņa milzīgā ietekme, viņš daudzas durvis varēja spert vaļā ar kāju. Tagad varam tikai iztēloties, kā tas viss notika, lai aptuveni piecu gadu laikā – līdz 1925. gadam – sagatavotu flotes attīstības programmu un dabūtu tādu naudu, lai varētu pasūtīt kuģus un zemūdenes Francijā. Tas liecina par cilvēka gara spēku, viņa uzņēmību un nebaidīšanos stāties pretim grūtībām, tā panākot spožu Kara flotes izveides rezultātu. Un ko par to visu viņš saņēma pretī? Ieguva sev pretiniekus, īpaši Saeimas priekšsēdētāja Paula Kalniņa personā. Daudzi vēlējas tādu personību kā Keizerlings novākt no ceļa, bet īsti nevarēja tikt viņam klāt, jo Keizerlings ar savu milzīgo pieredzi un zināšanām stāvēja galvas tiesu augstāk par dažu labu savu nelabvēli. Tomēr, kā mēdz teikt, kas meklē, tas atrod. Un tā bija viņa baltvācieša izcelsme, pret



Deviņdesmito gadu vidus. Jūras spēku komandieris Gaidis Andrejs Zeibots.



Jūras spēku flote deviņdesmitajos gados.

ko mūsu tautiešiem tolaik bija īpaši noraidošā attieksme. Grāmatas "Latvijas pilis un muižas" atvēršanas pasākumā akadēmiķis Ojārs Spārītis teica vēsturiskus vārdus: "Viss, kas mūsu tautai ir, viss nāk no baltvāciešiem." Lai vai kā, bet Keizerlinga saknes ir Latvijā, un viņa mazmazdēls kopā ar savu sievu, starp citu, Anglijā dzimušu latvieti, un bērniem katru vasaru ierodas Latvijā. Atgriežas pie saknēm. Varu teikt tikai vienu – tas ir vienkārši ģeniāli, ka Latvijai bija tāds Keizerlings.

**– Ja palasām vēstures liecībās par to, cik spoži, ar kādu vērienu un ārvalstu karakuģu piedalīšanos Keizerlings sarīkoja Kara flotes desmit ga-**

**du svinības un tūlīt pēc tam tika atvaļināts, varētu pieļaut, ka viņa milzīgie panākumi, tai skaitā starptautiskā līmenī, daudziem tautiešiem bija pēdējais rūgtais piliens viņu pašapziņas kausā, kas paātrināja admirāļa atstādināšanu.**

– Es par to nebiju iedomājies, bet viss var būt. Komentēšu līdzībās. Kad organizēju Kara flotes 80. gadadienas svinības, arī ar ārzemju karakuģu vizītēm, tā laika aizsardzības ministrs man jautāja: "Ko tu te esi uztaisījis – karakuģu festivālu?"

Bet toreiz tas nebija nekāds karakuģu festivāls, tā bija Latvijas apliecināšanās, mūsu valsts attīstības demonstrēšana sabiedrotajiem. Tā bija arī Latvijas spēju atzišana starptautiskā līmenī. Pie mums varēja just pasaules elpu, bet daudzi uz visu skatījās šauri, no savas sīkmanības skatu punkta – ja es to



nedaru, tad tas nav nekas vērā ņemams, tas nav vajadzīgs. Diemžēl.

– **Organizējot kādu tiešām vērienīgu pasākumu augstā starptautiskā līmenī, kā tas bija Keizerlinga un arī tavā gadījumā, lielā mērā nostrādā tieši cilvēka faktors, viņa kontakti un prestižs ārzemju partneru acīs.**

– Tieši tā, tas ir ārkārtīgi svarīgi. Varu pateikt par sevi. Kad biju Jūras spēku komandieris, man bija izcili labas attiecības ar NATO Militārās komitejas vadītāju ģenerāli Kujatu. Jau tad, kad tikko kļuva par komandieri, bija skaidrs, ka Latvija būs NATO valsts, un to par savu prioritāti izvirzīja mūsu prezidente Vaira Vīķe-Freiberga. Viņa deva uzdevumu panākt, lai viena no NATO Militārās komitejas sēdēm notiktu Latvijā. Bet kā to izdarīt, ja tev nav nekādu kontaktu? Taču izrādījās, ka mans adjutants un Kujata adjutants Vācijā ir mācījušies vienā skolā. Un viss notika, nākamā Militārās komitejas sēde tika noturēta Rīgā.

– **Prezidentei Vairai Vīķei-Freibergai bija lielas ambīcijas.**

– Šis vēl nebija tās lielākās ambīcijas, tikai iesildīšanās, jo tad tika izvirzīts nākamais mērķis, un mēs panācām arī NATO samita rīkošanu Rīgā.

– **Pamatā visas lietas ir atkarīgas no katra līmeņa pirmās personas ambīcijām un spējām šīs ambīcijas īstenot, kam pieminētais gadījums ir spilgts apliecinājums. Un vēl noderīgi ir arī personīgie kontakti.**

– Protams. Lūk, vēl viens piemērs. Rīgas lidostā nolaižas liela ASV kara lidmašīna, no tās izkāpj ASV Bruņoto spēku komandieris, kuru sagaidu saskaņā ar reglamentu. Pēc vārda "labdien" viņš man saka: "Es par tevi zinu visu, tu ASV Militārajā koledžā esi mācījies kopā ar manu adjutantu, kamēr astoņas stundas lidojām, viņš par tevi visu izstāstīja." Ar to gribu teikt, ka personīgi kontakti ir nepārvērtējami, un tas ir ļoti svarīgi, ka tu vari pieiet



Gaidis Andrejs Zeibots.



klāt, pajautāt vai vajadzības gadījumā jebkurā laikā piezvanīt. Tas atver ļoti daudzas durvis.

## – Vai pie Jūras spēku ieguvumiem varam pieskaitīt arī padomju kara skolās iegūto izglītību?

– Domāju, ka noteikti. Jūras spēki izveidojās praktiski tūlīt pēc neatkarības atgūšanas, salīdzinot ar citām struktūrām, kam tik raiti negāja. 1994. gadā aizsardzības ministrs bija nolēmis no amata noņemt Gaisa spēku komandieri Kārli Kīnu, jo uzskatīja, ka Gaisa spēku veidošana nav pietiekami ātra. Ministrs toreiz teica: jums abiem ir aptuveni līdzīga izglītība, abi sākat it kā tukšā vietā,



Latvijas pasts laidis klajā Jūras spēku 100. gadadienu veltītu pastmarku sēriju.

Jūras spēki ir izveidojušies, bet Gaisa spēkiem neveicas, tāpēc jāmaina komandieris. Uz ko toreiz iebildu un teicu, ka vispirms vajadzētu paskatīties, kas ir tie spēki, kuri mūsu jaunajā valstī vispār pretojas gan Gaisa spēku, gan arī Jūras spēku izveidei, un pēc tam vēl novērtēt, ar kādiem speciālistiem šis darbs ir jāpaveic. Mana stiprā aizmugure bija

cilvēki: Lešinskis, Zvaigzne, Pavlovičs, Vaļums. Man bija komanda, kurai diemžēl Latvijas valsts noņēma pielaižu, tikai man neko nevarēja izdarīt.

## – To izdara Latvijas valsts, vai tā bija NATO prasība?

– Ar NATO tam nav nekāda sakara. Nevienam no šiem cilvēkiem nav bijis struktūrās, tādu rūditu padomju virsnieku jau nebija. Ja vēsturiski paskatās, cik no Latvijas vidusskolu beigušajiem savulaik gāja uz PSRS kara skolām, redzam, ka daudzu gadu gaitā šis skaits ir samērā neliels. Tad nāca Gorbačovs ar savu *perestroiku*, un pēkšņi no Latvijas trīs reizes vairāk jauniešu iestājās kara skolās, jo laikam jau noticēja, ka kaut kas varētu mainīties. Tas bija 1986. un 1987. gads, un šie jaunie cilvēki kara skolas pabeidza 1991., 1992. un 1993. gadā. Vai mēs viņus varam uzskatīt par nevajadzīgiem cilvēkiem, vai viņi ir tikuši saindēti? Daudzi 1992. gadā, vēl mācoties kara skolās, man jautāja, ko darīt. Es atbildēju: tikko dabūsi diplomu, sēdies vilcienā vai nāc ar kājām uz Latviju, bet vispirms dabū izglītības diplomu! Un tie bija mūsējie, kuri sāka veidot Latvijas Jūras spēkus. Atbildot uz jautājumu, vai izglītība palīdzēja, isā atbilde ir – jā, izglītība ļoti palīdzēja. Ja runājam, piemēram, par Ilmāru Lešinski, tad viņš vēlējās kļūt par biologu, bet viņa tēvs, kurš kā pretpadomju elements bija sēdējis





cietumā, aizveda savu dēlu uz kara komisariātu un teica: “Tu iesi kara skolā, jo Latvijai būs vajadzīgi virsnieki!” Un viņam izrādījās taisnība. Tieši jaunie bija tie, kas bija gatavi strādāt un augt līdzī laimam, un kā komandierim man bija viegli strādāt, jo atšķirībā no sauszemes spēkiem Jūras spēkos bija bataljona līmeņa speciālisti. Laikam jau nevienā valstī nenotiek tā, kā grāmatās raksta un



Admirālis Gaidis Andrejs Zeibots un Jūras spēku komandieris Ilmārs Lešinskis 2000. gadā Ainažos piedalās veco jūrnieku godināšanā.

kā gribētos, visādiem procesiem ir jāiziet cauri. Tādiem spējīgiem virsniekiem, stūrmaņiem, sava līmeņa speciālistiem kā Ilmārs Lešinskis un Andrejs Zvaigzne, un arī citiem tika noņemtas pielāides. To izdarīja tikai mūsējie. Un viss.

**– Tā kā vēstures mācības ir ļoti svarīgas, gribētu mūsu sarunu atkal pavisīt uz senākas vēstures notikumu pusi. Pirmos desmit Latvijas Kara flotes gadus var uzskatīt par spožu panākumu laiku. Un tas attiecas gan uz tehnisko nodrošinājumu, gan personāla profesionālo izaugsmi, gan, protams, izcilu Kara flotes vadību. Kā apliecinājums Latvijas atzīšanai arī starptautiskā līmenī bija desmit gadu jubilejas svinības. Bet vēl desmit gadus vēlāk, kad Kara flotes komandieris bija admirālis Teodors Spāde, uz divdesmitās jubilejas svinībām neieradās pat Latvijas Valsts prezidents, par ārzemju delegācijām nemaz nerunājot. Kas tāds desmit gadu laikā varēja būt noticis?**

– Tad mums jāpaskatās, kas notiek ar Kara floti pēc 1931. gada. Latvijas flote tālāk vairs neattīstās, tā mēģina dzīvot un izdzīvot. Redzu, ka otrajos desmit gados tehniski nekas klāt nav nācis. Ja līdz 1931. gadam būvēja floti un mācīja cilvēkus, Liepājā izveidoja instruktoru skolu, kas lieliski un precīzi strādāja, izveidoja Krasta novērošanas dienestu, tad līdz 1939. gadam it kā nekas vairs nenotika. Varbūt pa kādai ārzemju vizītei, bet reāla tālāka attīstība, ieroču iegāde, tehniski un taktiski risinājumi – nekā tāda nav. Un divdesmit gadu svinības tam ir apliecinājums. Tajā laikā visu virzību valstī noteica divi cilvēki – prezidents Ulmanis un aizsardzības ministrs Balodis. Pieļāuju, ka viņu attieksme bija – ja mans vārds tur neskan, tad tas pasākums nav vajadzīgs, un tas lielā mērā ietekmēja arī flotes attīstību. Visticamāk, ka Teodors Spāde nevēlējās konfliktēt,



Divi "Virsaīši". 1930. – 2022.

un kāpēc kaut ko darīt, ja īsti neredz tam jēgu? Tāpēc viss aprobežojas ar to, lai jūrnieki pie pils skaisti nosoļotu. Domāju, ka šāda politika bija atbalss Ulmaņa apvērsumam. Atkal varam pārliecināties, cik milzīgu lomu spēlē cilvēka faktors, tāpēc tā nedrīkstētu būt, ka visas valsts likteni nosaka daži cilvēki.

**– Vai varam pieļaut, ka Kara flotes komandierim admirālim Teodoram Spādem valsts augstākie vadītāji izrādīja neuzticību?**

– To mēs nezinām, jo nezinām, kādas bija viņu attiecības, tāpēc varam tikai izteikt minējumus, pamatojoties uz tām liecībām, ko atrodam pieejamajos dokumentos, bet kā bija patiesībā, šajos dokumentos nemaz neparādās. Pētot oficiāli pieejamos avotus, varam izdarīt loģiskus secinājumus: ja valsts vadītājs nepiedalās Kara flotes gadadienas svinībās, tad viņš to neuzskata par vērā ņemamu notikumu. Ja pirmajos desmit gados vienmēr tika uzsvērts, ka Latvija lepojas ar savu Kara floti, un tā tiešām arī bija, tad, protams, rodas jautājums, kāpēc vēlāk vairs nelepojās. Neesmu tik fanātisks vēstures pētnieks, taču nevienā dokumentā neesmu lasījis, ka starp aizsardzības ministru Balodi un admirāli Spādi būtu bijis kāds konflikts, tomēr redzot, kāda bija, pareizāk sakot, nebija Kara flotes attīstība, varam tikai pieļaut varbūtību. Te vēlreiz gribētu uzsvērt, ka daudziem cilvēkiem ir ļoti svarīgi apliecināties un redzēt, vai viņa vārds tur parādīsies un kādā veidā tas izskanēs.

**– Man šķiet, ka šodien, pieminot divus admirāļus, lielākā godā tomēr tiek turēts Teodors Spāde, nevis Keizerlings.**

– Īsti tam nevaru piekrist, jo Bruņoto spēku rindās tieši Keizerlinga vārds skan daudz vairāk un tieši viņš tiek turēts godā. 2011. gadā Nacionālo bruņoto spēku Apvienotajā štābā tika iedibināta tradīcija virsnieku sapulču zāles štāba ēkā nosaukt ievērojamu Latvijas armijas militārpersonu vārdos. Ir ģenerāļu Mārtiņa Hartmaņa un Pētera Radziņa zāles, un kopš 2012. gada 12. aprīļa viena no zālēm nosaukta arī ievērojamā Latvijas Kara flotes virsnieka, viena no mūsu valsts militārās jūrniecības dibinātājiem admirāļa Arčibalda Keizerlinga vārdā. Spādes zāles tur nav, tāpēc par Keizerlinga negodināšanu tev īsti nav taisnība. Spādes vārds varbūt vairāk ir izskanējis Latvijas jūrniecības sabiedrībā,



jo savulaik Jūrniecības savienības entuziastu grupa organizēja Teodora Spādes pārapbedīšanu un pieminekļa atklāšanu. Bet vai tagad šis piemineklis ir pienācīgi sakārtots? Nē, nav! Kapavietas sakārtošanas jautājumu mēģināju iekustināt, bet tam nebija atsaučības. Ja sabiedrībā varbūt vairāk tiek pieminēts Spāde, tad militārajā novērtējumā augstāk tiek turēts Keizerlinga veikums.



– **Admirālis Keizerlings ziņu par savu atstādināšanu saņēma radiogrammā, kad bija militārajās mācībās jūrā. Viņu šantažēja, apsūdzēja un četrdesmit deviņu gadu vecumā izslēdza no spēles. Līdzīgi un visai nodevīgi no spēles izslēdza arī mūsu jūras spēku virsniekus, tāpēc ar tevi vēlētos parunāt par nodevību.**



– (Admirālis Zeibots mirkli ar pirkstiem bungo pa galdu.) Pirms nedaudz gadiem Latvijas Nacionālo bruņoto spēku štāba priekšnieks pulkvedis Juris Arness, kas Bruņotajos spēkos ir otrā amatpersona, sēž savā kabinetā un raksta, bet tajā pašā laikā pa radio ziņo, ka brigādes ģenerālis Ābols ir iecelts par Bruņoto spēku štāba priekšnieku. Tieši tā viss notiek arī šodien.

– **Cilvēka daba ir nemainīga.**

– Tā ir nemainīga. Visādi brīnumi notiek. Es ne tik daudz runātu par to telegrammu, ko saņēma Keizerlings, esot mācībās, bet vairāk pievērstu vērību visiem procesiem, kas notika līdz tam. Šķiet, ka viņš jau bija pateicis, ka ies projām.

– **Viņam tā bija jāgrib?**

– Esmu lasījis, ka tika pateikts, ja admirālis labprātīgi neaizies, tad tiks atvaļināts ar ierakstu, un ar tādu ierakstu Keizerlings zaudētu visu. Tā ir bijis visos laikos. Nekas nemainās. Bet vairāk tev šī jautājuma sakarā neko neteikšu.



Jūras spēku komandieris Gaidis Andrejs Zeibots kopā ar saviem Baltijas valstu kolēģiem Raimonu Baltušku un Rolandu Leitu.

**– Vai arī tu esi piedzīvojis nodevību?**

– Jā, jā! Kad biju spiests aiziet no Bruņoto spēku komandiera amata. Simt procentu. (Iestājas pauze.)

**– Pakomentē, lūdzu!**

– Labāk ne. Dzīvē tā notiek, un tas nav tikai Bruņotajos spēkos, tas ir jebkur.

**– Kā tev šķiet, kā šodien Latvijā visvairāk pietrūkst?**

– Viss atkarīgs no spēlētājiem, no komandas attiecīgajā laikā, arī situācija ietekmē, un mērķis, ko vēlies sasniegt. Valstij ir vajadzīgs mērķis, un tādi mums ir bijuši: iestāšanās Eiropas Savienībā un NATO, eiro ieviešana. Protams, notika lielas diskusijas, bet visas lietas virzījās uz mērķi. Kāds tagad mums ir mērķis? Kādu mērķi ir izvirzījusi Latvijas politiskā vadība? Apsteigt Igauniju un Lietuvu? Tas nav mērķis! Uzlabot labklājību? Tas ir tukšs sauklis. Ja būs mērķis, mēs ap to apvienosimies.

**– Ja runājam par Jūras spēkiem, vai tiem ir definēts mērķis, teiksim, nākamajiem trīsdesmit gadiem?**

– Sākšu no attāluma un atgriezīšos pie 2002. un 2003. gada, kad notika intensīvas sarunas par iestāšanos NATO. Ir tāds formāts kā NATO Militārās komitejas un kandidātvalsts sarunu process. Kopā ar tā laika premjerministru Andri Bērziņu esam aizbraukuši uz sanāksmi, notiek sarunas, nabaga Bērziņš atbild uz jautājumiem, ziņo, kas notiek Latvijā, visi jautā un jautā. Kad šī iztaujāšana jau tuvojās divām stundām, kas noteiktas formāta ietvaros, kāds no dalībniekiem piespiež pogu un saka: "Palicis maz laika, varbūt paklausīsimies, ko saka



Bruņoto spēku pārstāvis?" Militārās komitejas priekšnieks uz to saka: "Latvijas Bruņotie spēki visu izdarīs, bet mums būtu skaidri jāzina, ko Latvija iesāks ar korupciju, tāpēc, premjera kungs, jums jautājums..." Vai esmu atbildējis uz tavu jautājumu?

Jūras spēkiem ir plāns un mērķis, un mēs zinām, kā to visu var izpildīt, cita lieta ir tā, ka daudzi šajos procesos vēlas politiski iejaukties. Pirms laika bija pirmā publiskā jaunās aizsardzības koncepcijas apspriešana.

Varējām paklausīties, par ko ir runa

un kā tas ietekmēs Bruņoto spēku attīstības programmu. Programmā viss bija loģiski salikts, bet politiskais bloks pēkšņi pasaka, ka valstī jāievieš obligātais dienests. Politīķi saka, iesauksim piecus vai desmit tūkstošus gadā, un apgalvo, ka infrastruktūra, kur tos izvietot, taču ir. Jā, infrastruktūra jau ir, bet cilvēki taču ir jānāca. Lai apmācītu trīssimt cilvēku, vajag jaunu mācību bataljonu, katram mācību bataljonam ir komandieris, štāba priekšnieks, struktūras, vadu un rotu komandieri, bet kur to visu ņemt, ja pat esošās kaujas vienības nav līdz galam nokomplektētas? Politīķi apgalvo, ka obligātais dienests ir patriotiskā audzināšana, piesaistīs cilvēkus valstij. Kādā veidā? Patriotiskā audzināšana sākas ģimenē un turpinās skolā, bet patriotiskā audzināšana nav armijas uzdevums, jo armija māca pareizi un efektīvi izmantot ieročus un nogalināt.

Bruņotajiem spēkiem ir izstrādāts ilgtermiņa attīstības plāns, soli pa solim tas tiek pildīts, un korekcijas notiek atkarībā no pieņemtā budžeta un aktuālajām vajadzībām. Valsts svētku parādē mēs priecājamies redzēt, kā viss ir attīstījies. Kad es vēl biju komandieris, mums faktiski nebija, ko parādē parādīt. Dzīve ievieš savas korekcijas, īpaši tagad, kad Ukrainā notiek karš, tāpēc domāju, ka mums priekšā ir ļoti smags laiks. Nav šaubu, Ukraina karā uzvarēs, bet ir jautājums, kas pēc tam notiks Krievijā? Skaidrs, ka mierīgi tur nebūs, un tas mums neko labu nesola.

**– Zeibota kungs, tu esi ļoti pieredzējis un zinošs profesionālis, vieds cilvēks, tavs tituls, sūtība un pienākums būtu sniegt konsultācijas, tajā skaitā arī politiķiem.**

– (Bungo ar pirkstiem pa galdu.) Mēģinu būt konsultants, bet palīdzēt var tikai tad, ja tevi grib dzirdēt. Jau piecpadsmit gadus esmu Latvijas ģenerāļu kluba vadītājs, un viens no mūsu uzdevumiem ir palīdzēt gan Bruņoto spēku, gan Aizsardzības ministrijas sistēmai, struktūrai un cilvēkiem, jo daudzās lietās mums tiešām ir pieredze un redzējums, tāpēc varam būt eksperti. Katru gadu



Piemīņas akmens admirālim  
Arčibaldam Keizerlingam Grobiņā.



pārrunājam, kā mums ir veicies ar šiem uzdevumiem, un esam nākuši pie secinājuma, ko ierakstijām arī protokolā, ka varam palīdzēt tikai tiem un tad, kas un kad to vēlas. Pirms kāda laika kādai amatpersonai atklāti teicām, ka palīdzēsim nevis militāros, bet politiskos jautājumos, un šis cilvēks atbildēja: "Man jūsu palīdzība nav vajadzīga."

**– Bet Jūras spēkos noteikti tā nav, tur taču viceadmirāļa Zeibota teiktajā ieklausās. Vai ir lietas, par kurām pirmais Jūras spēku komandieris ir gandarīts?**

– Pirmkārt, gandarīts esmu par to, ka Latvijā ir izveidoti stipri Jūras spēki un ir cilvēku kolektīvs, kas tās lietas var darīt. Tas ir pats svarīgākais. Otra lieta, par ko esmu gandarīts, ka Jūras spēki nav pazaudējuši savas saknes. Ir izveidota Jūras spēku kopkajīte, un jau trīs gadus notiek Jūras spēku veterānu saieti, jo galvenā ideja ir nepazaudēt citam citu. Tas ir ļoti svarīgi. Un trešā lieta, esmu lepns, ka cilvēki domā, kā vislabāk sevi parādīt un attīstīties. Tas arī ir svarīgi. Prieks arī par to, ka labi strādā Kuģu krustmāšu biedrība, un vēl ir apstiprināts Jūras spēku simbols, tas ir ronis Hugo. Tagad visas Jūras spēku lietas rotās šis simbols.

**– Leģenda turpinās.**

– Tieši tā. Leģenda turpinās. Un turpinās arī Jūras spēku attīstība. Varam būt lepmi, ka Jūras spēki ļoti labi ir iekļāvušies NATO struktūrās, ieguvuši autoritāti, un mēs varam lepoties ar saviem virsniekiem. Profesionāļi dara savu darbu un visu zina vairāk un labāk nekā es.

**– Kā mēs varētu raksturot admirāļa Keizerlings, admirāļa Spādes un admirāļa Zeibota laiku?**

– Katrs no viņiem bija savā laikā un ar savām lietām. Katrs savā laikā izdarīja to, ko varēja izdarīt, un to visvairāk attiecinu uz Spādi. Droši vien viņš vairāk nevarēja izdarīt, ja būtu varējis, noteikti būtu izdarījis citādāk. Sākoties Otrajam pasaules karam, mūsu modernās zemūdenes tika atdotas un pārņemtas. Neviļus gribas jautāt, kur tajā laikā, kad zemūdenes pārņēma krievi, bija admirālis Spāde? Līdz pat šim brīdim nekādi nevaru saprast, kā tas varēja būt. Protams, šodien varam gudri runāt un improvizēt, bet nezinām detaļas, kas notika pili.

Jau deviņdesmito gadu sākumā Latvijas, Lietuvas un Igaunijas jūras spēku komandieri bijām pieņēmuši kopīgu lēmumu – mēs negaidīsim nekādas komandas, aizstāvēsim savas valstis.

Pirms vairākiem gadiem Latvijas militāristi bija iniciatori likumam, kas tagad ir pieņemts un nosaka – jebkurš komandieris pieņem lēmumu aizstāvēt savu valsti, negaidot nevienu pavēli. Nevienu! Mums ir pienākums aizstāvēt savu valsti, negaidot nevienu politisko lēmumu.■

Ar viceadmirāli sarunājās Anita Freiberga





# VĒSTURES SKICEŠ ADMIRĀLA ARČIBALDA PĒTERA TEOFILA KEIZERLINGA LAIKS

1919. gada 25. martā ar apsardzības ministra pavēli tiek izsludināti pirmie noteikumi par kara jūrnieku dienesta pakāpēm un apgērbu. 1919. gada 16. jūlijā ar Vidzemes divīzijas komandiera pulkveža J. Zemitāna pavēli izveidota Jūras spēku rota. 1919. gada 22. jūlijā izveidota Aiviekstes kara flotile, komandieris virsleitnants E. Puķītis. 1919. gada 10. augustā pie armijas Virspavēlnieka štāba izveidota Jūras nodaļa jūras leitnanta M. Zalcmaņa vadībā. Vēlāk nodaļa tiek saukta par Jūras apsardzības daļu, 1920. gada 14. jūlijā pārdēvēta par Jūras pārvaldi, bet 1921. gada pavasarī likvidēta, flotes lietas nodotas Galvenā štāba pārziņā. 1921. gada 12. jūnijā kara flotē ieskaita pirmo karakuģi – vācu mīnu kuģi M68, kas pēc remonta stājas ierindā 1922. gada 10. novembrī kā flagkuģis "Virsaitis". 1922. gada 10. augustā Ministru kabinets izdod Noteikumus par Latvijas valsts, tirdzniecības, amatpersonu un atsevišķu iestāžu flagām un karakuģu karogiem. 1922. gada 26. augustā apsardzības ministrs ar pavēli izsludina Noteikumus par flagu un karogu lietošanu apsardzības resorā. 1922. gada 1. decembrī dibināta jūras aviācija kā Jūras aviācijas nodaļa pie Latvijas armijas Aviācijas divīziona. 1923. gada 14. aprīlī Kara ministrija iesniedz Ministru kabinetam likumprojektu "Par Kara flotes lielo būvprogrammu" septiņiem gadiem, ko apstiprina nepilnā veidā. 1924. gada 27. jūnijā dibināta Jūras krastu aizsardzības eskadra, komandieris jūras kapteinis A. Keizerlings.



Jūras krastu aizsardzības eskadras komandieris  
admirālis Arčibalds Keizerlings. 1930. gadi.

Arčibalds Pēteris Teofils Keizerlings (*von Keyserling*, 1882–1951) dzimis vienā dienā ar Latviju – 18. novembrī, tikai trīsdesmit sešus gadus agrāk, Grobiņas pagasta Augules muižā muižnieka ierēdņa ģimenē. 1895. gadā viņš iestājās Krievijas impērijas kara flotes Jūras kadetu korpusā, kuru pabeidza



## TĀDI ESAM 2022

1901. gadā. Piedalījās Krievijas – Japānas karā, apbalvots par varonību Portarturas aizstāvēšanā un Cusimas kaujā, pēc kuras 1905. gada maijā nokļuva japāņu gūstā. Tā paša gada novembrī no gūsta atbrīvots. Pēc atbrīvošanas un paaugstināšanas par leitnantu Keizerlings 1906. gadā bija vecākais virsnieks uz



Admirālis Arčibalds Keizerlings un ārzemju viesi. 1930. gads.



Admirālis Arčibalds Keizerlings (otrais no kreisās) ar viesiem uz kuģa klāja. 1930. gadi.



Kara flotes kuģis "Virsaitis".

mīnu kreisera, pēc tam atgriezās Liepājā, kur 1907. – 1908. gadā mācījās zemūdeņu kursus. Pabeidzis kursus, viņš atkal devās uz Vladivostoku, kur dienēja Krievijas Klusā okeāna flotē un 1908. – 1912. gadā bija zemūdenes "Feldmaršals grāfs Šeremetjevs" kapteinis. 1911. gadā Keizerlingu paaugstināja vecākā leitnanta dienesta pakāpē. Pēc pārcelšanas uz Baltijas kara floti bija eskadras mīnu kuģa kapteinis, piedalījās Pirmajā pasaules karā, kura beigās jau bija 1. ranga kapteinis. 1918. gada jūlijā atvaļinājās no karadienesta. 1919. gada sākumā A. Keizerlings iestājās Baltijas landesvērē, kur dienēja kā kavalērijas eskadrona komandieris rotmistra dienesta pakāpē.

1919. gada augustā ieskaitīts Latvijas armijā, bet 1920. gada 1. aprīlī iecelts par armijas Virspavēlnieka štāba (vēlāk Galvenais štābs) sevišķu uzdevumu virsnieku jūras jautājumos. No 1924. gada marta sevišķu uzdevumu virsnieks jūras jautājumos Armijas komandiera štābā.

1924. gada 27. jūnijā Jūras aviācijas nodaļu ieskaitīja jaundibinātās Jūras krastu aizsardzības eskadras sastāvā. 1924. gada 25. oktobrī Latvijas Kara ministrija paraksta līgumu ar Francijas kuģu būvētavām par divu zemūdeņu

un divu mīnu kuģu būvi. 1925. gada 1. maijā atvērta flotes instruktoru skola. 1926. gada 1. maijā izveidots Jūras aviācijas divizions. 1926. gada oktobrī Latvijā ierodas Brestas kuģu būvētavās Francijā uzbūvētie mīnu kuģi "Viesturs" un "Imanta", vēlāk arī zemūdenes "Spīdola" un "Ronis". 1927. gadā ar kara ministra



Vācijas kara kuģis "M-68" 1919. gada jūlijā iekļauts Latvijas kara flotē un nodēvēts par "Virsaiti". Pēc remonta un pārbūves Rīgas biržas komitejas darbnīcās tas kļuva par Latvijas kara flotes flagkuģi. 20. gadsimta 20. un 30. gados "Virsaitis" veica valsts reprezentācijas braucienus, piedalījās kara flotes manevros. 1940. gada 19. augustā iekļauts PSRS Baltijas kara flotes sastāvā ar nosaukumu "T-297". 1941. gada 25. jūlijā atkal nosaukts par "Virsaiti". Otrā pasaules kara laikā PSRS kara flotes sastāvā aizstāvēja Ļeņingradu. 1941. gada 2. decembrī, evakuējot Sarkanās armijas daļas no Hanko pussalas karabāzes Somu līcī, "Virsaitis" uzbrauca uz minas un nogrīma. Attēlā: kuģa remonts Liepājas dokā.

parvēli par eskadras gada svētkiem nosaka 12. jūniju. 1927. gada 18. novembrī eskadras komandierim A. Keizerlingam piešķir admirāļa dienesta pakāpi.

A. Keizerlinga jūras virsnieka karjeru nosacīti var sadalīt divās daļās: dienests un kāpšana pa karjeras kāpnēm Krievijas impērijas kara flotē un spožs karjeras uzliesmojums un tās apdzišana jaundibinātās Latvijas armijā. Lai gan pieredzējušajam un kara liesmās rūdītajam Keizerlingam, kurš bija pieradis pie Krievijas plašajiem vērieniem, Latvijas ierobežotās spējas un arī ne īpaši plašais redzējums kara flotes attīstībā piezemēja ambīcijas, tomēr nevar teikt, ka viņš no tām pilnībā atteicās.

Keizerlings bija lielisks padomdevējs Latvijas kara flotes izveides jautājumos Valsts prezidentam Jānim Čakstem, kurš lieliski izprata kara flotes nepieciešamību. Jau 1919. gada Parīzes Miera konferences laikā viņš centās Latvijai iegūt karakuģus, lai gan apzinājās, ka jaunā valsts vēl nav finansiāli tik stipra, lai varētu tādus uzturēt. Tomēr prezidents ideju par kara flotes izveidošanu neatmeta un 1923. gada 25. janvārī nāca klajā ar ierosinājumu, ka Latvijai vajadzīga neliela, bet labi apbruņota flote – vidēja lieluma karakuģi un zemūdens laivas,



## TĀDI ESAM 2022

kā līdz 1928. gadam sauca zemūdenes. Lietu kārtošanu atstāja Kara ministrijas ziņā, kas 1924. gadā Ministru kabinetam iesniedza redzējumu par to, kā veidot kara flotes būvprogrammu: septiņu gadu laikā vajadzētu iegādāties četrus iznīcinātājus, četras zemūdens laivas, vienu sargkuģi, divus aizzogotājus mīnu tralerus, 12 hidroplānus un 1500 mīnu.



Jūras krastu aizsardzības eskadras komandieris admirālis Arčibalds Keizerlings (pa labi) un Igaunijas flotes komandieris admirālis Hermans fon Zalca. Kuivaste, 1930./1931. gads.



Jūras krastu aizsardzības eskadras 10 gadu svinības. Liepāja, 1931. gada 12. jūnijs. Ceturtais no labās – admirālis Arčibalds Keizerlings.

Ministru kabinetā sākās karstas diskusijas, projekta oponenti piesauca finansiālās grūtības un citas vajadzības, tāpēc ilgtermiņa projekta vietā tika pieņemta četrgadīga būvprogramma, saskaņā ar kuru bija paredzēti iegādāties divus mīnu tralerus, divas zemūdens laivas, sešus hidroplānus un 500 mīnu. Šo projektu vēl vajadzēja apstiprināt Saeimā, kur atkal izvērsās karstas debates. Daļa sociāldemokrātu deputātu bija pārliecināti, ka Latvijas piekrastes aizsardzībai karakuģi nav vajadzīgi, to daudz labāk varētu īstenot, gar piekrasti izvietojot artilērijas sistēmas, un šo viedokli dedzīgi aizstāvēja artilērijas inspektors ģenerālis E. Kalniņš. Tomēr kara ministram F. Birkenšteiņam izdevās klātesošos pārliecināt, ka šāda aizsardzības sistēma izmaksātu reizes desmit dārgāk, un tas jau bija nopietns arguments, lai Saeima dotu zaļo gaismu kara flotes īstermiņa būvprogrammas īstenošanai.

Bija pienācis 1926. gads, kad vajadzēja dot vārdus jaunbūvējamiem kuģiem, un eskadras komandieris jūras kapteinis A. Keizerlings ierosināja mīnu tralerus saukt "Pulkvedis Kalpaks" un "Viesturs", bet zemūdens laivas – "Ronis" un "Lidaka". Par to rakstīja presē, arī populārajā žurnālā "Atpūta". Sarunām un diskusijām punktu pielika Valsts prezidents Jānis Čakste ar savu 1926. gada 9. marta pavēli Nr. 57, kurā teikts: aizzogotājs mīnu traleris Nr.1 – "Imanta", aizzogotājs mīnu traleris Nr.2 – "Virsaitis", zemūdens laiva Nr. 1 – "Ronis", zemūdens laiva Nr.2 – "Spīdola".

Ļoti nozīmīgs Latvijas kara flotei un A. Keizerlingam, kurš būtībā bija flotes attīstības plāna autors, bija 1927. gads, kad 20. maijā Latvijas Jūras krastu aizsardzības eskadras komandiera jūras kapteiņa A. Keizerlinga vadībā Liepājas



kara ostā reizē iebrauca kara kuģis "Virsaitis", zemūdenes "Ronis" un "Spīdola" un abi minū traleri – "Imanta" un "Viesturs". Bija pagājuši seši gadi, un jaunizveidotā flote varēja stāties Valsts prezidenta, nu jau Gustava Zemgala priekšā. Svinīgajā pieņemšanā 1927. gada 12. jūnijā piedalījās Valsts prezidents, kara ministrs R. Bangerskis, armijas komandieris ģenerālis P. Radziņš un citas augstas amatpersonas. Eskadras komandieris A. Keizerlings ar lepnumu izrādīja eskadru, kuru parādē vēl papildināja Jūras aviācijas divizona divi hidroplāni. Kad Valsts prezidents ar pavadoņiem atstāja karakuģi "Virsaitis", viņu pavadīja kara jūrnieku goda sardze un 21 salūta šāviens. Tā paša gada 17. novembrī, dienu pirms Latvijas devītās un A. Keizerlinga 45. dzimšanas dienas, Valsts prezidents paaugstināja jūras kapteini A. Keizerlingu nākamajā dienesta pakāpē – par admirāli.



Admirālis Keizerlings prata pārstāvēt savu valsti, Latvijas kara floti un arī pats sevi. Dalība Latvijas prezidentu vizītēs, kas norisinājās visaugstākajā līmenī, eskadrai bija ierasta prakse. Tikpat saprotams bija tas, ka Latvijas Jūras krastu aizsardzības eskadrai bez savu tiešo pienākumu pildīšanas vajadzēja uzņemties arī Latvijas valsts reprezentāciju aiz valsts robežām, ko tā veica teicami. Sākot no 1921. gada, regulāri bija jāuzņem ārzemju karakuģu vizītes. Latvijā ne reizi vien ieradās Francijas, Lielbritānijas, Igaunijas, ASV, Zviedrijas, Somijas, Vācijas, Nīderlandes, Dānijas kara flotes kuģi. Tieši tāpat arī mūsu "Virsaitis" devās oficiālās ārvalstu vizītēs.



Zemūdenes "Ronis" un "Spīdola" Rīgā.

Izmantojot savas diplomāta spējas un plašo pazišanos, admirālis Keizerlings eskadras desmit gadu jubilejas svinības organizēja ar patiesu vērienu, un 1931. gada 12. jūnijs izvērtās par plašu starptautisku notikumu – Latvijas eskadru jubilejā sveica astoņu draudzīgu valstu karakuģi. Tā bija vienīgā reize laikā starp Pirmo un Otro pasaules karu, kad neitrālā ostā draudzīgi satikās Pirmā pasaules kara ienaidnieki – Vācijas, Lielbritānijas un Francijas karakuģi. No 10. līdz 12. jūnijam Liepājā notika viena no grandiozākajām astoņu valstu 25 karakuģu parādēm pēc Pirmā pasaules kara, kas deva Latvijai lielu starptautisku atpazīstamību un prestižu, un par to vislielākais nopelns bija admirālim Keizerlingam.



Liepāja uz dažām dienām bija kļuvusi par starptautisku kara jūrnieku pilsētu, kurā vienlaikus viesojās vairāk nekā desmit tūkstoši jūrnieku no astoņām valstīm. Notika pieņemšanas visaugstākajā līmenī, dievkalpojums Kara ostas baznīcā, divizona angāros bija kopējs svētku mielasts, vakarā kūrmājā balle virsniekiem, bet Lāčplēša parkā instruktoriem un matrožiem. Eskadras desmit gadu svinības tiešām bija grandiozas un tajā pat laikā pārdomātas.

Lai gan tieši pateicoties grāfam Keizerlingam valstī sāka veidoties kara flote, ko vajadzētu pienācīgi novērtēt, daudziem tomēr nepatika admirāļa panākumi un ietekme: viņš bija jūras virsnieks ar daudzu gadu praksi, spožs diplomāts, pārvaldīja angļu, franču, vācu, krievu un ciešamā līmenī arī latviešu valodu. Atklāti jau neviens neteica, ka īstais iemesls nepatikai ir tieši viņa profesionālās spējas, tāpēc par argumentu cīņai pret admirāli kalpoja viņa grāfa tituls, aristokrāta paražas un dzīvesveids, nepilnīga latviešu valodas prasme, it kā vācbaltiešu izcelsmes jūras virsnieku protežēšana. Patiesībā daļa latviešu gluži vienkārši gribēja tikt vaļā no eskadras aristokrātiskās izcelsmes komandiera, jo katram latvietim taču dziļi sirdī kvēloja naids pret vācu muižniekiem. Tomēr, lai Keizerlingu atbrīvotu no amata, vajadzēja atrast pieņemamu ieganstu. Un šāds iegansts arī atradās, ne velti saka – kas meklē, tas atrod. Izdevīgs brīdis admirāļa Keizerlinga atbrīvošanai radās, kad Valsts prezidents Alberts Kviesis bija atvaļinājumā un pēc Satversmes burta viņa amatu pildīja Saeimas priekšsēdētājs Pauls Kalniņš. Admirālim Keizerlingam izvirzīja apsūdzību, ka viņš eskadrā manevru laikā Kuivistē pieļāvis spirta kontrabandu. Patiesībā tā bija plaši izplatīta prakse, ka, atrodoties ārzemēs, kara jūrnieki brīvistās varēja nopirkt preces par zemāku cenu. Tomēr šoreiz Saeimas priekšsēdētājs P. Kalniņš uzstāja, ka kara jūrnieku pirktā spirta ieviešana Latvijā ir uzskatāma par kontrabandu, un atbildību par to vajadzēja uzņemties admirālim Keizerlingam. P. Kalniņš joprojām nevarēja piedot Keizerlingam, ka viņš 1924. gadā Saeimu pārliecināja par flotes būvprogrammu, aizšķērsojot ceļu E. Kalniņa artilērijas projektam. Tā 1931. gadā tika izspēlēts politisks farss.

Admirālis Keizerlings par savu atstādināšanu sakarā ar aiziešanu pensijā uzziņāja no Latvijas radiofona ziņām, ko noklausījās uz karakuģa "Virsaitis", kas kopā ar "Viesturu" un "Imantu" jau piecas stundas atradās ceļā uz kārtējām mīnu izlikšanas un tralēšanas mācībām Rīgas jūras līcī. Savam tiešajam priekšniekam Armijas komandierim viņš nosūtīja šifrētu telegrammu: "Atrodos manevros Rīgas līcī, noklausījos Latvijas radiofona ziņas, kurās bija teikts, ka es, admirālis Keizerlings, esmu iesniedzis Jums ziņojumu par vēlēšanos iet pensijā. Man par šādu iesniegumu nekas nav zināms, tādu neesmu arī rakstījis. Paraksts: admirālis Keizerlings."

Nākamajā dienā visi trīs karakuģi atgriezās ostā. Nav dokumentāras liecības par to, ko runāja admirālis un Armijas komandieris un kas šajā tikšanās reizē notika.



Politiskā farsa rezultātā četrdesmit deviņu gadu vecumā admirālis Keizerlings bija spiests aiziet pensijā no paša izveidotās eskadras. Viņam piešķīra pilnu pensiju un atstāja tiesības nēsāt formu, ko viņš ar lepnumu arī darija. 1931. gada 3. novembrī viņu oficiāli svītroja no eskadras štāba virsnieku sarakstiem. A. Keizerlinga dienesta gaitu sarakstā tika izdarīts ieraksts: "Atvaļinājies uz paša vēlēšanos." Turpmākajos gados atvaļinātais admirālis dzīvoja gan Rīgā, gan savās lauku mājās Vecmoku pagastā, darbojās akciju sabiedrības "Drošība" valdē. 1939. gada septembrī viņš kopā ar vācbaltiešu kopienas lielāko daļu izceļoja uz Vāciju, kur 1951. gadā Frankfurtē pie Mainas noslēdzās pirmā Latvijas Kara flotes admirāļa mūžs.

"Daugavas Vanagu Mēnešraksta" 1969. gada janvāra izdevumā rakstā par Latvijas Kara floti A. Keizerlings raksturots kā "ļoti aristokrātisks un reprezentatīvs, sabiedrīks, draudzīgs un praktisks cilvēks, kas iemantoja savu padoto cieņu un ārzemnieku apbrīnu. Ārzemju novērotāji vērtēja viņu kā labu organizatoru un administratoru. Admirālis Keizerlings ieguldīja visu savu enerģiju un zināšanas Latvijas jūras piekrastes aizsardzībā."

Savas militārās karjeras laikā A. Keizerlings saņēmis Latvijas 2. šķiras Triju Zvaigžņu ordeni, Dānijas 1. šķiras Danebroga ordeni, Francijas 3. šķiras Goda Leģiona ordeni, Krievijas Sv. Jura zobenu, 4. šķiras Sv. Vladimira ordeni, 2. un 3. šķiras Sv. Staņislava ordeni, 2. un 3. šķiras Sv. Annas ordeni, kā arī vairākus citus augstus Igaunijas, Lietuvas, Somijas un Zviedrijas apbalvojumus.

2011. gadā Nacionālo bruņoto spēku Apvienotajā štābā tika iedibināta tradīcija virsnieku sapulču zāles štāba ēkā nosaukt ievērojamu Latvijas armijas militārpersonu vārdos. Tagad ir ģenerāļu Mārtiņa Hartmaņa un Pētera Radziņa zāles, bet kopš 2012. gada 12. aprīļa viena no zālēm nosaukta ievērojamā Latvijas Kara flotes virsnieka, viena no mūsu valsts militārās jūrniecības dibinātājiem admirāļa Arčibalda Keizerlinga vārdā.

Kara flotes divdesmit gadu jubilejā nepiedalījās Valsts prezidents un no ārzemju viesiem bija ieradusies vienīgi Igaunijas Kara flotes delegācija. Prezidenta apsveikumu nolasīja admirālis Teodors Spāde, bet sākuma uzrunu un beigu runu teica kara ministrs ģenerālis Jānis Balodis. Noslēgumā viņš sacīja: "Lai 20 gadu svētkos man atļauts pateikties flotes celmlaužiem jūras virsleitnantam Zalcmaņa kungam, jūras kapteinim Brieža kungam un admirālim Keizerlinga kungam, kas ļoti daudz darījuši flotes labā."

No 1931. gada līdz pat Latvijas neatkarības zaudēšanai 1940. gadā tā arī netika īstenots admirāļa Keizerlinga pilnais Latvijas kara flotes izveides plāns.■

Stāstījumu veidoja Anita Freiberga



## ADMIRĀLA TEODORA SPĀDES ĻAIKS

**“1990. gada 29. aprīli Teodora Spādes zārku nesa latviešu jūrskolnieki, viņu izvadīja mācītājs bija Juris Rubenis. Pavadītāju vidū bez nedaudzajiem vēl palikušajiem Latvijas Kara flotes jūrniekiem un kādreizējās Krišjāņa Valdemāra jūrskolas audzēkņiem bija šodienas jūrnieki, zvejnieki, burātāji. Taču vēl vairāk bija cilvēku, kuriem nav bijis nekā kopīga ar armiju, floti vai vispār jūru. Daudz bija bijušo ieslodzīto vai izsūtīto, daudz bija to, kuru radinieki gājuši bojā nometnēs un trimdā. Viņi bija atnākuši nolikt ziedus uz T. Spādes kapa savu dzimtenē nepārvesto tuvinieku piemiņai,” raksta Arvis Pope, kurš bija viens no admirāļa Teodora Spādes pārapbedīšanas iniciatoriem un īstenotājiem. Pēc piecdesmit gadiem admirālis no trimdas Kazahijā atgriezās dzimtās zemes klēpī.**



Latvijas Kara flotes komandieris admirālis Teodors Spāde. 1930. gadu beigas.

Teodors Spāde (1891–1970) dzimis Ventspilī. 1914. gada jūlijā ieskaitīts Krievijas impērijas jūras kara flotē, dienējis Baltijas flotē, no 1915. gada aprīļa virsnieks Melnās jūras flotē. 1920. gadā atgriezies Latvijā, no 1926. gada 20. maija dienestā Latvijas armijā, Jūras novērošanas dienesta priekšnieks. 1927.–1928. gadā mācījies Francijas Jūras kara akadēmijā. No 1929. gada karakuģa “Virsaitis” komandieris.

Vēstures izziņātājs un Jūrniecības gadagrāmatas pirmais redaktors Arvis Pope ir cilvēks, kurš visvairāk un pamatīgāk bija pētījis admirāļa Teodora Spādes dzīves gājumu. Viņš raksta: “Pāris mēnešus pēc tam, kad T. Spāde ar izcilnieka zelta krūšu nozīmi absolvējis Rīgas Politehnisko institūtu, sākas pasaules karš (toreiz vēl bez numura “pirmais”). Vai Spāde iestājas armijā brīvprātīgi, vai arī tiek iesaukts, dažādu avotu informācija ir atšķirīga. Jaunais kurzemnieks ar augstskolas izglītību tiek nozīmēts Kara flotē un





komandēts uz praporščiku skolu Pēterburgā. Kara laika apmācības kurss augstskolu beigušajiem ir īss, un jau 1914. gada beigās T. Spāde tiek ieskaitīts Baltijas jūras flotē.

Tomēr viņa flotes virsnieka gaitas pasaules karā un daļēji arī turpmākie notikumi saistīti ar Melno jūru, uz kurieni viņu pārceļ 1915. gadā. Mičmaņa dienesta pakāpē viņš uzkāpj uz linijkuģa "Ivan Zlatoust" un drīz piedalās jūras kaujā ar vācu kreiseri "Goeben". Vēlāk T. Spāde piedalās cīņās, būdams torpēdkuģu "Svirepij" un "Stremiteļnij" komandieris. T. Spāde paliek uzticīgs Krievijas impērijai dotajam zvērestam un pēc Oktobra apvērsuma cīnās pret nelikumīgajiem varas uzurpatoriem – boļševikiem. Viņš ir torpēdkuteru nodaļas komandieris neatkarīgās Gruzijas Kara flotē, tad ģenerāļa Deņikina valdības sakaru virsnieks un Sevastopoles komandants.

Dažus mēnešus T. Spāde pavada gūstā Turcijā, no kurienes 1920. gada decembrī atgriežas Latvijā. Brīvības cīņas jau izcīnītas, tikko noslēgts miera līgums ar Padomju Krieviju. Latvijai Kara eskadras tobrīd nav, tās nākošais flagmaņkuģis vēl atrodas remontā Daugavgrīvā. Bijušais Krievijas un Gruzijas kara flotes virsnieks, divu sv. Annas ordeņu un sv. Staņislava ordeņa kavalieris pievēršas privātai saimnieciskai darbībai – kuģniecībai. Kopā ar vecāko brāli Kārli un citiem interesentiem viņš Ventspilī piedalās kuģniecības sabiedrības "Ausma" dibināšanā. Viņš ir nelielā motorburinieka "Lina" līdzīpašnieks; kuģītis nogrimst 1923. gada vasarā pie Akmeņraga.

Latvijas Kara eskadra nomināli tiek dibināta 1921. gada 12. jūnijā, kad ierindā stājas tās pirmais karakuģis un vēlākais flagmanis "Virsaitis" (bijušais vācu mīnu licējs M-68). Teodors Spāde 1926. gada rudenī pieņem uzaicinājumu iestāties Latvijas armijā, respektīvi, tās Kara eskadrā. Sākas viņa dzīves otrš, visspožākais cēliens. Ar kapteiņa dienesta pakāpi T. Spāde tiek nozīmēts par Jūras novērošanas dienesta priekšnieku. 1927. gada pavasarī T. Spāde saņem norīkojumu uz Francijas Jūras kara akadēmiju Parīzē. Viņam jāklūst par pirmo akadēmiski izglīto Latvijas Kara flotes virsnieku. Nav zināms, cik tālu par savu paredzamo dienesta karjeru informēts pats Spāde. Katrā gadījumā skaidrs, ka armijas vadība gatavo viņu ļoti atbildīgam postenim.

1928. gada 1. decembrī T. Spāde absolvē Francijas Jūras kara akadēmiju un saņem ģenerālštāba virsnieka diplomu. Nākošajā gadā, pēc prakses Francijas un Zviedrijas kara flotē, viņš tiek paaugstināts par komandkapteini un iecelts par eskadras flagmaņa "Virsaitis" komandieri. 1931. gada 19. septembrī par Latvijas armijas Kara eskadras komandieri tiek iecelts Teodors Spāde. Taču viņš līdz ar to automātiski nekļūst par admirāli, bet joprojām paliek komandkapteiņa dienesta pakāpē. Līdz admirāļa mundierim vēl jāiegūst jūras kapteiņa pakāpe – augstākā Latvijas armijā pirms admirāļa.

1938. gada 18. novembrī T. Spādem piešķir admirāļa dienesta pakāpi, 1938. gada 15. jūlijā kara flotei tiek pasniegts karogs, un svinīgajā ceremonijā



Kara flotes 20. gadadiena. Admirālis T. Spāde un jūras kapteinis Kalns (Bergs) pie svinību galda. 1939. gada 10. augusts.



Latvijas Kara flote 1939. gadā.

admirālis T. Spāde teica: “Saņemot šo karogu, visu kara jūrnieku sirdis ir pārpildītas pateicības jūtām pret dāvinātājiem. Šo pateicību lai man ļauts izteikt un līdz ar to apsolīt, ka šis karogs, uz kura rakstīta mūsu Kara flotes devīze, būs vienmēr mūsu vadītājs un vienotājs kā baltās, tā nebaltās dienās.” Pieredzes un izglītības ziņā T. Spāde ir A. Keizerlinga cienīgs pēctecis. Arī valodu prasmē viņš neatpaliek – brīvi runā krievu, vācu, franču un angļu valodā.”

## **GALVENAIS UZDEVUMS – REPREZENTĒT VALSTI**

Latvijas Kara eskadrai, kuru 1938. gadā pārdēvē par Kara floti, bijaniecīga militāra nozīme, un vienīgais reālais spēks bija abas zemūdenes, bet karakuģi Latvijai bija vajadzīgi vairāk valsts starptautiskā prestiža veidošanai. Šajā ziņā problēmu nebija, jo flotes vienību ideālais stāvoklis, kara jūrnieku stāja un uzvedība bieži tika atzīmēta ārzemju presē. Lai gan ārzemju vizītes organizēja diplomāti, to panākumi lielā mērā bija atkarīgi no flotes komandiera, un Spāde spīdoši reprezentēja Latvijas Republiku.

T. Spāde nebija politiķis, bet Latvijas valdībai uzticīgs karavīrs, un vienīgā reize, kad admirālis atļaujas iebilst prezidentam Ulmanim, ir tad, kad Ulmanis pieņem lēmumu nepretoties PSRS okupācijai. T. Spāde ir par bruņotu pretestību agresoram.

Kad 1940. gada 24. jūlijā Liepājā notiek Kara flotes kapitulācija un sarkanbaltsarkani krustotos baltos karogus nomaina sarkanie, šis pazemojošās ceremonijas laikā T. Spāde atrodas Liepājā, taču ne uz “Virsaīša” klāja, bet krastā. 1940. gada 17. septembrī izdarīts pēdējais ieraksts T. Spādes dienesta gaitu lietās. Tas skan: “Pārskaitīts Sarkankarogotās Baltijas flotes Liepājas kara jūras bāzes rīcībā un svītrots no Latvijas Tautas armijas karavīru sarakstiem.” Padomju armijai T. Spāde nav pieņemams, un viņu atbrīvo “kā nevajadzīgu”.



## TRIMDĀ

Tajā 1941. gada 14. jūnija naktī bruņoti vīri izveda T. Spādi, tad vairāku dienu neziņa noslēgtā lopu vagonā Torņakalna un Šķirotavas stacijā.

“Bijušo admirāli aizveda uz Sibīriju kā tautas ienaidnieku – kopā ar sirmgalvjiem, sievietēm, zīdaiņiem un citiem nākotnes laimības valstij bīstamajiem “elementiem”. Pēc dienes-

ta pakāpes un amata Spādem vajadzēja jau būt nomocītam čekas pagrabā vai zināmajā Baltezera vasarnīcā, vai arī gaidīt uz nošaušanu Centrālcietumā.

LPSR iekšlietu tautas komisāra vietnieks biedrs Šustins milēja rakstīt rezolūcijas ar mīkstu krāszīmuli – zilu vai sarkanu. Tāds rakstāmais ietaupīja viņa dārgo laiku, jo darba bija daudz. Arī uz T. Spādes apsūdzības raksta un aresta ordera bija Šustina paraksts. Ar sarkanu zīmuli, turklāt jau no 1941. gada aprīļa. Kādēļ vēl jūnijā admirālis nebija apcietināts un viņu tikai “deportēja”, pagaidām paliek nezināms,” raksta Arvis Pope.

No T. Spādes ieslodzījuma vietām šobrīd droši var nosaukt tikai trīs: Novosibirska, Ekibastuza, Džezkazgana; pēdējās divas ir Kazahijā. 1953. gada 14. decembrī viņu atbrīvo bez tiesībām atgriezties Latvijā. Pieticīgu darbu ar vēl pieticīgāku dzīvokli izdodas atrast Temirtavas pilsētas infekcijas slimnīcā. Šī T. Spādes pēc ieslodzījuma pirmā darbavieta kļūst arī par pēdējo.

Admirāļa Teodors Spādes laikā Latvijas Kara floti nepapildina neviens jauns kuģis, viņš nav izcīnījis slavenas jūras kaujas. Tomēr viņa mūžs mums nozīmīgs, jo tas ir liecība par mūsu tautas bijušajiem sasniegumiem un pēc tam nākušo neizmērojamo postu un pazemojumu. Un tieši tādēļ viņa pieminekli būs iecirsta mūsu Kara flotes devīze: “Mūs vieno Latvijas svētais vārds!”

## ATMIŅAS PAR TEODORU SPĀDI, DIENŌT UZ KUĢA “VIRSAITIS”

Biju dzimis tuvu jūrai, pēc nodarbošanās arī biju jūrnieks, un tā sagadījās, ka mani, iesaucot karadienestā, iedalīja flotē, pie tam uz admirāļa kuģa “Virsaitis”. Mans dienesta laiks, kā karaklausības apliecība rāda, bijis no iesaukšanas dienas 1934. gada 15. februāra līdz 1935. gada 15. jūlijam. Dienestu sāku



Latvieši svin Jāņus izsūtījuma laikā Kazahstānā.  
Temir-Tau, 1956. gada 23. jūnijs. 2. rindā centrā  
ar vainagu galvā Teodors Spāde.



kā matrozis, beidzu kā dižmatrozis. Kad sāku dienestu uz kara kuģa "Virsaitis", Latvijā vēl bija daudzpartiju sistēma, bet 15. maijā mums paziņoja, ka pie varas nācis bijušais Ministru prezidents Kārlis Ulmanis. Protams, tas visiem bija liels pārsteigums, bet, tā kā varas pārņemšanas laiks neprasīja ne lāses asiņu, tad visi likās tīri mierīgi, kaut arī politiskā ziņā varēja būt dažādi ieskati. Neilgi pēc šīs ziņas saņēmām jaunu, visiem matrožiem ļoti patīkamu vēsti, proti, mūsu kara flote pilnā sastāvā četras dienas ciemosies Igaunijas galvaspilsētā Tallinā, pēc tam četras dienas Somijas galvaspilsētā Helsinkos un pēc tam sekos vienas dienas ilga atpūta Hangē, arī Somijā.

Tā ātri pienāca gaidītā diena, ja atmiņa neviļ, tas bija jūlijā. Dienot uz "Virsaisha", dabiski, iznāca tikties ar admirāli Teodoru Spādi. Tā kā admirālis bija visaugstākā militārā pakāpē un es, būdams matrozis, viszemākajā (un tādi bijām varbūt pāris simti, ieskaitot divus tralerus un divas zemūdenes), tad skaidrs, ka tuvāka sakara, izņemot papēžu sasišanu sasveicinoties, starp mums nebija. Tomēr, kad bijām Liepājā kara ostā, redzēju viņa labestību pret kādu sieviņu, kura ganīja savu kaziņu zālē pie taciņas, kas veda uz "Virsaisti". Vecā sieviņa drīkstēja tur ganīt ar admirāļa atļauju. Nākot uz kuģi, vecīņai garām iedams, viņš apstājās un ar viņu parunājās.

Tuvākā iepazīšanās iznāca, ciemojoties Tallinā. Neatceros brīdi, kad iebrucām Tallinā, jo man bija sardze mašīntelpā, bija jāuzmana kāds sūknis. Es biju beidzis Krišjāņa Valdemāra jūrskolu un ieguvis III mehāniķa diplomu. Tallina bija ļoti jauka ostas pilsēta, igauņi mūs uzņēma draudzīgi. Ar admirāļa atļauju talliniešiem tika dota iespēja vienu dienu apmeklēt "Virsaisti".

Brīnišķīga bija atvadišanās no Tallinas. Bija jauka, saulaina vasaras diena. Tallinas osta bija pilna ar laivām, jahtām, velkoņiem, visi pārpildīti pavadītājiem. Kad "Virsaitis" atraisījās no krasta un uzsāka lēnu gaitu, visi pavadītāji plivināja baltus lakatiņus un skaļi sauca: "Elagu Latvija! Elagu Latvija!" Mēs, vairāki matroži, stāvējām pie reliņiem, priecīgi satraukti no redzētā. Tad uz komandtilta redzējām admirāli, kas ruporā skaļi sauca: "Elagu Eesti! Elagu Eesti!" Admirāļa saucienus dzirdēja arī zemūdenes un traleri, nu mēs visi no visas Latvijas flotes mājām talliniešiem ar lakatiņiem un skaļi saucām: "Elagu Eesti! Elagu Eesti!" Kad bijām jau attālinājušies no krasta un visa flote uzņēma straujāku gaitu, redzējām no komandtilta nokāpjām admirāli. Mēs, matroži, steidzāmies viņam pretī. Arī admirālis no redzētā bija jūtami savīļņots un, apstājies mums pretī, teica: "Ja mums, latviešiem, ir kādi patiesi draugi, tad tie ir igauņi." Tā mēs to ne tikai redzējām, bet patiesi izjutām.

Tā paša vakara pusē sasniedzām Helsinkus. Likās, ka tur bija kādi flotes svētki, jo bija daudzi ārzemju kara kuģi, lielākais bija kāds amerikāņu kreiseris. Tā arī mēs ar savu ierašanos reprezentējām savu valsti, un admirālis bija mūsu valsts reprezentants. Kādas visu zemju kopējas flotes tradīcijas nosaka, ka, neatkarīgi no kuģa lieluma, ja komandieris ir zemākas pakāpes virsnieks, tam



jāiet admirāli apsveikt. Bijām nozīmēti astoņi matroži goda sardzei. Tā nu mēs ar admirāli priekšgalā stāvējām goda sardzē pie kuģa uzejas, sagaidot svešo kuģu komandierus, un dzirdējām sveicienu admirālim dažādās valodās. Admirālis, spiežot roku, atbildēja viņiem viņu valodā. Laikam maz būs tādu flotes virsnieku, kas prastu tik daudz valodu kā mūsu admirālis.

Otrā cemošanās dienā saņēmām ziņu, ka pie mums ciemosies ģenerālfeldmaršals fon Mannerheims ar vairākiem augstiem virsniekiem. Tas bija liels pārsteigums. "Virsaits" bija pēc tonnāžas neliels, un pilnīgi brīvs bija tikai pakaļējais klājs. Tā nu bija daudz darba, jo visa pakaļējā klāja sānus apjoza ar brezentu un uzvilka arī brezenta jumtu. Lai labāk izskatītos, sānus un jumtu vēl rotāja ar signālkarogiem. Tā nu otrā rītā nepacietīgi gaidījām augsto viesi, laikam visaugstāko, kāds jebkad uz "Virsaitsa" bija viesojies. Mani nozīmēja par palīgu dieniniekam, kas bija virsnieku apkalpotājs ēdienu reizēs, un man bija jāpalīdz pie ēdienu pasniegšanas. Ciemiņi sāka ierasties. Cik atceros, ģenerālfeldmaršals fon Mannerheims bija slaidis, pagara auguma vīrs, drusku uz priekšu salicis, mazām ūsiņām. Mūsu admirālis – slaidis, atlētiska auguma vīrs. Viņi sēdēja līdzās tuvu admirāļa kajītei. Pretī atradās divi galdi ar galiem kopā, tur sēdēja pārējie ciemiņi, arī daži mūsējie.



Admirālis Teodors Spāde.  
Kazahstāna, 1950. gadu 2. puse.

Uz divām paplātēm bija salikti ēdieni, uz vienas – cepešu šķēles, uz otras – saknes ar mērci. Dieninieks aizspraucās garām admirālim un ciemiņam un pasniedza cepešu šķēles no kreisās puses. Es viņam sekoju. Kad spraucos admirālim garām, viņš man noprošja: "Vai tu, matroz, man zosti nedosi?" Biju pārsteigts, kaut kas bija jāatbild. Tā nu balansēju paplāti kreisajā rokā vīrs dižā viesā galvas un teicu: "Es gribētu vispirms apkalpot augsto viesi." "Tas ir pareizi, matroz." Tā biju glābts un, pieliecies ciemiņam no kreisās puses, teicu somiski: "Lūdzu", jo Somijā jau biju bijis un dažus vārdus pratu. Viņš paskatījās uz mani tik siltu skatienu kā tēvs uz dēlu un jautāja, vai es protot somiski. Atvainojos, ka tikai mazliet, un viesis, uzlicis ēdienu, somiski pateicās. Jutos gaužām lepns, ka biju pārmijis pāris vārdu ar tik augstu viesi.



Diena bija bijusi ļoti saspringta, jutāmiem noguruši un devāmiem atpūsties, jo nākošā dienā bija paredzēts braukt uz Hangi, kas atradās netālu no Helsinkiem, tai pašā krastā uz austrumiem.

Pēc labas atpūtas sagaidījām rītu un, būdami no pienākumiem brīvi, mēs, trīs draugi, sarunājām pēcpusdienā doties apskatīt apkārtni, kas, no kuģa skatoties, likās neparasta. Neparasto apkārtni vērojot, tālumā pamanījām kādu vientuļu vīru. Tuvojāmiem viņam, līdz ievērojām, ka tas ir admirālis. Arī viņš bija pamanījis savus matrožus un māja mums, lai ejot pie viņa. Bijām pārsteigti, ka viņš bija viens. Varbūt savā ziņā viņš bija savdabis. Tiekoties, protams, militāri sveicinājām, bet viņš ar mums sarunājās kā līdzīgs ar līdzīgu, sevišķi par neparasto apkārtni. Tā manā dienesta laikā bija vistuvākā saskare ar admirāli. Vēršot skatus uz Hangi, no kuras bijām atklīduši diezgan tālu, vīrs pilsētiņas manijām mirdzam uguntiņas. Atvadoties no admirāļa, bijām pārsteigti, kad, vērojot mirdzošās ugunis, viņš mums sacīja: "Redzat, tur pilsētiņā ir daudz blondu meiču, jūs, matroži, jau savu pienākumu zināt." Mēs visi sasmaidījāmiem un atvadoties braši sāsītām papēžus.

Admirālis Spāde rakstīja arī patriotisku dzeju. Sports, mūzika, dzeja – flotes komandiera brīvā laika aizraušanās. Starp sporta veidiem viņa iemīļotāko, burāšanu, gan diez vai var pieskaitīt tīriem vaļaspriekiem, jo flotes komandieris tajā neapšaubāmi saskatījis vienu no kara jūrnieku profesionālā rūdiņuma līdzekļiem. Tā vien šķiet, ka T. Spāde dažu sev padoto virsnieku ar varu iesēdinājis jahtā.

Bija sāpīgi, uzzinot par admirāļa deportēšanu. Lasīju laikrakstā "Laiks", ka viņš beidzis mūžu mums svešā, naidīgā zemē, savu dzimteni vairs neredzējis. Mēs visi, kas dienējām kara flotē, viņu nekad neaizmirsīsim, bet paturēsim atmiņā kā dižu tautieti, īstu Latvijas dēlu.

*No Alfreda Eizenberga atmiņām trimdā*

P.S. "Vēl gribētu piezīmēt, ka T. Spādi vienmēr sauca par admirāli, bet toreiz viņš bija visas flotes komandieris, un admirāļa pakāpi T. Spāde ieguva 1938. gada 18. novembrī. Bet, tā kā "Virsaitis" bija admirāļa kuģis pēc atvaļinātā admirāļa Arčibalda Keizerlinga, tad mēs viņu dēvējām par admirāli, viņš bija tā cienīgs, jo bija stalts, iznesīgs vīrs."

Pirmais ziņu, ka T. Spāde pēc ieslodzījuma vēl manīts Rīgā, nodeva Ojārs Ozoliņš, kurš vienā no Džezkazšanas nometnēm bija kopā ar admirāli un palīdzēja Arvim Popem veidot Spādes tēlu GULAGĀ – uz dzīvības un nāves robežas. IZRĀDIJĀS, ka arī vergu nometnē viņš bijis autoritāte.■



# JŪRNICĪBAS NOZARES NOTIKUMU TOP 10

**Jau vienpadsmito reizi Latvijas Jūras administrācija sadarbībā ar Latvijas Jūrniecības savienību aicināja jūrniecības nozarē strādājošos, kā arī citus interesentus iesaistīties pagājušā gada svarīgāko nozares notikumu apkopošanā, lai izveidotu tradicionālo notikumu TOP 10.**

Bez pārsteigumiem – par svarīgāko notikumu Latvijas jūrniecībā atzīta Latvijas Jūras akadēmijas pievienošana Rīgas Tehniskajai universitātei, kas tika veikta, neņemot vērā jūrniecības nozares iebildumus, savukārt pasaules jūrniecības aktualitātes pagājušajā gadā pirmkārt saistītas ar Krievijas iebrukumu Ukrainā un tā sekām.

## LATVIJĀ

1. LJA tiek pievienota RTU, neņemot vērā jūrniecības nozares iebildumus.



2. Spēkā stājas grozījumi Ostu likumā, kas paredz ostu pārvaldības reformu.



3. Jūras spēku komandiera amatā stājas jūras kapteinis Māris Polencs.



4. Par VSIA "Latvijas Jūras administrācija" valdes priekšsēdētāju atkārtoti ievēlēts Jānis Krastiņš, par valdes locekli Edgars Gļāņenko.





## TĀDI ESAM 2022

5. Notiek Saeimas vēlēšanas, izveidota jauna valdība, par satiksmes ministru kļūst Jānis Vitenbergs.



Jānis Vitenbergs no Tāļa Linkaita pārņēma Satiksmes ministrijas vadīšanas stafeti.

6. Par Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētāju ievēl Robertu Gailīti.



7. Jūrniecības sabiedrība izsaka neuzticību Latvijas Jūras akadēmijas rektorei Kristīnei Carjovai.



8. Pēc Covid-19 ierobežojumu atcelšanas atsākas pasākumi klātienē, notiek konkurss "Enkurs", jūrnieku salidojums Ainažos.



9. Kruīzu sezonas laikā Rīgas ostā piestāj 99 kruīza kuģi.



10. Rīgas brīvastā kopš marta "iestrēdzis" aizmurētais sankcijām pakļautais kuģis "Asian Majesty" ar minerālmēsļu kravu (kālija hlorīds).







## PASAULĒ

1. Karš Ukrainā un pret agresorvalsti Krieviju noteiktās sankcijas ietekmē kuģošanu visā pasaulē.



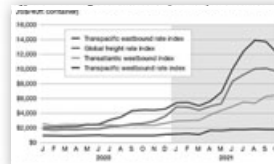
2. Melnās jūras labības koridors – nepieredzēts kuģošanas režīms pasaulē.



3. Radikālas izmaiņas jūrniecības darba tirgū – problēmas ar krievu un ukraiņu jūrniekiem.



4. Būtisks kuģu frakts pieaugums.



5. Samazinās Covid-19 ierobežojumu ietekme uz jūrniecības nozari.



6. LNG termināļu un vēja parku būvniecības bums Eiropā.





## TĀDI ESAM 2022

7. Apvienotās Karalistes Hidrogrāfijas dienests (UKHO) paziņo, ka no 2026. gada pārtrauks ražot papīra kartes.



8. Lielākie konteineru pārvadātāji atstāj Krievijas tirgu.



9. IMO/ES – atgriešanās no attālinātā režīma (darbs klātienē).



10. Pasaules jūrniecības 2022. gada tēma – “Jaunās tehnoloģijas zaļākai kuģošanai”.



## Ar ambīcijām pierādīt

Ja pārdomājam, kāds tad jurniecības nozarei bija 2022. gads, tad atbilde ir – dažāds. Spārnoja priecīga atziņa par jurniecības sabiedrības Atmodu, ko stiprināja gan gadus jauna Jurniecības savienības vadītāja ievēlēšana, gan jaunu cilvēku piepulcēšanās šai sabiedriskajai organizācijai, par kuras tālāko likteni vēl pavisam neseno daudzi bija diezgan skeptiski noskaņoti. Un galvenā atziņa: nozarei jābūt vienotai, jānāk kopā, lai paveiktu labas un lielas lietas, ne tīki personīgi, bet par valsti domājot.

Gan Latvijas, gan jurniecības nozares attīstīšanai visbūtiskākais elements ir tieši kvalitatīvi cilvēkresursi. Tāpēc svarīgi, lai LJS rindas papildinātu aktīvi biedri, kuri varētu īstenot aktivitātes, kas palīdzētu realizēt savienības attīstības potenciālu un caur to arī ietekmēt visas jurniecības nozares attīstību. Tieši Latvijas Jurniecības savienības biedri noteiks, kāda būs LJS loma nozares attīstībā, tāpēc šobrīd ir nepieciešams iet soli pa solim, piesaistot jaunus biedrus un paplašinot nozares atbalstu savienības darbībai, lai biedrība pakāpeniski augtu kopā ar jurniecības nozari.

Šobrīd Latvijas Jurniecības savienības nosaukums ir lielāks par pašu biedrību un tās nozīmi jurniecības nozarei. Tikai sevi pierādot kā nopietnu nevalstisku organizāciju, kas aktīvi aizstāv jurniecības nozares intereses, LJS izdosies piesaistīt gan nozares uzņēmumus kā jaunus juridiskus biedrus, gan individuālus biedrus, tādējādi palielinot jurniecības nozares reālo pārstāvniecību.

*Roberts Gailītis*



## LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA IEVĒL JAUNU VALDI UN VALDES PRIEKŠSĒDĒTĀJU



LJS gada pilnsapulce 2022. gadā.

28. aprīlī tika sasaukta LJS biedru sapulce, uz kuru bija uzaicināti arī IZM un SM pārstāvji, LJS sadarbības partneri un atbalstītāji, lai kopā diskutētu par jurniecības izglītības aktualitātēm. Priešē tas, ka pēc ilgāka laika kopsapulce atkal varēja notikt klātienē, saglabājot tradīciju to noturēt Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kolonnu zālē. Kopsapulcei klātienē un attālināti reģistrējās 53 no 82 LJS biedriem.

Kā ierasts, kopsapulce sākās ar procedūras jautājumiem un valdes priekšsēdētāja Antona Vjatera atskatu uz LJS

darbību iepriekšējā gadā. Satiksmes ministriju pārstāvēja Laima Rituma, kas pēc īsa nozares apskata, iezīmējot attīstības tendences mūsdienu nenoteiktībā, pasniedza Satiksmes ministrijas Atzinības rakstus par ieguldījumu jurniecības nozares attīstībā Anitai Freibergai un Antonam Vjateram. Gints Šimanis tika sveikts ar Atzinības krusta saņemšanu, ko godam nopelnījis ar savu aktīvo darbību, sasniegumiem un ieguldījumu Latvijas jurniecības attīstībā un popularizēšanā.

Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš iezīmēja Jūras administrācijas darbību, bet Roberts Gailītis pastāstīja par jurnieku attīstības tendencēm un LJS iesaisti konkursa "Enkurs" organizēšanā, kas gādā par jurniecības profesiju popularizēšanu vidusskolēnu vidū. Šogad "Enkura" organizēšanai piesaistīts Sabiedrības integrācijas fonda atbalsts, un tā ietvaros tiks



Darbā pie LJS valdes vēlēšanu balsu skaitīšanas Jānis Krastiņš, Māris Ķempe un Līva Goba.



Latvijas jūrniecības gadagrāmata autoru kolektīvs – Anita Freiberga, Dāvis Beitlers, Andris Cekuls un Gints Šīmanis.



Jānis Krastiņš.



Jānis Krastiņš un Roberts Gailītis.

organizēts arī jūrniecības seminārs par jauniešu piesaisti jūrniecībai un nozares organizāciju sadarbību šajā jautājumā.

Lielākās diskusijas izvērtās par IZM virzīto Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas integrāciju Rīgas Tehniskajā universitātē, tomēr atlika laiks, lai apspriestu arī sertificēšanas centra nākotni un tādus LJS turpmākās darbības jautājumus kā LJS statūtu precizēšana un biedra naudas apmēra palielināšana.

Kā jau ik gadus, tika atvērta jaunā “Latvijas jūrniecības gadagrāmata”, kas šogad piedzīvojusi 29. izdevumu.

Sapulces nobeigumā notika valdes vēlēšanas. Līdzšinējais valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters nolika savas pilnvaras, par jauno LJS vadītāju vienbalsīgi tika ievēlēts Roberts Gailītis. Valdes locekļa amatu atstāja Gunārs Šteinerts un Māris Ķempe. Kopš 2022. gada 28. aprīļa LJS valde darbojas septiņu cilvēku sastāvā: Lienīte Ragže (kuģu vadītāja), Anita Freiberga (žurnāla “Jūrnieks” redaktore), Jānis Krastiņš (Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs), Uldis Ozols (kuģu mehāniķis), Kristaps Lūkins (Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzējs) un Antons Vjaters. ■



## APZINOT PIEREDZI, IET UZ PRIEKŠU

**Latvijas Jūrnieru savienības pilnsapulcē, kas notika 2022. gada 28. martā, ilggadējais valdes priekšsēdētājs ANTONS VJATERS nolika savas pilnvaras, nododot šīs sabiedriskās organizācijas stūres ratu jaunajam un enerģiskajam Robertam Gailītim, kuru par LJS valdes priekšsēdētāju ievēlēja sapulces dalībnieki, savukārt Anton Vjaters nākamos trīs gadus būs LJS valdes loceklis.**

– Divdesmit divi gadi sabiedriskas organizācijas vadībā, kuru laikā esi cītīgi kopis LJS druvu, gan nostājoties aktīvā pozīcijā jūrnieru nozarei aktuālu jautājumu sakarā un paužot Jūrnieru savienības viedokli, gan uzturot iedibinātās tradīcijas, ir bijis krietns laika sprādis, kurā Latvija un Latvijas jūrnieru savienība ir stipri vien mainījušās. Kā jūties tagad, pēc pilnvaru nolikšanas?



Antons Vjaters.

– Divus gadus kovida ierobežojumu dēļ Jūrnieru savienības biedri nevarēja pulcēties uz gadskārtējo sapulci, tāpēc arī divus gadus ilgāk, nekā pats biju plānojis, turpināju vadīt LJS. Tagad, godīgi sakot, no vienas puses ir atvieglojuma sajūta, bet, no otras, arī satraukums par LJS nākotni, jo ļoti negribētos, lai daudzu gadu laikā iestrādātais, kam pamatus lika jau iepriekšējie LJS vadītāji, tagad tiktu nojaukts.

– **Vai tad ir kādas pazīmes, ka kaut kas tāds varētu notikt?**

– Jā, domāju, ka tas var notikt, un ne jau jauniešiem LJS valdes priekšsēdētāja vainas dēļ, bet gan lielo pārmaiņu un jūrnieru neskaidrās nākotnes dēļ. Esmu noraizējies par finansiālo atbalstu, ko līdz šim Jūrnieru savienībai sniedza Rīgas, Ventspils un Liepājas ostas, jo neviena organizācija, arī sabiedriska, nevar



Antons Vjaters nodod LJS vadības stūri Robertam Gaillītim.

Šim brīdim jūt līdzī Māris Ķempe un Sintija Alksne.

dzīvot ar tukšu kabatu. Pat atvadīties no mūžībā aizgājušiem LJS biedriem nevar bez naudas, jo tā nepieciešama, lai nopirktu vainagu.

Ja runājam, piemēram, par tiem pasākumiem un aktivitātēm, kas notika Ainažos, arī to visu varēja realizēt, pateicoties Ventspils brīvostai un personīgi ostas pārvaldniekam Imantam Sarmulim. Savulaik neformālās sarunās bija nolemts, ka Ventspils osta un daļēji arī Rīgas osta atbalstīs visus Ainažu pasākumus, bet vislielākais akcents šajā ziņā tika likts uz Ventspili. Vajadzības gadījumā pieslēdzās arī Liepāja, piemēram, apmaksājot autobusu, lai vecie jūrniece varētu nokļūt Ainažos. Un tā, pateicoties visu kopīgām pūlēm un atbalstam, Ainažos notika saturīgi un pacilājoši pasākumi. Tagad esmu noraizējies, ka visvairāk cietīs tieši tie, kas tradicionāli notika Ainažos, kad kopā pulcējās visu paaudžu jūrniece, lai Ainažu vecajos kapos godinātu un pieminētu mūsu jūrniece pamatlicējus, lai satiktos un spriestu par šodienas aktualitātēm jūrniece. Ainaži vienoja un iedvesmoja jūrniece nozares ļaudis, un Ainažu jūrskolas muzeja meitenes pasākumam vienmēr spēja piedot vajadzīgo noskaņu. Šajos pasākumos vienmēr klāt bija nu jau aizsaulē aizgājušais Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš, kurš kopā ar akadēmijas studentiem un jūrskolas audzēkņiem veidoja saikni starp topošajiem jūras speciālistiem un pieredzējušajiem jūras vilkiem. Tas ne tikai vienoja visu paaudžu jūrniece, bet arī topošajiem jūrniece iedeva nepieciešamo patriotisma devu. Tagad diemžēl man ir aizdomas, ka šī labi koptā



tradīcija varētu kļūt par vēsturi, un, iespējams, ne tikai naudas trūkuma dēļ, bet arī tāpēc, ka pietrūkst tādu cilvēku, kuri spēj pārliecināt jauno paaudzi, cik svarīgi ir kopt tradīcijas.

Kad pērnā gada 24. decembrī bijām kapos, lai pieminētu pirmo Jūras akadēmijas rektoru Jāni Bērziņu, no Jurnieciņas savienības klāt bijām mēs trīs – Ēvalds Grāmatnieks, Antons Ikaunieks un es, bet Jūras akadēmiju pārstāvēja rektore Kristīne Carjova. Kad viņa savā uzrunā teica, ka cenšas turpināt visu Jāņa Bērziņa iesākto, bet patiesībā pati jau bija par akadēmijas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei, tikai vārdos vēl arvien runāja par akadēmijas tradīcijām, nespēju noturēties un teicu diezgan asu uzrunu. Tas ir skumji, ka mūsu topošie jurnieki nesajūt tik ļoti nepieciešamo saikni ar Latvijas jurnieciņas tradīcijām. Saprotams, ka, gadiem ejot, daudzas lietas mainās, ir citas vajadzības un cits redzējums par to, kas ir vai nav svarīgs, tomēr nevar pārvilkt svītru visam, ko esam darījuši kopš Atmodas.

LJS dibināšanas laikā pats nebiju aktivistu pirmajās rindās, bet ar manu atbalstu un atļauju tika izmantoti Zvejnieku savienības telefoni, teletaips, tika atvēlētas arī telpas un vēl daudz kas cits. Jāsaprot, ka tolaik nebija tādu komunikācijas iespēju kā tagad, tāpēc toreiz katrs atbalsts bija no svara.

LJS dibināšanas laiks sakrita ar centieniem dibināt Latvijas Jūras akadēmiju, sākumā runa bija par latviešu valodas ieviešanu jūrskolās, un tikai pēc tam dzima doma par akadēmijas izveidi, kas tālāk jau īstenojās konkrētā rīcībā. Lieliski atceros, ka tajā rudenī, kad nodibināja Jūras akadēmiju, Ainažos uz tradicionālo pasākumu pulcējās vecie jurnieki, un kāds no viņiem toreiz teica, ka tikai ar akadēmijas dibināšanas brīdi mēs patiesi izjūtam atmodu, kad pēc piecdesmit okupācijas gadiem jurnieciņas izglītība beidzot atkal var notikt latviešu valodā. Bija materializējušās viņu slēptākās domas un piepildījušās cerības par latviešu jurnieciņas atdzimšanu. Tagad, kad kopš tā laika pagājuši jau vairāk nekā trīsdesmit gadi atjaunotā un tiesiskā valstī, viss atkal ir kļuvis samudžināts un neatkarīgas Latvijas Jūras akadēmijas pastāvēšana ir reāli apdraudēta.

**– Kā tu skaidrotu Izglītības un zinātnes ministrijas apsēstību ar Jūras akadēmijas iespējami ātrāku pievienošanu RTU?**

– Domāju, ka to var nosaukt par tuvredzību. Kad iesākās augstskolu reformu projekts un jaunu likumu izstrāde, jurnieciņas nozare īpaši neiejaucās šajos jautājumos. Iespējams, man ir vecā domāšana, bet esmu pārliecināts, ka jābūt kārtībai, šajā gadījumā vajadzētu būt absolūtai skaidrībai par to, kas varētu vadīt jurnieciņas mācību iestādes. Vai tas varētu būt cilvēks, kurš neko nesaprot no jūras lietām un darba uz kuģiem, bet ir ieguvis doktora grādu jomās, kas nav saistītas ar jurnieciņu? Vai Jūras akadēmiju var vadīt cilvēks bez jūras pieredzes, un vai cilvēks bez pieredzes liela kolektīva vadīšanā vispār būtu tiesīgs kļūt par akadēmijas rektoru? Tādi jautājumi man rodas, kad atceros savu jūrskolas mācību laiku un pasniedzēju Kārli Majoru, īstu ulmaņlaika





kapteini, kuru, protams, jūrā nelaida, bet kurš mums mācīja jūras ziņības, piemēram, tādu priekšmetu kā navigācija. Katrai mācību stundai un tēmai viņam bija piemērs no paša pieredzes – reālā darba jūrā, bija pieredzē balstīti fakti, kas notiks, ja nepildīs tās un tās lietas. Mēs kāri tvērām katru viņa vārdu, jo viņš bija autoritāte, bet ko studentiem par reālām situācijām jūrā var pateikt cilvēks, kurš neko par darbu jūrā nezina? Lai gan tie bija padomju gadi, kad mācījās jūrskolā, tomēr jāatzīst, ka bija lietas, kas vērtējamas pozitīvi. Piemēram, tolaik visus



Vecmeistari Kārlis Seskis, Antons Vjaters un Aivars Krišjānis.

mācību procesus jūrskolā vadīja bijušie jūrnieki, kapteiņi un mehāniķi, cilvēki ar pamatīgu jūras darba pieredzi. Ja paskatāmies, kas tagad notiek Jūras akadēmijā, redzam, ka speciālajos priekšmetos strādā pasniedzēji, kuri tālāk par trešo stūrmani nav uzdienējuši. Tikai labas atsauksmes esmu dzirdējis, piemēram, par Kristapu Lūkinu, kurš, lai gan nav bijis aktīvais jūrnieks, ar pilnu atdevi strādā savā jomā, bet diemžēl tie ir tikai daži cilvēki, kuriem nav vienalga, cik kvalitatīvs ir mācību process. Esmu pārliecināts, ka tai vajadzētu būt sistēmai, ka Jūras akadēmijā strādā cilvēki ar jūras pieredzi, kuri pazīst drēbi, jo savādāk, lai cik labi tiek pasniegta teorija, to nevar sasaistīt ar praksi. Bet iespējams, ka tas ir tikai mans vecmodīgais viedoklis. Pie visām citām problēmām tagad klāt nāk vēl akadēmijas pievienošana RTU, un skumji ir tas, ka jūrniecības nozares viedoklis nevienam nešķiet vērā ņemams.

**– Kāpēc IZM tomēr neieklausās, ko domā un iesaka nozare, ko saka profesionāļi?**

– Tās ir intereses, un tā ir liela nauda, kas nonāks RTU rokās, un tāpēc arī notiek cīņa.



Antons Vjaters un Jānis Krastiņš.

**– Vai tiešām tā varētu būt tik milzīga nauda, par kuru būtu vērts tā cīnīties?**

– Esmu dzirdējis, ka RTU, atklājot jaunu – divdesmit pirmo fakultāti, klāt nāk liels finansējuma procents, un ieguvēja, protams, ir šī augstskola, ne jau Jūras akadēmija. IZM Augstākās izglītības departamenta direktors Stepanovs ļoti nepāprotami un atklāti pauž savu viedokli, ka tehnoloģijas, iekārtas un viss

cits nepieciešamais mācību procesam ir jāfinansē jūrnierības nozarei, nevis ministrijai. Tad ir jautājums: ja jau uz nozares pleciem gulstas materiāli tehniskās bāzes nodrošināšana, kāpēc akadēmiju vajadzētu pievienot RTU? Godīgi sakot, jautājumu ir vairāk nekā atbilžu, un nav ne mazākās ticības, kad ministrija atkal un atkal atkārt, ka no apvienošanas ieguvēja būs Jūras akadēmija, ka, iekļaujot Jūras akadēmiju Rīgas Tehniskās universitātes sastāvā, tiks veicināta Latvijas jūrnierības izglītības stabilitāte un ilgtspēja jaunā normatīvā regulējuma ietvaros un ka akadēmija varēs koncentrēties uz kvalitatīvu studiju nodrošināšanu nozares vajadzībām.

**– Ja atgriežamies pie aizvadītajiem gadiem LJS vadībā, ko vari teikt par paveikto un ko uzskati par saviem un LJS panākumiem?**

– Lielākie panākumi, protams, bija pirmajos LJS pastāvēšanas gados, kad visi tie jūrnieri, kuri politisku iemeslu dēļ nevarēja strādāt jūrā, ar lielu pacilātību uztvēra jūrnierības atdzimšanas procesus, jo viņi beidzot redzēja jaunas iespējas. Toreiz tā bija vienota pieeja jūrnierības jautājumiem, un tā, lūk, tiešām bija veiksmē. Deviņdesmito gadu sākumā Jūrnierības savienība faktiski darīja to darbu, ko pēc tam turpināja Jūras lietu ministrija. Pamatā tieši LJS tapa visi likumi un noteikumi, ko sāka rakstīt un izstrādāt no nulles. Cilvēki toreiz bija gatavi nesavtīgi strādāt idejas vārdā.

Ietekmējam arī “Latvijas kuģniecības” privatizācijas procesu, absurdiem lēmumiem liekot spieķos sprunguļus. Lai šis process notiktu kaut cik cilvēcīgi, deleģējām savus cilvēkus strādāt kopā ar pretkorupcijas organizāciju – sabiedrību par atklātību “Delna”. Tomēr gāja visādi, un pievīla pat savējie. Tāpat



daudzas lietas nespējām ietekmēt arī savas nezināšanas dēļ, jo privatizācijas jautājumos jau nekāda iepriekšējā pieredze nebija iespējama. Tagad, pēc tik daudziem gadiem pašķirstot tā laika dokumentus, brīnos, ka tomēr esam bijuši tik gudri. Ne jau velti Privatizācijas aģentūras šefs Jānis Naglis bija nelaimīgs par mūsu nemitīgo spiedienu un neērtajiem jautājumiem, bet viņš tomēr nāca uz LJS valdes sēdēm, pacietīgi uzklausīja mūsu viedokli un centās sniegt skaidrojumu par to, kas notiek. Taču ne jau viņš bija tas patiesais lēmējs, jo arī viņu kā figūru bīdīja pa spēles laukumu. Tolaik kuģniecību vajadzēja noplicināt, lai pēc tam iespējami lētāk noprivatizētu. Un tas arī izdevās, jo manā skatījumā ar šo procesu saistās nodevība, sazvērestība un milzīga nauda.

Bet gandarījums ir par to, ka LJS joprojām pastāv, jo nav jau nemaz tik daudz sabiedrisko organizāciju, kas pastāv trīsdesmit trīs gadus. Ceru, ka pandēmija nebūs nodarījusi pārlietu lielu kaitējumu un cilvēki nebūs tik ļoti attālinājušies, lai vairs nevēlētos sanākt kopā, jo ir taču tik svarīgi godināt, kopt tradīcijas, iedvesmot sevi un citus.

**– Šogad LJS pilnsapulcē varēja vērot pozitīvas pārmaiņas, jo kopā ar cienijama vecuma jūrniekiem bija daudz jauno.**

– Tas tiesa, jo daudzus gadus zālē sēdēja tikai baltas galvas vien. Daudzi vcie jau aizgājuši no šīs pasaules, daudzi vairs nespēj atnāk, bet zvana un intere-sējas par to, kas notiek. Paaudžu maiņa notiek nesāpīgi, un tas ir ļoti labi. Laiki mainās, un to jūt pilnīgi visi. Kādreiz nevarēja pat pieļaut domu, ka uz kuģa ne-būs vajadzīgs radists, jo bez saziņas iztikt taču nevar, bet tagad ir cits laikmets un citas saziņas iespējas. Arvien biežāk var dzirdēt, ka ienāk autonomie kuģi, kas mainīs visu esošo sistēmu un kārtību, bet nedomāju, ka tas varētu notikt jau tuvākajā laikā, tāpēc jūrnieka profesija vēl ilgu laiku būs vajadzīga. Arī Lat-vijai ir jādod savs ieguldījums, lai mūsu jūrnieki joprojām strādātu pasaules jū-rās un okeānos, nesdami Latvijas vārdu pasaulē, jo tā ir mūsu tradīcija. Mums jādara viss iespējamais, lai neiznīktu Latvijas jūrniecība. Kā kādreiz teica rakst-nieks Egons Līvs, lai nospraustu nākamo kursu, jāzina noietais, tāpēc arī visiem novēlu, saglabājot iepriekšējo pieredzi, iet uz priekšu.■

Anita Freiberga



# JŪRNIECĪBAS SABIEDRĪBA PAUŽ PROTESTU, IZGLĪTĪBAS MINISTRIJA PALIEK PIE SAVA VIEDOKĻA

**Latvijas Jūrnieru savienības pilnsapulcē tika pieņemts lēmums sagatavot un nosūtīt vēstuli Izglītības un zinātnes ministrijai, aicinot nesasteigt Latvijas Jūras akadēmijas reorganizāciju, pievienojot to Rīgas Tehniskajai universitātei, un vēlreiz atgriezties pie konstruktīva dialoga starp nozari un ministriju par jūrnieru izglītības reorganizācijas iespējami labāko modeli.**

## JŪRNIECĪBAS NOZARES VIEDOKLIS PAR JŪRNIECĪBAS IZGLĪTĪBAS REORGANIZĀCIJU

"2022. gada 28. aprīlī Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā notika Latvijas Jūrnieru savienības biedru pilnsapulce, uz kuru tika aicināti arī Izglītības un zinātnes ministrijas, Satiksmes ministrijas un jūrnieru uzņēmumu un organizāciju pārstāvji, lai kopā ar LJS biedriem diskutētu par IZM rosināto Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrnieru koledžas integrāciju Rīgas Tehniskajā universitātē.

LJS biedri un nozares pārstāvji pilnsapulcē pauda vienotu viedokli, ka joprojām nav saņemts skaidrojums un pamatojums IZM virzītajai Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrnieru koledžas reorganizācijai, nav skaidri norādīts, kādi būs patiesie jūrnieru izglītības ieguvumi un kādas pēc jūrnieru izglītības iestāžu pievienošanas RTU būs jūrnieru nozares vajadzībām atbilstošas jūrnieru izglītības attīstības iespējas. IZM sagatavotajos dokumentos nav skaidri iezīmēts LJA turpmākās attīstības modelis, nav pamatojuma, vai un kā tiks uzlabots finansējums, kā arī nav norādīts, cik liels finansējums paredzams tehniskā aprīkojuma uzlabošanai. Tāpat skaidri nav norādīts, vai LJA netiks samazināts jau tagad esošais minimālais finansējums.

Diemžēl pēdējā reorganizācijas modeļa variantā Latvijas Jūras akadēmija atkal tiek definēta kā fakultāte, par ko nav bijušas publiskas diskusijas, tāpēc jūrnieru nozarei nav skaidrs un saprotams, kāds galarezultātā būs IZM virzītais reorganizācijas modelis un vai nav sagaidāmi vēl kādi līdz šim neparedzēti nepatīkami pārsteigumi.

LJS biedri un nozares pārstāvji pauda viedokli, ka IZM dokumenti par LJA un Latvijas Jūrnieru koledžas pievienošanu RTU ir sagatavoti virspusēji, bez



ieguvumu un zaudējumu analīzes un faktos balstītas argumentācijas. Lai gan IZM ir definējis formālus ieguvumus, tomēr tie nesniedz atbildi uz nozares jautājumiem pēc būtības.

Ņemot vērā, ka jūrniecības nozarei nav pieņemama steiga, ar kādu tiek virzīts jūrniecības izglītības reorganizācijas jautājums, kas stipri vien izskatās pēc politiska lēmuma, jūrniecības nozares pārstāvji rosina IZM atkārtoti pēc būtības skatīt nozares jau iepriekš piedāvāto variantu (jūrniecības izglītības iestāžu iekšēja konsolidācija), kā arī vienoties ar nozares pārstāvjiem par nozares atbalstīta jūrniecības izglītības reorganizācijas modeļa īstenošanu.

Ar cieņu, biedrības "Latvijas Jūrniecības savienība" valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis."

**Latvijas Jūrniecības savienība saņēma Izglītības un zinātnes ministrijas atbildi uz Latvijas Jūrniecības savienības vēstuli "Jūrniecības nozares viedoklis par jūrniecības izglītības reorganizāciju", ko parakstījusi ministre Anita Muižniece un ko ministrija kā informāciju nosūtījusi arī Latvijas Ministru prezidentam Krišjānim Kariņam, satiksmes ministram Tālim Linkaitam, biedrībai "Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija", Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai un biedrībai "Latvian Crewing Companies Association".**

"Izglītības un zinātnes ministrija (ministrija) ir saņēmusi Latvijas Jūrniecības savienības (savienība) š.g. 9. maija vēstuli Nr.1/K-258 "Jūrniecības nozares viedoklis par jūrniecības izglītības reorganizāciju", kā arī saistīto Ministru prezidenta š.g. 16. maija rezolūciju Nr. 7.8.5./2022-DOC-1080-1388.

Ministrija pateicas savienībai par iespēju piedalīties tās pilnsapulcē un skaidrot un pamatot jūrniecības izglītības institucionālo modeli.

Savienība vēstulē min, ka nav saņemts skaidrojums un pamatojums Liepājas Jūrniecības koledžas un Latvijas Jūras akadēmijas reorganizācijai. Ministrija atkārtoti skaidro, ka likumdevējs, pieņemot grozījumus Augstskolu likumā, kas stājās spēkā 2021. gada 16. augustā, ir skaidri definējis kritērijus katram augstskolu tipam. Ņemot vērā ministrijā veikto risku analīzi, ar ko iepazīstināja arī jūrniecības nozari, pastāv augsts risks, ka Latvijas Jūras akadēmija nevarēs izpildīt Augstskolas likumā noteiktos kritērijus, kas definēti lietišķo zinātņu augstskolai. Neizpildot šos kritērijus, augstskola zaudē tiesības izsniegt valsts atzītus izglītības dokumentus, kas ir par pamatu dibinātājam to likvidēt. Lai novērstu šāda riska iestāšanos, ministrija virza Latvijas Jūras akadēmijas reorganizācijas rīkojumu, to pievienojot Rīgas Tehniskajai universitātei, tādējādi nodrošinot jūrniecības izglītības ilgtspēju. Vienlaikus ministrija respektē Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027. gadam noteikto – saglabāt autonomu jūrniecības izglītības sistēmu un nodrošināt optimālu jūrniecības izglītības programmu klāstu, nodrošinot arī Liepājas Jūrniecības koledžu Rīgas



Tehniskajā universitātē aģentūras statusā. Šāda rīcība nodrošina valsts dibinātu augstākās izglītības institūciju integrāciju.

Informējam, ka rīkojumā par reorganizāciju ir noteikts, ka Latvijas Jūras akadēmija iekļausies struktūrvienības formā, kuras autonomiju regulēs tās darbības nolikums.

Ministrija atkārtoti informē, ka reorganizācijas dokumenti ir sagatavoti, ievērojot to izstrādes prasības. Ieguvumus un zaudējumus ministrija ir definējusi atsevišķā prezentācijā, ko vairākkārt nozares pārstāvjiem ir prezentējusi. Ja savienības biedru vidū ir kādi papildu jautājumi vai nepieciešams iepazīties ar šo prezentāciju, aicinām vērsties pie šīs vēstules sagatavotāja.

Ministrija nepiekrīt, ka jautājums par reorganizāciju tiek virzīts steigā. Jautājums par jūrniecības izglītības institucionālo modeli tiek diskutēts jau vairākus gadus, uz kā pamata sagatavots rīkojuma projekts, kas nosūtīts saskaņošanai jau 2021. gada decembra mēnesī. Līdz ar ko ministrija ievēro labo praksi dokumentu izstrādē un virzībā. Tostarp ministrija izveidoja darba grupu, diskutējot un meklējot labākos risinājumus reorganizācijai, aicinot tajā piedalīties gan jūrniecības nozari, gan iesaistītās augstākās izglītības institūcijas, gan Augstākās izglītības padomi.

Ministrija arī dara zināmu, ka Augstākās izglītības padome, izpildot tai Augstskolu likumā noteikto kompetenci, sniedza pozitīvu atzinumu reorganizācijas procesam.

Ministrija pateicas savienībai par aktīvu iesaisti rīkojuma pilnveidē, kā arī aicina uz sadarbību, lai nodrošinātu veiksmīgu reorganizācijas procesu, saglabājot jūrniecības izglītības augsto kvalitāti un nostiprinot tās ilgtspēju."■



# SEMINĀRS PAR JAUNIEŠU PIESAISTĪŠANU JŪRNICĪBAI

**17. jūnijā Rīgas brīvdostas pārvaldē norisinājās seminārs par jauniešu piesaistīšanu jūrniecībai. Tā ir daļa no Latvijas Jūrniecības savienības projekta "Enkurs 2022", kas saņēmis finansiālu atbalstu no Sabiedrības integrācijas fonda. Semināru kopīgi organizēja Latvijas Jūrniecības savienība un Rīgas brīvdostas pārvalde.**

Seminārā piedalījās pārstāvji no Latvijas Jūrniecības savienības, Satiksmes ministrijas, "Novikontas" Jūras koledžas, Latvijas Jūras akadēmijas un jūrskolas, Liepājas Jūrniecības koledžas, Rīgas brīvdostas pārvaldes, Latvijas Jūras administrācijas, NBS Jūras spēkiem, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības, SIA LSC, SIA "Atlas Professionals", Latvijas Kruinga kompāniju asociācijas, SIA "AZZ Group", SIA "Rīgas brīvdostas flote", SIA "Jūras informācija" un citām jūrniecības iestādēm un organizācijām.

Semināra mērķis bija dalīties pieredzē un informēt par jūrniecības uzņēmumu un organizāciju pasākumiem jauniešu piesaistē jūrniecībai, apspriest iespējas kopīgi koordinēt jauniešu piesaistes pasākumus un popularizēt jūrniecību.

Semināra dalībnieki stāstīja par netradicionāliem veidiem, kā iespējams iepazīstināt jauniešus ar jūrniecības specialitātēm. Piemēram, "Novikontas" Jūras koledžā izveidots jauns mācību centrs, kas nodēvēts par "Jūras teātri", tur jaunieši var izbaudīt ekstremālas sajūtas, atrodoties jūrā vētrā un



Semināra dalībnieki Rīgas brīvdostas pārvaldē.



Roberts Gailītis un Sarma Kočāne.

negaisā, praksē iepazīt drošības aprīkojumu – glābšanas vestes, hidrotērpus, glābšanas plostus, arī izmēģināt spēkus industriālajā alpinismā un citos aizraujošos pasākumos.

SIA LSC pārstāvji pastāstīja par savu kadetu programmu, kas palīdz topošos jūrniekus nodrošināt ar prakses vietām, un atklāja savu pieredzi sociālo tīklu izmantošanā jauniešu piesaistīšanai, ieskaitot sadarbību ar influenceriem.

Rīgas brīvosta organizē dažādus pasākumus, lai jauniešus, arī jaunāko klašu skolēnus, iepazīstinātu ar ostas darbību. Rīgas brīvostas mājaslapā iespējams apmeklēt virtuālo Jūrniecības muzeju, kā arī doties ekskursijās uz bākām un ledlauzi "Varma".

Seminārā tika runāts arī par jūrniecības nozares konkursu vidusskolēniem "Enkurs", kurš notiek jau 15 gadus un kura organizēšanā iesaistījušās ļoti daudz jūrniecības iestādes un organizācijas.

NBS Jūras spēki demonstrēja videofilmu "Esi lietaskoks!", kas ļauj no ne-tradicionāla skatu punkta paraudzīties uz dienestu Jūras spēkos.

Seminārā tika prezentēti Latvijas skolu jauniešu un konkursa "Enkurs" dalībnieku aptaujas rezultāti, kas sniedz ieskatu par to, kādi faktori ietekmē viņu karjeras izvēli, kādas ir viņu intereses un brīvā laika pavadīšanas paradumi, atklāj viņu priekšstatu par jūrnieka profesiju un satur pašu skolēnu ieteikumus, kā labāk reklamēt šo profesiju.

Visi semināra dalībnieki bija vienisprātis, ka ciešāk jāsadarbojas kopīga mērķa sasniegšanai un līdzīgi semināri jāriko arī turpmāk. ■





# JŪRAS SVĒTKU ZAĻUMBALLE UZ KUGĪŠA "VECRĪGA"

**Jūras svētki 2022 nosvinēti. Visā 500 kilometru garajā jūras krastā no igaunišu bālelišu pierobežas ar pirmās Valdemāra Ainažu jūrskolas iesakņoto jūrniecības garu līdz leišmalei, kur Nidas oļiem nosētajā mūsu puses jūras krastā pašapzinīgi stāv senais un simboliskais robežstabs. Kā ik gadus, jūlija otrajā sestdienā Jūras svētkus svinēja visā Latvijā: Salacgrīvā, Mērsragā, Rojā, Ventpilī un Liepājā, svinēja zvejniekiem, zvejnieku un jūrnieku ģimenēs, bet uz atpūtas kuģa "Vecrīga", kur Latvijas Jūrniecības savienība kopīgai Jūras svētku svinēšanai tradicionāli pulcināja LJS biedrus, jūrniecības nozares ļaudis un viņu ģimenes, šogad tika sarīkota kārtīga zaļumballe ar "dzīvo" mūziku – īstu pūtēju orķestri "Fanfara". "Pie dzintara jūras" spēlēja mūziķi, un svētku dalībnieki dziedāja līdzi, bet garām braucošā kruīza kuģa un jahtas atpūtnieki smaidot māja sveicienus.**

Uz kuģīša valdīja omulība, gluži kā Imanta Kalniņa dziesmā dzied – savējie sapratīs. Tieši tāda bija sajūta. Tosti un sarunas: par jūras lietām, jūrniecības garu, kā reiz bija, kā ir tagad un diez kā būs rīt. Rīgas ostas labais gars Haralds Apogs stāstīja par ostu, bet K. Valdemāra bibliokuģa bocmanis, īstenākais valdemārietis Gints Šīmanis, kā tikai viņš to prot, ar plašu vērienu un trāpīgām piezīmēm prezentēja K. Valdemāra grāmatiņu "300 stāsti, smieklu stāstiņi etc. un miklas", kas jaunajā drukā izdota pirmo reizi.

## PĀRDOMAS JŪRAS SVĒTKU NOSKAŅĀS

**Gints Šīmanis:** "Var tikai teikt paladies bijušajam LJS valdes priekšsēdētājam Antonam Vjateram, ka viņš vadījis un saturējis kopā Jūrniecības savienību un aizvedis to līdz Robertam,



Svētku dalībniekus priecē pūtēju orķestris "Fanfara".



## JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



jo redzam, ka Roberts ir jauns un enerģisks cilvēks un līdz ar viņa atnākšanu Jūrniecības savienībai būs jauns uzrāviens. Mēs taču ļoti labi saprotam, ka katram laikam vajadzīgs kāds jauns stimuls. Tas, ka Jūras svētkos uz kuģīša "Vecrīga" ir jaunie un Jūrniecības savienība



Gints Šimanis.

atdzimst caur jaunajiem, vieš cerības. Vecie jūras veterāni cits pēc cita aiziet mūžībā, daudzi vairs nespēj aktīvi piedalīties sabiedriskajā dzīvē, viņiem to neļauj veselības stāvoklis. Tāda ir dzīve, rūgti, bet fakts. Taču man ļoti patika, kā teica Haralds Apogs: "Mēs vēl esam un turamies, un kamēr mēs turamies, būs dzīva Latvijas jūrniecība!" Mēs tiešām nevaram noliegt to ieguldījumu, ko nu jau par senioriem kļuvuši paaudze ir devusi Latvijas jūrniecībai. Viens no tādiem ir Leonīds Loginovs, kurš Rīgas ostu pacēla pilnīgi citā līmenī – visu tvēra ar pasaules redzējumu, ar plašu skatienu uz ostas attīstību. Mums arī šodien ir vajadzīgi tādi cilvēki, kuri saprot jūrniecību, ostas un Latviju. Šodien, kad vairs nevaram runāt par Latviju kā tranzīta valsti, ir īpaši jāuzsver Latvija kā ostu lielvalsts, jo mēs varam ar to lepoties.



Roberts Gaillītis un Antons Vjaters.

Jūras svētki ir tāda kā atbildības robežšķirtne un palūkošanās pašiem uz sevi – ko es esmu darījis, ko esmu devis, kāds valstij no mana darba ir bijis ieguvums. Tāpat svarīgi ir atskatīties draugu un domu biedru pulkā, un, ja viņu skatījumā izturam šo



pārbaudījumu un viņi mūs nenoliek malā, bet saka: ejam uz priekšu, tad tas ir pats galvenais. Pats svarīgākais ir neuzmest savējos, būt kopā ar savējiem gan darbā, gan svētkos, kā tas ir tagad, svinot Jūras svētkus, tāpēc paldies Antonam Vjateram par to, ka viņš iesēja šo sēklu, un paldies Robertam Gailītim, ka viņš turpina art šo auglīgo augsni. Jūrnieru savienība ir auglīga augsne, te ir tik daudz gudru prātu, un dod, Dievs, šos gudros prātus spēt pareizi izmantot, jo tad Jūrnieru savienība nebūs tikai pensionāru klubiņš, bet kļūs par lēmējorgānu. Un galu galā, kas to zina, varbūt atkal kāds no Jūrnieru savienības nokļūs Saeimā un profesionāli, ar atbildības sajūtu lems Latvijas likteni.”



Gunārs Šteinerts.

**Kapteinis Gunārs Šteinerts:** “Jūra ir mūžīga, bet mēs gan neesam mūžīgi, tāpēc jādara viss, kas ir mūsu spēkos, lai pēc sevis atstātu visu labāko, ko esam varējuši dot savai zemei un valstij. Jāiztur līdz galam, jo jūra vieglos nepieprasa. Ir vajadzīgs pamatīgums!”



Antons Vjaters.

**LJS valdes ekspriekšsēdētājs**

**Antons Vjaters:** “Savas pārdomas dažos vārdos nemaz nevaru izteikt, tāpat savas sajūtas ir grūti ietērt vārdos, bet skaidrs ir viens – joprojām vēji ir burās, un viss notiek!”



Gaidis Andrejs Zeibots  
(no kreisās) un Ainārs Dimants.

**Viceadmirālis Gaidis Andrejs**

**Zeibots:** “Šodien domāju par to, ka Latvijas jūrnieru savienībai un arī Jūras svētku svinēšanai ir sena vēsture un pamatīgas tradīcijas. Atceroties Atmodas laiku, kad bija milzīga sajūsma, šodien jāatzīst, ka daudz kas ir mainījies. Varbūt tagad vairs nav toreizējās sajūsmas, bet tagad sajūtas ir kļuvušas mazliet dziļākas. Šodien, svētku brauciena laikā, daudzas lietas pārrunājām: kas esam, kādā situācijā esam un ko iesāksim. Nu, piemēram, ko darīsim tagad, kad Latvijas Jūras akadēmiju pievieno Rīgas Tehniskajai universitātei, vai kad valsts līmenī jūrnieru savienība vispār netiek pieminēta? Taču pats svarīgākais jautājums ir



## JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

cilvēki. Tie cilvēki, kuri ir dažāda līmeņa vadībās, un ne tikai jūrniecībā vien. Ja mēs paskatāmies uz visām šīm lietām, katram no mums, ikvienam pašam vajadzētu padomāt, kur tad esam nonākuši, ko darām? Vajadzētu kaut ko mainīt, papildināt un vairot labās lietas, un darīt to katram pašam, katru dienu.

Prieks par tiem cilvēkiem, kuri sanākuši, lai svinētu un būtu kopā. Šeit jau ir domu biedri, bet mums savā pulciņā jādabū arī tie, kuri šodien vēl īsti nav domu biedri, bet ir tuvu tam, kuriem rūp jūrniecība un kuriem rūp Latvija. Un tad būs labi!”

**Kapteinis Gunārs Mierturis:** “Par savām pārdomām Jūras svētkos atbildēju, kā teica mans kapteinis Harijs Līdaks: “Klozes der un šņabis garšo, ko tu vairāk mūsu gados gribi!””



Aivars Krišjānis.

**Kapteinis Aivars Krišjānis:** “Mūzika spēlē, visi smaida, prieks satikt vecos jūras biedrus, kuri vēl ir spējīgi atnākt. Un ja vēl Jūras svētkos varu saskandināt un uzsaukt tostus Latvijas jūrniekiem, tad nav par ko sūdzēties. Tas, ka Jūrniecības savienībā ienāk jaunie, dod cerības un vairo ticību. Galvenais, lai nezūd Latvijas jūrnieku tikumi un tiek saglabātas tradīcijas.”



Kalvis Innuss.

**Jūrnieku reģistra vadītāja vietnieks Kalvis Innuss:** “Prieks, ka mēs Jūras svētkos atzīmējam un ka mums ir jūrniecības entuziasti, tomēr gribētos, lai šiem svētkiem būtu plašāka publicitāte. Atceros, kad pirms gadiem desmit mācījos Jūras akadēmijā, Jūras svētki Andrejsalā bija plaša mēroga Rīgas svēti, bet tagad redzam, ka Rīgā Jūras svētkus neatzīmē un laika gaitā tie šeit ir zaudējuši popularitāti. Politiskā līmenī gribētos kaut ko vairāk, jo Rīga taču ir ostas pilsēta.”



Aleksandrs Pavlovičs.

**Jūrnieku reģistra Konvencionālās uzraudzības daļas inspektors Edijs Štāls:** “Esmu pārliecināts, ka jūrniecības sabiedrībai šodien ir jāturas kopā, cik vien var. Ir jārikojas tiem, kuri vēlas un var uzturēt jūrniecības garu, jūrniecības izglītības garu un saglabāt



dzīvu Krišjāņa Valdemāra mantojumu, nevis iznīcināt, kā tas pašlaik notiek, domājot par Latvijas Jūras akadēmijas likteni. Svētkiem vajadzētu būt ne tikai Rīgas, bet visas valsts līmenī, lai tauta redz, ka Latvijā ir jūrniecība, jūrnieki, ka ir tāda profesija, un lai par šo profesiju ieinteresētu jaunos cilvēkus. Tomēr pašlaik svarīgākais ir, kā mums kopīgiem spēkiem noturēt jūrniecības izglītības pastāvēšanu. To vajadzētu nosargāt!”

**Kapteinis Imants Nartišs:** “Man šogad Jūras svētkos ir skumjas pārdomas, tāpēc ka Rīgā Jūras svētki ir tikai pašiem jūrniekiem, kuri sanāk kopā, bet pilsētas mērogā nav šādu svētku. Katram kārtīgam jūrniekam un jūrniecības nozares patriotam sirdī, protams, ir gan Jūras svētki, gan jūrniecība ar visu to bagāto mantojumu, ko esam saņēmuši no saviem senčiem. Tie, kuri ir piedzīvojuši padomju gadus, lieliski atceras, ka Zvejnieku svētki visā piekrastē bija lielākie gada svētki visai nozarei, tie tika izcelti un godināti. Ja tagad paskatāmies uz valsts politiku, kā piemēru ņemot kaut vai Latvijas Jūras akadēmijas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei, tad cerību paliek arvien mazāk. Protams, neviens likums vai lēmums nav iecirsts akmenī, bet vai otrreiz būsīm spējīgi akadēmiju atvienot no RTU, jo tā taču nevēlēsies atdot naudu. Visa pamatā jau ir nauda. Cerību paliek arvien mazāk, bet tās tomēr ir!”



Imants Nartišs.

**Rīgas ostas vēstures un šodienas pazinējs Haralds Apogs:** “Ļoti skaisti, ka vismaz atzīmējam Jūras svētkus un izrādām godu tiem cilvēkiem, kuriem tiešām tas ir jāizrāda, un tas ir mūsu uzdevums. Tikai žēl, ka jūrā gandrīz nemaz vairs nav zivju.”



Haralds Apogs.

**LJS valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis:** “2022. gada Jūras svētki bija īpaši, jo pirmo reizi man nācās uzņemt LJS namatēva lomu uz kuģīša “Vecrīga”, kur bija sanākuši LJS biedri ar ģimenēm un LJS draugi, lai kopīgi svinētu Jūras svētkus.



Roberts Gailītis.

Lai arī bija neliels satraukums, kā viss izdosies, jo solīja lietu, negaisu



un vēju, tomēr, ierodoties pie kuģīša un redzot, kā sarodas svētku dalībnieki, zināju, ka viss izdosies un būs labi. Liekas, ka svētki tiešām izdevās, jo apkārt valdīja pozitīvas emocijas, cilvēki bija priecīgi, viņi labi pavadīja laiku. Šoreiz pasākums bija nedaudz savādāks arī tāpēc, ka muzikāli to iekrāsoja jauniešu pūtēju orķestris "Fanfara". Tika atvērta Krišjāņa Valdemāra grāmata, arī atvērts vīns, tika dziedāts un dejots.

Liels paldies Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai, kura finansīli atbalstīja svētku norisi, un uz tikšanos nākamgad."

Šādas bija pārdomas Jūras svētku noskaņās. Jāteic, ka visiem runātājiem tās bija pārsteidzoši līdzīgas: ir labi satikties, jūrniecības nozarei jābūt vienotai, ir cerības uz patiesu nozares atdzimšanu, galvenais ir cilvēki. Un visiem ir viena liela kopīga baža – kas notiks ar Latvijas jūrniecības izglītību pēc tam, kad Latvijas Jūras akadēmija ir zaudējusi neatkarību? Tāpat visi ar nožēlu atzina, ka Rīga diemžēl Jūras svētkus nesvin un šeit jūrniecības garu nejut.



Piemīņas brīdis Liepājā bojā gājušajiem jūrniekiem un zvejniekiem.



Ventspils brīvostas vārdā vainagus pie pieminēkļa noliek pārvaldnieks Andris Purmalis un ostas kapteinis Gunārs Trukšāns.

### LIEPĀJA UN VENTSPILS IZRĀDA CIĒŅU, PIEMIN UN ŠVIN

Liepājā jau dienu pirms Jūras svētkiem Tirdzniecības kanālā tos krāšņi ieskandināja kuģu un laivu parāde, kas šogad norisinās jau ceturto reizi. Pasākumu atklāja Liepājas SEZ pārvaldes kuģi, sekoja zvejas kuģi, pievienojoties pārējiem dalībniekiem, kuri īpaši bija piedomājuši par savu kopējo tēlu un peldlīdzekļu vizuālo noformējumu. Liepāja jau ilgāku laiku ir par vienu tradīciju bagātāka, un, Jūras svētkus gaidot, jau laikus sagatavoti gan kuģi, gan laivas parādei.

Bet Jūras svētki tradicionāli sākās ar piemiņas brīdi bojā gājušajiem jūrniekiem un zvejniekiem, un tad jau viss pārējais: svētki tika nosvinēti ar

gardiem, grezniem un kvalitatīviem svētku labumiem, kā arī jūrnieciski muzikāliem priekšnesumiem.

Arī Ventspilī viens no Jūras svētku emocionālākajiem mirklīem ir piemiņas brīdis jūrniekiem un zvejniekiem, kuru atdusas vieta ir jūras dzelme.



Pieminekli jūrniekiem un zvejniekiem, kuru kaps – jūras dzelme, Ventmalā pie Zvejas ostas atklāja 1938. gada 23. oktobrī. Tas tiek uzskatīts par Ventspils vecāko pieminekli. Piemineklis uzcelts par iedzīvotāju savāktajiem ziedojumiem. Piemņas vietas izveides iniciators un daļēji idejas autors bija toreizējais Ventspils ostas kapteinis Vilis Ābelnieks, bet to veidoja Ventspils ostas darbinieki.



Kapteinis Arvīds Buks noliek ziedus pie pieminekļa jūrniekiem un zvejniekiem.

## VAI RADĪSIM VIENOTĪBU?

Dzīvē viss plūst un mainās, nekas nav akmenī iecirsts. Vienmēr paliek cerība, ka nāks labāki laiki: jūrniecības izglītība izdzīvos, un ne tikai izdzīvos, bet uzņems jaunus apgriezienus, nāks jauni cilvēki, kuri mīlēs jūru un gribēs strādāt jūrā, mēs būsīm vieno-ti un gatavi ziedoties kopīgas idejas vārdā. Un arī Rīgā atkal svinēs Jūras svētkus.



Gints Šīmanis un Anita Freiberga.

K. Valdemāra grāmatiņā ir kāda anekdote: “Kapteiņa kungs,” matrozis iesaucās. “Vai kāda lieta ir zuduse, kad zināms, kur tā ir?” “Nē, muļķi viens,” kapteinis atbildēja. “Nu tad nežēlojieties pēc savas sudraba tējkannas, kas patlaban izslidēja man no rokām, viņa guļ jūras dibenā.”

Cerams, ka jūrniecības nozare zina, kur meklējams tas, kas ir tikai šķietami zudis. Un varbūt tas nemaz nav nogrimis jūras dibenā. Pēc Jūras svētku zaļumballes uz kuģīša “Vecrīga” šķiet, ka ar Latvijas jūrniecību viss būs vislabākajā kārtībā!

Pirmo reizi Jūras svētku rīkošana bija jaunā LJS šefa Roberta Gailīša pārziņā, un viņš šīs uguns kristības ir godam izturējis.■

Vēl daudzus Jūras svētkus un arī kopīgu darbu vēlot,  
Anita Freiberga



## JŪRA TEV VAR DOT VISU, TIKAI JĀMĀK PAŅEMT...

**Šoruden, tieši tāpat kā citus rudenus, Ainažos pulcējās jūrniecības ļaudis, lai Ainažu vecajos kapos pieminētu vecos jūrniekus, lai noliektu galvu viņu stiprā rakstura, profesionālās varēšanas priekšā un iedegtu sveces liesmu. Kā vienmēr tas ir bijis, arī šogad pasākums varēja notikt, pateicoties atbalstītājiem: kompānijai LSC, LTFJA un Latvijas Jūrniecības savienībai.**



Ainažu jūrskolas muzejā ir daudz liecību un stāstu par to, ka reiz bija kuģi un vīri, kuri, spītējot vētrām, vadīja savus buru kuģus. Tieši to savā uzrunā akcentēja viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots. "Pēc pāris prombūtnes gadiem atkal esam atgriezušies Ainažos. Esot šeit, vienmēr prātā nāk nu jau pasen izdotā grāmata "Koka kuģi, dzelzs vīri". Tieši šie dzelzs vīri

bija tie, kuri lika pamatus mūsu nācijai un mūsu valstij, tieši viņi izdarīja visu, lai mēs šeit varētu pulcēties. Tagad mēs ar savām labajām domām godinām viņu piemiņu, un tas palīdz veidot nākotni. Ir ļoti svarīgi, ka esam un varam, jo jūrniecība ir viens no stūrakmeņiem Latvijas valsts pamatos, tāpēc mums visiem





kopā jādara maksimāli iespējamais, lai arī turpmāk šis stūrakmens stingri turētos mūsu valsts pamatos. Ceru, ka viss būs labi, jo esmu nelabojams optimists un joprojām dzīva ir Jūras spēku devīze: "Mūs vieno Latvijas svētais vārds," uz patriotiskas nots savu uzrunu pabeidza viceadmirālis.

Ainaži tiešām noskaņo patriotiski un liek apjaust vienotības spēku. "Esmu pārliecināts, ka Latvijas Jūras spēkiem ir sava nozīmīga vieta Latvijas jūrniecības saimē, un mums visiem kopā ir daudz darāmā. Esot Ainažos, ir jāapzinās, ka gan mūsu civilie jūrniece, gan militārie jūrniece ir atdevuši savas dzīvības par to, lai Latvija dzīvotu, tāpēc mums vajadzētu šo sajūtu paturēt dzīvu un šo apziņu nekādā gadījumā nevajadzētu pazaudēt," sacīja Jūras spēku komandieris komandkapteinis Māris Polencs.

Ainažnieks kapteinis Ivars Brauns ir teicis: "Mums, jūras rūdītajiem, vienmēr ir bijis un būs svarīgi ievērot godaprātu, to nepazaudēt un neliekties dzīves vētru priekšā, jo tā ir darījuši mūsu senči, viņi nav liekušies. Tikai tā var izdzīvot piekrastes smiltis, stāvēt taisni kā burinieku mastu priedes."

Kapteiņa Brauna teiktais ir kā tieši mērķi trāpīta bulta, un tikpat tieši mērķi trāpa arī Jūrniece reģistra vadītāja kapteiņa Jāzepa Spridzāna teiktais: "Ainažos cilvēku pārņem tāda īpaša sajūta, tā ir kā atgriešanās pagātnē, lai pieminētu mūsu vecos jūrniece. Taču šodien man diemžēl ir arī skumjas sajūtas, jo neviena valsts tiešām nevar pastāvēt bez stingriem pamatiem, un tam ir vajadzīgi stabili



Viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots.



Piemīņas mirklis Ainažu vecajos kapos.



Iveta Erdmane, Māris Polencs  
un Liene Johansone.



## JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



Kreisajā pusē Roberts Gailītis, Jānis Krastiņš un Jāzeps Spridzāns, labajā pusē Antons Ikaunieks (no labās), Regina Ikauniece un Andrejs Umbraško.

jūrnieru, bet viens no stūrakmeņiem – jūrnieru savienība – ir stipri vien iedragāts. Ar nožēlu jāteic, ka šodienas jūrnieru savienības izglītības veidotāji, kuri varbūt sevi iedomājušies par Krišjāņiem Valdemāriem, nav viņa piemiņas cietni. Šodien liels paldies jāsaka tiem vīriem, kuri 19. gadsimta vidū prasmiņi un pareizi izveidoja modernu jūrnieru savienības izglītības sistēmu, kas nu jau gandrīz simt sešdesmit gadus ir bijusi dzīvotspējīga, jo būtībā jūrnieru savienības izglītības sistēmas pamati nav mainīti. Protams, ir nākušas jaunas tehnoloģijas, kas prasa papildu zināšanas, bet pamata lietas bija, ir un paliek, tāpēc milzīgs paldies jūrnieru savienības izglītības pamatlicējiem. Taču jāatzīst, ka jūrnieru savienības izglītības saglabāšanai pašreiz nav tie labākie laiki, atliek vien cerēt uz ko labāku nākotnē.”

Skaidrās pārdomās par Latvijas jūrnieru savienības nākotni dalījās arī kapteinis Antons Ikaunieks: “Lai gan man vienmēr ir savīļojums, kad esmu Ainažu vecajos kapos, lai piedod Latvijas jūrnieru savienības tradīciju pamatlicēji, kuri šeit atdusas, bet šodien vēlos teikt dažus skarbus vārdus par reālo situāciju Latvijas jūrnieru savienībā. Daudzi lieliski atceras Jāni Bērziņu, Ilzi Bernsoni un vēl daudzus citus, kuru tagad vairs nav starp mums, bet kuri 20. gadsimta deviņdesmito gadu sākumā lika pamatus neatkarīgās Latvijas jūrnieru savienībai. Laiks skrien nežēlīgi ātri, ne vienmēr mākam to saprātīgi izmantot, lai mūsu padarītajam būtu iespējami produktīvāks rezultāts. Ļoti žēl, bet tā situācija, kas tagad ir izveidojusies, liek pārdomāt, vai esam izdarījuši visu, lai bez bažām varētu turpināt, piemēram, tās tradīcijas, ko savulaik rektors Jānis Bērziņš iedibināja Latvijas



Jūras akadēmijā. Pateicoties Jānim Bērziņam, kurš nebija jūrniece, tika izveidota Latvijas Jūras akadēmija, kura nu nonākusi zem sitiena, jo tagad to pārvalda cilvēks ar lielām ambīcijām, kurš pēc būtības nestrādā visakadēmijas interesēs, bet gan Rīgas Tehniskās universitātes uzdevumā. Gribas novēlēt, lai viņai neizdodas iecerētais, bet jūrniecības nozarei tomēr izdodas pārliecināt jaunievēlēto Saeimu, ka Latvijas jūrniecības izglītībai ir jābūt neatkarīgai, tai nevajadzētu nodarboties ar tādu zinātni, kam ar jūras lietām nav ne mazākā sakara, bet gan būtu jāsaprot profesionāli jūras speciālisti.”



Iveta Erdmane un Jānis Krastiņš.

Ainažu vecajos kapos vējš no kokiem trauca dzeltenās rudens lapas, rudens gaisu smagi ieelpoja jūra. “Šeit atdusas bezbailīgi jūrnieceki, kuri savulaik jūrā devās ar kuģiem, ko šodien uzskatām par nedrošiem,” sacīja Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieceku arodbiedrības pārstāvis Andrejs Umbraško. “Jūra daudzus paņēma, bet, lai arī cik bīstama bija un ir jūrnieceka profesija, cilvēki ir gājuši un turpina iet jūrā. Ainažos varam sajust to mantojumu, ko mums atstājušas iepriekšējās latviešu jūrnieceku paaudzes, un esmu pārliecināts, ka šodienas Latvijas jūrnieceki cienīgi turpina veco jūrnieceku tradīcijas.”



Ainažu jūrniecekolu muzejā.

Nu, protams, tradīcijas, kas uztur jūrniecības apziņu un garu. “Patiešām ir nevēlams prieks, ka jūrniecība savas tradīcijas ir veidojusi un kopusi, ka joprojām godinām dzelzs vīru piemiņu, un esmu pārliecināts, ka arī turpmāk šīs tradīcijas uzturēs un kopīs. Ja mēs nezināsim un necienīsim savu pagātņi, tad mums nebūs nākotnes. Lai gan no koka kuģu un dzelzs vīru laikiem ir daudz ūdeņu aiztecējis, tomēr jūrnieceku dzīve joprojām nav viegla, tāpēc mūsu pienākums ir godināt gan tos, kuri nolikuši savas galvas, gan arī tos, kuri tagad cenšas attīstīt jūrniecības nozari.”

Siltās, mājīgās un viesmīlīgās Ainažu jūrniecekolu muzeja telpas, šīs mājas sirsnīgās saimnieces, cilvēku atmiņas, sarunas un dziesmas, uzkodas, ko palīdzējuši



## JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



Ainažu jūrskolas muzeja direktore Ivetta Erdmane (no kreisās) un Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja direktore Liene Johansone griež svētku torti.

sarūpēt pasākuma atbalstītāji – kompānija LSC un LTFJA un Latvijas Jūrniecības savienības sarūpētā ļoti gardā torte – tas viss vienoja un priecēja pasākuma dalībniekus. Ainažos visi jūtas kā savējie, visi jūtas piederīgi.

Ainažu jūrskolas muzeja direktore Ivetta Erdmane, viesmīlīgi rūpējoties par ciemiņiem, sacīja, ka šodienas tiek ierakstīta vēsturē, tāpēc arī muzeja darbinieces izveidojušas izstādi “Mūsdienu jūras vilki”.

lai visiem, kas šeit iegriežas, lepmi varētu pastāstīt, ka ne tikai senos laikos bijuši vareni jūrnieki, tādi mums ir arī tagad. Arī tagad ir dzelzs vīri (tagad arī sievietes), kuri nes Latvijas jūrniecības vārdu pasaulē. Izstāde “Mūsdienu jūras vilki” ir stāsts par šodienas drosmīgajiem kapteiņiem, stūrmaņiem, mehāniņiem, kuri profesionāli un ar pārliecību vada lieltonnāžas kuģus pasaules jūrās un okeānos. Kapteinis Mārcis Skuja: “Iedvesmu darbam jūrā esmu smēlies no vecajiem jūras vilkiem, no tēva un vectēva, kuriem kopš bērnības esmu gājis līdzī jūrā, klausījies viņu stāstītos gan aizraujošos un smieklīgos piedzīvojumus, gan arī smeldzīgos un ne tik košos atgadījumus. Jo cilvēkam ir bagātāka dzīves pieredze, jo skaistāks ir viņa nodzīvotais mūžs! Joprojām man ausis skan vectēva teiktie vārdi: “Jūra tev var dot visu, tikai jānāk paņemt...””■

Anita Freiberga



## LABĀKAIS VĒJŠ IR CEĻAVĒJŠ

Kad aicinu kapteini ARTŪRU BROKOVSKI-VAIVODU uz sarunu, viņš it kā pa jokam atrunājas, ka ar interviju esmu nokavējusi vismaz par gadu, jo tagad jau viņš esot pensionārs. "Tāds Brokovskis jau ir norakstīts un noņemts no plauktiem, kuram amata draugu tā pa istam vairs nav," saka Artūrs. Tam nepiekrītu, jo esmu pārlicināta, ka ir vērtības, kas nekur nepazūd, tieši tāpat kā kapteiņa tituls, kas arī paliek uz mūžu. Kurš gan vēl labāk nekā Artūrs var izvērtēt un salīdzināt savu aktīvā jūrnieka laiku un iespējas ar mūsdienu jauno jūrnieku iespējām un šodienas problēmām, jo viņam ir gan jūras, gan krasta darba pieredze. Arī atrunāšanās par vecumu neiztur kritiku, jo ir cilvēki, kuri saglabā jaunību arī pensijas vecumā, un tas nu tiešām ir attiecināms uz kapteini Brokovski. "Man patīk jaunie, jo viņi ir zinoši un aktīvi un viņiem problēmas nesagādā, piemēram, mūsdienu modernās tehnoloģijas, kas ienāk kuģošanas biznesā, pret kurām viņi neizjūt nevajadzīgu bijību, kāda nodarbina vecākos kolēģus. Reizēm jauno speciālistu vienīgais trūkums ir virtuālās pasaules savietojamība ar reālo situāciju, savukārt vecajiem varbūt nedaudz kremt, ka viņu laiks iet uz beigām un toni tagad sāk noteikt divdesmit pirmā gadsimta jaunie speciālisti," neslēpj kapteinis.

Katru gadu Jūras akadēmiju absolvē aptuveni pussimts jauno speciālistu, kuri papildina nozares profesionāļu pulku. Jaunie nāk ar savu šodienas skatījumu, un tomēr aktualitāti nav zaudējusi kanoniskā patiesībā – bez pagātnes nav nākotnes, ja nezinām vēsturi, trūkst izpratnes par likumsakarībām, tāpēc mūsu bagātība ir tie cilvēki, kas atstāj neizdzēšamu nospiedumu Latvijas jūrniecības vēsturē, un te nu vietā būs gadagrāmatas stāsts par kapteini Artūru Brokovski-Vaivodu.



Kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods.

### ROMANTIKA UN VĒLME REDZĒT PASAULI

"Kad izvēlējos un sāku jūrnieka gaitas, nevarēja runāt tikai par tīru romantiku vien, nostrādāja arī tas, ka padomju laikā jūrnieks bija īpašā statusā, varēja



## JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



1972. gadā žurnālā "Liesma" bija publicēta intervija ar Artūru Brokovski-Vaivodu.



Artūrs kopā ar Jāni Mačānu 1963. gadā pēc iestāšanās Liepājas jūrskolā.

redzēt pasauli, tikt uz ārzemēm, un arī man to visu gribējās piedzīvot. Dzelzs priekšgars nodalīja dažādas pasaules, un jūrnieka profesija bija tā, kas ļāva nokļūt dzelzs priekškara otrā pusē. Mūsdienu jaunatne pat nevar iedomāties, cik tas bija privilēģēti, ja tu varēji atvest tādas mantas, kas vienkāršiem padomju cilvēkiem pat sapņos nerādījās. Tu biji karalis tāpēc vien, ka tev bija košļenes un kāds japāņu lakatiņš. Un kur nu vēl valūta! Ar to tu varēji iet bonu vai sertifikātu veikalā un kaut vai alkoholu un cigaretes no citiem plauktiem nopirkt... Piedevām jūrniekiem nebija jāiet padomju armijā. Šodien ar stāstiem par to, ka tiks uz ārzemēm un redzēsi pasauli, nevienu nevar pārliecināt kļūt par jūrnieku, tagad var nopirkt biļeti un doties plašajā pasaulē, bet tolaik tā bija ļoti liela motivācija," saka Artūrs.

Tomēr pirmās domas un sapņi par jūru Artūram ir romantikas caurstrāvoti. Daudziem divdesmitā gadsimta vidū māju bēniņos vēl glabājās vecās "Atpūtas", žurnāls, kas ulmanlaikos bija ārkārtīgi populārs, bet padomju gados skaitījās pastāvošajai varai naidīgs un pretvalstisks. Žurnālā turpinājums bija publicēts Viļa Lāča romāns "Vecā jūrnieku ligzda", kas stāstīja par kādu jūrnieku dzimtu, cilvēku likteņiem, jūru un kuģiem. "Man patika lasīt par skaisto burinieku, kā gāja jūrniekiem, un ne tik daudz par jūrnieka darbu, cik par jūras romantiku, dienviņu jūrām, vētrām, arī lediem. Jūras tematika pati nāca pretim, arī bibliotēkā vienmēr meklēju grāmatas par jūru, saistīja jūrnieku stāsti, un tad vēl piedevām arī brālēns dienēja flotē. Kad atbrauca atvaļinājumā un savā jūrnieka formā aizgāja uz balli, visi bija mēmi. Citas domas nemaz nebija, skaidri zināju, ka būšu jūrnieks."

Ne velti mēdz teikt, ka vajadzīgo informāciju kosmosā piespēlē tieši istajā brīdī. Artūram, vidusskolu beidzot, tas bija sludinājums avīzē un ziņa par to, ka tiek uzņemti audzēkņi Rīgas un Liepājas



jūrskolās. Tā nu kopā ar savu skolas draugu Jāni Mačānu abi devušies iesākumā iekarot jūrskolas un tad arī jūras. Vispirms, protams, izvēle kritusi uz Rīgu, taču izrādījās, ka tur nepieņem ar vidusskolas diplomu. Palika vēl iespēja kārot eksāmenus Politehniskajā institūtā, un tad atkarībā no eksāmenu rezultātiem nosūtītu mācīties uz Odesu vai Ļeņingradu, tagad Sanktpēterburgu. "Līdz dokumentu iesniegšanai vēl bija palicis laiciņš, kad vēlreiz avīzē uzdūros sludinājumam, ka Liepājas jūrskola uzņem pēc vidusskolas un sagatavo tālbraucējus stūrmaņus, piedevām četrarpus, nevis sešos gadus, kā tas bija Ļeņingradā. Toreiz stājāmieši kādi piecdesmit, bija gribētāji no dažādām savienības malām, no Baltkrievijas un Ukrainas, bet no Latvijas bijām divpadsmit zēni. Kādiem septiņiem tūlīt pateica – neskatoties uz to, ka būs izturējuši eksāmenus, par mācīšanos jūrskolā var nedomāt, jo savu nepiemēroto radurakstu dēļ vīzu nedabūs un jūrā tik un tā netiks. Jau tas vien, ka vecāki kara laikā bijuši Kurzemes katlā, kalpoja par pamatu vīzas neatvēršanai. Beigās no Latvijas palikām četri, kas iestājās Liepājas jūrskolā un kam bija cerība strādāt jūrā. Tomēr vienam no kursa biedriem, Sašam Harkovam no Aizputes, neskatoties uz to, ka cara laikā viņa vecāki bija izsūtīti par pārkāpumiem pret valdību, un tas skaitījās labi, neko nepaskaidrojot, vīzu neatvēra. Tā viņš jūrā arī netika un strādāja kolhozā "Zvejnieks" uz velkoņiem. Man par labu nospēlēja tas, ka tēvs pēc Pirmā pasaules kara kopā ar Jukuma Vācieša pulku aizgāja uz Maskavu un skaitījās latviešu sarkanais strēlnieks, es biju strēlnieka dēls, un tas jau bija nopietni, lai nevienam pat prātā neienāktu doma neatvērt vīzu," smejas Artūrs.

## BURINIEKS CILVĒKU PATAISA PAR JŪRNIKU

Kapteinis Brokovskis ar prieku atceras Liepājas laikus, tās esot viņa labākās jaunības atmiņas, kas saistītas ar pilsētu zem liepām. Arī Liepājas jūrskola bijusi laba un ar savām tradīcijām. "Labi bija tas, ka, sākot mācīties, vispirms devāmiem trīs mēnešu ilgā praksē uz burinieka. Ja nebūtu prakses un tūlīt vajadzētu sēsties skolas skolā, domāju, ka visticamāk būtu aizgājis no jūrskolas, jo neizturētu mācības krievu valodā," saka Artūrs. "Lai gan labi pratu krievu valodu un labi nokārtoju iestājesāmenus, kas arī bija jākārto krievu valodā, tomēr, kad nāca tehniskās lietas, augstākā matemātika, astronomija, visi pārējie priekšmeti, ko vajadzēja ne tikai saprast, bet piedevām arī iedziļināties kuģu lietās, visu to apgūt krievu valodā patiesi nebija viegli. Taču trīs prakses mēneši darīja savu un



Artūra Brokovska-Vaivoda pirmais kuģis – burinieks "Tropiks".



Žetonu vakars Taurupes vidusskolā.

tiešām daudz deva, jo pa šo laiku visu varēja iepazīt no praktiskās puses – kas tas ir un kāpēc vajadzīgs. Piemēram, sekstantu, par ko vēlāk teorētiski mācīja, es jau biju praktiski lietojis. Tomēr pēc prakses kādi divpadsmit cilvēki atkrita, jo neturēja jūru. Tagad kadetiem prakses ir uz lieliem kuģiem, kur jūras slimība cilvēku piemeklē pavisam savādāk, nekā tas ir uz buriniekiem, bet arī tagad pēc pirmās prakses kāds tomēr atkrīt, iespējams, ne tikai jūras slimības dēļ, bet arī tāpēc, ka neiztur atrautību no krasta. Tieši burinieku prakses, kādas izgājām mēs un kādu tagad nav, padarīja cilvēku par jūrnieru, jo mēs jūru iepazīnām nevis no tiltiņa augstumiem, bet no ūdens virsmas, iemācoties saprast, kā strādā vējš, kas jādara ar burām un daudzas citas praktiskas lietas. Tā pieredze, ko ieguvu uz burinieka, varbūt ne tik tiešā veidā, bet vēlāk tomēr noderēja arī uz lielajiem kuģiem, jo zināju, kā un kādi mezglī jāsiens, kas tie tādi tauvošanās gali, ko kuģiem nozīmē kaprona vai tērauda gali, kā tas viss tiek pielietots, kā arī visus citus kuģu knifus. Barkentinas “Tropiks” un “Kropotkins” – tie ir divi burinieki, uz kuriem bija divas jūras prakses Baltijas jūrā. Esmu krustām šķērsām izkuģojis pasaules jūras un okeānus, tāpēc varu atklāti teikt, ka mūsu Baltijas jūra kuģošana nav nekāda labvēlīgā, īpaši vētras laikā, kad viļņi ir augsti un asi, tāpēc pirmā jūras prakse, kas tika iegūta tieši Baltijas jūrā, deva savu rūdjumu un pieredzi.”

## CEĻŠ UZ KAPTEIŅA TILTIŅU

Domai ir liels spēks, ne velti mēdz teikt, ka cilvēks vispirms grēko domās, tad vārdos un tikai pēc tam darbos. Runājot par Artūru, nebūtu vietā teikt, ka viņš ir grēkojis savās domās, pareizāk būtu teikt, ka, domājot par profesijas iz-



Artūrs 5. kursa students.

vēli, skaidri apzinājās mērķi – kļūt par jūrnieru. Pats Artūrs saka, nav labs tas kareivis, kurš nevēlas kļūt par ģenerāli, tāpat ir ar jūrnieriem, tāpēc galvenais dzinulis bija pakāpšanās pa karjeras kāpnēm. “Pārliecība, ka kļūšu par kapteini, bija ne tikai man, tāda bija visiem, kas mācījās jūrskolā. Savā starpā runājām, kā būs, kad būšu kapteinis, es šā kapteiņa vietā gan būtu darijis tā vai citādi, vai arī – tas





kapteinis dzer, bet es tāds nebūšu. Taču, nonākuši līdz vecākā palīga amatam, kuram, protams, ir jāzina visi procesi un jāpilda visatbildīgākie uzdevumi, daudzi pēkšņi apjauta: lai gan kapteinis var it kā neko nedarīt un viss darba smagums jāpaveic vecākajam palīgam, tomēr pilna atbildība tik un tā gulstas uz kapteiņa pleciem. Lūk, šādu atbildību daudzi nebija gatavi uzņemt. Viens otrs tā arī atklāti teica – es labāk būšu vecākais palīgs un otrs cilvēks uz kuģa, bet neuzņemšos kapteiņa atbildības nastu.”

Artūrs Brokovskis-Vaivods nebija starp tiem, kuri nevēlējās uzņemt atbildību, tomēr līdz kapteiņa tiltiņam viņam bija jānoiet diezgan likumains un šķēršļiem pilns ceļš gabals. Viņš neslēpj, ka izgājis cauri visam: vispirms bijusi prakse uz buriniekiem, pēc jūrskolas beigšanas strādājis Rīgas refrīžeratorflotē, kur viņa pirmais kuģis bijis “Kadijevka”, darbināms ar mazutu, uz tā nostrādājis divus reišus par ceturto stūrmani. Tad Artūru pārcēla uz tvaikoni “Banga”, kam tvaika mašīnas darbināja ar oglekli. “Tā kā Liepājas jūrskola bija Zivrupniecības ministrijas pakļautībā, strādāju uz transporta kuģiem, kas zvejas rajonos apkalpoja zvejniekus, vedām nodot saldētās zivis uz Āfriku un Eiropu. Būtībā tā bija tirdzniecības flote, kas specializējās zvejniecības apkalpošanā, uzņemot kravas jūrās un okeānos. Atšķirībā no zvejniekiem mēs regulāri gājām ostās, tāpēc arī bijām vienu plauktu augstāk par viņiem, jo zvejas kuģi pusgada laikā ostu redzēja varbūt tikai vienu vai divas reizes.”



Kursanta laiks.

Artūrs saka, ka viņu aizrāvis darbs, bijis jauns un centīgs puika, izpildīgs, ar pienākuma apziņu. Kāpis pa karjeras kāpnēm līdz vecākā stūrmaņa amatam, un tad tālākai karjerai priekšā stāvējusi tāda kā stop zīme. Lai mūsdienās kļūtu par kapteini, vajadzīgas trīs lietas: profesionālās izglītības dokuments, Jūrnieku reģistrā iegūts kompetences sertifikāts un nepieciešamais jūras cenzs. Padomju gados profesionālo izglītību jau ieguvušam jūrniekam arī bija nepieciešamas trīs lietas: augstākā izglītība, vienalga – jurista, ekonomista vai vēl kāda cita, jūras cenzs un, protams, pats svarīgākais – piederība komunistiskajai partijai. “Jau dažus gadus biju nostrādājis par kapeiņa 4. palīgu uz kuģa “Burja”, kad 1969. gadā kapteinis Kuļņičs, kuram bija ļoti stingra kapteiņa slava, izsauca



## JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



Austrālijā.



Pēdējais kuģis kapteiņa amatā 1997. gadā.



Artūrs Brokovskis-Vaivods (no labās),  
Ansis Zeltiņš un Gunārs Šteinerts.

mani trešā palīga amatā uz kuģa “Ostrov Sibirjakova” jaubūvi Gēteborgā, Zviedrijā. Tas tolaik bija viens no modernākajiem kuģiem. Uz šī kuģa nobraucu līdz vecākajam palīgam un ar prasīgo kapteini sadzīvojām kā roka ar cimdu. Kuļiņičs tiešām bija kapteinis ar vārdu, bet ne jau visiem viņš izrādīja savu labvēlību. Ja bijī *loderis*, neko labu nevarēji sagaidīt.”

Kad Artūrs jau labu laiku bija strādājis par vecāko palīgu, viņam teica: čalīt, vai nu tu mācīsies, vai arī vecākais palīgs būs tavas karjeras griesti. Divas reizes iesniedza dokumentus, lai stātos augstskolā, bet abas reizes uz iestājeksāmeniem netika, jo bija jūrā. Jūrnieks jau nekad nevar būt īsti pārliecināts un paredzēt, vai trīs mēnešu reiss nepagarināsies līdz četriem. Lai tiktu pie augstākās izglītības, vajadzēja pieņemt jaunus izaicinājumus. Tā sākās jauns dzīves posms, kas deva jaunu pieredzi un jaunas atziņas. Studijas Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstākajā inženieru jūrskolā, gandrīz desmit gadi nostrādāti par loci un vecāko loci Rīgas jūras tirdzniecības ostā, darbs Zvejniekiema zvejnieku kolhozā “Zvejnieks” par flotes galveno kapteini. Augstākā izglītība bija iegūta, arī par darbu īpaši nav bijis ko sūdzēties, un tomēr domas atkal un atkal griezušās uz jūras pusi. “Mani uzaicināja veidot Rīgas ostas Kuģu vadības centru, jo bija gan izglītība, gan nepieciešamā pieredze. Strādāju par vadītāja vietnieku, un viss it kā bija labi, tomēr mieru īsti neradu, tāpēc sūtīju Latvijas jūras kuģniecībai par sevi atgādinājumu, bet pretī saņēmu ti-

kai – pagaidi, pacieties!”



Kāpēc tā varēja notikt, ka cilvēks ar labu izglītību un pieredzi tika *marinēts* krastā? Dzirdot Artūra atbildi, kārtējo reizi pārlicinājos, cik ļoti sikmanīga mēdz būt cilvēka daba, cik ļoti cilvēkam patīk izmantot viņam doto varu un cik ļoti pastāvošā iekārta var izkropļot cilvēku likteņus. "Tiks vai netiks kāds jūrā, to visu kārtoja Latvijas Centrālās komitejas kurators par jūrniekiem, caur viņu gāja visas jūrnieku personīgās lietas, un tieši viņš apstiprināja vīzas. Varbūt toreiz vajadzēja kā īpaši viņam piebraukt, taču tas nav manā dabā, un esmu lepns, ka tā. Uzskatu, ka katram jādara savs darbs, un visas tās pielīšanas lietas man dziļi riebjas," stingri nosaka Artūrs. "Toreiz vasarā ar sievu atpūtāmies Kuršu kāpās, un pa ceļam Klaipēdā iegriezos Lietuvas kuģniecībā pajautāt par darba lietām. Viņu flote tikko bija papildinājusies ar *balkeriem*, kuģniecība meklēja, kas uz tiem varētu strādāt, tāpēc bija gatava mani tūlīt ņemt darbā, vajadzēja sagādāt vien rekomendāciju no Latvijas kuģniecības partijas komitejas. Un tikai tad, kad 1988. gadā Klaipēdas kuģniecība bija gatava mani pieņemt darbā, mūsējie sarosījās: kā tad būs, kad Latvijas nacionālie kadri aizplūdis uz Lietuvu?! Un jau pēc nedēļas es biju uz Latvijas kuģniecības kuģa "Klements Gotvalds", uz kura divus gadus nostrādāju par *otrinieku*, tad par vecāko palīgu uz "Kamilo Sjenfuegoss", kur kapteinis bija Jānis Līckalns."

Tieši no kapteiņa Līckalna, par kuru kapteinis Brokovskis allaž runā ar patiesu cieņu, viņš saņēma rekomendāciju kapteiņa amatam. "Kapteinis Līckalns bija jūrnieks līdz kaulam. Patiesībā, ja no jaunības esi strādājis jūrā, tad tā patīstam tu tikai to vien arī proti."



Kādā no Jūras administrācijas pasākumiem.



Sarma Kočāne un Artūrs Brokovskis-Vaivods.



1994. gadā Artūra Brokovska-Vaivoda *kapteiņa palīga* gaitas bija galā, viņš kļuva par kuģa "Akadēmiķis Hohlovs" kapteini. Kapteiņa tiltiņš bija *ieņemts* un jūrskolas laikā izvirzītais mērķis sasniegts, bet nekas nebeidzas, dzīve turpinās, vienmēr piespēlējot arvien jaunus izaicinājumus un iespējas.

## PROFESIONALITĀTE UN DZELŽAINI PRINCIPI

"Esmu gatavs riskam, bet esmu arī piesardzīgs, jo katram riskam ir jābūt pamatotam. Ja tu būsi pārāk piesardzīgs, tad būsi nederīgs, un arī tad, ja nepamatoti riskēsi, tāds būsi. Jautājums, kā to izvērtēt, bet tā izsvēršana, redzi, nāk kopā ar pieredzi, un tomēr arī tas nav tik viennozīmīgi pasakāms, jo ir lietas, kas prasa pamatīgu apdomību, citos gadījumos lēmumu var pieņemt zi-benīgā ātrumā, bet ir situācijas, kuras var atrisināt, tikai pateicoties pieredzei," savu viedokli pauž kapteinis. "Bija pirmais reiss kapteiņa amatā, tikko sākām attaukoties no piestātnes Ventspils ostā, jūtu, nebūs labi, jo redzu, ka locis ne-



Jūras administrācijas jubilejas reizē Ē. Streičs (no kreisās), B. Strautmane, S. Baumannē, A. Brokovskis-Vaivods un A. Liepiņa.



Kopā ar kapteini Jāni Lickalnu.

dara savu darbu. Tā kā pats gandrīz desmit gadus nostrādāju par loci, lieliski zinu, kas tajā vai citā brīdī būtu jādara, tāpēc saku locim, ka pats tikšu galā un apgriezīšu kuģi.

Pirmo reizi jāiet uz Kopenhāgenu, bet pa Zundu biju gājis tikai kā ceturtais palīgs. Savācu informāciju, lai saprastu, kas mani tajā Zundā sagaida, un tad uz priekšu.

Kompānija atver jaunu kontraktu, man pirmo reizi jāiet no Īrijas uz Dienvidāfriku, tas atkal man pilnīgi jauns rajons, kur līdz tam nebiju kuģojis, arī nevienā Dienvidāfrikas ostā vēl nebiju iegājis, bet šajā reisā nācās iet veselās trijās ostās.



Santosā vajadzēja uzņemt kravu – divsimt litru mucas ar apelsīnu koncentrātu, ko gribēja kraut uz augšējiem – otrā un trešā deķa, un tad ar šo kravu vajadzēja doties uz otru ostu, lai apakšējos klājos iekrautu gaļu. Toreiz saķeros ar kravas nosūtītāju, jo protestēju, ka tā nevar kraut kravu, kuģis apgāziesies jau pie piestātnes. Vienkārši atteicos parakstīt *cargo* plānu. Kravas nosūtītājs trako un saka, neesot cita varianta, es atkal pastāvu uz to, ka vispirms jāpaņem gaļa un tikai tad var kraut tās mucas. Pārstāvis saka, ka viņu atlaidīs no darba, ja mani nepierunās, bet mani nevar pierunāt, gluži vienkārši tās ir tehniski nepieļaujamas un neizpildāmas lietas. Kravas nosūtītāja pārstāvis sūdzas kuģniecībai, mūsu Flotes daļa no manis



LJS valdes sēdē Kronvalda bulvārī. Pirmajā rindā no kreisās: Artūrs Brokovskis-Vaivods, Jāzeps Spridzāns, Arvīds Buks, Māra Mihejeva; otrajā rindā no labās: Vilnis Keris, Edgars Murds.

prasa paskaidrojumus, es paskaidroju, galu galā nezinu, kas tur pa vidu bija un ko viņi savā starpā runāja, bet mums mainīja iekraušanas ostu kārtību un varējām droši doties pāri diviem okeāniem uz Honkongu un Japānu. Ja toreiz nebūtu turējies pretim, nezinu, kas varēja notikt.

Vēl kāds cits gadījums. Kuģa konstrukcija ir tāda, ka kuģa tilpnes beidzas ar klāju, virs klāja nāk pusotra metra augsta brīva zona, tā sauktais *komings*, un virs tā – siltumizolācija un vāki. Brazīlijas ostā uzņemam saldētu vistu kravu, un, lai iekrautu iespējami vairāk, saldētās vistas liek kraut arī šajā brīvajā zonā. Saku, ka mēs to nevaram darīt, jo nebūs gaisa apmaiņas un tās vistas sabojāsies,



Jūrnieku salidojumā Ainažos. Artis Ozols (no labās), Andris Benefelds, Artūrs Brokovskis-Vaivods, Ingus Siliņš, Gaidis Andrejs Zeibots un Jānis Bērziņš.



bet nosūtītājs nepiekāpjas, jāņem, un viss. Labi, lai tā būtu, bet tad uz jūsu atbildību, rakstām to iekšā konosomentā. Ilgi laužās, tomēr beidzot parakstīja. Indijas okeāna vidū pie manis atnāk bocmanis un ziņo, ka pie ceturtās rümes jau smird. Taisījām vaļā un metām tās vistas pār bortu, lai nesabojātu pārējo kravu. Protams, to visu dokumentējām, Honkongas ostā nāca eksperti, papīri kaudzēm, izraksti no kuģa žurnāla, pievienojam bildes un pierādījumus, ka krava tiešām bija bojāta. Tomēr vissvarīgākais bija tas, ka kravas nosūtītājs bija uzņēmies atbildību, ja būtu piekāpies, tad atbildēt par visu nāktos tieši man.”



Pēteris Gudkovs un Artūrs Brokovskis-Vaivods.

Kā jau kārtīga sauszemes žurka, protams, vēlos zināt par tām briesmām un bīstamajām situācijām, ko nākas piedzīvot jūrā. Vai maz dzirdēts, kādi tik trakumi tur notiek. Artūrs to nenoliedz, jo reizēm nemaz nevar paredzēt, cik pēkšņi var rasties bīstama situācija pat mierīgā okeānā un gludā ūdenī. “Reiz Klusā okeāna vidū dzinējam vajadzēja mainīt virzuli, toreiz nācās šmaukties, lai nerastos frakta zaudējumi. Kuģniecība, protams, par visu zināja, bet bija svarīgi, lai aģenti

neuzzina. Mehāniķi strādā pilnā sparā, laiks nepielūdzami iet uz priekšu, skatāmies, vēl arī vētra nāk virsū. Jautājums viens – vai mehāniķi spēs līdz vētrai, bet viņi atbild – nezinām, kā veiksies. Un tās ir lietas, ko iepriekš neviens nevar paredzēt.

Reiz izgājām cauri Zunda šaurumam, lai dotos uz Honkongu. Pirms pāris dienām Klusajā okeānā bija plosījusies vētra “Agnese”, un pie Indonēzijas krastiem nāk atbalss no šīs vētras – pamatīgi viļņi. Protams, samazinājām ātrumu, bet vecākais palīgs ziņo: sit enkurus pret korpusu, ko darīsim? Ko mēs šādā laikā varam darīt? Cik iespējams samazinām ātrumu un mazā gaitā mēģinām turēties, bet īsti jau nevar saprast, kā manevrēt, lai izgrozītos. Vecākais palīgs, bocmanis un matrozis, kuģa priekšgalā pievilkuši enkura bremzes, nāca jau atpakaļ, kad pāri vēlās devītais vilnis, tas tiešām ir kaut kas šausmīgs, un kā lika ar spēku pa kuģa priekšgalu, tā matrozis nenoturējās un attapās pie otrās rümes bez viena zābaka un ar pārsitu galvu. Ko nu? Jāsniedz palīdzība un jāšuj brūce. Tā kā kapteinis un vecākais palīgs bija tie, kuri izgājuši medicīniskās palīdzības kursus, lai vajadzības gadījumā sniegtu pirmo palīdzību, jo ārstu apkalpes satāvā vairs nebija, tad nu abi ar vecāko palīgu sašuvām matrozim brūci galvā, bet sakaru līnijā mediķi konsultēja, ko un kā darīt.

Jūrā vienmēr gadījās kaut kas neparedzēts, kad vajadzēja reaģēt, pieņemt lēmumu un sniegt palīdzību, bet, paldies dievam, viss vienmēr atrisinājās un



beidzās labi, taču neizdzēšamas atmiņas par visu notikušo ir palikušas, par ko varētu uzrakstīt veselu grāmatu, kam šajā gadagrāmātā gluži vienkārši vietas nepietiktu.”

## VARAS DZIRNAS MAĻ PAMATĪGI

Padomju valsts sistēma varēja un ietekmēja cilvēku likteņus. Tev varēja būt vai nebūt zināšanas, varēji gribēt vai

negribēt, valsts tev ierādīja vietu, un tie bija apstākļi, kas stāvēja augstāk par cilvēku spējām, zināšanām un vēlmēm. Kapteinis Brokovskis nav pirmais, kurš, stāstot par darbu jūrā padomju gados, saka īsi un kodolīgi – sistēma mala cilvēkus. Taču tie, kuri šos laikus nav piedzīvojuši, un labi, ka tā, īsti nesaprot, par ko ir runa, kad dzird par kaut kādām mistiskām vīzām, ko varēja atvērt un tikpat ātri aizvērt, kas tie komisāri tādi par plēsīgiem putniem un ko tie bija gatavi noknābt, kāpēc ārzemju ostās varēja doties tikai draudzīgā bariņā, nevis pa vienam, beigu beigās, kas ir pareizie vai nepareizie radu raksti un kā tie varēja pārvilkt strīpu jūrnieka karjerai. “Par to vien var apskaust jaunos jūrniekus, ka viņiem šodien nekas tamlīdzīgs nav jāpiedzīvo, kā tas bija mums, un vienīgā mēraukla, ar kuru tiek mērīts jaunais speciālists, ir profesionālās zināšanas un darba mīlestība,” saka kapteinis Brokovskis. “Komisārs uz kuģa, tas, protams, ir atsevišķs stāsts. Lai gan katrs cilvēks ir atšķirīgs, vairākums no viņiem bija dzērāji. Gadījās arī normāli komisāri, manā praksē tādi bija divi latvieši, kuri īpaši nepiekašījās par katru izteicienu, bet pārējie tiešām bija traki. Es viņiem pretī nerunāju, bet arī pa spalvai īpaši neglaudīju. Reiz Zviedrijā stāvējām remontā, un komisārs kļiedza uz bufetnieci tikai par to vien, ka viņa zviedru strādniekam piedāvāja padzerties. Tirdija, kāpēc tā ir kontaktējusies ar ārzemnieku, bet viņa taisnojās, ka tikai piedāvājusi nogaršot kompotu. Vēl viens padullis komisārs mums bija uz “Burjas”, kurš visam sekoja līdzī, kā lapsa staigāja visiem apkārt un ar visiem bija pa draugam, uzdeva it kā nevainīgus jautājumus – ko tu pilsētā redzēji, ko nopirki, oho, arī man kaut ko tādu vajadzētu. Bet pēc tam viņa kajītē rakstāmmašina kļaudzēja bez apstājas, tapa viens ziņojums pēc otra.

Ja uzrakstīja *kļauzu*, ka, piemēram, esi par ilgu runājis ar kādu ārzemnieku, tevi pēdējā brīdī varēja norakstīt no kuģa un aizvērt vīzu. Tas padomju



LJS pilnsapulcē kapteiņi Artūrs Brokovskis-  
Vaivods un Arvīds Buks.



Kapteinis Brokovskis uzrunā Ainažu muzeja direktori Ivetu Erdmani.

laikā notika ļoti vienkārši, nevajadzēja nekādus paskaidrojumus, un arī taisnību nebija jēgas meklēt. Vienmēr vajadzēja piedomāt, ko runā, vajadzēja turēties rāmjos un rēķināties ar ideoloģisko spiedienu. Ne jau visu laiku varēja par to vien domāt, bet komisāra klātbūtne allaž bija jāpatur prātā, lai gadījumā kādā komunikācijā nepateiktu, ko esi

dzirdējis pa ārzemju radio vai kādus žurnālus nopircis ārzemju ostā. Ārzemēs uz pilsētu gāja pa trim četriem ar grupas vecāko, kuram par visu bija jāraksta smalks ziņojums. Kad pilsētā gājām iepirkties, kad negribējās, ka tevi uzskata par krievu jūrnīeku. Man saka, tas ir PSRS karogs, jā ir, bet es esmu latvietis no Rīgas, kaut arī, godīgi sakot, pa pusei esmu polis. Viņiem, protams, vienalga, kas tu tāds esi, nevienu tas neinteresēja, jo viņi nemaz nezināja, kur tāda Rīga ir, tas vairāk bija vajadzīgs manai pašapziņai. Tirgotāji jau pa gabalu pazina, ka tas ir krievu jūrnīeks, sveicina *zdravstvuj*, bet mēs izliekamies, ka nesaprotam, ko šie saka.

Gadījās arī, ka kāds mēģināja palikt ārzemēs. Reiz kuģa radists bija nolēmis palikt Vācijā, bija jau pieteicies policijā un gaidīja vilcienu, lai dotos uz migrantiem domātu punktu, kad komisārs un kapteinis viņu pārtvēra parkā uz soliņa un pierunāja nākt atpakaļ. Nāc droši, nekas sliktas tev nebūs, mēs par tevi aizliksim labu vārdu, un radists atgriezās. Tikko bijām izgājuši no ostas, kad reidā jau gaidīja velkonis, lai radistu noņemtu no kuģa un nogādātu Rīgā. Tāda bija dzīve. Nevainojami strādāja aparāts un neredzamās frontes kareivji. Tāda bija sistēma, ka sapulcē visi aktīvi apsprieda partijas vadoņu referātus, bet, koridorā pīpējot, par to visu pasmējās.”

## KRASTS NAV JŪRA

Artūrs Brokovskis-Vaivods uz Jūras administrāciju atnāca strādāt, direktora Bruno Zeiliņa aicināts. Krastā trūka cilvēku, kas būtu kompetenti un spētu profesionāli strādāt. Tādi, kas jaunajos laikos strādājuši jūrā, pārzina kuģošanas lietas un izprot jūrniecības procesus pasaulē. Kopš Zeiliņš pirmo reizi uzrunāja kapteini Brokovski pārnākt krasta darbā, bija pagājis gads, līdz 1996. gadā Artūrs pieņēma lēmumu nomainīt kuģa tiltiņu pret direktora vietnieka krēslu, bet pēc pusgada krasta darbā atkal esot bijis gatavs meklēt glābiņu uz kuģa.





“Nevaru teikt, ka krasta darbs man iepatikās,” atceras Artūrs. “Uz kuģa bija konkrēts darbs un atbildība, arī darba rezultāts bija redzams, bet krastā viss bija pilnīgi citādi – birokrātija un neskaidrība. Viens norādījums nāk no Satiksmes ministrijas, cits no departamenta, vēl kaut kas no Ministru kabineta. Jaunā valsts birokrātija jūrniecību viņāja kā karstu kartupeli – ne norīt, ne ārā spļaut, ko darīt ar kuģiem, ko ar jūrniekiem, ļoti laba augsne visāda veida šeftmaņiem. Kas gan šādā sistēmā var iepatikties? Taču apstākļi sagādijās tā, ka *rīferiem* tirgū sāka trūkt darba, atgriezties jūrā īsti vairs nebija jēgas, un es paliku Jūras administrācijā.

Pēc trim mēnešiem jau biju iegājis krasta sliekšņus. Iesākumā gan vēl ņēmu darbu līdzīgu uz mājām, bet ātri vien sapratu, ka no tā nav nekāda labuma, tikai veselību bendēju, tāpēc viss jāpaveic darba laikā. Sākumā nemaz nesapratu, kādi tad ir mani pienākumi, jo pirmā vietnieka pārziņā bija pilnīgi viss: kuģošanas drošība, hidrogrāfija, Jūrnieku reģistrs, piedevām vajadzēja arī aizvietot direktoru komandējuma vai atvaļinājuma laikā.



LJS pilnsapulcē kapteiņi Aleksandrs Nadežņikovs (no labās), Antons Ikaunieks, Artūrs Brokovskis-Vaivods un Staņislavs Šmulāns.

Tas bija laiks, kad vajadzēja sakārtot visas lietas pirms iestāšanās Eiropas Savienībā, tāpēc viens pēc otra no Eiropas brauca konsultanti un pārbaudītāji, tie ir bijuši gan speciālisti no Vācijas, gan Holandes, un man vajadzēja koordinēt šos Eiropas speciālistus ar mūsu darbiniekiem. Toreiz darbs notika pavisam vienkārši: katru rītu desmitos manā darba kabinetā sanāca cilvēki, dzērām kafiju, diskutējām un risinājām visas problēmas. Tās nebija stīvas oficiālas sapulces, bet profesionālu sarunas un darba jautājumi. Laila Medina, Vija Putāne, Ināra Plankova darīja visu melno darbu likumdošanas sakārtošanas lietās.

Bija jābrauc arī uz IMO, nācās strādāt trijos vērtēšanas paneļos, kur tika vērtēta karoga valstu atbilstība STCW konvencijas prasībām. Strādājām komandā seši cilvēki, un atbildība gūlās uz katru no mums, tāpēc nevarēju atļauties kaut ko nezināt, vienmēr vajadzēja uzturēt profesionālo līmeni. Ja tā nebūtu, mani neaicinātu, tomēr mani aicināja un vēl pirms pāris gadiem gribēja, lai piedalos šāda paneļa darbā, taču no tā atteicos, aizbildinoties, ka nu jau esmu pensijā.”



RO kapteinis Eduards Delvers nodod ostas kapteiņa stūri Artūram Brokovskim-Vaivodom.

Artūrs priecājas, ka administrācijas sistēma, paldies dievam, vēl līdz šim nav nojaukta, ko savulaik daļēji izdarīja pēc Lemberga un Burvja iniciatīvas. “1998. un 1999. gadā, kad kapteiņdienesti vēl bija Jūras administrācijas pārziņā, jau uzpeldēja jautājums par to, ka Jūras administrācijā ir pārāk daudz cilvēku. Taisnību sakot, bija jau arī daudz, savi pieci

seši simti: Liepājā kuģis “Kapteinis Grants”, Ventspilī “Kapteinis Orle”, Hidrogrāfijas dienests ar visu lielo darbinieku pulku, Rundāns, kurš pārzināja mazās ostas. Bet neapmierinātības pamatā tomēr bija naudas lietas, tāpēc bāku un loču nodevas, kas iekrita administrācijas makā, Lembergam bija kā bullim sarkana lupata. Viņš uzskatīja, ka visas šīs funkcijas pilnīgi mierīgi var nodot ostu pārvaldēm un nodevas pienākas tikai ostām. Jāatzīst, ka sava daļa patiesības tajā visā bija, tāpēc, reformējot Jūras administrāciju, visos dienestos, kuru atbildību sadalīja trijos rajonos piekritīgi Liepājai, Ventspilij un Rīgai, darbinieku skaits ievērojami samazinājās. Taisnības labad gan jāteic, ka Jūras administrācija valsts funkciju pildīšanai, nepieciešamo dienestu uzturēšanai un darba nodrošināšanai no valsts finansējumu nesaņēma, to nodrošināja jau pieminētās ostu nodevas, tomēr Lembergam, kurš bija reformu bīdītājs, kremta, ka nauda no ostu nodevām nonāk administrācijas rīcībā, tāpat viņš uzskatīja, ka Jūras administrācijas uzraudzība ostām nav vajadzīga. Sarmulis un Loginovs kā ostu pārvaldnieki Lembergam piebalsoja, un tikai Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja uz šīm lietām skatījās savādāk. Lielā mērā tas bija tāpēc, ka Liepājas SEZ pārvaldība bija atšķirīga no Ventspils un Rīgas ostām, un arī tagad tā ir atšķirīga. Burvis, kurš toreiz bija kļuvis par Saeimas deputātu, izteica savu piekrišanu, nosaucot to par Jūras administrācijas restrukturizēšanu, jo Jūras administrācija par daudz regulējot ostas, tām pašām vajadzētu sevi regulēt. Bruno Zeiliņš visiem šiem procesiem pretojās, tāpēc kļuva neērts un tika noņemts no amata. Kas gan tagad vairs piemin Bruni? Bet tieši viņš ar savu varēšanu, entuziasmu, spējam un spēku lika pamatus un izveidoja Jūras administrāciju. Bruno Zeiliņš bija liels cilvēks, ar milzīgu gribu un saprašanu, tāpēc visvairāk bija žēl par to, ka viņu kā nederīgu



izmeta no Jūras administrācijas. Reformu laikā par administrācijas jauno vadītāju kļuva Ansis Zeltiņš.”

Labs piemērs bija Artūra Brokovska un Anša Zeltiņa tandēms. “Domāju, tas ir labs modelis, kad vienam ir liela pieredze, bet otram jaunības enerģija. Un ja vēl izdodas šo enerģiju ievirzīt pareizā gultnē, tad rezultāts ir likumsakarīgs. Kad Jūras akadēmijā lasīju lekcijas, viens no maniem studentiem bija arī Ansis Zeltiņš. Par viņu un vēl kādiem pieciem topošajiem jūrnikiem biju drošs, ka no viņiem iznāks labi speciālisti. Un tad, kad jau strādāju kopā ar Ansi Zeltiņu, biju gandarīts, ka attiecībā uz viņu nebiju kļūdījies. Varu teikt, ka gados tik jaunam cilvēkam uzņemties administrācijas vadību nebija viegli, jo pieredze nāk tikai ar gadiem, tomēr Ansis bija spējīgs uz klausīt padomus un godam ar visu tika galā.

Ar Jāni Krastiņu, kurš vēlāk kļuva par administrācijas vadītāju, bija pavisam citāda situācija, jo viņš šajā sistēmā jau bija nostrādājis desmit gadus, vadot Hidrogrāfijas dienestu. Strādājot kopā ar Jāni, mēs sapratāmies praktiski bez vārdiem.”



Arnis Šmits (no kreisās), Artūrs Brokovskis-Vaivods un Eduards Delvers.

## POLITISKĀS SPĒLĪTES

Tālbraucējs kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods ir viens no tiem jūrniecības speciālistiem, kurš arī uz savas ādas pilnībā izjutis, ko Latvijā nozīmē politiskās spēles, kuru rezultātā 2009. gada novembrī viņš tika atbrīvots no Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētāja amata. Jau pēc gada, 2010. gada pēdējās dienās, kad politiskā konjunktūra valstī bija mainījusies, Artūrs Brokovskis-Vaivods tika rehabilitēts un iecelts par Latvijas Jūras administrācijas valdes locekli.

“Kad Jūras administrācijā sākās politiskās rokādes, visvairāk sirds sāpēja par to, kā tiek drupināta ēka, kas bija rūpīgi būvēta,” toreiz, jau pēc rehabilitācijas, teica Brokovskis. “Mēs ar savu kuģošanas drošības administrēšanas sistēmu bijām krietni priekšā kolēģiem citās valstīs. Kad mani uzaicināja uz Latvijas Jūras administrāciju, šurp atnācu patriotisku jūtu vadīts no aktīvās kuģošanas un labāka atalgojuma, lai pievienotos Jūras administrācijas komandai, kas veidoja sistēmu valsts funkciju nodrošināšanai jūrniecībā. Jūrniecība ir tik specifiska nozare, ka nepietiek tikai ar jūrniecības jautājumu pārzināšanu,



## UZZIŅAI

### NOZĪMĪGĀKĀS AKTIVITĀTES LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJĀ

- 1999. gads – Kuģu satiksmes vadības centra izveide Rīgas ostā un Liepājas ostā. KSV operatoru atlase un apmācība Raumas jūras koledžā, Somijā.
- 1999.–2001. gads – Globālās jūra avāriju un drošības sistēmas (GMDSS) izveide un ieviešana Latvijā PHARE programmas ietvaros.
- 2003.–2005. gads – Kuģu automatiskās identifikācijas sistēmas (AIS) izveides un ieviešanas projekta vadība, PHARE programma.
- 2004., 2008. un 2009. gads – trīs kuģu – z/k “Astrida”, z/k “Beverīna” un z/k “Unora” bojāejas apstākļu izmeklēšana.

jo Latvijas likumdošana jūrniecības jautājumos ir pakārtota starptautiskajai likumdošanai, tātad šīs nozares administratīvajiem vadītājiem jābūt kompetentiem starptautiskajā jūrniecības likumdošanā un profesionāli jāpārstāv mūsu valsts starptautiskajās jūrniecības organizācijās. Vai tad savulaik stājos darbā pie tā vai cita satiksmes ministra? Nē! Vai taisīju politisko karjeru? Nē! Mani pieņēma darbā kā jūrniecības speciālistu, nevis kā partijas funkcionāru! 17. novembra rītā, kad pirms valsts svētkiem mani atstādināja no amata, jaunais, politiski ieceltais administrācijas vadītājs Freivalds atnāca ar ministrijas Goda

rakstiem, un viens bija domāts arī man. Kā nav kauna? Tajā brīdī vienīgais mierinājums bija kolektīvs, kas kopā ar mani ļoti sāpīgi visu pārdzīvoja, un tas lika sirdij sasilt. Taču skaidri zināju to, ka nepazudīšu, un tā arī bija. Jau pēc nedēļas saņēmu četrus darba piedāvājumus. Bija iespēja strādāt gan Jūras akadēmijā, gan Liepājā, gan “Latvijas kuģniecībā”, bet es izvēlējos strādāt par Rīgas ostas kapteiņa Delvera vietnieku, un 2015. gada 17. janvārī, kad Delvers devās pelnītā atpūtā, kļuva par Rīgas ostas kapteini. Līdz 2021. gada beigām biju arī Jūras administrācijas valdes loceklis.”

## VĒLME BŪT NODERĪGAM

“Varbūt esmu naivs, jo mani var pierunāt, redzi, arī tu mani pierunāji intervījam, arī Zeiliņš savulaik mani pierunāja nākt krastā un strādāt Jūras administrācijā. Labprātīgi padodos, ja esmu pārliecināts, ka varu dot savu piensumu un būt noderīgs kopējā labuma vārdā. Savā dzīvē neko nenožēloju, iespējams, ar šodienas pieredzi daudzas lietas būtu pamatīgāk izvērtējis, varbūt reizēm būtu savādāk uzvedies, bet kas gan tagad var pateikt, vai un kas no tā būtu mainījies?”

No pieciem Brokovsku bērniem, par kuriem vecāki bijuši varen lepni, jo visi ieguva labu izglītību un strādā labos amatos, esot iznācis arī viens jūrniece. “Tā gadās, ka kāds ģimenē kļūst arī par jūrnieku,” dokumentālajā filmā “Kapteinis ar sirdi Latgalē”, stāvot ziedu jūrā savas bērniecības pusē, vietā, kur par senajām dzimtas mājām liecina vairs tikai daži akmeņi, saka Artūrs. “Es jau neko citu neprotu, esmu jūrniece, jau no astoņpadsmit gadiem aizgāju jūrā. Vienmēr ir jādara tas, ko tu proti, kas patīk, un ja par to vēl maksā arī naudu, tad viss ir vislabākajā kārtībā.”



## NE TIKAI MAIZES DARBS

Nu jau desmito gadu esmu Jūras administrācijas žurnāla "Jūrnieks" redaktore, pirms manis to veidoja Sarma Kočāne, bet žurnāla izdošanas iniciators, tātad šī izdevuma krustēvs, ir kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods.

Jau pirmās brīvvalsts laikā iznāca iknedēļas izdevums "Jūrnieks", pēc neatkarības atgūšanas deviņdesmitajos gados radās jūrniecības preses izdevumi, kuru mūžs nebija ilgs, jo izdevējiem trūka naudas. Artūrs stāsta, ka viņam mieru nav devusi doma, ka nedrīkst palikt bez regulāra jūrniecības izdevuma, apzinoties jūrniecības publicitātes svarīgumu. "Tolaik biju Latvijas Jūras administrācijas direktora vietnieks un meklēju iespēju žurnāla "Jūrnieks" atjaunošanai, jo uzskatīju to par savu pienākumu," saka Artūrs. "Un izdevās visu noorganizēt. 2007. gadā iznāca pirmais "Jūrnieka" izdevums, vēl brošūras veidā, skolnieka burtnīcas biežumā, kur tika atspoguļotas aktivitātes jūrniecībā. Žurnāls kļuva populārs jūrnieku sabiedrībā, tas tika gaidīts un saņēma pozitīvas atsauksmes. 2013. gadā žurnāls piedzīvoja pārmaiņas, kļūstot apjomīgāks formātā un vēl daudzpusīgāks saturā. Žurnāls turpina iznākt, un es esmu ļoti apmierināts, jo redzu sava darba augļus, tāpēc ceru, ka "Jūrnieks" turpinās iznākt, ja ne papīra formātā, tad elektroniski gan."

Vēl Artūrs ir priecīgs, ka sadarbībā ar Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju, tā darbiniekiem Andri Cekulu un Aigaru Miklāvs, kā arī Jāņa Lapsas piemiņas biedrību un Gintu Šimani izdevās izdot brošūru "Rīgas ostas kapteiņi", kas ir vēsturisks ieskaits un ļoti labs izziņas materiāls, sākot no 18. gadsimta līdz mūsdienām, kas palīdz popularizēt jūrnieka profesiju.

Artūram Brokovskim-Vaivodam ir Latvijas Jūrniecības savienības biedra karte ar numuru 43, kas izdota 1990. gadā, viņš bijis arī LJS valdes loceklis, bet Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija ir uzskatāma par Artūra izlolotu bērnu.

1899. gadā, vēl cariskās Krievijas laikā, tika dibināta Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrība, okupācijas vara to likvidēja 1940. gada 13. oktobrī, savukārt Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija uzskatāma par Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrības ideju turpinātāju.

"Kad 2000. gadā Londonā kā Latvijas delegācijas pārstāvis piedalījās IMO sesijā darbā, pie manis vērsās Starptautiskās Kuģu kapteiņu asociāciju

## UZZIŅAI

### PASNIEDZĒJA DARBS LATVIJAS JŪRAS AKADEMIJĀ UN LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽĀ

- No 1999. gada jūnija darbs Latvijas Jūras akadēmijas Valsts pārbaudījumu komisijā Kuģu vadītāju specialitātē: eksāmenu pieņemšanā, diplomdarbu aizstāvēšanā, kā arī diplomdarbu vadīšanā un recenzēšanā.
- No 1999. gada 1. februāra – lektora darbs LJA "Kolektīva vadīšanas organizācija un komplektēšana", no 2003. gada oktobra "Personāla vadība un apmācība".
- 2010. gada 8. februārī ievēlēts par LJA asociēto profesoru kuģu vadības specialitātē.
- No 2003. gada Valsts pārbaudījumu komisijas darbs Liepājas jūrskolā.



Artūrs Floridā latvieša Edvarda Liedskalniņa veidotajā "korallu pilī".

federācijas (IFSMA) prezidents un jautāja, vai es kaut ko zinu un varu paskaidrot par Latvijas kapteiņu pārstāvniecību šajā federācijā," atceras Brokovskis. "Lieta tāda, ka Latvijas kuģniecības kapteiņi jau 1989. gadā bija centušies izveidot kaut ko līdzīgu Kapteiņu biedrībai, bet 1990. gadā Kapteiņu klubīnam, un, protams, tūlīt arī iesnieguši pieteikumu dalībai IFSMA, taču biedru nau-

das gan nav maksājuši. Par Latvijas pārstāvi esot uzdevies tāds Boriss Dunajevskis, un nevienam neesot īsti skaidrs, kas viņš tāds ir un ko īsti pārstāv.

Uzskatīju par savu pienākumu noskaidrot lietas būtību, lai nenodarītu jaunu Latvijas kā jūras valsts reputācijai. Apzinot kolēģus no "Latvijas kuģniecības", kontaktējoties ar jau pieminēto kapteiņu biedrību pārstāvjiem un izpētot viņu aktivitātes, sapratu, ka viss jāsāk no nulles, par pamatu ņemot vēsturisko Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrības darbību.

Diezgan ilgi un grūtu diskusiju rezultātā 2001. gada 12. decembrī uz sabiedriskās organizācijas "Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija" dibināšanu kopā pulcējās četrpadsmit kapteiņi: Ā. Zagantis, A. Brokovskis, Ē. Grāmatnieks, J. Lickalns, J. Spridzāns, M. Mitriķis, I. Deņisovs, V. Aņšimovs, N. Sabadaševs, A. Šapoņikovs, P. Kukanovs, J. Freimanis, N. Žeļezņaks, A. Bārtulis. Asociācija par vienu no saviem darbības uzdevumiem noteica kļūšanu par IFSMA biedru, ko sekmīgi izpildīja. Ar katru gadu LKKA biedru skaits auga augumā, savukārt es, daudzus gadus pildot LKKA izpildsekretāra pienākumus, esmu uzņēmis praktiskās, organizatoriskās un finansiālās darbības veikšanu.

Līdz savai pēdējā aktīvā darba pieturai esmu aizgājis ar tīru sirdi un labi padarīta darba apziņu, par ko esmu saņēmis atzinības rakstus no Ministru kabineta, Satiksmes ministrijas, "Latvijas kuģniecības", Rīgas domes, Rīgas ostas un Jūras akadēmijas.

Jūrnieki uzskata, ka sliktākie vēji ir bezvējš un caurvējš, labākais vējš ir ceļavējš, ko visiem bijušajiem, esošajiem un topošajiem jūrniekiem no sirds novēlu!" ■

## **Ko nelaime dod valsts budžetam?**

Politikā ir tikai cilvēki, taču šķiet, ka viņi par sevi tā vis nedomā. Nonācis politiķu līgā, cilvēks sajūtas tāds kā gudrāks, viedāks un zinošāks. Piemēram, premjers Krišjānis Kariņš, kurš ir arī Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes vadītājs, izsaka viedokli, un sabiedrība no Ministru prezidenta beidzot uzzina mūsu valsts patieso atpalcības iemeslu – galvenais ļaunums Latvijas ekonomikā līdz šim bijis tranzītbizness, kas Latvijas attīstību aizkavējis vismaz par desmit piecpadsmit gadiem. “Un šī te tranzīta domāšana – pirkt, pārdot, vest, un mēs kļūsim bagāti – mēs tāpēc neesam bagāti, šāda domāšana ir tas, kas mūs ilgstoši ir apturējusi,” Saeimas sēdē teic premjers.

Latvijas Stividorkompāniju asociācija, kas pārstāv ostu uzņēmējus, tātad tos, kuri piedalās valsts maciņa piepildīšanā, ir sarūgtināta par tādu valsts vadītāja attieksmi, jo skaitļi runā par pašiem par sevi, un tie saka – nozarē strādā aptuveni astoņdesmit tūkstoši cilvēku un gadā no ostu nozares budžetā ienāk viens miljards eiro. Uzņēmēji secina: bēdīgi, ja nav izpratnes un vēlēšanās salikt kopā tos ciparus, kas ļautu redzēt, cik tad šī nozare ienes valsts budžetam, pat tajā gadījumā, ja kādam šķiet, ka tā ir nelaime un nav perspektīva. Vajadzētu tomēr pārēkināt, vai bez šīs nelaimes pienesuma valsts budžets varētu vai nevarētu izdzīvot? Un, ja nebūtu nozares ieguldījuma budžetā, ko tādā gadījumā liktu tā vietā?



## UZKLAUSĪT, LAI RĪKOTOS

**“Neilgajā laikā ministra amatā man nācies pārlicināties, cik lieliem izaicinājumiem pilna ir bijusi jūrniecības nozare, īpašu akcentu šajā gadījumā lieku uz ostu, tranzīta un loģistikas biznesu, ko vispirms jau stipri ietekmēja Covid situācija un kas tagad saistītas ar transporta loģistikas plūsmu organizēšanu. Izmaiņas piegādes ķēdēs turpinās ģeopolitiskās situācijas dēļ, kas uz mūsu uzņēmējiem noteikti atstāj daudz lielāku iespaidu nekā uz Rietumeiropas biznesu, jo vienmēr esam bijuši saistīti un atkarīgi no austrumu kaimiņu kravām, tāpēc tagad ļoti īsā laikā ir jāmeklē iespējas mainīt darbības virzienus,” saka satiksmes ministrs JĀNIS VITENBERGS. “Ostām mūsu valsts tautsaimniecības attīstībā ir nozīmīga loma, un pagājušajā gadā sasniegtie rezultāti, kad kravu apjoms pieauga par divpadsmit procentiem, rāda, ka kopumā nozare ir sekmīgi pielāgojusies jaunajai ģeopolitiskai realitātei, un tas noticis par spīti kopumā nelabvēlīgajai situācijai. Ostas radušās iespējas veidot alternatīvas loģistikas ķēdes un aktīvāk piesaista kravas no jauniem mērķtirgiem, un par to jāsaka paldies ostu vadībām un tiem uzņēmējiem, kuri strādā ostās.”**

– Aizvadītā gada labie ostu rādītāji lielā mērā tika sasniegti, pateicoties pieaugušajai ogļu kravu apstrādei, kas īsti netiek uzskatīta par videi draudzīgāko kravu veidu, tomēr tirgus ir tirgus, un tas, protams, diktē savus noteikumus. Kādus tirgus izaicinājumus tranzīta nozarei satiksmes ministrs paredz 2023. gadā?

– Ja atskatāmies uz 2022. gadu, tad tos kravu transportēšanas ceļus, kas ļāvuši ostu biznesam parādīt šādus labus rezultātus, pirms kāda laika nebūtu pat varējuši iedomāties, piemēram, ka ogles tiks vestas no Austrālijas, Indonēzijas vai Āfrikas un pārkrautas mūsu ostās. Tēlaini runājot, upe sākusi plūst pretējā virzienā. Visi tranzītbiznesā iesaistītie uzņēmēji, meklējot jaunas kravas, tiešām ir pielikuši milzu pūles, tajā skaitā rodot jaunas iespējas Kazahstānā un Uzbekistānā. Šodien nevaram vairs saņņot par tik vēsturiski lieliem kravu apjomiem Latvijas ostās, kas pārsniedza septiņdesmit četrus miljonus tonnu, tomēr redzam, ka arī tagad situācija nav bezcerīga, tikai jāsaprot, ka, strādājot pēc tirgus principiem, katra kravas tonna ir jāmeklē un jāatved uz Latvijas ostām. Ja runājam par nākotni, tad redzu, ka Satiksmes ministrijas pārziņā esošās nozares ir pārmaiņu priekšā, un viss var notikt un arī notiks uz labu, pat tad, ja iesākumā jāpaveic šķietami neiespējamās lietas, kas vēlāk izrādās iespējamās. Kad biju ekonomikas ministrs, daudzi brīdināja, ka nespēsīm iztikt bez Krievijas





energoresursiem, bet esam pierādījuši, ka tas tomēr ir iespējams, lai arī cik grūti būtu, ko lieliski parāda šī ziema. Par to, protams, vairāk jāmaksā, bet šī cena ir mūsu drošības vērtā, un tā ir pamats mūsu stabilitātei nākotnē, jo skaidri apzināties, ka nevaram paļauties uz austrumu partneriem, kuri tikai ar vienu politisku lēmumu visu var mainīt. Ostu, tranzīta un loģistikas nozarē nekad nav bijis viegli strādāt, un arī tuvākie gadi nesola vieglu dzīvi, tomēr



Jānis Vitenbergs.

mūsu ostas ir un paliks mūsu valsts bagātība un priekšrocība. Kā ekonomikas ministrs esmu piedalījies starptautiskās darba vizītēs Apvienotajos Arābu Emirātos, arī Amerikā, kur sarunās par iespējamo sadarbību un investīciju piesaisti ar lepnumu varēju prezentēt mūsu ostas, kas radīja lielu interesi potenciālajos sadarbības partneros. Ostas vienmēr bijušas mūsu stabils aktīvs.

Tagad, tiekoties ar ostu pārstāvjiem, bija patiens prieks, ka bizness spēj būt radošs un rast arvien jaunas iespējas. Kā piemēru var minēt Liepāju un Ventspili, kur tiek būvēti iespaidīgi dzeramā ūdens termināļi, un tas parāda, ka nav pamata bažām par to, ka nevarēsim iztikt bez Krievijas kravām. Bizness apliecinā, ka viss ir iespējams, visam var rast risinājumu, tikai reālā situācija tagad liek to darīt daudz ātrāk, un kā jomas ministrs esmu gatavs iesaistīties un palīdzēt ostām un ostu uzņēmējiem strādāt.

**– Vai, strādājot ekonomikas ministra amatā, arī pievērsāt uzmanību jomai, kas tagad nonākusi jūsu pārvaldībā? To jautāju, jo vēlos zināt, cik aktīva patiesībā ir komunikācija starp ministriņām, piemēram, starp Ekonomikas un Satiksmes ministriju, un vai valdībā visiem ir nepieciešamā informācija, kad tajā vai citā jautājumā tiek pieņemti kādai nozarei svarīgi lēmumi?**

– Bija investori, kuri laikā, kad strādāju par ekonomikas ministru, meklēja sadarbības iespējas un investīciju projektus, tai skaitā arī Latvijas ostās, tāpēc šajos procesos esmu bijis klātesošs. Tāpat Ekonomikas ministrijas



Satiksmes ministrs Jānis Vitenbegs Rīgas brīvostas pārvaldē tiekas ar Latvijas lielo ostu pārstāvjiem.

pārstāvji strādāja Latvijas lielo ostu valdēs, un savās ikmēneša atskaitēs speciālisti ziņoja par attiecīgo jomu, tāpēc varu teikt, ka biju lietas kursā par to, kas notiek Latvijas ostās. Iespējams, neiedziļinājos visās detaļās, bet kopējā aina bija saprotama. Tagad ar savu kolēģi ekonomikas ministri plānojam tuvākajā laikā kopīgi doties vizītē

uz vienu no Kurzemes ostām, kur noteikti tiksimies ar visu triju lielo ostu pārvalžu, Stividorkompāniju asociācijas un uzņēmēju pārstāvjiem, lai nedaudz savādāk paskatītos uz ostu jautājumu, un tas ir, ko mēs kā ministri varam palīdzēt, lai piesaistītu investīcijas un sekmētu attīstību. Līdz šim, domājot par stratēģiski vienotu redzējumu uz lielo ostu attīstību, liela problēma bija tā, ka mūsu ostas cita citu uzskatīja par konkurentiem.

– **Šķiet, tagad pašas ostas ir spējušas atrast kopīgu valodu.**

– Tiešām var just, ka situācija ir uzlabojusies, un tas noteikti palīdzēs jaunu projektu piesaistei. Esmu pārliecināts: ja trīs lielās ostas *sapako* kā vienu vienotu piedāvājumu, ko celt priekšā investoram, kur katrai no ostām ir savas stiprās puses un savs profils, tad tas jau ir milzīgs spēks, kam tirgū noteikti ir liela priekšrocība. Jau pieminēju, ka kopā ar ekonomikas ministri dosimies vizītē pie ostu uzņēmējiem, tāpēc varu teikt, ka arī viņa lieliski izprot situāciju tranzitbiznesā, un esmu pārliecināts, ka ļoti labs sarunu rezultāts varētu būt formātam, kad ar nozares speciālistiem tiekas uzreiz divi ministri.

– **Šī ziņa, protams, priecē, taču jāatceras, ka jau sen ir izveidota tāda institūcija kā Ostu, tranzīta un loģistikas padome, ko vada Ministru prezidents un kur jau gandrīz trīsdesmit gadus pie viena galda sēž Satiksmes, Ekonomikas, Finanšu, Vides un Zemkopības ministrijas, pašvaldības, ostu vadības, profesionālo un sabiedrisko institūciju deleģētie pārstāvji, lai risinātu svarīgākos nozares jautājumus un pieņemtu lēmumus. Diemžēl pēdējo četru gadu laikā šī padome faktiski nestrādāja. Vai redzat, ka tagad tā varētu būt efektīvs instruments nozares jautājumu lemšanai?**

– Svarīgi, ka jau ir šāds formāts, kurā var strādāt, lai lemtu par nozares lietām, un no savas puses varu teikt, ka noteikti runāsim ar premjeru, kā aktualizēt Latvijas ostu, tranzīta un loģistikas padomes darbu. Zinot premjera noslogoto



darba grafiku, varbūt nevaram gaidīt, ka sēdes notiks četras reizes gadā, bet mans darbs ikdienā būs komunicēt ar premjeru un kolēģiem citās ministrijās, lai viņi saņemtu iespējami plašu informāciju arī par jūrniecības nozari. Tāpat turpināšu iesāktu komunikāciju ar nozari, jo tiešām esmu pārliecināts, ka nozarē strādājošie vislabāk zina, kādas problēmas risināmas, taču uzreiz vēlos pateikt, ka nekādā gadījumā nefokussēšu savu uzmanību uz kāda konkrēta uzņēmuma vai kādu grupu interesēm, tāpēc apsveicami, ka ir tāds sarunu partneris kā Stivorkompāniju asociācija, kura apvieno trīs ostu uzņēmējus un ar kuru var diskutēt par nozares interesēm kopumā.

Lielu nozīmi piešķir arī ārstata padomniekiem, viens no tiem būs Rīgas Tehniskās universitātes asociētais profesors Jānis Kasalis, kuru uzskatu par vienu no zinošākajiem un aktīvākajiem nozares speciālistiem. Paļaujos, ka viņš pārstāvēs visas industrijas intereses un būs lielisks padomdevējs ostu un loģistikas jautājumos.



Jānis Vitenbergs Rīgas ostā.

**– Esam jau pāris mēnešus nodzīvojuši 2023. gadā, bet ostu nozare kopš 2021. gada strādā bez Satiksmes ministrijā apstiprinātas stratēģijas.**

– Arī kolēģi man ir norādījuši uz to, ka nav pieņemta ostu stratēģija 2021.–2027. gadam, un tas nekādā gadījumā nedara godu Satiksmes ministrijai, kas ir par ostu nozari atbildīgā ministrija. Tagad šīs stratēģijas tālākā virzība ir atdzīvīnāta, arī ar nozari jau notikušas pirmās saskaņošanas procedūras, jo nedrīkstam jautājumu vilkt garumā. Taču, ņemot vērā pašreizējos apstākļus, iespējams, nav nemaz tik slikti, ka stratēģija nebija pieņemta, jo tagad tā vispār neatbilstu reālajai situācijai. Tā kā pasaule ir pilnībā mainījusies, tagad, strādājot pie stratēģijas, jāsaprot, kādas nozarei būs vajadzības un kā tālāko attīstību redz Satiksmes ministrijas un pārējo ministriju speciālisti. Ja domājam par laiku, kad Ukraina būs uzvarējusi karā, jāapzinās, ka tad mums vajadzēs būt lielam atspaidam, lai palīdzētu ukraiņiem būvēt valsti no jauna. Mums būs nepieciešama papildu kapacitāte, un savu pienesumu noteikti dos arī ostu un tranzīta nozare.

**– Lai spētu palīdzēt kādam ārpus mūsu valsts robežām, jābūt sakārtotām tām lietām pašu mājās, kas jau tagad kavē normāli veikt darbu, te vispirms domāju ostu reformas jautājumu. Tas diemžēl joprojām nav atrisināts, un par to satraukti ir ostu uzņēmēji. Kā tālāk virzīsies ostu pārvaldības modeļa reformas un kāds tad finālā izskatīsies Ostu likums?**

– Uzņēmējdarbībā lielākais ļaunums, kāds vien var būt, protams, ir neziņa, kas liek atturēties no investīciju ieguldīšanas. Laiks, kurā ostu reformas



23. janvārī notika satiksmes ministra Jāņa Vitenberga (no labās) darba vizīte Tallinā, kur viņš kopā ar Igaunijas ekonomikas un infrastruktūras ministri Rīnu Sikutu un Lietuvas transporta un komunikāciju ministru Mariusu Skodi pārrunāja "Rail Baltica" projekta ieviešanas gaitu Baltijas valstīs, kā arī citus aktuālos projektus.

apstākļos var strādāt ostu pārvaldes, ja, varbūt nedaudz pārspilēju, gandrīz ik gadus ostu valdēs mainās ministriju pārstāvji? Tas, kā es redzu ostu reformas rezultātu, ir ostas ar stabilu pārvaldību, kuru realizē savas jomas speciālisti un kur tiek veidotas stabilas attiecības ar ostas uzņēmējiem. Ap ostu pārvaldības modeļa maiņu ir bijusi pietiekami liela ažiotāža gan no biznesa interešu, gan pašvaldību ambīciju puses, un arī tas ir iemesls, kāpēc vajadzīgi skaidri spēles noteikumi, bet skaidrs ir viens, un par to visi var būt mierīgi, – ostas neviens nevar pārcelt uz kādu citu vietu, tās paliks, kur bijušas, un joprojām būs mūsu bagātība, pret ko visiem jāizturas kā gādīgiem saimniekiem. Pārvaldības modeļa maiņa jau sen bija jāpabeidz, jo noteiktais *derīguma termiņš* – 2022. gada 31. decembris, kad reformai vajadzēja stāties spēkā, jau sen beidzies. Protams, nebūs viegli dažādu iemeslu dēļ: turpinās Satversmes tiesas process, nav novērtēta manta, izņemta pašvaldību līdzdalība ostas pārvaldībā, un tie ir smagi jautājumi, par kuriem nāksies vienoties. Paredzu, ka smagākās debātes būs par pašvaldību dalību, kurām, protams, ir savas ambīcijas. Tiekoties ar Rīgas ostas pārvaldes kolēģiem, nācās dzirdēt, ka, lai gan Rīgas dome vienmēr ir bijusi pārstāvēta ostas valdē, tomēr Rīgas ostas attīstībā tā nav iesaistījusies, un tas nu gan šķiet dīvaini, kas liek domāt, ka ar iepriekšējo pārvaldību tiešām kaut kas nav bijis īsti kārtībā.

Kad 23. janvārī biju darba vizītē Tallinā un tikos ar saviem Igaunijas un Lietuvas kolēģiem, viņi isti nesaprata, kāpēc mēs tik ilgi ņemamies ap ostu pārvaldības jautājumu. Kā zināms, Tallinas osta jau sen strādā kā kapitālsabiedrība, kopš 1. janvāra arī Klaipēdas ostas pārvalde ir kļuvusi par kapitālsabiedrību,

jautājums ir bijis dienaskārtībā, tiešām ir pārāk ieildzis. Tagad ostu reformas problēma ir manā redzeslokā, un reforma, protams, ir loģiski jāpabeidz, jo esmu pārliecināts, ka iepriekšējā kārtība nav pieņemama. Latvijā politiskā vide ir samērā nestabila, ministri bieži mainās, un katram ministram ir arī tādas pilnvaras, ka viņš var virzīt savas ministrijas pārstāvjus lielo ostu valdēs. Un tad ir jautājums, kā šādos



kurā Klaipēdas pilsētai ir nulle akciju, tā simtprocentīgi pieder valstij. Lietuvieši atzina, ka bijis ļoti grūti piesaistīt investorus, jo rietumu pasaulei ir vajadzīga skaidrība, ar ko tad notiek sadarbība, un kapitālsabiedrība ir saprotams partneris. Arī mums visdrīzākajā laikā ar šo jautājumu ir jātiek galā, lai beidzot ostu pārvaldībā strādātu profesionāļi, jo ostu pārvaldēm ir jānodrošina tādi apstākļi, kuros uzņēmēji var bez problēmām strādāt, bet, ja gadās kādas lielākas problēmas, lai kopā nāk akcionāri un risina neskaidros jautājumus.

**– Tranzīta biznesam kopš neatminamiem laikiem ir bijusi vēl kāda arī līdz šim neatrisināta problēma – dzelzceļa tarifi.**

– Ar dzelzceļu saistītie jautājumi ir vēl daudz sarežģītāki nekā ostu jautājumi. Jāsaprot, ka mūsu dzelzceļa infrastruktūra joprojām nav saistīta ar rietumu dzelzceļa infrastruktūru, jo iepriekš visu laiku dominējis austrumu virziens. Tāpēc tagad tik lielu uzvaru lieku uz jauno “Rail Baltica” projektu, jo tālākai dzelzceļa infrastruktūrai nav citas iespējas. Jāsaka diezgan skarbi, ka arī tajos laikos, kad “Latvijas dzelzceļam” klājās ļoti labi, tas bijis pārāk pasīvs, lai attīstītu jaunus projektus, uzlabotu savu infrastruktūru, veidotu pārkraušanas laukumus, kā arī meklētu iespējas, kā labāk sadarboties ar ostām.

Tiekoties ar graudu audzētājiem Balvos, godīgi sakot, nevarēju viņiem atbildēt, kāpēc valsts subsidē “Latvijas dzelzceļu” un pēdējo gadu laikā arī infrastruktūras uzturēšanu, bet sistēma nav sakārtota tā, lai, piemēram, zemnieki savas graudu kravas varētu uz ostām nogādāt pa dzelzceļu. Tas ir tikai viens piemērs, kas raksturo patieso situāciju un nozīmē, ka vecā kārtība, tai skaitā arī tarifu politika, ir jāmaina, tāpēc publiski jau esmu paudis viedokli, ka “Latvijas dzelzceļā” būs jāveic restrukturizācija un jāsamazina arī administratīvās izmaksas,

## UZZIŅAI

No 2023. gada 1. janvāra Klaipēdas jūras osta no valsts uzņēmuma kļuvusi par valsts akciju sabiedrību. Kā uzsvēra Klaipēdas Valsts jūras ostas pārvaldes ģenerāldirektors Alģis Lataks, kurš arī pēc reorganizācijas turpina vadīt Klaipēdas ostu, ostas pārvaldes funkcijas paliek nemainīgas, bet tai pašā laikā tai ir dotas jaunas iespējas, piemēram, veikt darbības, kas netieši saistītas ar ostas biznesu, tādējādi radot papildu ienākumus valstij kā uzņēmuma 100% akciju īpašniekam. “Pārvaldes reorganizācija ļaus uzņēmumam darboties neatkarīgāk un attīstīt jaunas darbības, kas rada papildu ienākumus un pievienoto vērtību, uzņēmums varēs izveidot meitasuzņēmumus, tam būs vieglāk investēt un rīkoties ar īpašumu. Varēsim organizēt dažādas aktivitātes, bet tagad negribētu runāt par konkrētām lietām, lai nenobiedētu ostas uzņēmējus, jo bizness šodien visvairāk baidās no tā, ka mēs kā valsts akciju sabiedrība “Klaipēdas Valsts jūras osta” sāksim konkurēt pakalpojumu sniegšanā. Protams, neslēpsu, ka dzīve kļūst interesanta – mēs ne tikai iznomāsim zemi, bet varbūt domāsim par to, kā savienot zemes, lai vienā vai otrā vietā veidotos kopīgas ostas, intermodālos termināļus un tamlīdzīgi,” viedokli pauž Alģis Lataks. Viņš arī informē, ka darbu sākusī uzņēmuma uzraudzības padome, kurā trīs no pieciem ir neatkarīgi locekļi, viens Satiksmes un sakaru ministrijas pārstāvis un viens Klaipēdas pilsētas pašvaldības pārstāvis, kuriem būs jāievēl uzņēmuma valde.



Satiksmes ministrs Jānis Vitenbergs kopā ar Rīgas brīvostas pārvaldnieku Ansi Zeltiņu Rīgas ostas kapteiņdienestā.

kas nebūs viegli, bet citas izejas nav.

– **Eiropas ostas, domājot par ilgtspējīgu attīstību, lielu vēribu velta digitalizācijas un zaļā kursa jautājumiem.**

– Zaļais kurss un digitalizācija, protams, uzliek papildu slogu, tai skaitā arī finanšu ieguldījumu ziņā, bet tas ir ceļš, kuru iet Eiropa un kuru ejam arī mēs. Vēja parki ir milzīgs attīstības potenciāls, un tas būtu dīvaini, ja mēs neizmantotu savas iespējas, un tā būs arī viena no tēmām, ko virzīsim kopā ar Ekonomikas ministriju. Gribētos, protams, lai notiktu arī aktīvāka ražošana, tāpēc priecē, ka ostas aktīvi domā, kā labāk iesaistīties zaļā kursa politikā.

– **Vēl kāda problēma, par kuru runā uzņēmēji, ir nepārbaudītu, neizvērtētu vai tendenciozu vēstījumu nonākšana publiskajā telpā, kas nereti nāk pat no profesionālām organizācijām un valsts institūcijām. Kā piemēru uzņēmēji ir minējuši izskanējušo retoriku, ka ostas strādā ar tādām it kā riska zonā esošām valstīm kā Kazahstāna, Uzbekistāna un pat NATO valsts Turcija. Sadarbības veidošana ir visai grūts process, tāpēc gribētos zināt, kā satiksmes ministrs Jānis Vitenbergs komunicēs ar saviem kolēģiem citās ministrijās un publiskajā telpā, lai vairotu izpratni arī par šiem, uzņēmējiem tik aktuālajiem jautājumiem.**

– Kā ministrs vienmēr esmu bijis atvērts un pieejams uzņēmējiem, un tas ir veids, kā esmu izvēlējis strādāt, tāpēc pat savā ļoti saspringtajā darba grafikā atlicinā laiku, lai uzklausītu viedokļus un sadzirdētu lietas būtību. Arī es esmu daļa no sabiedrības, kas seko mediju ziņām, taču man vissvarīgākais ir saņemt



informāciju no pirmavota, tāpēc nemēdzu neapdomīgi paust viedokli vai pieņemt kādu lēmumu, pirms neesmu par to pilnīgi drošs. Ja runājam par sadarbību ar Kazahstānu un Uzbekistānu, tad šis virziens mums, protams, ir svarīgs. Latvijai ir savi izaicinājumi, un arī Kazahstānai tādu netrūkst, jo tā vienmēr bijusi cieši saistīta ar Krievijas uzņēmējiem, bet pēdējā laikā kazahi Krievijai parāda zobus un meklē savu ceļu ekonomikā, meklē ceļu savām kravām uz jūru, un tā ir valsts ar lielu attīstības potenciālu. Pats mulķīgākais no mūsu puses tagad būtu pieņemt kādu Kazahstānai nelabvēlīgu lēmumu, jo jāpatur prātā, ka viņu kravas ir tās, kas mums ļauj iziet no kravu deficīta problēmas.

**– Sabiedrības prātus nodarbina Skultes termināļa jautājums. Kāds ir jūsu viedoklis, vai Latvijai šāds terminālis būtu nepieciešams un par kādu naudu šāds projekts būtu realizējams?**

– Latvijā neviens nav aizliedzis veidot projektus un kaut ko būvēt, ja veiktas visas nepieciešamās formalitātes, saņemti visi vajadzīgie novērtējumi un atļaujas, kā arī projektam ir rasts nepieciešamais finansējums. Arī Skultes termināļa projekts ir jāveido uz biznesa pamatiem, un šo pašu viedokli, kāds tas bija, esot ekonomikas ministram, turpināšu arī tagad paust valdībā. Neredzu pamatu, kāpēc valdībai ar savām subsīdijām šādā infrastruktūras projektā būtu jāiesaistās, ņemot vērā, ka gāzes patēriņš ar katru gadu arvien kritīsies. Jā, piekřītu tam, ka valsts var mazināt birokrātiskos šķēršļus, bet pamatā ir jābūt biznesa iesaistei, un visam ir nepieciešams ekonomiskais aprēķins. Ja man jautātu, vai šos priekšnoteikumus esmu redzējis attiecībā uz Skultes gāzes termināļa projektu, tad atbilde būtu – neesmu redzējis, jo ir bijušas tikai dažādas idejas un regulāri mainījušās dažādas prasības, kad reizēm bijis grūti saprast, ko tad idejas autori īsti vēlas. Pavisam drīz šis jautājums atkal tiks skatīts valdībā, tāpēc noteikti sekošu tā gaitai. Baltijas valstis ir labi savienots reģions, kur katrai valstij ir nepieciešamie infrastruktūras objekti, lai sekmīgi varētu funkcionēt ar esošo kapacitāti, un to šī ziema ļoti labi apliecina.

**– Un nobeigumā gribētos jautāt, kādas ir jūsu ambīcijas, ko vēlaties paveikt, strādājot satiksmes ministra amatā?**

– Ministram nav lielāka goda un atzinības, kā saņemt labu novērtējumu no nozares, tāpēc ceru, ka ar savu darbību un lēmumiem, strādājot kopā ar nozares speciālistiem, spēšu izpelnīties cieņu, jo neko vērtīgāku šajā amatā nevarētu sasniegt.■

Anita Freiberga



## KATRAI PAAUDZEI JĀIZTUR SAVI PĀRBAUDĪJUMI

**ROBERTS ZĪLE** ir viens no pieredzes bagātākajiem Baltijas valstu deputātiem Eiropas Parlamentā, kurš tajā ievēlēts un strādā kopš 2004. gada. 2022. gada 18. janvāra vakarā Eiropas Parlamenta (EP) deputāti Strasbūras plenārsēdē ievēlēja jaunu parlamenta vadību, parlamenta priekšsēdētājas amatā ieceļot Maltas deputāti Robertu Metsolu, bet par vienu no parlamenta priekšsēdētājas vietniekiem kļuva Roberts Zīle, kuru amatā ar 403 deputātu balsīm ievēlēja otrajā vēlēšanu kārtā. Viņš kļuvis arī par EP Prezidija locekli. "Tik simboliski daudznozīmīgā – barikāžu atceres – laikā kā latvietis esmu pagodināts nupat saņemt Eiropas Parlamenta uzticību, kļūstot par EP viceprezidentu," tūlīt pēc stāšanās amatā savā *Twitter* kontā rakstīja Roberts Zīle. Kopš viņa ievēlēšanas pirmo reizi Eiropas Parlamenta plenārsēdēs deputāti tiek uzrunāti latviešu valodā.



EP grupu līderu un EP prezidenta Sassoli tikšanās Parīzē ar Francijas premjeru un valdības ministriem, pirms Francija kļūst par Eiropas Savienības prezidējošo valsti no 1. janvāra.

– Jūs esat pirmais Eiroparlamenta deputāts no Baltijas valstīm, kurš ievēlēts tik augstā amatā. Vai tas ir kāds signāls un nozīmē, ka Eiropas politikā notiek zināmas pārmaiņas, vai arī tas vairāk ir jūsu iepriekšējā darba novērtējums?

– Domāju, ka tās ir abas nosauktās lietas. Amati starp politiskajām frakcijām, ko šeit sauc par politiskajām grupām, tiek dalīti pēc tādas kā matemātiskas formulas. Pēc vēlēšanām no lielajām grupām, protams, ir lielākas iespējas iegūt amatus, bet manai Eiropas Konservatīvo un reformistu grupai, kurā esam sešdesmit četri deputāti, pēc šīs matemātiskās formulas pienākas tikai viena viceprezidenta vieta, tāpēc tas vien, ka tiku nominēts šim amatam, jau bija liels pagodinājums un, protams, daudzu gadu darba rezultāts. Tāpat vien





nekas nenotiek, jo ir jāiegūst autoritāte daudz gadu laikā. Ja jūs nākat no lielas valsts vai esat lielajā Tautas frakcijā, kur, piemēram, ir trīsdesmit pieci vācieši, viņiem automātiski pienākas amati, un viņus parasti šajos amatos arī iebalso, bet Latvijas gadījumā iegūt autoritāti nav tik viegli. Bet par to, ka Eiropas Parlamentā tomēr notiek pārmaiņas, liecina Eiropas Tautas partijas, kas ir lielākā grupa Eiropas Parlamentā, un arī vairāku citu, teiksim, liberāļu puses atziņa, ka Parlamentā ir vajadzīgs ne tikai centriski kreisais virziens, kā tas bija iepriekšējos divarpus gadus, bet arī no centra nedaudz pa labi. Šajā gadījumā mūsu grupa, Eiropas Konservatīvie un reformisti, ļoti normāli iederas šajā pārstāvniecības balansā Eiropas Parlamentā.

Bez šaubām, jūtos pagodināts. Vienmēr esmu uzsvēris, ka, nākot no mazas valsts, vienīgais veids, kā vari ietekmēt lēmumus Eiropas Parlamentā, ir caur pieredzi un spēju veidot ietekmi, meklējot sabiedrotos. Gandarījums, ka šo daudz gadu garumā to ir novērtējuši gan Latvijas vēlētajī, kas uzticējuši savu pilsoņa balsi, gan nu jau arī deputāti no 27 Eiropas Savienības dalībvalstīm.

**– Tas varētu nozīmēt, ka jūs tagad esat arī abu Baltijas kaimiņvalstu pārstāvis. Vai Igaunija un Lietuva arī tā domā, un vai vispār veidojas baltiešu kodols?**

– Ir prieks, ka EP Prezidijā varēšu pārstāvēt Latviju un Baltijas reģionu, jo darbība ar Baltijas valstu kolēģiem vienmēr ir bijusi. Ar Lietuvas bijušo premjeru Kubili, Igaunijas bijušajiem ārlietu ministriem un citu nozaru ministriem



### UZZIŅAI

Eiropas Parlamenta Prezidiju, kas parasti kopā sanāk divas reizes mēnesī, veido tā priekšsēdētāja, 14 priekšsēdētāja vietnieki, pieci kvestori, kurus parlaments ievēl uz divarpus gadiem ar tiesībām tikt pārvēlētiem. Priekšsēdētāja vietnieku pienākumos ietilpst plenārsēžu vadīšana, aizstājot EP priekšsēdētāju, viņi ir arī EP Prezidija biedri. Šī parlamenta struktūrvienība ir atbildīga par EP provizoriskā budžeta projekta iestrādes sagatavošanu un visu administratīvo, personāla un organizatorisko jautājumu kārtošānu.



notiek laba sadarbība. Strādājam dažādās komitejās, un tad, kad tiek risināti jautājumi Transporta komitejā, tad, protams, mani tuvākie kolēģi ir baltieši, kuri dažādu jautājumu risināšanā mēģina ietekmēt savas politiskās grupas, un tas ir noticis arī neatkarīgi no mana jaunā viceprezidenta amata, bet šis amats, nenoliedzami, ir pagodinošs.

## **– Vai tagad jums nākas sevi sadalīt starp Eiropu un Latviju?**

– Vienmēr esmu teicis, ka Eiropas Parlamentā un Eiropas politikā pārstāvu Latviju, un nevis otrādi. Mans princips ir, ka tas, kas ir labi Latvijai, būs labi arī Eiropai. Un nedrīkst būt tā, ka tas, kas ir labi Eiropai, ir slikti Latvijai. Šāds ir mans politiskais moto, un pie tā vienmēr pieturos.

## **– Ukrainas traģisko notikumu kontekstā mainās pasaule un arī pasaules kārtība, nekad vairs nebūs tā, kā bija pirms Krievijas iebrukuma Ukrainā. Domājams, ka šo notikumu ietekmē mainās arī Eiropa.**

– Protams, mainās. Beidzot mainās arī Rietumeiropas valstu kolēģi un Rietumeiropas valstu valdības, kas kļūst nopietnas, runājot par jautājumiem, par kuriem ar viņiem esam mēģinājuši runāt jau kopš Krimas aneksijas, Donbasa un Luhanskas 2014. gada notikumiem, uzsverot, ka Krievija bija un arī tagad ir agresīva. Jau toreiz bija skaidrs, ka, cik vien tas ir iespējams, jāatslēdzas no Krievijas energoresursiem, taču tā vietā Rietumeiropa turpināja iepriekšējo politiku, vēl vairāk, vācieši uzbūvēja gāzes cauruļvadu “Nord Stream 2”, ko tagad nemaz nepalaidīs darbā. Vācieši savu konkurētspēju lielā mērā nodrošināja, pateicoties lētajai Krievijas gāzei. Vācija aizvēra savas atomelektrostacijas, kas bija diezgan muļķīgs solis, neattīstīja sašķidrinātās gāzes termināļus, tāpēc tur nav neviena šāda termināļa, un tagad viņi mēģina uzlikt kaut ko līdzīgu Klaipeī, tikai, cerams, ar lielāku jaudu. Vācija parādīja savu milzīgo atkarību no Krievijas, uz lētās Krievijas gāzes pamata Vācija ir cēlusi savu industriju, kas ļāva tai būt konkurētspējīgai, eksportējot metālapstrādes, mašīnbūves un ķīmiskās rūpniecības produkciju. Tagad vāciešiem ir ļoti grūti pārdzīvot sankcijas pret Krieviju, jo nav runa par taupīšanu, bet gan par to, ka, ja nebūs gāzes, var aiziet ciet rūpniecība, ko negribētu redzēt valdošie sociāldemokrāti un viņiem tuvās arodbiedrības. Tieši tāpēc arī Vācijas pozīcija ir tik neizlēmīga, viņi nekādi nevar pieņemt lēmumu, sūtīt tos simt tankus Ukrainai vai tomēr nesūtīt, varbūt pēkšņi pašiem tos vajadzēs, un šī situācija tiešām ir bēdīga.

## **– Vairākkārt esat teicis, ka Eiropas politiķi nav ieklausījušies Baltijas valstu viedokli, un tas noteikti ir bijis sarūgtinoši. Vai tagad jūsu teiktajā ieklausās?**

– Tagad ir nācis šis novērtējums gan mums, gan mūsu prezidentam, mūsu kolēģiem – ārlietu un aizsardzības ministriem. Bet ar to vien nepietiek, ka viņi atzīst savu kļūdišanos, daudz svarīgāk ir tas, kādus soļus viņi ir gatavi spert, un mēs redzam, ka nav gatavi spert šos soļus. Piektajā sankciju paketē tika iekļautas Krievijas ogles, kas, sākot no augusta, būs pakļautas sankcijām, un tas skars



Roberts Zile diskutē forumā "Stiprāka Latvija stiprākā Eiropā".

arī Latvijas ostas, jo Krievijas ogles vairs neimportēsīm. Tomēr tas apjoms nauda, ko Krievija gada laikā saņem no ogļu eksporta – aptuveni četri miljardi eiro, pēc dažu ekspertu teiktā, atkarībā no cenas un pieprasījuma tie varētu būt astoņi miljardi eiro, nav samērojama ar to, ko Krievija iegūst no naftas un gāzes pārdošanas. Piemēram, ES Augstais pārstāvis ārlietās un drošības politikas jautājumos Džozefs Borels bija saskaitījis, ka kopš 24. februāra, kara sākuma Ukrainā, eiropieši Krievijai par naftu un gāzi ir samaksājuši trīsdesmit piecus miljardus eiro. Četri miljardi eiro par oglēm gadā un trīsdesmit pieci miljardi eiro par naftu un gāzi pusotra mēneša laikā nav salīdzināmi lielumi.

**– Sankcijas naftai un gāzei nāk ļoti negribīgi.**

– Īpaši sarežģīti ir ar gāzi. Jau pieminēju Vāciju, arī Baltijā viss nebūt nav tik vienkārši, tomēr ir labāk nekā Vācijā. Tagad izskatās, ka atteikšanās no Krievijas gāzes varētu būt no 2023. gada 1. janvāra. Tā domājam mēs, tā domā arī Igaunija un Somija, bet līdz gada beigām vēl ir jāpagūst palaist gāzes termināli Paldiskos. No četrām Baltijas jūras valstīm, kas savienotas ar cauruļvadu, lielākais gāzes patērētājs ir Somija, kur pamatā ir industriālais gāzes patēriņš.

Savukārt nafta, no kā Krievija gūst vislielākos ienākumus, ir globāls produkts, ko sapilda tankkuģos, vadā un pārdod visā pasaulē. Pagaidām, kamēr Krievijas nafta nav pakļauta sankcijām, lai gan Amerika to jau ir izdarījusi, Krievija meklē iespējas kaut diskontēti, bet pārdot naftu pasaulē, un šajā situācijā Indija un Ķīna iepērk naftu par ļoti zemām cenām. Tātad, ja Eiropa atteiksies no



Krievijas naftas, Krievija, lai arī mazāk, tomēr saņems naudu par naftu no citām valstīm, kas nav ieviesušas sankcijas. Savādāk ir ar Krievijas gāzi. Ja Eiropa, kas ir lielākais Krievijas gāzes patērētājs, atsakās no gāzes, tad Krievijai rodas milzīgas problēmas, nekur citur tā savu gāzi nevar pārdot, jo tās transportēšana notiek pa cauruļvadiem, bet sašķidrinātās gāzes termināļi Krievijai ir ļoti vāji attīstīti. Ja mēs patiešām vēlamies Krieviju sodīt ar nopietnām sankcijām, tad visai Eiropai būtu jāatsakās no Krievijas gāzes pirkšanas. Tas ir īstais ierocis, ko Eiropa diemžēl nespēj pielietot, nosakot sankcijas.

**– Pieminējāt Paldiskus, kur līdz ziemei vajadzētu pabeigt būvēt termināli, bet kāds ir jūsu viedoklis par Skultes gāzes termināļa būvēšanas iespējām, kura projekts vismaz gadus desmit ik pa laikam ir parādījies un atkal pazudis no redzesloka?**

– Šis būtu plašāk apskatāms jautājums, bet varu pateikt savu viedokli, kas nesaskan ar premjera Kariņa teikto, kurš neizslēdz iespēju, ka sašķidrinātās dabasgāzes termināļu projektus vienlaicīgi varētu virzīt gan Igaunijā Paldiskos, gan arī Latvijā pie Skultes ostas. Šoreiz svarīgākais ir laika faktors. Pašlaik strādā tikai Klaipēdas terminālis, kas tagad mūs izglābj, bet cauruļvada jauda no Lietuvas uz Latviju, uz Inčukalna krātuvi, nav pietiekami liela. Pēc "Latvenergo" un ekonomikas ministra Jāņa Vitenberga vizītes ASV ir skaidrs, ka Baltijas valstis var rēķināties ar sašķidrinātās gāzes ilgtermiņa piegādēm no ASV. Vienīgais sašķidrinātās gāzes terminālis Baltijas valstīs, kas būtu uzliekams šogad, ir Paldiski Igaunijā, ko varētu nodot ekspluatācijā šā gada novembrī un ko nevar pagūt izdarīt ne Rīgas ostas, ne Skultes ostas termināļu gadījumā. Latvijai noteikti ir jāpiedalās Paldisku projektā, jo ir svarīgi nodrošināt gāzi nākamajai apkures sezonai, bet vai Latvijai vajag savu termināli? Domāju, ka vajag iet soli pa solim un skatīties, ja ar Klaipēdas un Paldisku termināļu jaudām, kā arī Inčukalna krātuves iespējām patēriņš būs nosegts, vai tādā gadījumā būs vajadzīgs vēl viens terminālis?

**– Visticamāk, jāņem vērā tā Eiropas politika, kas vērsta uz atjaunojamās enerģijas izmantošanu. Iespējams, ka nākotnē gāze būs tas enerģijas veids, no kura vispār atteiksies.**

– Tieši tā, tāpēc Skultes gāzes termināļa jautājumu nevajadzētu īpaši politizēt. Tik nelielām valstīm, kādas ir Baltijas valstis, domāt, ka katrai vajadzīgs savs gāzes terminālis, un izteikt aizdomas, ka kaimiņi ļaunprātīgi mums varētu gāzi nedot, ir absurds, tā ir vakardienas domāšana. Lai arī ikdienā reizēm gadās sarežģījumi ar kaimiņiem, tomēr visus jautājumus vienmēr var atrisināt sarunu ceļā, tāpēc tas nebūtu arguments, lai cīnītos par sava termināļa celtniecību. Skaidrs ir arī tas, ka gāze ir aizejošs enerģijas resurss un tās izmantošana nākotnē noteikti samazināsies, tāpēc tagad ieguldīt savu enerģiju, pierunājot investorus, ir tuvredzība. Investori nāk ar savu naudu, un tas nozīmē, ka viņi vēlas nopelnīt, bet, ja kāds vēlas politiski risināt jautājumu, tad par to ir jāmaksā, un



tad tas nozīmē, ka tiks tērēta Latvijas nodokļu maksātāju nauda. Kas attiecas uz Skultes termināli, tad biedrība, kas ar šo projektu strādā, ik pa laikam saceļot troksni, mani nepārlicina. Ja jūs patiešām vēlaties attīstīt projektu Skultē, tad veidojiet uzņēmumu, ieguldiet naudu un meklējiet papildu finansējumu, kas palīdzēs līdz galam realizēt projektu. Bet šajā gadījumā ir izveidota biedrība, kas vēlas kaut ko nopelnīt, bet ar biedrību taču neviens investīcijas nepiesaista. Būsim godīgi, ja Skultē vai Rīgā kāds izdomās būvēt nelielu termināli, to izdarīs investori, piegādātāji un ilgtermiņa līguma noslēdzēji, tāpēc es ieteiktu atstāt šo jautājumu pašiem investoriem. Ja investori redzēs, ka terminālis ir nepieciešams, viņi termināli uzliks, taču Latvijas valstij dot ilgtermiņa garantijas investoriem, piemēram, ka apņemamies gadiem uz priekšu pirkt gāzi par jebkādu cenu lielos apjomos, man izskatās pārāk treknī, pārāk grezni. Laba sadarbība Baltijas valstu starpā, arī ar Somiju un Poliju ir tā, kas izšķirs pietiekamu un ilgtspējīgu gāzes apgādi un tirgu ES Baltijas jūras krastos.

### UZZIŅAI

2021. gada jūlijā Eiropas Komisija publicēja klimata tiesību aktu kopumu "Fit for 55" jeb "Gatavi mērkrādītajam 55%". Tas sastāv no 13 tiesību aktiem, kas palīdzētu sasniegt Eiropas Savienības kopējo mērķi – līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par vismaz 55% salīdzinājumā ar 1990. gadu.

**– Jau ieminējāties par zaļo enerģiju, tāpēc vēlos jautāt, kas tagad notiek un notiks ar Eiropas zaļo kursu? Eiropa ir vēlējusies skriet notikumiem pa priekšu un būt zaļāka par pārējo pasauli. Kā Eiropas politiku samērot ar pasaules politiku?**

– Eiropas zaļais kurss tā pamatīgāk nostiprinājās 2021. gada jūlijā, kad vēl nebija tāds apdraudējums, kāds tas ir tagad Ukrainas kara gadījumā. Eiropas Komisija sagatavoja trīspadsmit tiesību aktus, kas skar arī jūrnīcību, attiecībā uz ostām ar prasībām, kā ostām kļūt zaļākām, piemēram, neļaujot kuģiem ostās dedzināt degvielu, bet nodrošināt krasta elektropieslēgumus, tāpat ostās attīstīt gāzes, vēlāk arī ūdeņraža uzpildes iespējas. Miera laikiem tas viss izskatījās grūti, tomēr varbūt iespējami – līdz 2030. gadam par piecdesmit pieciem procentiem samazināt gāzu izmešus, salīdzinot ar 1990. gadu, bet tagad ne, tas vairs nav iespējams. Tagad Eiropas zaļā politika stāv krustcelēs. Sagatavotie tiesību akti ir nonākuši Eiropas Parlamentā, Transporta komitejā, kurā arī es darbojos, un Eiropas Padomes pusē, tātad dalībvalstu ministriju pusē, arī mūsu Satiksmes, Ekonomikas, Zemkopības un Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijās. Visi iesaistītie strādā pie šīs likumu paketes, un kamēr mēs nenonāksim pie vienota teksta, tikmēr likuma panti nestāsies spēkā. Tagad viss mainās un nāk sapratne, ka Eiropā nemaz nevar visu tik vienkārši izdarīt, piemēram, pieņemt stingrākas zaļās prasības jūrnīcības nozarē nekā tās ir valstīs, kas nav Eiropas Savienībā, jo tādā gadījumā tas ietekmē konkurenci. Videi labāk nepaliek no tā, ka Eiropa viena nosaka stingrākas prasības, jo ar to, ka esam



zaļi, bet citi tādi nav, mēs tikai kavējam savu biznesu un sitam sevi ar pletnēm. Kopš Krievijas izraisītā kara Ukrainā un pret Krieviju noteiktajām sankcijām situācija radikāli mainās, un, godīgi sakot, es nevaru pateikt, kā viss attīstīsies ar šīs likumdošanas pabeigšanu. Domāju, ka process turpināsies vēl vismaz gadu.

**– Eiropas Savienības mājas lapā rakstīts: “NextGenerationEU” – tas nav tikai atveseļošanas plāns. Tā ir vienreizēja izdevība izklūt no pandēmijas spēcīgākiem, mainīt ekonomiku pozitīvā virzienā, radīt iespējas un darbavietas, lai izveidotu tādu Eiropu, kādā vēlamies dzīvot. Mūsu rīcībā ir viss nepieciešamais, lai to paveiktu. Mums ir vīzija un plāns, un esam vienojušies kopīgi investēt 806,9 miljardus eiro. Padarīsim Eiropu zaļāku, digitālāku un noturīgāku!” Atveseļošanas un noturības mehānisma finansējums domāts stratēģiskām nozarēm, vai tas nozīmē, ka pie finansējuma varētu piekļūt, piemēram, Latvijas ostas?**

– Jā. No šī fonda paredzēta nauda stratēģiskajām nozarēm, pavisam šajā fondā ir seši pilāri, un Latvija no kopējā finansējuma iegūst divus miljardus eiro, jo Finanšu ministrija negribēja vairāk ņemt. Arī ostas var pretendēt uz finansējumu, tikai ne jau infrastruktūras projektiem, kā tas bija pierasts līdz šim, bet ostu *zaļināšanai* finansējums noteikti varētu būt pieejams, taču tad ostām ar saviem projektiem ir jāpiedalās tenderos. Manuprāt, šādiem tenderiem jau vajadzētu būt sagatavotiem, jo avansa nauda no fonda Finanšu ministrijai ienāca jau 2021. gada vasaras beigās. Finansēšanas princips darbojas tā: tiklīdz tiek izpildīti kritēriji, kas noteikti līgumā starp Latvijas valdību un Eiropas Komisiju, Brisele pārskaita nākamo naudu. Zinu, ka citas valstis jau saņem otro maksājumu.

**– Tas nozīmē, ka Latvijai iekavējas projektu realizēšana?**

– Latvija nav pašā sliktākajā situācijā, esam kaut kur pa vidu, un varu teikt, ka šoreiz lietuvieši un igauņi nav aizgājuši mums priekšā.

**– Esam bijuši liecinieki tam, cik viegli var nojaukt šķietami stabilus procesus globālajās loģistikas ķēdēs. Vajag, piemēram, tikai vienam konteinerkuģim uz sešām dienām nostāties šķērsām Suecas kanālam, kā tas bija 2021. gada martā, lai nobruktu piegādes ķēdes. Vai arī Covid-19 dēļ Ķīnas ostas nevar apkalpot kravu plūsmas, un atkal visa sistēma tiek nojaukta. Bet tagad viss nobrucis Krievijas kara dēļ Ukrainā. Kādas ir jūsu prognozes, kas nākotnē notiks kravu plūsmu loģistikā?**

– Mans paredzējums ir, ka globalizācijas, kā mēs to līdz šim sapratām un kā tā iespajdoja tranzīta biznesu, vairs nebūs, tas noteikti mainīsies, bet jautājums ir, kā mainīsies? Vai šī globalizācija sadalīsies un veidos atsevišķus blokus, kur viens bloks būs Transatlantiskā Eiropa: ASV, Kanāda, Eiropa, Lielbritānija, Austrālija un Jaunzēlande, bet otrs – BRIX valstis: Brazīlija, Krievija, Indija, Ķīna un Dienvidāfrika, kas veidos savu aliansi. Šodien mēs tiešām nezinām, kā tas viss attīstīsies, bet skaidrs ir viens, ka šīs jaunās alianses ietekmēs loģistikas



ķēdes. Jau vairāk nekā divus gadus kovids ir ļoti ietekmējis loģistikas ķēdes, un arī šogad tas apgrūtināta Šanhajas ostas darbību, kas milzīgi ietekmē gāzes cenas, kā arī loģistikas un piegādes izmaksas. Tomēr vairāk uztrauc ģeopolitiskā neziņa un tas, kā tālāk attīstīsies militārais konflikts, tāpēc šodien neviens īsti nevar

pateikt, kā mainīsies globalizācijas procesi. Visdrīzāk ostām tie būs lieli izaicinājumi, protams, vispirmām kārtām domājot par Latvijas ostām, jo nezinām, kas būs ar kravu apgrozījumiem.

**– Vai mūsu ostām izdzīvot var palīdzēt, piemēram, ražošanas attīstība un pievienotās vērtības radīšana?**

– Domāju, ka tas būtu attīstāms, bet tad ir jautājums, uz kāda pamata šī ražošana attīstīsies. Jau pieminēju Vāciju, kur ražošana varēja attīstīties, pateicoties lētajai Krievijas gāzei, tāpat Vācijas brīnums lielā mērā tika būvēts uz lētās gāzes pamata. Ja, būdama maza valsts, ar savu ražošanu vēlēsimies iekarot lielus tirgus, tas mums neizdosies. Ja pat Vācijas brīnumzeme var sabrukt, ja lētā gāze vairs nebūs pamats konkurētspējai, tad Latvijai šajā ziņā nav lielu izredžu. Vietējai ražošanai, protams, ir jābūt, bet tas ostu apgrozījumos nekādā ziņā nevarēs aizstāt tās tranzitkravas, ko tradicionāli apkalpoja mūsu ostas, izmantojot ģeogrāfisko atrašanās vietu, un tie vēsturiski bija Austrumu – Rietumu kravu pārvadājumi. Jau tagad ir skaidrs, ka no 16. aprīļa samazināsies autokravu plūsma starp Krieviju, Baltkrieviju un Latviju.

**– Vai Latvijas ostas varētu izglābt Uzbekistānas un Kazahstānas kravas?**

– Latvijas delegācija bija Uzbekistānā, tāpat ir zināms, ka Kazahstāna meklē tranzītceļus savām kravām, un tas ir arī virziens uz Latvijas ostām, kas viņiem ir ļoti svarīgs, bet diemžēl pa vidu ir Krievija, kas visu šo plūsmu var nobloķēt. Ja paskatāmies kartē, ģeogrāfija pat 21. gadsimtā izsaka ļoti daudz, jo gadījumā, ja notiek politisks spiediens, viss kļūst atkarīgs no ģeogrāfijas – tās vietas, kur jūs atrodaties. Domāju, ka kazahi spēlē kopā ar ķīniešiem, jo uz viņu robežas ir izveidota brīvā ekonomiskā zona, ar kuru arī Latvija saistīja lielas cerības, ka no turienes daudz kravu varētu nākt Latvijas virzienā, kas tagad šķiet īsti ne-strādā. Lai nu kā, tomēr Kazahstānai ir nepieciešama izeja uz Rietumeiropu,



ROBERTS ZĪLE

Mani nepamet sajūta, ka Eiropa ir politiski apjukusi, zaudējot globālo lomu. Šobrīd izskatās, ka vienīgais mērķis ir pierādīt, ka Eiropa ir viszālākā pasaulē. Diemžēl izskatās, ka būt globālajam līderim zaļumā\* ir ES līderu pēdējais karogs - viss, kas atlicis no iepriekšējām ambīcijām.



bet neslēpsim, tas neskaidrais notikums, kad šā gada janvārī Kazahstānā bija nemieri, joprojām raisa daudzus jautājumus, un es neizslēdzu, ka Kazahstāna lielā mērā ir Krievijas interešu zonā, un mēs nezinām, kāda pozīcija šajā reģionā izveidosies.

**– Latvija lielu enerģiju ir pielikusi un darbu veltījusi kontaktu veidošanai ar Ķīnu. Vienmēr ir liktas cerības, ka tūlīt, tūlīt Latvijas virzienā vajadzētu nākt Ķīnas kravām.**

– Arī Ķīnas kravas iet caur Krieviju, bet, kā zināms, vilcieni vēl kursē, un mēs nezinām, kā viss attīstīsies.

**– Vai tiešām varētu būt tā, ka vienā jaukā dienā Krievija aizver vilcienus satiksmi?**

– Vai arī Eiropa aizver, jo tādas debates Eiropas Parlamentā notiek ar komi-sāriem, tāpat kā par Krievijas karoga vai Krievijas operatoru kuģu ieešanu Eiropas Savienības valstu ostās. Visi šie jautājumi ir Eiropas Padomei uz galda, jo tā kā izpildinstitūcija strādā pie dažādiem risinājumiem. Publiski zināms skandaloza gadījums ar kompāniju "Shell", kad tā no Primorskas uz Ventspili veda degvielu, kur to sajauc ar citas izcelsmes degvielu, un "Shell" apgalvoja, ka nepārdod Krievijas degvielu, lai gan puse no pārdotās bija Krievijas produkts.

**– Tieši tāpat "Shell" dara arī citās Eiropas ostās – Antverpenē, Roterdamā, Amsterdamā.**

– Taisnība, arī tur notiek tieši tas pats, kas Ventspils ostā, tikai šoreiz šai degvielai ir dots "Latvian blend" nosaukums, un tas aiziet globāli, kas mazas valsts reputācijai godu nedara.

**– Lai kā viss notiks un situācija attīstīsies, jebkurā gadījumā būs jāmeklē izeja gan globālā mērogā, gan katras valsts mērogā. Kā jums šķiet, kādi varētu būt mūsdienīgi tranzīta risinājumi?**

– Mēs nezinām, cik ilgs un kāds būs pārveides laiks, bet jau tagad ir skaidrs, ka viss mainīsies. Kā mainīsies, to neviens nevar pateikt, bet ārējā tirdzniecība noteikti notiks, un arī ostām joprojām būs nozīme. Latvija joprojām atradīsies tur, kur tā ir, tāpēc, kamēr ir dzelzs priekšskars ar Krieviju un Baltkrieviju, mums nav ļoti daudz variantu un iespēju. Kravas varētu nākt no ziemeļu puses, tas ir koridors, kas veidosies līdz ar "Rail Baltica" un nāks no Skandināvijas un Somijas ziemeļiem, bet tur priekšā atkal ir Krievijas jūras teritorija, un tā atkal ir problēma, piedevām ir jautājums, vai Ziemeļu – Dienvidu virziens mums var dot kravas? Visticamāk, ka var, bet ne jau tādos apmēros, kādos bijām pieraduši saņemt no Austrumu – Rietumu koridora, un tāpat mainīsies arī kravu veidi. Neviens šodien tā pa īstam nevar pateikt, uz ko ostām īsti vajadzētu orientēties un kā saglabāt kravu apgrozījumu.

**– Vismaz pāris gadus ir notikušas batālijas ap Latvijas ostu pārvaldības modeļa maiņu. Kad jau šķīta, ka Saeima trešajā lasījumā jauno likumu būs pieņēmusi, nāca opozīcijas deputātu pieprasījums procesu**





**apturēt un jautājumu nodot tautas nobalsošanai. Kāds ir jūsu viedoklis, kāpēc vispār ap ostu pārvaldības modeļa maiņu ir bijušas tik lielas batālijas un vai šis ir ostu tālākai attīstībai ļoti būtisks jautājums?**

– Aktualizējot ostu pārvaldības modeļa maiņas jautājumu un pieprasot to likt uz tautas nobalsošanu, opozīcijas deputāti vēlējās nobremzēt likuma pieņemšanu, lai šī sasaukuma Saeima nevarētu pabeigt šo jautājumu. Opozīcija jau necerēja savākt nepieciešamo parakstu skaitu, tā vēlējās tikai aizkavēt procesu, lai Konservatīvajai partijai un tās vadītājai Satiksmes ministrijai neizdotos izpildīt pirmsvēlēšanu solījumu, ko tā ļoti vēlējās izpildīt. Lai gan notika lieli cīņiņi par un pret ostas modeļa maiņu, diskusijās, kurās kādu laiku arī es biju iesaistīts, tika patērēts milzum daudz laika un ieguldīta liela enerģija, bija arī liela pretstāvēšana un daži biznesa pārstāvji meklēja kompromisus, beigu beigās šis jautājums tāpat ir uzkāries. Tagad redzam, ka tas varbūt vispār bija nesvarīgs jautājums, salīdzinot ar tiem, ko jaunajā situācijā nāksies risināt ministrijām, ostām un uzņēmējiem.

**– Latvijā ostas ir bijušas un nekur nepazudīs, bet kāda loma reģionā tām būs turpmāk?**

– Latvijas un mūsu ostu loma ir tieši atkarīga no mūsu ģeogrāfijas un politikas. Protams, jau laikus jāizdara pareizi secinājumi un jāsaprot, ka tiešām daudz kas mainīsies. No karadarbības Latvija ļoti cieš un noteikti cietīs. Līdz augustam vēl nāks ogļu kravas, bet pagaidām nezinām, kas notiks ar naftu, tāpat arī ar autopārvadājumiem, tāpēc ostu pārvalžu vadītājiem šajā pārmaiņu laikā ir jābūt tālredzīgiem, jādomā stratēģiski, jākomunicē un jāspēj reaģēt jaunajā situācijā.

**– Kādas ir mūsu stiprās un kādas vājās puses?**

– Šis ir sarežģīts jautājums. Stiprā puse, protams, ir tā, ka situācijā, kāda tagad ir pasaulē, Latvija ir NATO un Eiropas Savienībā. Tas ir ļoti svarīgi, un tā tiešām ir mūsu stiprā puse, kas mums ļauj šajā investīcijām un investoriem lielajā neziņas laikā, un tas attiecas arī uz tranzīta biznesu, saglabāt vismaz kaut kādu drošību. Tāpat par ieguvumu var uzskatīt pievienošanos Eiropas tirgum, kas ir aptuveni četrsimt miljoni iedzīvotāju, un tas ir daudz. Mūsu pluss ir divas neaizsalstošas ostas un Rīgas osta, kā arī vienots Baltijas reģions, kur trim Baltijas valstīm ir gara jūras piekraste. Pluss ir tas, ka diezgan daudz esam ieguldījuši ostu infrastruktūrā, kas dažādu iemeslu dēļ pilnībā netiek izmantota, bet sakārtota infrastruktūra tomēr ir ieguvums. Visumā mums ir labi izglītoti cilvēki savās nozarēs, lai gan jaunajos apstākļos daudz kas var mainīties, kāds var zaudēt biznesu, kāds darbu.

Ja runājam par mīnusiem, tad jāatceras, ka ģeogrāfiski un vēsturiski mūsu Austrumu kaimiņš un klients vienmēr ir rikojies neprognozējami. Piemēram, tā bija ar diskriminējošajiem dzelzceļa tarifiem, kurus Krievija noteica, lai kravas novirzītu uz savām ostām.



Vēl arī gaidas ir mūsu mīnuss. Bija sapņi par lielajām ķīniešu kravām, kas nāks uz mūsu ostām, bet no tā visa bija tikai daži pilotvilcieni, kas atveda keču-pu, ko Latvijā safasēja, uzlīmēja birku "Made in EU". Cerībām, ka ar to mēs labi pelnīsim, nebija pamata, jo tur netiek radīta nekāda pievienotā vērtība. Mīnuss ir tas, ka šad tad uzķeramies uz āķa. Piemēram, kad bijām gatavi Venecuēlas naftu sūtīt uz Baltkrievijas lielo naftas pārstrādes rūpnīcu tajā laikā, kad Lukašenko par sīkumiem skandalējās ar Putinu. Bijām gatavi investēt cauruļvada būvē caur Ventspili, labi saprazdami, ka tas viss vienā mirklī var noklāties. Vai arī mūsu vēlme piedalīties "Nord Stream 2" projektā ar cauruļvadu un Ventspili uzglabāt gāzi. Reizēm mēs esam gaidās, kas izskatās ļoti naivas pat tad, ja kāds to nesaprot uzreiz vai arī kādam šajā projektā ir bijusi liela ieinteresētība, pēc laika liekas, kā mēs vispār varējām par to domāt! Un tā, lūk, ir mūsu vājā puse.

**– Jūs precīzi pateicāt par tām naivajām gaidām, uz kurām reizēm tiek liktas visas lielā biznesa cerības. Vai tas nozīmē, ka mēs esam provinciāli un Latvija ir Eiropas province?**

– Esam robežvalsts, es neteiktu, ka province. Baltieši un poļi, tagad pievienojas arī somi, kolēģiem Eiropā vienmēr ir atgādinājuši un uzsvēruši, ka esam robežvalstis, bet ne province. Daudzās lietās esam pārāki par rietumeiropiešiem. Redzu savus kolēģus un darbiniekus, vidi, kādā viņi dzīvo Francijā un Beļģijā, kur notiek Eiropas Parlamenta darbs, un varu teikt, ka ne visi, bet ļoti daudzi cilvēki ir pārāk relaksējušies, nav gatavi asām situācijām un pārmaiņām dzīvē. Mēs tam visam esam daudz gatavāki.

**– Vai mūsu cerības uz NATO 5. pantu arī var izrādīties naivas?**

– Latvija ir krietni drošākā situācijā nekā Ukraina. Bet ukraiņi ir ļoti stipri, protams, ar Rietumvalstu atbalstu ieroču ziņā, un pamatā šis atbalsts, būsīm godīgi un atklāti, nāk no amerikāņiem un britiem, nevis no Eiropas valstīm. Ne jau visas Eiropas valstis vēlas palīdzēt Ukrainai, bet, ja mēs nebūtu NATO un ES, tad mums būtu daudz sliktāk, nekā tagad ir Moldovai, kura nav NATO un ES valsts un starp kuru un Krieviju ir Ukraina.

Un ir vēl viens jautājums – cik ātri un kā mainīsies vara Krievijā, kas nāks Putina vietā un kā mainīsies Krievijas sabiedrība? Pašlaik redzam, ka pieprasījums pēc agresivitātes Krievijā ir tik liels, ka arī jaunais līderis, visticamāk, būs tikpat agresīvs. Varam tikai iedomāties, kur mēs tagad būtu, ja savulaik nebūtu iestājušies NATO un ES.■

Anita Freiberga



## BŪTISKI PALIELINĀS DIGITĀLĀS INFRASTRUKTŪRAS PIEEJAMĪBAS NOZĪME

2022. gada 10. novembrī Rīgā notika Eiropas Elektronisko sakaru regulatoru iestādes atbalsta aģentūras (BEREC) un Austrumu partnerības elektronisko sakaru regulatoru tīkla kopīgs samits, kura atklāšanā satiksmes ministrs Tālis Linkaits uzsvēra: "Pašlaik kibernetiskā drošība, tīklu uzticamība un kritiskās infrastruktūras drošība ir galvenais jautājums, kas rada jaunus izaicinājumus gan politikas veidotājiem, gan uzņēmējiem, gan lietotājiem. Digitālās infrastruktūras pieejamības nozīme būtiski pieaug Covid-19 pandēmijas laikā, kad digitālā vide ļāva mums turpināt ikdienas darbus bez fiziska kontakta. Karš Ukrainā digitalizācijas jomā aktualizē citu dimensiju – kibernetiskā drošību."

Samita diskusijā būtisks jautājums bija par digitālās plaisas mazināšanu sabiedrībā, kas ietver arī infrastruktūras attīstību, lai veicinātu pieejamību lauku teritorijās. Tāpat svarīgi sniegt cilvēkiem instrumentus un prasmes, kas nepieciešamas, lai virzītos un gūtu panākumus digitālajā ekonomikā. Runājot par aktuālajiem jautājumiem digitālajā pasaulē, satiksmes ministrs uzsvēra, ka "gan valstīm, gan regulatoriem ir vērtīgi vienam no otra mācīties, lai veicinātu labāko praksi".



Samitā tika pārrunātas nākotnes perspektīvas starp Eiropas nacionālajām regulatīvajām iestādēm un to partneriem no Austrumu partnerības valstīm Armēnijas, Azerbaidžānas, Gruzijas, Moldovas un Ukrainas.

Austrumu partnerības elektronisko sakaru regulatoru tīkla uzdevums ir stiprināt sadarbību starp ES un Austrumu partnerības valstīm un labākās prakses apmaiņu, lai nodrošinātu partnervalstu galalietotājiem elektronisko sakaru pakalpojumu pieejamību labi funkcionējošā un konkurētspējīgā tirgū. Latvija apzinās, cik svarīga ir regulatora institucionālās neatkarības nodrošināšana partnerības valstīs, tāpēc aktīvi iesaistās un dalās ar savu pieredzi, kā arī pati seko BEREC pamatnostādņēm, lai attīstītu digitālo infrastruktūru.■



# LATVIJAI IR NOZĪMĪGA KOORDINĒTA TEN-T TĪKLA ATTĪSTĪBA

5. decembrī notikušajā Eiropas Savienības transporta ministru sēdē satiksmes ministrs Tālis Linkaits akcentēja, ka Latvijai ir nozīmīga koordinēta Eiropas transporta tīkla (TEN-T) attīstība, jo tikai savstarpēji saskaņota visu ES valstu rīcība nodrošinās investīcijas iztrūkstošos tīkla posmos.



Ņemot vērā ģeopolitisko situāciju, Latvijas savienojamība ar Centrāleiropu ir īpaši svarīga. Ministrs uzsvēra, ka Latvijas prioritāte, lai uzlabotu un ģeogrāfiski paplašinātu dzelzceļa infrastruktūru, ir "Rail Baltica" dzelzceļa ātrgaitas līnijas būvniecība. Diskutējot par dzelzceļa kā transporta tīklā nozīmīga un videi draudzīga transporta veida attīstību, ES valstu

transportu ministri Briselē vienojās, ka ikvienai dalībvalstij, kurai ir no Eiropas platuma sliedēm atšķirīgs dzelzceļa tīkls, līdz 2025.–2026. gadam jāizstrādā pārveidošanas plāns.

Eiropas transporta tīkla attīstība paredz, ka Latvija līdz ar Lietuvu un Igauniju ir iekļauta jaunajā Baltijas jūra – Melnā jūra – Egejas jūra koridorā, kas ļaus mūsu eksportētājiem nogādāt preces daudz ērtākā veidā uz Melnās jūras un Vidusjūras reģiona valstīm. Savukārt Krievijas iebrukuma Ukrainā ietekmē tiek dzēsti Ziemeļu dimensijas transporta savienojumi ar Krieviju un Baltkrieviju.

Būtisks aspekts un vienlaikus izaicinājums ir pieejamie finanšu instrumenti, nodrošinot dažādu transporta veidu savienojamību. Satiksmes ministrs Tālis Linkaits uzsvēra, ka Latvija izmanto visas iespējas, ko piedāvā dažādi ES fondi, tomēr redzams, ka pieejamais ES fondu finansējums nav pietiekams, lai sasniegtu ambiciozos vides mērķus un transporta tīkla infrastruktūras prasības. ■

## SAEIMA TREŠAJĀ LASĪJUMĀ PIEŅEM GROZĪJUMUS OSTU LIKUMĀ

Saeima 10. februārī trešajā lasījumā pieņēma grozījumus Ostu likumā, kas paredz mainīt Rīgas un Ventpils ostu pārvaldības modeli, abu lielo ostu darbībā ieviešot Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) valsts kapitālsabiedrību pārvaldības principus, tādējādi palielinot valsts ietekmi lēmumu pieņemšanā un nodrošinot resursu efektīvāku izmantošanu. Grozījumi



nosaka, ka Rīgas un Ventspils ostas pārvaldes ir kapitālsabiedrības, kurās kapitāldaļas (akcijas) pieder valstij. Akcijas varēs piederēt arī attiecīgajai pašvaldībai ar nosacījumu, ka valstij būs ne mazāk par trim piektdaļām kapitāldaļu. Saeima arī mainīja likuma nosaukumu no Likuma par ostām uz Ostu likumu.■

## MK APSTIPRINĀJIS RĪKOJUMUS PAR RBP UN VBP LIKVIDĀCIJAS KOMISIJU IZVEIDI

Ministru kabinets 14. jūlijā apstiprināja Satiksmes ministrijas sagatavotos rīkojumus par Rīgas brīvostas pārvaldes un Ventspils brīvostas pārvaldes likvidācijas komisiju izveidi, lai uz pārvalžu bāzes veidotu kapitālsabiedrības. Tas ir viens no soļiem ceļā uz jaunajā Ostu likumā paredzēto pārmaiņu īstenošanu. Likvidācijas komisiju uzdevums būs nodrošināt Rīgas brīvostas pārvaldes likvidāciju un tās saistību nodošanu jaundibinātajai kapitālsabiedrībai un Ventspils brīvostas pārvaldes likvidāciju un tās saistību nodošanu AS "Ventas osta". "Ostu pārvaldības maiņa nozīmē ne tikai juridiskas izmaiņas, bet arī domāšanas maiņu, ostās veidojot skaidru korporatīvās pārvaldības struktūru ar biznesa plānu, komerciāliem mērķiem un profesionālu darbību gan izmaksu samazināšanā, gan jaunu darbavietu radīšanā," saka satiksmes ministrs Tālis Linkaits.■

## BALTIJAS VALSTU UN POLIJAS SATIKSMES MINISTRI APSPIEŽ NOZARES STRATĒGIJU UN MEKLĒ KOPĪGUS RISINĀJUMUS UKRAINAS PREČU TRANSPORTĒŠANAI

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits ar Polijas, Lietuvas un Igaunijas transporta nozares ministriem pārrunāja transporta sektora turpmāko kopīgo rīcību, reaģējot uz Krievijas agresiju Ukrainā. Satiksmes ministri kopīgā vēstulē Eiropas Savienības transporta komisārei Adinai Valeanai aicina nevilcināties ar turpmāku sankciju ieviešanu pret Krieviju, nosakot aizliegumu šīs valsts kuģiem ienākt ES ostās.

Tālis Linkaits 21. jūlijā telefonsarunā ar Polijas infrastruktūras ministru Andržeju Adamčiku pārrunāja Latvijas un Polijas ostu sadarbību. Abu valstu ministri vienojās par sadarbības paplašināšanu tranzīta jomā. Ministrs A. Adamčiks interesējās par Latvijas ostu jaudu ogļu importēšanai uz Poliju. T. Linkaits apliecināja, ka Latvijas ostām ir liela pieredze ogļu kravu apstrādē, vēsturiski caur



tām transportēti vairāk nekā 23 miljoni tonnu ogļu gadā, un pašlaik Latvijas ostās ir pieejamas brīvas jaudas papildu kravu plūsmas nodrošināšanai. Satiksmes ministrs arī informēja, ka jau kopš pagājušā gada pēdējā ceturkšņa ogļu kravas galvenokārt no Centrālāzijas palielinās un pašreizējā ģeopolitiskajā situācijā Latvija ir gatava dot savu artavu Polijas enerģētiskās drošības garantēšanā. Ministri vienojās turpināt darbu ekspertu līmenī, paplašinot sadarbību tranzīta jomā un izmantojot Latvijas ostas kā kravu apstrādes punktus.

Tāpat Baltijas valstis un Polija ir gatavas palīdzēt Ukrainai meklēt jaunus loģistikas virzienus, lai nodrošinātu kara skartajai valstij iespēju eksportēt saražotos lauksaimniecības produktus. Šo jautājumu satiksmes ministrs Tālis Linkaits apsprieda Latvijas, Lietuvas, Igaunijas un Polijas transporta nozares ministru sarunās ar Ukrainas infrastruktūras ministru Oleksandru Kubrakovu un Ukrainas agrārās politikas un pārtikas ministru Mikolu Solski.

Tālis Linkaits norāda, ka visas trīs Latvijas lielās ostas un tajās esošie graudu termināļi ir gatavi apstrādāt Ukrainas kravas, taču lielākā problēma pašlaik ir kravu nogādāšana līdz Baltijas valstīm. Latvija ir gatava strādāt kopā ar Lietuvu, Poliju un Ukrainas kolēģiem, lai meklētu risinājumus šai problēmai.

“Ukrainas kolēģu apņēmība un darbs šajos izaicinājuma pilnajos laikos ir apbrīnas vērts, un Latvija ir gatava ar visiem iespējamiem resursiem atbalstīt centienus turpināt eksportēt Ukrainas saražoto lauksaimniecības produkciju,” sacīja Tālis Linkaits.

Ukraina ir viens no lielākajiem graudaugu produktu eksportētājiem pasaulē, taču kara dēļ tā nevar izmantot savas ostas Melnajā un Azovas jūrā. Ukrainas infrastruktūras ministrs sanāsmē pauda, ka ir būtiski šajā situācijā meklēt jaunus loģistikas virzienus, lai iespējami mazinātu risku samazinātai pārtikas pieejamībai pasaulē. ■

## PROGNOZĒ KRIEVIJAS SANKCIJU IETEKMI

Lai apspriestu Krievijas sāktā kara Ukrainā un šīs agresīvās rīcības dēļ pret Krieviju noteikto sankciju ietekmi uz tranzīta un loģistikas nozari, satiksmes ministrs Tālis Linkaits 2. martā tikās ar Latvijas Stivdorkompāniju asociācijas, lielo ostu un “Latvijas dzelzceļa” vadību.

Latvija kopā ar pārējām Eiropas Savienības dalībvalstīm strādā pie nākamās sankciju pakotnes, kurā tiek izskatīta arī iespēja noteikt ierobežojumus Krievijas kuģu satiksmei Eiropas Savienības valstu teritoriālajos ūdeņos.

“Šajā gadījumā, tieši tāpat kā ar pārējām sankcijām, ir būtiski, lai lēmumu kopīgi pieņemtu visas valstis, jo vienas valsts atsevišķie ierobežojumi nerada vajadzīgo efektu. Tikai vienota politika ļaus sasniegt mūsu visu mērķi – Krievijas starptautisku izolāciju un sankciju maksimālu ietekmi,” viedokli pauda T. Linkaits.



Taču ministrs aicināja ostu un uzņēmēju pārstāvjus pirms jaunu sankciju ieviešanas kritiski izvērtēt, ar kādiem uzņēmumiem notiek sadarbība un kādiem kuģiem tiek sniegti pakalpojumi, un nepārprotami norādīt, ka ar Krieviju saistīti kuģi nav vēlami Latvijas ostās.

Ministrs izteica pateicību Latvijas Stividorkompāniju asociācijas paustajai nostājai, asi nosodot Krievijas masveida uzbrukumu Ukrainai un paužot stingru atbalstu Ukrainas vēlmei iestāties Eiropas Savienībā. Asociācija atklātā vēstulē ministram norāda, ka ostas ir kritiskās infrastruktūras objekts, un nozare ir gatava nodrošināt energokravu diversifikāciju no Rietumiem un rūpēties par ostu drošību. Jau kopš 2014. gada nozare ir aktīvi strādājusi pie transformācijas uz viedo reindustrializāciju un diversifikāciju un ir gatava tālāk attīstīties, ar valsts atbalstu nodrošinot ievērojamu atjaunojamo energoresursu ražošanu.

Asociācija puda gatavību nodrošināt nozares operatīvu krīzes komunikāciju un izstrādāt nepieciešamo kritiskās infrastruktūras nodrošināšanas plānu un papildus alternatīvo investīciju plānu, kas veicinātu energoneatkarību un drošību Latvijas tautsaimniecībai. Ministrs un uzņēmēji bija vienisprātis, ka tik mainīgā ģeopolitiskajā situācijā ļoti būtiska ir operatīva informācijas apmaiņa un problemātisko jautājumu kopīga un ātra risināšana, un tāpat svarīga ir arī sadarbība ar Ekonomikas un Ārlietu ministrijām. ■

## PIEAUG TURCIJAS LOMA JAUNU TRANSPORTA KORIDORU ATTĪSTĪBĀ

No 16 līdz 18. novembrim Turcijas galvaspilsētā Stambulā notika starptautiskā transporta un loģistikas izstāde "Logitrans Turkey 2022", kur "VIA LATVIA" standā Rīgas un Ventspils brīvostu pārvaldes un Liepājas SEZ pārvalde prezentēja Latvijas transporta un loģistikas jomu, kā arī piedāvāja iespēju investēt mūsu ostās un uzņēmumos.



Izstādē piedalījās gandrīz 200 transporta un loģistikas uzņēmumu no vairāk nekā 20 valstīm, tai skaitā ilggadēji Latvijas sadarbības partneri no Kazahstānas, Gruzijas, Azerbaidžānas, Vācijas, Holandes un Turkmenistānas.

Ņemot vērā ģeopolitiskās situācijas radītās pārmaiņas loģistikas ķēdēs, Turcijas loma jaunu transporta koridoru attīstībā jūtami pieaug. Turcija strauji attīsta savu loģistikas nozari ar ambīciju kļūt par nozīmīgāko loģistikas mezglu



starp Eiropu, Centrālāziju, Vidējiem un Tālajiem Austrumiem, ieskaitot Indiju un Ķīnu.

Augošu interesi par Turcijas loģistikas tirgu izrāda arī Eiropas valstis, šogad izstādē bija pārstāvēts rekordliels Eiropas ostu, kuģošanas līniju un loģistikas kompāniju skaits. Latvijas ostas un citi transporta un loģistikas uzņēmumi ir gatavi iesaistīties jaunajos loģistikas ceļos, piedāvājot savu pieredzi, zināšanas un infrastruktūru izdevīgu transporta un loģistikas risinājumu veidošanā.

Izstādē bija vērojama liela rosība un aktīva interese ne tikai par Latvijas ostu pakalpojumiem, bet arī par speciālo ekonomisko zonu piedāvātajām priekšrocībām.■

## NOTIEK PIRMĀ LATVIJAS – UZBEKISTĀNAS TRANSPORTA DARBA GRUPAS SĒDE



7. februārī Taškentā pirmo sēdi noturēja Latvijas – Uzbekistānas transporta darba grupa, kuras mērķis ir veicināt abu valstu sadarbību transporta un loģistikas nozarē. Sēdi vadīja Latvijas Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis un Uzbekistānas transporta ministra vietnieks Abdusamats Muminovs.

Tikšanās ietvaros parakstīts sadarbības protokols aviācijas jomā. Abām pusēm ir skaidra izpratne par sadarbības iespēju paplašināšanu, kam pamatā ir uzņēmēju ekonomiskās intereses. Sadarbības potenciāls ir gan civilās aviācijas jomā, gan starptautiskajos autopārvadājumos, tāpat arī transporta loģistikas jomā.■

## VEICINA LATVIJAS UN UZBEKISTĀNAS SADARBĪBU TRANSPORTA UN LOĢISTIKAS JOMĀ

Lai veicinātu Latvijas un Uzbekistānas sadarbību transporta un loģistikas jomā, no 22. līdz 24. novembrim Rīgā vizītē uzturējās Uzbekistānas Republikas Transporta ministrijas un valsts reģionu pārstāvju delegācija Transporta ministrijas Reģionu transporta attīstības pārvaldes vadītāja Aziza Hužanova vadībā. Ar ārvalstu kolēģiem tikās Satiksmes ministrijas vadība – valsts sekretāre





Ilonda Stepanova un valsts sekretāra vietnieks, Latvijas un Uzbekistānas transporta darba grupas vadītājs Uldis Reimanis. Sarunās tika akcentēts, ka Latvija augstu vērtē sadarbību ar Uzbekistānu strauji mainīgajos ģeopolitiskajos apstākļos un šī vizīte ir svarīgs pasākums divpusējās sadarbības veicināšanā.■

## TIEKAS LATVIJAS UN SOMIJAS SATIKSMES MINISTRI

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits 4. martā tiešsaistē tikās ar Somijas transporta un sakaru ministru Timo Haraku. Abi ministri pārrunāja Eiropas Savienības jūrlietu politikas priekšlikumus pakotnes *FitFor55* ietvaros, kā arī apsprieda, kādas problēmas Krievijas sāktais karš Ukrainā un tā rezultātā pret Krieviju un Baltkrieviju vērstās sankcijas radījušas valstu transporta un loģistikas nozarei.■

## EIROPAS DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRAS PĀRVALDĪTĀJI DISKUTĒ PAR EIROPAS ZAĻĀ KURSA MĒRĶU SASNIEGŠANU

22. un 23. novembrī Neapolē (Itālija) norisinājās ikgadējā Eiropas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju kopienas (*The International Rail Transport Committee, CER*) augsta līmeņa tikšanās. VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes priekšsēdētājs Māris Kleinbergs kopā ar citu Eiropas dzelzceļu vadītājiem CER koalīcijas sanāksmē pārrunāja aktualitātes un izaicinājumus ilgtspējas un viedas mobilitātes nodrošināšanā.

Lai sekmīgi sasniegtu Eiropas zaļā kursa mērķus, ir nepieciešama būtiska satiksmes novirzīšana uz dzelzceļu, kas nozīmē nenovēršamus jaudas pagaidu ierobežojumus. Sanāksmē tika pārrunātas iespējas, kā šo procesu pārvaldīt, lai nemazinātos kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu kvalitāte. Dzelzceļu vadītāji diskutēja arī par pašreizējās energokrīzes ietekmi uz nozares ilgtspējīgas attīstības mērķiem.■



## 5G FORUMĀ EKSPERTI DISKUTĒ PAR DIGITĀLO TEHNOLOĢIJU UN INOVĀCIJU EFEKTĪVU PIELIETOJUMU

Ar spraigām un saturīgām diskusijām par iespējām un izaicinājumiem jauno tehnoloģiju laikmetā norisinājās starptautiskais #5G ekosistēmas forums "Rīgas Brīvosta un 5G Techritory jau 4 gadus kopā". Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš, piedaloties paneldiskusijā "Future Port", uzsvēra, ka ostu daudzveidīgā ekosistēma ar visdažādākajiem dalībniekiem, īpašajām prasībām drošībai, starptautisko vidi un milzīgo ģenerēto datu apjomu ir ideāli piemērota vide jauno 5G tehnoloģiju testēšanai un ieviešanai. Rīgas brīvostas pārvaldes organizētajā darba sesijā plašs starptautisko un Latvijas ekspertu loks diskutēja par jauno digitālo tehnoloģiju un inovāciju efektīvāko pielietojumu kuģu vadības sistēmās ostās un autonomi vadāmo kuģu potenciālo ietekmi uz tām.

Rīgas brīvostas pārvalde kopā ar Latvijas enerģētikas, tehnoloģiju un transporta uzņēmumu, kā arī augstākās izglītības iestāžu un valsts institūciju pārstāvjiem parakstīja Saprašanās memorandu sadarbības stiprināšanai ūdeņraža tehnoloģiju attīstīšanai Latvijā.■

## PARAKSTĪTS MEMORANDS PAR ŪDEŅRAŽA TEHNOLOĢIJU ATTĪSTĪŠANU LATVIJĀ



"5G Techritory" foruma laikā ir parakstīts memorands par ūdeņraža tehnoloģiju attīstību, kas paredz ietver ūdeņraža tehnoloģiju attīstības konsorcijs izveidi, arvien skaidrāk paredzot nākotni ūdeņradim kā alternatīvam enerģijas avotam, kas

spētu risināt šobrīd vairāk kā jebkad aktuālās enerģētikas problēmas. Vairāk nekā 20 nozares, zinātnes un ministriju pārstāvju turpmāk kopā strādās, lai veicinātu spēcīgu un vienotu ūdeņraža ekosistēmas un attiecīgo tehnoloģiju attīstību.■

## Mums ir viss, lai būtu

Cik liela ir Latvijas jūrniecība? Latvija ir jūras valsts ar aptuveni 500 km garu jūras robežu, desmit ostām, gar tās piekrasti notiek intensīva kuģu satiksme. Jūrniecības nozare ir plašs jēdziens, bet visvienkāršākajā skatījumā tā ir nozare, kas apvieno ar jūru saistītās darbības jomas – kuģus, ostas, jūrniekus, zvejniecību, kuģu būvi, kravu pārkraušanu, jūrniecības speciālistu sagatavošanu kā pakalpojumus, kas vajadzīgi kuģiem, ostām, jūrniekiem. Latvijā vairāk nekā 10 tūkstoši aktīvo jūrnieku ir nodarbināti uz kuģiem, kas kuģo visā pasaulē. Latvijas ostās pārkrauj 48 miljonus tonnu dažādu kravu, kuģu reģistrā ir reģistrēti pāri par 300 dažāda veida kuģu, no kuriem vairāk nekā 40 ir kravas kuģi. Latvijas kuģu īpašniekiem pieder vairāk nekā 70 kravas kuģu virs 1000 BT ar kopējo kravnesību aptuveni 1 000 000 DWT, diemžēl lielākā daļa no tiem reģistrēti zem citu valstu karogiem. "Lursoft" datubāzē atrodami vairāk nekā 140 uzņēmumu, kuru darbība saistīta ar ūdens transportu. Jūrniecībai, protams, pieder kravu un kuģu brokeri, ostas un to termināļi, piekrastes tūrisms un zvejniecība.

Lai jūrniecības nozare varētu attīstīties, būtiski ir dot tai izglītotus cilvēkus, kuri ar savām zināšanām spēs izmantot un attīstīt šo tautsaimniecības resursu. Ir svarīgi, lai nozares kopējās intereses pārstāvētu nevalstiskās organizācijas un asociācijas, kas valdībai būtu sarunu partneri nozarei nozīmīgu lēmumu pieņemšanā, un jācer, ka valdības pārstāvji prātīs izmantot šo resursu.

*Roberts Gailītis*



# VIRZIENS UZ DIGITALIZĀCIJU UN SOCIĀLO ATBILDĪBU

**Pagājis vairāk nekā gads, kopš Latvijas Jūras administrācija mainīja savu tiesisko formu. Noslēdzoties valsts akciju sabiedrības “Latvijas Jūras administrācija” reorganizācijas procesam, Jūras administrācija (JA) kļuva par valsts sabiedrību ar ierobežotu atbildību, un reorganizācija tika veikta ar mērķi taupīt resursus. JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš atzīst, ka uzņēmuma statusa maiņa nekādā ziņā nav ietekmējusi uzņēmuma darbību. Valdes locekļiem beidzās deleģējuma līgumi un tika rīkots jauns konkurss uz valdes locekļu amatiem. Artūrs Brokovskis-Vaivods, kuram JA kolektīvs ir pateicīgs par ieguldījumu un paveikto daudzu gadu garumā, nolēma uz jaunu termiņu nepretendēt, tāpēc Jūras administrācijā notika vadības maiņa, un gada vidū uzņēmums tika pie jaunas valdes divu cilvēku sastāvā: turpmākos piecus gadus valdē strādās Jānis Krastiņš un Edgars Gļāņenko. “Dzīve rāda, ka divi valdes locekļi ir pilnīgi pietiekami, lai pildītu pienākumus, patiesībā šāda kārtība pie mums ir jau kopš 2008. gada, kad finanšu taupīšanas nolūkā ieviesa jaunu atalgojuma sistēmu un samazināja valdes skaitlisko sastāvu,” saka JĀNIS KRASTIŅŠ.**

– Gandrīz nemanot atkal pagājis gads, tāpēc pienācis laiks sarunai par gada laikā paveikto. Kāda tad aizvadītajā gadā ir bijusi Jūras administrācijas darbības stratēģija?

– Vispirms vēlos teikt, ka esam izstrādājuši jaunu uzņēmuma stratēģiju nākamajiem pieciem gadiem, kas jau saskaņota Satiksmes ministrijā un nosūtīta apstiprināšanai Pārresoru koordinācijas centram (PKC), jo ministrija nevar apstiprināt kapitālsabiedrības stratēģiju, pirms PKC nav izteicis savu viedokli. Pie stratēģijas strādājām paši, nepasūtot to ārpalpojuma. Stratēģija ietver tādas aktuālas lietas kā pakalpojumu digitalizācija, sociālā atbildība pret darbiniekiem un partneriem, vides aizsardzības komponente, tajā saglabāti tādi nemainīgi uzstādījumi kā kuģu atrašanās *baltajā* sarakstā, augstu standartu saglabāšana jūrnieku profesionālajā sagatavošanā un jūrniecības mācību iestāžu uzraudzība, lai tiktu ievērotas visas STCW konvencijas prasības jauno speciālistu sagatavošanā un viņi nezaudētu konkurētspēju starptautiskajā jūrnieku darba tirgū, kruinga kompāniju uzraudzība, kā arī kuģu skaita pieaugums Latvijas Kuģu reģistrā, bet hidrogrāfijā esam paredzējuši pāriet uz jaunajiem jūras navigācijas karšu standartiem un iegādāties jaunu daudzstaru dziļuma



mērīšanas sistēmu. Jūras administrācijas darbībai pamatā esam izvirzījuši trīs principus: pirmais, lai mūsu pakalpojumi un produkti kļūtu kvalitatīvāki un klientiem pievilcīgāki, otrs – apliecinām, ka sevi redzam kā nozares ekspertus, un trešais – iesaistāmies procesos, lai palīdzētu attīstīties jūrniecības nozarei un radītu tam labvēlīgus apstākļus. Bet, ja runājam par aizvadītā gada darbību, tad, godīgi sakot, jau esam strādājuši atbilstoši jaunajai stratēģijai.



Jānis Krastiņš.

### **– Aizvadītais gads gan nav bijis no tiem vieglākajiem un mierīgākajiem.**

– Tomēr atskatu gribētu iesākt ar pozitīvo. Ja runājam par labajām lietām, tad 2022. gadā ir atkāpies Covid-19 un noņemti ar to saistītie ierobežojumi, pieaudzis tranzīts un kravu apgrozījums Latvijas ostās, un, jo labāk strādā mūsu ostas, jo vairāk pieaug arī Jūras administrācijas ieņēmumi. No 2022. gada 1. janvāra ir paaugstināti mūsu tarifi, kuru celšanas vajadzību pamatojām ar stingriem argumentiem, un varam teikt paldies Satiksmes ministrijai un satiksmes ministram par atbalstu.

### **– Vai administrācijai ir plāns, kur ieguldīt savu peļņas daļu?**

– Ir idejas par investīciju plānu, domājot par attīstību nākotnē. Valdē jau esam pieņēmuši lēmumu hidrogrāfijas kuģim “Kristiāns Dāls” iegādāties jaunu daudzstaru dziļuma mērīšanas sistēmu, tomēr pirms iepirkuma procedūras uzsākšanas



“Kristiāns Dāls”.



vēl notiek saskaņošana Satiksmes ministrijā. Tā sistēma, kas tagad darbojas uz "Kristiāna Dāla", ir pirktā 1998. gadā, vēl pirms paša kuģa iegādes, un, kamēr gaidīja jauno hidrogrāfijas kuģi, tā strādāja uz citiem kuģiem, piemēram, uz kuģa "Kapteinis Grants". 2009. gadā

aparāturu modernizēja, bet tagad tā vairs nenodrošina tehniskās prasības. Jau pāris gadus ir noteikts jauns standarts dziļuma mērīšanai, kas prasa daudz lielāku detalizāciju, ko ar veco aparāturu ir diezgan sarežģīti nodrošināt. Jaunākās paaudzes tehnika var piedāvāt pavisam citu darba precizitāti, arī uzmērīšanu var veikt daudz ātrāk, kas ļauj palielināt darba ražīgums, tomēr viens no svarīgākajiem argumentiem, kas runāja par labu jaunās aparātūras iegādei, bija tas, ka vecā tehnika bieži lūzt, bet rezerves daļas tai vairs netiek ražotas un nevar iegādāties.

**– Tas nozīmē, ka "Kristiāns Dāls", kas ir ierindā jau vairāk nekā divdesmit gadus, joprojām atbilst visām prasībām un administrācijai nav ambīciju par jauna kuģa iegādi?**

– Ik pa laikam jau ienāk prātā doma, ka gribētos kaut ko jaunu, varbūt vajadzētu kaut ko mainīt, jo tāda ir cilvēka daba – vienmēr vēlēties kaut ko jaunu, bet, ja nopietni izvērtē "Kristiāna Dāla" iespējas, tad tās pagaidām mūs apmierina, un no savas puses par kuģi rūpējamies, regulāri veicot apkopi un remontu. Jāsaprot, ka jauna kuģa iegāde ir ļoti dārdz pasākums, ja būtu citas finanslīdzes iespējas, varbūt mēs arī domātu par cita tipa kuģa iegādi, kas noteikti būtu ātrāks par "Kristiānu Dālu", kuram ātrums diemžēl nav visai liels, tāpēc pārgājienos tiek patērēts diezgan daudz laika, piemēram, ja jāveic mērījumi pie Latvijas ekskluzīvās ekonomiskās zonas, tad vairāk nekā puse no dienas tiek patērēta turpceļā vien.

**– Ja tikai hipotētiski domājam par jauna kuģa iegādi, vai tādā gadījumā JA raudzītos viedo tehnoloģiju virzienā?**

– 2022. gada septembrī bijām Baltijas jūras hidrogrāfu konferencē, kur poļu kolēģi prezentēja savu jauno ūdens dronu, kas vairākas dienas var strādāt jūrā viens, tam ir sasaiste ar satelītu un krastu, ir viss nepieciešamais aprīkojums mērīšanai, tas spēj izvairīties no šķēršļiem, un tam ir arī citas labas spējas. Raugoties no nākotnes viedokļa, tas noteikti ir pareizais virziens, kurā jau tagad iet poļu kolēģi un kurā vajadzēs iet arī mums, vēl jo vairāk, ja domājam



Polijas Jūras spēku Hidrogrāfijas biroja iegādātais "iXblue DriX USV" ūdens drons.

## UZZIŅAI

Polijas Jūras spēku Hidrogrāfijas birojs ir iegādājies "iXblue DriX USV" peldlīdzekli, kas attīstīs Polijas Jūras spēku hidrogrāfiskās spējas, jo ir piemērots dažādu misiju pildīšanai, īpaši hidrogrāfiskiem mērījumiem un apsekojumiem, aprīkots ar uzlabotiem sensoriem un mākslīgo intelektu, kas novērtē vidi, izvairās no šķēršļiem un strādā autonomā režīmā. Izmantojot efektīvu palaishanas un atjaunošanas sistēmu, "DriX" var palaist no kuģa vai tieši no ostas piestātnes, lai autonomi un operatīvi kartētu lielas ūdens teritorijas, kā arī pildītu citas funkcijas.

par resursu racionālu izmantošanu un darbaspēka taupīšanu, taču jāsaprot, ka tās ir jaunas un ļoti dārgas tehnoloģijas. Šodienas apstākļos ir nopietni jādomā, kas ar tik dārgu peldlīdzekli varētu notikt jūrā, ja, teiksim, zvejnieki vai vēl kāds to vēlētos ne tikai apskatīt. Domāju, ka risks ir pārāk liels, lai bezrūpīgi tādu peldlīdzekli palaistu strādāt pašam savā nodabā. Ja runājam par izmaksām, tad šāds drons maksā gandrīz tikpat, cik izmaksātu kuģis. Polji to varēja atļauties, jo viņu hidrogrāfijas dienests atrodas militārās struktūras ietvaros, un militārajam sektoram pašreizējo notikumu kontekstā ir noteikta prioritāte un pieejams finansējums. Mēs, protams, ļoti labprāt vēlētos iegādāties hidrogrāfijas kuģi un aprīkot to ar jaunākās paaudzes viedajām tehnoloģijām, tomēr šīs vēlmes piepildīšana jāatstāj uz tālāku nākotni.

**– Tā kā jau esam uzsākuši hidrogrāfijas tēmu, turpinot to, būtu interesanti uzzināt, kas hidrogrāfijas jomā notiek starptautiskā līmenī un kāda būs pasaules notikumu rezonanse JA Hidrogrāfijas dienestā.**

– Starptautiskajā Hidrogrāfijas organizācijā (IHO) ir pieņemts lēmums par jauniem hidrogrāfijas standartiem, kas nākotnē kardināli mainīs visu navigācijas kārtību. Esošais karšu standarts S57 tiks aizstāts ar standartu S100, un IMO Kuģošanas drošības komitejas sēdē Londonā pieņēma jauno hidrogrāfijas standartu ieviešanas grafiku. Jaunajiem standartiem būs daudz līmeņu, tāpēc



IHO konferences dalībnieki.

hidrogrāfijas nozare tagad vēlas iegūt rīkus, ar ko datus sagatavot, un cer, ka ražotāji pavisam drīz spēs radīt jaunu produktu, kas varēs apstrādāt elektroniskās kartes, lai pilnvērtīgi tās izmantotu.

Bet angļi šogad ir satricinājuši hidrogrāfijas nozari ar savu paziņojumu, ka no 2026. gada

pārtrauks ražot papīra kartes, un tas ir bijis ļoti satraucošs paziņojums, kas izraisījis neizpratni nozarē un uzņemts ar dalītām jūtām, jo 2026. gads ir gluži vai ar roku sasniedzams, bet pagaidām praktiski nav ko likt papīra karšu vietā. Ja raugāties no praktiskās puses, tad Baltijas jūrā ir virkne kuģu, kam pāriet uz elektroniskajām kartēm īsti nav jēgas, jo to vajadzībām pietiek ar papīra kartēm, ko kuģu īpašnieki iegādājas atbilstoši kuģošanas maršruta vajadzībām, piekoriģē un mierīgi kuģo.

### **– Kāds pamatojums tam, ka angļi vēlas pārtraukt papīra karšu ražošanu?**

– Atbilde ir finanses. Angļi ir vienīgie pasaulē, kas līdz šim ir pelnījuši ar papīra kartēm, bet pēdējo vairāk nekā desmit gadu laikā ieņēmumi no papīra kartēm ir ar krītošu tendenci, un šī tendence ir ļoti skaidri iezīmējusies, bet neatkarīgi no tirgus apstākļiem sistēma joprojām ir jāuztur. Angļi tagad, protams, cer, ka kuģošana pāries uz elektroniskajām kartēm.

### **– Vai ir kāds mehānisms, kas starptautiskā līmenī varētu regulēt šo procesu?**

– Starptautiskās organizācijas šajā jautājumā var vienīgi izteikt vēlēšanos, bet komersants pieņem lēmumus par labu savām finansēm un skatās, kur var nopelnīt, un te neviens īsti nevar celt iebildumus. Bet nevar teikt, ka visu šo laiku, kamēr angļiem ir bijis monopols papīra karšu izplatīšanā, tas ir bijis pats godīgākais business, jo viņi ar ekskluzīvām tiesībām ir pamanījušies saslēgt šo datu izplatīšanas līgumus, kas citām valstīm liedz datus izplatīt, un tādu pašu kārtību viņi ir pārnesuši arī uz elektronisko karšu izplatīšanu.

### **– Vai šis angļu paziņojums atsauksies uz mūsu Hidrogrāfijas dienesta darbu un interesēm?**

– Ja angļi tiešām īstenos savu ieceri, par ko daudzi nozares speciālisti tomēr ir skeptiski noskaņoti, pieļaujot, ka tas varētu notikt, bet ne tik ātri, tad, neskatoties uz to, mēs turpināsim drukāt papīra kartes tādā apjomā, kāds būs





nepieciešams mūsu klientiem. Šim nolūkam esam iegādājušies jaunu karšu ploteri, nomainot drukāšanas iekārtu, kas bija pirkta 2009. gadā un šogad izgāja no ierindas, jo savu darba mūžu bija godam nokalpojusi, un, kā jau teicu, izdrukāsim kartes tikai tik, cik kāds būs izteicis vajadzību tās nopirkt. Šāda pieeja ļauj strādāt operatīvi, neuzkrājot liekas papīra kaudzes, kā to dara par paraugu visās jomās piesauktie igauņi, kuri kartes joprojām drukā tipogrāfiski, pasūtot šo pakalpojumu Vācijā. Ja veidosies situācija, ka angļi tomēr savu plānu īsteno, gan jau Baltijas jūras reģiona valstu hidrogrāfijas dienestī atradīs kādu risinājumu, lai apgādātu klientus ar papīra kartēm, tomēr nedomāju, ka karšu drukāšanai izveidosies kāds monopols, drīzāk visu noteiks konkrētais pieprasījums.

## **ATSLĒGAS VĀRDS – DIGITALIZĀCIJA**

**– Gluži vai par mantru kļuvis apgalvojums, ka Latvijas jūrnieki ir pieprasīti starptautiskajā jūrnieku darba tirgū un tiek augstu vērtēti. Lielā mērā tas, protams, ir pateicoties Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra izveidotajai jūrnieku kompetences uzraudzības sistēmai. Šķiet, sistēma ir sakārota, bet varbūt ir kādi jauni izaicinājumi, kas sagaida arī Jūrnieku reģistru?**

– Esam uzsākuši digitalizācijas ieviešanas procesu un strādājam pie konceptuālā risinājuma, jo ir jābūt skaidrībā par virzienu, bet, tā kā pagaidām vēl nav vienota starptautiska skatījuma, kā izskatīsies jūrnieku e-sertifikāts, arī mēs nevaram pieņemt galīgo variantu, vai tā būs kāda aplikācija telefonā, vai tas būs QR koda attēls. Patiesībā ir daudz un dažādas iespējas, bet joprojām atklāts paliek jautājums, kā šie dati tiks apstrādāti un pārbaudīti, lai varētu pārlielināties, ka esošā informācija tiešām ir ticama. Arī Eiropas līmenī diskusijas jautājumā par jūrnieku e-sertifikātiem ir ļoti intensīvas, jo šim dokumentam arī digitālā formātā ir jābūt atbilstoši parakstītam un juridiski saistošam. Un arī te ir varianti – vai tas ir e-paraksts, zīmogs vai vēl kaut kas cits. Pagaidām Eiropā katrai valstij ir savs e-paraksts un sava digitālā versija, līdz šim viens pareizais risinājums vēl nav pieņemts, tāpēc nevaram atļauties ieguldīt naudu sava varianta ieviešanā, jo vēlāk var izrādīties, ka tas neiet kopā ar starptautisko sistēmu. Taču konceptuāli jau tagad risinām šos jautājumus un veicam visus nepieciešamos priekšdarbus, lai vēlāk tam vairs nevajadzētu lieki tērēt laiku, jo ir zināmas daudzas lietas, kas pavisam noteikti būs vajadzīgas, piemēram, aplikācijas jūrniekiem, personalizētie profili, verificēšana, paraksta apliecināšana, ko īstenībā var uzskatīt par ikdienišķām lietām un standarta risinājumiem. Domāju, ka 2023. gadā varētu tikt līdz konceptuālam risinājumam par jūrnieku e-sertifikāta ieviešanu, un šis ir viens no virzieniem, kam Jūrnieku reģistrs pievērš lielu uzmanību.

**– Pētot tendences jūrniecībā, kļūst pilnīgi skaidrs, ka viens no atslēgas vārdiem ir digitalizācija.**



## UZZIŅAI

Stājas spēkā Eiropas Savienības regula (ES) 2019/1239 par Eiropas jūras vienloga sistēmas izveidi, ar kuru tiek ieviesta sadarbspējīga Eiropas jūras vienloga sistēma (EMSWe) ar vienotu datu bāzi, lai vienkāršotu ziņošanu par kuģiem, kas ienāk ES ostā, tajā uzturas un iziet no ES ostas. Regulas mērķis ir uzlabot Eiropas jūras transporta nozares konkurētspēju un efektivitāti, samazinot administratīvo slogu, ieviešot vienkāršotu digitālās informācijas sistēmu, lai saskaņotu ES valstu sistēmas un samazinātu papīra dokumentu apjomu. Regula paredz, ka katrā ES valstī ir jāuztur jūras vienloga sistēma kā pamats sadarbspējīgai EMSWe.

to paveikt. Šāda portāla izveide noteikti mainīs dokumentu apriti un darbu ar klientiem, kas noteikti būs daudz labāks serviss un mazāka birokrātija, tomēr līdz tam vēl jāpagaida, jo šādas sistēmas ieviešana prasīs laiku un līdzekļus.

Arī Starptautiskā kravu loģistikas un ostu informācijas sistēma (SKLOIS) ir lielu pārmaiņu priekšā, jo 2025. gadā stāties spēkā Eiropas Savienības regula par vienotu jūras logu, tāpēc Jūras administrācijas speciālisti aktīvi piedalās darba grupās, kas strādā pie izmaiņām regulas ieviešanai. Jau tagad ir skaidrs, ka SKLOIS programmai vajadzēs izstrādāt trešo kārtu, kas prasīs finansējumu un speciālistu resursus, taču šis jautājums nav risināms tikai Satiksmes ministrijas ietvaros, tam būs vajadzīga starpnozaru sadarbība, jo te iesaistīta muita, robežsardze, PVD, ostas, stividori un vēl citas institūcijas. Tā kā SKLOIS sistēma jau tagad strādā ļoti tuvu tam, kā to prasa jaunā Eiropas regula, iespējams, ka sistēmas lietotāji jaunās izmaiņas īsti nemaz nesajutīs, tomēr klāt nāks daži būtiski uzlabojumi, piemēram, vienots interfeiss, sasaistes un informācijas aprīte atbilstoši regulas prasībām un vēl citas lietas. Tagad par SKLOIS ir atšķirīgi viedokļi, vieni uzskata, ka

– Visu aizvadīto gadu esam strādājuši pie klientu portāla izveides, kas kļūs par instrumentu, caur kuru klients var piekļūt visai informācijai par saviem peldlīdzekļiem, pieteikt pakalpojumus un saņemt dokumentus, kas arī tiek uzglabāti šajā portālā, bet mēs pretī varam saņemt nepieciešamos datus. Tagad jāsaprot, kā pārveidot jau esošo vienoto vadības sistēmu un kā sasniegt maksimāli labu rezultātu ar iespējami mazākiem ieguldījumiem, tomēr nevaram cerēt, ka klientu portālu izdosies ieviest lēti un labi, tā tas nestrādā, tāpēc jāizdomā efektīvāks un labāks veids, kā

## UZZIŅAI

SKLOIS uzdevums ir veicināt elektroniskās informācijas un elektroniskās dokumentu apmaiņas procesu kravu transportēšanā, kā arī mazināt administratīvos šķēršļus. Projekta mērķis ir veicināt transporta pakalpojumu operativitāti, kvalitāti un izmaksu samazināšanu un kalpot par pamatu moderna loģistikas pakalpojumu tirgus attīstībai Latvijā, nodrošinot kravu transportēšanas procesā iesaistītās informācijas un dokumentācijas apriti elektroniskā veidā. E-pakalpojums nodrošina lietotājam iespēju vienā vietnē saņemt apkopotu informāciju, kas saistīta ar starptautiskajiem kravu pārvadājumiem: informāciju par visām Latvijas ostām, par visiem ostā strādājošajiem termināļiem, visiem Latvijā strādājošajiem kuģu aģentiem un kontroles dienestiem.



sistēma strādā labi, bet citiem pret to ir iebildumi, taču mēs lieliski apzināmies, ka ir lietas, kas līdz galam tomēr nav atrisinātas, piemēram, lietotājam reizēm tiek prasīts ievadīt informāciju SKLOIS, bet pēc tam šīs pašas informācijas ievadīšanu savā sistēmā pieprasa vēl arī muita, un tas nekādā gadījumā nav pareizi, tomēr jāpiebilst, ka tādas problēmas nav tikai pie mums, ar tādām saskaras arī daudzviet



“5G Techritory” paneldiskusijā “Nākotnes osta” piedalās nozares speciālisti un jūrniecības mācību iestāžu pārstāvji. Pirmais no kreisās Jānis Krastiņš.

Eiropā. Joprojām valda uzskats, ka informācijas turētājs ir situācijas noteicējs, bet, ja informācija nonāk vienotā sistēmā, viņš zaudē savu ietekmi, tieši tāpēc arī regulā ir ielikta šī ļoti būtiskā prasība – ja sistēmā informācija vienreiz jau ir ievadīta, tad otrreiz to vairs nedrīkst pieprasīt.

Tagad kopā ar ministriju risinām SKLOIS pilnveidošanas jautājumu, bet daudzas lietas noteikti būs saistītas arī ar to, kā noslēgsies ostu reforma.

## **KUĢU REĢISTRS NECENŠAS PAR KATRU CĒŅU PIERĒGISTRĒT JEBKURU KUĢI**

**– Kā aizvadītajā gadā ir veicies Kuģu reģistram?**

– Joprojām apzinām kuģu īpašniekus un pietiekami aktīvi turpinām ar viņiem komunicēt par kuģu reģistrēšanu mūsu Kuģu reģistrā, un viens no tādām ir Vācijas tirgus, kur jau iepriekšējos gados esam aktīvi strādājuši sava produkta reklamēšanā. Ja salīdzinām mūsu reģistrā šogad reģistrēto kuģu skaitu ar to, kāds bija tikai pirms dažiem gadiem, redzam, ka tagad tas sasniedzis četrdesmit divus kuģus. Kuģu skaitu lēnā garā cenšamies audzēt, arī interese no kuģu īpašnieku puses ik pa laikam parādās, taču tas gan nenožīmē, ka visi, kas par mums interesējas, tiešām pierēģistrē savu kuģi Latvijas Kuģu reģistrā. Vieni tikai ievāc informāciju, citiem ne visai patīk mūsu noteikumi, taču jāsaprot, ka tas ir process. Mūsu sarunas laikā jau piesaucu igauņus, kuri mēdz ļoti lepoties ar sava kuģu reģistra pievilcību, tomēr jāteic, ka pēdējā laikā viņiem nav īpaši ar ko lepoties, jo klāt nav nākuši jauni kuģi, bet mūsu Kuģu reģistrā ir manāma aktivitāte, tāpēc arī turpinām strādāt, lai tā ne tikai saglabātos, bet



arī palielinātos. Tomēr vēlos uzsvērt, ka cieši turamies pie sava uzstādījuma: necenšamies par katru cenu pierēģistrēt jebkuru kuģi, jo katra iespējamā kuģa aizturēšana draud ar izkrišanu no *baltā* saraksta, un saglabāt vietu *baltajā* sarakstā mums ir ļoti svarīgi.

Esam arī vērtējuši, vai ir kas tāds, ko vajadzētu mainīt mūsu Kuģu reģistra regulējumā, un pētījuši, kā strādā tādi populāri reģistri kā Maltas vai Kipras. Kompānijām, kas strādā Latvijā un kam ir daudz kuģu, esam jautājuši, kas, pēc viņu domām, būtu jāmaina nosacījumos, lai kuģu reģistrēšana kļūtu pievilcīgāka, un viena no problēmām, par ko runā kuģu īpašnieki, ir nodokļu administrēšanas jautājums, kas ir lielākais un smagākais apgrūtinājums. Tiklīdz ir darīšana ar Valsts ieņēmumu dienestu, tā pāriet interese te attīstīt savu biznesu un vieglāk aiziet no mūsu reģistra uz Maltu, lai gan Maltas serviss īpaši nepatīk, jo tur ir daudz kuģu un atšķirībā no Latvijas Kuģu reģistra nav tik personiskas attieksmes pret kuģu īpašniekiem. No savas puses gan nevaru neko sliktu teikt par Ieņēmumu dienestu, līdz šim arī neesam mēģinājuši mainīt esošo sistēmu, bet strādāt pie izmaiņām ir mūsu darba kārtībā, taču, kamēr nav izveidota jaunā valdība, to darīt ir pārāgi, jo tādām procesam būs nepieciešams valdības atbalsts. Pirms vispār sākam jautājumu kustināt, jāsaprot, vai tam būs politisks atbalsts, tāpat ļoti svarīgi, kurš jaunajā valdībā būs satiksmes ministrs, kāda būs ministru savstarpējā sadarbība, vai viņi vispār sadarbosies un kopā risinās problēmas, kas ir ļoti būtiski, vai arī katrs uzskatīs, ka jāstrādā tikai savā lauciņā. Tiklīdz kāda no nozarēm izdzird vārdu *jūra*, tā mēģina no risināmā jautājuma tikt vaļā, sak, tā nav mūsu kompetence, un tā tiešām līdz šim ir bijusi problēma.

### **– Ar kādām domām un plāniem Jūras administrācija ieiet jaunajā gadā?**

– Vispirms, ņemot vērā inflāciju un dzīves dārdzības pieaugumu, saviem darbiniekiem plānojam paaugstināt atalgojumu. Tas jā dara arī tāpēc, lai varam būt konkurētspējīgi, lai gan jāsaprot, ka privātajā biznesā algas vienmēr būs augstākas. 2023. gads paies digitalizācijas zīmē, un mēs noteikti turpināsim darbu saskaņā ar jauno stratēģiju. Un, kā jau katru reizi, noslēdzot gadu, gribu pateikt paldies kolēģiem, paldies visiem par uzticību un paldies par pacietību šajā tik saspīlētajā laikā ar tik daudziem nezināmajiem. Lai Jaunais gads ir laimīgs, un cerēsim, ka Ukrainā būs miers un viss atrisināsies tā, kā to vēlas daudzi jo daudzi pasaulē, nevis kā to gribētu viens noziedznieks. Tāpat jācer, ka Latvijā būs jauna un spēcīga valdība, kas jautājumus neskatis šauri, bet tvers plašā kontekstā.■

Anita Freiberga



## LATVIJA SAGLABĀ VIETU PARĪZES MEMORANDA *BALTAJĀ* SARAKSTĀ

Latvija saglabājusi vietu Parīzes memoranda (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli – PMoU) *baltajā* sarakstā, liecina PMoU komitejas publiskotā informācija par kuģu inspekciju rezultātiem 2021. gadā un kuģu karogvalstu izkārtojumu *baltajā*, *pelēkajā* un *melnajā* sarakstā uz 2022. gada 1. jūliju.



*Baltajā* sarakstā iekļautas valstis, kuru kuģi ir droši – ar zemu riska pakāpi, *pelēkajā* – vidēja un *melnajā* – augsta riska kuģu valstis. Uz 2022. gada 1. jūliju šajos sarakstos iekļautas 68 valstis. Tas, kādā sarakstā un kurā vietā valsts atrodas, ir atkarīgs no ārvalstu ostās veikto inspekciju un konstatēto pārkāpumu vai kuģu aizturēšanu skaita. Šogad PMoU *baltajā* sarakstā ir 40, *pelēkajā* 21 un *melnajā* septiņas valstis.

No 2019. līdz 2021. gadam Latvijas karoga kuģiem ārvalstu ostās veiktas 106 inspekcijas.

Parīzes memorands tika izveidots 1982. gadā ar mērķi nodrošināt vienotu pieeju ostas valsts kontroles jautājumiem. PMoU misija ir garantēt kuģošanas un jūrnieku drošību reģionā. Latvija ir Parīzes memoranda dalībvalsts kopš 2005. gada.■

## KVALITĀTES VADĪBAS AUDITĀ NEATBILSTĪBAS NAV KONSTATĒTAS

Latvijas Jūras administrācija saņēmusi kvalitātes vadības sistēmas resertifikācijas audita ziņojumu. Neatbilstības nav konstatētas, uzņēmuma kvalitātes pārvaldības sistēma rekomendēta sertifikācijai kā atbilstoša ISO 9001:2015 standarta prasībām.

Audits notika 16. un 17. maijā, to veica “Bureau Veritas Latvia” auditori, pieisaistot arī jūrniecības nozares ekspertu. Audita ziņojumā minēti trīs novērojumi un trīs pilnveides iespējas, kuru īstenošana varētu paaugstināt JA darbības efektivitāti.

Audita ziņojumā norādītas vairākas JA kā uzņēmuma stiprās puses, īpaši uzsverot JA darbinieku izpratni par uzņēmuma mērķiem un iespējamajiem riskiem.



Pārvaldības sistēmas audita mērķi ir noteikt organizācijas pārvaldības sistēmas atbilstību audita kritērijiem, pārvaldības sistēmas spēju nodrošināt, ka organizācija izpilda līgumsaistības, normatīvās un uzraudzības institūciju prasības, kā arī pārvaldības sistēmas efektivitāti, kas sekmē organizācijas izvirzīto mērķu sasniegšanu. Resertifikācijas audits uzņēmumā tiek veikts reizi trīs gados.■

## EMSA VIZĪTĒ IZVĒRTĒ EK DIREKTĪVAS IEVIEŠANU LATVIJĀ

No 14. līdz 17. jūnijam Latvijas Jūras administrācijā notika Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) vizīte. Tās laikā EMSA speciālisti apmeklēja Rīgas, Ventspils un Liepājas ostu beramkravu termināļus.

Vizītes mērķis bija novērtēt EK direktīvas 2001/96 īstenošanu Latvijā. Ar šo direktīvu noteiktas saskaņotas prasības un procedūras beramkravu drošai iekraušanai un izkraušanai.

2021. gada jūnijā norisinājās attālināta EMSA vizīte Latvijā par beramkravu drošu iekraušanu un izkraušanu atbilstoši minētās direktīvas prasībām. Tās laikā attālināti tika izvērtētas Latvijā ieviestās izmaiņas likumdošanā, kas nodrošina direktīvas prasību ievērošanu, JA ieviestie organizatoriskie pasākumi prasību ievērošanas nodrošināšanai, profilaktiskās darbības un risinājumi bīstamu iekraušanas un izkraušanas operāciju gadījumos, kā arī iespējamo konfliktu novēršana starp termināļu pārstāvjiem un kuģu kapteiņiem.

Apkopojot abu vizīšu – attālinātās un klātienes – rezultātus, tiks sagatavots ziņojums par EK direktīvas 2001/96 īstenošanu Latvijā.■

## 2022. GADĀ TURPINĀJA PIEAUGT ZEM LATVIJAS KAROGA REĢISTRĒTO KUĢU SKAITS



2022. gadā Latvijas Kuģu reģistrā no jauna reģistrēti 11 kuģi, tai skaitā seši kuģi ar bruto tonnāžu virs 500 (četri sauskraivas kuģi un divi naftas tankkuģi). No reģistra gada laikā izslēgti deviņi kuģi, tai skaitā četri kuģi ar bruto tonnāžu virs 500 (trīs sauskraivas un viens pasažieru ro-ro kuģis).

2023. gada 1. janvārī zem Latvijas karoga bija reģistrēti 343



kuģi – kravas kuģi, pasažieru kuģi, zvejas kuģi, dienesta kuģi, velkoņi, ledlauži, palīgflotes kuģi.

Pieaudzis arī reģistrēto atpūtas kuģu skaits. Gada laikā no jauna reģistrētas 11 buru jahtas un 14 motorjahtas, bet no reģistra izslēgtas astoņas buru jahtas un 11 motorjahtas. Kopējais zem Latvijas karoga reģistrēto jahtu skaits ir 702.■

## 2022. GADĀ VEIKTAS 338 OSTAS VALSTS KONTROLES INSPEKCIJAS

Pagājušajā gadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori ārvalstu kuģiem ostas valsts kontroles inspekcijas veikuši 338 reizes. Gada laikā aizturēti trīs ārvalstu kuģi.

Februārī Liepājā aizturēts Komoru karoga speciālo uzdevumu kuģis, kura apkalpe ugunsgrēka mācību trauksmes laikā nepildīja kuģa trauksmju sarakstā noteiktos pienākumus, turklāt trauksmes laikā uz kuģa nebija pietiekams apkalpes locekļu skaits. Vairāki ugunsdzēsāmie aparāti uz kuģa bija nelietojamā stāvoklī, tika konstatēta arī virkne citu trūkumu. Septembrī Rīgā aizturēts Portugāles konteinerkuģis, kura glābšanas laivai nedarbojās dzinējs. Savukārt oktobrī Rojā aizturēts Komoru karoga zemessmēlētājs, uz kura nebija pietiekama apkalpe. Pēc konstatēto pārkāpumu novēršanas aizturētie kuģi atbrīvoti.

Inspekciju skaits pēc Covid-19 pandēmijas strauji pieaudzis: 2021. gadā ārvalstu kuģi tika pārbaudīti 225 reizes, 2020. gadā veiktas tikai 185 ostas valsts kontroles pārbaudes, bet pirms tam, 2019. gadā, ārvalstu kuģi Latvijā pārbaudīti 309 reizes.■

## LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS KLIENTU APTAUJAS REZULTĀTI

Lai noteiktu Latvijas Jūras administrācijas klientu vērtējumu par saņemtajiem pakalpojumiem, ir veikta klientu apmierinātības aptauja. Aptaujāti kuģu būves un servisa uzņēmumi, kuģu īpašnieki, jūrnieku darbā iekārtošanas kompānijas, jūrnieku ārsti, jūrniecības mācību iestādes, kā arī jūrnieki, kuri veikuši sertifikācijas procesu Jūrnieku reģistrā.

Kuģu būves un servisa uzņēmumu pārstāvji, vērtējot dažādus sadarbības aspektus piecu ballu sistēmā, uz jautājumu, vai sadarbība ar JA bijusi veiksmīga, 86,7% gadījumu izvēlējušies "5", 13,3% – "4". Zemāku vērtējumu nav sniedzis neviens aptaujātais. Uz jautājumu, cik apmierināts klients ir ar saņemtajiem pakalpojumiem, 80% atbildējuši ar "5", 20% ar "4". Tāda pati atbilde attiecībā saņemta uz jautājumiem, vai JA darbinieki darba pienākumus



veic atbildīgi un rūpīgi un vai JA darbinieku pieņemtie lēmumi ir objektīvi. Savukārt darbinieku attieksmi pret klientiem 86,7% aptaujāto novērtējuši ar "5", 13,3% – ar "4".

Kuģu īpašnieki sadarbību kā ļoti veiksmīgu novērtējuši 94,1% gadījumā, 5,9% aptaujāto sadarbību vērtējuši ar "4". Šāds vērtējums saņemts arī uz jautājumiem par apmierinātību ar pakalpojumiem un par JA darbinieku pienākumu veikšanu atbildīgi un rūpīgi. Par darbinieku objektivitāti vērtējums "5" ir 70,5% gadījumu un "4" – 29,4% gadījumu. Darbinieku attieksme 82,4% gadījumu saņēmusi augstāko novērtējumu, 17,6% gadījumu vērtējums ir "4".

Gan kuģu būves un servisa uzņēmumu pārstāvjiem, gan kuģu īpašniekiem uzdots jautājums, vai iznācis saskarties vai novērot kādas JA darbinieku prettiesiskas koruptīva rakstura darbības, un atbilde 100% gadījumu ir "nē, nekad".

Jūrnieku ārstiem, jūrnieku darbā iekārtošanas kompānijām (kruingkompānijām) un jūrniecības mācību iestādēm aptaujā tika lūgts vērtēt komunikāciju ar JA Jūrnieku reģistru, apmierinātību ar novērtēšanas, licencēšanas un uzraudzības pakalpojumu kvalitāti, termiņiem un izmaksām, kā arī citus kritērijus. Kruingkompāniju pārstāvju vērtējums ir pozitīvs, 80 – 90% gadījumu tas ir "5" un "4". Savukārt aptaujātie jūrnieku ārsti gandrīz visos gadījumos izvēlējušies augstāko vērtējumu – "5".

Salīdzinoši zemāks vērtējums saņemts no jūrniecības izglītības iestādēm. Komunikāciju ar Jūrnieku reģistru ar "5" novērtējuši 64,3% aptaujāto, bet 14,3% (jeb divas no aptaujātajām mācību iestādēm) vērtējušas ar "1". Uz jautājumu par mācību programmu novērtēšanas gaitas un kritēriju saprotamību, 42,9% izvēlējušies atbildēt ar vērtējumu "5", 21,4% – "4", 14,3% – "3", 7,1% – "2", bet 14,3% – "1". Vai Jūrnieku reģistra veiktās pārbaudes uzlabo mācību iestādes pakalpojumu kvalitāti – šo kritēriju 35,7% aptaujāto novērtējuši ar "5", 42,9% ar "4", pārējie 21,4% izvēlējušies zemāku vērtējumu.

Jūrnieku vērtējums par Jūrnieku reģistra sniegtajiem pakalpojumiem un darbinieku attieksmi ir atkarīgs no tā, vai atbildes sniedzējs ir vai nav nokārtojis sertifikācijas eksāmenu. Tā uz jautājumu, kā vērtējat Jūrnieku reģistra sniegto pakalpojumu kvalitāti, eksāmenu nokārtojušie 56% gadījumu atbild ar "5", 44% – ar "4", eksāmenu nenokārtojušie 38% gadījumu izvēlējušies augstāko vērtējumu, bet 62% – "4". Jūrnieku reģistra darbinieku attieksmi pret jūrniekiem 94% jūrnieku vērtē kā pozitīvu, 6% kā neitrālu, negatīva vērtējuma nav. Uz jautājumu, vai novērotas jebkādas koruptīvas darbības Jūrnieku reģistrā, visi aptaujātie jūrnieki atbildējuši ar "nē".

Ar visu Jūras administrācijas klientu aptauju apkopojumu var iepazīties JA mājas lapā <https://www.lja.lv/node/1041> ■





## BALTIJAS VALSTU SPECIĀLISTI PĀRRUNĀ JŪRNIĒKU SERTIFIKĀCIJAS UN KUĢOŠANAS DROŠĪBAS JAUTĀJUMUS

No 14. līdz 16. septembrim Krimuldā norisinājās tradicionālā Baltijas valstu jūras administrāciju speciālistu tikšanās, kuras laikā dalībvalstu delegācijas apsprieda jautājumus, kas saistīti ar kuģošanas drošību un vides aizsardzību, kā arī jūrnieku apmācību un sertificēšanu.

Tikšanās notika jau 25. reizi. Kopīgas sanāksmes tradicionāli ir norisinājušās katru gadu, taču pēdējos divus gadus Covid-19 pandēmijas dēļ tika atceltas. To galvenais mērķis ir dalīties pieredzē, pārrunāt kopīgās problēmas un meklēt risinājumus, saskaņot viedokļus dažādos starptautiskā mērogā aktuālos jūrniecības nozares jautājumos.

Tikšanās sākās ar katras dalībvalsts Jūras administrācijas vadītāja prezentāciju par pēdējo gadu laikā paveikto un notikušajām izmaiņām. Pēc tam sanāksmes dalībnieki strādāja divās darba grupās.

Kuģošanas drošības un vides aizsardzības darba grupā speciālisti pārrunāja ostas valsts un karoga valsts kontroles jautājumus. Latvijā un Igaunijā konstatētas problēmas peldošo doku tehniskajā stāvoklī, un visu triju valstu pārstāvji vienojās pastiprināt peldošo doku tehniskā stāvokļa uzraudzību. Domas





Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās.

dalījās par citu valstu atpūtas kuģu darbību iekšējos ūdeņos. Tā galvenokārt ir Latvijas problēma, jo pieaug īpašniekiem Latvijā piederošo jahtu skaits, kuras kuģo ar Skandināvijas valstu karogu. Igaunijas likumdošana nosaka, ka Igaunijas pilsoņiem piederošas jahtas jāreģistrē Igaunijā, savukārt Lietuva to neuzskata par nopietnu problēmu. Pēdējos gados pieaug tendence biznesa nolūkā izmantot dažādas peldošās konstrukcijas – mājas, pirtis, atpūtas platformas. Problēmu rada tas, ka vietējā likumdošana šādu būvju kontroli neregulē, taču ir skaidrs, ka nepieciešams pārbaudīt konstrukciju drošību, jo īpaši stabilitāti un peldspēju.

Pašlaik sarežģīts ir Krievijas Jūras reģistra statuss, nav skaidra Eiropas Komisijas nostāja. Baltijas valstu pārstāvji vienojās, ka nepieciešams atsaukt Eiropas Komisijas lēmumu par Krievijas Jūras reģistra atzīšanu.

Sanāksmē tika pārrunāts jautājums par kuģu elektronisko sertifikāciju. Latvijā un Lietuvā elektroniskie sertifikāti vēl nav izstrādāti un ieviesti, Igaunijā ir izstrādāti un pašlaik atrodas ieviešanas stadijā.

Jūras administrāciju pārstāvji pārrunāja gatavošanos Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) auditam, kas visās trijās valstīs plānots 2024. gadā. Speciālisti bija vienprātīgi, ka tiek prasīts nevajadzīgi liels tulkojumu apjoms, jo tulkošana ir dārgs un laikietilpīgs process.

Speciālisti, kas ikdienā nodarbojas ar jūrnieku apmācību un sertificēšanu, informēja par Igaunijā un Lietuvā notikušajām organizatoriskajām un struktūras pārmaiņām, savukārt Latvijas pārstāvji pastāstīja par izmaiņām Latvijas jūrniecības izglītībā, kas veiktas, ignorējot jūrniecības nozares un darba devēju iebildumus. Igaunijas un Lietuvas kolēģi pauda neizpratni par šādu jūrniecības nozarei kritisku lēmumu pieņemšanu bez nozares piekrišanas.

Sarunu gaitā tika secināts, ka, neraugoties uz valstu dažādo pieeju Covid-19 izplatības ierobežošanā un ierobežojumu radītajiem sarežģījumiem, jūrnieku



sertifikācijas process netika pārtraukts. Tomēr attālināta pieeja jūrniecības izglītībā, tostarp STCW apmācības kursu īstenošanā nenodrošina pietiekamu zināšanu un prasmju apjomu.

Par problēmu tika atzīts Eiropas Padomes direktīvā 2022/993 noteiktais, ka katra dalībvalsts pieņem jūrnieku kvalifikācijas sertifikātus, taču direktīvas prasības neparedz saskaņotu pieeju sertifikātu savstarpējai atzīšanai. Baltijas valstu pārstāvji vienojās, ka sertifikācijas nolūkā būtu jāatzīst arī dalībvalstī izdotie jūrnieku apmācības sertifikāti, ja vien tas nav pretrunā ar uzņēmējas dalībvalsts noteikumiem.

Darba grupa apsprieda iespējamās pieejas un katras valsts progresu Ukrainas jūrnieku sertificēšanā. Delegācijas bija vienprātīgas, ka lielākais izaicinājums ir augstais viltoto dokumentu risks, kā arī Ukrainā pastāvošā korumpētā jūrnieku apmācības un sertificēšanas sistēma. Saskaņā ar saņemto informāciju pastāv iespēja, ka Ukrainas iestādes vairs nepagarinās jūrnieku kvalifikācijas dokumentu termiņu, kas jau tika pagarināts līdz 2022. gada 31. decembrim, tādēļ valstīm, kurās patvērušies vai uz kuru kuģiem strādā ukraiņu jūrnieki, būtu jāuzņemas šo jūrnieku dokumentu sertificēšana.

Baltijas valstu pārstāvji apmainījās ar informāciju par jūrnieku sertifikātu digitalizācijas procesu. Igaunija ir tikusi vistālāk, un šis valsts speciālisti prezentēja nesen ieviesto e-platformu jūrniekiem, kā arī dalījās pieredzē par organizatoriskajiem un finansiālajiem aspektiem.

Par aktualitāti tika atzītas arī prasības STCW (Starptautiskā konvencija par jūrnieku apmācības, sertifikācijas un sardzes pildīšanas standartiem) kursu instruktoriem. Darba grupa vienojās, ka visiem STCW īso apmācības kursu īstenošanā iesaistītajiem instruktoriem jābūt apmācītiem atbilstoši STCW kodeksa prasībām tāpat kā jūrniecības mācību iestāžu profesionālo priekšmetu pasniedzējiem.

Baltijas valstu jūras administrāciju speciālistu nākamo tikšanos plānots rīkot Lietuvā.■

## GROZĪJUMI NOTEIKUMOS PAR KUĢU REĢISTRĀCIJU ATVIEGLO REĢISTRĀCIJAS PROCESU

2022. gada 28. janvārī spēkā stājās Ministru kabineta 2022. gada 25. janvāra noteikumi nr.62 "Grozījumi Ministru kabineta 2006. gada 6. jūnija noteikumos nr.467 par kuģu reģistrāciju Latvijas Kuģu reģistrā".

Grozījumi paredz klientiem atvieglot kuģu, atpūtas kuģu un citu peldlīdzekļu reģistrācijas procesu un ar to saistītās darbības, piešķirot iespēju iesniegt



Kuģu reģistram ne tikai notariāli apliecinātus dokumentus, bet arī dokumentus, kas parakstīti ar drošu elektronisko parakstu.

Minētie grozījumi pavērs klientiem iespēju veikt darbības attālināti.

Plašāka informācija ir pieejama Latvijas Jūras administrācijas (JA) mājaslapā. Neskaidrību gadījumā lūgums sazināties ar JA Kuģu reģistru.■

## DALĪBA IZSTĀDĒ "OUTDOOR RĪGA 2022"

No 8. līdz 10. aprīlim Latvijas Jūras administrācija piedalījās starptautiskajā aktivās atpūtas un vaļasprieku izstādē "Outdoor Rīga 2022" Starptautiskajā izstāžu centrā Ķīpsalā.



JA izstādes apmeklētājus informēja par atpūtas kuģu reģistrāciju, uzraudzību un aprīkojuma prasībām, kā arī par JA Hidrogrāfijas dienesta sagatavotajām jūras navigācijas kartēm un citām publikācijām. JA Kuģu reģistra, Kuģošanas drošības inspekcijas un HD Kartogrāfijas daļas speciālisti sniedza atbildes uz apmeklētāju jautājumiem.



Pirmo reizi izstādes laikā bija iespējams iegādāties JA izdevumus – karšu komplektu "Kartes atpūtas kuģiem" un grāmatu "Latvijas bākas".

Jau tradicionāli JA izstādē strādāja kopā ar Ceļu satiksmes drošības direkciju kopīgā stendā "Kuģo droši!".

Pēc izstāžu rīkotājsabiedrības BT 1 sniegtās informācijas, šogad izstādē pulcēja 147 nozares uzņēmumus no sešām valstīm. Iepazīt sezonas jaunumus, veikt pasūtījumus un pirkumus bija ieradušies 14 485 interesenti.

Iepriekš izstāde "Outdoor Rīga" norisinājās 2019. gadā. 2020. un 2021. gadā tā nenotika Covid-19 pandēmijas ierobežojumu dēļ.■



## ZVEJAS LAIVU IKGADĒJĀS PĀRBAUDES

Jūnijā un jūlijā visā piekrastē notika jūras zvejas laivu ikgadējās pārbaudes. Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori pārbaudīja laivas, kas reģistrētas Latvijas Kuģu reģistrā.

Pārbaudes laikā galvenā uzmanība tiek pievērsta drošības aprīkojumam – glābšanas vestēm, glābšanas riņķiem, aprīkojumam, ar ko iespējams padot trauksmes signālu, ugunsdzēsamajiem aparātiem. Pārbaudīti tiek arī laivu korpusi, bet motorlaivām – kādā kārtībā ir dzinēji un vai darbojas sūkņi.

“Zvejas laivu un drošības aprīkojuma stāvoklis kopumā ir labs. Gadās, ka signalizēšanai paredzētajai pirotehnikai vai ugunsdzēsamajiem aparātiem ir beidzies derīguma termiņš un ka zvejnieki lieto jūras prasībām neatbilstošas glābšanas vestes, kas ir tikai peldēšanas palīgīdzekļi,” vērtē kuģu kontroles vecākais inspektors Valters Veits.

Inspektors ievērojis, ka piekrastes zvejniekiem notiek paaudžu maiņa, parādās arvien vairāk gados jaunu zvejas laivu īpašnieku vai šķiperu, savukārt daudzi gados vecāki zvejnieki tikai uztur laivu ar visu nepieciešamo zvejas un drošības aprīkojumu, bet reāli jūrā vairs neiet.

“Tagad pārbaudes stipri atvieglo elektroniskie maksājumi un reģistrācijas apliecības ar QR kodiem kā pierādījumu par inspekcijas veikšanu. Līdz ar to mums vairs nav jāveic grāmatvedības operācijas, atliek veikt inspekciju, lai pārlicinātos par laivu drošību. Ir pieaugusi maksa par inspekciju, maksājumus iedalot trīs grupās – 20 eiro par laivu bez dzinēja, 40 eiro par laivu ar piekaramo dzinēju un 60 eiro par laivu ar stacionāro dzinēju. Protams, zvejnieki kurn par cenu kāpumu, taču saprot, ka cenrādīs bijis nemainīgs ilgi, faktiski kopš eiro ieviešanas,” uzsver V. Veits. ■





## ĒNU DIENA LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJĀ



6. aprīlī visā Latvijā norisinājās ikgadējā Ēnu diena, kurā tradicionāli piedalījās arī Latvijas Jūras administrācija, uzņemot sesas ēnas – divas valdes priekšsēdētājam Jānim Krastiņam un četras Kuģošanas drošības

departamenta direktoram Raitim Mūrniekam.

Par ēnotājiem JA bija pieteikušies Līva no Āgenskalna Valsts ģimnāzijas, Ričards no Ziemeļvalstu ģimnāzijas, Ivars no Siguldas Valsts ģimnāzijas, Matīss no Jelgavas Valsts ģimnāzijas, Armands no Jelgavas Tehnoloģiju vidusskolas un Viktors no Maltas vidusskolas. Pavadot dienu kopā ar saviem ēnu devējiem, skolēni ne tikai iepazinās ar darbu JA, bet arī apmeklēja Rīgas brīvostas Kuģu satiksmes vadības centru un Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centru.

“Es Ēnu dienā uzzināju ļoti daudz jauna, piemēram, redzēju, kā notiek sadarbība starp dažādiem dienestiem. Mēs varējām vērot Jūras administrācijas valdes priekšsēdētāja tiešsaistes konsultāciju ar satiksmes ministru par to, kā tiks noteikts aizliegums Krievijas kuģiem ienākt Eiropas Savienības ostās. Mēs redzējām, kā tiek vadīta kuģu satiksme ostā, kā strādā Meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs, un tas notiek ne





tikai profesionāli, bet arī ļoti cilvēciski, mani tas viss ļoti iespaidoja," sacīja Ivars Melnis no Siguldas.

"Jau sen domāju par kuģu vadītāja specialitāti, un šodien pārliecinājos, ka tā noteikti būs man piemērota. Redzēju arī, kā notiek darbs dažādos jūrniecības krasta uzņēmumos, cik tas ir interesants, un mums tika izskaidrots, ka, beidzot Latvijas Jūras akadēmiju, darbu varēs atrast gan jūrā, gan krastā," atzina Viktors Šemeņevs no Maltas.■

## JA DARBINIEKI ZIEDO HUMĀNAI PALĪDZĪBAI UKRAINAI

Par Latvijas Jūras administrācijas darbinieku ziedotajiem līdzekļiem ir iegādātas higiēnas preces nosūtīšanai uz Ukrainu.

Iegādātās preces – mitrās salvetes, papīra dvieļi, tualetes papīrs, higiēniskās paketes, ziepes un roku dezinfekcijas līdzekļi – nodoti "Palīdzība Ukrainai" paku pieņemšanas punktā Mārupes novada pašvaldībā, kur tiek komplektētas humānās palīdzības kravas Ukrainai.

Latvijas Jūras administrācijas darbinieki arī individuāli ar ziedojumiem atbalsta Ukrainas tautu un tās armiju, kā arī piedāvā mājvietas ukraiņu bēgļiem.■

## JŪRNIĒKU REĢISTRS VEICIS MĀCĪBU VIDES DROŠUMA NOVĒRTĒJUMU

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs 2022. gada pirmajā ceturksnī veica jūrnieku mācību centru ("Novikontas" Jūras koledžas, "LAPA Ltd", Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas) novērtējumu attiecībā uz mācību vides drošumu STCW kodeksa VI sadaļā noteiktajiem obligātajiem jūrnieku mācību kursiem.

Novērtētas tika programmas, kurās apgūst kuģošanas drošības, kuģa glābšanas līdzekļu vadīšanas, ugunsdzēsības, pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanas un citas prasmes. Īpaša uzmanība tika pievērsta minēto mācību kursu īstenošanā izmantotās infrastruktūras, mācību līdzekļu un organizatorisko pasākumu atbilstībai darba aizsardzības, kuģošanas drošības un citu saistošo normatīvo aktu prasībām.

Pozitīvi tika novērtēta proaktīva pieeja mācību vides drošības nodrošināšanai tajos mācību centros, kur vadība ir ieinteresēta drošības aspektu un "drošības kultūras" ieviešanā. Šajos mācību centros tiek izstrādāta un uzturēta tehniskā aprīkojuma plānveida apkopju sistēma (PMS) ar apkopju grafiku, kā arī darba drošības instrukcijām un procedūrām. Protams, arī šajos centros ir



jomas, kuras būtu jāpilnveido, piemēram, noteikta tehniskā aprīkojuma sertificēšana un uzturēšana darba kārtībā.

Būtisks elements drošas mācību vides nodrošināšanā ir tieši cilvēka faktors – cilvēku attieksme pret drošību, iesaistītā personāla ieinteresētība un motivācija ar atbildību izturēties pret noteiktajām drošības procedūrām.

Pateicoties mācību vides drošības novērtējumam, tika atrisināts jautājums par Latvijas Jūras akadēmijas pontona "Kadets" un Liepājas Jūrniecības koledžas mācību kuģa "Namejs" dokumentāciju. Pēc veiktajām pārbaudēm Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas Jūrniecības koledža sadarbībā ar Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekciju veica peldlīdzekļu pārbaudi un saņēma nepieciešamos sertifikātus, kas apliecina, ka tie ir droši un izmantojami mācību procesā.

Jūrnieku reģistrs tomēr konstatēja arī nepilnības kārtībā, kādā nodrošināma izglītojamo drošība izglītības iestādēs. Sazinoties ar Izglītības kvalitātes valsts dienesta, Valsts darba inspekcijas, Veselības inspekcijas un Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta pārstāvjiem, tika gūts apstiprinājums, ka trūkst normatīvā regulējuma un nav skaidri noteiktas kompetento iestāžu atbildības jomas un izglītības iestāžu novērtēšanas kritēriji.

Ņemot vērā, ka Jūrnieku reģistrs novērtēšanas gaitā vairākkārt ir konstatējis, ka atsevišķās jūrniecības izglītības iestādēs tiek pārkāpti drošības pamatprincipi, Jūrnieku reģistrs lūgs Izglītības un zinātnes ministriju izstrādāt atbilstošu normatīvo regulējumu un sakārtot drošības uzraudzību izglītības iestādēs, lai nodrošinātu izglītojamo tiesības uz drošu un veselībai nekaitīgu mācību vidi. ■

## PIRMS SEZONAS SĀKŠANAS TIEK PĀRBAUDĪTI PASAŽIERU IZBRAUKUMU KUĢI



Daļa pasažieru kuģu, izbraukumu kuģu un atpūtas kuģu, ar kuriem tiek veikti pasažieru komercpārvadājumi, maijā sākuši pasažieru pārvadāšanas sezonu vai arī ir gatavi darba sākšanai.

Kā katru gadu, Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori veic kuģu un





kanāla laivu pārbaudes pirms sezonas. Inspektori kontrolē kuģu korpusu un dzinēju stāvokli, stūres iekārtu darbību, aprīkojumu, tai skaitā sakaru un navigācijas līdzekļus, ugunsdzēsības un glābšanas līdzekļus. Tāpat tiek pārbaudīta kuģu apkalpju kvalifikācija.

Ja kuģim konstatēti trūkumi, pēc to novēršanas pārbaude tiek veikta atkārtoti, un tikai tad, ja kuģis atzīts par drošu, tas var sākt pasažieru pārvadājumus.

“Līdz šim mums uzrādīti 14 iekšējo ūdeņu pasažieru kuģīši, 13 Rīgā un viens Ventspilī. Bet process turpinās, vairāki kuģīši ir remontā. Dažiem kuģiem remontam vajadzīgs doks, un šogad tā Rīgā ir liela problēma. Par dažiem kuģiem, kuri strādāja iepriekšējos gados, šogad informācijas nav,” skaidro JA Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs. ■

## 21. JŪNIJS – STARPTAUTISKĀ HIDROGRĀFIJAS DIENA

21. jūnijā, Starptautiskajā hidrogrāfijas dienā, bērni no Latvijas audžuģimeņu biedrības devās uz Ventspili, lai apciemotu Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfus uz hidrogrāfijas kuģa “Kristiāns Dāls”.

Tradīcija atzīmēt profesionālos svētkus, iepriecinot bez vecākiem palikušos bērnus un pusaudžus, Latvijas Jūras administrācijā tika iedibināta jau 2006. gadā, taču pēdējos divus gadus Covid-19 pandēmijas ierobežojumu dēļ kopīgās svinības nācās atcelt.

Lēmumu par Hidrogrāfijas dienas oficiālu noteikšanu 2005. gada nogalē pieņēma Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija (IHO), pēc tam to apstiprināja





ANO, un 2006. gada 21. jūnijā pasaules hidrogrāfi savus svētkus svinēja pirmo reizi. Dažādās valstīs hidrogrāfi svētkus atzīmē atšķirīgi, sākot ar zinātnisko konferenci un beidzot ar sporta spēļu rīkošanu, bet Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfi,

aizsākot tradīciju, izvēlējās iepazīstināt audzēbērnus ar savu profesiju, sagādājot svētkus ne tikai sev, bet arī citiem.

Latvijas Audžuģimeņu biedrības vadītāja Ilze Golvere neslēpj, ka bērni, kuri kaut reizi piedalījušies pasākumā uz kuģa "Kristiāns Dāls", par piedzīvoto stāsta ar lielu sajūsmu un aizrautību, tādēļ gribētāju doties šajā neaizmirstamajā piedzīvojumā nekad netrūkst. Turklāt bērni no audžuģimenēm, kuras nereti ir trūcīgas, ir ļoti priecīgi par pašu ekskursiju uz vietu, kur tobrīd strādā "Kristiāns Dāls", un šogad tā bija Ventspils. Pēc paviesošanās uz kuģa bērni izmantoja iespēju izpriecāties Ventspils Ūdens piedzīvojumu parkā.■



## IZDOTAS RĪGAS OSTAS KARTES JAUNAJĀ AUGSTUMA SISTĒMĀ

Augustā Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta Kartogrāfijas daļas speciālisti izdeva trīs Rīgas ostas kartes, kas sagatavotas jaunajā augstuma sistēmā BSCD LAS 2000,5.

No jauna izdotās kartes ir "2102 INT 1168 Baltijas jūra – Rīgas līcis. Rīgas ostas ziemeļu daļa", "2103 INT 1169 Baltijas jūra – Rīgas līcis. Rīgas ostas dienvidu daļa" un "2253 INT 1162 Baltijas jūra – Rīgas līcis. Pieejas Rīgas ostai".

Līdz ar to gandrīz visu ostu kartes ir izdotas jaunajā augstuma sistēmā. Sagatavota arī Liepājas ostas karte, bet tās izdošana atlikta līdz novembrim, kad tiks pabeigta aktīvā labības transportēšana no Liepājas ostas.

Šogad jaunajā sistēmā izdotas arī kartes "2060 INT 1167 Baltijas jūras centrālā daļa – Rīgas līcis. Irbes šaurums. No Mazirbes līdz Ovišragam" un "1012 INT 1273 Baltijas jūra. Rīgas līča dienvidu daļa".

BSCD LAS 2000,5 ir starptautiska augstuma sistēma, un pievienošanās tai atvieglo navigācijas karšu lietošanu Latvijas ostās un teritoriālajos ūdeņos. ■

## PARAKSTĪTS ATJAUNOTAIS LĪGUMS AR APVIENOTĀS KARALISTES HIDROGRĀFIJAS DIENESTU

Baltijas jūras hidrogrāfijas komisijas (BSHC) tikšanās laikā Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš parakstīja atjaunoto sadarbības līgumu ar Apvienotās Karalistes Hidrogrāfijas dienestu (UKHO).

Līgums, uz kura pamata Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienests nodod UKHO kartogrāfiskos datus, kas nepieciešami jūras karšu izgatavošanai, tika noslēgts 2000. gadā. Līgumu bija nepieciešams atjaunot, jo divdesmit gadu laikā būtiski mainījies tehnoloģiskais process,





tai skaitā uzlabojusies digitālā datu apmaiņa. Atjaunotais līgums arī paredz, ka palielinās atbildības apmērs, ko JA saņem no UKHO par pārdotajām kartēm un citiem izdevumiem.

BSHC tikšanās notiek katru gadu kādā no Baltijas jūras valstīm. Divus iepriekšējos gadus Covid-19 pandēmijas dēļ tikšanās norisinājās attālinātā formātā. Šogad sanāksmē piedalījās visas Baltijas jūras valstis, izņemot Krieviju.

Tikšanās gaitā valstis informē par jaunumiem un gada laikā paveikto, BSHC darba grupas sniedz pārskatu par savu darbību, tiek iezīmēti aktuālākie nākamā gada uzdevumi un saskaņoti viedokļi jautājumu risināšanai Starptautiskajā Hidrogrāfijas organizācijā (IHO).

Pēc JA Hidrogrāfijas dienesta vadītāja Aigara Gaiļa teiktā, sanāksmē vairākkārt uzsvērts, ka pēdējos gados aizvien samazinās pieprasījums pēc papīra kartēm un aug pieprasījums pēc elektroniskajām kartēm. Tomēr samazinājums un pieaugums nav sinhroni, jo navigācijas datus elektroniskā formā var iegūt arī dažādās privātu kompāniju aplikācijās, kuras ar mobilu viedierīču palīdzību ir iespējams brīvi iegādāties. Diemžēl vairākās no šīm aplikācijām pieejamie dati ne vienmēr atbilst aktuālajiem navigācijas datiem, pat ja aplikāciju uzturētāji slēguši līgumus par aktuālo datu regulāru ieguvu no valstu hidrogrāfijas dienestiem.

“Burtiski pirms pāris nedēļām saņēmū zvanu no sašutuša kapteiņa, ka, lūk, viņam viedierīce rāda, ka Lielupē ir pietiekami dziļumi, lai ar jahtu varētu ieiet, taču realitātē dziļums upes grīvā nav lielāks par vienu metru. Sarunas gaitā noskaidrojās, ka jahtas kapteinis izmanto komercproduktu, kura īpašnieku nez vai izdotos saukt pie atbildības pat tiesas ceļā. JA HD aicina izmantot oficiālas navigācijas datu publikācijas, kas Latvijas piekrastē ir Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta izdotās ([www.lja.lv](http://www.lja.lv)). Ja tomēr ir nepārvarama vēlme lietot viedierīci, tad jāņem vērā visi ar šo lietošanu saistītie riski,” uzsver A. Gailis. ■

## JA SPECIĀLISTI TIEKAS AR NAVIGĀCIJAS LĪDZEKĻU APSAIMNIEKOTĀJIEM

15. septembrī Salacgrīvas ostā notika Latvijas Jūras administrācijas speciālistu un Latvijas ostu pārstāvju, kuri atbild par navigācijas tehnisko līdzekļu apsaimniekošanu, kopīga sanāksme. Šādas tikšanās tradicionāli notika katru rudeni, tikai Covid-19 pandēmijas laikā tika atceltas.

Uz tikšanos bija aicināti visu ostu pārstāvji, taču Rojas, Engures un Pāvilostas ostu pārvaldes uzaicinājumu kārtējo reizi ignorēja.

JA Kuģošanas drošības departamenta eksperts Madars Dilbergs informēja ostu darbiniekus par aktualitātēm normatīvajos aktos un plānotajiem grozījumiem, kā arī atgādināja ostu pārvalžu pienākumu laikus ziņot par izmaiņām



navigācijas tehnisko līdzekļu darbībā, par apsaimniekošanas plāniem un pārskatiem. JA Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Aigars Gailis pastāstīja par plānotajām izmaiņām Aton datu bāzē, to iespējami automatizējot.



JA Hidrogrāfijas daļas vadītājs Bruno Špēls informēja par darbībām saistībā ar jauno koordinātu sistēmu (LKS), savukārt JA Kartogrāfijas daļas vadītājs Normunds Duksis ziņoja



par aktualitātēm karšu un "Paziņojumu jūrniekiem" ražošanā, ņemot vērā pāreju uz jauno augstuma sistēmu BSCD 2000 un izmaiņām karšu rāmjos.

Ostu pārstāvji pastāstīja par jaunumiem un plānotajām izmaiņām, dalījās pieredzē par trijos gados paveikto navigācijas tehnisko līdzekļu apsaimniekošanas jomā. Skultes ostas kapteinis Nauris Ceriņš informēja, ka izstrādāts projekts vaduguns pārbūvei par vadlīniju, bet tā realizēšanu kavē pietātnes projektēšana. Rīgas brīvdostas pārvaldes pārstāvis Artjoms Grigorjans stāstīja par plānotajiem remontdarbiem bākās, bet Rīgas brīvdostas flotes speciālisti dalījās pieredzē par darbu ar jauno hidrogrāfisko mērījumu dronu.

Jūrmalas ostas uzraugs Pēteris Pētersons atzina, ka cer nākamgad veikt ostas padziļināšanu, kaut gan esot ļoti sarežģīti atrast šādu darbu veicējus. Mērsraga ostai ir problēmas ar pieņemšanas bojās remontu, jo ilgi jāgaida rezerves daļas, arī plānotie Ziemeļu mola uzlabojumi kavējas. Savukārt Salacgrīvas ostas pārstāvji pastāstīja par pieredzi ar plastmasas bojām, kas pa ziemu tiek atstātas ūdenī.

Ventspils ostas Tehniskās nodaļas aprīkojuma uzturēšanas grupas speciālists Dainis Briedis informēja par pārmaiņām ostas pārvaldes struktūrā. Ventspilī ir problēmas ar boju operatīvo un steidzamo remontu, jo trūkst kuģu tehnikas, taču ir cerība šo jautājumu atrisināt nākamajā gadā.

Sanāksmes dalībnieki pārrunāja arī vēju parku aktualitātes un vienojās sekot līdzi to attīstībai. Ventspils ostas speciālisti izteica gatavību nākamajā gadā navigācijas tehnisko līdzekļu apsaimniekotāju tikšanos rīkot Ventspilī. ■



### **BĒRNI, KURI AUG AUDŽUĢIMENĒS, SAŅEM ZIEMASSVĒTKU DĀVANAS**



Ilze Golvere un Aiva Baufale no Latvijas Audžuģimeņu biedrības saņem Latvijas Jūras administrācijas darbinieku sarūpētās dāvanas audžubērniem.

Sarūpēt dāvanas bez vecāku gādības palikušiem bērniem, kuri aug audžuģimenēs, – tā ir viena no Latvijas Jūras administrācijas darbinieku Ziemassvētku tradīcijām. Katru gadu decembrī JA tiek rīkota Ziemassvētku akcija, kuras laikā darbinieki vai nu paši iegādājas dāvanas audžubērniem, vai ziedo naudu kopīgai dāvanu iegādei. Audžubērniem tiek sarūpētas rotaļlietas, spēles, grāmatas un saldumi.

Sekojoš JA piemēram, piedējos gados dāvanu gādāšanā audžubērniem iesaistījušies arī Latvijas Jūrnieceības savienība, kā arī citi jūrnieceības nozares uzņēmumi.

Latvijas Audžuģimeņu biedrība (LAB) apvieno gan audžuģimenes, gan aizbildņu ģimenes, kurās kopā aug vairāk nekā 500 bez vecāku gādības palikušu bērnu. LAB vadītāja Ilze Golvere uzsver, ka daudzas no šīm ģimenēm dzīvo ļoti pieticīgos apstākļos, tādēļ bērni nav izlutināti ar dārgām dāvanām un kārumiem, viņu prieks ir neveltots arī par nelielām, ar sirds siltumu sarūpētām dāvaniņām.■

### **OVK KAMPAŅAS LAIKĀ UZMANĪBA TIKS PIEVĒRSTA STCW KONVENCIJAS PRASĪBU IEVĒROŠANAI**

No 1. septembra līdz 30. novembrim Parīzes saprašanās memoranda (PMoU) par ostas valsts kontroli (OVK) dalībvalstīs, arī Latvijā, notika ikgadējā koncentrētā OVK inspekciju kampaņa, kuras laikā īpaša uzmanība tika pievērsta Starptautiskās konvencijas par jūriekļu sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem (STCW) prasību ievērošanai uz kuģiem.



Kampaņas ietvaros Latvijas ostās tika pārbaudīti 99 ārvalstu kuģi. Savukārt Latvijas karoga kuģi ārvalstu ostās pārbaudīti 16 reizes, inspekciju laikā būtiskas problēmas atklātas netika.

Kampaņas mērķis bija pārbaudīt, vai STCW konvencijas prasībām atbilst uz kuģa strādājošo jūrnieku skaits, vai visiem jūrniekiem ir nepieciešamie sertifikāti un derīgas medicīniskās apliecības, vai nosacījumiem atbilst jūrnieku sardzes grafiki un atpūtas laiks.

Koncentrētās kampaņas PMoU dalībvalstīs notiek katru rudeni, pievēršot uzmanību kādam no aktuālajiem kuģošanas drošības jautājumiem. Visās dalībvalstīs pārbaudes notiek atbilstoši starptautiskajiem standartiem un vienādi izstrādātai, iepriekš saskaņotai metodikai. Latvijā OVK inspekcijas veic Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas (KDI) inspektori. Pirms kampaņas KDI inspektori informē Latvijas kuģu īpašniekus un, ja nepieciešams, palīdz sagatavot Latvijas karoga kuģus OVK pārbaudēm ārvalstu ostās.

Visā PMoU reģionā šajā laikā veiktas 4145 koncentrētās kampaņas inspekcijas, aizturēts 181 kuģis, diviem kuģiem liegta ienākšana PMoU ostās.■

## BIJUSI SEKMĪGA HIDROGRĀFISKO MĒRĪJUMU SEZONA

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālisti, strādājot ar hidrogrāfijas kuģi "Kristiāns Dāls" un kuteri "Sonārs", veikuši mērījumus Liepājas Karostas kanālā, Rojas ostā, Skultes ostā un Rīgas jūras līcī. "Kristiāns Dāls" strādā Baltijas jūrā HELCOM projekta ietvaros. "Kristiāns Dāls" visvairāk strādājis Irbes bākas apkārtnē, veicot mērījumus iepriekš ar daudzstaru eholoti nemērītos rajonos. Kuteris "Sonārs" veicis mērījumus ostu karšu atjaunošanai, kā arī mērījumus Rīgas jūras līcī HELCOM projekta ietvaros.■





### **KARJERAS DIENA MADONAS VALSTS ĢIMNĀZIJĀ**

30. novembrī Madonas Valsts ģimnāzijā norisinājās Karjeras diena. Latvijas Jūras administrācija, sadarbojoties ar "Novikontas" Jūras koledžu, prezentēja jūrniecības izglītības iespējas Latvijā un jūras virsnieka profesijas perspektīvas.

Pasākumā skolēni ne tikai noskatījās prezentācijas un saņēma atbildes uz saviem jautājumiem, bet arī sacentās minikonkursā, kurā vajadzēja uzvilkt glābšanās aprīkojumu.

Karjeras diena Madonas Valsts ģimnāzijā tiek rīkota katru gadu, un tajā piedalās ne tikai šīs skolas, bet arī citu pilsētas un novada vidusskolu skolēni. Tajā jaunieši saņem informāciju par iespējām mācīties dažādās augstskolās. Šogad uz Karjeras dienu bija ieradušies 14 augstskolu pārstāvji.

Madonas Valsts ģimnāzija ir viena no skolām, kas regulāri piedalās jūrniecības nozares konkursā "Enkurs", un gandrīz katru gadu šīs skolas absolventi turpina mācības kādā no jūrniecības augstākās izglītības iestādēm.■

### **JA DARBINIEKI ZIEDO SILTĀS DRĒBES UN NAUDU UKRAINAS ATBALSTAM**

Tieši pirms Lāčplēša dienas beidzās Latvijas Jūras administrācijas darbinieku kārtējā labdarības akcija Ukrainas atbalstam. Cilvēki ziedoja silto apģērbu un apavus gan pieaugušajiem, gan bērniem, kā arī dažādus sadzīves piederumus. Saziedotās mantas nogādātas biedrībai "Tavi draugi – palīdzība Ukrainai".

JA darbinieki ziedoja arī naudu, par kuru tika iegādāti siltie guļammaisi, kas nepieciešami gan Ukrainas karavīriem frontē, gan civiliedzīvotājiem, kurus sagaida ļoti bargs un smags ziema.■





# APTURĒT LAIKU AR PIRKSTA PIESKĀRIENU

**Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks ir pārliecināts, ka, neskaitot vecākus, katram cilvēkam dzīvē jābūt vēl vismaz diviem cilvēkiem, kuri iesaka, pamāca un iedvesmo, tā nereti pavēršot cilvēka dzīvi uz vienu vai otru pusi. Viņa dzīvē šādi cilvēki ir bijuši: viens, kurš “ievirzījis” profesijā, otrs – vaļaspriekā.**

“Man pirmais šāds cilvēks bija vieglatlētikas treneris Agris Paipals jau skolas gados. Deviņdesmito gadu sākumā, kad viss juka un bruka, viņš teica, ka ir jāturpina trenēties un jāiet vidusskolā. Mēs ar dvīņubrāli Gunti beidzām pamatskolu un bijām domājuši stāties tehnikumā, lai apgūtu galdnieka nodarbes profesiju. Tas šķita loģiski, mūsu vecāki bija mežsaimnieki, tā mums bija zināma lieta, domājām taisīt savu biznesu. Tomēr paklausījām trenerim un aizgājām uz vidusskolu. Vidusskolu pabeidzām, bet joprojām nebija īstas skaidrības, ko darīt tālāk. Un atkal padomu deva treneris – jāiet tur, kur var naudu nopelnīt, jāiet jūrā! Nebija jau tā, ka par jūru vispār nebūtu neko dzirdējis, pamatskolas laikā vairāki džeki bijām aizbraukuši uz Ventspili, tur bija kaut kāds pasākums par



Raitis Mūrnieks.



jūrniecību, bija jau interesanti. Turklāt mūsu klasē vienam puisim tēvs gāja jūrā, mēs redzējām, kādās importa drēbēs viņš staigā, aizejot ciemos, redzējām, kā viņa ģimene dzīvo. Tas tomēr deva priekšstatu, ka pasaule ir drusku plašāka nekā tikai tas, kas degungalā,” atceras R. Mūrnieks.

Pēc Latvijas Jūras akadēmijas beigšanas Raitis nostrādāja jūrā desmit gadus. “Tad ģimenē piedzima dvīņi, un radās doma pastrādāt krastā. Kompānija, kurā līdz tam biju strādājis, piedāvāja man darbu ofisā Glāzgovā. Tas gan bija darbs tikai uz pusgadu. Pēc tam sekoja piedāvājums strādāt Singapūrā, taču bija jādomā par ģimeni. Vienmēr esmu uzskatījis, ka ģimenē abiem, gan vīram, gan sievai, ir jābūt iespējām sevi attīstīt un pilnveidot. Kad sāku strādāt Glāzgovā, sieva pameta darbu un kopā ar bērniem brauca man līdzi. Tomēr nedomāju, ka tā tam būtu jāturpinās ilgstoši. Bija arī jāizlemj, kādai izglītības sistēmai gatavot bērnus, un tā mēs atgriezāmies Latvijā. Jūras administrācijā bija vajadzīgs kuģošanas drošības inspektors, un toreizējais administrācijas direktors Ansis Zeltiņš piedāvāja pamēģināt. Sākot strādāt administrācijā, jutos kā nonācis laika mašīnā, salīdzinot ar darbu Glāzgovā, šķita, ka esmu vismaz 10 gadus senā pagātnē. Tolaik pārzināju tikai starptautisko kuģošanas drošības regulējumu, bet nacionālais jūrniecības regulējums bija jāapgūst no jauna. Kultūršoks man bija arī Latvijas karoga kuģi, uz kuriem gāju inspekcijās, nesapratu, kā uz tādām vispār var strādāt. Bet nekas – cilvēki strādāja.

Jūras administrācijā kadru mainība ir ļoti minimāla, izaugsmes iespējas ierobežotas. Ja esi sācis strādāt par inspektoru, tad pakāpties augstāk vari tikai tad, ja kāds aiziet no darba. Pēc diviem kuģu inspektora amatā nostrādātiem



gadiem, 2009. gadā, atbrīvojās Kuģošanas drošības departamenta direktora amats, jo toreizējais departamenta direktors Ēriks Umbraško izlēma atgriezties jūrā. Šo vakanci administrācijas vadība piedāvāja man, un es sāku strādāt viņa vietā. Tā tas ritējis griežas nu jau trīspadsmit gadus.”

Par savu darbu Raitis saka, ka tajā nav iespējams nospraust vienu konkrētu mērķi, sasniegt un apstāties. Jūrniecības nozare nepārtraukti attīstās un mainās, un līdz ar to mainās arī mērķi. Tieši tāpat tas esot ar viņa vaļasprieku – fotografēšanu. Pirmsākumi šim hobijsam esot meklējami jau pusaudža gados,

kad vecāki abiem brāļiem nopirkuši kopīgu fotoaparātu “Smena 8M”. “Tētis arī savulaik bija fotografējis, un viņam bija saglabājies filmiņu attīstīšanai un bilžu kopēšanai nepieciešamais aprīkojums. Tā nu tu attīsti to bildi un skaties, kas būs sanācis. Tolaik jau, protams, vēl nesapratām, ka, nospiežot fotoaparāta pogu, esam apturējuši laiku! Ar vienu pirksta pieskārienu tu vari apturēt laiku! Tā apziņa nāca jau vēlāk,” piebilst Raitis.

Plašākas iespējas pavērās, dodoties jūras praksē. Antverpenē tika iegādāta “Fuji” kamera un labas ārzemju filmiņas. “Tas aparāts vēl ir saglabājies. Tagad meita sāk par to interesēties, jo filmiņu ēra sāk atgriezties. Taču es, kad pats sāku pelnīt, sapratu, ka gribu kaut ko nopietnāku. Iegādājos “Pentax” kameru ar zoom objektīvu. Nu jau man bija pašam savs fotoaparāts, vairs nebija jādalās ar brāli, varēju bildēt, ko un cik gribēju! Tas bija laiks, kad filmiņu aparāts vēl bija karalis, kaut gan digitālās kameras pasaulē sāka parādīties jau septiņdesmitajos, astoņdesmitajos gados. Mans nākamais fotoaparāts bija “Canon”



Raitis Mūrnieks kopā ar ģimeni – sievu Baibu, dēlu Valteru, dviņiem Kārli un Katrīnu.





spoguļkamera, kuru nopirku Singapūrā kopā ar diviem objektīviem. Pamazām sāku saprast, cik daudz varu izdarīt – bildēt portretus un tuvplānus, uztaisīt asu priekšplānu uz izplūdušā fona, un ko tik vēl.”

Raitis atceras, ka 2003. gadā viņa dzīvē ienāca otrs viņam nozīmīgais padomdevējs, pirmais bija jau pieminētais treneris. “Biju nolēmis precēties, un bez visa pārējā vajadzēja arī labu kāzu fotogrāfu. Mani iepazīstināja ar Ainaru Meijeru, un mēs vienojāmies par sava veida barteru – viņš bija ar mieru mūsu kāzas bildēt par simbolisku

samaksu (samaksājot tikai par filmiņām), bet par to viņu četras reizes bija jāved pa Latviju pabildēt. Kopā ar viņu tikai tā īsti sāku aptvert, cik Latvijas daba ir interesanta! Ieraudzīju lietas, par kurām pat nebiju nojautis. Piemēram, kā pavasarī jūras malā spieto bizbizmārītes, kā kāda upe pirms ietekas citā upē ir pilnībā noklāta ar akmeņiem, kādi Latvijā ir oranži strauti (Dāvida ūdenskritums). Skatījos un sākumā nesapratu, ko Ainars tur var ņemties, cik ilgu laiku veltīt vienam kadram. Tad sāku mācīties. Braucot mēs daudz ko pārrunājām, es mēģināju iedziļināties un saprast,” stāsta Raitis.

Kad pasaulē nāca dvīņi, Raitis iegādājās pirmo digitālo “Sony” “ziepjutrauku”. Tas pavēra plašākas iespējas, jo nu jau varēja uzreiz redzēt, vai bilde ir sanākusi. Ap šo laiku internetā sāka parādīties aizvien plašāka informācija par fotogrāfēšanu. Digitālā bilde jau lēnām mina uz papēžiem analogajai. “Pētot pieejamo informāciju, biju pamanījis, ka “Canon” izlaidis jaunu DSLR kameru “Canon 30D”, bet tā maksāja 1200 mārciņu. Nolēmu – ja to kādā brīdī nocenos zem 1000 mārciņām, es to nopirkšu! Tā arī notika, Ziemassvētkos cena nokritās līdz 999. Tad sapratu, ka vajag arī zibspuldzi. Un tad jau biju iegājis azartā – vai varu arī kaut ko nopietnu nobildēt? Sapratu, cik fotogrāfam svarīga ir



tā sauktā “zelta stunda” jeb, citiem vārdiem sakot, būt īstajā laikā īstajā vietā. Un tomēr vēl zināju tik ļoti maz. Rādīju savas bildes Ainaram, viņš teica: “Forša bilde, bet sūdiģas gaismas.” Nesapratu – kā tad tā, ir taču gaišs, visu var redzēt! Jo vairāk mācījos, jo mazāk sapratu. Lasīju žurnālu “Practical Photography”, joprojām mācījos arī internetā – tikai tā ir iespējams attīstīties, bet tas, protams, aizņem laiku. Jo vairāk mācies un attīsties, parādās cita problēma – tu atkal un atkal “izaudz” no sava fotoaparāta.



Raitis atzīst, ka tomēr pienāca laiks, kad viņa bildes sāka ievērot, par tām sāka interesēties. Dvīņi dziedāja vokālajā studijā “Knīpas un knauķi”, un Raitis kļuva par pusoficiālu “knīpknauķu” fotogrāfu, nu jau viņš pasludināts par “Knīpu un knauķu” goda fotogrāfu! Taču dzīve gāja uz priekšu, un fotoaparātus sāka aizstāt telefoni. “Fotogrāfiem bija jāsāk konkurēt ar katru, kam rokā telefons. Šodien katrs ar telefonu var uztaisīt labas izšķirtspējas bildes un ievietot tās sociālajos tīklos. Par sociālajiem tīkliem – tas būtu pavisam atsevišķs stāsts. Situācijai mēģina pielāgoties arī fotokameru ražotāji, kameras kļūst aizvien kompaktākas, nu jau profesionālas fotokameras ražo bez spoguļiem, kas paver jaunas iespējas – tās ir daudz ātrākas un klusākas par “spogulenēm”. Un kur tad vēl “lidojošās kameras” jeb droni, kas mums devuši iespēju apskatīt ainavu no pavisam citas perspektīvas. Tomēr ir lietas, kas nemainās, kā jau minēju, atpakaļ nāk “maģiskās” filmu kameras. Viena 35 mm filmiņa gan maksā, sākot no desmit eiro. Taču cilvēkiem atkal gribas kaut ko taustāmu, paštaisītu, kam ir pievienotā vērtība – roku darbs, kas šodien maksā dārgi,” skaidro Raitis.

Atbalstot Raita interesi par foto lietām un vēlmi mācīties, sieva viņam uzdāvināja abonementu kursu apmeklēšanai “FotoAkadēmijā”. “Taču tajā laikā



neizdevās un neizdevās savākt kursiem nepieciešamo dalībnieku skaitu, tādēļ tā vietā akadēmija piedāvāja izbraukuma plenēru ar Latvijā pazīstamo fotogrāfu Māri Kundziņu, kurš nu jau četrus gadus iemūžina citu sauli. Māris reiz teica: "Fotogrāfija man atdarīja acis uz pasauli. Citādi būtu nodzīvojis mūžu, pasauli neieraudzījis." Foto plenērs ar Māri atkal bija kas jauns. Fotografējām dažādās vietās, tai skaitā kapos. Kas tur kapos ko bildēt? Izrādās, kapos ir labs ritms! Vai cilvēkam var ienākt prātā, kāds sakars fotografēšanai ar ritmu? Pēc izbraukuma mēs tikāmies akadēmijā un analizējām uzņemtās bildes – tas bija ļoti vērtīgs process."

Fotografēšana ir hobijs, ko var darīt paralēli pamatdarbam. Vienlaikus, ja esi akreditēts fotogrāfs, tu vari nokļūt vietās un notikumos bez maksas. Raitis ir pārliecināts – fotografēšana paplašina pasauli.

"Jau 18 gadus dzīvoju Āgenskalnā, un esmu aizrāvies ar šā rajona attīstības fiksēšanu bildēs. Piemēram, viena un tā pati vieta ik pēc pieciem gadiem. Tad jau bilde iegūst dziļāku jēgu. Veidojas stāsti, un veidojas vēsture. Tā ir unikāla iespēja, ko var dot tikai foto!" uzsver Raitis Mūrnieks.■

Sarma Kočāne

## Ekosistēmas maģija

2022. gada 1. novembrī, īstenojot IZM augstskolu konsolidācijas plānu, Latvijas Jūras akadēmija tika pievienota RTU. 2022. gada oktobrī Ministru kabinets pieņēma lēmumu par Liepājas Jūrniecības koledžas reorganizāciju, no 2023. gada 1. aprīļa arī to iekļaujot RTU ekosistēmā. Izglītības ministrijas vārdiem runājot, noslēgsies jūrniecības izglītības konsolidācija RTU ekosistēmā, vienlaikus saglabājot jūrniecības izglītības sistēmas autonomiju atbilstoši Transporta attīstības pamatnostādņem 2021.–2027. gadam.

Jūrniecības nozare smagi pārdzīvo, ka IZM nav vēlējusies uzklaut, kur nu vēl sadzirdēt nozares redzējumu par Latvijas jūrniecības izglītības sistēmas konsolidāciju. Rezultātā jūrniecības izglītība turpmāk pumpurosies Rīgas Tehniskās universitātes (RTU) ekosistēmā. Ja runājam par RTU ekosistēmu, tad tur redzētais, protams, patīkami pārsteidz: izrādās, arī Latvijā augstākās mācību iestādes var būt modernas un mūsdienu prasībām atbilstošas, ko diemžēl nevar teikt par nabaga radinieci – Latvijas Jūras akadēmiju, kas gadu no gada knapi vilkusi dzīvību.

Bet tikai laiks rādīs, vai jaunā ekosistēma būs spējīga uzlabot Jūras akadēmijas situāciju un attaisnosies akadēmijas pašreizējās vadības cerības, ka jaunais jumts ne tikai dos drošu patvērumu, bet arī neierobežos plašākas izaugsmes iespējas.

Tomēr nozare no savas pārlicības neatkāpjas: vislabākais risinājums būtu jūrniecības nozares piedāvātā jūrniecības izglītības konsolidācija, jo tagad ārpus vienotās sistēmas paliek "Novikontas" Jūras koledža un mācību centri, kas ir privātas mācību iestādes, tāpēc jautājums, vai bez tām var veidot vienotu jūrniecības izglītības sistēmu?



## LATVIJAS JŪRAS AKADEMĪJAS 28. IZLAIDUMS

**2022. gada 8. janvārī kultūras pili “Ziemeļblāzma” notika Latvijas Jūras akadēmijas 28. izlaidums. Bakalaura grādu ieguva 51 jaunais kuģu vadītājs, kuģu mehāniķis un ostu speciālists. Jūras akadēmijas rektore Kristīne Carjova sveica absolventus ar diploma saņemšanu, izteica pateicību pasniedzējiem par ieguldīto milzīgo darbu jauno speciālistu sagatavošanā un vecākiem par atbalstu, uzsverot, ka, neskatoties uz tām grūtībām un izaicinājumiem, ko pēdējo gadu laikā nācies pārvarēt, strādājot Covid-19 pandēmijas apstākļos, visiem kopā ir izdevies sasniegt labus rezultātus.**

Uzrunājot absolventus, Latvijas Jūras akadēmijas Zinātniskās padomes priekšsēdētāja JTN asoc. profesore Dr. oec. Astrīda Rijkure uzsvēra izglītības lielo lomu ikviena cilvēka profesionālās attīstības ceļā un aicināja neapstāties pie sasniegtā. Ievērojot Jūras akadēmijas tradīciju, pulksteņus ar īpašu gravējumu saņēma akadēmijas labākie studenti – kuģu vadītāju specialitātē Kristis Žukovskis un kuģu mehāniķu specialitātē Gints Kūla. Uzrunājot absolventus Latvijas Jūras administrācijas vārdā un īpaši sveicot labākos diplomdarba autorus Kristu Žukovski un Germanu Puriņu, Jānis Krastiņš atgādināja: “Būtu maldīgi domāt,







ka ar diploma saņemšanu un svinīgo izlaiduma brīdi viss jau ir galā. Patiesībā viss tikai sākas." Šo domu turpināja pasniedzējs Oļģerts Sakss, kuru studenti šoreiz bija izraudzījuši ceļa vārdu teikšanai. Pasniedzējs Sakss pauda veco patiesību, ka šodien jūrnieka profesijai ir daudz izaicinājumu: ienāk jaunas tehnoloģijas, pieaug prasības kuģošanas drošības un vides aizsardzības jomā, tāpēc izglītošanās jāturpina ik dienu visa mūža garumā.

Rīgas brīvostas pārvaldnieka vietnieks ostas attīstības jautājumos Edgars Sūna un Ventspils ostas kapteinis Gunārs Trukšāns īpaši sirsnīgus novēlējumus veltīja ostu un kuģošanas vadības specialitātes absolventiem, piemiņas veltes par labām sekmēm pasniedzot Martai Annijai Gobergai un par labāko diplomdarbu Sabīnei Kļaviņai. Par labām sekmēm pateicību saņēma



VO kapteinis Gunārs Trukšāns pasniedz piemiņas velti labākajai studentei ostu un kuģošanas vadības specialitātē.



Pulksteni ar gravējumu saņēma akadēmijas labākie studenti – kuģu vadītāju specialitātē Kristis Žukovskis (pa labi) un kuģu mehāniķu specialitātē Gints Kūla.



Antons Ikaunieks (no labās), Oļģerts Sakss, Astrīda Rijkure un Kristīne Carjova.



Absolventus uzrunā JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš.

Uldis Urtāns, bet par aktīvu sabiedrisko darbu Madara Lāsma Bedikere un Stella Tomšone-Kundziņa. Savukārt kuģošanas kompānijas LSC pārstāvji īpaši sveica tos, kas jūras praksi izgāja uz kompānijas kuģiem, un izteica cerību, ka turpināsies labi iesāktā sadarbība.

Studenti pateicās pasniedzējiem, vecākiem un visiem, kas četrarpus gadu garumā viņus mācījuši un atbalstījuši. Gadi pagāja ļoti ātri, tagad atliek attīstīt sevi tālāk un pilnā gaitā uz priekšu! Kad no zāles tika iznests Latvijas Jūras akadēmijas karogs, gaisā virmoja viena doma: vai šis kļūst par pēdējo neatkarīgās Latvijas Jūras akadēmijas izlaidumu? Bet cerība taču mirst pēdējā! Lai septiņas pēdas zem ķīja!■



# CĪŅA ŠKIET ZAUDĒTA, VAI KARĀ BŪS UZVARĒTĀJI?

**Saskaņā ar Augstskolu likuma 11. panta otro daļu un trešās daļas 2. punktu ar 2022. gada 31. oktobri reorganizēt Izglītības un zinātnes ministrijas padotībā esošo valsts izglītības iestādi, atvasinātu publisku personu – Latvijas Jūras akadēmiju – un nodot to valsts dibinātai izglītības iestādei, atvasinātai publiskai personai – Rīgas Tehniskajai universitātei. Akadēmija turpina pastāvēt kā universitātes struktūrvienība. Universitāte ir akadēmijas tiesību un saistību pārņēmēja.**

## **MINISTRU KABINETA RĪKOJUMA PROJEKTS “PAR LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJAS REORGANIZĀCIJU”**

1. Pieņemt iesniegto rīkojuma projektu.
2. Valsts kancelejai sagatavot rīkojuma projektu parakstīšanai.
3. Satiksmes ministrijai sadarbībā ar Izglītības un zinātnes ministriju triju mēnešu laikā no šā rīkojuma pieņemšanas dienas izvērtēt un, ja nepieciešams, noteiktā kārtībā iesniegt Ministru kabinetā grozījumus Ministru kabineta 2015. gada 15. decembra noteikumos Nr. 710 “Jūrnieru profesionālās sagatavošanas programmu sertificēšanas, īstenošanas un uzraudzības noteikumi”, lai nodrošinātu to attiecināmību uz Latvijas Jūras akadēmijas un Jūrskolas īstenojamajām jūrnieru profesionālās sagatavošanas programmām pēc Latvijas Jūras akadēmijas reorganizācijas.
4. Divu mēnešu laikā no šā rīkojuma pieņemšanas dienas Izglītības un zinātnes ministrijai sadarbībā ar Rīgas Tehnisko universitāti un Latvijas Jūras akadēmiju nodrošināt Sadarbības līguma starp Izglītības un zinātnes ministriju, Rīgas Tehnisko universitāti un Latvijas Jūras akadēmiju noslēgšanu. Sadarbības līgumā minot Latvijas Jūras akadēmijas integrāciju Rīgas Tehniskās universitātes ekosistēmā izstrādi, šajā līgumā paredzot Latvijas Jūras akadēmijas Jūrnierības padomes izveidi, kā arī ietverot normas par integrācijas nosacījumiem, lai saglabātu Latvijas Jūras akadēmijas autonomiju Rīgas Tehniskās universitātes ekosistēmā, nostiprinātu tās kapacitāti, tostarp materiāltehnisko bāzi.

Un viss. Neskatoties uz nozares centieniem pierādīt, cik nesaprātīgi ir Jūras akadēmiju iekļaut RTU ekosistēmā, tās argumenti IZM nešķīta pārliecinoši.



LJS pilnsapulcē spriež par jurniecības izglītības problēmām.

## **LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBAS PILNSAPULCĒ DISKUTĒJA PAR JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBAS NĀKOTNI**

Līdz šim pēdējās publiskās diskusijas par jurniecības izglītības nākotni un jurniecības mācību iestāžu pievienošanu RTU starp Izglītības un zinātnes ministriju un jurniecības nozari notika Latvijas Jurniecības savienības (LJS) pilnsapulcē 2022. gada 28. aprīlī, kurā piedalījās IZM Augstākās izglītības, zinātnes un inovāciju departamenta direktors Dmitrijs Stepanovs, Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktore Laima Rītuma, Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, Latvijas Jūras akadēmijas rektore Kristīne Carjova, Liepājas Jurniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis, "Novikontas" Jūras koledžas izpilddi-

rektors Dmitrijs Semjonovs, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents Jāzeps Spridzāns, kā arī kuģu kapteiņi, vecākie mehāniķi un jurniecības nozares speciālisti.

## **IZGLĪTĪBAS UN ZINĀTNES MINISTRIJA NEVĒLAS DZIRDĒT JŪRNICĪBAS NOZARES VIEDOKLI**

"Izglītības un zinātnes ministrija sadarbībā ar Satiksmes ministriju ir ieinteresēta attīstīt tādu jurniecības izglītības sistēmu, kas būtu kvalitatīva, starptautiski konkurētspējīga ar augstu reputāciju un prestižu. Lai tas notiktu, ir jānotiek pārmaiņām, pārņemot labo praksi no citu valstu pieredzes un jāmācās no citviet pieļautajām kļūdām, veicot strukturālas reformas augstākajā izglītībā. Ministrija uz jurniecības izglītības attīstību skatās ilgtermiņā, lai institūcija, kas īsteno šīs studiju programmas, būtu ar augstu attīstības potenciālu, ilgtspējīga, pieejama. Izglītības pieejamība nav saistīta ar izglītības iestāžu skaitu, kas to piedāvā, bet izglītības pieejamību nosaka atbalsta sistēmas, izglītības ieguves formu elastība, iespējas izglītības turpināšanai un iespējas dažādiem karjeras attīstības ceļiem. Ministrijas piedāvātais jurniecības izglītības attīstības modelis, integrējot akadēmiju kā atsevišķu struktūrvienību



Rīgas Tehniskās universitātes ekosistēmas ietvarā, to būs spējīgs nodrošināt daudz lielākā mērā, nekā saglabājot esošo fragmentētu monopofila iestāžu modeli. Jauno tehnoloģiju ienākšana jūras transportā paaugstina konkurences nosacījumus jūrniecības darba tirgū, tāpēc svarīgs nosacījums ir jūrniece profesionālās sagatavošanas iestāžu kapacitātes nostiprināšana un jūrniecības izglītības specifikai un starptautiskajām prasībām atbilstošas materiāltechniskās bāzes nodrošināšana, kā arī spēja iesaistīties transporta nozares izglītības un pētniecības attīstībā un atbalstīt inovatīvu tehnoloģiju izmantošanu. Minēto vispilnvērtīgāk ir iespējams nodrošināt, koncentrējot jūrniecības izglītību vienotā institucionālā ietvarā,” savā uzrunā klātesošajiem teica Dmitrijs Stepanovs.

## NOZARE NORAI DA MINISTRIJAS ARGUMENTUS

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents Jāzeps Spridzāns par sakārtotu un konsolidētu Latvijas jūrniecības izglītības sistēmu cīnās jau vairāk nekā desmit gadus, un visu šo laiku ir pastāvējuši draudi Jūras akadēmiju pievienot RTU. “Rikojuma projektā piedāvātā jūrniecības izglītības iestāžu reorganizācija, iekļaujot tās RTU ekosistēmā, nav pieņemama jūrniecības sabiedrībai, par ko nozares darba devēji un ņēmēji, nozares NVO, akadēmijas absolventi un studenti pēdējā gada laikā daudzreiz ir vērsušies ar vēstulēm gan IZM, gan citās valsts institūcijās. Tā ir pilnīgā pretrunā ar nozares izstrādāto un IZM iesniegto jūrniecības izglītības iestāžu konsolidācijas modeļa projektu, kas paredz veidot autonomu konsolidētu jūrniecības iestāžu sistēmu vienotā blokā un atbilstošā jūrniecības ekosistēmā. Tieši šis modelis dotu iespēju turpināt attīstīt kvalitatīvu starptautiski reglamentētu jūrniecības izglītību, konsolidēt jūrniecības mācībspēkus un specifisko materiāltechnisko nodrošinājumu, kas nepieciešams jūrniecības programmu īstenošanai. Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija kategoriski neatbalsta IZM piedāvāto reorganizācijas modeli un iebilst pret tā tālāku virzību izskatīšanai Ministru kabinetā. Latvija ir neliela valsts cilvēku skaita ziņā, bet mēs esam ceturtā lielākā jūrniecības nācija pasaulē. Latvijas jūrniece prestižs ir ļoti augsts, tāpēc nav saprotama ministrijas retorika attiecībā uz akadēmijas nākotni. Stepanova kungs minēja, ka, iekļaujot akadēmiju RTU



Jāzeps Spridzāns.



Ainārs Austrums.

sastāvā, tiks veicināta Latvijas jurnieciņas izglītības stabilitāte un ilgtspēja, jaunā normatīvā regulējuma ietvaros tā varēs koncentrēties uz kvalitatīvu studiju nodrošināšanu nozares vajadzībām un akadēmijai būs iespēja izmantot RTU identitāti. Atvainojiet, Latvijas Jūras akadēmijai jau ir sava identitāte un vārds, ko ļoti labi pazīst starptautiskajā jurnieku darba tirgū, kur neko nenozīmē RTU identitāte, tāpēc nedomāju, ka RTU vārds varētu dot kādu labumu.

Jurnieciņas nozare daudzus gadus ir strādājusi, meklējot labāko jurnieciņas izglītības modeli. Šajā procesā bi-

ja iesaistīti nozares labākie speciālisti, un mēs centāmieš pārliecināt IZM par šī modeļa dzīvotspēju, tomēr neviens pat nav centies iedziļināties jurnieciņas izglītības specifiskā, vajadzībās un nākotnes iespējās. Kāds ministrijas ierēdnis jau pirms laba laika man teica, ko nu es un jurnieciņas nozare cīnāmieš, jautājums jau sen ir izlemts, ministrijas ir vienojušās un atpakaļceļa vairs nebūs. Jādomā, ka šis ierēdnis tiešām zināja, par ko runā, jo tā steiga, ar kādu notiek Jūras akadēmijas pievienošanas process, liecina par IZM ieinteresētību, bet jurnieciņas nozare aicina šo procesu nesasteigt, ir vajadzīgs laiks vismaz līdz 2023. gada beigām, lai kompetenta darba grupa veiktu pētījumus par to, vai un kādu efektu dos IZM piedāvātā Jūras akadēmijas pievienošana RTU. IZM šodien nav kompetenta atbildēt uz šiem jautājumiem, jo starptautiskā kuģošanas nozare ir viena no sarežģītākajām nozarēm, lai to izprastu, nepietiek būt IZM ierēdnim. Tam ir vajadzīga ne tikai Latvijas likumu, bet arī starptautiskās likumdošanas pārziņāšana, ir jāpārziņa starptautiskās konvencijas, jābūt starptautiskā darba pieredzei, nepieciešama piedalīšanās Starptautiskās Jurnieciņas organizācijas darbā. Jurnieciņas nozare – tas tiešām ir ļoti nopietni, un ja mēs šodien pieņemsim nepārdomātus, nekompetentus un kļūdīgus lēmumus, pazaudēsim Latvijas jurnieciņu, ko gandrīz pirms simt sešdesmit gadiem iedibināja Krišjānis Valdemārs,” sacīja kapteinis Spridzāns.

## **JŪRAS AKADĒMIJA PIEPRASA AUTONOMIJU**

Latvijas Jūras akadēmijas rektore Kristīne Carjova uzsvēra, ka pēdējie divi mācību gadi nav bijuši viegli nevienam, taču akadēmijas pasniedzēji un studenti grūtības spējuši pārvarēt. Papildus visām citām problēmām klāt nācis vēl akadēmijas reorganizācijas jautājums.



“Latvijas Jūras akadēmija Izglītības un zinātnes ministrijai ir sniegusi savus iebildumus gan par pirmo reorganizācijas versiju, kas tika sūtīta mums saskaņošanai, gan arī par jaunāko ministrijas piedāvāto reorganizācijas versiju, kas atsūtīta uz otrreizēju saskaņošanu. Akadēmija iebilst pret tādu formulējumu, kas nedod Jūras akadēmijai nepieciešamo autonomiju, kā to nosaka Transporta attīstības pamatnostādnes. Nepieņemam formulējumu, kurā akadēmija tiek nosaukta par Rīgas Tehniskās universitātes fakultāti, tāpat iebilstam arī pret formulējumu par LatJA jūrskolu. Esam tikušies arī ar Satiksmes ministrijas pārstāvjiem un pauduši savu redzējumu par akadēmijas nākotni un nepieciešamību nodrošināt tai visaugstāko suverenitātes pakāpi un iespējamo autonomijas līmeni. Akadēmijā stādā



LJS pilnsapulcē Dmitrijs Stepanovs izklāsta IZM viedokli par Jūras akadēmijas pievienošanu RTU.

darba grupa, kas iespēju robežās pēta un analizē Izglītības ministrijas atsūtītos dokumentus, bet diemžēl parasti ministrija šim procesam nedod vairāk kā piecas sešas dienas. Tas, protams, ir nepietiekams laiks, lai varētu pilnvērtīgi komentēt tik svarīgu un apjomīgu dokumentu. Jāteic paldies Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijai un Latvijas Jūrnieceības savienībai, kas aktīvi iesaistījušās diskusijās, un no savas puses varu teikt, ka visi iebildumi, par ko reorganizācijas sakarā runā šīs sabiedriskās un arī profesionālās jūrnieceības organizācijas, pilnībā sakrīt ar akadēmijas viedokli. Bez šo iebildumu ievērošanas nav iedomājams Jūras akadēmijas reorganizācijas process. Ja nosacījumi par autonomiju netiks ņemti vērā, tad arī integrācija nav iespējama,” viedokli pauda Kristīne Carjova.

## LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽA AICINA PIENĒMT SAPRĀTĪGUS UN IZSVĒRTUS LĒMUMUS

Kā norādīja Liepājas Jūrnieceības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis, koledža ir vēl grūtākā situācijā nekā akadēmija, jo ir tieši pakļauta Izglītības un zinātnes ministrijai.

“Esmu militārs cilvēks, vienmēr teikšu “tieši tā” un pildīšu komandiera pavēli, lai kāda tā būtu, tāpēc varu teikt, ka Liepājas Jūrnieceības koledža turpinās darbu, lai kāds lēmums tiktu pieņemts,” sacīja Vladimirs Dreimanis. “Cits jautājums, cik saprātīgs un tālredzīgs būs šis lēmums un ko tas dos jūrnieceības



nozares kopīgajām interesēm. Pašlaik izskatās, ka, lai ko jūrniecības nozare iebilstu pret nepārdomātu lēmumu pieņemšanu, Izglītības ministrija izliekas, ka klausās, bet patiesībā nevienu iebildumu neuzskata par tik svarīgu, lai to respektētu un ņemtu vērā. Latvijas jūrnieki šobrīd ir vienīgie, kas vēl palikuši pāri no Latvijas jūrniecības, jo pārējais viss jau ir sekmīgi nolikvidēts. Arī ostas dzīvo pašas savu dzīvi, atrauti no nozares, tāpēc arī nav vienota redzējuma par nozares attīstību.

Varbūt tiešām būtu saprātīgi šo reorganizācijas jautājumu nesasteigt, bet noteikt pārejas periodu līdz 2024. gadam, lai patiešām varētu izanalizēt jūrniecības izglītības attīstības standartus un nonākt pie secinājuma, ko un kā darīsim, lai jūrniecības izglītība sasniegtu augstākos standartus. Piekrītu viedoklim, ka nav pamatojuma Jūras akadēmijas pievienošanai RTU, ir tikai frāzes, ka būs labāk, bet nekur nekas nav teikts par finansējumu, kas tiks ieguldīts jūrniecības izglītībā, lai tā tiešām kļūtu labāka.”

Par to, ka pietrūkst reorganizācijas projekta analīzes un finanšu aprēķinu, runāja arī LJA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš.

“Ja arī pieļaujam, ka Izglītības un zinātnes ministrijas nodomi ir cēli un vērsti uz attīstību, nozare šos ministrijas nodomus nesaprot. Arī pats esmu vairākkārt lūdzis ar skaitļiem pamatot reorganizācijas ieguvumus un parādīt uz analītiku balstītus finanšu aprēķinus, bet līdz pat šim laikam neko tādu neesmu saņēmis. Šķiet, situācija kļūst destruktīva, jo pēdējos reorganizācijas projekta labojumos un Ministru kabineta rīkojumā parādījies teksts, kurā nepārprotami teikts, ka Latvijas Jūras akadēmija ir Rīgas Tehniskās universitātes fakultāte, tātad nevar būt ne runas par autonomijas saglabāšanu. Īsti nav saprotams, kur uzradies šāds formulējums, jo tādu variantu vispār neesam apsprieduši nevienā diskusijā. Visu laiku tika runāts par to, ka akadēmija ir autonoma RTU struktūra, bet Ministru kabineta apstiprināšanai sagatavotajā variantā pēkšņi parādās, ka akadēmija ir RTU fakultāte. Manuprāt, tā ir negodprātīga rīcība, un jūrniecības nozare šādu iespēju nepieļauj un tādām variantam nevar piekrist. Nozare nav guvusi skaidrību, kur ministrija redz ieguvumus, kādi būs šie ieguvumi, kā Jūras akadēmija attīstīsies un kur tiks ņemts finansējums? Pateicoties savam amatam, esmu gana labi informēts par visiem šiem procesiem, bet nevienā no dokumentiem neesmu redzējis neko citu kā tikai tukšas frāzes, jo nekas konkrēts, izpētē balstīts un ar skaitļiem pamatots šajos dokumentos nav izlasāms. Kaut ko varēs koplīgot, kaut kas varēs attīstīties, bet kas tieši tas būs un kā tieši tas notiks, par to nav ne vārda. Un otra liela, par ko varu piekrist nozares pārstāvju viedoklim, ir nesaprotamā steiga, ar kādu šis jautājums tiek dzīts uz priekšu.”

## BEIGU AKORDI

Ministru kabinets noteicis, ka Izglītības un zinātnes ministrijai līdz 2022. gada 1. jūlijam jāizveido akadēmijas reorganizācijas komisija, iekļaujot tajā





Doma baznīcā iesvēta Latvijas  
Jūras akadēmijas karogu.



LatJA 2022. gada izlaidumā iznes  
akadēmijas karogu. Vai tas būs pēdējais  
izlaidums zem pašu karoga?

akadēmijas, Izglītības un zinātnes ministrijas, Satiksmes ministrijas, Rīgas Tehniskās universitātes, akadēmijas studentu padomes, kā arī akadēmijas un Rīgas Tehniskās universitātes arodorganizāciju pārstāvjus un Rīgas Tehniskās universitātes studentu parlamenta pārstāvjus. Reorganizācijas komisijai līdz 2022. gada 31. augustam jāveic akadēmijas materiālo un finanšu līdzekļu inventarizācija, jānosaka kustamās mantas vērtība, kā arī prasību un saistību apjoms. Līdz 2022. gada 31. augustam jāizstrādā un jāiesniedz izglītības un zinātnes ministram apstiprināšanai akadēmijas reorganizācijas plāns, līdz 2022. gada 31. oktobrim jānodrošina akadēmijas finanšu līdzekļu, bilancē esošās kustamās mantas, lietvedības un arhīva nodošana Rīgas Tehniskajai universitātei un līdz 2022. gada 30. novembrim jānodrošina slēguma bilances sagatavošana.

Izglītības un zinātnes ministram līdz 2022. gada 15. septembrim iesniegt Ministru kabinetā ar akadēmijas reorganizāciju saistītos tiesību aktu projektus.■

Sagatavoja Anita Freiberga



# JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBA: UZ LIELĀS MAGISTRĀLES, KRUSTCELĒS VAI BEZDIBENA MALĀ?

**Latvijas Jūras akadēmijas pievienošana Rīgas Tehniskajai universitātei ir noticis fakts, un pilnīgi skaidrs, ka nekāda atpakaļgaita netiks ieviesta. Tagad varam nolikt malā visas tās kaislības, kas virmoja pirms šī notikuma, un aizmirst to, kā bija, jo ir iestājusies jauna realitāte ar jauniem noteikumiem. Sākot no 2022. gada 1. novembra, vajadzētu būt skaidrībai, kas tad tālāk notiks ar akadēmijas pasniedzējiem, studentiem, finansējumu un sadarbību ar nozari, taču izskatās, ka pagaidām par to visu runāt ir stipri vien pārāgri. Tāpēc bez liekām kaislībām visu pēc kārtas par to, kas publiski pateikts un zināms.**

2022. gada 21. oktobrī RTU telpās un tiešsaistē notika preses konference, par kuru no žurnālistu puses bija nulles interese un jautājumi preses konferences rīkotājiem – Izglītības un zinātnes ministrijas Augstākās izglītības un inovāciju departamenta direktoram Dmitrijam Stepanovam, Rīgas Tehniskās universitātes rektoram Leonīdam Ribickim, tobrīd vēl Latvijas Jūras akadēmijas rektorei Kristīnei Carjovai un RTU attīstības prorektoram Artūram Zepam nāca tikai no žurnāla “Jūrnieks”. Būtībā preses konference notika tikai ķeksīša pēc, tā teikt, atskaitei, bet jābūt objektīvai – prieks un pat sajūsma no reformas virzītāju un īstenotāju puses bija patiesi liels.

Dmitrijs Stepanovs: “Vispirms gribētu sveikt Rīgas Tehniskās universitātes un Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzēju un studējušo saimi ar šo lielo notikumu, kurā LJA pievienojas RTU zinātnes universitātes ekosistēmai. Šis lēmums ir ļoti rūpīgi sagatavots, esam veidojuši daudzas darba grupas un sadarbojušies ar Augstākās izglītības padomi, bet jo īpaši ar abām augstskolām, lai sagatavotu individualizētu, tieši LJA nozarei pielāgotu risinājumu, kur galvenais nosacījums, virzot LJA pievienošanu, bija nodrošināt, lai jūras speciālistus arī turpmāk sagatavotu atbilstoši starptautiskajiem standartiem. Tieši tāpēc LJA pastāvēs kā atsevišķa RTU struktūrvienība vai iestāde, saglabājot savu identitāti, tradīcijas, personālu un atrašanās vietu. Tāpat LJA un RTU būs tiesīgas iesniegt projekta pieteikumu atveseļošanas noturības mehānismā, kur paredzēti tieši mērķēti konsolidāciju atbilstošie projekti, lai nodrošinātu personāla



atjaunotni, pētnieciskās un tehnoloģiskās pārneses kapacitātes stiprināšanu un, protams, studiju procesam nepieciešamā aprīkojuma un dažādu digitālo risinājumu izstrādi. Pieņemot šādu nozīmīgu lēmumu, esam respektējuši transporta attīstības pamatnostādnes noteikto, ka jūrniecības izglītība jānodrošina autonomā sistēmā. Tieši tāpēc Ministru kabinets ir pieņēmis lēmumu no 2023. gada aprīļa RTU ekosistēmā iekļaut arī Liepājas Jūrniecības koledžu, lai nodrošinātu, ka jūrnieku sagatavošanas sistēma būtu sakārtota, savstarpēji saistīta, vienota un vērsta uz attīstību. Paldies visām iesaistītajām institūcijām, ar kurām kopā esam veikuši lielu darbu, bet jāatzīst, ka darāmā vēl ir daudz.”



Dmitrijs Stepanovs (no kreisās), Leonīds Ribickis, Kristīne Carjova un Artūrs Zeps.

Leonīds Ribickis: “Gribētu teikt, ka LJA pievienošana RTU ir izdevīga abām pusēm, pirmkārt jau tāpēc, ka LJA mācību spēki var papildus iegūt milzīgu zinātnisko infrastruktūru, kāda ir mums Ķīpsalas studentu pilsētiņā, lai veiktu savus zinātniskos pētījumus noteiktās jomās. Zinātniskās pētniecības laukā kopā ar LJA speciālistiem varam aktīvi pieteikties dažādos jūras izpētes projektos, kas līdz šim bija lauciņš, kurā RTU nestartēja. Ir noslēgti jau vairāki sadarbības līgumi ar citām tehnoloģiskajām augstskolām, kuru sastāvā ir Jūras akadēmijas vai līdzīgas institūcijas. Mēs esam aktīvi sadarbojušies ar LJA administrāciju, lai viens par otru vairāk uzzinātu un izzinātu, kā labāk integrēt LJA pārvaldības sistēmu RTU, saglabājot visu to, kas nepieciešams jūrniecības izglītībai, lai to stiprinātu. Atliek novēlēt un cerēt, ka kopā kļūsim stiprāki, ka pētniecība jūrniecības un kuģniecības jomā būs ar pieaugošu tendenci.”

Kristīne Carjova: “Mēs esam ievērojama notikuma priekšvakarā, un tas ir liels brīnums, ka vienas minūtes laikā viena neliela augstskola var kļūt par universitāti, saglabājot savu nosaukumu un suverenitāti, savas tradīcijas un logo. Vēlos pateikties visiem kolēģiem par to, ka esam paveikuši milzīgu darbu. Mēs gaidām jaunu dzīvi un skatāmies nākotnē. Akadēmija vienmēr ir attīstījusies, bet tagad mēs sagaidām turbo attīstību un ceram, ka Izglītības un zinātnes ministrija sekos procesiem. Tēlaini runājot, lai mums visiem ir jaunas buras!”



Artūrs Zeps: "Līdz 31. oktobrim tika nodrošināta LJA integrācija RTU. Lai tas būtu iespējami produktīvi, esam saslēguši detalizētu sadarbības līgumu, atrunājot visas pārvaldības, attīstības un citas lietas, kas tālāk skars LJA darbību RTU ekosistēmā. Saskaņā ar Ministru kabineta rīkojumu RTU ir LJA tiesību pārņēmēja, kas nozīmē, ka RTU ietvaros arī turpmāk LJA turpinās īstenot visas līdz šim akreditētās studiju programmas un studiju process turpināsies, kā tas bija līdz šim. Jaunajā formātā RTU pārņem darba tiesiskās attiecības, tiek pārņemtas visas saistības pret studējošajiem un izglītojamajiem un iepriekš noslēgtajos studiju līgumos netiek veiktas nekādas izmaiņas. RTU pārņem visas LJA saistības. Praktiski tas nozīmē, ka LJA identitāte tiek saglabāta, bet noņemts administratīvais slogs.

Jūrniecības izglītības tālākā attīstība ir cieši saistīta ar jūrniecības nozari, tāpēc tiks veidota jūrniecības padome, kas noteiks stratēģiju. Īpašs akcents tiek likts uz atbilstošas kvalitātes vadības sistēmas īstenošanas saglabāšanu, un RTU uzdevums ir parūpēties, ka tā tiek integrēta un kļūst par neatņemamu sastāvdaļu no lielākas RTU kvalitātes vadības sistēmas, nodrošinot visas starptautiskās konvencijas par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu. Ne mazāk svarīgs jautājums ir, kas tad palīdzēs LJA īstenot plānus, un atbilde ir – tas būs attīstības finansējums, jo LJA, kļūstot par RTU ekosistēmu, pieejams atveseļošanās finansējums, aptuveni septiņi miljoni eiro, ko varēs ieguldīt akadēmijas attīstībā, piemēram, infrastruktūrā, kas līdz šim ir bijis liels izaicinājums, kā arī skatīties, kā attīstīt cilvēkresursus un veidot ciešāku sadarbību ar industriju, un pie tā esam nopietni strādājuši."

## **ATBILDES UZ JŪRNICĪBAS NOZARES JAUTĀJUMIEM**

**– Reorganizācija notiek bez saskaņošanas ar jūrniecības nozari, kurai ir bažas, ka jaunajā ekosistēmā tādai reglamentētai izglītības jomai kā jūrniecības izglītība nevarēs nodrošināt STCW konvencijas prasību ievērošanu.**

RTU rektors Leonīds Ribickas uzskata, ka šādam jautājumam vispār nav pamata. "Mūsu ekosistēmā jau ilgu laiku ir reglamentēta aviācijas nozare, ko es uzskatu par vēl nopietnāk reglamentētu nekā jūrniecība, jo, ja nepareizi vada gaisa kuģi, tad tas krīt. Līdz 1994. gadam LJA jau bija RTU sastāvā un realizēja savas programmas atbilstoši STCW prasībām, tāpēc negribētu, lai šis jautājums tiktu kaut kādā veidā pastiprināts. Arī Igaunijas Jūras akadēmija atrodas Tallinas Tehnoloģiju universitātes sastāvā, un tās darbība šajā ekosistēmā ir pat desmitkārtīgi uzlabojusies, salīdzinot ar laiku, kad tā bija viena."

Dmitrija Stepanovs no savas puses piebilda, ka STCW konvencija nekad nav noteikusi, kāda tipa augstskolā tiek realizēta jūrniecības izglītība. "Latvijā tā tradicionāli tikusi realizēta divās koledžās un vienā augstskolā. Virzot šo projektu, mēs kā ministrija esam daudz ko iemācījušies saistībā ar jūrniecības nozari.



Esam sapratuši, ka jūrniecības sabiedrisko organizāciju skaits ir ļoti liels, vairāk nekā divdesmit, un tikai ar divām – Latvijas Jūrniecības savienību un Latvijas Kuģu kapteiņu asociāciju netika panākts vienots viedoklis un saņemts atbalsts. Bet mums bija ļoti būtiski, ka Satiksmes ministrija un Jūras administrācija redz risinājumu, lai neradītu problēmas. Mēs šo risinājumu esam atraduši, neskatoties uz LJS un LKKA iebildumiem. Jūrniecības padome stiprinās šo sadarbību, un mēs uz sadarbību aicinām gan LJS vadītāju Robertu Gailīti, gan Kapteiņu asociācijas prezidentu Jāzepu Spridzānu, jo visiem ir jāiet uz priekšu.”

Artūrs Zeps, atbildot uz jautājumu, atsaucās uz pārrunām ar Jūras administrāciju. “Esam iepazinušies ar iepriekšējiem izvērtējumiem un redzējuši, kādi ir bijuši Jūrnieku reģistra iebildumi un aizrādījumi, un tās ir lietas, pie kurām būs nopietni jāpiestrādā. Viens no svarīgākajiem punktiem ir administratīvā atbalsta nodrošināšana studiju procesā, kā arī nepietiekami ieguldījumi infrastruktūrā, tai skaitā dažādos simulatoros. Bet tagad būs pieejams finansējums, kas reāli ļaus ieguldīt naudu tieši šo problēmu risināšanā, jo tas būs viens no lielākajiem ieguldījumiem infrastruktūrā.”

Kristīne Carjova uzsvēra, ka LJA realizē studiju un mācību programmas saskaņā ar STCW konvencijas prasībām un turpinās šīs programmas nodrošināt, kas ir ierakstīts arī Ministru kabineta rīkojumā un trīspusējā sadarbības līgumā, ko noslēdza Izglītības un zinātnes ministrija, RTU un LJA. “Vēlos kļiedēt bažas, ka mācību procesā kaut kas varētu būt neatbilstošs konvencijas un normatīvo aktu prasībām.”

**– Tagad zinām, ka no atvērēšanas naudas būs pieejami septiņi miljoni eiro. Kādā laika griezumā šī summa būs pieejama un kādos termiņos to vajadzēs apgūt?**

Runājot par konsolidācijas granta septiņiem miljoniem eiro, Artūrs Zeps informēja, ka gadījumā, ja šo projektu nepagarinās, finansējumu vajadzēs apgūt līdz 2026. gadam. “Būtiski atzīmēt, ka LJA iegūst tiesības saņemt to finansējumu, ko līdz šim nav saņēmusi, un tas ir regulārs zinātnes bāzes finansējums, lai nodrošinātu Jūras akadēmijas pētniekiem zinātnisko darbu un sagatavotos zinātniskā darba starptautiskajam izvērtējumam, kā arī snieguma finansējumu studiju kvalitātes nodrošināšanai.”

**– Vai varat pateikt, kāds tuvākajos gados būs LJA budžeta finansējums?**

Dmitrijs Stepanovs: “Mēs esam definējuši, ka minimālais finansējums netiks samazināts. Izglītības un zinātnes ministrija turpina saskaņošanas procesu Ministru kabinetā par augstākās izglītības finansēšanu, un LJA šo finansējumu saņems atbilstoši savai studiju specifikai, bet pašlaik nevaram pateikt, kāds tieši būs šis finansējums, jo ir jāsaņem akcepts no Ministru kabineta par augstākās izglītības finansēšanu.”■



## EMOCIJAS BIJA SASPĪLĒTAS ABĀS PUSĒS

**2023. gada janvārī būs pirmais Latvijas Jūras akadēmijas absolventu izlaidums, kur jaunie speciālisti nesaņems vis akadēmijas, bet gan Rīgas Tehniskās universitātes diplomus. “Mūsu galvenais un lielākais uzdevums ir nodrošināt, lai jaunie speciālisti varētu saņemt diplomu un kvalifikācijas atzīšanas dokumentu, tāpēc ļoti ceru, ka tiks atrisināti visi tehniskie jautājumi, ka atradīsim kopīgu valodu ar Jūrnieku reģistru, kas precīzi nedefinēs tās prasības, kas mums ir jāievēro, bet pārējie jau ir tehniskie jautājumi, lai izlaidums visiem būtu svētki,” intervijā teica RTU attīstības prorektors ARTŪRS ZEPS. Viņš arī informēja, ka pēc Latvijas Jūras akadēmijas (LatJA) pievienošanas Rīgas Tehniskajai universitātei (RTU) 2022. gada 1. oktobrī akadēmijas rektore Kristīne Carjova ieņem direktora vietas izpildītājas amatu līdz laikam, kad nākamā gada aprīlī vai martā, kas saskan ar viņas amata termiņa beigām, tiks vēlēts jauns akadēmijas vadītājs, kuram būs vēlama, bet ne obligāta prasība – doktora grāds, un, izvērtējot amata pretendentes, akadēmijas Jūrniecības padomei, kas pašlaik vēl nav izveidota, būs iespējas maksimāli ietekmēt šo procesu.**

**– Pagājuši jau divi mēneši, kopš Jūras akadēmija iekļauta RTU ekosistēmā. Ko varat teikt, kā pagājis šis laiks, kādas iegūtas atziņas, vai nākusi apjaušana, kur esat iekūlušies?**

– Negribētu to nosaukt par iekulšanos. Šajā laikā lielu uzmanību esam veltījuši integrācijas procesam, kas bija jāveic saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem, un esam likuši uzsvāru uz divām būtiskām lietām: lai darbinieki, kuri turpina strādāt Jūras akadēmijā, tiktu pilnībā integrēti un zinātu visu, kas ar viņiem notiek un kādi ir darba nosacījumi, un otrs, lai visiem studējošajiem būtu iespējams turpināt uzsāktās studijas un mācību gaitas. Te gan ir bijušas dažas aizķeršanās, bet tas nav bijis nekas tāds, kas varētu būtiski traucēt šo procesu.

**– Tomēr pasniedzēji sūdzas, ka joprojām trūkst informācija par to, kas viņus īsti sagaida jaunajā sistēmā, tāpat viņi ir neapmierināti, ka tagad tiek samazinātas slodzes, līdz ar to samazinās arī atalgojums.**

– Grūti komentēt par slodžu samazināšanu, jo tehniski nav bijušas izmaiņas studiju programmu īstenošanā, un tas nozīmē, ja pasniedzējs noteiktā apjomā bija sācis savas programmas docēšanu, tad viņš tieši tādā apmērā to turpina



Artūrs Zeps.

darīt. Iespējams, tie varētu būt kādi gadījumi, kam ir atsevišķs skaidrojums, bet tā tam nevajadzētu notikt.

Kas attiecas uz informāciju, tad mēs diezgan aktīvi cenšamies strādāt pie informācijas nodošanas, īstenojot to dažādās platformās, un par visu cenšamies informēt gan Jūras akadēmijas, gan Tehniskās universitātes pasniedzējus, tāpat par reorganizācijas jautājumiem esam diskutējuši ar nozares pārstāvjiem. Darām visu iespējamo un esam atvērti vēl lielākai sadarbībai, taču jāsaprot, ka notiek reorganizācija, tāpēc var gadīties, ka ne vienmēr visa informācija līdz galam ir pieejama.

**– Vai šajā laikā esat identificējuši kādas problēmas, kas saistītas ar Jūras akadēmijas funkciju pildīšanu?**

– Esmu lasījis Jūrnieku reģistra iepriekšējo gadu atzinumus par to, kādi trūkumi Jūras akadēmijai būtu jānovērš un kas jāpilnveido, un no šiem atzinumiem ļoti labi var spriest par akadēmijā notiekošo. Protams, viens no sāpīgākajiem jautājumiem ir simulatori, un tas attiecas arī uz Liepājas Jūrniecības koledžu, bet ir arī vairākas citas lietas, piemēram, Mācību centra darbība, studiju kursu apraksti un vēl citas lietas, kas pamatā ir jautājums, cik efektīvi tiek izmantoti administratīvie resursi. Un šajā kontekstā var rasties jautājums, kāpēc iepriekš akadēmija saskārusies ar tiem vai citiem izaicinājumiem. Viena no



lietām, ko esam identificējuši, ir tas, ka akadēmijai tīri tehniski pietrūcis cilvēku, par ko pārliecinājāmies arī pievienošanās gaitā. RTU pusē bija cilvēki, kas nodarbojās, piemēram, ar nepieciešamās informācijas sagatavošanu, turpretī akadēmijā tiešām bija jūtams resursu, tai skaitā cilvēkresursu trūkums. Papētījām arī to, kā Jūras akadēmijai ir veicies ar komunikācijas aktivitātēm, un jāatzīst, ka ar to ir bijis samērā bēdīgi, jo lielā mērā to nav ļāvis darīt ierobežotais budžets. Esam runājuši ar Jūras administrācijas pārstāvjiem, kuri arī atzina, ka Jūras akadēmija nav iesaistījies nozares aktivitātēs, kā tas ir bijis senāk, tāpēc šajā ziņā noteikti saskatu lielas iespējas.

**– Jūrnieku reģistrs sevi pozicionē kā STCW konvencijas stingru uzraugu, un ir skaidri pateicis, ka nav gatavs pievērt acis uz iespējamām atkāpēm no konvencijas prasību ievērošanas. Vai esat drošs, ka Jūras akadēmija RTU ekosistēmā ir pilnībā gatava ievērot šo standartu?**

– Vispirms gribētu teikt, ka vēlētos pozitīvi skatīties uz konstruktīvas sadarbības iespējām, tāpēc par šo jautājumu esmu runājis ar Jūrnieku reģistra vadītāju Jāzepu Spridzānu, kurš atzina, ka iepriekšējos gados ne vienmēr esošās nepilnības, kas pamatā saistītas ar komunikācijas trūkumu, studiju aprakstiem un organizatoriskām lietām, bijušas izgaismotas, cerot uz darba pilnveidošanu. Mūsu Studiju departaments un Kvalitātes departaments ir iesaistīti procesā un pārskata katru Jūrnieku reģistra aizrādījumu, lai maksimāli novērstu tos trūkumus, par ko bijuši aizrādījumi. Tomēr rēķināmies, ka Jūrnieku reģistrs no mums visu ļoti stingri prasīs, jo, būsīm godīgi, mēs runājam par reglamentētu profesiju, tāpēc Jūrnieku reģistra pienākums ir procesu stingri uzraudzīt, taču mēs sagaidām, ka tas ne tikai sekos prasību izpildei, bet arī palīdzēs mums atrisināt tos jautājumus, ko iesākumā līdz galam nezināsim.

Emocijas ir bijušas saspīlētas abās pusēs, bet tagad pats svarīgākais būtu ar vēsu prātu visu pārdomāt, tomēr apzināmies, ka pamatā ir STCW konvencijas prasības, ko nevaram un arī negrasāmies ignorēt.

**– Viens no ļoti svarīgiem instrumentiem, kas būtiski ietekmēs LatJA darbību RTU ekosistēmā, noteikti būs Jūrniecības padome.**

– Esam tikuši līdz jaunveidojamās padomes provizorisksadalījumam, bet, ņemot vērā, ka joprojām notiek tehniskais darbs, vēl neesam uzrunājuši konkrētus cilvēkus, kuri varētu strādāt padomē, taču ceru, ka tuvākajā laikā tas tiks izdarīts. Padomes sastāva veidošanā esam ievērojuši divus būtiskus principus: lai viens no diviem Jūras akadēmijas pārstāvjiem noteikti būtu ārējais pārstāvis, un arī akadēmijas pārstāvis ir iekļauts padomē, lai tad, kad tiek apspriestas akadēmijas lietas, piemēram, kā pilnveidot mācību procesu, akadēmijas pārstāvis varētu atbildēt uz jautājumiem un akadēmijas argumenti tiktu uzklauti. Domāju, ka tas ir konstruktīvs veids, kā risināt problēmas.

**– Jūrniecības nozarei ir ļoti svarīgi saprast, kāda tieši būs nozares ietekme padomes darbā, jo kompetence, protams, ir nozares pusē?**





– Pilnīgi noteikti, un te ir vairākas būtiskas lietas. Viena ir jūrniecības izglītības stratēģijas veidošana, un vēlos teikt, ka tagad ir pavērusies iespēja skatīties uz jūrniecības izglītību kopumā, ne tikai runāt atsevišķi par Jūras akadēmiju vai Liepājas Jūrniecības koledžu. Pateicoties apstākļiem un pārmaiņām, kas ne vienmēr visiem ir ērtas un pieņemamas, tomēr ir izveidojusies situācija, ka tagad var runāt par izmaiņām, pārskatīt studiju programmas, iespējams, atrast plašāku sadarbību starp Rīgu un Liepāju, un tieši padome būtu viens no instrumentiem, kas palīdzētu veicināt sadarbību un veidot šo stratēģiju. Otra ļoti būtiska lieta – šī ir pirmā reize, kad, pateicoties atveseļošanās mehānismam, parādās reālas investīcijas, un padome būtu tā, kas palīdzētu izvērtēt investīciju maksimāli efektīvu izlietošanu.

**– Jūs runājat par jūrniecības izglītības stratēģijas izstrādi, bet vai esat iepazinies ar jūrniecības nozares jau izstrādāto stratēģiju?**

– Jūrniecības nozares izstrādātās stratēģijas gadījumā tas ir jautājums arī par privāto mācību iestāžu – “Novikontas” Jūras koledžas un mācību centru iesaisti jūrniecības izglītības procesā. Jāatzīst, ka tas varētu būt izaicinājums, kā juridiski atrisināt privātu un valsts mācību iestāžu sadarbību, tomēr pēc būtības ideja nav slikta. Iepazinās ar “Novikontas” Jūras koledžu, un jāteic, visu cieņu – tas, ko viņi ir panākuši, tiešām ir iespaidīgi un vērā ņemami, tāpēc būtu svarīgi neskatīties vienam uz otru kā konkurentiem, bet saprast, ko varam darīt kopīgi, taču jāapzinās, ka ar konkurenci vienmēr būs jārēķinās.

**– Gan ikdienas problēmu risināšanai, gan stratēģiskai attīstībai ir vajadzīga nauda, kas akadēmijai līdz šim ir katastrofāli trūkusi. Publiski jau izskanējis, ka Jūras akadēmija varētu tikt pie septiņu miljonu eiro liela finansējuma, kas jaunajā ekosistēmā tai būs pieejams. Vai tiešām tas tā ir un kāds vēl finansējums būs pieejams, lai risinātu ne tikai akadēmijas hroniskās kaites, bet domātu par jūrniecības izglītības ilgtspēju?**

– Izglītības un zinātnes ministrijas iepriekšējā izvērtējumā, kam pamatā bija zinātniskās jomas kapacitāte, Jūras akadēmija no piecām ballēm spēja saņemt tikai vienu, tāpat akadēmija nevarēja saņemt arī divus budžeta papildu finansējumus – snieguma finansējumu un zinātnes bāzes finansējumu. Integrācijas rezultātā akadēmijai šis finansējums, kas ir regulāri ikgadējie maksājumi, atkal ir pieejams. Runājot par investīcijām, ko varēsim piesaistīt no atveseļošanās mehānisma, tās būs domātas aprīkojuma iegādei gan zinātniskajam, gan studiju procesam. Papētot, kādas ir Eiropas Savienības struktūrfondu aktivitātes, redzam, ka arī te ir iespējas mēģināt piesaistīt papildu līdzekļus, īpaši domājot par studiju procesa pilnveidošanu un digitālo risinājumu integrāciju mācību procesā. Līdzīgi kā ikvienai izglītības iestādei, arī Jūras akadēmijai, lai iegūtu papildu finansējumu, ir atvērta diezgan daudzas durvis.

Runājot par jūsu pieminētajiem septiņiem miljoniem, joprojām gaidām Ministru kabineta noteikumus, kas precīzi iezīmēs veicamās aktivitātes, bet



ir skaidri zināms, ka šī nauda būs izlietojama trijos virzienos: pirmais – studiju procesa pilnveidei un ar to saistītām lietām, otrs – zinātniskā darba pilnveidei, bet trešais – digitalizācijas aktivitātēm. Tātad mēs runājam par finansējumu aprīkojumā, digitalizācijā un akadēmiskā personāla zināšanu pilnveidošanā, kas varētu stiprināt mācību procesu. Uzreiz jāteic, ka šeit nav paredzēts finansēt visu, kas saistīts ar būvniecību.

**– Tagad Jūras akadēmijas problēmu risināšanā Tehniskajai universitātei ir jāiegulda milzīgs darbs un nauda, tāpēc īsti nav saprotams, ko RTU iegūst no Jūras akadēmijas pievienošanas?**

– RTU jau ilgāku laiku ir domājusi par pētniecību jūrniecības jomā, esam pat veidojuši struktūru, kas darbojas šajā virzienā, tomēr izaicinājums vienmēr ir bijis tāds, ka RTU un LatJA darbības dublējās un konkurēja, bet tirgus niša nav tik liela, lai diviem spēlētājiem tur būtu vieta, tāpēc nelietderīgi tiek tērēti resursi. Tagad, kopīgi īstenojot pētniecības aktivitātes, būs iespējams realizēt projektus un palīdzēt arī LatJA sagatavot profesionālus speciālistus, un tas noteikti ir viens no lielākajiem ieguvumiem.

**– Jūs teicāt, ka nepieciešama jūrniecības izglītības stratēģija, un tie varētu būt uzdevumi nākamajiem pieciem gadiem. Kādai vajadzētu būt Jūras akadēmijas darbībai, lai pēc pieciem gadiem jūs ar paveikto būtu apmierināts?**

– Pricētos, ja Jūrnieku reģistram nebūtu iebildumu par prasību ievērošanu un mēs varētu kopīgi strādāt, lai pilnveidotu jūrniecības mācību procesu un sasniegtu augstākus rezultātus. Pricētos, ja izdotos pieaudzēt studentu skaitu, ja tiktu sagatavoti augsti kvalificēti speciālisti, būtu labi atalgoti pasniedzēji, kā arī labi aprīkotas un modernas mācību telpas. Tās ir lietas, ko RTU sagaida pēc pieciem gadiem, un esmu pārliecināts, ka tas būs iespējams, ja efektīvi izmantosim visus pieejamos resursus.■

Anita Freiberga



# PATIESĪBAS, PUSPATIESĪBAS UN NEPATIESĪBAS

## PIRMAIS KOMENTĀRS

### PAR JŪRNICĪBAS SABIEDRISKAJĀM ORGANIZĀCIJĀM

Dmitrijs Stepanovs no Izglītības un zinātnes ministrijas uz komentāru, ka Jūras akadēmijas pārvietošana uz RTU ekosistēmu notikusi bez saskaņošanas ar jūrniecības nozari, aizrādīja, ka nozarē ir ļoti daudz asociāciju un sabiedrisko organizāciju, bet saskaņojums nav panākts tikai ar divām – Latvijas Jūrniecības savienību un Latvijas Kuģu kapteiņu asociāciju.

**Jūrniecības nozares speciālistu viedoklis.** Ir jābūt ļoti uzmanīgiem, runājot par jūrniecības nozari, jo tās darbības lauks ir visai plašs, sākot no ostām un beidzot ar aktīvajiem jūrniekiem starptautiskajā tirdzniecības flotē. Arī nozares profesionālās sabiedriskās organizācijas pēc būtības ir ļoti atšķirīgas, bet, kas attiecas uz Jūras akadēmijas specifiku, tad īpaši jāuzsver jūrnieku sagatavošana, un Jūras akadēmijas sūtība ir sagatavot tieši jūras virsniekus. Pēc aktīvo jūras gaitu beigšanas šie profesionālie jūras virsnieki, protams, lieliski spēj atrast darbu arī krasta dienestos, taču izglītības ziņā Jūras akadēmijai ir jāsaņemas speciālisti darbam jūrā, tāpēc tās organizācijas, kas vistiešākajā veidā ir saistītas ar darbu jūrā, arī ir izteikušas neuzticību jaunā jūrniecības izglītības modeļa ieviešanai.

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents kapteinis Jāzeprs Spridzāns: “Latvijā ir vairāk nekā tūkstotis sertificētu tālbraucēju kapteiņu, no kuriem jūrā reāli strādā seši simti, tāpēc ir pilnīgi nesaprotami, ka šāda bagātība nevienam nav vajadzīga un valsts līmenī neviens pat nevēlas iesaistīties profesionālajās niansēs un neņem vērā augsti kvalificētu speciālistu viedokli. Lai piedod man Rīgas Tehniskā universitāte, bet viņiem nav tādas kompetences, lai varētu sagatavot jūras virsniekus. Tagad visaugstāk tiek vicināts zinātnes karogs, apgalvojot, ka tiks gatavoti zinātnieki un



Jāzeprs Spridzāns.



pētnieki, bet, kā zināms, Jūras akadēmija ir pieskaitīta lietišķo zinātņu tipam, un tādā gadījumā tai pirmkārt vajadzētu sagatavot speciālistus darbam jūrā, mūsu gadījumā tas ir darbam uz kuģiem, un tikai pēc tam daļa, kas to vēlēšies, protams, varēs pievērsties arī zinātniskajam darbam un turpināt padzījinātas studijas, bet tas nenozīmē, ka zemākā un nenozīmīgākā līmenī var tikt nolikta profesionālu speciālistu sagatavošana.”

## OTRAIS KOMENTĀRS

### PAR STCW KONVENCIJAS PRASĪBU IEVĒROŠANU

Kristīne Carjova ar pārliedību runā par to, ka LJA realizē studiju un mācību programmas saskaņā ar STCW konvencijas prasībām, un vēlas kļiedēt bažas, ka mācību procesā turpmāk kaut kas varētu būt neatbilstošs konvencijas un normatīvo aktu prasībām.

**Jūrniecības nozares speciālistu viedoklis.** Vairāk nekā pusotru gadu, kamēr notikusi cīņa par Jūras akadēmijas iekļaušanu RTU ekosistēmā, ir krasi pazeminājies izglītības līmenis, kas būtībā vairs nemaz neatbilst ne augstskolas standartiem, ne Jūrnieku reģistra prasībām. Kāpēc tas noticis? Ne jau pasniedzēji pie tā vainojami, bet gan akadēmijas vadība, kas visu šo laiku nav interesējusies par mācību darbu, jo ir bijusi aizņemta ar pievienošanas jautājumu risināšanu un visu, kas ar šo procesu saistīts. Pie tam akadēmijas vadība ļoti labi apzinās, ka Izglītības un zinātnes ministrija piever acis uz mācību procesa nepilnībām. Rezultātā pasniedzēji nav apmierināti, studenti ir neapmierināti, un visi dzīvo informācijas vakuumā.

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns: “Šobrīd ir ļoti grūti paredzēt nākotni, bet teorētiski ir jābūt tā, ka jūrniecības izglītība atbilst STCW konvencijas prasībām un ir bāzēta uz kvalitātes vadības sistēmas nodrošināšanu. Tā kā LJA turpmāk būs viena no RTU struktūrvienībām, visu jautājumu galvenais lēmējs būs visa lielā RTU padome, rektors un senāts, tieši tie pieņems galvenos lēmumus, tāpēc LJA kvalitātes vadības sistēmai ir jābūt inkorporētai RTU struktūrā. Diemžēl nav radies iespaids, ka RTU pēc būtības ir mēģinājusi saprast STCW konvencijā teikto. Teikšu vēl vairāk, diskusiju laikā radies priekšstats, ka RTU tikai tagad ir apjautusi, ka šis lauciņš viņiem ir svešs. Par maz ir pateikt, ka tas un tas ir atbilstošs STCW konvencijai, jo šo konvenciju vajag saprast, ne tikai vienkārši izlasīt. Lai konvenciju saprastu pēc būtības un varētu par to diskutēt, par maz ir kaut vai piecas reizes izlasīt, jo konvencijā svarīgs ir katrs vārds, un katrs no tiem ir saistīts ar citiem vārdiem.

Tā kā RTU tagad būs jāizstrādā jauna kvalitātes vadības sistēma, viss tiks pārvērtēts, un nav svarīgi, ka LJA paliks savās iepriekšējās mājās, svarīgi būs tas, ka viņus turpmāk komandēs no RTU Ķīpsalā. Skaidrs ir arī tas, ka pēc



normatīvo aktu regulējuma būs jāatjauno atbilstības sertifikāti, ko atzīst Satiksmes ministrija, bāzējoties uz Jūrnieku reģistra izvērtējumu. Varu teikt, ka arī līdz šim atbilstība par simt procentiem nav bijusi, bet gadījumā, ja būs lielas neatbilstības, tad mēs Satiksmes ministrijai nevarēsim sniegt atzinumu par sertifikātu atbilstību, un tādā gadījumā tiešām var rasties lielas problēmas.

2024. gadā ir jābūt nākamajam IMO un EMSA auditam, un arī šis institūcijas ir informētas par to, kas notiek ar jūrniecības izglītību Latvijā. Ar tām konsultējoties, lai noskaidrotu, ko viņi iesaka darīt, un atbilde bija ļoti loģiska: to varēsim pateikt tikai pēc audita veikšanas, jo cita mehānisma nav, tāpēc izglītības jautājumi vispirms jārisina nacionālajā līmenī, bet audits izvērtēs, kā šī izglītība atbilst starptautisko konvenciju un regulu prasībām.

Līdz šim ir bijusi tāda kārtība, ka Izglītības un zinātnes ministrija visus jautājumus, kas saistīti ar jūrniecības izglītību un izglītības programmām, ir novirzījusi Jūrnieku reģistram un pati ar jūrniecības izglītības lietām būtībā nekad nav nodarbojusies, jo zināja, ka ir tāds Jūrnieku reģistrs, kas, patik tas vai nepatīk, izdarīs visu nepieciešamo. Piemēram, ja Jūrnieku reģistrs programmas nesaskaņo, tad arī Izglītības un zinātnes ministrija tās nesaskaņo. Jūrniecības izglītības uzraudzība pilnībā bija atstāta Jūrnieku reģistra kompetencē, un mēs savu darbu darījām līmenī. Tie akadēmijas absolventi, kuri tagad jau ir jūras virsnieki, darba tirgū ir ļoti pieprasīti, tāpēc droši varu teikt, ka Jūrnieku reģistrs par savu misiju ir uzskatījis Jūras akadēmijas atbalstīšanu, apzinoties arī to, ka Jūras akadēmijai vienmēr nācies cīnīties ar nepietiekamu finansējumu, pasniedzēju trūkumu, tāpēc sasniegt labus rezultātus nemaz nenākas viegli, bet tajos gadījumos, kad Jūrnieku reģistrs redzēja, ka akadēmijā ir izpratne, vēlēšanās un cenšanās mācību procesu organizēt iespējami labākā līmenī, reizēm pievērām acis un neakcentējām šādus tādus trūkumus. Nevar būt tā, ka Latvijā kopumā izglītības līmenis ir pieticīgs, bet ar jūrniecības izglītību viss ir pilnīgā kārtībā, taču ir jāsaprot divas atšķirīgas lietas: viena ir izglītības līmenis valstī un otra ir jūrniecības izglītības sistēma, kas tiešām ir laba. Eiropas Savienībā tiek atzīts, ka Latvijā salīdzinājumā ar citām ES valstīm ir izveidota vislabākā sistēma, vismaz līdz šim tā ir bijis, un noslēpums ir pavisam vienkāršs: Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs ir noteicis, ka pasaules jūrnieku darba tirgū nesagatavotam un konvencijas prasībām neatbilstošam speciālistam nav ko darīt, tur nav ko meklēt bez atbilstošas kvalifikācijas, tāpēc arī pēc izglītības dokumenta saņemšanas vai reizē ar to, vajadzīgajā līmenī nokārtojot valsts eksāmenu, tiek apliecināta kompetence un absolvents saņem kvalifikācijas sertifikātu, ko mēs saucam par kompetences sertifikātu. Lai saņemtu šo sertifikātu, ir vai nu atsevišķi jākārt eksāmens Jūrnieku reģistrā, vai arī to var apvienot ar akadēmijas eksāmenu, bet tad jau tas notiek pēc mūsu noteikumiem un prasībām. Mums nav svarīgi, ka students ir priecīgs, ja viņam eksāmenā palaimējies ar jautājumiem, jo mēs esam tiesīgi uzdot jautājumus par visu spektru, un tikai tad, kad



pārliecināties, ka atbildētājs ir kompetents, esam apmierināti ar viņa zināšanām. Studentam ir jāsaņem vismaz septiņdesmit procenti no simta, lai varētu iegūt kompetences sertifikātu, un tas nozīmē, ka zināšanu pārbaude saskaņā ar STCW konvencijas prasībām ir četrus jautājumu blokos, un katrā no tiem angļu valodā minimāli jāsaņem septiņas balles, bet akadēmijas diploma saņemšanai pietiek, ja no desmit saņem piecus punktus. Ja jaunais speciālists ir saņēmis kompetences sertifikātu, varam būt droši, ka viņš atbilst tam līmenim, kādu prasa darba tirgus, un mēs neesam saņēmuši reklamācijas par mūsu jauno speciālistu profesionālo varēšanu. Par to paldies jāsaka izglītības iestādei un sertificēšanas sistēmai. 2021. gadā bija kādi astoņi cilvēki, kuri netika pāri kvalitātes sertifikāta latiņai, tomēr, nopietni strādājot, viņi sagatavojās atkārtotai pārbaudei, jo ļoti labi apzinājās, ka bez kompetences sertifikāta darba tirgū nav ko darīt. Bet akadēmijas diploms ir nepieciešams, lai viņus vispār varētu pieļaut pie kompetences sertifikāta kārtošanas. Un tagad šī sistēma, kas Latvijā ļoti labi strādā, pēc būtības var tikt nojaukta.

No savas puses bijām par to, ka gala eksāmeni jāapvieno ar kompetences sertifikāta prasībām, jo jebkurš eksāmens cilvēkam ir stress. Pat kapteiņi, kuri piecos gados reizi nāk uz kompetences apliecināšanu, ir uztraukušies, tad kāpēc studentiem vajadzētu sagādāt dubultu stresu? Bet RTU Jūrnieku reģistram šādu sistēmu, visticamāk, nepiedāvās, jo nav pārliecības, ka spēsīm saprasties. Jau tagad, kad protokolā uzrakstījām, kas Jūras akadēmijai jādara saskaņā ar konvencijas prasībām, jo ir lietas, kas nav atbilstošas, akadēmijas rektore griezās pie RTU juristiem, kuri, kā jau krasta cilvēki, uz jūras lietām skatījās no krasta, tāpēc sarakstīja aplamības un iesniedza pret mums sūdzību. Laiks iet, bet trūkumi akadēmijas darbā netiek novērsti. Dažas lietas akadēmijai bija jāizdara mēneša laikā, bet tas ievilkās trīs mēnešu garumā, un arī vēl tagad (oktobra beigās – red.) nav izdarītas līdz galam, taču akadēmijas vadība atkal bija apņēmības pilna visu pārsūdzēt, tomēr pietika veselā saprāta to nedarīt. Esmu apņēmies, ka gadījumā, ja šādas situācijas atkārtosies, par to ziņošu gan IMO, gan EMSA.

Vislabākais risinājums tomēr būtu jūrniecības nozares piedāvātā jūrniecības izglītības konsolidācija. Tagad ārpus vienotās sistēmas paliek “Novikontas” Jūras koledža un mācību centri, kas ir privātas mācību iestādes, un ir jautājums, kā bez tām var veidot vienotu jūrniecības izglītības sistēmu? Un vēl vajadzētu atcerēties, ka jūrniekus ne tikai māca, bet arī sagatavo darbam jūrā.

Pagaidām ir daudz nezināma, taču pilnīgi godīgi varu teikt, ka Jūrnieku reģistrs ir STCW konvencijas sargsuns, un tāds tas arī paliks.”■

Anita Freiberga



# JAUTĀJUMI JOPROJĀM PALIEK BEZ ATBILDES

**Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs JĀNIS KRASTIŅŠ atzīst, ka Latvijas Jūras akadēmijas pievienošana Rīgas Tehniskajai universitātei (RTU) 2022. gadā bija bēdīgs fakts.**

“No savas puses šo procesu īsti neesam atbalstījuši, bet Izglītības un zinātnes ministrijā (IZM) vairākās sarunās teicām, ja viņi spēs pierādīt, ka Jūras akadēmija no šī procesa būs ieguvēja, tad nebūs pamata nepieņemt šādam risinājumam. Vairākas reizes IZM Augstākās izglītības, zinātnes un inovāciju departamenta direktoram Dmitrijam Stepanovam esmu uzdevis jautājumu, ko akadēmija iegūs, bet, izņemot vispārīgas frāzes un tikpat vispārīgas prezentācijas tekstu, neko vairāk atbildē neesmu saņēmis. Gribu teikt vēl vairāk, sanāksmes laikā Satiksmes ministrijā, kurā piedalījos un uz kuru ieradās Rīgas Tehniskās universitātes vadība, RTU skaidri atzina, ka naudas nav, process izskatās aizkavējies, tas noris ļoti grūti, un tagad īsti nevar saprast, kur ņemt naudu tālākajam procesam, tāpēc RTU lūdza Satiksmes ministriju palīdzēt risināt jautājumu. Tas liek domāt, ka īstenībā viss nemaz nav tik pievilcīgi, un liecina par to, ka Jūras akadēmijas pievienošana RTU ekosistēmai, visticamāk, ir ambīciju realizēšana. RTU rektors Ribicka kungs, piemēram, stāsta, ka viņam ir zināms patiesais iemesls, kāpēc jūrniecība neiestājas par apvienošanos, jo tad daži vecie jūrnieki vairs nevarēsot lasīt lekcijas akadēmijā. Šādi teksti liecina par visai īpatnēju un nekompetentu pieeju, kam pamatā, visticamāk, ir ļoti senas ambīcijas, kuras kāds ir vēlējis īstenot,” savu viedokli neslēpj Jānis Krastiņš.

**– Viens no jūrniecības nozares instrumentiem, ar ko varētu ietekmēt Jūras akadēmijas darbību jaunajā formācijā, varētu būt jaunveidojamā akadēmijas Jūrniecības padome. Vai Jūras administrācija tajā redz savu vietu?**

– Pilnīgi noteikti redzam savu vietu, arī izteicām savu viedokli par padomes eventuālo sastāvu un sadalījumu, kur vajadzēja būt vismaz diviem Jūras administrācijas pārstāvjiem, Satiksmes ministrijas, Jūrniecības savienības, arodbiedrības, Kruinga kompāniju asociācijas pārstāvjiem un, iespējams, arī pārstāvim no Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas, bet tas, ko tagad redzam, – ka Jūrniecības padomē divas vietas paredzētas Izglītības un zinātnes ministrijas pārstāvjiem, divas – Jūras akadēmijas deleģētiem pārstāvjiem un divas RTU deleģētiem pārstāvjiem, kas ir visai savdabīgi, jo parasti uzņēmuma padomē valde neietilpst, tā uz padomi nāk atskaitīties par paveikto. Padome taču pārtrauga valdi un uzņēmuma darbību no stratēģiskās vadības viedokļa, iecel vadību, tāpēc ir jautājums, vai šajā gadījumā akadēmijas pārstāvji lems par vadības iecelšanu? Ko tur teikt, būs tiešām interesanti paskatīties, kā tas viss tālāk norisināsies. Esot



plānots, ka divas vietas būšot Satiksmes ministrijas pārstāvjiem, no kurām vienu varētu ieņemt Jūras administrācijas pārstāvis, un pa vienai vietai būs arod biedrības un Kruinga kompāniju asociācijas pārstāvjiem. Tas faktiski nozīmē, ka jūrnieceības nozares pārstāvji padomes sastāvā būs mazākumā ar ierobežotām iespējām panākt Jūras akadēmijas attīstību atbilstoši nozares pieprasījumam.

RTU jautāja manu viedokli par akadēmijas palikšanu esošajās telpās vai pāriešanu uz RTU studentu pilsētiņu Ķīpsalā. Domāju, ka divdesmit gados, kamēr akadēmija atrodas Bolderājā, nav izveidojušās un iedibinātas kādas īpašas tradīcijas, tāpēc, ja ir labākas telpas, uz kurām pārcelties un kas būs atbilstoši aprīkotas ar trenāžieriem, laboratorijām un baseinu, mierīgi to var darīt. Bet ir jautājums, vai visam nepieciešamajam būs pieejams finansējums? No otras puses, nebūtu problēma akadēmijai palikt esošajās telpās, bet problēma atkal ir tajā pašā finansējumā, kas nepieciešams, lai akadēmijas telpas sakārtotu atbilstoši šodienas prasībām, jo pašlaik tās ir gaužām bēdīgā stāvoklī.

Akadēmija piedalās dažādos *mistiskos* zinātniskos projektos, kam nav nekādas saistības ar Jūras akadēmijas profesionālo ievirzi, un tā vien šķiet, ka mērķis ir dabūt projektu, kurā piedalīties, lai iegūtu sev papildu ienākuma sadaļu. Bet, lai nopietni nodarbotos ar zinātnisko pētniecību, arī valstij ir jābūt ieinteresētai un jāiegulda nauda, taču nevajadzētu aizmirst, ka Jūras akadēmijas pats svarīgākais uzdevums ir starptautiskajai tirdzniecības flotei kvalitatīvi sagatavot maksimāli daudz jauno speciālistu.

Varu atklāt arī to, ka Izglītības un zinātnes ministrija bija uzrakstījusi vēstuli, kurā bija teikts, lai līdz nākamā gada beigām neviens no Jūras administrācijas nepārbauda Jūras akadēmijas darbību. Nesaprotu, kā valsts ierēdņi ko tādu vispār var iedomāties, kur nu vēl uzrakstīt! Mums ir jāievēro normatīvais regulējums, un nepildīt šo regulējumu tikai tāpēc, ka kāds izlēmis veikt sasteigtu un nepārdomātu reformu un tādēļ kaut ko nav paguvis izdarīt, ir pilnīgi nepieņemami. Mēs nevaram atļauties riskēt ar divpadsmit tūkstošiem jūrnieceku un viņu iespējām strādāt starptautiskajā jūrnieceku darba tirgū, un nemaz arī negrasāties to darīt, tāpēc jau savlaicīgi brīdinājām, ka tik īsā laikā nebūs iespējams īstenot pārejas procesu, taču tad visu vajadzēja pagūt līdz Saeimas vēlēšanām, bet tagad RTU ir attapusies, ka viss nemaz tik daudzsolīši neizskatās.

Savukārt akadēmija joprojām turpina dzīvot sajūtās, ka galvenais ir bijis pievienoties un gan jau tad viss būs kārtībā, tāpēc nav skaidrs, kad tad akadēmija tiešām sāks risināt problēmas. Esmu runājis ar pasniedzējiem, kuri sūdzas, ka viņiem tagad tiek samazināta slodze, tātad arī algas būs mazākas, savukārt administratīvajam korpusam algas tiek palielinātas, kas pēc būtības ir absurds. Otra neatrisināta lieta akadēmijā joprojām ir informācijas trūkums, jo ar strādājošajiem un studentiem neviens no vadības nesarunājas, nav komunikācijas, un arī RTU izvairās no konkrētām atbildēm.■

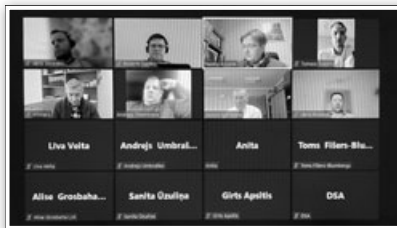




## KONKURSS “ENKURS” TIKS ATSĀKTS, TIKLĪDZ TO ATĻAUS EPIDEMIOLOĢISKĀ SITUĀCIJA UN NOTEIKTIE IEROBEŽOJUMI

26. janvārī notika jūrniecības nozares konkursa vidusskolēniem “Enkurs 2022” organizētāju un atbalstītāju sanāksme tiešsaistē, kurā tika pārrunātas iespējas atjaunot konkursu pēc gandrīz divu gadu pārtraukuma.

Sanāksmē piedalījās Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūrniecības savienības, Latvijas Tirdzniecības flotes



jūrnieru arodbiedrības, Latvijas Jūras akadēmijas, “Novikontas” Jūras koledžas, Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācijas, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas, NBS Jūras spēku un kuģniecības kompānijas LSC pārstāvji.

Atklājot sanāksmi, JA vadītājs Jānis Krastiņš uzsvēra, ka, neraugoties uz pašlaik spēkā esošajiem ierobežojumiem, ir jābūt gataviem atsākt sadarbību konkursa “Enkurs” organizēšanā, tiklīdz to atļaus epidemioloģiskā situācija un valstī noteiktie ierobežojumi.

Latvijas Jūrniecības savienības pārstāvis Roberts Gailītis informēja sanāksmes dalībniekus, ka Jūrniecības savienība pieteica projektu “Enkurs 2022” Sabiedrības integrācijas fonda atklātajā projektu konkursā un saņēma atbalstu Latvijas valsts budžeta finansētās programmas “NVO fonds” ietvaros. Piešķirtais atbalsts ir gan konkursa organizēšanai, gan semināra rīkošanai par jauniešu piesaistišanu jūrniecībai. Līdz ar to “Enkura” nākamā sezona būs pirmā 15 gadu laikā, kad konkursu finansiāli atbalstīs arī Sabiedrības integrācijas fonds no Kultūras ministrijas piešķirtajiem Latvijas valsts budžeta līdzekļiem.

Latvijas Jūras administrācijas pārstāve Sarma Kočāne, kura ir atbildīga par konkursa rīkošanu, apliecināja, ka sadarbībā ar “Novikontas” Jūras koledžu ir izstrādāti vairāki varianti konkursa organizēšanai šā gada marta otrajā pusē un aprīlī, ja valstī noteiktie ierobežojumi to atļaus. Varianti atšķiras galvenokārt ar to, cik skolu komandas vienlaicīgi varēs startēt konkursā. Pirms pandēmijas katrā konkursa atlasē kārtā startēja sešas līdz astoņas komandas, taču nepieciešamības gadījumā katra komanda varētu startēt atsevišķi, netiekoties ar citām komandām.

NBS Jūras spēku pārstāve Līva Veita uzsvēra, ka JS, tāpat kā tirdzniecības flotes pārstāvji, ir ļoti ieinteresēti jauniešu piesaistišanā, tādēļ būs gatavi atsākt sadarbību, tiklīdz tas būs iespējams.



Arī visi pārējie sanāksmes dalībnieki apliecināja, ka noteikti atbalstīs konkursa "Enkurs" atsākšanu, gan finansiāli, gan praktiski iesaistoties tā rīkošanā.

Kuģu kapteiņu asociācijas vadītājs Jāzeps Spridzāns norādīja, ka "Enkurs" ir tikai viens no veidiem, kā piesaistīt jauniešus jūrniecībai. Ne mazāk svarīgi ir tikties ar vidusskolēniem skolās.

Konkurss "Enkurs" tiek rīkots kopš 2007. gada. Tas norisinās reālos apstākļos – jūrnieku izglītības iestādēs un mācību centros, ostās un uz kuģiem, un konkursa laikā skolu komandas no visiem Latvijas reģioniem sacenšas dažādās disciplīnās – kuģu un laivu vadīšanā, cietušo meklēšanā un glābšanā, pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanā, ugunsdzēsēšanā, virves vilkšanā, kā arī demonstrē zināšanas ģeogrāfijas un kartogrāfijas, navigācijas, kuģošanas drošības un citos jautājumos.

Konkursa mērķis ir atraktīvā veidā iepazīstināt jauniešus ar jūrniecības nozari un iespējām apgūt jūras virsnieka profesiju.■

## VEIKSMĪGI ATSĀCIES KONKURSS "ENKURS"

23. aprīlī "Novikontas" Jūras koledžā notikušajā konkursā skolēniem "Enkurs 2022" 1. vietu ieguva Ernsta Glika Alūksnes Valsts ģimnāzija, 2. vietā atstājot Ventspils Valsts 1. ģimnāzijas komandu, savukārt 3. vietu ieguva Rojas vidusskola, kas konkursā "Enkurs" piedalās jau kopš tā sākuma 2007. gadā.

Konkursa "Enkurs" rīkošanai ir saņemts Sabiedrības integrācijas fonda atbalsts Latvijas valsts budžeta finansētās programmas "NVO fonds" ietvaros. Konkursu organizē un finansē Latvijas Jūras administrācija, Latvijas Jūrniecības savienība, "Novikontas" Jūras koledža, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība un citas jūrniecības organizācijas un uzņēmumi.

Konkurss atsāks pēc divu gadu pārtraukuma, un šogad tas notika vienā dienā, nevis ar vairākām atlasēm kārtām un finālu, kā tas bija pirms Covid-19 pandēmijas. Bija pieteikušās 12 skolu komandu no visas Latvijas – Alūksnes, Madonas, Rīgas, Ulbrokas, Liepājas, Ventspils, Rojas, Tukuma, Saldus un Aizputes.

Skolēni mēroja spēkiem, veicot dažādus uzdevumus. Uzdevums baseinā ietvēra glābšanas vestes uzvilkšanu, lēcieni ūdenī, peldējumu uz muguras un precīzu virves uzmešanu "cietušajam", lai izvilktu to drošībā. Ugunsdzēsības un pirmās palīdzības sniegšanas sektorā komandu dalībnieki pilnā ugunsdzēsēju ekipējumā ar gāzmaskām un skābekļa baloniem devās noslēgtā telpā glābt "cietušo". Lai uzdevumu vēl vairāk sarežģītu, ugunsdzēsējiem bija jāstrādā ar aizsegtu seju, neko neredzot. Kad "cietušais", kurš bija "bezsamaņā", tika iznests, ugunsdzēsēju komandas biedriem to vajadzēja atdzīvīnāt, un tieši pirmās medicīniskās palīdzības pareiza sniegšana daudzām komandām bija lielākais klupšanas akmens.



Divi uzdevumi bija sagatavoti, izmantojot kuģu vadības trenāžierus, tur skolēniem vajadzēja ne tikai spēt vadīt “kuģus”, bet arī orientēties kartēs un būt vērīgiem, lai atrastu krastā esošus objektus.

Tā kā šoreiz vienā dienā konkursā piedalījās vairāk skolu nekā parasti (organizējot konkursu atlasēs kārtās, parasti katrā kārtā ir astoņas skolas), turklāt komandas ieradās dažādos laikos, lai iespējami mazāk satiktos, smagāks bija tiesnešu darbs, tāpēc konkursam papildus tika piesaistīti brīvprātīgā darba veicēji no organizācijām, kas iesaistījušās konkursa rīkošanā. Šie cilvēki “Enkuru” vēroja pirmo reizi, un daži no viņiem labprāt dalījās gūtajos iespaidos.

“Konkursa “Enkurs” rīkošanā iesaistītās iestādes saliedētā darbībā īstenoja pārdomātu un patīkamu pasākumu. Bija jūtams, ka organizatori pārdomājuši visu smalkākajās detaļās, piemēram, konkursi bija interesanti un skolēniem piemēroti, laika grafiks bija saplānots pa minūtēm, katrai komandai bija savs gids, kas palīdzēja jauniešiem nokļūt līdz konkursa vietai, un visiem tika nodrošinātas garšīgas brokastis un pusdienas!

Bija interesanti redzēt, kā uzdevumus pilda skolēni no dažādiem reģioniem un pilsētām – Rīgas, Ventspils, Liepājas, Alūksnes, Rojas, jo katrai komandai bija sava pieeja. Vieni pirms uzdevuma sākšanas sanāca kopā un pārrunāja, kā veiks uzdevumu, otri stostījās un baidījās, trešie savā starpā nekomunicēja, ceturtnie nepārtraukti savā starpā runāja, un tā tālāk. Es strādāju uz kuģa tiltiņa simulatora, kur katrai komandai ar motorlaivu vajadzēja apbraukt Mīlestības saliņu Bolderājā. Pie stūres rata komandas dalībnieki ik pēc 30 sekundēm mainījās, līdz uzdevums tika izpildīts. Uzdevums bija dinamisks un interesants, jo bija vairāki asi pagriezieni un negaidīti “uznāca migla”, kas dezorientēja skolēnus,” stāsta Jūrnieru reģistra vecākais inspektors Aleksandrs Pavlovičs.

“Man kā Latvijas Jūrnierības savienības pārstāvei bija patīams gods būt konkursa “Enkurs” tiesnešu komandā. Prieks par pozitīvo sadarbību starp tiesnešiem – augstā profesionālā līmenī un arī uz humora viļņa visas dienas garumā. Turklāt mēs, tiesneši no dažādiem uzņēmumiem, izmantojām gadījumu pārrunāt jūrnierības nozares novitātes.

Konkursa programma un plūsma starp 12 skolām un ģimnāzijām bija izcili saplānota. Viss notika raiti un pozitīvi. Bija patīams prieks vērot jauniešu degsmi,



Konkursa norise "Novikontas" Jūras koledžā.

apkēribu un ieinteresētību darboties. Uzdevumus viņi pildīja ar lielu azartu, cits citu atbalstīja un uzmundrināja.

Konkurss mani piepildīja ar pozitīvām emocijām, tas atgādināja, ka jūrniecības nozare ir dzīva, ka jaunieši ir mūsu nākotne un viņos noteikti ir vērts investēt, sniedzot zināšanas un izaicinot.

Pirmo reizi biju "Novikontas" Jūras koledžas telpās, esmu patīkami pārsteigta par "Novikontas" infrastruktūru un praktisko nodrošinājumu. Kolektīvs ir radījis lielisku vidi, kur augt, mācīties un pašrealizēties. Jūrniecības nozarei redzu spožu nākotni!" uzsver kartogrāfe Līva Goba.

"Dalību konkursā "Enkurs" kā brīvprātīgā darba veicēja vērtēju ļoti pozitīvi, esmu apmierināta ar iegūto pieredzi un komunikāciju starp pasākuma organizatoriem un dalībniekiem.

Šādi pasākumi paplašina redzesloku un veicina pozitīvu sadarbību un pieredzes apmaiņu starp dažādām institūcijām," atzīst Latvijas Jūras administrācijas juriskonsulte Sendija Gerge.



Ar "Tallink" prāmi ceļā uz Stokholmu.

Konkursu atzinīgi novērtēja arī skolotāji, kuri gatavoja skolu komandas. "Liels paldies par ļoti labi noorganizēto pasākumu un draudzīgo atmosfēru! Paldies tiesnešiem par objektīvu vērtējumu un kļūdu skaidrojumu!" saka Ventpils 4. vidusskolas skolotāja Jana Andersone.

"Prieks, ka konkurss "Enkurs" ir atsācies un turpināsies!" teic Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas skolotāja Signe Berga.



Alūksnes, Ventspils un Rojas *enkurieši* Ainažu jūrskolas muzejā.

Konkurss "Enkurs" notiek kopš 2007. gada, daudzi tā dalībnieki pēc vidusskolas beigšanas izvēlējušies turpināt mācības kādā no Latvijas jūrniecības augstskolām un kļuvuši par jūras virsniekiem vai strādā citās jūrniecības specialitātēs. Savulaik viens no konkursa dalībniekiem bija arī "Enkurs 2022" galvenais tiesnesis "Novi-kontas" Jūras koledžas pasniedzējs Mārcis Žabovs.

Trīs šāgada konkursa uzvarētājas komandas no 6. līdz 8. jūnijam baudīja ceļojumu no Tallinas uz Stokholmu ar AS "Tallink" kuģi "Baltic Queen".

Pēc brauciena veiktajā aptaujā jaunieši atzina, ka uz kuģa ne tikai atpūtušies, bet arī ieguvuši jaunu pieredzi un jaunas zināšanas. Turklāt tas, ka šogad ceļš no Alūksnes, Ventspils un Rojas veda uz Tallinu, deva iespēju apmeklēt Jūras muzeju Igaunijas galvaspilsētā un Ainažu Jūrskolas muzeju mājupceļā.■



Tallinas Jūras muzejā.



# JAUNIEŠU PIESAISTES IESPĒJAS JŪRNICĪBĀ

## KARJERAS IZVĒLI MOTIVĒJOŠIE FAKTORI

**2022. gadā ar Sabiedrības integrācijas fonda atbalstu Latvijas Jūrniecības savienība organizēja projektu “Enkurs 2022”, kas šoreiz ietvēra vairākas aktivitātes, arī tradicionālo profesionālās orientācijas konkursu vidusskolēniem “Enkurs”, kura uzvarētāji devās profesionālās orientācijas ekskursijā ar prāmi no Tallinas uz Stokholmu, kurā viņus pavadīja nozares speciālisti un aktīvie jūrnieki. Kā pievienotā vērtība projektam tika organizēts seminārs, kurā jūrniecības nozares organizācijas un institūcijas dalījās pieredzē par jauniešu piesaisti, kā arī projekta ietvaros konkursa dalībnieku vidū tika veikta aptauja par jauniešu karjeras izvēli motivējošajiem faktoriem, lai noskaidrotu iespējas viņus piesaistīt jūrniecībai.**

### UZZIŅAI

Aptaujas datu apkopojums ir daļa no Latvijas Jūrniecības savienības projekta “Enkurs 2022”, kas saņēma Sabiedrības integrācijas fonda atbalstu Latvijas valsts budžeta finansētās programmas “NVO fonds” ietvaros.

No 6. līdz 8. jūnijam trīs jūrniecības nozares konkursa vidusskolēniem “Enkurs 2022” uzvarētājas komandas devās ceļojumā no Tallinas uz Stokholmu ar AS “Tallink” kuģi “Baltic Queen”. Šogad uzvarētāji bija Ernsta Glika Alūksnes Valsts ģimnāzijas, Ventspils Valsts 1. ģimnāzijas un Rojas vidusskolas skolēni, un visu trīs uzvarētāju komandu dalībnieki piedalījās aptaujā, kuras mērķis bija uzzināt, kas ietekmē jauniešu profesijas izvēli, skolēnu viedokli par jūrnieka profesiju, kā arī uzklusīt pašu skolēnu ieteikumus jūrnieka profesijas popularizēšanai. Anketas aizpildīšana bija komandas darbs – katras komandas dalībnieki savā starpā varēja apspriesties un meklēt kopīgas atbildes, vai arī sniegt atšķirīgas atbildes, ja viedokļi dalījās.

Aptauja tika veidota, izmantojot *Google forms* funkcionalitāti. Tā sastāvēja no 20 jautājumiem, kuru mērķis bija noskaidrot: respondenta profilu (vecums, dzimums, dzīvesvieta, klase, kurā mācās); sapņu profesiju un faktorus, kas ietekmē sapņu profesijas pievilcīgumu; priekšmetus, kas padodas un kas nepadodas; brīvā laika pavadīšanas paradumus; sociālo tīklu izmantošanas paradumus un informācijas iegūšanu par dažādām karjeras iespējām; viedokli par jūrnieka profesiju. Lai nodrošinātu plašāku respondentu loku un paaugstinātu ticamības līmeni, maija beigās anketu izplatīja arī Latvijas vidusskolās.



Kopumā tika apkopotas 181 respondenta atbildes, kas dod pietiekami plašu ieskatu vidusskolu jauniešu un konkursa "Enkurs" dalībnieku vērtējumā par to, kas ietekmē viņu karjeras izvēli.

Aptaujā piedalījās konkursa "Enkurs" dalībnieki – 61 respondents, jaunieši no Latvijas skolām – 120 respondenti.

Lielākā daļa vidusskolēnu – 75% (skolu pabeigušie 15%, pamatskolu 10%). Dzīvesvieta – visa Latvija: Rīga – 30%, Ventspils – 9%, Alūksne – 7%, Ogre – 6%, Preiļi – 6%, Krāslava – 6%, citas Latvijas pilsētas (32 pilsētas) – 36%.

Dzimumu attiecība – 50/50 (88 meitenes, 91 zēns, divi nenorādīja dzimumu).

No konkursa "Enkurs" dalībniekiem 90% ir puīši, no pārējiem respondentiem 70% meitenes. Lielākā daļa jauniešu, kas atbildēja uz jautājumiem, bija no 16 līdz 19 gadus veci, kas ir potenciālie augstskolu programmu studenti.

Uz jautājumu, kas profesiju padara par sapņu profesiju, visbiežāk atbildēts: labs atalgojums, labs atvaļinājums, elastīgs darba grafiks un iespēja ceļot.

Profesiju nepievilcīgu jauniešiem padara: slikts atalgojums, zemas izaugsmes iespējas, neelastīgs darba grafiks, garas darba stundas.

Pēc iepazīšanās ar jūrnieka profesiju jauniešiem bija jāvērtē tās pievilcīgās un nepievilcīgās puses. Kā pozitīvas lietas minēts augsts atalgojums, labas izaugsmes iespējas, iespēja ceļot un iepazīt jaunas vietas, jaunas kultūras un jaunus cilvēkus. Savukārt negatīvi šajā profesijā jauniešiem šķiet ilgā prombūtne no mājām, nelaimes gadījumu riski, fiziski un psiholoģiski smags darbs, iespēja saslimt ar jūras slimību. Interesanti, ka gan pie pozitīviem, gan negatīviem aspektiem nosaukti stingrs darba režīms un liela atbildība.

Jauniešu vērtējums par jūrnieka profesiju liecina, ka konkursa "Enkurs" dalībnieki daudz pozitīvāk vērtē jūrnieka karjeru nekā tie jaunieši, kuri ar konkursu nav saistīti. 76% "Enkura" dalībnieku apstiprinoši atbildēja uz jautājumu, vai viņus interesē jūrnieka profesija, pārējo respondentu interese par jūrnieka profesiju bija vien 40%.

Uz jautājumu, kā jaunieši iegūst informāciju par studiju un karjeras iespējām, visbiežāk atbildēts, ka internetā, piemēram, augstskolu mājaslapās. Tāpat atkārtojas atbildes, ka informāciju iegūst no vecākiem un radniekiem, pedagogiem un karjeras konsultantiem, kā arī izstādē "Skola".

Jaunieši labprāt sniedz arī savus ieteikumus, kā popularizēt jūrnieka profesiju skolu jaunatnes vidū. Populārākās atbildes saistītas ar ieteikumiem rīkot tikšanās skolās ar jūrniecības speciālistiem, īpaša interese ir par kuģu kapteiņiem, kuri pastāstītu par savu profesiju. Jāturpina rīkot konkursu "Enkurs" un jāorganizē arī citi līdzīgi konkursi. Pieminēti arī braucieni ar kuģiem un ekskursijas uz kuģiem.

Atsevišķs bija jautājums par to, ko skolēniem devis krūzis ar kuģi uz Stokholmu, kas jau tradicionāli ir balva konkursa "Enkurs" trīs uzvarētājiem komandām. Skolēni atzīst, ka tā bijusi ne tikai laba atpūta un izklaide, bet arī jaunas



zināšanas un jauna pieredze. Pozitīvi vērtēts tas, ka jauniešus braucienā pavada jūrnieki un nozares speciālisti, kuri stāsta ne tikai par norisēm uz kuģa, bet arī par savu pieredzi un profesiju kopumā.

## **SECINĀJUMI UN PRIEKŠLIKUMI JAUNIEŠU PIESAISTEI JŪRNICĪBAI**

Ņemot vērā jūrniecības profesiju tehnisko raksturu, lielāks potenciāls ir piesaistīt tieši tos jauniešus, kuri interesējas par tehniskām lietām. Būtiska nozīme jauniešu piesaistei ir atbilstoši orientētiem karjeras pasākumiem, kas dod iespēju iepazīties ar profesiju un ļauj jauniešiem saprast, vai tas atbilst viņu priekšstatam par šo profesiju un karjeras iespējām tajā. Jūrniecības profesiju popularizēšanā jāliek akcents uz jauniešus piesaistošām lietām – labs atalgojums, interesants darbs, darbs ar modernām tehnoloģijām. Jauniešu piesaistei vairāk jāizmanto sociālās platformas, kuras izmanto jaunieši (*Instagram, YouTube*), piedāvājot saturu, kas viņus uzrunātu un ieinteresētu. Citas sociālās platformas, kā *Facebook, Twitter*, var izmantot, lai informāciju par karjeras iespējām jūrniecībā nodotu ģimenēm, kurās aug jaunieši, tādējādi nododot informāciju netiešā veidā. Karjeras orientācijas pasākumos jāiesaista skolas un tajās jāizvērs mērķtiecīgas informatīvas kampaņas, jo salīdzinoši liela jauniešu daļa informāciju saņem tieši skolā. Jūrniecības nozarei jāturpina pasākumi, kuru mērķis ir veidot jūrniecības tēlu sabiedrības apziņā, tā veicinot izpratni par darba perspektīvām jūrniecības nozarē. Konkurss "Enkurs" ir veiksmīgs un sevi jau attaisnojis profesionālās orientācijas projekts, jo stimulē konkursā iesaistīto skolu jauniešu izpratni par jūrniecību. Jūrniecības nozarei ir jākoordinē jūrniecības karjeru popularizējoši pasākumi Latvijas sabiedrībā. ■





# AIZPUTES VIDUSSKOLA IR UZTICĪGA "ENKURAM"

**2022. gadā pēc divarpus gadu pārtraukuma atsākās jūrnieceības nozares konkurss vidusskolēniem "Enkurs". Ja nebūtu Covid-19 pandēmijas radītā pārtraukuma, "Enkurs" 2022. gadā būtu varējis svinēt 15 gadu jubileju.**

Konkursā šo gadu laikā piedalījās šās skolas no gandrīz visiem Latvijas reģioniem, dažas tikai vienu vai divas reizes, citas pat desmit un vēl vairāk. Aizputes vidusskolas komanda konkursam pievienojās otrajā sezonā, 2008. gadā un ir piedalījusies visus gadus bez pārtraukuma, turklāt komandu visu laiku gatavojusi viena skolotāja, nu jau Aizputes vidusskolas direktore Gunta Vīdnere.

"Kad 2008. gadā saņēmām uzaicinājumu piedalīties jūrnieceības konkursā, man audzināšanā bija tāda īsta zēnu klase, un puikām nekādi skolas piedāvātie pasākumi nepatika, viņi nekur negribēja iesaistīties. Kad piedāvāju piedalīties jūrnieceības konkursā, viņi piekrita – jā, nu labi, brauksim. Es jau biju laimīga par to vien, ka mana klase vispār ir ar mieru kaut kur braukt un kaut ko darīt! Ieradušies konkursa norises vietā, bijām pārsteigti par to, cik tas viss ir praktiski, uzdevumi reāli, viss jādara pa īstam. Taču visvairāk biju pārsteigta par to, ar kādu aizrautību mani parasti nīgrie puikas darbojās, cik ieinteresēti un aktīvi viņi bija. Nākamajā gadā jautājumi vispār neradās, tikko pieminēju "Enkuru", tā puikas uzreiz bija gatavi piedalīties," tā konkursa pirmsākumus atceras Gunta Vīdnere.

Skolotāja atzīst, ka skolās, kas atrodas patālu no lielām pilsētām, puīšiem ir pagrūti atrast interesantu nodarbošanos, ja vien viņi nav aktīvi sportisti. Ar meitenēm ir vieglāk – viņām patīk gan dziedāt, gan dejot, nereti arī meitenes ir atsaucīgākās dažādu pasākumu organizētājas. Aizputes vidusskolas "Enkura" komandā vairākkārt iesaistījušās arī meitenes, turklāt ļoti veiksmīgi. Jūrnieceības konkurss ikvienam jauniešiem dod iespēju izmēģināt spēkus un apliecināt sevi.



Aizputes vidusskolas direktore Gunta Vīdnere.



Aizputes vidusskolas komanda konkursā "Enkurs 2015" LAPA jūrnieku mācību centrā.

"Arī mans jaunākais dēls "Enkura" pirmajos gados piedalījās konkursā, pēc tam iestājās Latvijas Jūras akadēmijā un apguva Ostu un kuģošanas vadības programmu. Pēc studiju beigšanas viņš strādāja "Aizputes ceļiniekā", pēc tam Liepājas ostā, viņam darbs patika un šķita interesants, taču, kad radās ģimene un pasaulē nāca bērni, dēls izvēlējās darba vietu tuvāk mājām. Tagad viņš strādā firmā, kas saistīta ar loģistiku, un loģistika ir tā, ko viņš apguva Jūras akadēmijā. Tātad var teikt, ka nekur tālu no studiju gados apgūtā viņš nav aizgājis," saka Gunta Vīdnere.

Savu dzīvi ar jūrniecību saistījuši vairāki Aizputes vidusskolas puīši, kuri mācības turpinājuši Latvijas Jūras akadēmijā vai Liepājas Jūrniecības koledžā. Skolotāja Vīdnere atzīst, ka tieši bijušie skolēni, kuri kļuvuši par jūrniekiem, ir viņas saikne ar šo profesiju. "Viņi brauc ciemos uz savu skolu, labprāt stāsta par savu darbu, šie viņu stāsti ir fascinējoši! Es skatos un nevaru vien nopriecāties – kādi vīri izauguši, kāda stāja! Saprotu, ka tā ir laba un perspektīva profesija."

Runājot par "Enkuru", skolotāja atzinīgi vērtē konkursa uzdevumu saistību ar reālo dzīvi, piemēram, pirmās palīdzības sniegšanu. "Ar pirmo palīdzību gan mums "Enkurā" parasti ne īpaši labi veicies, taču daudzi no puīšiem, kad kārtu autovadītāju eksāmenus, redz, ka apgūtās zināšanas noder, turklāt tās ikvienam var noderēt kritiskās situācijās. Vairākas reizes esam iekļuvuši arī "Enkura" finālā, tam gatavojoties nepieciešams apgūt vairāk teorētisko zināšanu, īpaši grūti mums gājis ar signālkarogiem, ar Morzes ābeci. Mūsu stiprākā puse vienmēr ir bijusi virves vilkšana!"

Gunta Vīdnere atceras, ka divas reizes tieši pirms došanās uz konkursu salslimusi un bijusi spiesta uzticēt savu komandu pavadīt kolēģei. Kolēģe bijusi



Ļoti priecīga par šādu iespēju, jo arī viņai ļoti patīcis "Enkurs". Arī šoferis, kurš parasti ved Aizputes komandu uz konkursu, kļuvis par īstu "Enkura" fanu, viņš jau zina, uz kuriem katru reizi būs jābrauc un kas tur viņa komandai būs jādara.

Skolotāja Vīdnere skolā māca vācu valodu. "Jau pavisam mazai man mīļākā nodarbošanās bija ar ķemmi rokā spoguļa priekšā dziedāt visādās "svešvalodās". Mans vectēvs bija austrietis, būvuzņēmējs, pēc Pirmā pasaules kara viņš brauca uz Latviju

celt un atjaunot. Visas vecās apkārtnes stacijas – Kalvene, Vaiņode un citas – ir viņa būvētas. Otrā pasaules kara laikā vectēvs un vecmāte dzīvoja Vaiņodē. Ģimene devās uz Liepāju, lai brauktu prom no Latvijas, taču sanāca tā, ka manai mammai, kurai tolaik bija ap divdesmit gadiem, neizdevās satikties ar vecākiem, ģimene pašķīrās, un mamma palika Latvijā. Viņa to vienmēr ļoti pārdzīvoja, jo savu māmiņu tā arī vairs nesaņika. Taču man ir labas attiecības ar austriešu radiem – no turienes laikam arī tā valoda. Kaut gan valodas man vispār viegli padodas –

augstāko izglītību esmu ieguvusi gan vācu, gan angļu valodā. Mūsu skola piedalās "Erasmus" programmā, manas valodas zināšanas tur ir liela priekšrocība. Man ļoti patīk ceļot, esmu daudz ceļojusi, tomēr vislabāk jutos Austrijā un Šveicē, jutos kaut kādā ziņā tur piederīga. Nesen bijām ar draudzeni Izraēlā, draudzenei tur, pie Nāves jūras, ļoti patika, bet man ne visai... Cilvēki staigā pa ielu ar automātiem kaklā – vienā rokā iepirkumi ar piena pakām, pie otras rokas bērns, bet kaklā automāts!" stāsta Gunta Vīdnere.

Aizputes vidusskola ir viņas vienīgā darba vieta. Nu jau desmit gadus Gunta Vīdnere ir skolas direktore. "Bija tāds brīdis, kad mainījās skolas vadība, un



Aizputnieki gatavi startam Daugavas ūdeņos.





Aizputes meitenes neatpaliek no puisiem.

apkopējas man teica – tev jāiet par direktori! Pēc tam to teica arī citi kolēģi, un tā es pieteicos konkursam. Man ļoti patīk mans darbs, bet īpaši sirdij tuvas visas būvlietas – plānot, dizainēt, rekonstruēt. Runājot par mācību darbu, varu teikt, ka mūsu skolēniem ir labi centralizēto eksāmenu rezultāti. Gandrīz visi, kas stājas augstskolās, tiek budžetā grupās. Ir, protams, arī nešpetnie, ja viņi nonāk manā kabinetā, es parasti mēģinu spēlēt uz jūtām, jo pie rāšanas un kaunināšanas viņi jau pieraduši un “neņem galvā”. Mūsu pārrunas visbiežāk beidzas ar to, ka vaininieks sāk

raudāt, un pēc tam viņam manā kabinetā vairs nav jāatgriežas. Vienmēr cenšos visu uztvert mierīgi, no sākuma, protams, tas ne vienmēr izdevās. Taču ar saasinātām emocijām šo darbu nevar darīt,” atzīst Aizputes vidusskolas direktore.

Aizputes vidusskolai jau 100 gadu, un pašlaik aizputnieku lielākās bažas ir par to, vai skolai Jaus pastāvēt arī turpmāk. Ir radusies teorija, ka katrā novadā vajag tikai vienu vidusskolu. Ļoti dīvaina teorija, jo novadi pēc lieluma ir ļoti atšķirīgi. “Mēs darām visu, lai vidusskola Aizputē paliktu,” saka Gunta Vīdnere.

Gribas novēlēt – lai izdodas! Savu sīkstumu un neatlaidību aizputnieki jau ir pierādījuši, arī ilgus gadus paliekot uzticīgi “Enkuram”. ■



# “MAREMATHICS” – INOVATĪVAS MATEMĀTIKAS MĀCĪBU METODES JŪRNICĪBAS STUDENTU IZGLĪTĪBĀ

**Kāpēc gan matemātika ir vajadzīga darbam jūrā? Šādus un līdzīgus jautājumus nereti izsaka jūrniecības specialitāšu studenti, reizēm pat praktizējoši jūrnieki. Augstākās matemātikas kurss ir klupšanas akmens ne vienam vien inženieru specialitātes studentam. Nopietni runājot, negatīva attieksme pret matemātikas mācīšanos piemīt ne tikai lielai daļai topošo jūrnieku. Būtu jāaplūko matemātiskās izglītības kvalitāte plašākā mērogā. Daudzi augstskolu matemātikas pasniedzēji sūdzas par studentu nepietiekamo sagatavotības līmeni, lai viņi varētu sekmīgi apgūt plānoto kursu. Dažkārt robi matemātikas zināšanās aizsniedzas līdz pat tam, kas tiek mācīts ceturtajā klasē. Augstskolu pasniedzēji vēlas sagaidīt projekta “Skola 2030” pozitīvos rezultātus.**

Jāsaka, ka problēmas ar studentu matemātikas zināšanām ir konstatētas arī ārzemju augstskolās. Regulāri piedaloties “Erasmus+” pasniedzēju mobilitātes programmā un tiekoties ar ārzemju kolēģiem, esam konstatējuši līdzīgas problēmas matemātiskajā izglītībā. Tā, piemēram, apmēram puse no jūrniecības studentiem Splitas Universitātes Jūras fakultātē 2019. gadā pameta studijas. Savukārt Tallinas Tehniskās universitātes Jūras akadēmijas pasniedzēji dalās ar pieredzi: ievērojot studentu dažāda līmeņa matemātikas zināšanas, tiek veidotas atsevišķas studentu grupas. Latvijas Jūras akadēmijā šo problēmu risinām, piedāvājot studentiem izvēles priekšmetu “Elementārā matemātika”, kurā nostiprinām matemātikas studiju kursā nepieciešamās zināšanas.

2019. gadā horvātu kolēģi uzaicināja Latvijas Jūras akadēmiju piedalīties “Erasmus+” projektā “MareMathics” – inovatīvas matemātikas mācību metodes jūrniecības studentu izglītībā, lai izstrādātu mācību materiālus un metodes, kas motivētu studentus sekmīgi apgūt matemātikas kursu un iegūt zināšanas, kas



LatJA komanda Gdiņas Jūras akadēmijā.



nepieciešamas specialitātes apgūšanai. Projektā tika uzaicinātas arī Gdiņas Jūras akadēmija un Tallinas Tehniskās universitātes Jūras akadēmija. Aktīvs darbs pie projekta sākās 2020. gadā.

Projekta pirmajā posmā tika veikts pētījums par studiju procesa pozitīvajiem un negatīvajiem aspektiem augstskolās. Tika apkopota statistika



par studentu sekmēm, par studentu rotāciju. Tika aptaujāti gan studenti, gan pasniedzēji, uzzinot viņu viedokli par mācību procesu. Kā arī tika apzināti augstskolā pieejamie mācību līdzekļi. Atklājās, ka ir diezgan liels tādu studentu procents, kuri matemātikas eksāmenus kārtoti atkārtoti. Daļa studentu nerasniedz vēlamo rezultātu

un pamet studijas. No studentu aptaujas secinājām, ka ir vairāki faktori, kas ietekmē studiju kvalitāti, piemēram, daudzi studenti ir spiesti paralēli mācībām arī strādāt. Daļai studentu ir nepietiekamas priekšzināšanas matemātikas jomā. Studenti izteica neapmierinātību par akadēmiski organizētajām nodarbībām. Pētījums bija nozīmīgs, lai pamatotu projekta izpildes nepieciešamību, nosakot aktuālās vajadzības mūsdienīga studiju procesa nodrošināšanai.

Galvenais starptautiskā kopdarba mērķis bija izveidot mūsdienīgu interneta platformu – speciālu brīvas pieejas mājas lapu, kurā apkopoti daudzveidīgi mācību materiāli – lekcijas, piemēri, vingrinājumi, testi, videomateriāli, interaktīvas lietotnes. Zināma veida inovācija bija papildināt mācību saturu ar dažādiem uzdevumu piemēriem par jūrniecības, kā arī reālās dzīves problēmām. Mājas lapa paredzēta jūrniecības specialitāšu studentiem. Ievērojot jūrnieku darba specifiku, materiāli ir pieejami arī praktizējošiem speciālistiem, kuri mācās attālināti, kā arī jebkuram interesentam. Mājas lapa “MareMathics” (skatiet <https://maremathics.pfst.hr>) šobrīd ir izveidota. Tajā iekļautas vairākas sadaļas – informatīvā, lekciju sadaļa, studentiem un pasniedzējiem paredzētie mācību materiāli. Kā īpašs palīg līdzeklis pasniedzējiem par katru no aplūkotajām matemātikas tēmām ir izveidota “Skolotāju grāmata”, kurā norādīts katras nodarbības mērķis un sasniedzamie rezultāti. Lekcijas gaita ir iedalīta laikposmos, par katru no plāna punktiem dots sīkaks paskaidrojums un komentāri. Šāda veida ieteikumi ir īpaši noderīgi jaunažiem pasniedzējiem, uzsākot darba gaitas. Jāpiebilst, ka mājas lapa joprojām tiks papildināta – jau šobrīd autoru kolektīvs ir izveidojis tik apjomīgu materiālu klāstu, ka pagaidām vēl visi materiāli internetā nav izvietoti. Tāpat arī mums ir dota iespēja iesniegt arvien jaunus materiālus, kas var būt noderīgi mācību procesā. Mājas lapas saturs ir angļu valodā, bet katra lekciju tēma būs pieejama arī latviski, poliski, horvātu un igauņu valodā.



Runājot par pašu projekta tapšanas procesu, tas sākās neparasti – ar Covid-19 pandēmijas ierobežojumiem. Šā iemesla dēļ pirmās tikšanās ar kolēģiem notika attālināti. Iesākumā bija daudz neskaidrību, kuras, manuprāt, būtu bijis viegli noskaidrot, ja būtu iespēja ar kolēģiem aprunāties klātienē. Tomēr darbs ritēja uz priekšu. Pirmais klātienē notikums bija studentu Vasaras skola, ko organizēja Splitas Universitāte. No katras partneru augstskolas bija uzaicināti 10 studenti un vairāki lektori, kuri studentiem deva iespēju novērtēt izstrādāto lekciju materiālu speciāli organizētās nodarbībās. Katras lekcijas nobeigumā viņi aizpildīja aptaujas lapu, tā dodot iespēju lekciju materiāla autoriem pilnveidot iestrādes. Studenti bija ļoti priecīgi par uzaicinājumu piedalīties Vasaras skolā. No rītiem bija lekcijas, viņiem bija iespēja noklausīties dažāda veida prezentācijas, iepazīt daudzus pasniedzējus no dažādām augstskolām. Pēcpusdienās studentiem bija sadraudzības pasākumi, kā arī viņi devās ekskursijās, iepazīstot skaisto Splitas pilsētu, apmeklēja jūrniecības muzeju un citus tūrisma objektus. Daži no studentiem piedzīvoja negaidītu pārsteigumu – pēkšņi viņus pastaigas laikā uzaicināja piedalīties pilsētas ielās organizētajās dejās.

Arī mums, Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzējiem (man un docentei Jeļenai Liģerei), bija liels prieks beidzot satikt ārzemju kolēģus. Bija ļoti interesanti piedalīties matemātikas skolā un vērot lekcijas. Katrs pasniedzējs demonstrēja atšķirīgas darba metodes. Varējām salīdzināt savas iestrādes ar kolēģu veikto darbu, pārsapņēdami, kā varētu papildināt matemātikas nodarbības ar interesantiem materiāliem un studentu aktivitātēm. Projekta pētnieku sapulcēs pārrunājām jau paveiktos darbus, grūtības, kas radās, ierakstot videomateriālus, noteicām nākamā darba posmus. It īpaši atzīmējām projekta "MareMathics"



"MareMatics" informācijas diena Latvijā.



Studenti un pasniedzēji Splitas Universitātē.



Tikšanās Gdiņas Jūras akadēmijā.



Pasākuma "Teacher Stars" kopbilde Tallinas Tehniskās universitātes Jūras akadēmijā.

galvenās pētnieciskā darba vadītājas Anitas Gudeljes (Splitas Universitātes Jūrniecības fakultātes profesore) ieguldīto darbu, veidojot interaktīvās lietotnes.

Otrs ļoti interesants pasākums "Teacher Stars" notika Tallinas Tehniskās universitātes Jūras akadēmijā šā gada aprīlī. No katras partneru augstskolas bija uzaicināti pieci pasniedzēji, kuriem bija iespē-

ja novērtēt projekta "MareMathic" mācību materiālus. Uzaicinātie lektori no projekta partneru augstskolām prezentēja matemātikas rezultātu pielietojumus atbilstošo specialitāšu uzdevumu risināšanā. Šīs saistošās prezentācijas ir publicētas projekta mājas lapā sadaļā, kas izveidota pasniedzējiem (Teachers/Presentations).

Kā plānots, notika arī divas projekta dalībnieku sapulces Rīgā, Latvijas Jūras akadēmijā, un Gdiņā, Gdiņas Jūras akadēmijā. Tajās mēs galvenokārt apspriedām jautājumus, kas bija saistīti ar mācību materiālu izstrādāšanu. Sapulču informatīvajā daļā projekta galvenā menedžere Aleksandra Baniča deva svarīgas norādes par finanšu organizēšanu. Viņa arvien bija ļoti laipna un vienmēr deva sīkus paskaidrojumus gan tiekoties, gan atbildot uz e-pastā saņemtajiem jautājumiem.

Bija liels prieks piedalīties starptautiskajā "Erasmus+" projektā, iepazīties un sadraudzēties ar kolēģiem no Horvātijas, Polijas, Igaunijas jūrniecības augstskolām. Mēs apguvām daudz jauna – kā ierakstīt videomateriālus, kā tos noformēt, kādas tēmas izvēlēties. Mācījāmies, kā labāk izmantot brīvpieejas programmas "GeoGebra" iespējas. Iepazinām interaktīvas lietotnes uzdevumu un jautājumu testu veikšanai. Veidojot "Skolotāju grāmatu", pārdomājām, kā labāk organizēt matemātikas nodarbības.

Lai gan projekts "MareMathics" ir noslēdzies, tas joprojām ir "dzīvs", jo darbs pie mājas lapas nebūt nav beidzies. Mājas lapa tiks papildināta ar jauniem un jauniem dažāda veida mācību materiāliem. Mēs ceram, ka mājas lapā pieejamie materiāli latviešu valodā būs noderīgi mūsu studentiem, kā arī skolēniem, kuri apgūst matemātiku padziļināti. ■

LJA lektore Mg. math. Ingrīda Veilande





# LJA JŪRSKOLAS "ERASMUS" STARPTAUTISKĀ PRAKSE 2022. GADA VASARĀ



Projekti Nr. 2020-1-LV01-KA102-077305 un Nr. 2021-1-LV01-KA122-VET-000016554 "Sardzes stūrmaņu un mehāniķu apmācības uzlabošana un starptautiskā prakse".

2022. gada vasarā "Erasmus" praksē devās 38 LJA Jūrskolas audzēkņi. Prakse notika trīs vietās: Spānijas pilsetā Valensijā, Maltā un Itālijas dienvidos Soverato.

"Erasmus" prakses ietvaros tika izpildīti mācību programmā paredzētās jahtu takelāžas prakses (kuģu vadītājiem) un krasta remontdarbniecu prakses (kuģu mehāniķiem) uzdevumi. Kā jau ierasts, jaunieši strādāja izklaides laivu servisa uzņēmumos, tādos kā "Consortio Valencia", "Mundo Marino", "Rent Yacht World" (Spānijā),



## IZGLĪTĪBA



“Blue Waves water-sport”, “Boat Charters & Cruises” (Maltā), bet mehānikas specialitātes audzēkņi strādāja kuģu remontdarbnīcās uzņēmumā “Cassar Ship Repair (Maltā) un “Ranieri International” (Itālijā).

Prakses dalībnieki ir apmierināti ar pieredzēto, iegūts milzums

daudz jaunu pozitīvu iespaidu, apgūtas profesijā noderīgas prasmes, iegūta izpratne par izklaides laivu biznesu un starptautiska pieredze sadarbībā ar nozares uzņēmumu darba devējiem un kolēģiem.

Jaunieši ir 17 līdz 18 gadus veci, tāpēc daudziem tā bija ne tikai pirmā darba pieredze, bet arī pirmais ceļojums ārpus Latvijas, pirmais lidojums, pirmoreiz pašiem jāgatavo sev ēst un pašiem pilnībā par sevi jāatbild. Pēc dalībnieku teiktā, šis brauciens ievērojami cēlis viņu pašapziņu un ticību saviem spēkiem, kā arī pārliecību par izvēlētās profesijas pareizību.■



# LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽĀ LEKCIJAS LASA VIESLEKTORI NO MAROKAS



No 26. līdz 30. septembrim “Erasmus+” programmas projekta Nr. 2020-1-LV01-KA107-077369 ietvaros LJK viesojās trīs personāla pārstāvji no Marokas Jūrniecības institūta (*Higher Institute of Maritime Studies, ISEM*).

Nedēļas laikā viesi nolasīja lekcijas par tādām tēmām kā “Tehniskās apkopes vadība”, “Drošība darba vietā”, “Jūras piegādes ķēde” un “Kuģa elektrība”.

ISEM ir mācību iestāde augstākā līmeņa vadītājiem jūras transporta, ostu, loģistikas un saistītās jomās. Tā ir vienīgā tirdzniecības flotes virsnieku apmācības iestāde Marokā.

ISEM apmācības pamatā ir teorētiskās nodarbības un praktiskās mācības gan uz kuģiem, gan ostās, kā arī izmantojot institūta simulatorus un laboratorijas, līdzīgi kā tas notiek LJK. ISEM izglītība tiek piedāvāta pēc LMD sistēmas (bakalaura studijas jeb licences iegūšana – maģistra studijas – doktora studijas). Mācību programmas pieejamas šādās specializācijās: jūrlietas, jūrniecības inženierija – jūras spēku būvniecība un remonts, ostu pārvaldība, starptautiskā loģistika, jūrniecības drošība. Apmācības pakalpojumi atbilst starptautiskajiem (STCW, IMO) un nacionālajiem standartiem.

2021. gadā LJK sadarbību ar ISEM sāka LJK direktors Vladimirs Dreimanis, bet līdz šim iestādēm nebija iespējas “apciemot” vienai otru.■



# “ERASMUS+” PROJEKTA IETVAROS SPRIEŽ PAR JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBAS NOZĪMI UZŅĒMĒJDARBĪBĀ

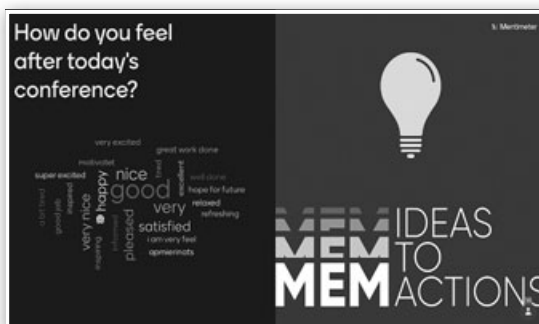
27. septembrī “Erasmus+” projekta “Meaningful Entrepreneurial Mindsets (MEM) Ideas to Actions” ietvaros norisinājās noslēguma pasākums hibrīdā formātā. Konferencē “VET education for entrepreneurship” jeb “Profesionālās izglītības un

apmācības (PIA) izglītība uzņēmējdarbībai” piedalījās Latvijas, Vācijas, Turcijas un Kipras dalībnieki no koledžām, skolām, biznesa inkubatoriem un organizācijām, kā arī no citām ieinteresētām iestādēm.

Projekta sadarbības partneri bija dažādu valstu jūrniecības iestādes no Latvijas (Liepājas Jūrniecības koledža), Vācijas (*Berufliche Schule des Kreises Nordfriesland*), Turcijas (*Ulusoy Denizcilik Teknolojisi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi*) un Kipras (*Dorea Educational institute*).

Pasākumā sprieda par PIA izglītības nozīmi uzņēmējdarbībā, Vācijas ekonomikas *mugurkaulu* un citiem nozīmīgiem tematiem.

Vairāk par “Erasmus+” projektu Nr. 2019-1-LV01-KA202-060430 var lasīt šeit: <https://www.ideas2actions.eu/> ■





# “NOVIKONTAS” PIEDĀVĀ ZVEJNIEKIEM APGŪT ILGTSPĒJĪGAS ZVEJNIECĪBAS BEZMAKSAS KURSU

**No 7. līdz 10. jūnijam “Novikontas” Jūras koledžā notika pirmais pilotprojekta “Ilgtspējīga zvejniecība” kurss zvejniecības industrijas pārstāvjiem – esošajiem un topošajiem zvejniekiem, zivju tirgotājiem un citiem interesentiem.**

Šāds kurss tika rīkots Eiropas Savienības finansētā projekta “Catching the Potential” ietvaros. Projekta iniciatore ir Nīderlande, tā ir viena no ES valstīm, kurai ir specializētas izglītības iestādes zvejniekiem. Projektā pašlaik iesaistījušās astoņas valstis – Nīderlande, Francija, Vācija, Grieķija, Īrija, Spānija, Portugāle un Latvija. Latviju pārstāv “Novikontas”.

Pilotprojekta mērķis ir ne tikai sagatavot mācību programmu Eiropas valstu zvejniekiem, bet arī izstrādāt standartizētas prasības zvejnieku ilgtspējas apmācībai, ko varētu iekļaut STCW-F konvencijas nākotnes versijā, lai vienādas zināšanu prasības visās valstīs būtu ne tikai jūrniekiem, bet arī zvejniekiem.

Dažādu Eiropas valstu zvejnieki strādā dažādos apstākļos, sākot no Baltijas jūras un beidzot ar Atlantijas okeānu, taču zvejas ilgtspējas pamatā jābūt izpratnei par vides aizsardzību un resursu saglabāšanu. Zvejniekiem jāizprot, kāpēc nepieciešamas un kā tiek noteiktas nozvejas kvotas, kas ietekmē cenas,





kādu jaunumu nodara atkritumi, kā darbojas zvejas sabiedrība, komunikācija un tamlīdzīgi.

Pirmais kurss Latvijā ietvēra gan zvejas nozares vieslektoru, gan Nīderlandes "Pro Sea" pasniedzēju *Tamar Poppelier* un *Thomas van Schie*, lekcijas, gan zivju pārstrādes rūpnīcas SIA "Karavela" apmeklējumu. Mācību laikā daļa nodarbību notika interaktīvu "spēļu" veidā, uzskatāmi parādot, kādas var būt sekas, ja zvejniecība nav ilgtspējīga.

Nākamais šāds kurss norisināsies vasaras otrajā pusē vai rudenī, un tam iespējams jau laikus pieteikties. Saprotot, ka ne visiem interesentiem ir perfekta angļu valodas zināšanas, "Novikontas" speciālisti nepieciešamības gadījumā nodrošinās tulkojumu.

Pilotkursa ietvaros kurss ir bez maksas, tā apmeklēšana zvejniekiem nav obligāta, taču, ja prasības par šādu kursu apmeklēšanu tiks iestrādātas STCW-F konvencijā, šāda kursa organizēšana būs maksas pasākums.

Zvejniekiem, kuri apguvuši ilgtspējas attīstības kursu, tiks izsniegts "Pro-Sea" un "Novikontas" sadarbības sertifikāts, kas apliecinās viņu zināšanas un izpratni, un noteikti būs priekšrocība tiem, kuri vēlēsies strādāt citās Eiropas un pasaules valstīs. Šādas zināšanas un prasmes sniegs iespējas zvejnieku un citu zvejniecības profesiju pārstāvju profesionālajai attīstībai, kas attiecīgi sekmes arī peļņas pieaugumu.

"Pro Sea" speciālisti ir ieinteresēti apmācīt pasniedzējus Latvijā, kuri nākotnē varētu vadīt šādus zvejniecības ilgtspējas kursus.■

# Latvijā reģistrēti 11 274 aktīvie jūrnieki

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā 2022. gada 1. janvārī bija reģistrēti 11 274 aktīvie jūrnieki (jūrnieki, kuriem ir derīgi profesionālo kvalifikāciju apliecinājoši dokumenti). No kopējā Latvijas jūrnieku skaita 10 294 (91%) ir sertificēti darbam uz tirdzniecības flotes kuģiem, 980 (9%) darbam uz iekšējo ūdeņu vai zvejas flotes kuģiem. Pēdējo gadu dati par jūrnieku nodarbinātību liecina, ka 62% nodarbināto tirdzniecības flotes jūrnieku strādā uz trešajās valstīs reģistrētiem kuģiem, bet 38% uz kuģiem zem EEZ valstu karogiem, tai skaitā aptuveni 3% uz Latvijas karoga kuģiem.

Vērtējot tirdzniecības flotes jūrnieku skaita izmaiņas, dati liecina, ka kuģa virsnieku skaits pēdējos gados ir bijis salīdzinoši stabils. 2022. gada sākumā bija 5660 kuģu kapteiņi un virsnieki, no tiem 2647 ir kuģu vadītāji, 2620 kuģu mehāniķi, 393 elektromehāniķi un saldēšanas iekārtu mehāniķi. Ierindas jūrnieku skaits tirdzniecības flotē turpina samazināties, 2022. gada sākumā bija 4634 ierindas jūrnieki, no tiem 2344 klāja komandas jūrnieki, 1218 mašīntelpas komandas jūrnieki un 1072 kuģu apkalpojošais personāls.



# GROZĪJUMI MLC KONVENCIJĀ NEATRISINA SVARĪGUS JAUTĀJUMUS

**2006. gadā pieņemtā MLC konvencija tiek uzskatīta par ceturto pīlāru jūrniecības starptautiskajā tiesiskajā regulējumā, kas loģiski papildina trīs galvenās IMO konvencijas: par dzīvības aizsardzību jūrā (SOLAS), par jūrnieku sagatavošanu (STCW) un jūras piesārņojuma novēršanu (MARPOL). MLC nosaka prasības attiecībā uz jūrnieku atalgojumu, atvaļinājumu, repatriācijas un medicīniskās aprūpes maksājumiem, radot reglamentējošus pienākumus valstīm, kuģu īpašniekiem un operatoriem. Darbs drošākā un atbalstošākā darba vidē palielina jūrnieku spēju izvairīties no incidentiem jūrā un reaģēt uz tiem, kas varētu ietekmēt kuģus un apkalpes, kravas un jūras vidi.**

IMO un ILO cieši sadarbojas, lai uzraudzītu MLC konvencijas izpildi. Tā kā reālā dzīve parādīja, ka konvencijai nepieciešami papildinājumi, 2014. gadā tajā tika veikti grozījumi, kas saistīti ar finansiālo nodrošinājumu jūrniekiem gadījumos, kad viņus pamet darba devēji. Izveidota IMO un ILO kopīga darba grupa, kas regulāri sniedz ziņojumus gan IMO Juridiskajai komitejai, gan ILO vadības struktūrām. Tāpat abas organizācijas regulāri apmainās ar informāciju par jūrnieku labklājības jautājumiem un kopīgi uztur datubāzi, kurā tiek uzskaitīti jūrnieku pamešanas gadījumi. Šī sadarbība bijusi īpaši svarīga Covid-19 pandēmijas laikā, kad abas organizācijas cieši sadarbojās, lai risinātu apkalpju maiņas krīzi un tās sekas.



Marks Dickinsons.

IMO Kuģošanas drošības komitejas 105. sesijā vienotās grupas izveidi, lai jūrniecības nozarē novērstu tādas problēmas kā iebiedēšana un uzmākšanās, tostarp seksuāli uzbrukumi un seksuāla uzmākšanās.

Sesijas darba laikā tika panākti jauni grozījumi MLC konvencijā, kas saistīti





ar jūrnieku tiesībām uz piekļuvi internetam, citiem vārdiem sakot, kuģu apkalpes ir ieguvušas tiesības uz obligātu sociālo savienojamību.

Komentējot šo lēmumu, Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF) Jūrnieku nodaļas priekšsēdētāja vietnieks Marks Dikinsons teica: "Iespēja uzturēt kontaktus ar ģimeni un draugiem nav tikai jauka pretimnākšana jūrniekiem, tās ir cilvēka pamattiesības, tāpēc arī mēs tik neatlaidīgi cīnījāmies par to, lai jūrniekiem tiktu nodrošināta piekļuve internetam un lai tas būtu iekļauts MLC kā obligāts noteikums."

Tomēr ITF atzīmēja, ka, neskatoties uz to, ka kuģiem ir tehnoloģijas, lai nodrošinātu piekļuvi internetam, kuģu īpašnieki meklē iespējas, kā zināmu slogu tomēr pārlikt uz pašu jūrnieku pleciem. ITF ir neapmierināta, ka kuģu īpašnieki uzstāj, ka viņiem vajadzētu būt iespējai ierobežot piekļuvi internetam un par interneta izmantošanu iekasēt maksu no jūrniekiem. ITF uzskata, ka naudas iekasēšanai no jūrniekiem vajadzētu būt tikai izņēmuma gadījumos, tāpat ITF mudina valstu valdības ostās un enkurvietās palielināt interneta piekļuves iespējas jūrniekiem, neiekasējot par to naudu.

Pagaidām nav atrisināts jautājums par repatriācijas tiesībām, jo nav izdevies panākt vienošanos par grozījumiem MLC ietvaros. Jūrnieku grupa uzstāja, lai kuģu īpašnieku atbildība par jūrnieku repatriāciju tiktu pagarināta līdz brīdim, kad jūrnieki atgriežas savā dzīvesvietā. Lielākajai daļai jūrnieku mājupeļš ir ievērojami ilgāks, nekā pašlaik to sedz kuģu īpašnieki. Piemēram, filipīnietis, kas dzīvo Davao, var nonākt, piemēram, Manilas lidostā, kas ir 2600 jūdžu attālumā no mājām, bet nākamo aptuveni divarpus stundu lidojumu darba devējs vairs neapmaksā, tieši tāpat kā nesedz apdrošināšanas, medicīniskās vai citas izmaksas.

"Pandēmijas laikā jūrniekus negatīvi ietekmēja daudzās valstīs ieviestie karantīnas pasākumi, kas viņiem palielināja ar nokļūšanu savā dzīvesvietā saistītos riskus un izmaksas. Kuģu īpašnieki pilnībā noraidīja visus priekšlikumus par iespējamu finansējumu, neskatoties uz mēģinājumiem panākt kompromisu," sacīja Dikinsons. "Kā jūrnieku pārstāvji mēs, protams, esam vilušies un pārsteigti, jo šī ir pirmā reize, kad viena grupa pilnībā noraidījusi grozījumus. Kuģu īpašnieku atteikšanās risināt sarunas par šo jautājumu ir sirdi plosošā, ņemot vērā to, ko izturēja jūrnieki, kas bija ierauti Covid-19 ierobežojumos. Ļoti žēl, ka pēc labās sadarbības Covid periodā, kad kopā strādāja visa nozare, lai aizstāvētu jūrnieku tiesības, tagad kuģu īpašnieki vispār nav iesaistījušies dialogā, īpaši vēl par tik svarīgu jautājumu savam darbaspēkam. Esmu pārliecināts, ka kuģniecības vadītāju izmaksas tiek segtas "no durvīm līdz durvīm", tad kāpēc jūrnieki nebūtu pelnījuši tādas pašas tiesības, īpaši jau ņemot vērā dzīves dārdzības krīzi, ar ko šobrīd saskaramies?"

ES valdību grupa centās arī panākt skaidrāku apņemšanos *de facto* noteikt jūrniekiem maksimālo 11 mēnešu darba laiku jūrā, pirms kuģu īpašniekiem



Stīvens Kotons.

sacija ITF ģenerālsēkretārs Stīvens Kotons. “Un situāciju vēl daudz smagāku padara tas, ka apkalpes locekļu skaits ir samazinājies uz pusi un iespēja izmantot atvaļinājumu krastā tagad ir ierobežota vairāk nekā jebkad agrāk. Kuģu īpašnieki saka, ka jūrniekiem ir izvēles brīvība, bet piemirst pateikt, ka kuģu īpašnieku rokās ir visas nepieciešamās sviras, tāpēc nevajadzētu tomēr izvairīties runāt par piespiedu darbu.”

## **MLC IEVIESTAS VAIRĀKAS BŪTISKAS IZMAIŅAS**

Individuālajiem aizsardzības līdzekļiem jābūt pieejamiem tādos izmēros, kas atbilst jūrniekiem uz kuģa, tostarp sievietēm.

Pārtikas un ēdināšanas noteikumu ietvaros panākta vienošanās par labāku piekļuvi bezmaksas dzeramajam ūdenim, par kvalitātes noteikumiem un sabalansētu uzturu.

Ieviests precizējums par valdību atbildību sniegt jūrniekiem informāciju par obligātajām aizsardzības sistēmām, kas jāievieš rekrutēšanas un darbā iekārtošanas aģentūrām.

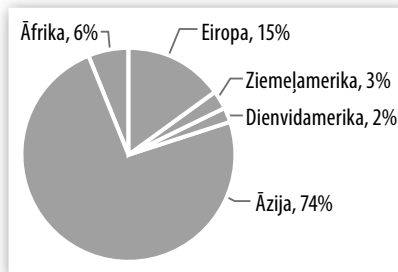
Sesijas nobeigumā Marks Dikinsons uzsvēra, ka ir vilies, jo tā vien šķiet, ka kopš MLC stāšanās spēkā kuģu īpašnieki diezgan viegli spēj vienoties par tehniskām izmaiņām, bet nevēlas risināt jautājumus, kas skar jūrnieku darba un sadzīves apstākļu uzlabošanu.

“Viņi ir aizmirsuši par MLC sākotnējo trīspusējo redzējumu, lai uzlabotu minimālos standartus jūrniekiem. Ja situācija nemainīsies, tas būtiski ietekmēs kuģniecības nozares nākotni,” uzsvēra Dikinsons. “Covid laikā visas iesaistītās puses labi strādāja kopā, un būtu liels kauns, ja mēs neturpinātu strādāt kopā tādā pašā garā, jo nedrīkstam aizmirst, ka jānodrošina pienācīgs darbs jūrniekiem un tieši jūrniekiem ir jābūt uzmanības centrā.”■



# PASAULES JŪRNICĪBAS NOZAREI SVARĪGS NOSACĪJUMS IR CILVĒKA FAKTORS

“Global Maritime Forum” (GMF) aicināja pasaules jūrniecības nozares jaunos profesionāļus piedalīties eseju konkursā “Future Maritime Leaders”. Viņiem bija jārod atbildes uz jautājumiem, ko jūrniecības nozare var uzlabot, lai nodrošinātu jūrnieku darba ilgtspējību. 188 esejās 27 valstu jaunie jūrniecības līderi koncentrējās uz piecām tēmām: 44 esejas bija veltītas cilvēka ilgtspējai jūrā, 44 esejās tika izcelta cilvēku labklājība un cilvēktiesības, 21 esejā bija runa par nākotnes prasmēm un kompetencēm, 13 darbos bija skarti daudzveidības, vienlīdzības un iekļaušanas jautājumi, 13 autori kā svarīgāko akcentēja cilvēku drošību, bet 53 autori apskatīja vēl citas tēmas, lielāko uzmanību veltot kuģošanas dekarbonizācijas un digitalizācijas jautājumiem.



Tomēr nemainīga problēma paliek cilvēka faktors: cilvēku drošība jūrā, dzimumu nevienlīdzība un sieviešu diskriminācija jūrā un vēl daudzi citi jautājumi, kas ir būtisks nosacījums, lai pasaules jūrniecības nozare varētu sasniegt 2030. gada ilgtspējīgas attīstības standartus.■



## JŪRNIEKU PILSONĪBA

**Krievijas izraisītais karš Ukrainā ir licis uz daudzām lietām palūkoties citādi nekā līdz šim. Latvijas Radio 1 raidījuma “Krustpunktā” intervijā Valsts robežsardzes priekšnieka vietnieks ģenerālis Ivars Ruskulis publicēja informāciju, ka 16% no Latvijas robežu šķērsojušajiem aptuveni 5000 Krievijas pilsoņiem ir jūrnieki.**



### **KAS TAD IR ŠIE JŪRNIEKI, KURIEM, ATRODOTIES LATVIJĀ, KABATĀ IR KRIEVIJAS PASE?**

Uz jautājumu atbild Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeprs Spridzāns.

– Latvijā ir divu veidu jūrnieki ar Krievijas pilsonību.

Pirmie ir aktīvie Latvijas jūrnieki, kuri šeit dzīvo, un lielākā daļa no viņiem Latvijā ir arī dzimuši. No 12 tūkstošiem Latvijas jūrnieku aptuveni četri procenti ir jūrnieki ar Krievijas Federācijas pilsonību, kuriem Latvijas Jūrnieku reģistrs izsniedzis sertifikātus, un mēs viņus saucam par saviem jūrniekiem.

Otri ir Krievijas jūrnieki, kuri iebrauc Latvijā, lai caur mūsu kruinga kompānijām iekārtotos darbā. Latvijas kruinga kompānijas turpina iekārtot darbā Krievija pilsoņus, jo, pirmkārt, to nav aizliegts darīt, otrkārt, pasaules tirdzniecības flote izjūt lielu jūras virsnieku deficītu, ko vēl vairāk palielina pašreizējā situācija pasaulē. Šie jūrnieki ir sertificēti Krievijā, viņu pastāvīgā dzīves vieta ir Krievija, un viņi nekādā gadījumā nav uzskatāmi par mūsu jūrniekiem un pieskaitāmi to skaitam, taču viņu iebraukšana Latvijā ir legāla, jo jūrniekiem ir tiesības brīvi pārvietoties.

20 – 25% Ukrainas jūrnieku karo, aptuveni 40 – 45% izklīduši pa Eiropas valstīm un vairs nepakļaujas vienotai datu uzskaites sistēmai, bet 5000 pārgājuši uz Krieviju, jo Krievija, mainot līdzšinējos noteikumus, izsniedz viņiem sertifikātus.

### **UZZIŅAI**

Līdz šim pasaules tirdzniecības flotē strādāja 82 tūkstoši Krievijas jūrnieku un 71 tūkstotis Ukrainas jūrnieku, un liela daļa no šiem jūrniekiem bija kapteiņi un virsnieki, bet tagad Krievijas jūrnieki lielākoties strādā uz savas valsts kuģiem. Tas galvenokārt ir tāpēc, ka daudzi kuģu īpašnieki atsakās ņemt darbā Krievijas jūrniekus un viņiem rodas problēmas iekārtoties darbā starptautiskajā flotē. Savukārt tiem, kam tomēr izdevies iekārtoties darbā uz starptautiskās tirdzniecības flotes kuģiem, Krievijai piemēroto sankciju dēļ rodas problēmas savā kontā saņemt algu valūtā, bet skaidrā naudā kuģu īpašnieki nav gatavi maksāt.



**– Kā varētu raksturot tos četrus procentus no Latvijas jūrnieku skaita, kuriem ir Krievijas pilsonība, vai viņus varam uzskatīt par lojāliem mūsu valstij?**

– Es teiktu gan, gan. Arī jūrnieki ir mūsu sabiedrības daļa, tāpēc viss Latvijā notiekošais tieši atspoguļojas arī mūsu jūrnieku vidū. Ja cilvēkam ir sešdesmit plus gadi un viņam ir Krievijas pilsonība, tad tas ir viens stāsts, jo, visticamāk, viņš sagla-



Jāzeps Spridzāns.

bā Krievijas pilsonību, lai saņemtu Krievijas pensiju. Ja Latvijā nav veiktas sociālās iemaksas, un kā mēs to labi zinām, jūrnieki šādas iemaksas nav veikuši, tad Latvijā viņam nebūs liela pensija. Ļoti iespējams, ka šo jūrnieku vidū ir arī *putinisti*, bet gribētos ticēt, ka pamatā tomēr tās ir materiālās intereses.

Taču tad, kad parakstu jūrnieka grāmatiņu vai citus dokumentus un redzu, ka gados jaunam cilvēkam ir Krievijas pilsonība, to jau uztveru kā apdraudējumu Latvijai. Ir jautājums, kāpēc jauns cilvēks, kurš dzimis, audzis un mācījies Latvijā, saglabā Krievijas pilsonību? Viņš ir dzimis šeit, bet nejūt saikni ar Latviju, tas nozīmē, ka viņš nekad nebūs Latvijas patriots, un tas vistiešākajā veidā ir lojalitātes jautājums. Lai gan neredzam, ka šī mūsu jūrnieku daļa ar Krievijas pilsonību rīkotos pretvalstiski, tomēr jābūt ļoti uzmanīgiem, jo tas var radīt dažādus riskus. Karš Ukrainā daudzas lietas liek pārvērtēt, tāpēc gribētos paļauties uz to, ka drošības dienesti godam pilda savus uzdevumus.

Jāatzīst, ka visi jaunākās paaudzes jūrnieki ar Krievijas pilsonību nebūt nav vienādi noskaņoti. Esmu daudziem jautājis, kāpēc viņi ir Krievijas pilsoņi, kas tagad, jaunajos apstākļos, viņiem var radīt papildu problēmas iekārtoties darbā uz kuģa, jo ļoti daudzi kuģu īpašnieki atsakās ņemt darbā Krievijas jūrniekus, mūsu gadījumā – Latvijas jūrniekus ar Krievijas pilsonību. Pat tad, ja viņiem ir izsniegta Latvijas jūrnieka grāmatiņa, Krievijas pilsonība ir šķērslis. Daudzas kompānijas ir jautājušas, vai mēs no savas puses akceptējam šo jūrnieku nonāksanu darba tirgū, uz ko atbildam, ka nav tāda aizlieguma, tāpēc paši nevaram pieņemt lēmumu neizsniegt viņiem sertifikātus vai jūrnieka grāmatiņu.



## UZZIŅAI

Naturalizācijas process ir gana sarežģīts, un Latvijas pilsonības iegūšanas process var aizņemt no viena mēneša līdz pat vienam gadam. To ietekmē vairāki faktori – pilsonības iegūšanas pamatojums, ir vai nav jākārtos naturalizācijas pārbaudes, ir vai nav jāatsakās no jau esošās pilsonības. Tieši Krievijas pilsoņiem naturalizācijas process vidēji ilgst no pusgada līdz gadam, un Krievija nav to valstu sarakstā, ar kurām Latvijas pilsoņiem var izveidoties dubultpilsonība, tomēr ir reti dubultpilsonības izņēmuma gadījumi, kurus nosaka Pilsonības likums.

Bet uz jautājumu par Krievijas pilsonības saglabāšanu esmu saņēmis atbildi: kad piedzimu, vecāki mani deklarēja kā nepilsoni, sešpadsmit gadu vecumā izsniedza Krievijas pasi, bet tagad nevaru atteikties no šīs pilsonības, jo Krievija vilcina procesus un nedod tādu iespēju. Esmu pārliecinājies, ka teiktais atbilst patiesībai.

Vēl ir arī tādi Krievijas kapteiņi, pats pazīstu vismaz divus, kuri, iegādājoties īpašumus Latvijā, ir saņēmuši uzturēšanās atļauju. Viņi ir pārnākuši dzīvot uz Latviju un sarāvuši saites ar

Krieviju. Viens no man pazīstamajiem Krievijā tiek uzskatīts par ienaidnieku. Viņš teica: "Kamēr Krievijā valdīs šis režīms, es tur savu kāju nesperšu!"

## REZUMĒJOT

Latvijā ir triju veidu jurnieki ar Krievijas pilsonību: Krievijas pilsoņi, kuri šeit iebraukuši tikai tāpēc, lai iekārtotos darbā, Latvijas valstij lojāli Latvijas jurnieki ar Krievijas pilsonību un Latvijas valstij nelojāli Latvijas jurnieki ar Krievijas pilsonību.■

Anita Freiberga



# JŪRA DOD IESPĒJAS

**Kapteinis GATIS RITUMS** Latvijas Jūras akadēmiju pabeidza 2006. gadā un nu jau 16 gadus strādā jūrā, no tiem 14 gadus Ziemeļjūrā, kas ir īsts izaicinājums ikvienam jūrniekam. “Cilvēks ir tik unikāla būtne, ka spēj pieņemt daudz un pielāgoties dažādām situācijām un apstākļiem. Arī jūrnieka darbs ir nemitīga pielāgošanās: jaunam kuģim, jaunai ekipāžai, jaunai kravai, jaunai ostai un laika apstākļiem. Strādāju Ziemeļjūrā, kur ir tik nežēlīgas vētras, kādas vien var iedomāties. Piemēram, pagājušajā ziemā vēja ātrums sasniedza astoņdesmit astoņus mezglus, kas jau ir pirmās kategorijas viesuļvētra, kad virsū nāk gandrīz divpadsmit metrus augsts vilnis, bet tev nav izejas, tu esi jūrā, tev vienmēr ir jāatrod visdrošākais risinājums,” saka kapteinis Ritums.

## DARBS UN FILOZOFIJA

– Kad vecākās paaudzes jūrnieki, kuri piecdesmito gadu vidū ar mazām tupelītēm, ko lepmi sauca par zvejas kuģiem, bez jebkādam drošības sistēmām un aprīkojuma devās Atlantijas zvejā un tagad stāsta par savām gaitām, ir grūti iedomāties, kur nu vēl saprast, kā vispār tas bija iespējams. Arī jūs apliecināt Ziemeļjūras skarbo raksturu, tomēr tagad, visticamāk, strādājat uz moderna un labi aprīkota kuģa.

– Amerikāņu kompānijā “Tidewater”, kam pieder un kas pārvalda vienu no lielākajām



Gatis Ritums.



naftas un gāzes platformu apgādes kuģu (*Offshore Support Vessels*) flotēm un šajā nozarē strādā vairāk nekā sešdesmit gadu, atbalsta jūras enerģijas izpēti un ražošanas darbības visā pasaulē, bet es strādāju uz naftas un gāzes platformu apgādes kuģa Ziemeļjūrā Lielbritānijas daļā. Lai gan mans kuģis nav no tiem lielākajiem, tas ir *state of the art* – vismodernākais, kādu vien var iedomāties, un tehnoloģiski ļoti, ļoti avancēts. Kā jau liecina kuģa specializācija, mēs fraktētāja izvēlēta ostā uzņemam kravu un dodamies uz platformām, tās var būt divas, trīs vai četras vienā apgādes braucienā, un vedam visu nepieciešamo šo platformu tehnoloģiskā procesa nodrošināšanai: lejamkravas – dzelzi, tehnisko ūdeni un degvielu, dažādas ķīmiskas vielas, arī beramkravas, piemēram, cementu vai barītu, kā arī konteinerkravas, kas tiek novietotas uz klāja. Konteineros tiek vesti dažādi darba rīki, drošības aprīkojums, pārtikas produkti, medicīnas preces un vēl daudz dažādas lietas. Patiesībā mēs vedam pilnīgi visu, tās var būt pat sprāgstvielas un arī nestandarta kravas – caurules, urbji un citas lietas urbšanas procesa nodrošināšanai un jaunu urbumu uzsākšanai. Savukārt prom no platformām vedam visu, kas tur vairs nav vajadzīgs.

Tā kā bieži mēdz būt nestandarta kravas, pamatīgi tiek plānota kravas novietošana kuģa stabilitātes ievērošanai, kā jau tas ir uz jebkura kuģa. Mūsu darbs ir visnotaļ dinamisks, jo vienā dienā esam ostā, bet otrā dienā jau pie platformas.

### **– Diezgan grūti iedomāties un īsti pat nav saprotams, kā iespējams pietuvoties un noturēties pie tādas platformas?**

– Tas notiek, izmantojot dinamiskās pozicionēšanas sistēmu, kad no satelītiem un relatīvās pozicionēšanas sistēmām uz kuģi tiek raidīti atrašanās vietas dati. Satelīti raida datus par kuģa atrašanās vietu uz zemeslodes, bet relatīvās pozicionēšanas sistēmas sniedz relatīvo informāciju par kuģa atrašanās distanci un peilējumu no platformas. Dinamiskās pozicionēšanas sistēma, kas ir centrālās smadzenes, aprēķina visus spēkus, kas ietekmē kuģi: straumes, vējš, viļņi, un visa šī informācija tiek apvienota matemātiskā modelī. Saņemot šo informāciju, kuģis pats spēj sevi noturēt konkrētajā vietā, kompensējot visus spēkus, kas uz to iedarbojas. Šādā veidā, strādājot pie platformas, mēs izkraujam visu kravu, kas attiecīgajā vietā jānogādā. Ar šļūtenēm savienojamies ar platformu un izpumpējam, pēc tam iepumpējam lejamkravas, tāpat tiek nocelti atvestie un uzcelti prom vešanai domātie konteineri, kas tiek paveikti ar platformas ceļamkrānu. Šis process var aizņemt no dažām stundām līdz vairākām dienām, un bieži vien tieši Ziemeļjūras laika apstākļi ir tie, kas nosaka, cik ilgi strādāsim un vai vispār strādāsim. Paralēli visām kravas operācijām, protams, notiek arī ikdienas darbi: kuģa uzturēšana, remonts, vārdu sakot, viss tieši tāpat, kā tas notiek uz jebkura cita kuģa.

**– Strādājot tik dinamiskā grafikā un skarbos apstākļos, ārkārtīgi svarīgi ievērot augstus drošības standartus. Kā jums tas izdodas?**





– Darba drošība šajā industrijā ir vismaz soli priekšā daudzām citām ar jūrniecību saistītām industrijām. Pirmkārt, ir ļoti strikti noteikumi, kurus mēs tikpat strikti ievērojam, jo vide, vai tā ir mašintelpa, kuģa klājs vai kambīze, ir neprognozējama un bīstama. Ziemeļjūra nesaudzē un, nonākot šajā vidē, ikvienam tas ir jāapziņās un jāievēro. Drošības standarti ir noteikti visos līmeņos, sākot no personīgās drošības līdz drošai kravas operāciju veikšanai un kuģošanas drošībai. Visu operāciju veikšanai esam apgādāti ar visu nepieciešamo



aprīkojumu – cimdium (katram darba veidam specializēti), apaviem (atšķirīgi klāja, mašintelpas un kambīzes komandai), speciālo apģērbu, un mēs to visu ļoti strikti lietojam. Arī, strādājot pie platformas, ir ļoti stingrs reglaments, kā un no kuras puses kuģis pietuvojas platformai, kā iebrauc iekšā piecsimt metru drošības zonā, kā jāizvēlas darba pozīcija. Un laikapstākļi vistiešākajā nozīmē ietekmē šīs izvēles: vai vilnis nāk uz klāja, tā šiem kuģiem ir realitāte, kas nereti apstādina kravas operācijas, vai ir straumju, vēja, miglas un citu faktoru ietekme. Vienmēr jāpatur prātā drošība, jo nelaimes gadījumi šeit notiek tieši tāpat kā citās kuģošanas jomās jūras vidē.

**– Jūs strādājat tik skarbā vidē, kāpēc nelūkojaties pēc mierīgākiem darba apstākļiem?**

– Mani visnotaļ apmierina darba nosacījumi un darba vide. Protams, vienmēr var vēlēties kaut ko savādāku vai labāku, bet es skatos uz visu daudz plašāk. Tā nav tikai alga, kas ienāk kontā, tā ir arī cilvēciskā attieksme, jo uzskatu, ka cilvēks vienmēr ir pats svarīgākais, neskatoties uz to, kur mēs esam un ko darām, jo vienmēr tieši cilvēka faktors nospēlē izšķirošo lomu. Būsim godīgi, darba videi uz kuģa kā jebkur citur ir jābūt kvalitatīvai, lai ikviens pilnvērtīgi varētu pildīt savus darba pienākumus un realizēt savas spējas.



Man ir ļoti svarīgi, kāds ir kuģis, kādi ir apstākļi uz kuģa un kāda ir komanda, kāda ir kompānijas attieksme pret drošību un redzējums par tevi kā cilvēku, nevis tikai ciparu reģistrā. Bez šīs kompānijas īslaicīgi esmu strādājis vēl divās un no tām aizgāju, nostrādāja tieši cilvēka faktors. Vienā no kompānijām strādāju par vecāko palīgu uz kuģa, kur kapteinis bija autoritatīvā darba stila piekritējs. Tur viss notika pēc skaldi un valdi principa, ar bļāušanu un cilvēku pazemošanu pat līdz tādām līmenim, ka pieaudzis vīrietis, kurš strādāja par matrozi, tika novests līdz asarām, jo viņu pazemoja citu priekšā. Toreiz iebildu kapteinim un pēc tam tiku saukts pie viņa uz pārrunām. Kapteinim skaidri un gaiši teicu, ka šāds darba stils un tāda attieksme pret apkalpi man nav pieņemama. Vai nu mēs šo lietu izrunājam un tiekam ar to galā, vai arī es dodos prom no kuģa. Tieši toreiz sapratu, kā negribu strādāt, ka būšu savādāks. Nedrīkst būt tā, ka kāds tiek pazemots, jo vienmēr visu un visos līmeņos un par jebkuru tēmu var izrunāt. Noteikti ir bijis īemesls, kāpēc cilvēks ir darījis vai nav darījis kaut ko. Iespējams, tā ir nezināšana, var gadīties, ka darba uzdevums izteikts nesaprotami vai neadekvāti, varbūt cilvēkam ir bijušas kādas personīgas problēmas, bet varbūt nav bijis labi ar veselību. Apstākļi mēdz būt tik dažādi. Varbūt tā ir bijusi mana kļūda, neskaidri dodot kādu komandu vai darba uzdevumu, ja jau esmu saņēmis tādu darba rezultātu, kāds mani neapmierina. Personīgi es nekad ne uz vienu cilvēku neesmu pacēlis balsi, esmu pārliecināts, ka nav nekādas vajadzības to darīt, jo visu var atrisināt sarunu ceļā.

Toreiz aizgāju no kompānijas un menedžmentam nepārprotami izstāstīju, kāpēc esmu pieņēmis šādu lēmumu un kāpēc tur vairs neatgriezīšos, jo ir lietas, kas man nav pieņemamas.

**– Kā domājat, vai ir bieži gadījumi, kad krasta menedžments piever acis uz tādām vai līdzīgiem gadījumiem jūrā?**



– Bieži vien dažādu iemeslu dēļ krasta menedžments par to nezina vai arī piever acis, jo nereti nemaz nav citu speciālistu, ko likt vietā, tāpēc izmanto to, kas ir, lai aizpildītu robus. Būsim godīgi, ne jau vienmēr darba devējs var dabūt to, ko vēlas, tāpēc jāiztiek ar to, kas ir. Dažkārt krasta menedžments ieliek tāds speciālistus, kas nav tie piemērotākie. Vai tad bieži, ņemot darbā jūrnieku, tiek izvērtēta viņa atbilstība konkrētajai ekipāžai, novērtēts, vai viņš var strādāt multinacionālā vidē, vai, piemēram, spēj strādāt kolektīvā, kurā ir arī sievietes, jo ne katrs jūrnieks arī mūsdienās to spēj. Tāpat ne vienmēr tiek novērtēta darba pieredze, kas tiešām ir ļoti svarīga. Ja cilvēks bez pieredzes tiek iemests amatā, kam nav sagatavots, arī tas var būt pamats nevēlamam iznākumam.

**– Ko jūs darītu un kā rīkotos, ja pašam vajadzētu komplektēt komandu, kādus apsvērumus ņemtu vērā?**

– Nokomplektēt labu komandu, kas spēj strādāt kā vienots mehānisms, protams, ir ļoti sarežģīts uzdevums. Jā, tas ir labs jautājums, kā es to darītu. Uz papīra jau daudz kas izskatās skaisti, var izlasīt CV, lūgt aizpildīt testu vai zvanīt iepriekšējam darba devējam, bet tas viss var radīt maldīgu iespaidu par cilvēku, tāpēc, ja man vajadzētu komplektēt



ekipāžu, es mēģinātu sajukt cilvēku, jo ļoti cenšos klausīt savai sirdsbalsij. Katram no mums vajadzētu iespējami vairāk ieklausīties sevī, pirms pieņemt lēmumu. Katram taču ir šī unikālā spēja – sajukt. Mēs visi esam tik dažādi, tieši tādēļ dzīve ir tik interesanta. Tomēr arī autoritatīvu cilvēku nav mazums, īpaši tas attiecas uz iepriekšējo paaudžu jūrniekiem, kurus izaudzināja cits laiks, un viņu princips ir – kā es teicu, tā būs! Lai arī reizēm nepareizi, bet jādara tā! Es tā nestrādāju, jo esmu pārliecināts, ka kapteinis ir tik labs, cik laba ir viņa komanda, cik labi viņš spēj ekipāžu saturēt kopā. Jā, esmu kapteinis, un mans vārds ir pēdējais it visā, bet ir jābūt arī šim *breinstormingam*, katram ir jābūt iespējai izteikties. Mēs taču esam komanda!

Bieži prasu arī padomu, jo nekautrējos kaut ko nezināt. Reizēm pat kadeti uzdod kādu jautājumu, uz kuru tūlīt nezinu atbildi, jo akadēmijas laiks jau pasen aiz muguras un šis tas piemirsies, bet tad godīgi atzīstos, ka nezinu atbildi, taču noteikti noskaidrošu. Vai arī ejam kopā rast risinājumu, kopā strādājam un kopā atrodam atbildi uz neskaidro jautājumu. Ir brīnišķīga Robina Šarma grāmata "Līderis bez titula", kas parāda, kā būt par līderi, kuram tituls nav svarīgs.



Man šāds vadības stils strādā izcili, ka katrs, neskatoties uz savu pakāpi, uz kuģa var izteikties, jebkurā laikā var pienākt pie manis un mēs varam visu izrunāt, lai tā būtu kāda sadzīviska lieta vai problēma mājās, ko, iespējams, kaut kādā veidā varu palīdzēt atrisināt. Reizēm telefona zvans, lai tas maksā ko maksādams, var dot cilvēkam nepieciešamo sirdsmieru. Tikai ar tādu cilvēku, kurš ir mierīgs un darbā apmierināts, varam sasniegt kopējo mērķi. Iespējams, ka daudziem šāda pieeja nestrādā, bet man tā strādā. Daudzi varbūt teiks, ka tā taču nevar būt, bet uz mana kuģa tā notiek.

**– Bieži dzirdēta atziņa, kas kļuvusi jau par aksiomu: uz kuģa nevar būt demokrātija. Vai uz jūsu kuģa ir demokrātija, vai arī jūs to sauktu savādāk?**

– Domāju, ka tas ir kaut kas cits, jo manu darba stilu nevarētu saukt par demokrātisku, drīzāk tā ir skaidra prāta, sirds un bezstresa vides radīšana. Grūti to izteikt vārdos, tas tā vienkārši ir. Tā ir mijiedarbība ar visiem it visā, bet šāda sistēma strādā tikai tādā gadījumā, ja ikviens apkalpes loceklis apzinās savu lomu un pienākumu. Nonākt līdz tam, ka katrs zina savu atbildības sfēru, darbu, vietu hierarhijas piramidā, ir ļoti sarežģīts process, bet, ja to izdodas paveikt, tad mehānisms strādā. Cilvēks vēlas attaisnot parādīto uzticību, vēlas būt novērtēts, sajūst, ka viņam uzticas. Par paveikto darbu ir vajadzīgs gandarījums, kurš gan vēlas strādāt tikai strādāšanas pēc, ja tas beigu beigās nevienam nav bijis svarīgi. Mana kuģa apkalpē ir trīspadsmit cilvēki. Tā ir neliela, bet multinacionāla komanda, kurā pašlaik ir septiņu vai astoņu tautību cilvēki no Eiropas valstīm. Varu teikt, ka tas tiešām ir tas brīnišķīgais *mix*, ka esam tik dažādi, no tik dažādām vietām, ka ir tik dažādas pieredzes un redzējumi, viedokļi un uzskati. Un ja vēl ir kāda sieviete uz kuģa, jums vajadzētu redzēt, kā mainās vīriešu kolektīvs – sakoptākas bārdas, biežāk mazgāti mati un drēbes.

Šāds darba stils, protams, padara manu dzīvi sarežģītāku, bet tai pašā laikā tas ir tik liels izaicinājums – saprast, kāpēc cilvēku rīcība vai žesti ir tādi un ne savādāki, kāpēc kāds cits par vienām un tām pašām lietām domā savādāk nekā es. Būt savādākam, tas mani vienmēr ir uzrunājis. Ir tik ļoti pierasts dzirdēt, ka dažas tautas, kuras tagad neminēšu vārdā, īsti labi nestrādā. Bet runa jau nav par konkrētu tautu, jo ikvienā cilvēkā ir jāspēj atklāt esošais potenciāls. Dodot šim cilvēkam iespējas atvērties, var rasties visbrīnišķīgākās lietas. Kā cilvēks atplaukst, ja uz viņu nekliedz, un ir tik vienkārši pateikt paldies par darbu vai uzsist uz pleca. Tas cilvēku atbrūno, viņš atveras un ir gatavs nākt tev pretī tik daudzus soļus.

## **KĀPĒC JŪRA?**

**– Tagad jau esat rūdīts jūras vilks, kurš ieguvis labu izglītību, jurnieka profesiju uzskata par aizraujošu un skaistu, bet arī jums reiz bija jāspēr pirmais solis praktiski nezināmajā.**



– Kļūt par jūrnieku nebūt nebija mans mērķis, tā nav arī dzimtā mantota tradīcija. Bez manis jūrnieks vēl ir bijis tikai mammas brālis, no kura guvu pirmo redzējumu par jūrnieka darbu un šīs profesijas izaicinājumiem. Pēc vidusskolas kopā ar draudzeni, ar kuru attiecības uzsākām vidusskolas pēdējā klasē un kura joprojām ir mana sieva, bijām nolēmuši Latvijas Universitātē studēt ekonomiku. Tovasar kopā ar draugiem aizbraucu uz Čehiju, ceļojums par pāris dienām ievilkās, un, kad atgriezos, izrādījās, ka esmu nokavējis iestājesāmenus. Tomēr bija apziņa, ka jāmācās tālāk, un viena no retajām augstskolām, kur vēl bija iespējams studēt, bija Latvijas Jūras akadēmija. Zināju, ka ir šāda augstskola, tāpat zināju, kādus speciālistus tā sagatavo, tāpēc nodomāju: kāpēc gan ne? Veiksmīgi nokārtoju iestājesāmenus un tiku budžeta grupā. Tādu iespēju nevarēja laist garām, toreiz biju patiesi priecīgs, jo ne katram tas izdodas, un kur nu vēl labāk, ja vecākiem



nav jāmaksā par studijām. Teikšu godīgi, nekad neesmu bijis no TOP skolēniem vai studentiem, biju kaut kur pa vidu, un tas, visticamāk, bija saistīts ar manu tā laika dzīves uztveri – baudīt, priecāties un patusēt. Patiesībā, kas attiecas uz dzīves baudīšanu, arī tagad nekas nav mainījies, to vienmēr esmu darījis, dzīve ir jābauda, tikai katrā vecumā tas notiek savādāk. Būt par jūrnieku nav viegli, akadēmijā jau neviens neatklāj jūrnieka profesijas otru pusi. Kāda tad ir medaļas otra puse? Akadēmijā iegūtās zināšanas ir neatsveramas, un neviens durvis nebūtu atvērtas bez akadēmijas, kas paver patiesām plašas iespējas, kuras jāprot izmantot. Studijas ritēja, kā jau ritēja, līdz pienāca pirmā prakse.

## PRAKSE UN MEDAĻAS OTRA PUŠE

– Vai arī jums, līdzīgi kā daudziem akadēmijas studentiem, pirmā prakse nāca kā auksta duša?

– Tā patiesi bija auksta duša. Astoņpadsmitgadīgam jauniešim, kurš kļuvis par studentu, patiesībā jau nav nekādas informācijas par to, kas tad tas jūrnieks īsti ir. Ja pasaka jūrnieks, visiem acu priekšā vispirms griežas cipari, skaista alga. Patiesām, nopelnīt var ļoti labi un dzīvot var skaisti. Stājoties akadēmijā, man pamatā bija informācija par to, ka varēšu ceļot, redzēšu pasauli, iepazīšu daudz dažādu cilvēku, būšu finansiāli nodrošināts, dzīve nu tikai sāksies un nebūs bezdarbs, kas, protams, ir milzīgs šīs profesijas pluss. Bet es neko nezināju par



jūrnieka darba apstākļiem. Un tad pēc tik romantiskām domām par jūrnieka darbu 2002. gada 7. februārī nonācu pirmajā praksē uz "Latvijas kuģniecības" tankkuģa, kur saņēmu to auksto dušu. Mēs, trīs kadeti, nonācām uz kuģa, kur visi runāja tikai krievu valodā, bet es šo valodu nepratu. Bocmanis saka, kas jādara, un tu vispār nesaproti, kas ir tas, ko viņš no tevis vēlas, jo terminoloģija ir sveša, kuģis arī ir nepazīstams un visi apstākļi tik savādi. Tu nesaproti, kur



esi nonācis, bet ļoti palīdzēja tas, ka kopā bijām trīs kadeti, kuri cits citu atbalstījām.

– **Kāds bija ieguvums no pirmās prakses?**

– Vispirms jau septiņu prakses mēnešu laikā iemācījos krievu valodu, un ikvienas valodas zināšanas ir ieguvums. Sapratu, ko

nozīmē darba attiecības un komunikācijas veidošana ar cilvēkiem uz kuģa. Bet darbs tur tiešām bija fiziski smags, jo mēs, kadeti, tur bijām kā fiziskais darbspēks, kas darīja pilnīgi visu. Ja salīdzina, kādi tagad ir drošības standarti, kā tagad strādāju un kādi ir manas kompānijas uzstādījumi drošības jautājumos, ar tiem, kādi bija pirmās prakses laikā, tad tā ir kā diena pret nakti. Mēs gājām tankos un tīrījām tankus ar minimālu personīgās drošības aprīkojumu, sākumā pat iedeva lietotas *rob*as un zābakus, arī instrukcija un iepazīstināšana ar kuģi bija minimāla. Ja runājam par drošības prasībām, tad šajā ziņā ir notikušas milzīgas un ļoti straujas pārmaiņas. Tagad ir ļoti stingras prasības it visā, ko prakses laikā neievērojām: gan par trokšņu, gan vibrācijas ierobežošanu, lai iespējami vairāk pasargātu cilvēku un nenodarītu kaitējumu viņa veselībai.

Pirmā prakse ļāva redzēt pasauli, izbraucām arī eksotiskas vietas, tāpat izveidojās draudzība ar abiem pārējiem kadetiem, kas saglabājās visus studijas gadus.

– **Par pirmo praksi mēdz teikt, ka tā ir katalizators, kas parāda, vai vai nevari strādāt jūrā.**

– Tieši tā. Es jau pieminēju, ka jaunajam cilvēkam nav informācijas, kas tad īsti jūrā notiek, ko tas no cilvēka prasa, bet pirmā prakse visu noliek pie vietas, tu saproti, vai spēj strādāt šādā kolektīvā, vai spēj būt projām no mājām, kas emocionāli ir ļoti smagi.

– **Vai pēc aukstās dušas pirmajā praksē otrā vairs nesagādā pārsteigumus?**



– Kad tu pirmajā praksē esi apbružājies un sapratis, ko tad tā jūra nozīmē, kas ir jūras slimība, kad esi sapratis hierarhiju uz kuģa un apguvis tehnisko valodu, tu jau zini, ko sagaidīt no otrās prakses, un jau sajūties kā jūrnieks, galvenais, nelēkt pārāk augstu ar savu pirmo sajūtu, lai neiznākt smags kritiens. Akadēmija sniedz teorētisko bāzi, bet šī teorija ir jāliek kopā ar reālo darbu, un otrajā praksē visas lietas tu sāc izbaudīt, visu redzi savādāk un zini, kam pievērst lielāku uzmanību, tai skaitā arī sadzīves lietas, kas ir krasi atšķirīgas no dzīves krastā. Ierobežota telpa, dažādu cilvēku kopums, kas dzīvo tik šaurā lokā, kur tev ir jāprot parūpēties par sevi. Tagad, vērojot kadetus, kas nāk uz mana kuģa praksē, nākas pārlicināties, cik attālināta no sadzīves realitātes ir mūsu digitālā paaudze, tā nespēj veikt šķietami elementārus darbus. Bieži vien kadeti nav turējuši rokā slotu un pat neprot mazgāt grīdu, neprot tik vienkāršu lietu kā mazgāšanai sašķirot balto un melno veļu, un šīs praktiskās darba iemaņas tagad iemāca jūra, bet mums tās iemācīja vecāki.

– **Tas uzskatāmi liecina, cik ļoti mainījusies ir mūsdienu sabiedrība.**

– Ļoti mainījusies. Straujā tehnoloģiju attīstība mūsdienās ir ļoti pozitīva, bet tajā pašā laikā jauniešiem, un ne tikai jauniešiem, tā ir ļoti daudz arī atņēmusi. Ja kādreiz uz kuģa liela



problēma bija alkoholisms, kas, paldies dievam, tagad praktiski ir izskausts, jo alkohols un darbs jūrā nav savienojamas lietas, tad tagad par lielāko problēmu ir kļuvis telefons. Cilvēki to vairs neizlaiž no rokām, tāpēc uz mana komandtiltiņa ir stingrs aizliegums lietot telefonu. Tās ir striktas prasības, telefons ir tabu, un nevienam, kurš nāk pildīt savus pienākumus, nav atļauts to lietot, un pats to arī stingri ievēroju.

– **Attiecībā uz alkoholu esat nulles tolerances atbalstītājs? Vai pieļaujat, ka varētu būt arī kāda atkāpe?**

– Uzskatu, ka jābūt nulles tolerances, jo robeža varētu būt tik nemanāma, ka atkāpjoties tā jau pārkāpta, tāpēc nevajag raustīt lauvu aiz ūsām. Ja ne, tad ne. Kad esam mājās, varam darīt, kā pašiem patīk, bet darbā tas nav pieļaujams, uz kuģa ir jābūt kārtībai, šis darbs nav savienojams ar dzeršanu, kuģis tam nav īstā vieta.



## KARJERA UN VEIKSME

**– Teicāt, ka dzīvē ir jāizvirza augsti mērķi un jādara viss iespējama, lai tos sasniegtu. Kāds bijis jūsu ceļš līdz kapteiņa amatam?**

– Jūras akadēmiju absolvēju 2006. gadā un studiju laiku vienmēr atceros ar labu vārdu. Tas bija laiks, kad akadēmija no Kronvalda bulvāra pārcēlās uz Bolderāju, bija arī dažādi sarežģījumi, bet tas bija skaists laiks.

Jūras karjera sākās tepat Baltijas jūrā, kad no kompānijas "Hanza jūras aģentūra" sāku strādāt uz *ro-ro* kuģiem. Pirmajā reisā devos kā juniors, tāda bija kompānijas prasība, lai es varētu iejusties darba vidē, bet reisu jau pabeidzu kā kapteiņa trešais palīgs. Ļoti strauji kāpu pa karjeras kāpnēm, pēc pāris reisiem jau kļuvi par otro palīgu. Bet tad kompānija diemžēl nomainīja visu apkalpi. Uz tiem kuģiem tolaik strādāja Baltijas un Skandināvijas valstu apkalpes, un tās tika nomainītas pret lētāku darbaspēku. Baltijas jūrā bija nostrādāti divi gadi, kad, veiksmīgi izejot atlases procesu, nonācu uz naftas un gāzes platformu apgādes kuģiem, kur strādāju joprojām.

Nekad neesmu tiecies pēc paaugstinājuma. Daudzi iet pie kapteiņa un saka, ka vēlas nākamo amatu un paaugstinājumu, man tas viss ir nācis pats, man ir piedāvātas iespējas, un es tās esmu izmantojis, jo vienmēr ir jāiet uz priekšu, lai gan allaž ir satraukums par jauno un nezināmo. Devos uz kuģi kā otrais palīgs, bet lidostā mani sasniedza kompānijas ziņa ar jautājumu, vai vēlos, nedaudz pastažējies, pārņemot vecākā palīga amatu, jo ir tāda iespēja. Kāpēc gan ne? Bija satraukums un tik daudz nezināmā, tas viss bija tik izaicinoši, bet tieši tāpēc mums dzīvē jāpieņem jauni izaicinājumi ar atvērtu prātu. Dzīve ir salīdzinoši īsa, lai kaut ko laistu garām.

## DARBS UN PRINCIPI

**– Kādas problēmas, strādājot jūrā, kapteinim šodienas apstākļos sagādā vislielākās galvassāpes?**

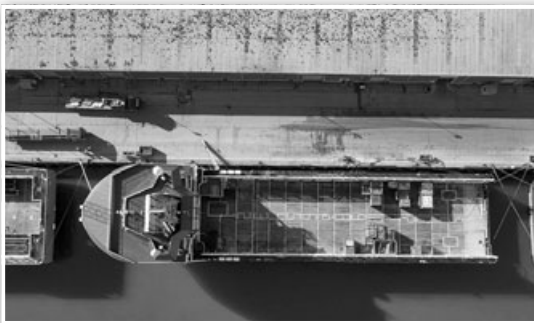
– Lai gan gribētos teikt, ka problēmu nav, tomēr tā īsti nebūtu patiesība. Ziniet, kapteiņa darbs ļoti lielā mērā ir kļuvis par papīra darbu, tāds birokrātiskais slogs, tāpat ir ļoti liels spiediens no fraktētāja, kuram visu vajag ātri un laikā, bieži vien neskatoties uz reālajiem apstākļiem, kas ietekmē darba procesu. Tieši tāpēc ir svarīgi pastāvēt par savām tiesībām, pieņemt lēmumu, kas ir legāli pareizs. Neļauties spiedienam, nepadoties un nesākt *griezēt stūrus*, atsakoties no savām likumīgajām tiesībām. Ļoti bieži kompānijas vārdos saka, ka jādara tā, kā ir pareizi, bet dzīvē tas paliek tikai skaisti formulēta uzstādījuma līmenī, tāpēc ir jāpastāv par sevi, kaut vai, piemēram, tajā, kas attiecas uz darba un atpūtas stundām. Pagājušajā reisā divas reizes nostājos pret spiedienu un nedarīju to, ko lika darīt: vienu reizi neizbraucu no ostas, otru reizi negāju strādāt pie platformas, jo bija pārkāptas manas atpūtas stundas. Nedod dievs, ja būtu pakļāviens spiedienam un tad kļūdītos, bet izmeklēšanas rezultātā atklātos, ka





negadījuma pamatā ir mani nepareizi pieņemtie lēmumi, jo, teiksim, neesmu izmantojis atpūtas stundas. Vainīgs taču būtu tikai es, nevienu neinteresētu, ka bijis kāds spiediens no malas, jo atbildība jāuzņemas kapteinim. Tāpēc ir jāspēj pateikt nē. Pēc tam, protams, bija jautājumi, kādēļ kuģis neizgāja no ostas, bet man vienmēr viss ir rakstiski dokumentēts, lai vajadzības gadījumā varētu piesegt pats sevi. Un šajā gadījumā es nerunāju tikai par savām tiesībām, bet gan par savas komandas tiesībām, jo uz kuģa šajā ziņā visi ir līdzvērtīgi. Tikai atpūties cilvēks spēj adekvāti domāt, izvērtēt situāciju un būt pozitīvs. Vienmēr esmu teicis – cilvēks ir pats svarīgākais.

Ikvienam jūrniekam ir svarīgi zināt savas tiesības, bet ne mazāk svarīgi ir zināt arī savus pienākumus. Katram jaunajam jūrniekam vajadzētu mācīt un visiem jūrniekiem apzināties, cik svarīgi ir iepazīties ar kontraktu, ne tikai to izlasīt un apskatīties atalgojuma rindiņu, bet arī to, kādas noteiktas darba un atpūtas stundas, kas no tevis tiek sagai-



dīts, tas viss ir jāzprot. Parasti jūrnieki savus kontraktus izlasa ļoti pavirši, un vēlāk tas var rūgti atspēlēties. Katram jāprot par sevi pastāvēt. Katram jūrniekam būtu jāzina arī, kā izvēlēties darba devēju, ko ņemt vērā, kādi būs sadzīves apstākļi uz kuģa, iespēja sazināties ar mājām, interneta pieejamība, pārtika, ūdens, fizisko aktivitāšu iespējas, pensija, ceļošanas izmaksu segums – tas viss ir svarīgi. Ir vairākas lietas, ko pats nebūtu darījis vai būtu darījis savādāk, ja man jau iepriekš būtu nepieciešamā informācija. Lai gan jāteic, ka neko nenozēloju, jo tā visa ir bijusi mana pieredze, galvenais, kā šo pieredzi paši protam izmantot nākotnē un vai varam citam sniegt sakarīgu padomu. Savi pienākumi un tiesības ir jāzina katram topošajam jūrniekam, tāpat potenciālajam kapteinim, vecākajam mehāniķim, jo, ja tu stājies Latvijas Jūras akadēmijā, tavām ambīcijām ir jābūt vislielākajām un mērķiem visaugstākajiem, bet, lai tos sasniegtu, ir jābūt labai izglītībai, ne šauri profesionālai, bet daudz plašākai, un jāmācās, jāpildveidojas ir visu laiku.

**– Vai vajadzētu kā īpaši motivēt jaunos cilvēkus, lai viņi savu izvēli izdarītu par labu jūrniecībai?**

– Vajadzētu būt vēstījumam, pilnīgi atklāti pasakot, ko tad šī profesija patiesībā iekļauj, bet motivēt nevienu nevajag, tāpat kā palīdzēt izvēlēties, jo, ja ir pieejama iespējami vispusīga informācija, tad cilvēkam pašam radīsies



sapratne – tas ir domāts viņam vai tomēr nav. Ir jāzina tas, ka, esot jūrā, mēs palaižam garām svētku dienas, savu draugu kāzas un izlaidumus, piektdienas tusiņus, reizēm diemžēl arī tuvinieku bēres. Iespējams, tu nākamās piecas savas dzimšanas dienas nebūsi mājās, nebūsi klāt savu bērnu dzimšanas brīdī, kā tas bija mana pirmā dēla dzimšanas gadījumā. Astoņpadsmit deviņpadsmit gadu vecumā tas vēl nešķiet svarīgi, tomēr viņiem par to ir jābūt informētiem. Jā, tev būs labi apmaksāts darbs, bet par to tu būsi spiests no daudz kā atteikties.

Vienmēr vēroju kadetus, kuri uz mana kuģa ierodas praksē. No desmit kade-



tiem divos trijos redzu potenciālu kļūt par vadītāju un sasniegt augstus amatus. Tāpat esmu no kuģa norakstījis kadetus, jo viņi nebija emocionāli gatavi atrasties uz kuģa, bija noslēgti un nesocializējās, kas uz kuģa ir ļoti svarīgi. Vēl viens iemesls norakstīšanai dažkārt ir jūras slimība, bet, ja runājam par kadetu zināšanām, tās ir no ļoti vājām līdz ļoti labām, un tas jau ir atkarīgs

no cilvēka paša. Patiesībā es neko nevēlos salīdzināt, jo katrs ir individualitāte un personība, tikai jācenšas atrast viņam pareizā vieta. Mans dēls tagad beidz vidusskolu, ir izaudzis par brīnišķīgu puisi, par ko ļoti lepojos. Ja viņš izvēlētos jūrnieka profesiju, es viņu atbalstītu, bet vai es to ieteiktu? Diezin vai, jo ne katram cilvēkam darbs jūrā ir piemērots, tas nav viegls, pat bīstams.

## ĢIMENE UN EMOCIJAS

**– Jūs teicāt, ka katram jūrniekam jāapzinās, ka ir emocionāli grūti būt projām un ģimenes.**

– Jau sešpadsmit gadus strādāju jūrā, un ikreiz, atvadoties no sievas un bērniem, man acīs ir asaras. Dodoties projām ir grūti būt stipram, kad mazais pieķeras tev klāt un nelaiž vaļā, bet tev ir jābrauc, jo tas ir tavs darbs un tavs pienākums.

**– Pat neskatoties uz to, ka strādājat īsus kontraktus?**

– Strādāju piecas nedēļas un piecas nedēļas esmu krastā, tomēr atvaidīšanās un prombūtne ir grūta, jo ģimenes attiecības dzīvē ir tik ļoti svarīgas. Ģimenes atbalsts, pat neesot kopā, bet tikai sazvanoties, ir nenovērtējams un dod spēku.

Jau studiju laikā piedzīvoju ļoti svarīgu notikumu, tas bija tāds kā klikšķis, kas lika man pārskatīt savu dzīvi, jo līdz tam biju tikai dzīves baudītājs. Man



bija divdesmit viens gads, kad pieteicās pirmais dēls, mācījies trešajā kursā, kad jau kļuva par tēvu. Un tad dzīvē notika pilnīgs apvērsums, iestājās tāda atbildības sajūta mācīties, jo man tagad ir dēls, man ir jābalsta ģimene, nedrīkstu padoties un izlaisties. Kļuva pieaudzis, un esmu pateicīgs savam dēlam, ka no vienkārša dzīves baudītāja, kam ceļš gāja pa labi un kreisi, kļuva atbildīgs, mana dzīve pēkšņi ieguva patiesu jēgu un mērķi – nedrīkstu pievilt savu ģimeni.

**– Bez ģimenes, par kuru jāgādā un kas stāv aiz muguras, dzīvei noteikti ir cita jēga.**

– Patiesībā jūrnieks un ģimene ir ļoti sarežģīts jautājums. Latvijā tiek šķirti septiņdesmit procenti laulību, un esmu pārliecināts, ka jūrnieku vidū šis procents ir vēl daudz lielāks. Man pazīstami tik daudzi jūrnieki, kuriem ģimenes ir šķirtas, kuriem ir otrā un jau trešā sieva un kuri nesatiek savus bērnus vai dzīvo vieni. Es tik ļoti nevēlētos būt tēvs uz pusslodzi. Kad esmu mājās, tad uz pilnu slodzi, svarīgākais ir bērni, ģimene. Lai jūrnieks saglabātu savu ģimeni, ir vajadzīgas šīs stiprās sievietes. Apbrīnojami, kas viņām ir jāiztur. Mana sieva, kurai esmu neizsakāmu pateicību parādā, ko es viņai, iespējams, nepasaku tik bieži, kā tas būtu vajadzīgs, manas prombūtnes laikā spēj pilnīgi visu: tikt galā ar mājas soli, audzināt bērnus. Viss ikdienas darbs ir jāveic viņai vienai pašai, un tas ir apbrīnas vērts, un noteikti emocionāli nepavisam tas nav vienkārši. Ja mēs, jūrnieki, kaut uz vienu mēnesi tiktu iemesti savu sievu vietā, tad redzētu, kā tas patiesībā ir.

Man dzīvē pati svarīgākā ir ģimene un draugi, bet mana meditācija ir daba, kad varu būt projām no visa. Esmu izmācījies par arboristu (kokkopi), uzkāpju koka galotnē – tā ir mana meditācija.

Kapteinis esmu tikai uz kuģa, bet mājās kapteinis ir mana sieva, un es tik ļoti uzticos viņas intuīcijai un spējām, ko varētu novēlēt ikvienam.

Bet, kad esmu uz kuģa, tad pildu tiešos darba pienākumus pēc labākās sirdsapziņas, lai ir droši tev, tavai ekipāžai, kuģim un kuģošanas drošībai. Uz kuģa esam trīspadsmit, visi kopā dodamies krastā un atgriežamies uz kuģa. Mūsu komanda ļoti viegli tika cauri arī kovida laikam, nebija neviena saslimušā, pat darba grafiks visu šo laiku praktiski nemainījās. Paldies, protams, kompānijai un menedžmentam par sniegtajiem padomiem. Esmu pārliecināts: cik pozitīvi spēsi sevi pozicionēt un domāt, tā arī visas lietas notiks. Mums uz kuģa ir tāds moto: pieļaujama stresa līmenis ir viens procents, ja ir divi procenti, tad tā jau ir ārkārtas situācija. Ar visu jātiek galā bez stresa, bet profesionāli, un tā ir jābūt visur.

Jūrnieka profesija ir brīnišķīga, bet ne visiem, taču es esmu patiesi laimīgs, ka esmu jūrā, jo jūra dod jaunas iespējas, enerģiju un brīvību. ■

Anita Freiberga

LJG 2022



## UZRUNA TRĪS MINŪŠU GARUMĀ

Latvijas Jūras akadēmijas 2007. gada Kuģu vadītāju specialitātes absolvents ALFRĒDS KARNUPS ir viens no tiem 786 kompānijas "P&O Ferries" darbiniekiem, kuri 17. marta rītā bez iepriekšēja brīdinājuma tika atbrīvoti no darba. Kompānijā "P&O Ferries" viņš strādāja kopš 2013. gada, toreiz darbā iekārtojās, izmantojot kringa kompānijas "Clyde Marine" starpniecību, bet no 2017. gada ar "P&O Ferries" bija noslēdzis patstāvīgu līgumu uz nenoteiktu laiku. Uz *ro-pax* kuģa "Pride of Hull" Alfrēds strādāja par kapteiņa 2. palīgu un, kā teica sarunas laikā, ar darba noteikumiem, darba apstākļiem un samaksu bija pilnīgi apmierināts. Kompānija no savas puses pildīja saistības un maksāja nodokļus, tieši tāpat kā Alfrēds Karnups, pildot savas darba saistības, godprātīgi strādāja kompānijas labā.



Alfrēds Karnups.

"Atlaišana bija milzīgs pārsteigums visiem, jo nevienam no mums nebija ne mazākās nojausmas, ka kaut kas tāds vispār ir iespējams. Pēc sava darba grafika no kuģa norakstījos divas dienas pirms šī paziņojuma, un neviens nedeļa pat vismazāko mājienu, ka man darbs šajā kompānijā ir beidzies. Biju jau mājās Ventspilī, kad saņēmu ziņu, ka ceturtdien pulksten vienpad-

smitos un dažās minūtēs kompānijas vadība tiešsaistē paziņos kādu svarīgu informāciju. Mēģināju pieslēgties atsūtītajam saitam, bet tas neizdevās, tāpēc svarīgo ziņu noskatījos ierakstā. Trīs minūšu garā uzrunā kompānijas vadītājs paziņoja, ka mums visiem, gandrīz astoņsimt cilvēkiem, darba līgums beidzas ar šo pašu dienu, 17. martu, un ar šo pašu brīdi.

Mani kolēģi, kuri tobrīd atradās uz kuģa, stāstīja, ka viņi ostā izkrāvuši kravu, un, saņēmis informāciju, kapteinis licis aizvērt rampu, nevienu nav laidis uz



kuģa un nost no kuģa, kamēr nebūs noskaidrots iemesls tam, kas notiek. Kapteinis esot teicis: "Neviens neies prom no kuģa, un neviens arī neuzkāps uz kuģa."

Bija izskanējis publisks kompānijas paziņojums, atpakaļceļa vairs nebija, kā situāciju komentēja Alfrēds, neviens neko vairs nevarēja ietekmēt. "Kompānija atsūtīja parakstīt dokumentus, ka piekrītu pārtraukt darba attiecības. Protams, varēju arī nepiekrīst, bet tas būtu bezjēdzīgi. Man zvanīja advokāts, kurš skaidroja situāciju tiesāšanās sakarā. Ja esmu ar mieru saņemt kompensāciju, tad parakstu visus dokumentus, saņemu savu naudu un vairs neceļu nekādas pretenzijas. Kā teica advokāts, varu arī tiesāties, bet tas aizņems ļoti ilgu laiku, tiesas ceļā var kaut ko vinnēt, bet var arī neko nevinēt, būs tikai lieki patērēts laiks un bojāti nervi. Pieņemu lēmumu parakstīt dokumentus un meklēt jaunu darbu. Kompānija izmaksās kompensāciju, ņemot vērā nostrādātos gadus. Tie, kuri nostrādājuši ilgus gadus, piemēram, kā mans kapteinis, kurš uz kuģa strādājis kopš tā pieņemšanas brīža, vairāk nekā divdesmit gadus, vai kolēģi, kuri tur strādājuši piecpadsmit un vairāk gadu, saņems pieklājīgu kompensāciju, un arī es par kompensāciju nevaru sūdzēties."

"P&O Ferries" nav ievērojusi prasību, ka jebkurš darbinieku atlaišanas gadījums, nemaz nerunājot par darbinieku tik masveidīgu atbrīvošanu, darba devējam ir jāsaprot ar arodbiedrību. Šoreiz tā nenotika, un, kā tagad izrādās, "P&O Ferries" darbinieku masveida atlaišanas gadījumā arodbiedrība saviem biedriem neko arī nevar palīdzēt. "Neesmu arodbiedrības biedrs," atzīst Alfrēds, "bet, ja arī būtu, arodbiedrība neko nevarētu mainīt un ietekmēt. Rezultātā gan tie, kuri bija arodbiedrībā un katru mēnesi maksāja biedra naudu, gan tie, kuri tādi nebija, atradās vienādā situācijā, jo šoreiz arodbiedrība izrādījās pilnīgi bezspēcīga. Tā, protams, vēl joprojām mēģina cīnīties, bet izskatās, ka nekāda rezultāta šai cīņai nebūs."

Kompānija "P&O Ferries" ir ziņojusi par savām finanšu grūtībām, kas, visticamāk, brieda jau vairākus gadus, lai gan prāmji kursēja piepildīti un netrūka ne pasažieru, ne kravu. Kompānijas problēmas vēl spēcīgāk ietekmēja pandēmija, pat neskatoties uz to, ka no valdības tā saņēma finansiālu atbalstu. "Kad Covid-19 dēļ visu aizvēra ciet, apkalpei nebija iespējams nomainīties. Normālā grafikā mēs divas nedēļas strādājam un divas esam krastā, taču tolaik mans maiņas kolēģis divus mēnešus strādāja, bet es divus mēnešus biju krastā un nevarēju tikt uz kuģa. Pirms pandēmijas, 2019. gadā, uz kuģa bijām aptuveni simt deviņdesmit darbinieku liels personāls, bet tad nāca štatu samazināšana un palika simt sešdesmit. No darba atbrīvoja daudzus portugāļus un viņu vietā pieņēma filipīniešus. Tad, protams, portugāļi ar šādu situāciju bija ļoti neapmierināti, bet šoreiz, kad notika tik liela atlaišana, nezinu nevienu, kurš nebūtu piekritis saņemt kompānijas piedāvāto kompensāciju. Bija vien dažas protesta demonstrācijas, ko organizēja arodbiedrība, taču visiem bija skaidrs, ka jāmeklē jauns darbs. Arī pats caur kruinga kompāniju "Clyde Marine" esmu



iekārtojies darbā Spānijā, kur tiek aprīkots jauns *ro-pax* kuģis, bet īsti nezinu, vai šis darbs būs uz palikšanu, vai arī nāksies meklēt vēl ko citu.”

Dzīve turpinās, ja kaut kas zūd, tā vietā nāk jauni izaicinājumi. Kas to var pateikt, vai jaunais nāk kopā ar jaunām iespējām? Var jau būt, jo, kad jautāju Alfrēdam, vai viņš nav pārāk aizķēries kapteiņa otrā palīga amatā un vai viņa ambīcija nav pakāpties pa karjeras kāpnēm, Alfrēds atbildēja, ka kompānijā



“P&O Ferries” to izdarīt nemaz nav bijis tik viegli. “Strādāju par otro palīgu, reizēm aizvietoju *čifu*, bet algas ziņā šie amati maz atšķirās. Kļūt par kapteini būtu diezgan grūti, jo kapteiņi šajā kompānijā tikpat kā nemainījās, tie strādāja divdesmit un vairāk gadu, līdz pensijai. Tie, kuri ir savos amatos, nekur prom neiet, tāpēc neveidojas vakances un īsta karjeras izaugsme nav iespējama, vismaz šajā kompānijā. Līdz ar jauno darbu manā dzīvē, kas bija saplānota jau gadu uz priek-

šu, jo precīzi zināju, kad strādāšu un kad būšu krastā, daudzas lietas mainīsies, cerams, ka uz labu, tomēr ir ļoti žēl zaudētā darba un skumji šķirties no ļoti labajiem kolēģiem.”

Alfrēds Karnups un 785 cilvēki sāk jaunu dzīves posmu, bet, lai astoņi kompānijas “P&O Ferries” kuģi varētu atsākt satiksmi savos maršrutos, tiem jāiziet MCA ostas valsts kontroles pārbaudes. Divi prāmji – “MS Pride of Kent” un “Spirit of Britain” – aizturēti ostā, jo tiem atklātas dažādas nepilnības, tai skaitā kļūdas dokumentācijā, pārkāpumi apkalpes apmācībā un avārijas aprīkojumā.

“P&O Ferries” vadība paudusi viedokli, ka kuģu pārbaudes pēc dažu ministru iejaukšanās sasniegušas vēl nebijušu stingrības līmeni, bet ostas valsts kontroles inspektori uzskata, ka viņiem ir jābūt pārliecinātiem, ka prāmji var droši pārvadāt pasažierus un kravas. Aprīļa beigās prāmji vēl nebija atsākuši kursēt ierastajos maršrutos, kas radīja pasažieru un kravu milzīgu sastrēgumu, bet ostas valsts kontroles inspektori atzinuši, ka uz prāmjiem “European Causeway” un “Pride of Hull” tūkumi ir novērsti un tie varēs atsākt darbu. “P&O Ferries” *facebook* kontā daudzi pasažieri izteikuši visai neglaimojošus komentārus saistībā ar darbinieku atbrīvošanas skandālu un solījušies uz šīs kompānijas kuģiem vairs nespert savu kāju. Tikai laiks rādīs, vai pasažieri pildīs savus solījumus, tieši tāpat laiks būs rādītājs, vai lētais darbaspēks palīdzēs mazināt kompānijas problēmas.■



# AHOI, MANA CILTS!

**IVARS BRAUNS** ir ainažnieks, tālbraucējs kapteinis un skriešanas entuziasts.

*Kopš sevi atceros, zināju, ka būšu jūrnieks. Šo sapni esmu piepildījis un nu jau 22 gadus eju jūrā.*

*Savulaik, kad 1864. gadā Ainažos atklāja jūrskolu, latviešu un igauņu puīši no tuvas un tālas apkārtnes devās apgūt jūras zinības, un tāpat arī es vairāk nekā pirms 25 gadiem devos uz Rīgu, lai iestātos Latvijas Jūras akadēmijā un iegūtu jūrnieka izglītību un tālbraucēja kapteiņa diplomu. Lai atzīmētu šo*

*25 gadu jubileju, 12. jūnijā līdz ar saules lēktu četros trīsdesmit no Ainažu jūrskolas muzeja startēšu, lai vienatnē dotos solo ultramaratonā – 133 kilometrus līdz Latvijas Jūras akadēmijai Daugavgrīvā un nofotografētos pie akadēmijas, kamēr vēl tā pastāv. Ar šo skrējieni uzsāksu ultramaratonu sēriju un katru gadu veikšu distanci, lai popularizētu savus dzimtos Ainažus, kas 2026. gadā svinēs 100 gadus, kopš ieguva pilsētas tiesības. Lepojos būt latvietis, ainažnieks, jūrnieks, kura mamma un tēva dzimtas septiņās paaudzēs jeb 300 gadus dzīvo Ainažu un Salacgrīvas piekrastē, bet šis skrējienis būs par manas dzimtas ilgo ceļu kāpās. Varu būt pateicīgs 128 cilvēkiem, kuri piedzima, izauga, satikās, mīlēja pirms manis un no paaudzes paaudzē nodeva gēnus, lai es lepns par viņiem varētu doties skrējienā.*

*Jūras vilks*

*P.S. Ivars Brauns, pieveicis 95 kilometrus, no distances izstājās. Viņš, protams, rīkojās saprātīgi, jo pēc nedēļas kapteinim bija jādodas jūrā, tāpēc lieki riskēt ar savu veselību nav nekādas vajadzības. Kā atzina skrejošais Jūras vilks, viņš ar paveikto ir apmierināts un arī turpmāk gatavs jauniem izaicinājumiem.*



Esmu savā dzimtajā pilsētā Ainažos, apciemotāju muzeju, jo šeit sākas mans stāsts par manu dzimtu, manu pilsētu un mani pašu.



I. Brauns uz kuģa klāja 2020. gadā.

## BŪT JŪRNIKAM – TĀ IR MANA DZĪVES SŪTĪBA

*Par sevi, savu izvēli, darbu un principiem stāsta kapteiņa vecākais palīgs Ivars Brauns, kurš strādā uz ASV naftas kompānijas "Chevron" supertankkuģiem.*

Esmu dzimis 1978. gada 5. martā Limbažos, uzaugu Ainažos, kur dzīvoju kopā ar vecākiem, un interese par jūru droši vien bija jau šūpulī ielikta. Tēvs Imants Brauns visu mūžu ir bijis zvejnieks, tāpēc stāstus par jūru esmu dzirdējis kopš mazām dienām. Zīmīgs pagrieziena punkts, kas manas skolas

un darba gaitas ievirzīja par labu jūrai, bija 1987. gada vasaras beigās, kad tika organizēta jūrā nogrimušās Ainažu mola bākas izcelšana. Mācījos 3. klasē, kad septembrī pēc stundām gāju uz jūras malu skatīties, kā pie bākas izcelšanas strādā peldošais celtnis. Tieši tad sapratu, ka mans aicinājums ir būt par jūrnieku, un apzināti devos šajā virzienā. Ja es kaut ko daru, tad daru! Tas attiecas gan uz darbu, gan manu vaļasprieku – garo distanču skriešanu.

Salacgrīvas jūrniecības koledžā mācījos no 1993. gada 1. septembra līdz 1996. gada 1. jūnijam. Impulsu stāties koledžā deva tas, ka jau pamatskolas laikā zināju, ka būšu jūrnieks, tāpēc tikai loģiska bija izvēle pēc Ainažu pamatskolas beigšanas turpināt mācības Salacgrīvas jūrniecības koledžā. Beidzot varēju apgūt sen kārotās jūras zinības: navigāciju, astronomiju, kuģu uzbūvi, kā arī veikt lagrēķinu uz jūras kartēm pie skolotāja Valda Ozoliņa, kurš bija īsts jūras vilka iemiesojums. Cītīgi apguvu visus speciālos un arī vidusskolas priekšmetus. Neskaitīju stundas, ko prasīja mājas darbu apguve, jo svarīga bija tikai mērķa sasniegšana – vēlme iestāties Jūras akadēmijā. Praksi izgāju uz akciju sabiedrības "Brīvais vilnis" zvejas kuģiem, uz kuriem tajā laikā strādāja mana tēva draugi un kolēģi, tāpēc prakses laiku atceros kā lieliski pavadītu laiku, kad teorētiskās zināšanas varēju nostiprināt praksē, strādājot kopā ar savas jomas speciālistiem. Trīs gadi Salacgrīvā pagāja kā viena diena.

Jūras akadēmijā studēju no 1996. līdz 2001. gadam. Arī akadēmijas pieci gadi pagāja ļoti ātri, kaut sākumā, kad tur biju tikko iestājies, šķita, ka laiks nemaz tik ātri uz priekšu neiet. Akadēmijai tieši tolaik bija atdota bijusī PSRS armijas bāze Daugavgrīvā, un tur jau bija ierīkotas kopmītnes, tāpēc sanāca, ka piecus gadus no rītiem braucu uz lekcijām Kronvalda bulvārī, bet vakaros atkal atpakaļ uz Daugavgrīvu. Akadēmijā turpināju speciālo priekšmetu





un vispārīzglītojošo priekšmetu apguvi. Jāmācās bija daudz, slodze bija liela, bet es ar prieku studēju un visu savu laiku veltīju mācībām, jo mērķis bija tikai viens – Jūras akadēmijas diploms, kas dotu iespēju strādāt uz lieltonnāžas kuģiem un pavērtu karjeras iespējas – iegūt tālbraucēja kapteiņa diplomu. Šis vārdu salikums – TĀLBRAUCĒJS KAPTEINIS – kopš bērnības man nedeva mieru. Es būšu tālbraucējs kapteinis. Šī pārliecība vēl vairāk nostiprinājās, kad apmeklēju Ainažu jūrskolas muzeju un dzirdēju stāstus par burinieku kapteiņiem. Mērķis bija skaidrs, es uz to tiecos un no savas puses mērķa sasniegšanā ieliku darbu par visiem simt procentiem.

Citīgās studijas noslēdzās ar Jūras akadēmijas absolvēšanu 2001. gadā. Kā labākais students Kuģu vadīšanas specialitātē saņēmu rokas pulksteni, ko katru gadu pasniedz labākajam absolventam.

Prakses gadus pavadīju uz kompānijas "Teekay" lieltonnāžas naftas tankkuģiem. Toreiz 250 metru garie kuģi šķita prātam neapvertami izmēri. Ātri apguvu darba specifiku uz

naftas tankkuģiem un ar katru prakses reisu ievērojami progresēju. Sapratu, ka nedrīkstu novirzīties no uzņemtā kursa – iegūt tālbraucēja kapteiņa diplomu, tāpēc ceļā uz mērķi un specialitāti bija svarīgs katrs sikums.

Ļoti daudz skaistu atmiņu ir par prakses gadiem. Īsta jūras romantika, par kuru bērnībā dzirdēts no jūrnieku stāstiem. Prakses gados beidzot izdevās redzēt zemes, par kurām biju lasījis grāmatās un jau sen sapņojis tās ieraudzīt – Havaju salas, Ziemeļamerika un Dienvidamerika, Austrālija, Japāna, Singapūra.

Pēc akadēmijas absolvēšanas sāku strādāt par 3. stūrmani uz kompānijas "Teekay" lieltonnāžas naftas tankkuģiem, uz kuriem biju pavadījis prakses laiku. Turpināju apceļot pasauli un būt zemēs, kurās pirms tam vēl nebija būtis. Ir lieliski nokāpt krastā un ieraudzīt pasauli savām acīm, ne tikai grāmatās lasīt vai filmās skatīties. Izbraucu visu Kluso un Indijas okeānu, redzēju valstis no Persijas līča līdz pat Amerikai. Un jutos laimīgs, jo biju sasniedzis to, par ko biju dzirdējis un sapņojis.



I. Brauns kā labākais LJA absolvents kuģu vadīšanas specialitātē 2001. gadā saņēma rokas pulksteni.



## KAD DARBOJAS SESTAIS PRĀTS

Darbs jūrā nebūtu iedomājams bez notikumiem un starpgadījumiem. Reizēm ar sesto prātu jūti, ka nebūs labi. Ir nācies izvairīties no sadursmes, jo otrs kuģis neievēro kuģošanas drošības noteikumus. Tad nākas pieņemt lēmumus un rīkoties, lai izvairītos no sadursmes.

Ir būs krastā Dienvidamerikā, kur dzīve sit augstu vilni, laiks skrien nemanāmi, un viss ir tieši tā, kā nostātos par ostas krodziņiem burinieku laikos.

Vairākas reizes Klusajā okeānā ir piedzīvots taifūns, kad vētras spēks sasniedz 12 balles un viļņi kā kalni ar baltām galotnēm svaida lieltonnāžas kuģi kā skaidiņu. Tikai tad pa īstam var apjaust, cik cilvēks ir niecīgs un bezspēcīgs pret dabas spēku. Šādi mirkļi jūrā vislabāk atgādina, ka katru dienu jā rūpējas par kuģi, un tad kuģis vētras laikā parūpēsies par tevi, jo visi mehānismi strādās kā Šveices pulkstenis. Tikai tad tu saproti, ka jūrā nav sīkumu, jo pats mazākais nieks var izvērsties par lielu problēmu, kas var apdraudēt pašus jūrniekus un kuģi vētras laikā. Un tieši to, ka jūrā nav sīkumu, viss ir jāzina un jāprot darīt, man iemācīja Salacgrīvas koledžā un Jūras akadēmijā.

Visu savu līdzšinējo darba mūžu esmu nostrādājis uz lieltonnāžas naftas tankkuģiem.

*Aframax* jeb tankkuģi ar 100 tūkstošu tonnu kravnesību, *suezmax* jeb tankkuģi ar 200 tūkstošu tonnu kravnesību un *VLCC* jeb supertankkuģi ar 300 tūkstošu tonnu kravnesību. Ir bijis daudz kuģu, uz kuriem esmu strādājis, uz dažiem esmu atgriezies divas un pat trīs reizes, bet vislabākās atmiņas un manai sirdij vistuvākais ir naftas piegādes transportkuģis "Pegasus Voyager", uz kura pavadīju sešus reisus, kopā rēķinot, 24 savas dzīves mēnešus. Vienkārši lielisks kuģis. Pārdomāti uzbūvēts, tehniski ļoti spēcīgs, kravas un balasta ūdeņu sistēmas veidotas ilgstošām un lielām slodzēm, ar kurām kuģis lieliski tiek galā. Ļoti labas plūdlīnijas, lieliskas manevrēšanas spējas, neskatoties uz kuģa 290 metru lielo garumu. Izbaudīju katru dienu uz šā kuģa, tādi gadās vienreiz mūžā, un esmu pateicīgs liktenim, ka man bija iespēja uz tāda strādāt.

Saviem vecākiem biju vienīgais bērns. Mana mamma strādāja kažokzvēru fermā par brigadieru, pirms tam, agrā jaunībā, darba gaitas sāka Salacgrīvā, zivju apstrādes cehā. Tēvs bija zvejnieks. Strādāja Atlantijas okeānā pirmajās siļķu zvejas ekspedīcijās, vēlāk zvejoja Baltijas jūrā. Viņš bija traļmeistars uz dažāda lieluma zvejas kuģiem.

Pats esmu precējies jau 20 gadus. Savu Ilzi satiku Rīgā, kad studēju akadēmijas 6. kursā. Ieraudzīju un sapratu, ka viņa ir mana īstā dzīves pavadone, kura mani gaidīs mājās no reisiem. Un tā arī ir noticis, esmu laimīgi precējies. Mums ir meita Elizabete, kura jau pieaugusi un 2021. gadā pabeidza vidusskolu. Viņa savas gaitas ar jūru nedomā saistīt, un es par to neesmu noskumis, jo katram savs ceļš dzīvē ejams.



Jūrniekam dzīve rit divos posmos – te ir brīvais laiks, te tā nav. Kad esi reisā, jāstrādā katru dienu, kad esi atvaļinājumā, tad brīvais laiks ir visu laiku. Mana lielākā aizraušānās ir skriešana. Skrienu piecas reizes nedēļā pēc noteikta plāna. Skriešana palīdz gan uzturēt sevi formā fiziski, gan arī izvēdināt galvu pēc garās darba dienas uz kuģa. Sākumā skrēju īsās distancēs, līdz 10 kilometriem, un tad pakāpeniski pārgāju uz maratonu, bet pirms diviem gadiem sāku skriet ultramaratonus. 2020. gadā noskrēju ultramaratonu Rīga – Valmiera, arī 70



kilometrus Gaujas nacionālajā parkā “Stirnu buka” pasākuma ietvaros. Skriet man ļoti patīk, un šim hobijs tam arī nododos.

Vēl man patīk audzēt puķes un kopt mazdārziņu. Bērniņu pavadīju mazdārziņā, man ļoti patīk sēt un stādīt, pēc tam vērot un priecāties, kā viss aug un zaļo.

Kopš bērniības man patīk lasīt grāmatas par tālām zemēm, ceļojumiem. Kādreiz bija grāmatu sērija “Apvārsnis”. Visas šīs sērijas grāmatas esmu izlasījis, tāpat kā esmu izlasījis visas Žila Verna grāmatas.

Manas dzīves pamatvērtības ieaudzinaja vecāki: būt patiesam, godīgam, vienmēr padarīt darbu līdz galam. Palīdzēt cilvēkiem, ja redzi, ka kādam klājas sliktāk un vajadzīga palīdzība. Reizēm, tikai pasakot labu vārdu, tu jau esi palīdzējis un motivējis kādu nenolaist rokas, ticēt saviem spēkiem un mērķiem dzīvē.

Iedvesmu esmu smēlies no vecajiem jūras vilkiem, arī tiem, kuri bija mana tēva kolēģi un draugi, kad gāju praksē. Vienmēr paturu prātā, ka uz koka kuģiem kuģoja dzelzs vīri, kuri nebaidījās ar buriniekiem šķērsot okeānus, nezinot, vai vispār nonāks otrā krastā. Vienmēr atceros, ka viņi izturēja visas



grūtības jūrā. To, ka bieži trūka dzeramā ūdens, pārtikas, ka bija iestrēguši bezvēja zonā. Bet viņi izturēja, tāpat arī es varu izturēt visas grūtības, tai skaitā uz kuģa, kur tagad grūtības nekādā gadījumā nav tik lielas, kādas tās bija burinieku laikos. Mūžīga piemiņa un cieņa vecajiem jūras vilkiem par to, ko viņi darīja jūrā, un to, ka nekad nenolaida rokas un nezaudēja dūšu.

Nekad neesmu nožēlojis savu profesijas izvēli. Būt jurniekam – tā ir mana dzīves sūtība, un es to daru ar prieku.

Slikts ir tas jurnieks, kurš, krastā esot, neilgojas pēc jūras, un otrādi. Tās mūžīgās ilgas pēc tālēm, tās ir jurnieka dzīves pamats.

Godaprātam šodien vajadzētu būt tikpat augstu vērtētam, kā tas bija senāk. Un tā vajadzētu būt arī nākotnē, bet diemžēl pasaule ir uz globalizācijas viļņa, kur godaprāts vairs nešķiet svarīgs. Visu izšķir biznesa un varas intereses, bet man kā jurniekam septītajā paaudzē savā dzimtā, kurš savu dzīves ceļu iesācis Ainažu un Salacgrīvas piekrastē, vienmēr bijis svarīgi ievērot godaprātu un nepazaudēt to, neliekties dzīves vētru priekšā, jo tā ir darījuši mani senči. Viņi nav liekušies, jo tikai tā var izdzīvot piekrastes smiltis, stāvēt taisni kā burinieku mastu priedes. Arī es turpinu stāvēt dzīvē taisni, neaizmirstot par godaprātu.■

Anita Freiberga



# NO BURU KUĢA "SEDOVS" LĪDZ JAHTAI "ITOJA"

**Kad aicināju DMITRIJU SJOMKINU uz sarunu par viņa vaļasprieku burāšanu, Dmitrijs atbildēja īsi un konkrēti – to nevarot izstāstīt, tas ir jāizjūt, dodoties kaut vai nelielā izbraukumā ar buru jahtu. Un tā nu mūsu "apkalpe" ar Dmitrija jahtu "Itoja" devās ceļā. Es apzinīgi centos pildīt divus svarīgus uzdevumus – neievelties ūdenī un nedabūt pa galvu ar to, ko jahtotāji, šķiet, sauc par grotbomi. Mans vīrs veikli apguva stūresvīra amatu, savukārt Dmitrijs darīja visu pārējo. Kad no Daugavas līci iebraucot mūsu sagaidīja jau tīri nopietna viļņošana, skatoties, kā Dmitrijs viens pats nomaina buras, prātā nāca dzirdētais par gadījumiem, kad jahtas kapteinis iekritis ūdenī, un ko tad nu pakaļpalicējiem vajadzējis darīt. Protams, uz "Itojas" nekas tāds nenotika.**

Par sevi Dmitrijs saka, ka gandrīz viss, ko viņš dara, saistīts ar ūdeņiem – apguvis stūrmaņa profesiju, kļuvis par kuģu kapteini, paralēli darbam jūrā sācis strādāt "Novi-kontas" Jūras koledžā, un arī brīvais laiks saistīts ar ūdeņiem – ar burāšanu. Viņa tēvs brīnījies, kur dēls to "sagrābstījis"?

"Dzimis un audzis esmu istā "jūras valstī" – Baltkrievijā! Turklāt no manas ģimenes neviens nav saistīts ar jūrniecību. Taču es jau kopš 6. klases biju aizrāvijs ar domu par jūru. Skatījos filmas, lasīju grāmatas, piemēram, par Portarturu, par "Auroru" – laiku vēl pirms revolūcijas.

Kāpēc tas mani tik ļoti ieinteresēja, nūdien nezinu. Mācieties devos uz Kaļiņgradu. Un tieši studiju gados sāku aizrauties ar burām un burāšanu, jo prakse bija uz leģendārā buru kuģa "Sedovs". Tāda kuģa vadīšana – tā ir vesela zinātne! Protams, no sākuma bija ļoti bail, kad bija jākāpj mastā, ceļgali drebēja! Kad noņēmām buras, tad tikai īsti ieraudzīju, cik tas masts ir tievs! Un tu stāvi uz vienas virvītes apmēram 50 metru augstumā! Taču pagāja neilgs laiks, un





tad jau bija "āķis lūpā", atceras Dmitrijs.

Rīgā Dmitrijs nonācis, kā pats smejas, klasiskā variantā – kadets no Baltkrievijas, studente no Rīgas, liela mīlestība un jauna ģimene. "Strādāju "Latvijas kuģniecībā", kļuvu par kapteini, galvenokārt vadīju ķīmiskos tankkuģus." Taču arī uz tankkuģa strādājis burāšana netika aizmirsta.

Pašam sava jahta – tas bijis ilgi lolots sapnis. Dmitrijs sapratis, ka viņam nevajag jahtu piknikiem un citām rāmām izpriecām, bet tieši ātru sporta jahtu, ar kuru "paplosīties", lai būtu interesanti, un

uz kuras atpūta patiesībā ir nopietns darbs. Kaut "Itoja" ir sacensību jahta, sacensības Dmitriju īpaši nevilina, viņam izbraucieni ar jahtu ir tikai paša priekam. Līdz šim viņš vairāk kuģojis nosacīti netālu no Rīgas, taču ielāņojis šovasar doties uz Mērsragu un Roju. "Tāpēc arī iegādājos radiolokācijas atstarotāju – lai mani var redzēt!" Dmitrijs rāda "Itojas" jaunāko aprīkojumu. "Man patīk pats jahtas vadīšanas process – nevis tikai zināt, ko un kā darīt, bet arī izjust. "Itoja" savas konstrukcijas dēļ neiet tieši pa vējam, tā ar stūri nedaudz jāpagriež, lai vēju varētu uztvert. Tā izjūta ir ļoti svarīga."



Dmitrijs saka, ka ar viņa jahtu iespējami divu veidu izbraukumi – romantiskais un ekstrēmais. Ekstrēmajam nepieciešama pieredzējusī apkalpe, jo tad jau sākas nopietns darbs. “Maksimālais vēja ātrums šādai jahtai ir 10 metri sekundē. Šodien mums ir optimālais vējš – četri līdz seši metri sekundē. Ja vējš stiprāks par 10 metriem sekundē, tad jahta vairs neiet uz priekšu, bet praktiski stāv uz vietas. Mēs savu braucienu pa Daugavu sākām ar grotburu, jūras līcī to nomainījām uz fokburu, un ar to arī burājam atpakaļ līdz ostai. Ja būtu abas buras, tad jau būtu tāda aktīva skraidīšana no viena borta uz otru. Savukārt genakeru šodien neizmantojām, tā saglabājot romantisko burāšanas veidu,” skaidro jahtas kapteinis.



Sestdienas esot Dmitrija tradicionālās jahtošanas dienas. Trīs četras stundas – tad jau arī pietiekot, arī fiziskā slodze sanākot pietiekama. Parasti Dmitrijs burā kopā ar ģimeni vai draugiem. “Ja gribam papiknikot, tad pietājam krastā, uz jahtas tas īsti nav izdarāms. Taču jahtai ir enkurs, un tas dod iespēju apstāties un nopeldēties. Dēlu burāšana īsti neinteresē, viņš jau no mazotnes kā uzkāpj uz laivas, tā liekas gulēt. Kādreiz palūdzu viņam kaut ko izdarīt, bet, kamēr viņš “pieslēdzas”, tikmēr jau vairs nevajag. Savukārt meitu viss interesē – kāpēc tas ir tā un kāpēc šitas šitā? Kā tas strādā un kā šitas darbojas? Nu gan bērni jau izauguši lieli,” piebilst Dmitrijs.

Kādēļ jahtai tāds īpatnējs vārds – “Itoja”? Jahtas kapteinis skaidro: “Manai sievai vārds ir “Viktorija”, bet viņas mazais brālis savulaik nevarējis šo vārdu izrunāt, tādēļ to saīsinājis līdz “Itoja”. Kad vajadzēja dot vārdu jahtai, prātoju – Viktoriju ir daudz, nebūs taču interesanti, ja man būs “Viktorija 4” vai “Viktorija 5”, bet “Itoja” nav nevienam!■

Sarma Kočāne



## PIENĒMĒT IZAICINĀJUMUS UN PIĒPILDĪT AMBĪCIJAS

**“Salīdzinot to Loginovu, kāds bija 1998. gadā, ar Loginovu, kāds ir šodien, tā ir kā diena pret nakti, deviņpadsmit gadi ostas pārvaldnieka amatā tomēr nav viena diena. Šajā laikā esmu profesionāli pilnveidojies, apguvis jaunas zināšanas, ieguvis jaunus kontaktus, un tā pieredze, kas iegūta, organizējot darbu šādā ostā (to viņš teica ar īpašo un tikai Leonīdam raksturīgo intonāciju un uzsvāru uz katra vārda) kaut ko taču nozīmē!” Tā pirms pieciem gadiem intervijā žurnālam “Jūrniece” teica LEONĪDS LOGINOVS, kad 2017. gada 10. martā bija beidzis darba attiecības ar Rīgas brīvostas pārvaldi. Nu, pēc pieciem gadiem, ar Leonīdu atkal tiekamies Rīgas brīvostas pārvaldes sarunu zālē, un jautāts, kas šajā laikā viņa dzīvē noticis, pārprasa: “Manā dzīvē?”, un smaidot atbild: “Aizgāju pensijā, piestrādāju dažās Rīgas ostas kompānijās, kam vajadzīga mana palīdzība. Patiesībā nekāda konkrēta darba man nav, un es tādu nemaz arī negribu.”**

– Pirms pieciem gadiem uz interviju atnāci tieši no tiesas zāles. Vai tagad visas tiesāšanās beidzot ir galā?

– Viens tiesas process ir beidzies. Mani notiesāja par vienu epizodi, kur mums abi ar Aigaru Pečaku par ziedojumu Liepājas Jūrniecības koledžai uzlika naudas sodu. Diemžēl Pečaku joprojām turpina tiesāt par ļoti senu Krievu salas projektu, un man šajā lietā ir liecinieka statuss. Pečaku tiesā par to, ka viņš savulaik terminālim saskaņojis kravas laukuma būvi vietā, kur pēc tam, kad parādījās jaunie dzelzceļa projekti, izrādījās paredzēta dzelzceļa līnijas būve, tāpēc nācās nojaukt vienu noliktavu. Būtībā tas nebija nekas ārkārtējs, tikai normāls darba process, taču tiesāšanās turpinās gadiem.

– Tik ilgus gadus esi strādājis ostas pārvaldnieka amatā, pārzini šo sfēru no a līdz z, tāpēc vēlos pa-  
vaicāt, kā šajos visai sarežģītajos apstākļos un draudīgajās situācijās, ar kādām tagad saskaras pasaule, redzi Latvijas vietu jaunajos loģistikas risinājumos? Kas vispār ar Latvijas ostām tālāk notiks?



Leonīds Loginovs un Aigars Pečaks.

– Uz šo jautājumu nevaru atbildēt, skatoties no Rīgas ostas pārvaldes zvanu torņa, no ostas pārvaldnieka





pozīcijām, par ko es neko nezīnu un arī nevēlos zināt, bet, tā kā patiešām esmu saistīts ar vairākiem ostas uzņēmējiem, redzu, kas notiek, raugoties uz procesiem no viņu puses. Saproti, jau labu laiku esmu projām no ostas pārvaldnieka amata, un daudzi saka – tu aizgāji un tagad redzi, kā ostā viss mainījies ne uz to labāko pusi. Uz to varu tikai atbildēt, ka tās ir pilnīgas muļķības, tāpēc ka ostā un ostas pārvaldībā



Leonīds Loginovs.

nekas negrozās ap manu aiziešanu. Gluži vienkārši ir mainījušies apstākļi, un šajos nepavisam ne tajos vieglākajos apstākļos cilvēki turpina strādāt. Ja es joprojām vadītu ostas pārvaldi, viss būtu noticis tieši tāpat. Ir neparedzamas lietas, ko ar veselo saprātu nevar izskaidrot, un vismuļķīgākais ir tas, ka no tevis te nekas nav atkarīgs. Ir pilnīgi aplams stāvoklis, un cilvēks ir bezspēcīgs ko mainīt. Ostas pašas jau var plānot, kā attīstīties, bet rodas situācija, kad visi labie plāni vienkārši nobrūk. Esmu pārlicināts, ka toreiz, kad atstāju ostas pārvaldnieka amatu, varēju to darīt ar mierīgu sirdi, jo biju pietiekami daudz paveicis, lai varētu nolikt savas pilnvaras. Taču neviens neko nevar mainīt tajā globālajā lielumā, tāpat kā neviens nevar prognozēt un pateikt, kāda varētu būt izeja no šīs situācijas. Visas tās diskusijas par kaut kādiem plāniem un perspektīvām izrādās tukša muldēšana, jo, kā redzam, karš nojauc pilnīgi visu, un daudzu gadu darbs, ko esi veidojis, plānojis un cēlis, tiek aizslaucīts un pazūd vējā. Skumji, bet viss darītais vienā mirklī, izrādās, ir bijis bezjēdzīgi. Ja godīgi, tad nezīnu, kur ir Latvijas vieta, man šķiet, ka nekur. Vienīgais, par ko varam priecāties, ka pie mums nav kara, neviens nešauj un nespridzina, un cerēt, ka tas nekad nenotiks.

Taču ostas turpinās pastāvēt vienmēr. Ja nebūs vienas kravas, tās vietā nāks citas. Arī Rīgas ostai nekas nedraud, jo kamēr Latvijā ir meži, laukos briest graudi, ir kūdra un vēl citas lietas, kamēr Latvijā kaut ko cels un būvēs, tikmēr ostas pārkraus kravas – vedīs iekšā un transportēs projām. Rīgas ostā ir izveidota infrastruktūra, ir piestātnes, dziļumi un visu veidu termināļi, lai uzņēmēji varētu



strādāt, bet ar pašiem ostas uzņēmējiem varētu būt tā, ka sākumā nomirs tie švakākie, stiprākie sakoncentrēsies un meklēs sadarbības iespējas, un tad vairs nebūs tā kā tagad, kad visās malās krauj pagales. Kas attiecas uz mazajām ostām, tad tik ilgi, kamēr to tuvumā darbosies ražotnes, piemēram, Mērsraga ostas gadījumā tādas firmas

kā "Vika Wood", kas ražo precī eksportam, kravas būs. Uz kādu milzīgu ostu izrāvienu nevaram cerēt, bet varam cerēt, ka ostas spēs piesaistīt arvien jaunus kravu veidus. Ostu jau ciet neaizslēgs, te vairāk vai mazāk darbs būs vienmēr. Vienīgais, ko varam vēlēties, lai dievs dod, ka nesākas karš. Pavisam cita situācija Latvijas ostās, protams, būtu, ja Krievija nebūtu iesākusi karu Ukrainā un arī sabūvējusi savas ostas.

**– Ja padomājam, cik gadus esam taisījuši reveransu Krievijas priekšā ar cerību, ka viņi kaut nelielu kravu apjomu tomēr transportēs caur Latvijas ostām. Reiz intervijā teici, ka Latvijas ostām pietiks ar to, kas Krievijai paliks pāri, bet tagad Krievijas noziedzīgās politikas dēļ pilnīgi viss ir nobrucis.**

– Bija laiks, kad domājām, ka Krievija nespēs realizēt savus plānus par jaunu ostu celtniecību, bet viņi ņēma un savas ostas tomēr sabūvēja, pie tam sabūvēja tā, kā pat sapņos nevarēja rādīties. Nenormālos apjomos, kur ieguldītas neiedomājamas investīcijas. Kad aizgāju no pārvaldnieka amata, man piedāvāja darbu vairākās vietās, tajā skaitā Krievijā. Toreiz aizbraucu apskatīties, kāda tad ir tā Ustjlugas osta, ko līdzinā vietā uzbūvēja pilnīgi no nulles. Biju pārsteigts, kāda infrastruktūra tur ir izveidota, pievilktā gāze, elektrība, cauruļvadi, elektrovilcieni no Sibīrijas līdz pašām ostas pietātnēm. Lai labāk saprastu, kas visapkārt notiek, toreiz uzkāpu uz ostas ofisa jumta un kļuju mēms, jutos kā zinātniskās fantastikas filmā: briesmīgi apmēri un visa iespējamā tehnika – grābēji, stūmēji, krāvēji, celtni un vagoni, neapveramas investīcijas, un visu šo infrastruktūru krieviem nodrošināja un izveidoja vācu kompānija "Krupp".

**– To laikam var saukt par valsts politiku, tāda ir bijusi Krievijas politika.**

– Tā tas ir. Savulaik viņu politika bija strādāt arī Rīgas ostā un nopirkt Ventspils ostu.



**– Un kas būtu tagad, ja toreiz tā būtu noticis?**

– Ostas būtu ciet. Rīgā, bet jo īpaši Ventspilī arī tagad daudzi termināļi ir ciet, un tie ir uzņēmumi ar Krievijas kapitāldaļām.

**– Šodien īsti drošs nevar justies neviens, jo, tēlaini runājot, sēžam uz bumbas ar laika degli.**

– Mēs nekad nevaram zināt, kas patiesībā slēpjas aiz daudzām un dažādām darbībām, un tas attiecas ne tikai uz to, kas notiek plašajā pasaulē, bet arī uz to, kas notiek tepat mūsu mīļajā Latvijā. Reizēm liekas, ka tie lēmumi, kas tiek pieņemti mūsu valdībā, trakomājā varētu būt *super šovs*.

**– Trakomājā jau esot plašs personāžu pulks – ir gan Napoleoni, gan prezidenti un ministru prezidenti.**

– Un arī reālajā dzīvē netrūkst traku personāžu, kuri ir pārlicināti, ka tikai viņi zina pareizo risinājumu, un mums nemaz nepaskaidro, kāpēc pieņem tos vai citus lēmumus. Tiek uzspiests viedoklis, un mums tas ir jānorij. Manuprāt, tagad esam nonākuši pie sasistas siles, tāpēc nekas iepriecinošs mūs negaida, un līdz kritiskajam līmenim, kad cilvēki būtu gatavi ņemt rokās dakšas, nemaz nav tālu. Skaidrības un ticības nav nevienam, bet negribu absolutizēt un teikt, ka visas institūcijas strādā tikai slikti, jo, protams, ir arī godprātīgi cilvēki un labi speciālisti, bet diemžēl visu sabojā tie, kuriem tiešām nekas nav galvā. Ja valsts pārvaldē un politikā būtu vairāk godprātīgo, mēs kā valsts būtu pavisam citā situācijā.



**– Vēlos nedaudz parunāt par valsts politiku ostu sakarā. Ir pieņemts Ostu likums, ar ko būs mainīts ostu pārvaldības modelis. Esmu mēģinājis saprast, ko valsts ar to vēlas panākt, bet līdz patiesai sapratnei neesmu nonākusi. Arī tu noteikti esi sekojis šim procesam, un varbūt tev ir skaidra atbilde, kāpēc tas viss notika?**

– Ja runājam par ostu pārvaldības modeli, tad nekur citur pasaulē nav tāds modelis, kāds Latvijā 1994. gadā tika pieņemts. Itin nekur! Manuprāt, toreiz tā bija pilnīgi aplama un nepareiza pieeja, jo pieļāva, ka tiek privatizēti ostu termināļi. Tos, tāpat kā visu pārējo Latviju, varēja dabūt pa lēto, vienkārši pievākt. Cita lieta, ja 1994. gadā būtu pieņemts ASV ostu pārvaldības modelis, kur visa ostas infrastruktūra un substrukstūra, ieskaitot termināļus, it viss pieder ostas pārvaldei, bet tie, kas strādā ostā, ir šīs infrastruktūras nomnieki. Arī ostas



apkalpojošie dienesti, tai skaitā ostu strādnieki, ir ostas pārvaldes darbinieki. Ja vēlies kraut minerālmēslus, piedalies konkursā un vari vinnēt attiecīgā termināja operatora pakalpojumus. Bet tev ir saistošas prasības par darbaspēka izmantošanu un kravu apjomu nodrošināšanu. Uzskatu, ka šis ir vispareizākais modelis, jo tad neviens neko nevar pārņemt. Mūsu Likums par ostām noteica, ka pietātnes paliek ostas pārvaldes īpašumā, bet termināļi pieder privātpersonām, kas sataisīja visādas ofšoru zonas un naudu laida pa labi un pa kreisi. Bet arī tas būtu tikai sākums salīdzinājumā ar politisko spēku ietekmi uz ostas darbību. Piemēram, 2000. gadā Rīgā nomainījās politiskā vara un pilsētas vadībā nonāca cits politiskais spēks, nekā bija valsts vadībā. Sociāldemokrāti netika ievēlēti Saeimā, bet sociāldemokrāts Bojārs kļuva par pilsētas mēru. Un sākās īsts kariņš: ostas valdē sēdēja četri pilsētas un četri valsts pārstāvji, un tad nu viņi visi ņēmās un lēma. Šāda ņemšanās turpinājās gadiem. Pēc būtības valdes priekšsēdētājs ir tikai sapulces vadītājs, bet viņi visi vienmēr ir iedomājušies, ka ir visvarenākie. Visi kā viens, kuri ir sēdējuši Rīgas ostas valdes priekšsēdētāja krēslā, gribēja stumdiēt, diktēt, lemt un pieņemt visādus brīnumus. Ik pa laikam man nācās viņiem atgādināt, lai izlasa statūtus, kur skaidri pateikts, ka valdes priekšsēdētājs ir tikai sapulces vadītājs, un, kad sapulce ir galā, jūs vairs neesat nekas. Tā ir ierakstīts likumā, un ne jau es šo likumu rakstīju, bet likumi, kā mēs to labi zinām, ir jāpilda, un tas daudziem nepatika. Problēma turpināja milt, līdz politiskā sabiedrība nonāca līdz situācijai, ka tie galda galā sēdētāji visiem bija tā noriebušies, ka gribējās tos novākt. Un tā tas notika ne tikai Rīgā, bet, kā mēdzu iesmiēt, arī kaimiņu kolhozā Ventspilī. Lai to visu izbeigtu, lai pašvaldība nesēdētu galda galā, nediktētu noteikumus un nedirģētu parādi tik ekonomiski stratēģiskā vietā kā osta, izdomāja, ka vajadzētu mainīt likumu. Taču būtībā jau likumu nemaz nevajadzēja mainīt, esošajā mierīgi varēja ierakstīt, ka valdē turpmāk strādās tikai četri valsts pārstāvji. Tieši to jaunā likuma entuziastiem toreiz arī teicu: ierakstiet likumā četri, un punkts, pašvaldības vairs nepiedalīsies un abos kolhozos – Rīgā un Ventspilī – no spēles būs izņemti pilsētu politiskie pārstāvji. Kamēr Latvijā notika visa šī ņemšanās, Briselē, lai cīnītos pret negodīgu rīcību, nodrošinātu godīgu konkurenci un veicinātu lielāku pārredzamību pakalpojumu cenu noteikšanā, pieņēma Ostu regulu, kas nosaka, kā tiek organizēta pakalpojumu sniegšana ostās, un arī Latvija šo regulu ir akceptējusi. Kamēr vēl sēdēju Eiropas Ostu asociācijas valdē, kādus piecpadsmit gadus mēģinājām pret to cīnīties, taču kuģošanas līnijas šo normu tomēr izlobēja cauri.

Ja runājam par jauno Ostu likumu, tad uzņēmējiem tiešām nevajadzētu uztraukties, jo var gadīties, ka būs mazāka birokrātija, bet tas gan, protams, būs atkarīgs no tā, cik profesionāli strādās tie, kuri vadīs ostu pārvaldes. Likuma apspriešanas laikā satiksmes ministrs Tālis Linkaits pats aktīvi iesaistījās likuma prezentācijā, līdz šim nekad nebiju redzējis, ka kāds no ministriem tik aktīvi to darītu. Piedalījos vienā no šādām tikšanās reizēm un, kad pienāca laiks



jautājumiem, piecēlos un teicu, ka esmu Leonīds Loginovs, pārstāvu Mērsraga ostu un tagad lieliski saprotu, kura ir lielākā osta Latvijā. Protams, Mērsraga osta, jo jaunajā likumā ierakstīts, ka Rīgas ostā būs četri valdes locekļi, bet Mērsraga ostā kā bija, tā arī paliek astoņi! Padomājiet, astoņi! Jautāju klātesošajiem likumprojekta virzītājiem, vai kāds likumu līdz galam ir izlasījis, īpaši to sadaļu, kur rakstīts par mazajām ostām. Kāpēc mazo ostu valdēs vajadzīgi astoņi cilvēki? Lai gan tika izteikti iebildumi un ieteikumi, finālā nekas, kas attiecas uz mazajām ostām, likumā tā arī nav mainījies.

– **Likuma apspriešanas gaitā vienmēr bija piebilde, ka mazās ostas turpina strādāt savā nodabā, kā tas bija līdz šim, un par tām, iespējams, spriedīs kaut kad nākotnē.**



Leonīds Loginovs kopā ar burātājām, sezonu noslēdzot.

– Nezinu, protams, ko viņi ar to domāja, bet uzskatu, ka arī mazo ostu pārvaldības jautājumu vajadzēja pielīdzināt vienotai pārvaldības formai, ņemot vērā situāciju pēc pašvaldību reformas. Piemēram, Mērsrags tagad ir pievienots Talsu novadam, tāpēc Mērsraga ostas valdē nonāk cilvēki, kuriem ar ostu nav bijis nekāds sakars. Taisnības labad gan jāatzīst, ka Mērsragā nekas daudz vairs nav darāms, jo nomirusī zvejniecība un zivju pārstrāde šeit nekad vairs neatdzīvosies. Tomēr osta strādā, kravas tiek krautas, un zināmā apjomā tur viss notiek. Valdes locekļiem alga arī ir jāmaksā, un tas ir tikai normāli, jo viņu kompetencē ir ostas tālākās attīstības veidošana. Ja valde pieņem lēmumus un izstrādā plānus, tad tā ir atbildīga par to, ko ir pieņēmusi, bet ir cits jautājums: kāpēc nepieciešami astoņi cilvēki, ja šo darbu mierīgi varētu paveikt trīs?

Līdzīgus jautājumus varētu uzdot attiecībā uz Latvijas Saeimas simt deputātiem, jo Latvijas iedzīvotāju skaits ir samazinājies apmēram par trešdaļu, vai Rīgas domes sešdesmit deputātiem. Vai tas nav ārpriests? 2000. gadā, kad Krišjānis Kariņš bija ekonomikas ministrs, viņš reiz kādā sarunā neizpratnē jautāja: "Es nevaru saprast, kāpēc Rīgas domē ir sešdesmit deputātu, ja ASV lielajās pilsētās ar miljoniem iedzīvotāju nav vairāk par desmit?"

– **Esam apauguši ar milzīgu birokrātisko aparātu un ierēdņiem, un tas ir apgrūtinājums visai sabiedrībai.**

– Ārpriests, kā esam apauguši! Un ierēdņu armija ir īstas šausmas. Jau no 1990. gada darbā tika pieņemti radi, draugi un *blatņiki*, kad nāca nākamie



vadītāji, tie jau esošajiem kadriem klāt pieņēma savus cilvēkus. Visu laiku tiek izdomātas visādas aģentūras, tāpēc vairojas birokrātija un pārvaldības sistēma briest un briest. Bet kur ir rezultāti? Kas tagad atbild par visu, kas notiek Latvijā?

**– Līdzīgi jautājumi nodarbina visus saprātīgi domājošos cilvēkus Latvijā, taču atbildes uz šiem jautājumiem nevaram rast. Tas mūs satrauc un skumdina, bet kad cilvēks, pārdomās grimdams, jūrā ierauga baltu buru, tas tomēr uz dzīvi liek palūkoties cerīgāk. Tā nu savā sarunā esam nonākuši pie nākamās tēmas, tava šī brīža amata – esi Latvijas Zēģelētāju savienības valdes prezidents.**

– Pat nezinu, vai to var saukt par amatu, Burāšanas savienībā esam astoņi valdes locekļi, un 2020. gada 12. martā mani uz četriem gadiem ievēlēja par prezidentu.

**– Kā tad īsti ir – “zēģelētāju” vai “burāšanas” savienība?**

– Nu, re, tu arī jautā. Saka burāšanas, bet oficiāli raksta Zēģelētāju savienība, jo šis nosaukums vēsturiski radies no vācu valodas, kur zēģelēt nozīmē burāt, un par šī nosaukuma maiņu tagad notiek karstas diskusijas. Jaunākā paaudze, un ne tikai, vispār nesaprot, kas tā zēģelēšana tāda ir, to nesaprot arī sporta organizācijas, kam nākas skaidrot, ka zēģelētāji ir tie paši burātāji. Vēl viens slikturns ir tas, ka visos Sporta federāciju padomes sarakstos pēc alfabēta Latvijas Zēģelētāju savienība (LZS) ir pēdējā, un reizēm, kaut vai runājot par finansējumu, līdz tai vispār nenonāk.

**– Bet kā tu pats nonāci šajā savienībā?**

– Diezgan loģiski, jo tas ir jurniecisks un ar ūdeni saistīts sporta veids, tāpat pazīstu ļoti daudzus burātājus, ar kuriem kopā esmu burājis daudzās pasaules malās, daudzus no viņiem jau pazīnu, kad vēl strādāju Rīgas brīvdostas pārvaldē, bet daudzus arī nepazīnu. Ja godīgi, tad burātāji ir ļoti interesanta sabiedrība.

Daži no viņiem nāca pie manis ar aicinājumu iesaistīties šīs biedrības darbā, jo viņiem bija doma, ka jāmaina LZS vadība, lai lauztu ierasto rutīnu un darbu veiktu savādāk, nekā tas tika darīts. Toreiz teicu: jums taču ir slavenais burātājs Ansis Dāle, sportists un cienijams cilvēks, kurš jau gadiem vada šo organizāciju, bet vīri palika pie sava. Tad aicināju sanākt kopā, lai izrunātu visus jautājumus un nebūtu nekādu pārpratumu un neskaidrību. Sēdējām Rīgas ostas sapulču zālē, Ansis Dāle stāstīja par savām idejām un plāniem, un itin nemaz neizskatījās, ka viņš vairs nevēlas būt biedrības vadītājs, kā daudzi man mēģināja iestāstīt. Skaidri un gaiši jautāju: “Ansi, tu taču netaisies pamest savu posteni?”, uz ko viņš tikpat skaidri atbildēja, ka negrasās to darīt. Jau vēlāk LZS iekšienē sākās burkšķēšana un neapmierinātība ar pastāvošo iekārtu, jo Ansim kā cienījamam cilvēkam un sportistam ir savs viedoklis, un viņš nav tāda persona kā es, kurš spēj pielāgoties un rast kompromisu. Reiz jautāju Ansim, kāpēc viņš nav nācis pie manis meklēt naudu burātājiem, jo bija laiks, kad uz ostas pārvaldi pēc naudas nāca visi, kam nebija slinkums. Pa tiem deviņpadsmit gadiem,



kamēr biju pārvaldnieks, nāca meklēt naudu visdažādākajiem projektiem, un liela daļa no viņiem to arī dabūja. Bet Ansis man atbildēja, kāpēc vajagot kādam lūgties, un šāda pieeja bija LZS novedusi līdz budžetam, kas nepārsniedza divdesmit tūkstošus gadā.

Bet ne jau tikai naudas trūkums vien radīja šo iekšējo neapmierinātību. Kā jau teicu, burātāji ir ļoti specifiska sabiedrība, tur ir milzīgs individuālisms, cik sportistu, tik arī viņu bērnu, un katrs vēlas, lai tieši viņa bērnam tiek visas iespējamās privilēģijas un labumi, bet reizēm pašam bērnam to visu nemaz negribas.

Tā kā neapmierinātība biedrībā turpināja pieaugt un Ansis pats no amata neatkāpās, piekritu piedalīties LZS prezidenta vēlēšanās, kurās par Ansi nobalsoja astoņi, bet par mani divpadsmit cilvēki. Ansis, protams, bija sašutis, jo nedomāja, ka tik daudzi būs pret viņu, savukārt es biju pārsteigts, jo nedomāju, ka tik daudzi nobalsos par mani. Savā uzrunā pirms vēlēšanām neko dziži gudru nepateicu, vien uzsvēru, ja vēlamies, lai burāšana attīstītos, esmu pārliecināts, ka viss jādara savādāk. Un punkts. Tieši to es tagad mēģinu darīt, bet viss nebūt nav tik vienkārši.

Burātāji ir ļoti specifiska un ļoti interesanta sabiedrība, ar kuru lielā mērā jau esmu iepazinies un cenšos ar sev raksturīgajiem paņēmieniem vilkt viņus uz augšu. Esmu gan viņus satracinājis, gan satracinājis visu Latvijas sporta sabiedrību, par sportu atbildīgo ministri ieskaitot, uzsverot, ka burātājiem līdz šim nav pievērsta vajadzīgā uzmanība. Burāšana, protams ir sporta veids, bet pirmām kārtām tas tomēr ir dzīves veids. Esmu salasījis kaudzēm literatūras, grāmatas no Ulmaņlaikiem, esmu izlasījis par visiem slavenajiem Latvijas laika burātājiem. Ja pirmās brīvvalsts laikā burāšanai tika pievērsta liela vērība, tad otrās brīvvalsts laikā katrs peras pats par sevi. Tā nu mēģinu visus vienot un meklēju iespējas dabūt finansējumu. Šogad ir izdevies dabūt simt tūkstošus, un, kad LZS valdē būs finansējuma dalīšana, vajadzēs redzēt, kā katrs to deķīti vilks uz savu pusi, bet, kad ar katru no tiem profesionājiem parunā, viņi piekrist manam redzējumam, kā burāšanas lietas Latvijā vajadzētu attīstīt, taču bez tādas skaidrošanas viņi uz kopējo bildi nemaz nepaskatās vai tikai retu reizi uzmet





aci. Tad es viņiem stāstu: redziet, šogad mēs esam dabūjuši šādu naudas summu, nākamgad atkal piesaistīsim naudu, un, šo naudu saprātīgi izlietojot, varam sasniegt labus rezultātus. Kad aizeju pie sporta funkcionāriem un jautāju, kāpēc burāšana līdz šim nav atbalstīta, viņi atbild, ka burātāji neko nav prasījuši.

**– Ja jau esi nonācis šajā vietā un šajā amatā, tad, pazīstot tevi, zinu, ka tev noteikti ir savas ambīcijas, ko vēlies īstenot. Kas ir tas, ko vēlies paveikt un attīstīt šajā sektorā?**

– Bērnu burāšanas sports. Šo sistēmu redzu pavisam vienkāršu – visa pamatā ir bērni. Un šis tas jau ir izkustējies no vietas, jo valsts ir pieņēmusi likumu par sporta attīstību, valsts jau ir reorganizējusi Sporta federāciju padomi, bet Iz-



glītības ministrija piešķir finansējumu, kas tālāk tiek dalīts pa federācijām, taču burātājiem katru gadu tika atvēlētas niecīgas summas. Tagad daudzas lietas jau ir pamainījušās: Latvijas Olimpiskajā vienībā mums jau ir iekļauti trīs jaunie burātāji, par astoņsimt pieciem tūkstošiem eiro pirksim desmit vai piecpadsmīt "Optimist" klases laivas, tas būs atkarīgs no tā, cik

laivu par šo finansējumu izdosies nopirkt, bet šāda inventāra iegāde nekad līdz šim nav notikusi. Mūsu organizācijas biedriem saku: mūsu plāns ir strādāt pie programmas, lai Latvijā bērniem būtu iespēja mācīties burāt. LZS ir divdesmit klubi, bet tikai kādos desmit no tiem nodarbojas ar bērnu burāšanu. Jautājums, kāpēc tikai desmit klubi ir gatavi strādāt ar bērniem? Ar bērniem strādā trīs klubi Rīgā, arī Engurē, Rojā, Liepājā un Salacgrīvā, atvērām bērnu sekciju Zvejniekiemā, bet visur citur, kur Latvijā būtu iespējams burāt, bērnu klubu nav. Aizbraucu uz Alūksni un pašvaldības vadītājam saku: jums ir tik skaists ezers, padomju gados te burāja, kāpēc tagad šādas aktivitātes te nenotiek? Viņa atbild, ka nav naudas. Labi, te ir trīs uzņēmēji, kuri ir gatavi piedalīties bērnu burāšanas attīstībā, un LZS ir gatava nākt ar savu pieredzi, padomu un entuziasmiem, kuri ir gatavi palīdzēt šo lietu nolikt uz kājām. Un tad lietas sāk kustēties. Līdzīgā vizīte devos pie Lemberga, kad viņš vēl vadīja domi, un aicināju attīstīt burāšanu. Ventspilī, kur jūra ir pie namdurvīm, tiek atbalstīti četrdesmit sporta veidi, bet to vidū nav burāšanas, jo neesot treneru. Bet vai šie treneri vispār ir meklēti? Pēc šādām sarunām arī Ventspilī lietas ir izkustējušās no nulles punkta – vecajā loču mājā atvēlēta vieta mazajiem *optimistiem*.

Es šeit runāju tikai par bērnu sporta attīstību. Laivu savam bērnam var nopirkt turīgi vecāki, jo burāšana, protams, nav tas lētākais prieks. Mazā optimistu laiva maksā aptuveni piecus tūkstošus eiro, tāpēc mana doma ir tāda, ka mēs darīsim visu, lai radītu iespēju ikvienam bērnam piedalīties burāšanā, jo





izcilnieks, olimpietis un iespējamais čempions varbūt nemaz nav turīgo vecāku bērns, tas ir bērns, kurš vēlas trenēties, mācīties un piedalīties.

Tagad visiem mēģinu iestāstīt, ka mums klubiem jāpērk laivas, jāatver skolas un katram bērnam jāļauj piedalīties. Lūk, tāds ir mans redzējums un tādas ir manas ambīcijas.

Vietējam uzņēmējam jautāju, vai tiešām viņam nav desmit tūkstošu bērnu sporta atbalstam. Nedod naudu jahtklubam, bet nopērc divas optimistu laivas. Ā, tā jau pavisam cita lieta, un viņš ļoti labprāt arī nopērk tās divas laivas. Pēc tam jau treneris redzēs, no kura jaunā censoņa kas var iznākt. Burāšana ir specifisks sporta veids, kur daudz jāzina, jāpieslēdz smadzenes, jo jātiek galā ar vēju, straumēm un mākoņiem, tāpēc vajadzīgas plašas zināšanas. Ir tikai jārok! Izejot cauri Rīgas ostai, kādas simt laivas tūlīt varētu nopirkt.

**– Par to šaubu nav, jo tev ir tā milzīgā priekšrocība, ka personīgi pazīsti ļoti daudzus uzņēmējus, esi cilvēks ar plašiem sakariem, un kurš tad Leonīdam Loginovam var pateikt nē.**

– Protams, sakari ir ārkārtīgi svarīgi, bet es arī zinu, kā ar kuru ir jārunā un kā katrs ir jāuzrunā.

**– Un spēj paskatīties tālāk un plašāk.**

– Un arī gribu redzēt. Tad, kad tu ar cilvēkiem sāk runāt par konkrētām lietām, visi saprot un piekrīt, ka tas ir pareizais ceļš. Iespējas ir, vajag tikai strādāt, bet nevaru teikt, ka trūktu arī problēmas. Deviņdesmit procentiem burātāju ir bērni, un tad, protams, notiek ņemšanās par viņu interesēm. Tāpat ir problēmas ar treneriem, jo Sporta akadēmija sagatavo trenerus bez specializācijas. Vai tad, piemēram, boksa un šaha treneri strādā vienādi? Bet Izglītības ministrijas atbilde ir – jā! Kā vispār burātājus varētu trenēt cilvēks, kurš pats nekad nav burājis? Un visbeidzot, protams, ir naudas jautājums. Privātie klubi saka – dod mums laivas, un mēs ņemsim bērnus. Pašlaik bērnu sporta skola ir Rojā, Jūrmalā un Salacgrīvā, kur visa pamatā ir burāšanas meistarību entuziasms un pašvaldību atbalsts. Tāpēc ir gandarījums, kad treneris un sporta skola redz sava sūrā darba rezultātus, kad mūsu jaunie burātāji gūst panākumus starptautiskās sacensībās. Ar prieku varu teikt, ka mums ir vismaz divas ļoti perspektīvas jaunās sportistes. Kad biju Spānijā, Valensijā apmeklēju sporta skolu, kas iekļauta pašvaldības skolu sistēmā, tur skatīju programmu, pēc kuras tiek apmācīti jaunie burātāji. Viss sākas no pašas mazotnes, kad pirmsskolas vecuma bērnus pieradina pie ūdens, lai viņi nebaidītos – sīkie vienkārši iet jūrā un nāk laukā. Tad nāk teorētiskās mācības, un tikai pēc vairākiem gadiem bērns sēžas laivā. Pie mums viss tūlīt sākas ar burāšanu, un neesmu pārliecināts, ka tas ir īsti pareizi.

**– Bērni aug ļoti ātri. Kas notiek ar mazajiem optimistiem, kad viņi no šī vecuma ir izauguši?**

– Tad nāk *lāzeristi*, bet, kā saka paši burātāji, mēdz būt pārrāvums starp "Optimist" un "Laser" klasi, jo ne visi var un spēj tūlīt pāriet uz nākamo burāšanas



pakāpienu, tāpēc šajā starplaikā viņiem vajadzētu ļaut paburāt divvietīgās laivās, kur tiem iemācītu ne tikai stūrēt, bet arī strādāt ar buru. Visam jānotiek pakāpeniski.

Lai ienestu jaunas vēsmas burāšanas sabiedrībā, ir vajadzīga laiks, un man kā brīvam cilvēkam tāds ir. Piedevām man šādas aktivitātes patīk, arī pats jau no seniem laikiem esmu ņēmis ar burāšanu, un tagad gandarījumu dod tas, ka Latvijas Zēģelētāju savienībai esmu noderīgs. Vēl pozitīvs moments ir tas,

ka arī mūsu jahtu ostas ir civilizēti sakārtotas.

**– Nu ja, tagad tavas aktivitātes ir pavisam citas, nav vairs kā ostas pārvaldnieka darbā, kam esi veltījis krietni daudz laika un enerģijas.**

– Esmu darījis daudzas lietas, bet nekad neesmu tik daudz darba un enerģijas ieguldījis vienā konkrētā darbā. Arī pārvaldnieka amatā nācās



daudz darīt sponsorēšanas lietās, tai skaitā sponsorējot arī sportu, kamēr ar Liepājas Jūrnieceības koledžas sponsorēšanas gadījumu nonācu uz apsūdzēto sola. Iedomājies, mūs ar Pečaku attaisnoja par piecu tūkstošu lielu ziedojumu Fukušimas zemestrīcē cietušajiem, bet notiesāja par jūrnieceības izglītības atbalstu. Tāds bija dots uzdevums, un tad tik uz priekšu!

**– Vai ostu lietās tagad kāds šad tad pajautā tavu padomu?**

– Katram cilvēkam ir savs skatījums uz dzīvi, tāpēc netaisos nevienu pamācīt vai kritizēt, jo mans redzējums ir tikai mans, un arī es ļoti daudz ko nezīnu, vēl jo vairāk tas attiecas uz Rīgas ostas vadīšanu. Manu padomu neviens neprasa, un es ar savām gudrībām nevienam virsū nebāžos. Vienīgais ir Ventspils brīvostas pārvaldnieks Andris Purmalis, kurš mēdz ar mani pakonsultēties, bet citi kautrējas to darīt. Es gan visu laiku prasu padomu, līdz pat šai dienai mācos un patiesi priecājos kaut ko jaunu uzzināt, no sirds priecājos, ja kāds pasaka ko tādu, ko neesmu zinājis.

**– Un kas ir tas, kas pēdējā gada laikā pašam ir sagādājis vislielāko prieku?**

– Mazmeita pabeidza 9. klasi, nosvinējām viņai sešpadsmito dzimšanas dienu, mammai nosvinējām deviņdesmit gadu jubileju. Man prieks par to, ka tagad varu veltīt laiku savai ģimenei. ■

Anita Freiberga



# ĪSTAS ARODBIEDRĪBAS PAMATS IR SOLIDARITĀTE

**Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība (LTFJA), kas 1991. gada 6. decembrī Latvijas Republikas Tieslietu ministrijā reģistrēta ar numuru 55, ir Latvijas Brīvo arodbiedrību savienības (LBAS), Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF, Londona), Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETF, Brisele), kā arī Baltijas valstu pastāvīgi darbojošos komiteju locekle. Arodbiedrībā nu jau ir vairāk nekā septiņi tūkstoši biedru.**

LTFJA prezidents Igors Pavlovs uzskata, ka vienmēr varētu vēlēties vēl lielāku jūrnieku aktivitāti un interesi par savu tiesību aizsardzības deleģēšanu arodbiedrībai, tomēr ir pārliecināts, ka deviņdesmito gadu sākumā ir izdevies izveidot stabilu pamatu turpmākam arodbiedrības darbam. Viņš ar gandarījumu atzīst, ka Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība ir lielākā un labākā ne tikai starp Baltijas valstīm, bet visā Austrumeiropas reģionā. Kopš LTFJA dibināšanas sasaukti pieci kongresi, pēdējais notika 2022. gada 11. oktobrī, kurā uz nākamo pārskata laiku par prezidentu atkārtoti ievēlēja Igoru Pavlovu, bet par viceprezidentu Andreju Umbraško.

“Arodbiedrībā ik dienu norit ierasts rutīnas darbs,” saka Andrejs Umbraško. “Ja jūrniekiem ir kādas problēmas vai sūdzības, viņi griežas pie mums. Nereti padomu vai palīdzību meklē pat tie jūrnieki, kuri nav mūsu arodbiedrības biedri, un te palīdzība nevienam netiek atteikta, jo katrs cilvēks ir vērtība.”

Pasaules jūrniecības prese diezgan daudz apraksta situācijas, kad jūrnieki ir bijuši neaizsargāti, bijušas pārkāptas viņu tiesības, viņi nav saņēmuši darba samaksu vai vispār atstāti bezpalīdzīgā situācijā. To ir piedzīvojuši arī Latvijas jūrnieki, pamatā ierindas personāls, un tad jūrniekiem ir nācies meklēt palīdzību tieši pie arodbiedrības.



Andrejs Umbraško.



“Mūsu jūrniekiem aktuāli ir visdažādākie jautājumi. Pēdējā pusgadā esam izskatījuši kādas trīsdesmit piecas sūdzības, no kurām lielākā daļa saistīta ar darba tiesiskajām attiecībām, kad nav izmaksāta darba alga vai jūrnieks nav laikus norakstīts no kuģa. Reizēm jūrnieki ir neapmierināti ar darba un sadzīves apstākļiem, piemēram, ēdināšanu vai darba un atpūtas stundu grafiku,” stāsta Umbraško. “Visos šajos gadījumos vispirms ļoti rūpīgi izpētām darba līguma nosacījumus, tātad, vai jūrniekam ir tiesisks pamats iesniegt sūdzību un vai tiešām ir pārkāptas viņa tiesības. Ja apstiprinās fakts, ka jūrnieka tiesības tiešām ir pārkāptas, skatāmies, kādi ir šie pārkāpumi, tālāk skaidrot situāciju griežamies pie darba devēja un citām atbildīgajām personām. Tomēr vispirms ļoti nopietni izvērtējam, cik pamatota ir jūrnieka sūdzība, jo nekādā gadījumā nevaram pajauties tikai uz jūrnieka emocionālo vēstījumu. Visa pamatā ir darba līgums, tātad juridiskais pamatojums, un tikai saistībā ar to notiek tālākās darbības. Darba līgumā rakstīto salīdzinām ar reālo situāciju un, ja redzam, ka kāds no darba līguma punktiem ir pārkāpts, rīkojamies saskaņā ar noteikto procedūru. Ir gadījumi, kad arodbiedrība grūtībās nonākušajam jūrniekam sniedz finansiālu atbalstu, palīdz ar advokāta vai konsultanta piesaistīšanu tajos gadījumos, kad netiekam galā ar saviem spēkiem.”

## KOPLĪGUMS SNIEDZ DROŠĪBU

Starptautiskajā tirdzniecības flotē uz vairāk nekā 50 tūkstošiem kuģu strādā pāri par miljonu jūrnieku no visas pasaules, tāpēc loģisks ir jautājums, kas pārstāv tirdzniecības flotes jūrnieku intereses. Pateicoties Starptautiskajai Transporta darbinieku federācijai (ITF), uz daudziem pasaules kuģiem darbojas koplīgums, bet jūrnieki vēl joprojām bieži vien nemaz īsti neizprot koplīguma jēgu un nenovērtē, cik tam ir svarīga loma. Cilvēks domā, ka koplīgums ir tādi kā darba noteikumi, ko izgudrojis darba devējs, bet patiesībā koplīgums ir dokuments, kas ko parakstīta divas puses – arodbiedrība un darba devējs. Ja nav arodbiedrības, nav arī iespējams noslēgt koplīgumu, un paliek vien līgums starp darba devēju un darba ņēmēju. Jūrnieki parasti paraksta darba līgumu, kurā ir norādīts vārds, uzvārds un, iespējams, arī atalgojums, bet zemāk maziem burtiem rakstīti vēl kādi nosacījumi, kuriem cilvēks vispār nav pievērsis uzmanību. Reizēm ar maziem burtiem ir piebilde, ka pārējie nosacījumi darbojas saskaņā ar koplīgumu, un arī to jūrnieks nav izlasījis, tāpēc nemaz nezina, ka koplīgums darbojas un aizstāv viņa intereses.

“Protams, koplīgums ir pavisam cits stāsts, jo koplīguma gadījumā darba devējs parasti noteikumus nepārkāpj, darba apstākļi un darba alga tiek nodrošināti. Bet iedomāsimies, kas notiktu, ja starp darba devēju un darba ņēmēju nebūtu arodbiedrības, kura regulē abu pušu attiecības, un kā jūrnieks varētu aizstāvēt savas tiesības? Zem Latvijas karoga strādā vien neliela daļa no mūsu jūrniekiem, pamatā viņi strādā zem citu valstu karogiem pie ārzemju kuģu



īpašniekiem, tāpēc tiesvedība var būt apgrūtināta, bet tas nepavisam nenozīmē, ka šajos gadījumos mēs nedarām visu iespējamo, lai atrisinātu situāciju, tomēr pēdējā laikā nav bijuši tādi strīdi, kurus vajadzētu risināt tiesas ceļā,” stāsta Andrejs Umbraško, kurš ir pārliecināts, ka pārsvarā darba devēji savas saistības pilda, tomēr vienmēr var vēlēties, lai darba apstākļi būtu labāki.

Andrejs Umbraško īpaši uzsver, cik svarīgi ir uzmanīgi un atbildīgi izlasīt visus līguma nosacījumus, arī tos, kas, iespējams, rakstīti ar maziem burtiem. “Jūrnieks ir tieši tāds pats cilvēks kā ikviens no mums un pieļauj to pašu kļūdu, kas raksturīga daudziem, parakstot kādu dokumentu, – neizlasa visus nosacījumus. Kad pie mums atnāk jūrnieks ar pretenzijām, ka pārkāptas viņa tiesības, uz jautājumu, vai ir parakstījis līgumu, viņš atbild apstiprinoši, bet uz jautājumu, vai izlasījis līguma nosacījumus, parasti atbild noraidoši.

Tādos gadījumos nekas cits neatliek, kā vien pajautāt: vai pats saproti, ko esi parakstījis? Skumji, bet bieži vien bez nopietnas izlasīšanas tiek parakstīti arī finanšu dokumenti. Koplīgums ir tāds kā drošības garants, kas aizsargā darba ņēmēja tiesības.

LTFJA ir parakstījis piecus koplīgumus, pamatā ar visiem lielākajiem kuģu īpašniekiem, kuru uzdevumā šeit jūrniekus iekāro darbā. Ja jūrnieks paraksta kontraktu un redz, ka ir noslēgts arī koplīgums, viņš var būt drošs par savām tiesībām un darba vietu.”



Uz jautājumu, kas ir tas, ar ko grēko paši jūrnieki, vispirms izskan nopūta, un tad Andrejs piebilst, ka pārkāpumi gadoties vienmēr, un tādos gadījumos, ja arodbiedrība redz, ka strīdā vainojams pats jūrnieks, jo apzināti pārkāpis likumu, nākas viņam skaidrot, kāpēc iestājušās tās vai citas sekas un ka viņam nemaz nav to tiesību, kas šķietami ir pārkāptas. “Mēs īsti neapkopojam statistiku par jūrnieku pārkāpumu veidiem, bet pēc pieredzes varu teikt, ka viens no pārkāpumiem ir dzeršana, neskatoties uz stingrajiem noteikumiem, un otrs visbiežāk sastopamais pārkāpums ir darba pienākumu nepildīšana. Tomēr gribu teikt, ka neko nevar vispārināt, jo katrs gadījums ir personīgs un individuāls, nav divu vienādu situāciju un divu vienādu risinājumu, tāpēc ikvienu gadījumu skatām kompleksi. Nepaļaujamies tikai uz kuģu īpašnieka teikto, ka šis cilvēks uz kuģa dzer, bet meklējam tam arī citus pierādījumus un aptaujājam iespējamās lieciniekus. Katram mēdz būt sava taisnība, tāpēc tieši tā notiek ikvienas sūdzības izmeklēšana, jo katram jāuzņemas sava vainas daļa, bet reizēm jāmeklē kompromiss,” skaidro Umbraško.



## NO NAUDAS ŠĶIRTIES IR GRŪTI

Šodien katram Latvijas iedzīvotājam ir iespēja brīvprātīgi piedalīties sociālās apdrošināšanas sistēmā, katrs pats var maksāt sociālo nodokli, pievienoties trešajam pensiju līmenim vai kādam citam pensiju fondam, piemēram, "Jūrnieku foruma" programmai. Cilvēks sava darba mūža laikā var parūpēties par vecumdienām, tomēr viņš to īsti neizprot un nedara, jo ir psiholoģiska problēma – grūti pieņemt domu, ka labprātīgi jāšķiras no kādas summas, no savas naudas. Viena lieta, ja to izdara darba devējs, ar to cilvēks spēj samierināties, bet izņemt naudu no savas kabatas, kad ir tik daudz vajadzību šodien un tūlīt... Un tad cilvēks atpazīst, kad jau sasniegts pensijas vecums un viņš nonācis lielas problēmas priekšā, kad neviens īsti vairs nevar palīdzēt. "Parasti šādos gadījumos cilvēks saka, ka ir grūti strādājis, bet grūti strādājam taču mēs visi. Jūrniekiem pašiem nākas domāt par saviem pensijas uzkrājumiem, kas ir brīvprātīgs pasākums, jo problēma tāda, ka jūrnieku darba devēji parasti nevēlas maksāt par viņu vēl arī sociālo nodokli."

Straujais inflācijas pieaugums, energoresursu un komunālo pakalpojumu dārdzība negatīvi ietekmē mūsu valsts iedzīvotāju, tostarp jūrnieku materiālo labklājību. Lai sniegtu materiālu atbalstu arodbiedrības veterāniem, no 2022. gada 1. oktobra Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība izmaksā viņiem vienreizēju finansiālo palīdzību ar nosacījumu, ka cilvēkam ir vismaz 10 gadu stāžs LTFJA, šobrīd viņš nestrādā jūrā un ir pensionārs. Tāpat LTFJA ir sociāli aktīvs sadarbības partneris, kurš iesaistās visās jūrniecības aktivitātēs un neliedz finansiālu atbalstu gan vidusskolēnu konkursam "Enkurs", gan jūrnieku pasākumam Ainažos, gan arī Jūras svētku svinēšanai uz kuģīša "Vecrīga", kur kopā pulcējas Latvijas jūrniecības sabiedrība.

Kādā intervijā LTFJA prezidents Igors Pavlovs teica: "Tagad cilvēki jautā, kādas ir viņu tiesības, ko dod koplīgums, kā viņu darbu ietekmē un aizsargā MLC konvencija, tātad runa ir tieši par ekonomiskām un sociālām lietām, kas saistītas ar viņu darbu. Runājot ar jauniešiem cilvēkiem, skaidrojām viņiem, ka arodbiedrības uzdevums ir nodarboties tieši ar šiem jautājumiem. Tomēr arodbiedrība ir vēl kas vairāk, tā ir ģimene, tāpēc gadījumā, ja jūrniekam rodas kādas problēmas ar finansēm, veselību vai vēl ko citu, nevajag kautrēties, zvaniet uz arodbiedrību! Mēs tiešām vēlamies padarīt arodbiedrību par jūrnieku mājām. Protams, galvenie ir un vienmēr būs profesionālie jautājumi, taču mūsu jūrniekiem ir jāapzinās, ka viņi ir piederīgi savai arodbiedrībai un zināmā mērā tā ir viņu ģimene."■

Anita Freiberga



# “JŪRNIĒKU FORUMS” IESAKA PLĀNOT SAVUS IZDEVUMS

**Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības 1999. gadā nodibinātās kooperatīvās krājaizdevu sabiedrības “Jūrnieku forums”, kura apkalpo tikai jūrniekus un viņu ģimenes locekļus, uzdevums ir sniegt kvalitatīvus un izdevīgus finanšu pakalpojumus jūrniekiem – Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības biedriem. Tās darbību regulē LR Krājaizdevu likums, LR Kooperatīvo sabiedrību likums, LTFJA KKS “Jūrnieku forums” statūti, Finanšu un kapitāla tirgus komisijas un Latvijas Bankas normatīvie dokumenti un rīkojumi, kā arī citi Latvijas Republikas un Eiropas Savienības likumdošanas un normatīvie akti. Visi sabiedrības biedri vienlaikus ir gan tās klienti, gan līdzīpašnieki, katrs var ietekmēt sabiedrības darbību un piedalīties pārvaldīšanā, jo katram paju īpašniekam, neatkarīgi no tā, cik paju viņam pieder, svarīgāko jautājumu risināšanas procesā ir viena balss. Par krājaizdevu sabiedrību un pašreizējo tirgus situāciju stāsta “Jūrnieku foruma” valdes priekšsēdētājs ARTŪRS KORBUTS.**

– Sabiedrība “Jūrnieku forums”, līdzīgi kā LTFJA, ir konservatīva kompānija, tāpēc nevaru teikt, ka pēdējā gada laikā kaut kas būtu krasi mainījies. Latvijā viss notiek līdzīgi kā citur pasaulē: naudas cena aug, procentu likmes aug. Jūrnieki, kuri saņem labu atalgojumu un kuriem ir naudas uzkrājumi, tagad var izvēlēties – naudu tērēt, turpināt krāt vai arī mēģināt mazliet nopelnīt, un tagad naudu droši var likt arī depozītā. Ja iepriekšējos gados depozīta likmes bija nulle vai tuvu tam, tad tagad tās ir gājušas uz augšu. Tie, kuri vairāk gatavi riskēt, var iegādāties, piemēram, valsts obligācijas. Lai saprastu, kā labāk rīkoties ar savu naudu, jūrnieki pie mums nāk konsultēties, un mēs savu padomu nekad neliedzam.

Līdzīgi kā bankās, arī “Jūrnieku forumā” ir pieaugušas noguldījumu procentu likmes. Vēlos uzsvērt, ka, ņemot vērā to, ka strādājam atbilstoši likumiem, ievērojot visas prasības, un arī to, ka aiz mums stāv arodbiedrība, mūsu noguldītāji var justies droši. Noguldījumu drošību garantē noguldījumu garantiju sistēma, kas izveidota saskaņā ar Noguldījumu garantiju likumu. Ja iestātos noguldījumu nepieejamība krājaizdevu sabiedrībā, noguldījumus līdz 100 tūkstošiem eiro atmaksātu noguldījumu garantiju fonds. Bet ja cilvēks izvēlas kādu citu veidu, ko iesākt ar savu naudu, tad vajadzības gadījumā mēs noteikti sniegsim padomu, jo finanšu jautājumos tiešām esam pieredzējuši speciālisti.



“Jūrnieku forumam” ir bijusi pieredze darbībā ar obligācijām, tāpēc labi pārzinām, kā no juridiskā un finanšu viedokļa darbojas šis mehānisms.

**– Esam ļoti sarežģītā situācijā, kad viss kļūst arvien dārgāks un dārgāks, tāpēc savilkt galus ir ļoti grūti.**

– Šis laiks nekādā ziņā nav viegls, īpaši tas attiecas uz kredītiem, kuru procentu likmes ir pieaugušas divas reizes. Tiem, kuri kredītējās bakās, bija saliktā procentu likme, ko veidoja fiksētā summa un mainīgā jeb EURIBOR likme, kas no decembra ir ļoti nežēlīgi pieaugusi, un tas ir ne tikai Latvijā, bet visā Eiropā. Var jau saprast, kāpēc tas notiek. Lai samazinātu inflāciju, ir jāapgrūtina pirkjspēja un jāpanāk, lai cilvēki tik daudz netērētu, bet to var izdarīt, paceļot kredītu procentu likmes. Pie mums vēršas cilvēki, kam pieaugušo procentu likmju dēļ radušās finansiālas problēmas. Ja cilvēks nevar nokārtot savas saistības finanšu iestādēs, tas nozīmē, ka viņam ir problēmas, kas, ļoti iespējams, radušās tāpēc, ka cilvēks nebija pareizi izvērtējis savas iespējas vai arī pārspilējis ar savām vēlmēm. Mūsu kredītiem vienmēr ir bijusi fiksēta procentu likme, kas vēl nesenā pagātnē varēja likties neizdevīga, bet tagad, kad bankās procentu likmes pieaug, kas jau ir lielākas par mūsu četriem procentiem, un nav paredzams, kad šis pieaugums varētu apstāties, “Jūrnieku foruma” piedāvājums varētu būt pievilcīgs. Tiem, kuri izvēlējās “Jūrnieku forumu” un maksāja stabili procentu likmi, arī tagad nekas nemainās, jo mūsu mērķis ir sniegt stabili un drošu pakalpojumu finanšu ziņā.

**– Bet ja pie jums tomēr atnāk jūrnieks ar savām finansiālajām problēmām?**

– Ja jūrniekam pirms reisa, piemēram, ir radušās finansiālas grūtības un viņš bankā nevar nomaksāt kredīta procentus, mēs cenšamies meklēt īslaicīgu risinājumu, piešķirot cilvēkam nelielu patēriņa kredītu, lai viņš mierīgi varētu nomaksāt kredīta procentus un viņam neveidotos maksājuma parādi, un lai pēc trim vai četriem mēnešiem, atgriežoties no reisa, viņu nesagaidītu nepatīkšanas ar banku, kas varētu būt ļoti sāpīgas. Tomēr cilvēkam jāsaprot, kā plānot savus izdevumus, samērojot tos ar ienākumiem, un mēs šajā ziņā viņam varam palīdzēt vienīgi ar padomu – ieteikt plānot izdevumus, samazināt patēriņu un domāt par savu nākotni. Tuvākie divi gadi nebūs viegli, jo, visticamāk, procentu likmes un maksājumi turpinās pieaugt, labākajā gadījumā šis tirgus varētu stabilizēties un palikt esošo procentu likmju robežās, tāpēc cilvēkiem jādomā par nopietnām savas uzvedības un patēriņa korekcijām. Jūrniekiem, kuri tomēr vēlas ņemt jaunus kredītus, iespējams, vajadzētu izvērtēt, kur kredītu ņemt, varbūt to ir izdevīgi darīt “Jūrnieku forumā”, jo prognozējami maksājumi ir psiholoģiski drošāki.

**– Bankas nevilcinās ar parādu piedzišanu, vai arī “Jūrnieku forums” ir bijis spiests kādu parādu piedziņu risināt tiesā?**

– Mēs ļoti sekojam visiem procesiem, kas notiek ar mūsu klientiem, kā viņi maksā kredīta procentus, bet nodot lietu nodokļu piedzinējiem, protams,





ir pats galējais solis. Vairāk nekā divdesmit darbības gadu laikā ir bijis tikai viens gadījums, kad lieta nonāca līdz tiesai. Darām visu iespējamo, lai cilvēks būtu maksāspējīgs, nevis dzenam viņu stūrī par nemaksāšanu. Teikšu atklāti, mums, protams, nepatīk situācija, kad cilvēks nepilda savas saistības, bet vēl vairāk nepatīk, ja cilvēks no mums bēguļo un izvairās godīgi runāt par savām problēmām. Ja cilvēks atklāti pasaka, ka tagad nevarēs samaksāt, tad vienmēr varam kopīgi šo problēmu risināt, bet ja cilvēks no mums slēpjas, tad tas nav iespējams.



### **– Ko varat teikt par jūrnieku paradumiem attiecībā uz naudas tērēšanu?**

– Jūrnieki nav savādāki par citiem cilvēkiem, un arī viņu paradumi mēdz būt visdažādākie. Vieni ļoti nopietni veido uzkrājumus, tai skaitā arī mūsu pensiju uzkrājumu programmā. Vēl pirms gadiem pieciem pensiju fonds nebija starp populārākajiem pakalpojumiem, bet tagad cilvēki arvien vairāk sāk domāt par nodrošinājumu vecumdienās. Pensiju programmas popularitāti var skaidrot ar to, ka jūrnieki ir sapratuši, ka daudziem gaidāmas visai mazas pensijas no valsts, ja paši nebūs pietiekami tālredzīgi šajā ziņā. Tomēr uzkrāt naudu pensijai ir sāpīgs jautājums, ņemot vērā, ka šo uzkrājumu veidošana ir labprātīgs process, bet atteikties no savas naudas, pie tam brīvprātīgi, ir ļoti grūti. Vidējais pensiju uzkrājums “Jūrnieku forumā” ir vienpadsmit gadi, un tas nozīmē, ka cilvēki par savām pensijām sāk domāt pēc piecdesmit gadu vecuma, protams, ir arī tādi, kas sāk to darīt jau trīsdesmit un četrdesmit gadu vecumā.

Ir tādi, kas krāj naudu saviem bērniem, bet citi dzīvo tikai vienai dienai – šodien gribu un pārku. Cilvēki nereti ir ļoti atkarīgi no darba. Jūrniekam šodien



## JŪRNIECĪBA

naudas ir daudz, un viņš tērē bez apdoma, jo rīt varēs aiziet jūrā. Bet ja nu sagadās tādi apstākļi, ka nevar aiziet reisā un arī naudas vairs nav, tad nezina, ko darīt, nāk pie mums un saka – glābiet mani!

Esam ievērojuši, ka pēdējā laikā ierindas jūrniekiem ir pieaugusi darba samaksa, kas skaidrojams ar to, ka dažādu iemeslu dēļ darba tirgū mazāk strādā krievu un baltkrievu jūrnieki, tāpēc arī ir lielāks pieprasījums pēc mūsu ierindas jūrniekiem.

“Jūrnieku forums” vienmēr atgādina, ka par jūrniekiem neviens cits nedomās, uz to nevajag cerēt, vajag rūpēties pašiem par sevi.■

Anita Freiberga

## “Mūs vieno Latvijas svētais vārds”

Par Latvijas Jūras spēku atdzimšanas dienu tiek uzskatīts 1992. gada 11. aprīlis, kad “Sams” no zvejas kuģa pārtapa par pirmo atjaunotās Latvijas kara kuģi.

Aigars Prūsis par to dienu raksta: “Lūkoties uz savas jaunās flotes pirmo kuģi atnāca simtiem, varbūt pat vēl vairāk liepājnieku, kuri, spītējot drēgnajam laikam, stāvēja kanālmalā. Pats, būdams skolnieks, devos lūkoties uz nebijušo notikumu tieši blakus Tramvaju tiltam, kur stāvēja mūsu atjaunotās valsts pirmais karakuģis – pelēks, ar nedaudz sabuktētiem sāniem, koka dēļu klāju. Kuģa aizmugurē bija uzstādīts trīskājis, uz kura atradās melns ložmetējs. Tā bija pirmā reize, kad tā īsti bez bailēm varēju aplūkot tik draudīgu ieroci, karavīrus un kara kuģi. Uzreiz arī pamanīju toreizējo Aizsardzības spēku komandieri pulkvedi Daini Turlo, kura skaistais formastērps bija kas īpašs. Bija arī nojaušams, ka mūsu jaunajiem aizsardzības spēkiem trūkst pilnīgi visa. Virsnieki stāvēja bez virsnieku cepurēm, bet jūrniekiem nācās izlīdzēties ar tumši zilām beretēm. Svinīgo 1992. gada 11. aprīļa pasākumu vēl neaizmirstamāku padarīja kāds sirms kungs, kurš brašā balsī uzrunāja jūrniekus un atnākušos. Tas bija Hugo Legzdiņš, zemūdenes “Ronis” bijušais komandieris. Toreiz vēl neko par šo latviešu jūras virsnieku nezinājām.”

Kopš tā laika pagājuši 30 gadi, no Latvijas Kara flotes dzimšanas – 103. Atskatoties mūsu Kara flotes vēsturē, viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots saka: “Pirms nedaudz vairāk nekā simt gadiem vēl nebija Kara flotes devīzes. Bet cilvēki, domājot par savas jaunās valsts nākotni, sāka darboties. Viņi mēģināja, un viņiem izdevās! Pienākumu pret savu valsti cilvēki izpildīja 1919. gadā, to izdarīja arī šodienas paaudze. Viss, kas paveikts, darīts pašu rokām, prātu un uzticību.”

Uz Jūras spēku karoga zelta diegiem izšūta devīze – “Mūs vieno Latvijas svētais vārds”. Tas arī izsaka visu.



# VIENMĒR JĀBŪT DINAMISKĀ DARBĪBĀ

Latvijas Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Māris Polencs dienestu bruņotajos spēkos sācis 1994. gadā. Dienesta laikā ieņēmis dažādus amatus uz Jūras spēku kuģiem. Komandējošā virsnieka pieredzi ieguvis, komandējot minū traleri M-01 "Viesturs", veidojot un komandējot Jūras spēku Patruļkuģu eskadru un pildot komandiera amatu Baltijas valstu jūras eskadrā (BALTRON). Štāba virsnieka dienesta pieredze iegūta, dienot Nacionālo bruņoto spēku Apvienotajā štābā, Mācību vadības pavēlniecībā un Jūras spēkos. Starptautisko operacionālo pieredzi ieguvis Eiropas Savienības pretpirātisma operācijā ATALANTA un pildot štāba virsnieka amatu Sabiedroto spēku augstākajā virspavēlniecībā Eiropā (*Supreme Headquarters Allied Powers Europe, SHAPE*), bet izglītību ieguvis Latvijā un ASV, to papildinot ar dažāda līmeņa kursiem ASV, Vācijā, kā arī citiem NATO organizētajiem kursiem. Par priekšzīmīgu dienesta pienākumu izpildi un ieguldījumu aizsardzības nozares attīstībā saņēmis Latvijas valsts, Aizsardzības ministrijas un Nacionālo bruņoto spēku apbalvojumus. Tāda bija oficiāli publiskotā informācija, kad 2022. gada 4. jūlijā Latvijas Jūras spēku komandiera amatā stājās jūras kapteinis Māris Polencs. Par to, kāpēc Māris Polencs savu dzīvi saistījis ar militāro dienestu, kāds ir viņa redzējums par Latvijas Jūras spēku attīstību un to, cik droši varam būt šajā nedrošajā laikā, lasiet sarunā ar Jūras spēku komandieri jūras kapteini MĀRI POLENCU.

– Intervijās man vienmēr ir bijis interesanti saprast, kāpēc cilvēks savā dzīvē dara tās vai citas lietas. Kāpēc jūs savu dzīvi esat saistījis ar militāro dienestu?

– Daudzi uz šo jautājumu droši vien atbild, ka tā ir bijusi apstākļu sakritība. Man ir bijis līdzīgi. Vēl padomju gados biju iesaukts obligātajā dienestā jūras robežsardzē, tur satiku latvieti, kurš pēc jūras kara skolas pabeigšanas bija nosūtīts dienēt vienībā kā kuģa komandieris. Latviešu bija maz, tāpēc sapazināties un sadraudzējamies, bet pēc atgriešanās no dienesta 1991. gadā mūsu ceļi pašķīrās. 1994. gadā atkal nejauši satikāmies Liepājas autoostā. Viņš interesējās, ko daru, atbildēju, ka darbojos tautsaimniecībā, un tad viņš saka: "Mēs tagad būvējam Latvijas Jūras spēkus, nāc uz Jūras spēkiem!" Jūras lietas man bija tuvas un mīļas, arī iepazītas, jo trīs gadus biju nodienējis uz kuģiem jūrā,



nodomāju – kāpēc gan ne? Tā 1994. gadā iestājos Jūras spēkos, un tad sākās profesionālās apmācības ceļš – Liepājas Jūrniecības koledža, Aizsardzības akadēmija, angļu valoda, un tā viss uz priekšu. Ļoti daudz esmu mācījies ārzemēs, visu nemaz nevaru uzskaitīt, taču svarīgākie bija ASV Štāba virsnieku koledža, ko pabeidzu 2001. gadā, un ASV Armijas koledžas Augstāko virsnieku kursi, kur mācījos vienu gadu un no kuriem tikai nesen esmu atgriezies. Pa vidu ir bijuši ļoti daudzi kursi:



Māris Polencs.

viršūdens aizsardzības, pretmīnu darbības, operāciju plānošanas un vēl citi.

Iepriekšējie Jūras spēku komandieri noteikti ir stāstījuši, ka Latvijas Jūras spēkiem sākotnēji bija divi attīstības virzieni – krasta apsardze un pretmīnu darbība, kam vēlāk klāt nāca patruļkuģi, un es esmu strādājis visos trijos virzienos: esmu bijis gan pretmīnu, gan arī viršūdens kaujas darbības virsnieks.

**– Jums ir bagātīga mācību pieredze ārzemēs, vai varat salīdzināt Latvijas un citu valstu mācību procesa specifiku? Un kāpēc vispār ir tik svarīgi mācīties ārzemēs?**

– Vispirms par to, kāpēc ir svarīgi mācīties ārzemēs. Tas pirmkārt ir tā sauktais *network building*, kas sniedz iespēju iepazīties un nodibināt personīgu saikni ar cilvēkiem. Turpmākajā dienestā ir ļoti svarīgi, ja vari paņemt telefonu un piezvanīt savam ārzemju kolēģim vai pat draugam, un tas nav bezpersonisks zvans, jo esam viens otru ļoti labi iepazīnuši. ASV mācījos kopā ar vienu Mičiganas Nacionālās gvardes virsnieku, ar kuru mums sadarbība turpinās vēl tagad. Viņš piezvana un saka, ka Latvijas Bruņoto spēku komandieris brauc vizītē uz ASV un viņa pienākums ir organizēt sanāksmi, bet, lai to iespējami labāk sagatavotu, būtu ļoti svarīgi zināt, kam pievērst lielāku uzmanību un kādas tēmas vairāk interesē mūsu Bruņotos spēkus, un es no savas puses varu palīdzēt kolēģim iegūt šo papildu informāciju.

Ja skatām Latvijas un citu valstu mācību programmas, tās ir ļoti grūti salīdzināt, jo ir tik dažādas gan pēc satura, gan programmas ilguma. Arī pašī



apmācības procesi ASV un Eiropā atšķiras, bet lielākais ieguvums, kā jau teicu, ir privāto kontaktu nodibināšana, kas ir neatsverami. Liela nozīme ir starptautiskajai videi kursu laikā. Pēdējo mācību laikā ASVursos piedalījās astoņdesmit virsnieki no septiņdesmit piecām valstīm, un ar katru no viņiem esmu iepazinies.

– **Esat piedalījies starptautiskajā misijā ATALANTA, tāpēc vēlos lūgt, lai dalāties pieredzētajā. Ko nācās darīt, kā rīkoties un ko no visa tā esat ieguvis?**

– Kad piedalījies misijā ATALANTA 2011. –

2012. gadā, Somālijas pirātisms atradās savā pīķa punktā. Misijas ietvaros bija izveidots operatīvais centrs, kas koordinēja civilo un militāro kuģu sadarbību, tāpat tika vadīts operacionālais darbs visiem ATALANTA kuģiem Indijas okeānā, Adenas līcī un nedaudz arī Sarkanajā jūrā. Šajā misijā darījām pilnīgi visu: gan veicām patrulēšanu, gan bija dažādas darbības ar speciāliem spēkiem, gan organizējām civilo kuģu grupas militārajai kuģu apsardzei, ejot cauri pirātu apdraudētajiem rajoniem, organizējām apsardzes uz civilajiem kuģiem, protams, notika informācijas apmaiņa gan civilajā, gan militārajā līmenī. Tāpat notika bruņotu vienību izvietošana uz kuģiem, lai tie droši varētu iziet cauri pirātu rajoniem, kas arī nav tik vienkāršs uzdevums, jo katram zvejniekam laivā ir kalašņikova automāts, bet tas vēl nenozīmē, ka viņš tiešām ir pirāts. Ļoti svarīgi veikt apmācību civilajiem jūrnikiem, stāstīt un rādīt, kā atšķirt pirātu no zvejnieka, kurš pats mēģina sevi aizsargāt. Incidentu netrūka, piemēram, organizētas bruņotas civilo kuģu aizsardzības grupas stresa situācijā mēģināja šaut uz zvejniekiem, un mēs darījām visu iespējamo, lai to novērstu. Organizējām koordinētu jūras situācijas apzināšanu gan ar gaisa, gan zemūdens, gan arī virsūdens tehniskajiem līdzekļiem. Tādēļ varu droši teikt, ka tas bija ļoti intensīva



darba laiks. Jāatzīmē, ka mums bija jauns un ļoti aktīvs operācijas komandieris, kurš, lai samazinātu pirātismu, vēlējās ieviest jaunas un efektīvas metodes cīņai ar Somālijas pirātiem. Ir jāsaprot, ka rajons, kurā notiek ATALANTA misija, patiešām ir milzīgs, tik liels, ka tajā varētu ietilpt visa Eiropa, tāpēc operāciju plānošana ar ļoti ierobežotiem resursiem tur ir liels izaicinājums. Viens gadījums īpaši spilgti iespaidies atmiņā: jūrā atradām dreifējošu jahtu, kurā nebija cilvēku, bet bija daudz asiņu, tāpēc pieļāvām, ka šeit varētu būt noticis pirātisma akts. Vadības štābā ar īpašu metodiku izskaitļojām, cik tālu un kur varētu būt pirāti, uz šo rajonu aizsūtījām karakuģi, notvērām pirātus un atbrīvojām sievieti, kura bija nolaupīta no jahtas. Diemžēl viņas vīrs bija gājis bojā. Tā bija veiksmīga un plašu rezonansi guvusi operācija, un, cik esmu dzirdējis, tolaik tā bija vienīgā veiksmīgā ķīlnieku atbrīvošanas operācija, kas tika realizēta ATALANTA misijas ietvaros.

**– Vai arī tagad sekojam tam, kā noris starptautiskās pretpirātisma misijas?**

– Protams, bet nav tā, ka man kaut kā īpaši būtu jāseko līdzi, jo, esot šajā amatā, ik pa laikam notiek sarunas ar ārzemju partneriem, tāpat mēs joprojām piedalāmies ATALANTA misijā, tāpēc ir informācija par visu, kas tur notiek. Taču jāatzīst, lai gan pirātisma gadījumi joprojām notiek, šodienas pirātu aktivitātes nekādā gadījumā nevar salīdzināt ar to situāciju, kāda bija pirms gadiem desmit.

**– Pirātisma karstākā zona tagad ir pie Nigērijas krastiem.**

– Ir jāatzīst, ka pirātisms no bruņotas laupīšanas, kas pārsvarā notiek pie Nigērijas un Gvinejas līčī, kur noziedznieki uzkāpj uz kuģa, atņem visu, kas ir vērtīgs, un aizbēg. Savukārt pirātisms ir tad, kad tiek nolaupīts kuģis ar visu apkalpi un pēc tam pieprasīta izpirkuma maksa gan par kuģi, gan kravu, gan jūrniekiem. Tie ir ļoti sarežģīti gadījumi, grūts process un nogurdinošas sarunas, jo parasti krava pieder vienam īpašniekam, kuģis citam, bet apkalpe ir starptautiska. Bija gadījums, kad īpašnieki bija gatavi maksāt izpirkuma maksu par kravu un kuģi, bet atteicās maksāt par apkalpi. Toreiz notika ļoti sarežģītas sarunas, tika meklēti dažādi risinājumi, kā atbrīvot cilvēkus no gūsta. Beigu beigās tas arī izdevās, bet jūrnieki gūstā tomēr pavadīja apmēram trīs mēnešus.

**– Ja palūkojamies uz Eiropas ūdeņiem, kā varētu tos raksturot – tie ir mierīgi, vai arī šeit varētu rasties kāds apdraudējums?**

– Eiropas ūdeņus nekādā gadījumā nevar salīdzināt ar pieminētajiem pirātu rajoniem, jo Eiropā vispār ir cits kuģošanas drošības līmenis. Lai gan kuģošanas drošības noteikumi visā pasaulē ir vienādi, tomēr uzraudzības mehānisms un attieksme pret drošības jautājumiem te ir pavisam cita. Tāpat Eiropā ir spēcīga krasta apsardzes darbība, tiek saskaņota informācija, tāpēc nekādā gadījumā Eiropas ūdeņus nevarētu uzskatīt par apdraudētiem, vismaz pagaidām noteikti.



– Teicāt, ka laikā, kad piedalījāties misijā ATALANTA, tur bija jauns, uz aktīvu darbību un jaunas pieejas ieviešanu tendēts komandieris. Arī jūs tagad esat jaunā amatā, pie kura pildīšanas stājāties vien pirms dažiem mēnešiem. Vai arī jūs uz Jūras spēku komandiera amatu nākat ar jaunām vēsmām, vairāk

### **esat revolucionārs vai mierīgs tradīciju turpinātājs?**

– Šis ir izaicinošs jautājums, un man nepatīk vārds revolucionārs, bet, uz jautājumu atbildot, varu teikt, ka esmu gan, gan. Jebkuras valsts Jūras spēki ir spēcīgi ar savām tradīcijām, un tās, protams, ir jāturpina, jāuztur un varbūt pat jāpilnveido. Tas no vienas puses. Bet, no otras puses, katrs komandieris nāk ar savu redzējumu, varam saukt tās par ambīcijām, ko viņš vēlas panākt, sasniegt un izdarīt, tāpēc neslēpšu, ka man tādas ir. Desmit gadus esmu bijis projām no aktīvās darbības Jūras spēkos, dienējis NBS Apvienotā štābā, NATO un Mācību vadības pavēlniecībā. Esmu bijis ārpus aktīvajām darbībām, kas ļāvis iegūt plašāku redzējumu, tāpēc tagad, atgriežoties Jūras spēkos, redzu lietas, kas ir ļoti svarīgas Jūras spēkiem, un ne tikai Jūras spēkiem, bet arī Latvijas Bruņotajiem spēkiem kopumā. Mans redzējums ir, ka Jūras spēkus kā vienu no spēku veidiem vajadzētu vairāk integrēt kopējā valsts aizsardzības sistēmā. Vajadzētu pilnveidot un varbūt pat no jauna izveidot Latvijas krasta aizsardzības sistēmu, kas būtu integrēta Jūras spēkos, izveidot vienotu piekrastes aizsardzības stratēģiju ciešā sadarbībā ar citām NBS vienībām, mūsu kaimiņiem igauņiem un lietuviešiem, kā arī ar pārējām Baltijas jūras reģiona valstīm, bet tas jau ir plašāks pasākums. Saprotu, ka sava dienesta laikā Jūras spēku komandiera amatā to diez vai līdz galam paspēšu īstenot, bet vismaz kādu daļu no visa tā gribētos pagūt izdarīt, dodot tādu kā grūdienu uz priekšu Jūras spēku kaujas spēju attīstībā.

### **– Vai jaunās krasta aizsardzības funkcijas piekristu Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra atbildībai?**

– Nē, tas ir pilnīgi kaut kas cits, jo funkcionāli tā būs aizsardzība pret dažādām iespējamām pretinieka darbībām mūsu piekrastē un krastā. No savas puses varu teikt, ka pats esmu vairāk tendēts uz spēka pielietošanu aizsardzības





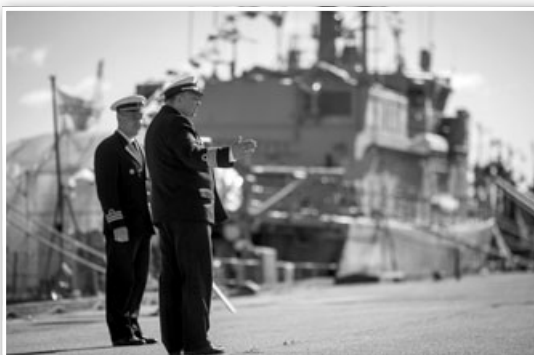
funkciju nodrošināšanai, tāpēc ļoti lielu uzmanību pievēršu tam, kā, kurā vietā un kādēļ to darīsim, tāpat kā veidosim aizsardzības stratēģiju.

**– Visticamāk, šāds jūsu redzējums nav radies tikai tagad, kad Krievija kā agresors ir iebrukusi Ukrainā, jo mums vienmēr ir bijis jābrīnās ar bīstamu un neapbrīcināmu kaimiņu. Vai krasta aizsardzības koncepcija pamatā ir domāta, lai veidotu aizsardzību no agresīvām valstīm, ar kurām mums ir robeža?**

– Protams, tas ir saistīts. Jebkuru bruņoto spēku attīstība, arī jūras spēku attīstība tiek vērsta pret apdraudējumu, un Latvija nav izņēmums. Mēs skatāmies, kādi ir un varētu būt iespējamie draudi, un mans kā Jūras spēku komandiera pienākums ir izvērtēt visa veida riskus, kas apdraud valsts drošību jūrā un Latvijas piekrastē.

**– Kādi tad tie varētu būt?**

– Iespējamie draudi varētu būt, teiksim, dažādas blokādes iespējas Baltijas jūrā, nekonvencionāla rakstura darbības, un tieši šajā



kontekstā redzu, ka liela loma varētu būt gan Krasta apsardzei, gan arī mūsu Jūras spēku kuģiem jūrā, veicot, preventīvas darbības, kas varētu palīdzēt neskalēt situāciju līdz kādam bruņotam konfliktam. Sadarbība ar NATO un atsevišķām tās valstīm, kā arī ar Baltijas jūras reģiona valstīm, ir tas kopums, kas preventīvi ļauj cīnīties pret iespējamo apdraudējumu. Bet vispirms ir situācijas apzināšana, tās analīze – kāpēc notiek tieši tā un ne citādi. Tieši krasta aizsardzība, kur mūsu bruņotie spēki strādā kopā ar visiem citiem dienestiem, ir ļoti labs instruments, lai veiksmīgi nosargātu jūras robežu un mūsu piekrasti.

**– Civīlie parasti mēdz jautāt, piemēram, cik tad mūsu Jūras spēkos ir to kuģu, vai ar tiem vispār kaut ko var aizsargāt, vai tad nevajadzētu vairāk, tāpēc tāds civilista jautājums – cik liela būtu tā flote, kuru jūs labprāt vēlētos mūsu Jūras spēkiem?**

– Domāju, ka galvenais ir saprast, cik lielu floti mēs varam uzturēt, jo var jau sapņot par vienu, divu vai piecu lielu kuģu pirkšanu, bet personāla skaits ir tik liels, cik tas ir. Varbūt mēs varētu vēlēties arī vairāk rekrutēt, bet jāsaprot, ka Latvijā iedzīvotāju skaits ir tāds, kāds tas ir. Un, visbeidzot, ir jāapzinās, kādas ir izmaksas, un jāsaprot, kādas ir valsts ambīcijas attiecībā uz Jūras spēkiem un to lomu kopumā. Tie ir jautājumi, kas jāņem vērā, bet teikt, ka mums vajadzētu



divdesmit, trīsdesmit vai piecdesmit kuģu, tā būtībā ir tikai tukša runāšana. Daudz svarīgāk, kādi ir šie kuģi un kā tiks izmantoti. Pašlaik veicam visu esošo mīnu kuģu modernizāciju, uz kuriem jau tiek un vēl tiks liktas modernas mīnu meklēšanas iekārtas. Ar esošo aprīkojumu strādājām diezgan labi, bet tehnoloģijas attīstās ļoti strauji, un mums jāaug līdzī, tādējādi uzlabojot Jūras spēku kuģu spējas un personāla profesionālo līmeni. Jaunā sistēma ļauj paveikt mīnu meklēšanu daudz plašākā spektrā, un tas ir ļoti svarīgi. Tāpat mūsu kuģus plānojam aprīkot ar ieroču sistēmām gan jūras, gan pretgaisa aizsardzībai. Sagatavosim Jūras spēku kuģus tā, lai nepieciešamības gadījumā varam veikt spēka pielietošanu aizsardzības funkciju nodrošināšanai.

**– Var just, ka esat apņēmīgi un kareivīgi noskaņots, un tam noteikti ir pamats, bet vai var teikt, ka līdz ar Zviedrijas un Somijas iestāšanos NATO Baltijas jūra būs drošāka un pasargātāka, varbūt nemaz nevajadzēs kauties? Vai tagad ar šīm valstīm būs cita līmeņa sadarbība?**

– Jūras spēku sadarbība Baltijas jūras reģionā nav nekas jauns, jo arī Zviedrija un Somija jau gadiem ilgi ir NATO partnervalstis, un ne jau kaut kā atrauti, bet stipri vien integrēti, ieskaitot gan jūras spēku procedūras, gan sakarus un daudz ko citu. Taktiskā līmenī Latvijas Jūras spēki kopš 1995. gada piedalās starptautiskās mācībās, bet Zviedrija un Somija to darīja jau pirms mums, tāpēc šo valstu iestāšanās NATO vairāk ir formālo attiecību nokārtošana, jo praktiskā sadarbība ir bijusi vienmēr. Tas ir politisks lēmums, bet esošajā sadarbībā radikāli neko nemainīs, varbūt nedaudz, jo, neesot NATO valstīm, Zviedrijai un Somijai nebija pienākums kaut ko deleģēt NATO spēkiem, bet tagad šāds pienākums tām būs, tāpēc sadarbība veidosies vēl ciešāka.

**– Bieži dažādās jomās un līmeņos nākas dzirdēt, ka citām valstīm daudz lietas ir labākas, bet nevarētu taču teikt, ka Latvijas Jūras spēki būtu kā nabaga radnieki citu valstu Jūras spēku saimē?**

– Nē, pilnīgi noteikti tā nav! Patiesībā NATO valstu jūras spēku starpā esam ļoti spēcīgi pretmīnu darbībā, mums ir labi kuģi un ļoti labi ūdenslīdzīgi atmiņētāji, kurus sagatavo Jūras spēku Mācību centra Ūdenslīdzēju skola, kas uztur kapacitāti apmācīt un spēj pilnveidoties ne tikai ūdenslīdzēju sagatavošanā, bet arī jauna aprīkojuma ieviešanas jomā. Arī šoruden kursu pabeidza desmit ūdenslīdzīgi no Latvijas, Igaunijas un Lietuvas.

**– Noliekot Jūras spēku komandiera pilnvaras, Kaspars Zelčs ir teicis, ka viņš par labu sasniegumu uzskata Baltijas valstu jūras novērošanas projekta īstenošanu. Kā šis projekts integrēsies jūsu tālākajā stratēģijā?**

– Es teiktu, ka šis projekts ir pirmais solis nopietnai sadarbībai. Saslēgt kopā novērošanas sistēmas starp trijām Baltijas valstīm ir ļoti labi virzīts projekts, kas pagaidām gan pilnībā nav pabeigts, tur vēl ir ko darīt. Bet es tomēr uz šī projekta iespējām skatos plašāk, ar iespēju paplašināties citu Baltijas jūras valstu virzienā, katrai no valstīm nesot savu ieguldījumu reģiona drošībā. Tagad



Jūras spēku komandieru maiņas ceremonija. Kaspars Zelčs (priekšplānā), Māris Polencs un Latvijas Bruņoto spēku komandieris Leonīds Kalniņš.

visām reģiona valstīm ir ļoti svarīgi sadarboties visa reģiona drošības vārdā, lai spētu aizsargāties pret Krievijas iespējamo agresiju.

**– Jūs jau ieminējāties, ka personāla palielināšanas iespējas ir ierobežotas Latvijas iedzīvotāju nelielā skaita dēļ. Vai varat teikt, ka esat apmierināts ar cilvēku resursiem un vai Jūras spēki ir nodrošināti ar speciālistiem?**

– Esošais Jūras spēku personāls ir profesionāls un augsti motivēts. Protams, vienmēr var vēlēties vairāk, kas būtu raksturīgi ikvienai nozarei. Tur, kur nāklāt jaunas idejas un jaunas lietas, vienmēr pietrūkst personāla, tāpēc ir ārkārtīgi svarīgi radīt jaunus motivācijas elementus, un šajā sakarā man ir dažas interesantas idejas, kas iepriekš varbūt nav bijušas.

**– Mēs par to drīkstam runāt?**

– Drīkstam. Piemēram, mums uz kuģiem trūkst koku (pavāru), bet tā ir ļoti nopietna specialitāte uz kuģa, jo tad, ja karavīrs nav paēdis, viņš nav spējīgs pilnvērtīgi strādāt. Pašlaik kuģa koka darbs ir raksturīgs ar rutīnu, kur viņam ir tik daudz darba, pabarojot salīdzinoši lielu karavīru skaitu uz kuģa – brokastis, pusdienas, vakariņas un vakara tēja, tā ka viņš praktiski no kambīzes neiznāk laukā. Un tā no dienas uz dienu. To vajadzētu pacensties mainīt un padarīt šo specialitāti prestižu. Esmu iniciējis ideju organizēt papildu apmācību kuģu pavāriem, lai viņiem rodas iespēja sevi pilnveidot un parādīt savas prasmes. Reizi gadā starp kokiem organizēsīm konkursu, ar iespēju Jūras spēku personālam novērtēt labākos. Savukārt labākajiem mēs varētu organizēt iespēju gatavot mielastu vienā no NATO štābiem, pasākumā, kur pulcējas augsta līmeņa



## JŪRAS SPĒKI

virsnieki, diplomāti un viņu ģimeņu locekļi. Domāju, ka pavāram, līdzīgi kā mūziķim, ir nepieciešama publika, kas novērtē labu sniegumu. Tā būtu motivācija jau esošajiem kokiem un stimulē tiem, kuri varbūt vēl tikai domā par pievienošanās Jūras spēku karavīru saimei.

Šis ir tikai viens piemērs, bet dažādus motivācijas pasākumus mēģināsīm iedzīvināt arī citās specialitātēs.



**– Varat teikt, ka kopumā Jūras spēku karavīri ir materiāli labi nodrošināti?**

– Viena no manām izglītības jomām ir arī uzņēmējdarbība, un, no šī skatu punkta raugoties, ir zināms fakts, ko apstiprina arī statistika, ka atalgojuma paaugstināšana kā spēcīgs motivējošs elements

strādā apmēram trīs mēnešus, pēc tam cilvēki pie jaunā atalgojuma pierod un turpina strādāt tādā kā neitrālā režīmā, tāpēc algas pielikums vien nav uz priekšu dzenoša motivācija. Protams, atalgojums un viss, kas tajā ietilpst, ir ļoti svarīgs arguments, tāpēc tas nedrīkst būt demotivējoši zems, tomēr algas pielikumam vienmēr jābūt samērotam ar ieguldījumu, atbildību un kvalifikācijas līmeni. Mēs, karavīri, esam sabiedrības daļa, tāpēc tā, kā vidēji dzīvo sabiedrība, ir jādzīvo arī mums. Dažkārt Jūras spēkiem ir visai grūti konkurēt ar atalgojumu civilajā vidē, piemēram, infotehnoloģiju jomā, bet pašlaik man ir grūti pateikt, vai vajadzētu nolīdzināt šo atalgojumu starpību, ņemot vērā citas priekšrocības, kuras sniedz militārais dienests, piemēram, sociālās garantijas.

**– Ko domājat par valsts aizsardzības dienestu un to, ko no tā iegūs Jūras spēki?**

– Domāju, ka obligātais valsts aizsardzības dienests ir labs veids, kā sagatavot rezerves, bet tas noteikti ir arī izaicinājums. No 1993. līdz 2004. gadam obligātā dienesta karavīri dienēja arī uz Jūras spēku kuģiem, bet tagad uz kuģiem ir profesionālā dienesta karavīri, un tas, cik daudz šeit integrēt obligātā dienesta karavīru, lai tas būtu ieguvums gan pašam karavīram, gan kuģa komandai un starptautiskajai sadarbībai, ir jāizvērtē. Ir vienības, kur to varēs darīt, bet ir militārā dienesta specifika, kur Valsts aizsardzības dienesta karavīri varēs veikt noteiktas darbības visai ierobežoti, protams, pēc tam, kad būs izgājuši visas nepieciešamās procedūras, pārbaudes un atbildīs noteiktajiem kritērijiem. Taču maldīgi būtu domāt, ka valsts aizsardzības dienesta laikā no šiem cilvēkiem



mēs spēsim izveidot augsti kvalificētus speciālistus. Lai to izdarītu, ir nepieciešams daudz vairāk laika, bet galvenie ieguvumi būs militāro pamatiemaņu apgūšana un sabiedrības ievērojami labāka informētība par to, kas vispār ir bruņotie spēki, mūsu gadījumā Jūras spēki. Lai gan kopumā sabiedrība tiek informēta, tomēr šī būs iespēja visu izziņāt un saprast no iekšpuses. Esmu pārliecināts, ka daudzi pārvērtēs savus uzskatus un izdarīs izvēli savu dzīvi saistīt ar militāro dienestu.



Māris Polencs (no kreisās), Gaidis Andrejs Zeibots un Kaspars Zelčs.

**– Bet kādas būs jūsu izvēles un kuri būs tie iesāktie projekti, kurus turpināsiet?**

– Visus. Tie, kas iesākti, tiks turpināti un novesti līdz galam. Nebūs tā, ka atnāk jauns komandieris un paziņo, kas šis projekts nepatīk.

**– Nākotni veido pagātne, un pagātnē gūtā pieredze ļauj labāk izprast šodienas procesus. Ja par pagātņi, tad kurš no amatiem ir bijis sirdij tuvākais un kurš no kuģiem mīļākais?**

– Tas ir kuģa komandiera amats uz M-01 "Viesturs". Ir tāds uzskats, ka labākais Jūras spēkos ir kuģa komandiera amats, un arī es to varu apliecināt. Pagaidām par Jūras spēku komandiera amatu neko nevaru teikt, jo tikai nesen esmu stājies šajā amatā, tāpēc par to spriedīšu pēc dažiem gadiem. Bet pirmais kuģis un kuģa komandiera amats sirdī un prātā paliek uz mūžu, tieši tāpat kā atmiņā tiek saglabāts tas satraukums, kāds ir, pirmo reizi esot kuģa komandierim, kad tavā atbildībā ir viss – cilvēki un kuģis.

**– Cik ļoti uz kuģa tiek ievērota subordinācija?**

– Tā vienkārši ir jāievēro, tas netiek apspriests, tomēr ir jāatrod arī balanss un jāsaprot, ka apkārt ir ūdens un kuģa personāls, tie var būt trīsdesmit, piecdesmit vai vairāk cilvēku, ir kā viena ģimene, kādai tai arī jābūt, tāpēc kuģa komandierim ir jāsaprot, ka no katra cilvēka uz kuģa kaut kas ir atkarīgs un no katra ir atkarīgs tas, cik labi tiks izpildīts konkrētais uzdevums. Ja tikai viens zobrautīs konkrētajā laikā nestrādās kā vajag, tas būs slikti visam kuģim. Subordinācijai un militārajai kārtībai ir jābūt, bet tajā pašā laikā ir jābūt arī koleģiālām



attiecībām. Dažreiz mēdzu jokot, ka uz kuģa galvenais cilvēks ir mehāniķis, tikai viņam to nedrīkst teikt. Atmosfēra uz kuģa ir ļoti atkarīga no tā, kādu vidi tur veido. Ja uz kuģa ir disciplīna, bet valda arī humors, protams, bez personīgiem apvainojumiem, ja katrs zina savu pienākumu un ir moti-

vēts to pildīt, tad arī uz kuģa ir veselīga atmosfēra. Visu laiku ir jābūt dinamiskā darbībā, tad lietas iet harmoniskā ritējumā.

**– Kā jūs, militārs cilvēks, jūtaties civilajā dzīvē, un vai to vispār tā var nodalīt – tagad esmu virsnieks un tagad civilists?**

– Mācījos augstskolā tad, kad jau biju karavīrs, un man bija tāds kā kultūrs šoks, ka cilvēki, tā sacīt, ārpus žoga lietas uztver savādāk. Mēs, karavīri, esam strukturētāki, nezinu, tas nāk par labu vai ne, bet mēs visu tveram struktūrā, un tad, kad nonāc sabiedrībā, kur šādas robežas nav, kas arī var būt gan labi, gan slikti, raugoties uz cilvēku uzvedību, tu domā – kāpēc es tā nevaru, kāpēc man tā nesana? Tomēr varu teikt, ka tā strukturētā sajūta nav slihta, tā ir savādāka, un es tā jūtos labi.

**– Tā jau ir aksioma, ka ģimene dienē kopā ar karavīru.**

– Protams. Atbalsts no ģimenes man ir milzīgs, bez tā nekādi nevar, ģimene dod spēku un spēju atgūties pēc saspringta darba. Mājās tu sevi uzlādē un atkal vari atgriezties ierindā. Jaunajā amatā man diemžēl maz laika sanāk būt kopā ar abām – sievu un meitu, bet prombūtnes laiku cenšos kompensēt. Mums patīk kopā padarīt mājas darbus un kopā paceļot. Tāpat kā iepriekšējam Jūras spēku komandierim Kasparam Zelčam, arī man patīk braukt ar motociklu. Kundze gan pašlaik vēl nekāpj uz motocikla, bet esmu pārliecināts, ka tas būs tikai laika jautājums, kad abi kopā izlaidīsim kādu likumu.

**– Jūs ļoti labi zināt, cik svarīga karavīram ir ģimene, vai kā komandieris domāsi arī par savu padoto karavīru ģimenēm, kā tās atbalstīt?**

– Viena un varbūt pati pirmā lieta, ko izdarīju savādāk, nekā tika darīts pirms manis, bija Kara flotes 103. gadadienas svinības, kad Liepājas fortos neformālā gaisotnē šos svētkus svinējām kopā ar ģimenēm. Nebija standarta procedūras, nostāšanās un pavēļu lasīšana par apbalvojumiem, bet sirsnīgā ģimeņu lokā pateicāmie cilvēki par darbu un viņus apbalvojām. Esmu pārliecināts, ka šādi pasākumi būs jāriko biežāk, jo tas veido organisku vidi. Ar Igaunijas Jūras



spēku komandieri jau esam runājuši par to, ka varbūt varētu rīkot kopīgas Latvijas un Igaunijas jūrnieku balles. Jaunas tradīcijas neradīsies, ja mēs paši neradīsim tām vidi.

**– Kuras tradīcijas jums pašam ir svarīgas, kuras noteikti saglabāsi un kopsiet? Un kas ir tie principi, kas nosaka jūsu pilsonisko stāju?**

– Pilnīgi noteikti visi piemiņas pasākumi, kuģu un vienību dzimšanas dienas svinēšanas, visas profesionālās lietas, tāpat ir ļoti svarīgi turēt godā un cieņā kuģu krustmātes. Tradīciju kopšanā arī viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots tur roku uz pulsa, un mums šajā ziņā ir ļoti laba sadarbība.

Personīgi man, un esmu pārliecināts, ka visā Latvijā ir ļoti svarīgi atcerēties, ka mums visiem kopā ir jākopj jūras tradīcijas, ka Latvijai ir vajadzīgi jūrnieki – militārie un civilie, ka mums visiem kopā jāmil jūra un piekraste. Mūsu kā Latvijas tautas vērtība ir apziņa, ka esam jūras



tauta, un nedrīkst ļaut šai apziņai izzust. Būtu labi to atkal celt augšā un tālāk iet ar tik stipru apziņu un pārliecību, kā to darīja Krišjānis Valdemārs. Pateicoties viņam, mēs jau esam tādi, kādi esam – jūrnieki.

**– Šodien visiem ir viens jautājums: vai mēs rit vēl vispār būsīm, ja tepat blakus ir agresors, no kura visu ko var sagaidīt? Vai varam būt mierīgi, ka mūsu karavīri ir gatavi un var aizstāvēt mūsu valsti?**

– Varam! Ir daudz redzamu lietu, ko darām, bet tāpat ir arī daudz neredzamu lietu, un tās ir mūsu darbības ar sabiedrotajiem, ar NATO valstīm, ar ASV. Mēs šeit neesam vieni; ja arī mums liekas, ka tehniski neesam tik stipri kā Austrumu kaimiņš, mums ir labi sabiedrotie, tāpēc nevajadzētu būt uztraukumam. Neteikšu, ka jūra ir zem atslēgas, bet tā ir drošībā. Ja kādam rodas jautājumi par NATO 5. panta piemērošanu, tad domāju, ka arī šajā ziņā varam būt droši. Daudzi šajā jautājumā spekulē – būs vai nebūs. Ir svarīgi saprast NATO pilnās saskaņas principu. Tas nenozīmē, ka visiem ir jāsaka "jā", bet ir svarīgi, ka neviens nesaka "nē". Un ja šādā aspektā palūkojamies uz NATO 5. pantu, tad droši var teikt, ka nebūs neviena, kurš teiks – nē, palīdzības nebūs! Taču es ļoti ceru, ka šāds mirklis nepienāks, un tieši tāpēc notiek pastāvīgs darbs gan pie mums, gan NATO.■



# JŪRAS SPĒKI SVIN ATJAUNOŠANAS 30. GADADIENU

**9. aprīlī Liepājas ostas 84. pietātnē Valsts prezidents E. Levits svinīgā ceremonijā pasniedza Patruļkuģu eskadras karogu un pie karoga kāta piestiprināja piemiņas plāksni. Pasākumā piedalījās aizsardzības ministrs Artis Pabriks, Nacionālo bruņoto spēku Apvienotā štāba priekšnieks brigādes ģenerālis Imants Ziediņš, Jūras spēku štāba priekšnieks komandkapteinis Gvido Ļaudups, Lietuvas Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Giedrus Premenecks, Igaunijas Jūras spēku komandieris komodors Jūri Saska, Norvēģijas Jūras spēku štāba priekšnieks flotiles admirālis Gunnstein Bruāsdal un citi aicinātie viesi.**



Jūras spēku atjaunošanas 30. gadadienas svinību ietvaros notika Jūras spēku un ārvalstu karavīru svinīgā stāšanās un svinīgais gājiens uz Svētās Annas baznīcu, kur aizvadīts svētbrīdis. Grobiņā tika nolikti ziedi pie Keizerlinga piemiņas akmens.

Svinīgo pasākumu laikā Liepājas iedzīvotājiem un viesiem bija iespēja apskatīt Latvijas un vairākus ārvalstu karakuģus.

No 10. aprīļa līdz 9. maijam Liepājas Latviešu biedrības nama izstāžu galerijā ir apska-

tāma Jūras spēku vēsturiskā ekspozīcija "Jūras spēkiem 30".

Latvijas prezidents Egils Levits: "Šodien NBS Jūras spēku Patruļkuģu eskadrai ir nozīmīga diena – tiek saņemts vienības karogs. Patruļkuģu eskadras galvenais uzdevums ir cilvēku meklēšana un glābšana jūrā, nodrošināt





Valsts prezidents Egils Levits, JS Štāba priekšnieks komandkapteinis Gvido Ļaudups un aizsardzības ministrs Artis Pabriks.

## UZZIŅAI

Latvijas Jūras spēkus sāka veidot 1992. gadā pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas. 1992. gada 11. aprīlī notika karoga svinīga pacelšana uz pirmā atjaunotās flotes karakuģa "Sams". Šis datums tiek uzskatīts par Latvijas Jūras spēku atdzimšanas dienu. Kopš 1992. gada 20. maija panākta regulāra valsts jūras robežas kontrole, ko iesākumā veica trīs kuģi, laika gaitā to skaits ir palielinājies.



kuģošanas drošību Latvijas jurisdikcijai pakļautajos ūdeņos. Tagad, kad Ukraina varonīgi cīnās par neatkarību, par savu valsti, kad redzam krievu iebrucēju kara noziegumus, mēs skaidri apzināties, ka mums vienmēr ir jābūt gataviem aizstāvēt savu valsti, savu tautu un

savu demokrātiju. Mēs – visa Latvijas tauta – esam pārliecināti, ka Latvijas armija, tai skaitā Patruļkuģu eskadra ir šim uzdevumam gatava."

Aizsardzības ministrs Artis Pabriks: "Runājot par Jūras spēkiem, pirmais, kas jāatgādina – latvieši ir jūras nācija. Atceramies Krišjāņa Valdemāra nestos sasniegumus, atceramies, kāda mums bija flote pirms Otrā pasaules kara. Pašlaik mēs nosedzam visas vajadzības saistībā ar patrulēšanu, jūras novērošanu.

Nākamais solis ir kaujas spējas un ugunsjauda, kas mums jādabū arī Jūras spēkos. Redzu šādus galvenos virzienus: pirmkārt, modernizēt to, kas mums jau ir, lai mūsu mīnu kuģi būtu labākajā līmenī, kāds ir iespējams; otrkārt, mums jāiegūst krasta aizsardzības raķešu sistēmas, tā būs viena no





## JŪRAS SPĒKI



Valsts prezidents Egils Levits, piedaloties svinīgajā ceremonijā par godu JS atjaunošanas 30. gadadienai, Patruļkuģu eskadras karoga kātā iedzina pirmo dāvinājuma naglu un parakstījās Piemiņas grāmatā.



prioritātēm. Ugunsjauca būs uz sauszemes, bet būs pakļauta Jūras spēkiem un aizsargās visu mūsu piekrasti pret nevēlamiem ciemiņiem.

Trešais ir dažāda veida dronu sistēmas, ko varam izmantot arī uz jūras.

Pēdējās ģeopolitiskās izmaiņas droši vien novedīs pie tā, ka mēs tuvākajā laikā redzēsim divas kaimiņvalstis iestājamies NATO – Somiju un Zviedriju. Tas mainīs mūsu Jūras spēku darbības principus un sadraudzību, tāpēc ka tepat netālu ir Gotlande, igauņiem blakus ir Somija.”

Viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots atzīst, ka pēc 30 gadiem mūsu mīnu iznīcinātāji un patruļkuģi līdzvērtīgi strādā kopā ar citu NATO valstu kuģiem, tāpat Latvijai ir sagatavoti ļoti labi virsnieki, kuriem uzticēti lieli amati un starptautisku uzdevumu veikšana.



Godina admiraļa Teodora Spādes piemiņu.

Jūras spēku štāba priekšnieks komandkapteinis Gvido Ļaudups norādīja, ka šajos gados sperts “milzīgs solis un lielā ātrumā”. “To cilvēku, kas stāvēja pie Jūras spēku šūpuļa, gandrīz vairs nav bruņotajos spēkos, ir nomainījusies paaudze. Tas bijis ļoti straujš lēciens no pirmsākumiem uz to, kas mums ir tagad,” viņš sacīja.

“Ja pirmsākumos teicām paldies mūsu partneriem par ieguldījumu,

tad pašlaik esam piltiesīgi profesionāļi viņiem līdzās. Starp pārējām NATO valstīm mēs izskatāmies teicami. Varbūt ne izcili, jo mūsu mērķus dažkārt ierobežo iespējas. Operacionālā ziņā mēs varam likt vienādības zīmi jebkuros uzdevumos. Mūsu galvenais virziens ir pretmīnu karadarbība. Patlaban notiek kuģu modernizācija. Jaunu kuģu nebūs, bet būs tādas pašas modernas mīnu meklēšanas iekārtas kā beļģu un holandiešu jūras spēku kuģiem,” atklāja G. Ļaudups. ■



# LATVIJAS JŪRAS SPĒKI 2022. GADĀ

## “VIRSAITIS” DODAS UZ DEŽŪRU NATO 1. PASTĀVĪGAJĀ JŪRAS PRETMĪNU GRUPĀ

8. janvārī Liepājā notika Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras štāba un apgādes kuģa A-53 “Virsaitis” svinīga pavadišana uz dežūru NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā (SNM-CMG1), kas ietilpst NATO Reaģēšanas spēku sastāvā.

Svinīgajā ceremonijā piedalījās Jūras spēku štāba priekšnieks komandkapteinis Gvido Ļaudups un Mīnu kuģu eskadras komandieris komandkapteinis Armands Grebežs. Štāba un apgādes kuģis A-53 “Virsaitis” dežūru pildīs komandiera komandleihnanta Alekseja Jevstignjejeva vadībā. Dežūras aktīvā fāze Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā ilgs līdz šā gada jūnijam.■



## NOTIKUSI BALTRON KOMANDIERA MAIŅA

19. janvārī Klaipēdā notika Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) komandiera maiņas ceremonija. Līdzšinējo BALTRON komandieri Latvijas Jūras spēku komandkapteini Kristu Kristlibu nomainīja Lietuvas Jūras spēku komandleihnants Donats Gečs. Svinīgajā komandiera maiņas ceremonijā piedalījās Latvijas Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Kaspars Zelčs, Lietuvas Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Giedrus Premenecks, kā arī citi abu valstu jūras spēku pārstāvji.■





# NOSLĒDZIES VĒRIENĪGS APVIENOTO REAGĒŠANAS SPĒKU INTEGRĒTAIS MILITĀRAIS VINGRINĀJUMS BALTIJAS JŪRĀ

Baltijas jūrā notika vērienīgs Apvienoto reaģēšanas spēku integrētais militārais vingrinājums, kurā Latvijas Jūras spēki piedalījās kopā ar sabiedrotajiem no Lielbritānijas, Dānijas, Zviedrijas, Lietuvas un Igaunijas, veicinot atturēšanu un sekmējot drošību Baltijas jūras reģionā.

"Mēs pateicamies Apvienoto reaģēšanas spēku dalībvalstīm par spēcīgo atbalstu atturēšanas un aizsardzības pasākumu īstenošanā Baltijas jūras reģionā. Tas ir veids, kā saglabāt drošību un stabilitāti mūsu reģionā. Šis vingrinājums demonstrēja mūsu solidaritāti, spēju sadarboties krīzes situācijās, kā arī augstu gatavību ātri reaģēt jūrā," norāda Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Kaspars Zelčs.

8. un 9. martā vingrinājumā iesaistījās JS patruļkuģis P-08 "Jelgava" kopā ar Dānijas fregati HDMS "Niels Juel" un Lietuvas JS pretmīnu kuģi "Kuršis", Latvijas ūdeņos veicot jūrniecības elementus, kā arī pretgaisa aizsardzības un praktiskās šaušanas treniņus, bet 15. martā JS Patruļkuģu eskadras štāba un apgādes kuģis A-90 "Varonis" Latvijas ūdeņos veica jūrniecības treniņus kopā ar Lielbritānijas karakuģi HMS F 239 "Richmond".■

## "TĀLIVALDIS" BALTRON SASTĀVĀ PIEDALĪJĀS STARPTAUTISKAJĀS MILITĀRAJĀS MĀCĪBĀS "BALTIC MCM SQUADEX 22"

No 14. marta līdz 1. aprīlim Mīnu kuģu eskadras mīnu kuģis M-06 "Tālivaldis" BALTRON sastāvā piedalījās starptautiskajās militārajās mācībās "Baltic MCM Squadex 22", kuras Baltijas jūrā organizē Vācijas Jūras spēki.

Rīgas Pasažieru ostā 15. martā ieradās pieci Vācijas Jūras spēku kuģi, kā arī BALTRON sastāvā esošais Lietuvas Jūras spēku kuģis "Jotviņģis" un Latvijas Jūras spēku kuģis M-06 "Tālivaldis".

No 20. līdz 24. martam Lietuvas Jūras spēku kuģis "Jotviņģis" un Latvijas Jūras spēku kuģis M-06 "Tālivaldis" uzturējās vizītē Stokholmas ostā.■





## “VIRSAITIS” NODROŠINA SNMCMG1 ŠTĀBA DARBĪBU BALTIJAS JŪRĀ UN ZIEMEĻJŪRĀ

Pārgājienā no Stavangeras uz Tronheimas ostu NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas (SNMCMG1) flagmanis štāba un apgādes kuģis A-53 “Virsaitis” kopā ar citiem grupas kuģiem veica dažādus kopējos un individuālos treniņus.



Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras štāba un apgādes kuģis A-53 “Virsaitis” nodrošina SNMCMG1 štāba darbību Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā.■

## ŪDENSLĪDĒJI AIZVĀC IZSKALOTU TORPĒDAS DAĻU

Mīnu kuģu eskadras ūdenslīdēju komanda apsekoja Pāvilostas piekrasti, kur atrada un Jūras spēku Liepājas bāzē nogādāja izskalotu torpēdas daļas gaisa sekciju. Informāciju par aizdomīgu objektu Pāvilostas piekrastē sniedza aculiecinieks.



Jūras spēki atgādina: ja tiek atrasts iespējams sprādzienbīstams priekšmets, vieta, kur tas atrodas, iespēju robežās jānorobežo un jāieziņo, pašu priekšmetu nekādā gadījumā neaiztiekot, par atradumu jāziņo Valsts policijai, zvanot uz tālruni numuru 110 un sniedzot atrastā priekšmeta vizuālo raksturojumu, jārikojas saskaņā ar saņemtajām instrukcijām, kamēr notikuma vietā ieradīsies JS ūdenslīdēji, kuri atrasto priekšmetu neitralizēs.■



# STARPTAUTISKAJĀS MILITĀRAJĀS MĀCĪBĀS "BALTOPS 22" PIEDALĀS 14 NATO DALĪBVALSTIS



No 5. līdz 17. jūnijam Baltijas jūras reģionā norisinājās plaša mēroga ikgadējās starptautiskās militārās mācības BALTOPS 22, kurās piedalījās 14 NATO dalībvalstis – ASV, Beļģija, Bulgārija, Dānija, Igaunija, Francija, Vācija, Latvija, Lietuva, Lielbritānija, Nīderlande, Norvēģija, Polija, Turcija, kā arī divas partnervalstis – Zviedrija

un Somija. Kopumā mācībās piedalījās vairāk nekā 4000 karavīru no jūras, gaisa un sauszemes spēku vienībām, kā arī jūras desants.

Tā kā šogad mācību BALTOPS vingrinājumi un pasākumi ir saistīti ar Zviedrijas Karalisko jūras spēku 500 gadu jubilejas svinībām, mācības sākās Stokholmā. Tad notika vairāki taktiskie manevri Baltijas jūras reģiona valstu ūdeņos un gaisa telpā, un mācības noslēdzās Ķīlē, Vācijā. Latvijas Nacionālos bruņotus spēkus mācībās pārstāvēja Gaisa spēku apakšvienības (tika izmantota arī Gaisa spēku infrastruktūra), Jūras spēku karavīri mācību štābos un Ūdenslīdzēju komanda, patruļkuģis P-08 "Jelgava", Zemessardzes apakšvienības (tika izmantota Zemessardzes apmācības infrastruktūra).■

## 1. JŪLIJĀ 18. GADADIENU SVIN JŪRAS SPĒKU MĪNU KUĢU UN PATRUĻKUĢU ESKADRAS

Mīnu kuģu eskadra tika izveidota, pamatojoties uz aizsardzības ministra 2004. gada 29. aprīļa pavēli Nr. 145 "Par NBS vienību štatiem". Pavēle stājās spēkā 2004. gada 1. jūlijā.



Eskadra tika veidota kā jauna vienība, tobrīd tās sastāvā tika iekļauti divi "Condor" klases mīnu traleri, viens "Lindau" klases mīnu meklētājs, viens "Vidar" klases mīnu licējs un Ūdenslīdzēju komanda.

2004. gada 1. jūlijā, reorganizējot Krasta apsardzes kuģu flotili, tika



izveidota Patruļkuģu eskadra. Tās sastāvā tika ieskaitīts 1. patruļkuģu divīzions – krasta apsardzes kuģi un kuteri un 2. patruļkuģu divīzions – patruļkuģi, kā arī palīgkuģis A-18 "Pērkons", štāba un apgādes kuģis A-90 "Varonis".■

## "VIRSAITIM" JAUNS KOMANDIERIS

22. jūlijā Liepājā notika Mīnu kuģu eskadras štāba un apgādes kuģa A-53 "Virsaitis" komandieru maiņas ceremonija. Līdzšinējo komandieri komandleitanantu Alekseju Jevstignjevu nomainīja kapteinleitnants Mareks Kibeļskis.■

## LATVIJAS JŪRAS SPĒKI PIEDALĀS LIETUVAS JŪRAS SPĒKU 30. GADADIENAS SVINĪBĀS

No 29. līdz 31. jūlijam Mīnu kuģu eskadras štāba un apgādes kuģis A-53 "Virsaitis" un Patruļkuģu eskadras patruļkuģis P-05 "Skrunda" piedalījās Lietuvas Jūras spēku 30. gadadienas, Klaipēdas pilsētas 770. gadadienas svinībās un Jūras svētkos. Svētku maršā piedalījās kuģu karavīri un Jūras spēku orķestris. Militāro parādi jūrā Lietuvas Valsts prezidents pieņēma uz Lietuvas štāba un apgādes kuģa N-42 "Jotvingis" klāja, bet "Virsaiša" komandas karavīri piedalījās vikingu laivas airēšanas sacensībās, izcīnot godpilno otro vietu karavīru konkurencē.■



## ŪDENSLĪDĒJU KOMANDA NEITRALIZĒ PIRMĀ PASAULES KARA ENKURMĪNU

14. jūlijā Mīnu kuģu eskadras Ūdenslīdēju komanda neitralizēja otro Liepājā, Oskara Kalpaka ielas būvlaukumā atrasto Pirmā pasaules kara enkurmīnu. Tika izņemts 86,1 kg kaujas sprāgstvielas, kas nogādāta Zemessardzes 54. kaujas atbalsta bataljona nespārušās municijas neitralizēšanas 1. rotas 1. vadam, savukārt minas korpuss nogādāts Jūras spēku bāzē. Pirmo tāda paša veida mīnu Ūdenslīdēju komanda šajā būvlaukumā neitralizēja 8. aprīlī.■



# JŪRAS SPĒKI PIEDALĀS MILITĀRAJĀS MĀCĪBĀS "REKIN" UN "NORTHERN COASTS 2022"



No 16. līdz 23. septembrim Gdiņā, Polijā, Jūras spēki piedalījās Polijas Jūras spēku militārajās mācībās "Rekin", savukārt no 19. līdz 22. septembrim starptautisko militāro mācību "Northern Coasts 2022" posmā, kas norisinājās Lietuvas ūdeņos.

Mācībās "Rekin" piedalījās štāba un atbalsta kuģis A-90 "Varonis" un karavīri, kuri atbalstīja un nodrošināja Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) štāba darbību. Mācībās piedalījās arī Lietuvas un Igaunijas jūras spēku kuģi. Militāro mācību mērķis bija veikt iesaistīto vienību personāla padziļinātus treniņus dažāda veida draudu vidē, lai nodrošinātu to savietojamību un uzlabotu sadarbības procedūras.

Starptautiskās militārās mācības "Northern Coasts 2022" no 9. līdz 22. septembrim Baltijas jūrā organizēja Vācijas Jūras spēki. Mācībās piedalījās štāba un atbalsta kuģis A-53 "Virsaitis", patruļkuģis P-09 "Rēzekne", kuģi un gaisa kuģi no Francijas, Lietuvas, Igaunijas un ASV, kā arī ASV ūdenslidēju vienība. Mācību "Northern Coasts 2022" mērķis bija jūrniecības aizsardzības elementu treniņi kuģu grupā, lai palielinātu savietojamību un novērstu iespējamus trūkumus, tādējādi stiprinot sadarbību starp Baltijas jūras valstu jūras spēkiem.

# ASV JŪRAS SPĒKU DESANTKUĢA "USS KEARSARGE" VIZĪTE RĪGAS OSTĀ



7. septembrī aizsardzības ministrs Artis Pabriks kopā ar ASV vēstnieku Latvijā Džonu Kārvailu apmeklēja ASV Jūras spēku "Wasp" klases amfībiju desantkuģi "USS Kearsarge", kas no 6. līdz 9. septembrim uzturējās vizītē Rīgas ostā pēc dalības militārās mācībās Baltijas jūrā. "ASV desantkuģa "USS Kearsarge" vizīte Rīgā ir





vēsturisks un īpaši nozīmīgs notikums laikā, kad Ukrainā turpinās Krievijas izraisītais karš un Eiropa saskaras ar jauniem drošības izaicinājumiem. Piedaloties militārajās mācībās Baltijas jūrā, ASV no jauna apstiprina savu gatavību turpināt nozīmīgo ieguldījumu Baltijas reģiona, mūsu valsts un ikviena iedzīvotāja drošības stiprināšanā,” uzsver A. Pabriks. ■

## MINISTRU KABINETS ATBALSTA LATVIJAS DALĪBU STARPTAUTISKAJĀ OPERĀCIJĀ “SENTINEL”

15. novembrī Ministru kabinets atbalstīja Nacionālo bruņoto spēku dalību Starptautiskās kuģniecības drošības atjaunošanas iniciatīvas vadītajā koalīcijas operācijā “Sentinel” Hormuza jūras šaurumā, kas savieno Persijas līci ar Omānas līci. Nacionālo bruņoto spēku praktiska dalība operācijā «Sentinel” ir plānota, līdz ko tiks noslēgts saņemtais memorands starp Latviju un Bahreinu. Atsaucoties ASV aicinājumam, iniciatīvai ir pievienojušās vairākas valstis, veidojot starptautisku koalīciju ar mērķi nodrošināt navigācijas brīvību un tirdzniecības plūsmas nepārtrauktību Persijas līcī, Hormuza šaurumā, Omānas līcī un Bābelmandeba šaurumā.

“ASV ir ilggadējs Latvijas stratēģiskais partneris un sabiedrotais, ieņemot nozīmīgu lomu Latvijas un Baltijas reģiona drošības stiprināšanā, un tādējādi Latvijai no politiskā viedokļa ir būtiski atsaukties ASV aicinājumam iesaistīties šajā operācijā, kuras mērķis ir starptautiskās kuģniecības drošības stiprināšana,” uzsver aizsardzības ministrs Artis Pabriks.

Starptautiskajā operācijā “Sentinel” Latviju pārstāvēs Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēki, uz operācijas rajonu Bahreinā sākotnēji nosūtot vismaz vienu virsnieku. Latvijas dalība kuģniecības drošības atjaunošanas operācijā Hormuza šaurumā pašlaik plānota līdz 2024. gada 1. decembrim. ■

### UZZIŅAI

Starptautiskās kuģniecības drošības atjaunošanas iniciatīvu (*International Maritime Security Construct*) 2019. gada septembrī Bahreinā izveidoja ASV, jo nepastāvīgā drošības situācija Hormuza šaurumā bija izraisījusi globālus drošības un ekonomiskās stabilitātes riskus.

### UZZIŅAI

Pašlaik Latvija dažādos apmēros piedalās arī NATO operācijā Koso-vā, NATO misijā Irākā, ASV vadītās globālās koalīcijas pret ISIS operācijā “Inherent Resolve”, ES militārajā operācijā Vidusjūras reģionā “EUNAVFOR MED IRINI” un ANO Pamiera uzraudzības organizācijas misijā “UNTSO” Izraēlā.



# KUĢA KRUSTMĀTES PIENĀKUMS IR VĒSTĪT SABIEDRĪBAI PAR JŪRAS SPĒKIEM



25. novembrī Latvijas Nacionālās aizsardzības akadēmijas Labklājības centrā notika ikgadējais Jūras spēku kuģu krustmāšu saiets. Prieks bija redzēt krustmātes tik kuplā skaitā! Pasākuma laikā Jūras spēku komandierim jūras kapteinim Mārim Polencam tika pasniegta Jūras spēku izdienas zīme "Par nodienētiem 20 gadiem Jūras spēkos", savukārt štāba priekšniekam komandkapteinim Gvido Ļaudupam pasniedza NBS Apvienotā štāba priekšnieka Goda rakstu. Ideja par to, ka katram Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku kuģim ir sava krustmāte, radusies, balstoties uz Kara flotes tradīcijām. Kuģa krustmātes tiesības un pienākumi ir noteikti speciālā nolikumā. Kuģa krustmāti var iecelt tikai vienu reizi uz visu kuģa ierindā atrašanās laiku, un viņas atšķirības zīme ir balta šalle ar Jūras spēku logotipu. Ikvienas krustmātes pienākums ir vēstīt sabiedrībai par to darbu, ko ikdienā veic Jūras spēki, lai nodrošinātu sabiedrības drošību un pildītu starptautiskās saistības. Krustmātes pienākums ir būt kopā ar kuģa komandu gan priekos, gan grūtībās.■

# JŪRAS SPĒKI PIEDALĀS LĀPU GĀJIENĀ LIEPĀJĀ UN MILITĀRAJĀ PARĀDĒ RĪGĀ



11. novembrī Liepājā Jūras spēku 1. reģionālā nodrošinājuma centra un Jūras spēku Mācību centra karavīri piedalījās tradicionālajā lāpu gājienā. Iespēja piedalīties lāpu gājienā formas tērpā vienmēr rada pacilājošu sajūtu. Darīt to kopā ar ģimeni, mācot bērniem pienākumu pret savu valsti no mazotnes – paties gods! Savukārt

18. novembrī Jūras spēki Rīgā piedalījās bruņoto spēku parādē 11. novembra krastmalā.■



# JA DIENĒT, TAD AR MŪZIKU

Šis būs ceļojums laikā uz mūzikas un patriotisma viļņa. Maršruts vedīs cauri vēstures lokiem, stāstot par Latvijas Jūras spēkiem, cilvēkiem, patriotismu, profesionalitāti un tradīcijām, bet ceļojumā mūs pavadīs Latvijas Jūras spēku virsnieks un mūziķis, Jūras spēku orķestra priekšnieks kapteinleitnants **ULDIS LOCENIEKS**, kurš sevi uzskata par komandas cilvēku, jo ir pārliecināts, ka visu var sasniegt ar komandas darbu. Un tas nebūt nav pretrunā ar viņa dzīves kredo: **“Katrs pats savas laimes kalējs”,** jo labam komandas darbam ir vajadzīgas spilgtas un talantīgas personības. **“Man kā Jūras spēku orķestra priekšniekam ir jāatbild par personālu un militāro disciplīnu, arī par to, kā tiek izpildītas pavēles, cik operatīvi notiek apziņošana, ja nepieciešams veikt steidzamas darbības. Mans pienākums ir uzrunāt un motivēt cilvēkus, dot iespēju sevi izpaust un, ja kāds to ir nopelnījis, tad izvirzīt viņu apbalvošanai. Tādi pienākumi ir ikvienam priekšniekam, jo tieši viņš vislabāk pazīst savus karavīrus, lieliski redz, vai, piemēram, pildot dienesta pienākumus, kaut kas īsti nav sanācis. Šādos gadījumos tieši priekšnieks ir tas, pie kura cilvēks var droši nākt, lai izrunātu visas problēmas un rastu risinājumu.”**

Uldis Locenieks stāsta, ka tolaik, kad sācis spēlēt orķestrī, viņi bijuši pieci civilie darbinieki, bet pēc 2009. gada krīzes visi orķestra mūziķi ir tikai karavīri, kuri izgājuši apmācību kājnieku skolā Alūksnē un pabeiguši instruktoru skolu Cēsīs, iegūstot instruktora speciālista dienesta pakāpi. **“Tikai pēc apmācībām viņi var uzsākt dienestu Jūras spēku orķestrī, bet, kā jau tas Jūras spēkos pieņemts, karavīram zināšanas regulāri ir jāatjauno un jāuztur. Uz militārajām misijām mūziķi netiek sūtīti, bet dažādās militārajās mācībās, kā, piemēram, “Namejs”, orķestra mūziķiem tiek doti mācību uzdevumi kā ikvienam citam Jūras spēku karavīram. Tieši tāpēc esam ieguvuši militāro izglītību, lai profesionāli un pilnvērtīgi to varētu darīt, zinātu, kā apieties ar ieroci, ko nozīmē reglaments un kā tas pildāms, saprast, ko nozīmē ievērot subordināciju un pildīt komandiera pavēles.”**



Uldis Locenieks.

Lai gan reglaments karavīram ir svēta lieta, tomēr savā ikdienas darbā orķestra karavīri ir radošas personības, mūziķi, kuri neiztiek bez radošiem



meklējumiem, reizēm pat radošām mokām. Izsaku minējumu, ka to noteikti nav viegli savienot ar militāro disciplīnu, uz ko Uldis Locenieks nosvērti saka: “Manā ziņā ir saprast to, kā runāšu ar personālu, kā viņus motivēšu un pārliecināšu darboties, kā pasniegšu domu par jaunas koncertprogrammas veidošanu.”

## NO VĒSTURES. KAD MŪZIKA SKAN IERAKUMOS

Pirms turpināt stāstu par Jūras spēku orķestra šodienu, palūkosimies senākā pagātnē.

Pirms vairāk nekā simt gadiem arī latviešu strēlnieku ikdienas dzīves neatņemama sastāvdaļa bija mūzika. Dzīve pozīcijās nebija iedomājama bez leģendārajām latviešu strēlnieku dziesmām, kas cēla garastāvokli un izšķirīgos brīžos



pavadīja karavīrus kaujā. 5. Zemgales latviešu strēlnieku bataljona komandieris Jukums Vācietis pēc kara savās atmiņās rakstīja: “Latviešu strēlniekiem bija pavisam cits garastāvoklis nekā krievu pulkos. Mēs cīnījāmies savā dzimtenē, mums bija daudz tādu morālisku faktoru, kuri cildināja garu un dūšu. Kur nāca latviešu strēlnieki, tur bija jautra dzīvība. Latviešu strēl-

nieki dziedāja visur — gan pozīcijās, gan maršējot pa Rīgas ielām.”

Latviešu strēlnieku bataljoni nebija iedomājami arī bez orķestriem, kurus sāka veidot jau 1915. gadā. Tolaik, lai nokomplektētu orķestri, trūka mūzikas instrumentu, cik varēja, tos pirka un lūdza ziedot. Trūka arī kompozīciju, ko orķestriem izpildīt, tāpēc Latviešu strēlnieku organizācijas komiteja 1915. gada decembrī izsludināja konkursu, kurā aicināja latviešu komponistus iesniegt savus oriģināldarbus. 1916. gadā orķestri jau bija izveidoti pie visiem strēlnieku bataljoniem, bet 1917. gadā pat simfoniskais orķestris Pēterā Jurjāna vadībā. Orķestri ne tikai pildīja ceremoniālas funkcijas, bet arī aktīvi koncertēja, atskaņojot plašu repertuāru. 8. Valmieras latviešu strēlnieku pulka kapteinis Pēteris Grīnvalds savās piezīmēs par svinībām 1917. gada martā rakstīja: “Sarīkojumā ierodas pulka komandieris un lielākā daļa pulka virsnieku. Ir arī apakškareivji no rotām un citām komandām. Piedevām — labs pulciņš meitu. Vakars iesākas ar tautas himnu “Dievs, svētī Latviju”, kuru aiz kulisēm spēlē pulka orķestris. Visu vakaru pulka orķestris nenogurstošā kapelmeistara Stiebrīņa vadībā spēlē savus skaistākos gabalus: “Valmieras pulka strēlnieku maršu”, “Svētku himnu”, “Pavasara tuvošanos”. Tie tā sajūsmina klausītājus, ka aplausi nevar vien beigties. Pie tik brašas mūzikas visi jūtas tik jautri un pāris pēc pāra griežas aizraujošā dejas virpulī.”



## PIRMĀ REPUBLIKA. BRĪVVALSTS MUZIKANTU KOMANDA

1919. gada 6. februārī Jaunformējamo spēku komandieris kapteinis Ludvigs Bolšteins izdeva pavēli Nr. 11, kurā uzdeva brīvprātīgo 11. rotai formēt muzikantu komandu.

Lūk, kā par 1926. gada Lāčplēša svētkiem rakstīja laikraksts "Jaunākās Ziņas": "Tad sākas parāde. Viena pēc otras brašas un skaisti apģērbtas gar skatītājiem paiet kājnieku un artilērijas pulku vienības ar karaskolu priekšgalā un četriem bruņotiem auto beidzot. Iespaidis no karaspēka ļoti labs. Kareivji iet vingri un braši kā spēlēdamies. Galīgi izzduse senāk un krievu armijā novērotā nedabīgi stingusē poza. Pēc parādes karaspēks novietojās Esplanādes vidū divās daļās, kurām pa vidu, visiem pulkiem godam sveicot, ar mūziku un orķestri priekšgalā ar Lāčplēša Kara ordeni jaunapbalvotie karavīri dodas uz viņiem sarīkoto kopmielastu, bet kuplā skaitā sanākusē publika vēl ilgi noskatās, kā viena pēc otras, braši dziedādamas, no Esplanādes aiziet karaspēka daļas."

## OTRĀ REPUBLIKA. NO JŪRAS SPĒKU ORĶESTRA VĒSTURES

Pēc neatkarības atjaunošanas Latvijā 1992. gads ir Jūras spēku veidošanas laiks, un jau tolaik Liepājā darbojās arī obligātā militārā dienesta matrožu orķestris, kuru vadīja bocmanis Vilnis Mellums. Orķestra sastāvs katru gadu mainījās, jo nodienējušo puīšu vietā nāca jauniešauktie. Parasti matroži muzicēja no dienesta brīvajā laikā tāpat vien – sava prieka pēc, tomēr, kā stāsta vice-admirālis Gaidis Andrejs Zeibots, kurš tolaik bija jaundibināto Jūras spēku komandieris, puīši diezgan pieņemamā līmenī varējuši spēlēt arī ceremonijās Liepājā, Ventspilī un reizēm pat Rīgā, atskaņojot dažādu valstu himnas un ceremoniju maršus.



1995. gada 1. jūnijā aizsardzības ministrs apstiprināja Jūras spēku orķestra štatu, un pēc profesionālā orķestra nodibināšanas daļa matrožu pārgāja virsdienestā. Tā pamazām Liepājā izveidojās 35 cilvēku liela spēcīga profesionāla vienība. 1995. gada 6. jūniju var uzskatīt par Latvijas Republikas Jūras spēku orķestra dzimšanas dienu, un tādā formātā šis orķestris pastāvēja līdz 2009. gadam, kad finansiālu iemeslu dēļ notika lielā reorganizācija: likvidēja Sauszemes spēku orķestri un, apvienojot NBS Štāba orķestri un Jūras spēku orķestri, izveidoja divas orķestru grupas – Sauszemes spēku grupu Rīgā un Jūras spēku grupu Liepājā. Tajā laikā Rīgā izvietotais pūtēju orķestra sastāvs vairāk nodrošināja muzikālo noformējumu



ceremonijās, bet Liepājā bigbends vairāk nodarbojās ar koncertdarbību. 2019. gadā NBS bigbends atgriezās Jūras spēkos kā Jūras spēku orķestris.

## CILVĒKA FAKTORS. IEGŪT SAVU NEATKĀRTOJAMO IMIDŽU

Jūras spēku orķestra priekšnieks kapteinleitnants Uldis Locenieks ir profesionāls mūziķis klarnetists, 1993. gadā Jāzepa Vītola Latvijas Mūzikas akadēmijā ieguvis bakalaura grādu klarnetes spēlē, tad vēl gadu Nīderlandē apguvis speciālu instrumentu, vienu no klarnetes paveidiem – basklarneti, ko tolaik Eiropā nemaz tik daudz vēl nemācīja. Motivācija profesionālajai pilnveidei bijusi viena – lai labāk varētu uzstāties kā solists. “Pēc Mūzikas akadēmijas beigšanas desmit gadus nostrādāju Liepājas Simfoniskajā orķestrī un paralēli tam deviņdesmito gadu beigās kā civilais darbinieks sāku strādāt Jūras spēku orķestrī, kura priekšnieks tolaik bija Vilnis Mellums. Nezinu, kāpēc, bet viņš mani uzrunāja, vai gadījumā nevēlētos pārnākt strādāt tikai uz Jūras spēku orķestrī,” stāsta Uldis Locenieks.

Tieši tolaik bija pavērusies jauna iespēja arī mūziķiem apgūt virsnieka speciālista specialitāti. Gadu apdomājis šo iespēju, izsverot visus plusus un mīnus, ieguvumus un zaudējumus, izvērtējot nākotnes izredzes un izaicinājumus, Uldis pieņēmis lēmumu. “2003. gada rudenī uzsāku mācības Nacionālajā aizsardzības akadēmijā virsnieku speciālistu kursā, kuru pabeidzu kopā ar Gunti Kumačevu. Abi tikām iecelti amatos

Jūras spēkos – es kļuva par Jūras spēku orķestra priekšnieku, bet Kumačevs par šī orķestra diriģentu,” atceras



U. Locenieks izsaka pateicību BS orķestru galvenajam diriģentam Karelim, ar kura enerģiju un profesionālismu ierakstīts ilgi gaidītais CD “Veltījums tautasdziesmai”.





Uldis. "Pieņemt darbu militārajā orķestrī motivēja tas, ka kopā ar Gunti Kumačevu vēlējos izveidot spēcīgu Jūras spēku orķestri, kas tolaik vēl tikai meklēja savu rokrakstu. Tad arī uzsākām savu tandēmu un veidojām Jūras spēku orķestri savā redzējumā: lai tas būtu respektabls, labi un kvalitatīvi skanošs kolektīvs, tāds, ko cilvēkiem prieks klausīties un uz kuru prieks skatīties, lai būtu kārtīga disciplīna un karavīri ievērotu reglamentu, lai viņi spētu izpausties kā labi un profesionāli mūziķi militārā vidē. Vēlējāmies panākt, lai nebūtu jāspēlē tikai ikdienas ceremonijas, bet arī cita rakstura mūzika, kam bija drošs pamats, jo visiem orķestra mūziķiem ir laba profesionālā izglītība. Tā nu kapteiņleitnants Kumačevs sāka veidot tādas koncertprogrammas, kas uzrunā klausītājus, savukārt es organizēju koncertus, kuros to visu varētu atskaņot un parādīt. Toreiz nebija ambīciju ar kādu sacensties, vienkārši vēlējāmies iegūt savu neatkārtājamo imidžu. Mums bija tāda iespēja, mēs to izmantojām un izveidojām savu orķestri. Protams, tas bija un joprojām ir liels darbs ar personālu, ar muzikālā materiāla atlasīšanu, jo, ceļot arvien augstāk profesionālā izaicinājuma latiņu, nākas pārliecināt un iedrošināt orķestra māksliniekus, ka visi kopā varam to paveikt, ka paši spējam noorganizēt koncertus un parādīt Latvijas ļaudīm, ka arī militārais orķestris var labi un kvalitatīvi skanēt. Mūsu koncerti nav naudas iekasēšanas pasākums, jo spēlējam bez maksas, protams, dienesta specifika ierobežo koncertēšanas iespējas, jo jāreķinās ar armijas vajadzībām, tāpēc plānošana notiek ļoti nopietni."

## KONCERTI, DŽEZZS UN IZAICINĀJUMI

2006. gadā, netipiski militārajiem orķestriem piedaloties starptautiskā konkursā Panevėžā, kur saksofona solo izpildīja Ilze Paegle, orķestra mūziķiem



## JŪRAS SPĒKI



Ventspils pilsētas svētku gājiens.



Latvijas armijas pirmā kara orķestra 104. gadadienai veltītais koncerts ar Jūras spēku orķestra piedalīšanos Ventspils koncertzālē "Latvija".

pašiem par lielu pārsteigums viņi par savu sniegumu saņēmuši pirmo atzinību – žūrijas piešķirto *Grand Prix* un klausītāju ovācijas. Toreiz žūrija novērtēja solistes priekšnesumu un orķestra skanējumu, bet orķestris ieguva pārliecību par saviem spēkiem un varēšanu.

Jauns izaicinājums Jūras spēku orķestrim bija 2009. gadā, kad pēc ekonomiskās krīzes nāca rīkojums Liepājā veidot bigbendu, tātad džeza orķestri, kam vajadzēja ne tikai veidot jaunu programmu, bet arī apgūt pilnīgi citu muzicēšanas stilu, protams, nedrīkstēja aizmirst arī par ikdienas uzdevumiem un spēlēšanu ceremonijās. "Ne-

vienam no Jūras spēku mūziķiem, kopskaitā toreiz bijām divdesmit cilvēku, kas veidoja bigbenda sastāvu, nebija džeza mūzikas izglītības. Man pašam vienmēr ir patikusi džeza mūzika, tāpēc personīgajā mūzikas kartotēkā bija ieraksti ar pasaulslavenu bigbendu uzstāšanos. Tā nu džeza mūzikas apguvi sākām ar šo ierakstu klausīšanos un slaveno mūziķu tehnikas studēšanu. Kopā ar diriģentu domājām, kā uzlabot orķestra skanējumu un sniegumu, lai tiešām atbilstu bigbenda statusam," par pirmajiem soļiem džeza pasaulē stāsta Uldis Locenieks. "Zināju, ka daudzās NATO valstīs ir ļoti labi diriģenti, kuri ir izglītojušies tieši džeza mūzikas atskaņošanai, tāpēc uzrunāju tā laika Nacionālo bruņoto spēku orķestra priekšnieku un teicu, ka būtu labi, ja reizi gadā varētu uzaicināt kādu no šiem diriģentiem izveidot mūsu bigbendam programmu. Pirmais pie mums atbrauca viesdiriģents un izcils mūziķis no Šveices – Pepe Linhards, pēc tam ar mūsu bigbendu šajos gados ir strādājuši diriģenti no Šveices, Norvēģijas,





Zviedrijas, Somijas, Lietuvas, ASV un Kanādas, ar viņiem kopā esam izveidojuši ļoti labas programmas, kas priecējušas mūsu klausītājus. Pakāpeniski un ar lielu darbu mūziķi arvien vairāk iegāja džezā, mācījās improvizēt, saprata, kā šo mūziku veidot un kā to izjust.



Man ir ļoti svarīgi, lai katrs koncerts izskanētu skaisti, profesionāli, pārliecinoši un ar skatītāju atbalstu. Vienmēr esmu baudījis orķestra koncertus ar viesdiriģentu piedalīšanos, bet grūti aizmirst tieši tos koncertus, kuru sagatavošanā tika ieguldīts daudz laika un



darba. Tomēr lielākais darbs ir bijis pārliecināt pašus orķestra mūziķus, ka viņi ir spējīgi uz lieliem izaicinājumiem. Nereti esmu lūdzis viesdiriģentiem jau iepriekš atsūtīt notis, lai mūsu mūziķi laikus var iemācīties savas partitūras. Reiz viens no diriģentiem atsūtīja notis, mēs kopā noklausījāmies skaņdarbu, un zēni saka – nē, šo mēs nevaram pacelt, tomēr diriģents pierādīja, ka tas ir iespējams, viņš pacietīgi strādāja ar mūziķiem, līdz beidzot tika sasniegts ļoti labs rezultāts. Cilvēkam ir jāiegūst pārliecība. Varbūt sākumā viņš nenotīc savām spējām, bet, gūstot iespēju un cītīgi strādājot, ir sasniedzams labs rezultāts. Kāds tiek galā samērā viegli, citam vajadzīga lielāka piepūle, bet rezultāts iznāk labs. Viesdiriģents strādā kopā ar orķestri, un šis kopdarbs parasti noslēdzas ar pāris koncertiem, bet es esmu personīgi atbildīgs par visu šo sagatavošanās procesu un koncertu organizēšanu. Diriģenti ir teikuši, ka to darbu, ko šeit daru viens, Norvēģijā, piemēram, veic pieci cilvēki, un tas ir bijis lielisks mana darba novērtējums. Tajā laikā, kamēr pie mums strādā viesdiriģents, esmu pakārtots tikai viņam, par ko, protams, vienmēr atvainojos savai ģimenei, jo man visu šo laiku ir jābūt kopā ar cilvēku, kuram šeit ir sveša pasaule, un kā valsts pārstāvim mans pienākums ir rūpēties par viņu.”



## JŪRAS SPĒKI



2022. gada 16. septembrī JS orķestris piedalās Pulkveža Oskara Kalpaka profesionālās vidusskolas jaunā mācību gada atklāšanas ceremonijā.

Kad jautāju Jūras spēku orķestra priekšniekam, pēc kādiem kritērijiem tiek vērtētas orķestra mākslinieku profesionālās spējas, kādas ir prasības katram no mūziķiem, lai izveidotu labu programmu, un kā tiek noteikts, cik augsti profesionālās varēšanas griesti jāsaasniedz, viņš atbild, ka viss ir atkarīgs no orķestra diriģenta. "Diriģents ir tas, kurš izvēlas repertuāru, un no tā, cik daudz viņš spēs dabūt laukā no mūziķiem, būs atkarīgs, kāda kvalitāte tiks panākta un cik augsti būs tie griesti. Tā ir diriģenta sapratne, kā viņš dzird un interpretē konkrēto skaņdarbu un vai kopā ar sava orķestra mūziķiem spēs izveidot

programmu. Sākot darbu pie jaunas programmas, ikviens diriģents mūziķiem parasti saka: tagad aizmirstiet, kā šo kompozīciju esat spēlējuši, tagad mēs to darīsim tā. Kapteinleitnants Kumačevs ir ļoti labs diriģents, kurš spējis izveidot ļoti labas programmas, tāpēc ar viņa muzikālo redzējumu un manām organizēšanas spējām esam varējuši mūsu orķestra kvalitāti pacelt ļoti labā līmenī."

Varētu domāt, kāda nu tur problēma – nospēlēt koncertu vai kādu ceremoniju, visi mūziķi taču zina orķestra repertuāru un jebkurā brīdī spēj profesionāli tikt galā ar savu partitūru, tomēr orķestra priekšnieks klieidē manu vieglprātīgo noskaņojumu. "Lielākais izaicinājums parasti ir tas, lai tavā pakļautībā esošie karavīri būtu veseli un neatgadītos arī nekas cits, kas varētu liegt piedalīšanos ceremonijā. Ikviens karavīrs un katrs instruments mūsu orķestrī ir svarīgs, ja kaut viens izkrit, tūlīt jādomā, kā mēs no šīs situācijas iziesim. Orķestrī ir tāds instruments kā tuba ar īpaši zemu skanējumu, un, ja šā instrumenta mūziķis saslimst vai kāda cita iemesla dēļ nevar spēlēt, tad orķestrim zūd pamats zem



kājām, jo sitamie instrumenti un tuba dod tam pulsu. Tādos gadījumos nākas meklēt palīdzību pie kolēģiem citos orķestros. Es kā klarinetists nevaru spēlēt tubu un aizstāt kolēģi, bet gadījumā, ja saslimst, piemēram, kāds no saksofonistiem, tad varu viņu aizstāt, jo māku spēlēt šo instrumentu. Dzīvē mēdz būt dažādas situācijas, kurās jāspēj ātri pieņemt lēmumus.”

## DEFILĒ. PRECIZITĀTE, NIANSES UN TAMBŪRMAŽORISTS

Kas gan nav priedājis par Jūras spēku orķestra defilē programmām. Vienkārši brīnišķīgi. Skaista mūzika un raits solis, un kur tad vēl dažādi pagriezieni un figūras, emocionālais pacēlums ir garantēts. No malas skatoties, viss šķiet tik viegli un nepiespiesti, viss notiek gluži kā spēlējoties, bet patiesībā defilē programmas vienmēr

esot liels izaicinājums mūziķiem, īpaši tad, ja līdz tam nekas tāds vēl nav darīts. “Defilē programmā ir jāspēlē, jākustas un jāveido figūras, kas nemaz nav viegli. Lai veidotu figūras tieši tā, kā horeogrāfs to ir iecerējis, ir vajadzīga liela koncentrēšanās un laba



koordinācija, un paiet laiks, kamēr cilvēka prāts to visu saprot un pieņem. Pirmās Jūras spēku defilē programmas veidoja Rīgas operetes teātra horeogrāfe Inese Čača, kura mūs izaicināja un lika darīt brīnumu lietas, iestudējot programmu gluži kā baletdejojājiem. Kad ar savām defilē programmām aizbraucām uz ārzemēm, festivāla organizētāji mūs vienmēr apbrīvoja. Savulaik, vēl pirms orķestra reorganizācijas, Zviedrijā piedalījāmies 5. starptautiskajā militāro orķestru festivālā “Ystad TATTOO 2007”, kur publika mūs vārda vistiešākajā nozīmē nēsāja uz rokām, bijām avižu pirmajās lapās, cilvēki nāca klāt un jūsmoja.

Mūsu jaunāko defilē programmu veidoja liepājniece un jaunākās paauzdes horeogrāfe Elīna Lankovska-Keķe, viņa radīja ļoti skaistu programmu, kas patik gan pašiem mūziķiem, gan arī skatītājiem. Iestudējot defilē programmu, tas ir sistematisks ikdienas darbs, kad iesākumā strādājam ar horeogrāfu, bet vēlāk visu procesu vada *tambūrmažorists*, kurš zina, kā visam jābūt un precīzi skatās uz niansēm, bet mēs cits citam palīdzam un dodam padomus. 2022. gada vasarā ar jauno programmu uzstājamies Vācijā, Diseldorfas arēnā, kur bija aptuveni astoņi tūkstoši skatītāju, no kuriem saņēmām ļoti skaļus aplausus.



Protams, vislabāk, ja defilē var skatīties nedaudz no augšas, taču arī tad, kad defilējam pie Brīvības pieminekļa un skatītāji redz vienīgi to, cik smuki soļojam, bet neredz zīmējumus, visi tik un tā ir sajūsmā par redzēto. Latvijā savu defilē programmu esam rādījuši Ķīpsalas hallē, Rūjienā pie Tālavas taurētāja esam soļojuši zaļā zālājā, arī Liepājā un vēl daudzās pilsētās esam rādījuši defilē programmu.

Defilē programmai nav jābūt garai, bet gan tādai, lai spētu piesaistīt skatītāju uzmanību un viņiem būtu vēlme to

izgaršot un izbaudīt. Vislabāk, lai nedaudz pietrūkst un skatītājam rodas vēlme doties uz nākamo festivālu, lai atkal mūs redzētu. Parasti festivāla organizētāji stingri nosaka, cik garai jābūt programmai, un ne minūti vairāk, tāpēc strādājam, lai viss būtu precīzi gan izpildījuma, gan laika ziņā, smalki aprēķinot, kāds ir uziešanas laiks, cik ātri jāspēlē, cik ātri kustēties, kad iepauzēt, cik ilgi paklānīties skatītājiem, tas ir vesels komplekss. Un tas, ko šajā procesā iegulda katrs orķestra mūziķis, tiešām ir liels darbs. Ja skatītājam tas dod pozitīvas emocijas un viņš ir gatavs skatīties vēl un vēl, tad esam labi paveikuši savu darbu."

## VAIRĀK NEKĀ TIKAI DARBS

Daudzu gadu garumā, veidojot materiālus žurnālam vai gadagrāmatai, ne reizi vien ir nācies būt Jūras spēku štābā Liepājā un Rīgā, un vienmēr pieķeru sevi pie domas, ka šī vide man ne tikai dod drošības izjūtu, bet arī vairo patriotisma jūtas.

Pandēmijas laikā, nedaudz klievēdēt drūmo noskaņu, orķestra mūziķi rīkoja zibakcijas, lai priecētu cilvēkus ar nelieliem koncertiem. Vai spēlējot pie Liepājas reģionālās slimnīcas, vai ieskandinot Lieldienas, militārajiem mūziķiem vienmēr ir izdevies iepriecināt cilvēkus. "Mēs cenšamies parādīt, ka militārais



orķestris ne tikai svētkos, bet arī ikdienā var iepriecināt cilvēkus," saka Uldis Locenieks. "Un vēl vēlamies cilvēkiem dot pārlicību, ka nav iemesla uztraukumam, jo mēs esam tepat blakus."



Taču tagad satraukumam ir reāls pamats, jo tepat mūsu kaimiņos, Ukrainā, ir karš, kas līdzīnes postu un iznīcību. Mirst cilvēki, un tam nav attaisnojuma. Arī ikviena Latvijas cilvēka prātu nodarbina jautājums, kas varētu notikt gadījumā, ja agresors vērsās pret mums?

"Mēs zinām savus pienākumus un atbildību par valsti, zinām, ko darīsim X stundā, tur nav jautājumu, jo komandieri visu ir izskaitļojuši un sakārtojuši, kā tam arī ir jābūt civilizētā pasaulē. Kad no Krievijas vadītāja izskanēja 24. februāra paziņojums, abas manas meitas jautāja, ko tagad darīt, vai vajadzētu braukt projām no Latvijas, uz ko viņām atbildēju: nē, nekur nav jābēg, ir jāpaliek šeit un par bēgšanu nav jādomā, jo mūsu armija darīs visu, kas jādara, tāpēc nav jāsēj panika. Armijas uzdevums ir informēt sabiedrību par to, ko tā spēj un ko vajadzības gadījumā darīs, bet cilvēkiem ir jāuzticas savai armijai. Vajadzētu apzināties, ka visi kopā esam atbildīgi par savu Latviju, jo tikai mēs paši to veidojam un aizsargājam. Protams, kā ikviens cilvēks, arī es sekoju ziņām, bet par Latviju es nebaidos, jo zinu, ka Latvijā ir gudri komandieri, profesionāli karavīri, kuri ir labi izglītoti un nenāk dienēt uz Bruņotajiem spēkiem tikai tāpēc, ka šeit būs tāds un tāds atalgojums un vēl citi bonusi. Tie ir cilvēki, kuri patiesi vēlas, lai Latvija ir brīva un neatkarīga valsts. Par mūsu karavīriem, kuri piedalās starptautiskās misijās, vienmēr tiek saņemts atzinīgs vērtējums un labi vārdi no sabiedrotajiem un dažādu valstu kolēģiem. Vienmēr visi ir uzsvēruši, cik Latvijas karavīrs ir drosmīgs, tieši tāpēc man nav baiļu par Latviju, jo esmu pārliecināts, ka viņi zina savus pienākumus un ir gatavi tos pildīt. Pie tā ik dienas tiek strādāts, un karavīri tiek sagatavoti ikvienai situācijai."

## PIEREDZE PILNVEIDOJOTIES

2022. gada vasarā, kad tika atzīmēta Latvijas un ASV diplomātiskās sadarbības simtgade, Jūras spēku orķestris viesojās Vašingtonā. Tad Latvijas vārds kopā ar Jūras spēku orķestra muzikālo stāstu izskanēja ASV galvaspilsētā. Kā



Mūzikas festivālā "Bundeswehr 2022".

saka orķestra priekšnieks, ikvienam orķestrim ir svarīga starptautiskā sadarbība un pieredzes apmaiņa. "Tas ir veids, kā augt un pilnveidot savu profesionālo meistarību. Mēs kā orķestris, uzkāpjot uz skatuves militārajā formas tērpā, īpaši, ja tas notiek ārpus mūsu valsts, pārstāvam Latviju, un mūsu pienākums ir visu izdarīt augstākajā līmenī un kvalitātē katram individuāli un visiem kopā, jo ar savu uzvedību un izskatu pārstāvam savu valsti. Jebkurš karavīrs, kurš dodas misijā, un arī orķestris, koncertējot ārpus Latvijas, pārstāv savu valsti, un pēc katra konkrēta cilvēka rīcības un spējām veidojas priekšstats par mūsu valsti. Vienmēr jāatceras, ka nebraucam tūrisma ceļojumā, mēs dodamies pārstāvēt valsti."

## **GANDARĪJUMS, IERAKSTĪTS MŪZIKAS DISKĀ**

Par godu Jūras spēku atjaunošanas 30. gadadienai 2022. gadā Jūras spēku orķestris laida klajā albumu "Veltījums tautasdziesmai", kas ir pieejams arī populārākajos digitālajos mūzikas straumēšanas servisos, tostarp "Spotify", "Deezer", "YouTube Music", kā arī Jūras spēku orķestra "YouTube" kanālā. "Pavisam Jūras spēku orķestrim ir iznākuši pieci albumi. Pirmajā albumā pārsvarā bija marši un tautā zināmas melodijas, pēc tam 2003. gadā tapa albums, kurā skanēja nopietns pūtēju orķestru repertuārs. Tad gadus piecus iestudējām programmas un spēlējām džezu, līdz vienā jaukā dienā sapratām, ka esam gatavi jaunam albumam, ko tā arī nosaucām – "Gatavs", tas nāca klajā 2014. gadā. Tādu nosaukumu devām ar domu, ka nopietni strādājot, piecu gadu laikā esam kļuvuši par bigbendu, tāpēc pienācis laiks to ierakstīt vēsturē.



Lai arī gandarījums un prieks bija liels, sapratām, ka nedrīkstam apstāties, ir jāmeklē jauni izaicinājumi. Man bija izveidojusies ļoti laba sadarbība ar aranžētāju Rimantu Giedraitī no Lietuvas, kurš izveidoja interesantus aranžējumus tādām tautasdziesmām kā "Jūriņ' prasa smalku tīklu", "Seši mazi bundzinieki", "Saulīt' vēlu vakarā", "Bēdu, manu lielu bēdu", "Pūt, vējiņi", "Caur sidraba birzi gāju", "Tumša nakte, zaļa zāle" un vēl citām, lai tās iegūtu mūsdienīgas krāsas un atkal varētu pārsteigt klausītājus ar kaut ko pavisam negaidītu. Sākām spēlēt šīs tautasdziesmas, un vi-



Koncerts Liepājas Annas baznīcā.



NBS Jūras spēku orķestris.

siem orķestra mūziķiem tas tiešām patika, tāpēc sapratām – te atkal ir lielisks materiāls, un, lai tas viss neaizietu nebūtībā, to vajadzētu iemūžināt albumā. Pandēmijas laiks nedaudz nojauca mūsu plānus, bet 2020. gadā Nacionālo bruņoto spēku galvenā diriģenta majora Anda Kareļa vadībā ar Kristapu Krievkalnu kā skaņu režisoru studijā ierakstījām albumu. Gala rezultātā iznāca ļoti veiksmīgs projekts."

Albums "Veltījums tautasdziesmai" ir bijis vēl viens atskaites punkts un apliecinājums padarītajam, bet, kā saka Uldis Locenieks, joprojām nedrīkst apstāties.

Orķestra priekšnieka dzīves moto ir "Katrs pats savas laimes kalējs". Tā nu Jūras spēku orķestris – visi kopā un katrs individuāli turpina kalt un turpina savus radošos meklējumus. Uz Valsts svētkiem jau bija sagatavota jauna programma. "Kas tad cits to laimi kals? Pašam ir jādomā un jāveido vide. Varam jau sūdzēties, ka mums kaut kas nepatīk, bet, lai problēmu risinātu, ir jārikojas," saka Uldis Locenieks.



### **PATRIOTISMS. KAD ESI GATAVS ATDOT SAVU DZĪVĪBU**

Jūras spēku orķestris, tērpiēs svētku formas tērpos, spēlē kārtējā svinīgajā ceremonijā. Starp citu, orķestrantiem pavisam ir četri formas tērpi – koncerta formas tērps, ikdienas, kaujas un svētku formas tērps.

Īpaši atbildīgs un svinīgs brīdis ir 18. novembrī, kad 11. novembra krastmalā Jūras spēku orķestrim jāspēlē Nacionālo bruņoto spēku parādē. Kad Uldim Loceniekam jautāju, ko viņam personīgi nozīmē spēlēt Valsts svētkos, iestājas diezgan ilgs klusuma brīdis. Emocijas. Mums abiem kaklā kamols, līdz beidzot Uldis atzīst, ka nekad nav domājis, cik grūti būs savas sajūtas izteikt vārdos. “18. novembris man vienmēr ir bijusi darba diena, vienmēr esmu piedalījies militārajās parādēs Rīgā, un tas ir ne tikai liels pārbaudījums man kā orķestra priekšniekam, kad stāvu blakus savam orķestrim, bet arī milzīgs pārbaudījums ikvienam orķestra mūziķim. Parasti cilvēki šajās parādēs vēlas redzēt militāro tehniku un militāristus, bet ir viena lieta, kas manas emocijas vienmēr sakāpiena līdz augstākajai pakāpei, un tā ir himnas atskaņošana. Tas iet cauri dvēselei, un tagad, jums to sakot, mani pārņēma neapraķstāmas emocijas,” atzīst Uldis, un atkal iestājas pauze. Mūsu sarunu telpa ir emociju uzlādēta. “Godīgi sakot, līdz šim, par to runājot, man tādas emocijas nav bijušas. Himnas atskaņošanas laikā vienmēr esmu skaļi dziedājis, tāpēc īsti nevaru saprast, kāpēc cilvēki reizēm baidās vai nevēlas skaļi izteikt himnas vārdus, jo mums taču jābūt lepniem par savu valsti. Šī svētku diena nav tikai uzvilkt svētku formas tērpu, tanķā nobraukt garām tribīnēm, tā ir tavas valsts dzimšanas diena, un, to godinot, dziedam savas valsts himnu.■





# KRUSTMĀTES IR DAĻA NO JŪRAS SPĒKIEM

**Ideja par to, ka katram Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku Flotiles kuģim ir sava krustmāte, radusies, sekojot Latvijas Kara flotes tradīcijai. Ir saglabājies zemūdenes "Ronis" krustmātes Judītes Andersones vēlējums, zemūdeni nolaižot ūdenī 1926. gada jūlijā Nantē: "Dzintarzemītes krastus mūžam sargāt, mieru un drošību mīļajiem gādāt."**

"Es esmu tāds īsts cilvēks, un par jūru man lielākoties ir tikai ideālistiski un romantiski priekšstati, kam ar dzīves īstenību droši vien ir visai maz sakara. Tomēr man, esot uz kuģa, vienmēr ir tāda laba sajūta un vienlaikus arī lepnums par to, ka Latvijai ir sava armija un savi kuģi. Mani vienmēr ir tracinājušas runas, ka mēs esam maza valsts,



Mīnu kuģa M-08 "Rūsiņš" krustmātes iecelšana. Par kuģa krustmāti kļūst Elīna Egle. Piedalās Jūras spēku Flotiles komandieris jūras kapteinis Rimants Štraimatis.

ko tad mēs varam izdarīt... Jau Krišjānis Valdemārs vienreiz par visām reizēm pateica – nav maza valsts, ja tai ir jūra! Cik tad ilgi mēs paši sevi varam kodēt uz nevarību, nespējību, ciešanām! Dod Dievs katrai valstij tādus mežus, laukus un ūdeņus, kādi ir Latvijai," saka Elīna Egle, kura 2011. gada 10. augustā kļuva par mīnu kuģa M-08 "Rūsiņš" krustmāti. Jautāta, vai tas noticis likumsakarīgi, Elīna smaidot saka: "Grūti atbildēt, jo izvēlēties mani par krustmāti bija Jūras spēku ziņā, taču man tas bija pārsteigums. Pavisam nesen biju kļuvusi par krustmāti diviem maziem bērniem, un vēl pēc pāris mēnešiem man zvana, ka ar Jūras spēku komandiera pavēli esmu norikota par kuģa "Rūsiņš" krustmāti. Bija apjukums. Kādi tad ir kuģa krustmātes pienākumi, vai es tos spēšu godam pildīt?"

Patiesībā šajā dzīvē tāpat vien nekas nenotiek. Strādājot "Aldari" par sabiedrisko attiecību vadītāju, Elīnai jau notika pirmā nopietnākā iepazīšanās ar bruņoto spēku pārstāvjiem, kad ar "Aldara" atbalstu un aktīvu līdzdalību tika realizēts projekts "Ceļojums ar "Aldari" pa 57. paralēli", kurā viens no posmiem



bija brauciens uz Gotlandi ar Jūras spēku mīnu meklētāju kuģi "Namejs". Elīna toreiz uzsvēra, ka šī brauciena mērķis bija kopā ar medijiem apzināt un izdzīvot to dienu notikumus, kā tas bija – celties ar kuģi pāri jūrai, pārdzīvot bēgļu gaitas. "Tā mēs iezīmējām laikā un telpā to brīdi – likām krastā un jūrā pa 57. paralēli akmeņus, kas izvijās cauri visai Latvijai un Baltijas jūrai," atminas Elīna Egle. Toreiz brauciena laikā arī izveidojās draudzīgas attiecības ar Jūras spēkiem, un tieši tad Elīna arī pirmo reizi

uzzināja par krustmāšu tradīciju, par ko pastāstīja "Nameja" krustmāte uzņēmēja Lidija Gavrilova.

"No tādiem pienākumiem, protams, nedrīkst atteikties, tā ir liela uzticības lieta," pavisam nopietni saka Elīna Egle. "Krustmātes sūtība ir būt kopā ar kuģa komandu gan priekš, gan grūtībās, arī domās stiprināt komandas garu un vajadzības gadījumā būt par atbalstu. Senā kuģa krustmātes iecelšanas tradīcija liecina, ka arī mūsu Latvijas Kara flotes dibinātāji saprata, ka ir vajadzīgi tādi vēstnieki, kas sabiedrībā stāsta par Jūras spēkiem. Citviet pasaulē par kuģu krustmātēm parasti kļūst aristokrātes, kurām tiek uzticēta šī misija, bet Latvija to ir izdarījusi ļoti demokrātiski – mēs nākam no tik dažādām dzīves jomām: ir gan biznesa pārstāves, gan sabiedriskās, kultūras un izglītības darbinieces. Zināmā mērā mēs esam vēstneši, jo mūsu galvenais uzdevums ir stāstīt sabiedrībai par to, ko dara mūsu Jūras spēki un kādas ir aktualitātes. Jāatzīst, ka miera laikos, kādos dzīvojam līdz 2022. gada 24. februārim, tas bija īpaši aktuāli: kara taču nav, un ko tad tie Jūras spēki vispār dara? Mēs stāstījām – redziet, ir kuģi, kas piedalās glābšanas darbos, kas iet starptautiskajās misijās, un redziet, ir kuģi, kas tirdzniecības kuģiem nodrošina no mīnām brīvus ceļus. Cilvēki, to visu dzirdot, saprot – jā mums tiešām ir vajadzīgi Jūras spēki, mēs tiešām esam jūras valsts. Domāju, ka krustmātes šo savu misiju ir sapratušas un godam pilda."



## KRUSTMĀTES GODS PALIEK UZ MŪŽU

Par karakuģa krustmāti tiek iecelta izraudzītā persona ar Jūras spēku komandiera pavēli, un viņas tiesības un pienākumi ir noteikti speciālā nolikumā. Krustmātes tradicionāli kuģa komandai dāvina savu ģimetni, bet par atšķirības zīmi saņem baltu šalli ar Jūras spēku logo, tāpat tradicionāli krustmātes tiek aicinātas piedalīties visos Jūras spēku publiskajos pasākumos. Pašlaik Jūras spēkos ir ieceltas 26 kuģu krustmātes, kuras pārstāv dažādas profesijas, sākot ar vēsturniecēm, kultūras darbiniecēm, aktrisēm un dziedātājām līdz biznesa sievietēm un gleznotājām. Jāteic, ka tagad kuģa krustmāšu ir vairāk nekā kuģu, jo daži kuģi jau izņemti no aktīvās darbības.

Par vienu šādu gadījumu stāsta Jūras spēku hronika. Mīnu traleru M-01 "Viesturs" un M-02 "Imanta" karogi tika nolaisti un uzdāvināti kuģu krustmātēm un pēdējiem kuģu komandieriem. Komandas izformētas, aprīkojums un bruņojums demonstrēti. Tie ir pirmie Jūras spēku kuģi, kas tika nodoti utilizācijai. Liepājas ostas 84. piestātnē notika pirmā kuģu "izvadišanas" ceremonija atjaunoto Jūras spēku vēsturē, kurā piedalījās Jūras spēku personālsastāvs, bijušie kuģu komandieri un kuģu krustmātes.



Elīna Egle kopā ar JS kuģu krustmātēm.

"Viestura" krustmāte ir Inese Liepniece, "Imantas" – Ineta Kupše. "Skumīgs brīdis. Varu teikt tikai paldies, ka gandrīz 15 gadus bija gods būt par krustmāti," teica I. Kupše. "Ir jociņa sajūta, jo krustmātes goda statuss tiek piešķirts uz mūžu, taču sava kuģa, savas komandas, sava komandiera vairs nav. Turklāt kuģa vārds saglabājas, kas jau ir radījis pārpratumus. Man ir teikuši – redzēju ziņās par kuģi "Imanta", bet tu nebiji, bija cita krustmāte. Cilvēki jau nepievērš uzmanību borta numuriem un sarunā tos nelieto."

JS sastāvā tiešām ir jauni kuģi ar vecajiem vārdiem – mīnu meklētājs M-04 "Imanta", kura krustmāte ir Ilva Lutere, un mīnu meklētājs M-05 "Viesturs", krustmāte Iveta Kraule.

Arī Elīna Egle uzsver, ka joprojām komunicē un kopā sanāk visas krustmātes. "Kā saka Jūras spēkos, nav bijušo krustmāšu, jo tituls ir uz mūžu, tāpat uz mūžu paliek pienākums sabiedrībai vēstīt par mūsu Jūras spēkiem. Esam visdažādākajās dzīves un darbības jomās, kur nesam šo vēsti. Kad pirmo reizi satiec savu kuģa komandu, uzzini par viņu ikdienu, par to, cik šis darbs ir būtams, tad tajā



## JŪRAS SPĒKI



2022. gada Ziemassvētku pasākums  
par godu kuģu krustmātēm.



Elīna Egļe uzrunā svētku dalībniekus.

brīdī ieslēdzas krustmāte, jo tu saproti, ka tie cilvēki ar ļoti daudz ko riskē. Tā nav tikai skaista soļošana svētku parādē, tas ir darbs tālu projām no mājām, ar augstu risku un lielu atbildību. Tāpat tu apzinies, cik ļoti ir iesaistītas jūrnieku ģimenes, kuras uztraucas par savējiem un gaida viņus atgriežamies no misijām, kas reizēm notiek vairākus mēnešus. Ir krustmātes, kas nāk no jūrnieku dzimtām, tāpēc viņas lieliski saprot, ko nozīmē šis darbs. Pati nenāku no šādas dzimtas, nezinu, ko nozīmē būt jūrnieka meitai, mātai vai sievai, kad tuvie cilvēki daudzus mēnešus ir prom no mājām, bet arī es lieliski apzinos, cik tas ir

bīstami. Un tad tu spēj ļoti novērtēt tos līdzcilvēkus, kuri zināmā mērā nes upuri, atsakās no vienkāršas ikdienas un iespējas būt kopā ar saviem mīļajiem. Kovida laiks mums lieliski apliecināja, cik ļoti vērtīgs ir katrs kopā būšanas mirklis, un jūrnieku otrajām pusēm vislabāk ir saprotams šis kopā būšanas svarīgums. Krustmātes uzdevums ir būt tādām kā motivatoram, kurš istajā brīdī spēj pateikt pareizos vārdus, to, ka jūs tiekat sabiedrībā novērtēti, tas, ko jūs darāt, ir svarīgi. Mūsdienās, protams, ir tik daudz iespēju strādāt vieglāk, strādāt no mājām, bet viņi ir izvēlējušies šo grūto militārā dienesta ceļu.

Redzam arī to, ka Jūras spēkiem nemaz nav tik viegli atrast piemērotus speciālistus, jo grūto darbu ne katrs ir gatavs darīt un ne katrs tam ir piemērots, tāpēc mūsu pienākums ir vēl un vēlreiz apstiprināt, ka tas, ko viņi dara, sabiedrībai ir ļoti svarīgi. Ir krustmātes, kuras savus krustbērnus aicina uz savām pašvaldībām, izglītības un kultūras iestādēm, piemēram, Cēsu bibliotēku vai Spīdolas skolu Jelgavā, lai kopā īstenotu kādu projektu, sarīkotu talku vai



vēl kādu aktivitāti. Civilie cilvēki šādos pasākumos redz jūrniekus, viņu starpā notiek komunikācija, un tas visiem ir svētīgi. Tas vairs nav stāsts par to, ko esi gatavs darīt par algu, tas ir stāsts par to, ko esi gatavs darīt iekšējas nepieciešamības dēļ aiz laba prāta. Tas ir stāsts par sabiedrībai svarīgu darbu.”

## FLOTES MODERNIZĀCIJA – TĀ IR LABA ZIŅA

Laiks iet, tehnoloģijas attīstās, un pēdējos gados tas notiek īpaši strauji. Vai Jūras spēku iespējas, cilvēku un kuģu aprīkojums tiek līdzī laikiem? Jautāju Elinai Eglei, vai viņa kā krustmāte ir apmierināta ar sava krustbērna tehniskajām un tehnoloģiskajām spējām, un viņa pauž viedokli, ka Jūras spēkiem varbūt nav piešķirts tik liels resurss kā sauszemes spēkiem, bet arī Jūras spēku modernizācija turpinās.

“Pirmkārt jāteic, ka mums ir īpaši laimīgās krustmātes, jo viņas kļūva par krustmātēm pilnīgi jauniem kuģiem, un arī šo kuģu aprīkojums tiek pilnveidots, tie kļūst arvien jaudīgāki, un tā ir laba apņemšanās un laba ziņa.

Ir krustmātes arī vecākiem kuģiem, kas prasa pienācīgu uzturēšanu, un te jautājums ir industrijas pusē, kā tā šos kuģus spēj remontēt un atbalstīt. Arī es esmu laimīgā krustmāte, jo mans krustbērnš, mīnu meklētājs “Rūsiņš”, iet uz modernizāciju, tāpēc varu priecāties, no pušiem saņemot ziņas par modernizācijas gaitu. Tās, protams, ir labas ziņas.

Skatoties uz mūsu Jūras spēkiem Eiropas Savienības un NATO kontekstā, redzu, ka Jūras spēku flote spēj savai modernizācijai piesaistīt Eiropas Reģionālās



Viesītes novada pašvaldības vadītāja Daina Vītola ir viena no laimīgajām, jo kļūva par krustmāti jaunbūvētajam patruļkuģim “Skrunda”, ko Jūras spēki saņēma 2011. gadā.



attīstības fonda līdzekļus, lai aprīkotu floti ar sensoriem, sakaru sistēmām, navigācijas sistēmām, zemūdens platformām, un šajā ziņā tiešām ir ļoti dinamiska attīstība. Rīgas Tehniskā universitāte piedalās vienā no šiem Eiropas attīstības fonda projektiem, izstrādājot jaunus risinājumus atmiņēšanas jomā.

Mums, domājot par Jūras spēkiem, tradicionāli izveidojies priekšstats, ka tas ir kuģis, to mēs redzam, bet apslēpta paliek visa tā zinātne, kas ir šajā kuģī, jo tehnoloģiskos sasniegumus kuģu sistēmu aprīkojumā no malas nevaram redzēt, tāpēc nemaz nenojaušam, uz ko šis kuģis īstenībā ir spējīgs. Ekipējums ir



ļoti avancēts, un arī Latvijas zinātnieki un industrija iesaistās šī ekipējuma nodrošināšanā, tai skaitā arī pateicoties Eiropas projektiem, lai attīstītu Jūras spēku spējas. Pats kuģis ir tikai aisberga redzamā daļā, bet pamatā visam, protams, ir zināšanas. Pat veidojot grāmatiņu bērniem par Jūras spēkiem un domājot par tām lietām, kas jūrniekiem ir jāzina un jāsaprot, tu apjaut, cik plašas un specifiskas zināšanas ir jāapgūst un cik unikāls cilvēks ir jūrnieks, kurš to visu ir apguvis.

Elektronika, matemātika, ģeogrāfija, vēsture, specifiskās jūras lietas plus fiziskā attīstība un garīgā noturība – tas viss ir nepieciešams, lai kļūtu par jūrnieku.”

## DEVĒJA PRIEKS

Jūras spēku flotiles mīnu meklētāja “Viesturs” komanda kuģa trešajā dzimšanas dienā 2010. gadā, atzīmējot svētkus, aizsāka jaunu tradīciju – kociņu stādīšanu. Ideja par to, ka dzimšanas dienu varētu atzīmēt šādā veidā, radās kuģa krustmātei Ivetai Kraulei. Doma bijusi kociņus stādīt Jūrmalas parkā, taču pašvaldība šo ieceri toreiz noraidījusi, tāpēc nolemts tos stādīt turpat Mācību centra teritorijā. Togad “Viestura” komanda iestādījusi piecas priedes, un šim skaitam bijusi simboliska nozīme: pirmkārt, “Viestura” borta numurs ir M-05, un, otrkārt, kuģa īstā dzimšanas diena ir 5. septembris. Iesvētot jauno stādījumu, kapelāns Viesturs Kalniņš todien teica, ka līdz ar šiem pieciem kociņiem Jūras spēkos dzimst jauna tradīcija: turpmāk ikviena kuģa dzimšanas dienā nāks klāt atkal jauni kociņi, līdz tajā vietā kuplos aleja, kas nosaukta par Jūrnieku aleju.

Tradīciju iedzīvināja kuģa krustmāte, tikai dažas priedītes lika pamatu Jūrnieku alejai, un tas ir tas garīgais un pārlaicīgais devums, kas, iesēts auglīgā augsnē, sakņojies vēsturē, augļus turpina briedināt pēc desmit un simt gadiem. Arī Elīna runā par lietām, kas stāv pāri ikdienišķi sadzīviskām rūpēm un kur kopā savijas kaut kas lielāks. Tā ir vēlme dot.



“2022. gadā atzīmējām atjaunoto Jūras spēku trīsdesmit gadu jubileju. Kuģu krustmātes, protams, tika aicinātas un šajā svētku laikā tik ļoti aprūpētas, ka gluži dabiski radās vēlme arī mums kaut ko dot pretī. Spriedām, kas tas varētu būt un ko tad mēs varētu dāvināt? Prātā ienāca doma, ka ļoti svētīgi būtu pievērst uzmanību nākamajiem jūrniekiem, tiem, kuri pagaidām vēl ir pirmskolas vecumā. Mēs taču redzam, ka jau šodien Jūras spēki izjūt speciālistu trūkumu, reizēm pat grūti nokomplektēt komandu, un puīši raujas pa diviem trijiem kuģiem, tāpēc svarīgs ir jautājums, kā veidot to nepieciešamo ataudzi? Saliekot kopā manu pieredzi no pirmskolas pedagoģijas laikiem ar esošajām zināšanām militārās industrijas jomā, dzima doma veidot aktivitāšu grāmatiņu pirmskolas vecuma bērniem, jo tieši šis ir tas laiks, kad ļoti strauja ir bērnu attīstība. Tas ir laiks, kad bērni sāk sapņot un izvēlēties savu nākotnes ceļu, tās ir pirmās sarunas ar vecākiem, kas es būšu un kas gribētu būt, bet vecākiem tā ir pirmā iespēja pamanīt savu bērnu intereses un spējas, atklāt viņu talantus. Doma bija dzimusi, un pārējās krustmātes man teica – nu, tad dari! Tagad jau ar Jūras spēkiem ir izveidota grāmatiņas pamata bāze, notiek darbs ar mākslinieci pie vizuālā koncepta. Tas tiešām ir ļoti radošs darbs, jo mēs vēlamies, lai šī grāmatiņa, komunicējot bērniem un vecākiem, atmodinātu un iesaistītu visas maņas, lai tas nebūtu tikai darbs ar zīmuli, bet paralēli rosinātu ļoti daudzas ierosmes gan bērniem eksperimentēt un darboties vieniem, gan vecākiem runāt ar saviem bērniem. Es pat gribētu teikt, ka šī grāmatiņa varētu rosināt arī Izglītības un zinātnes ministriju savādāk paskatīties uz bērnu izglītības lietām, jo šķiet, ka izglītības sistēma vēl nav pamanījusi, ka bērni ir daudz gudrāki un viņiem jādod daudz vairāk. Pirmā būs grāmatiņa par Jūras spēkiem, bet pavisam būs piecas grāmatiņas, katram Latvijas Bruņoto spēku veidam pa vienai, vispirms karavīru ģimenēm, un tad jau tālāk redzēsim. Svarīgi, lai jau pirmskolas vecumā zēni un meitenes saprastu, ka karavīram jābūt ļoti izglītotam un gudram un ikvienam no viņiem ir iespējas par tādu kļūt.”

## DODOT GŪTAIS NEATŅEMAMS

Kā jau Elīna teica, Jūras spēku karavīri ļoti rūpējas par savām kuģu krustmātēm. Kuģu krustmātes tiek aicinātas uz svinīgiem un atceres pasākumiem, kurus rīko Jūras spēku Flotile, un katru gadu kuģu krustmātes Ziemassvētkos sapulcējas, lai apspriestu aizvadītajā gadā paveikto un turpmākās sadarbības iespējas ar Jūras spēku Flotili.



Vera Gribača-Valtere ir klāt Jūras spēku svētku reizē.



## JŪRAS SPĒKI



Ciemos pie Veras  
Gribačas-Valteres.

Bet pirmajai gods kļūt par kuģa krustmāti bija aktrisei Verai Gribačai-Valterei, viņa par kuģa KA-01 "Kristaps" krustmāti tika nominēta 1993. gada februārī.

"Mūsu vidū ir arī krustmātes, kuras ir uz slimības gultas, tāpēc domājam arī par to, kā varam parūpēties par pašām krustmātēm. Ļoti sirsnīgi un aizkustinoši bija, kad Jūras spēki devās uz pansionātu pie Veras Gribačas-Valteres viņas dzīves jubilejā. Ne tikai viņai, bet visiem pansionāta iemītniekiem Jūras spēku orķestris sniedza koncertu un radīja īpaši svinīgu sajūtu. Tas bija apliecinājums, ka te, pansionātā, ir viens ļoti spēcīgs cilvēks, kurš ļoti daudz ir devis mūsu sabiedrībai. Saņemot tādu pagodinājumu, tas, protams, ir novērtējums cilvēka darbam," stāsta Elīna.



Atvadoties no Patruļkuģu eskadras Krasta  
apsardzes kuģa KA-07 "Ausma" krustmātes  
Klāras Radziņas, Jūras spēku pārstāvji pie  
Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja  
pēdējo reizi izrādīja viņai cīņu.

2019. gada Ziemassvētkos aizsākta jauna Flotiles tradīcija – katru gadu apciemot citu Jūras spēku kuģa krustmāti. Kad vairs nebija spēkā Covid ierobežojumi, 2021. gadā Jūras spēku patruļkuģa P-08 "Jelgava", kam nosaukums dots par godu nozīmīgam vēsturiskam brīvības cīņu notikumam Jelgavā – atbrīvošanas operācijai no Bermonta karaspēka, komanda, svinot kuģa astoto dzimšanas dienu, devās ciemos pie kuģa krustmātes Intas Englandes, Jelgavas valstspilsētas pašvaldības iestādes "Kultūra" vadītāja vietnieces.



Jūras spēki atvadās no kuģa "Saule" krustmātes kopš 1994. gada Ilzes Bernsones.





Kuģa P-08 "Jelgava" krustmāte Inta Englande stāsta, ka kopš atbildīgā stātusa saņemšanas 2013. gadā viņa regulāri sazinās ar kuģa komandieri, lai noskaidrotu, kā patruļkuģim un tā apkalpei klājas, tāpat ir klāt nozīmīgos pasākumos un kuģa jubilejās.

Neviens nedzīvo saules mūžu, arī kuģu krustmātes dodas mūžībā, un arī šādos brīžos klāt ir Jūras spēki, pavaddot viņas pēdējā gaitā.



Jūras spēku flotiles Mīnu kuģu eskadras štāba un apgādes kuģis A-53 "Virsaitis" un kuģa komanda sagādāja pārsteigumu kuģa krustmātei Vītai Jermolovičai, ierodoties viņas darbavietā Rīgas Tūrisma un attīstības birojā "Live Riga", lai sveiktu viņu dzimšanas dienā. Vīta Jermoloviča ir viena no pirmajām kuģa krustmātēm, kas krustmāšu saimē tika uzņemta 2003. gadā, Jūras spēku flotilei saņemot kuģi "Virsaitis".

## SAITE IR VAIRĀK GARĪGA UN EMOCIONĀLA

Krustmātes ar savējiem kopā ir bijušas priekos un bēdās, un tieši tā, klātesot krustmātēm, ir veidojusies Jūras spēku jaunāko laiku vēsture. Arī katrai krustmātei ir savs stāsts un katra te nākusi savā laikā. Tās, kuras par kuģa krustmātēm kļuva Jūras spēku dibināšanas pirmsākumos, reizēm saviem krustbērniem dāvināja pavisam praktiskas lietas, jo tādi bija laiki, noderēja arī tējkanna vai kafijas servīze. Tagad tas vairs nav nepieciešams, jo sadzīves lietas ir sakārtotas, tāpēc, kā saka Elīna, krustmātēm vairāk jādomā par garīgām vērtībām.

"Katra krustmāte ir personība un savā ikdienas darbā dod labumu savai valstij. Senie latvieši par krustvecākiem saka, ka tie ir cilvēki, kuri uguni sauja var nest, un tikai tādus cilvēkus ņēma par krustvecākiem. Mēs esam stipras sievietes, un esam tās, kuras Jūras spēki ir izvēlējušies. Krustvecāku uzdevums ir vairāk ar garīgo saturu un padomu piepildīt jūrnieku ikdienu un iedrošināt uz lielākām ambīcijām un augstākiem mērķiem.

Uz mana kuģa var būt līdz pat četrdesmit jūrnieku, bet ikdienā viņu nav tik daudz, jo, kā jau minēju, puīši kā labi speciālisti ir ļoti pieprasīti, reizēm pieslēdzas citu kuģu komandu maiņās. Parasti ar visu kuģa komandu iznāk satikties varbūt tikai reizi gadā, parasti uz Valsts svētkiem, bet ir bijušas arī cita veida tikšanās. Piemēram, komandai esmu vadījusi kārtīgu semināru par tādu tēmu kā sarunu vešana, kas ir ļoti svarīga sadzīvē, mājās, uz kuģa ar komandas



## JŪRAS SPĒKI

biedriem vai komandieriem, strādājot ar sabiedrotajiem. Kārtīgi pastrādājām kopā, un tas deva praktisku labumu. Savukārt puīši vienos Valsts svētkos uz kuģa vārīja kārtīgu zupu.

Gada nogalē uz Ziemassvētku laiku Jūras spēku komandieris Māris Polencs bija sarīkojis skaistu pasākumu, kas jau kļuvis par tradīciju. Šajā reizē tikšanās tiešām bija burvīga, jo kuģu komandieri stāstīja par to, kas gada garumā noticis. Tās bija kārtīgas prezentācijas, tāda kā gada atskaite, pat tas, cik kilometru katrs kuģis ir nobraucis. Katra krustmāte varēja sajusties gandarīta par sava kuģa veikumu.

Liels prieks, ka manam kuģim notiek modernizācija, aprīkošana ar zemūdens droniem, kas ir elitāras tehnoloģijas, ar kurām strādā mūsu Jūras spēku puīši, un tas ir aprīkojums, lai varētu drošāk un efektīvāk veikt atmiņēšanas darbus. Daudziem civilajiem ir pārsteigums, ka Jūras spēki nav tikai ar svētku karodziņiem noformēti kuģi vai svētkos parādes formās soļojoši karavīri, ka tas ir nopietns praktisks darbs, lai mūsu tautsaimniecība varētu funkcionēt un lai visi kuģi varētu droši un mierīgi kuģot.

Bet ir lietas, ko vārdos nevar pateikt. Prātā nāk kāds vakars, kad pēc darba dienas ir nogurums, rokas nolaidušās, bet tad atceros, ka ledusskapī stāv alus pudelē. Jūras spēki savā trīsdesmit gadu jubilejā visiem dāvināja alus pudeli ar savu simboliku. Pudele kādu pusgadu jau bija nostāvējusi ledusskapī, un tieši tajā vakarā nodomāju – šovakar man tas aliņš noderēs, stāvot būs gana salds palicis. Ielēju glāzē un aizsūtīju kuģa komandierim bildi, ka spēcinos ar viņu dāvāto alu, bet viņš man pretim sūta bildi, ka viņi ap desmitiem vakarā pabeiguši darbu, ko veica kopā ar Francijas kompāniju pie dronu uzstādīšanas. Saprotu, ka tajā vakarā esam viens par otru domājuši. Un rokas vairs nebija nolaidušās, biju par viņiem priedzīga, jo redzēju puīšu smaidīgās sejas un viņu prieku, neskatoties uz decembra dzestro vēju.

Un tad tu domā, kurā brīdī kurš no mums viens otram ir lielāks atbalsts, jo tā saite starp krustmāti un kuģi nav tik daudz fiziska, bet vairāk garīga un emocionāla.

Karš Ukrainā ir vēsturisks brīdis, kas mums liek saprast, cik svarīga un vajadzīga ir savas valsts aizstāvēšana. Noteikti atkal pienāks laiks, kad varēsīm atslābt, varbūt liksies, ka ir lieli miera laiki un aizsardzība nav tik vajadzīga, un tad mūsu uzdevums būs atgādināt, cik svarīga tā tomēr ir. Tagad visiem šī sarunā ir, tāpēc mums šis laiks ir jāizmanto, lai paši kļūtu spēcīgāki un nevienam nerastos pat vēlme mums uzbrukt.”■

Anita Freiberga

## **Kas sekos aplauzienam?**

Par 2022. gada lielo *aplauzienu* var uzskatīt ostu pārvaldības modeļa ieviešanu, pareizāk sakot, neieviešanu, ar ko tagad būs jātiek galā vairs ne bijušajam satiksmes ministram Tālim Linkaitam, bet esošajam Jānim Vitenbergam. Rīgas ostai un Ventspils ostai no 2023. gada 1. janvāra vajadzēja sākt darbu kapitālsabiedrības statusā, kā to paredz Ostu likums, tomēr tas nenotiek, jo nekvalitatīvā likuma redakcija ir sekas iepriekšējās koalīcijas ultimātam – ostu reformu par katru cenu!

Ļoti iespējams, ka reforma bija vajadzīga, bet likumu nevar mainīt viena cilvēka dēļ, un viena cilvēka dēļ nevajag rosināt reformas, kā tas šoreiz ir noticis.

Un galvenā atziņa: kapitālsabiedrība pati par sevi nav nekas labs vai slikts, pareizs vai nepareizs. Drīzāk svarīgi ir citi jautājumi: kāds ir Latvijas ostu darbības mērķis, kāda ir ostu stratēģija un ko valsts no ostām vispār sagaida? Juridiskais statuss vien, kā to paredz likums, nesniedz atbildes uz visiem šiem jautājumiem un neko nemaina.



# STĀJIES SPĒKĀ JAUNAIS OSTU LIKUMS

Centrālās vēlēšanu komisijas oficiālā informācija liecina, ka parakstu vākšana pret Ostu likuma grozījumiem noslēdzās tikai ar 5% no tautas nobalsošanas ierosināšanai nepieciešamā parakstu skaita. Līdz ar to likums var stāties spēkā un Satiksmes ministrijas virzītie un Saeimas galīgajā lasījumā pieņemtie grozījumi Ostu likumā var tikt īstenoti, sākot Rīgas un Ventspils ostu pārvaldības modeļa maiņu.

Pirms Saeimas lēmuma plašas diskusijas par plānoto reformu un tās mērķiem ilga gandrīz divus gadus. Pēc tam, kad Saeima 10. februārī apstiprināja likuma grozījumus, no šā gada 10. marta līdz 8. aprīlim notika deputātu rosināta parakstu vākšana referendumam, lai grozījumus atceltu, taču balsu skaits pret likuma grozījumiem bija ļoti mazs.

Saeimas opozīcijas deputātu ierosinātā parakstu vākšana nodokļu maksātājiem ir izmaksājusi vairāk nekā 800 tūkstošus eiro. “Šāda apmēra valsts finansējumu esošajā ģeopolitiskajā situācijā varēja izmantot lietderīgāk. Ir pamats domāt, ka patiesais šā ierosinājuma mērķis ir bijis aizkavēt Saeimas vairākuma rosinātās pārmaiņas Ventspils un Rīgas ostās,” komentē satiksmes ministrs Tālis Linkaits, norādot, ka ostu reformas mērķis ir izskaust iepriekš nereti konstatēto praksi, kad atsevišķi politiķi, pašvaldību un pat valdību vadītāji ostās ir īstenojuši savas intereses.

Jaunais likums nosaka Rīgas un Ventspils ostu pārveidošanu par kapitālsabiedrībām. “Ostu attīstības ceļš ir akciju sabiedrību izveide ar profesionālu vadību, kā rezultātā ostas kļūtu par pelnošiem uzņēmumiem, nevis politisku

interesešu organizācijām,” uzsver satiksmes ministrs. “Ostu pārvaldības maiņa nozīmē ne tikai juridiskas izmaiņas, bet arī domāšanas maiņu, ostās veidojot skaidru korporatīvās pārvaldības struktūru ar biznesa plānu, komerciāliem mērķiem un profesionālu darbību gan izmaksu samazināšanā, gan jaunu darbavietu radīšanā.”

Ventspilī jau ir izveidota akciju sabiedrība “Ventas osta”, savukārt Rīgā ir jāveido jauna kapitālsabiedrība. Atbilstoši likuma grozījumiem kapitālsabiedrības akcijas nav atsavināmas vai



Ceļā uz Rīgas ostu.



iekļājamās un var pie-derēt arī pašvaldībām, tādēļ ir būtiska pašvaldību iesaiste ostu pārvaldībā, kuras līdzšinējās diskusijās pau- dušas lielu interesi par pašvaldību lomu ostās.

Ostu likums paredz, ka līdz šī gada 1. sep- tembrim Ministru ka- binetam jāpieņem lēmums par līdzdalību

kapitālsabiedrības dibināšanā Rīgas ostas pārvaldīšanai, savukārt līdz 2022. ga- da 31. decembrim jāpabeidz viss transformācijas process un jālikvidē Rīgas un Ventspils brīvostu pārvaldes. Šo procesu nodrošināšanai MK izveidos likvidā- cijas komisijas, kas veiks ostu pārvalžu materiālo, finanšu līdzekļu un saistību inventarizāciju, nodrošinās ostu pārvalžu saistību (tiesību un pienākumu) un mantas, apgrūtinājumu, kredītsaistību nodošanu kapitālsabiedrībām. Lai to īstenotu, ievērojams darbs jau ir paveikts.

Satiksmes ministrija ir izveidojusi darba grupas, to darbā iesaistot visas ie- interesētās puses. Sāktas pārrunas ar pašvaldībām, izstrādāti līdzdalības izvēr- tējumi, kas jau ir saskaņošanas procesā ar Konkurences padomi. Tāpat ostu pārvaldes jau gatavojas īpašumu novērtēšanai, ir izstrādāti priekšlikumi akcio- nāru līgumiem un speciālai MK instrukcijai, kā valsts puses kapitāldaļu turētāji nodrošinās savstarpējo koordināciju uz akcionāru sapulcēm. Jau tuvākajā laikā varēs sākt kapitālsabiedrību amatpersonu atlases procedūras un veikt pārējos reformas ieviešanai nepieciešamos soļus.

Likums paredz, ka pašvaldības, kuru teritorijās ir mazās ostas, ir tiesīgas vei- dot kapitālsabiedrības to apsaimniekošanai. Saskaņā ar SM ekspertu vērtēju- mu tā ir laba iespēja pašvaldībām ieviest progresīvu korporatīvās pārvaldības modeli arī mazajās ostās, kas pavērs iespēju veicināt to konkurētspēju.

Lai gan likums paredzēja, ka jaunais ostu pārvaldības modelis stāsies spēkā līdz 2022. gada 31. decembrim, tomēr tā tas nenotika, jo bija pārlietu daudz neskaidrību, piemēram, kā novērtēt mantu, finanšu plūsmu un vēl daudzas ci- tas neskaidrības, tāpēc Saeima atbalstīja grozījumus Ostu likumā, kas paredz līdz 2023. gada 31. decembrim pagarināt termiņu Rīgas un Ventspils brīvostu pārvalžu likvidācijai. "Apvienotā saraksta" deputāti norādīja, ka turpinās dis- kusijas par ostu pārvaldības reformas īstenošanu, tostarp pašvaldību iesaisti šajā procesā.■



Ceļā uz Ventspils ostu.



# LATVIJAS OSTĀS PIEAUDZIS KRAVU APJOMS

**Saskaņā ar Satiksmes ministrijas (SM) apkopotajiem datiem kravu apgrozījums Latvijas ostās 2022. gadā salīdzinājumā ar 2021. gadu pieaudzis par 15,2%. Kopējais ostu kravu apgrozījums sasniedza 48,1 miljonu tonnu, to veicināja pozitīvs kāpums ogļu, konteineru, ro-ro un kokmateriālu kravu segmentā. Ogļu kravu apgrozījums salīdzinājumā ar 2021. gadu pieaudzis 4,8 reizes, konteinerkravu kāpums bijis par 9,5%, ro-ro kravu segmentā apgrozījums sasniedzis 9,9% pieaugumu, savukārt kokmateriālu kravu apgrozījums kāpis par 9,4%.**



Pateicoties tam, ka Latvijas ostām ir atbilstoša infrastruktūra ogļu uzglabāšanai un pārkraušanai, tās spējušas piesaistīt ogļu kravas no jauniem reģioniem – Kazahstānas, Āfrikas un citām vietām. No 2022. gada augusta pieprasījums Eiropā pēc

ogļēm no citiem tirgiem ir palielinājies saistībā ar Eiropas Savienības sankcijām Krievijas ogļu importam.

Lielākais kravu apgrozījums bijis Rīgas ostā, sasniedzot 23,5 miljonus tonnu, salīdzinājumā ar 2021. gadu apgrozījums bija par 9,4% lielāks. Apgrozījuma pozitīvo tendenci noteica pārkrautās ogļu un konteineru kravas. Ventspils ostā kravu apgrozījums pieaudzis, pateicoties pārkrautajām naftas produktu, ogļu un ro-ro kravām. Kopējais apgrozījums salīdzinājumā ar 2021. gadu pieauga par 33,1% un sasniedza 14,7 miljonus tonnu. Savukārt Liepājas ostā apgrozījuma pieaugumu veicināja labības un ro-ro kravu kāpums. Liepājas osta 2022. gadā sasniedza vēsturiski lielāko apjomu, pārkraujot 7,6 miljonus tonnu kravu, kas ir pieaugums par 7,8%, salīdzinot ar 2021. gadu.

Līdztekus kravu apgrozījuma pieauguma nodrošināšanai ostas 2022. gadā turpināja attīstīt jaunus projektus. Rīgas osta plāno Spilves plāvēs attīstīt lielāko saules paneļu parku Latvijā. Arī Ventspils brīvdosta noteikusi vairākus zemes gabalus, kuros īstenojama saules enerģijas parku attīstība. Savukārt Liepājas



SEZ plāno bijušās rūpnīcas “Liepājas metalurģs” teritorijā īstenot mūsdienīgu ilgtspējīgu un daudzfunkcionālu industriālo parku.

Tāpat kā ostas, arī dzelzceļš pielāgojas jaunajai ģeopolitiskajai realitātei. 2022. gadā kopējais kravu apgrozījums dzelzceļā bija 21,5 milj. tonnu, kas ir tikai par 1,7% mazāk nekā gadu iepriekš. Tranzīta pārvadājumi pieauga par 3%, bet tranzīts caur ostām par 22,2%. Pieaugums lielākoties skaidrojams ar to, ka dzelzceļa nozare ir spējusi piesaistīt kravas no jauniem mērķtirgiem – Kazahstānas un Uzbekistānas, kur kravu apjomi ir būtiski palielinājušies. Vairākkārt pieauguši ogļu un rūdas kravu pārvadājumi.

Iekšzemes kravu pārvadājumi pa dzelzceļu 2022. gadā saruka par 13,8% – līdz 1,7 milj. tonnu. “Latvijas dzelzceļš” sniedz maksimālu atbalstu vietējiem kravu īpašniekiem un eksportētājiem gan nepieciešamā ritošā sastāva nodrošināšanā, gan pārvadājumu veikšanā. Sekmīgi nodrošināti pārvadājumi pagājušā gada graudu sezonā lauksaimniekiem. Saskaņā ar “Latvijas dzelzceļa” veikto izpēti iekšzemes pārvadājumu potenciāls ir 4,2 milj. tonnu gadā, pamatā tādās kravu grupās kā graudi, koksnes šķelda, granulas, kokmateriāli, cements u.c.■

SM informācija



# SATIKSMES MINISTRIJA PALĪDZ UZŅĒMĒJIEM ATVĒRT DURVIS

**Satiksmes ministrijas apkopotie dati liecina, ka 2022. gadā kravu plūsmu vēl būtiski neietekmēja Krievijas sāktais karš Ukrainā un pret Krieviju un Baltkrieviju noteiktās starptautiskās sankcijas. Satiksmes ministrija prognozē, ka turpmāk politiskā situācija negatīvi ietekmēs ostu darbību.**



Elīna Luca, Tālis Linkaits, Uldis Reimanis.

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits: "Satiksmes ministrija strikti iestājas par sankciju ievērošanu. Mēs kopā ar citām Baltijas valstīm un Poliju esam iestājušies par stingrākām sankcijām pārvaldījumu jomā. Ja Eiropas Savienība lems par kādu jaunu ierobežojumu ieviešanu, Latvija nekavējoties šo lēmumu īsteno dzīvē."

Komentējot naftas produktu un ogļu kravu apgrozījumu ostās, satiksmes ministrs uzsver, ka Eiropas Savienības noteiktais importa ierobežojums Krievijas izcelsmes oglēm un citiem cietajiem fosilajiem kurināmajiem tranzīta nozari ietekmēs turpmākajos mēnešos, savukārt, kamēr sankcijas nav skārušas naftas produktu eksportu no Krievijas, šajā ziņā būtiska ietekme vēl nav gaidāma.

Jau tagad ir skaidrs, ka Krievijas agresīvā kara dēļ pret Ukrainu radikāli mainījusies ierastā kārtība un gadiem veidotā politika. Krievija vienmēr tika uzskatīta par svarīgu stratēģisko partneri, tāpat lielas cerības tika saistītas ar Latvijas un Baltkrievijas sadarbību, bet tagad šie tirgi praktiski ir slēgti. Vēl tikai 2021. gada novembrī, kad Maskavā notika Krievijas transporta nedēļa, Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks ULDIS REIMANIS pasākuma ietvaros piedalījās Krievijas transporta ministra J. Dītriha rīkotajās lietišķajās brokastīs transporta ministriem un biznesa pārstāvjiem, kuru laikā apsprieda maģistrālās infrastruktūras modernizācijas un paplašināšanas kompleksā plāna realizācijas gaitu un ar to saistītos jautājumus, bet tagad viņš uzskata, ka šo plānu īstenošana nav iespējama.

Jau tagad ir skaidrs, ka Krievijas agresīvā kara dēļ pret Ukrainu radikāli mainījusies ierastā kārtība un gadiem veidotā politika. Krievija vienmēr tika uzskatīta par svarīgu stratēģisko partneri, tāpat lielas cerības tika saistītas ar Latvijas un Baltkrievijas sadarbību, bet tagad šie tirgi praktiski ir slēgti. Vēl tikai 2021. gada novembrī, kad Maskavā notika Krievijas transporta nedēļa, Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks ULDIS REIMANIS pasākuma ietvaros piedalījās Krievijas transporta ministra J. Dītriha rīkotajās lietišķajās brokastīs transporta ministriem un biznesa pārstāvjiem, kuru laikā apsprieda maģistrālās infrastruktūras modernizācijas un paplašināšanas kompleksā plāna realizācijas gaitu un ar to saistītos jautājumus, bet tagad viņš uzskata, ka šo plānu īstenošana nav iespējama.

**– Situācija ir radikāli mainījusies, tāpēc jādomā, ko tālāk darīt. Kādi ir varianti?**





– Diemžēl kaimiņus neizvēlas, un mums ar to ir jāsadzīvo. Viennozīmīgi esam par to, ka transporta koridori, kas saistīti ar agresoru Krieviju, ir jāmaina un jāskatās, kādi virzieni ir iespējami un kā varam nodrošināt kravu piegādi. Saprotams, ka reāla-



jā situācijā tas var būt dārgi, bet tai pašā laikā esmu pārliecināts, ka katra valsts darīs visu iespējamo, lai ne tikai saglabātu brīvību, bet arī kļūtu neatkarīga apgādes ziņā. Krievija pēdējos divdesmit gadus vienmēr ir atkārtojusi, ka Latvijas ostas ir tikai papildinājums tās ostu jaudām. Gandrīz visos Krievijas projektos bija iestrādāts, ka Sanktpēterburgas ostā tiek būvētas jaunas piestātnes, kas Krievijai ļaus kļūt pilnīgi neatkarīgai no Eiropas. Nav tā, ka Latvijas tranzīta nozare un Latvijas ostu uzņēmēji to tikai tagad pēkšņi uzzināja, tas sen bija skaidri zināms, bet karš punktu visam pielika daudz ātrāk, nekā tas būtu noticis miera apstākļos. Šā gada pirmajos četros mēnešos kravu apgrozījums ir palielinājies, salīdzinot ar to pašu laika posmu pagājušajā gadā, un tam ir loģisks skaidrojums – kravu īpašnieki cenšas izvest savas kravas, kamēr nav stājušās spēkā sankcijas un stingri ierobežojumi attiecībā uz Krievijas kravām.

Kas būs tālāk? Domāju, ka saistībā ar Krieviju kaut kas varētu mainīties ne ātrāk kā tuvākajā desmitgadē. Neaizmirsīsim, ka mums ir robeža ar Krieviju un Baltkrieviju, un kravām taisnākais ceļš uz mūsu ostām ir pa sauszemi – pa autoceļiem un dzelzceļu. Protams, vajag skatīties dažādus virzienus, ko tagad arī darām.

**– Daudzu gadu garumā liels darbs ieguldīts kontaktu veidošanā ar Centrālās Āzijas valstīm – Uzbekistānu un Kazahstānu, bet ko tad, ja Krievija tagad aizver ceļu šo valstu tranzitkravām?**

– Pašlaik tranzīts joprojām var notikt, Uzbekistānas un Kazahstānas kravām ceļš ir atvērts. Mums bija tikšanās ar Kazahstānas pusi, kuras laikā vienojāmies par Kazahstānas ogļu un rūdas transportēšanu caur Rīgas un Ventspils ostām. Ar to vēlos uzsvērt, ka darbs šajā virzienā notiek nepārtraukti. Kazahstānas un Uzbekistānas virzienā vedam medicīnas preces, izejvielas, kas saistītas ar farmācijas rūpniecību, iekārtas un jaunās tehnoloģijas, bet no viņu puses nāk ogles, rūda, ķīmikālijas, sāļi, bet domājam, ka preču sortiments vēl mainīsies.

Kazahstānas rūpniecības un infrastruktūras attīstības ministrs Kairbeks Uskenbajevs 29. martā valdības sēdē paziņoja, ka Kazahstāna plāno pārorientēt eksporta un tranzīta kravas uz Latvijas ostām un pa Transkaspijas



transporta maršrutu, kuru savienojumam ar Eiropas Savienību Kazahstāna veido kopā ar Azerbaidžānu, Gruziju un Turciju.

Uskenbajevs teica, ka izstrādājuši alternatīvus maršrutus un koridorus eksporta un tranzīta kravu pārvadājumiem, paskaidrojot, ka viņa vadītā ministrija strādā, lai novērstu piegāžu ķēžu pārrāvumus, eksporta kravas pārorientējot uz Latvijas ostām – Liepāju, Rīgu un Ventspili, kā arī pa Transkaspijas starptautisko transporta maršrutu.



Ja runājam par robežas iespējamu slēgšanu tranzīta kravām, ir jābūt ļoti spēcīgiem argumentiem, lai šo ceļu aizvērtu, jo ne jau tikai ogles tiek pārvadātas, notiek dažādu preču apmaiņa. Arī pandēmijas laikā robežas preču aprītei bija atvērtas, un tikai loģiski, ka tā tam

vajadzētu būt arī turpmāk. Pieļauju, ka kādā brīdī varētu noteikt kādus dzelzceļa kravu pārvadājumu ierobežojumus, bet autopārvadājumiem vajadzētu turpināties. Protams, Kazahstānas un Uzbekistānas virziens Latvijai ir interesants, tāpēc domāju, ka tas turpinās attīstīties, bet visas darbības, kas saistītas ar Krieviju, tagad ir apturētas. Diemžēl esam tādā situācijā, ka mums blakus ir imperiālistiska valsts ar savām teritorijas paplašināšanas tieksmēm un ambīcijām, ar nežēlīgu uzbrukumu kaimiņu un brāļu tautai. Nevienu normālu cilvēku nevar atstāt vienaldzīgu tās zvērības un vardarbība, ko Krievija īsteno pret Ukrainu. Cik tas ir atkarīgs no mūsu nozares, tad visi ierobežojumi, kas noteikti pret Krieviju un Baltkrieviju, tiek pilnībā ievēroti.

Šajā situācijā ir ļoti labi, ka tiek attīstīts "Rail Baltica" projekts, kas mūs savienos ar Eiropu.

**– Latvijas ostās tika apstrādātas arī Ukrainas kravas.**

– Mums bija ļoti laba sadarbība ar Ukrainu, caur Latvijas ostām tika pārkrauti Ukrainas graudi un eļļas, arī citas preces, bet tagad, kara apstākļos, nav iespējama kravu pārvietošana, jo Ukrainā ir saspridzinātas stacijas un slīdes. Kara dēļ ir pārtrūkušas visas piegādes ķēdes, tāpēc cenšamies risināt problēmas.

**– Esat ticis ar Francijas vēstnieci Latvijā, lai runātu par sadarbības iespējām. Ar kādiem pakalpojumiem Latvija var ieinteresēt vecās Eiropas valstis?**

– Ar jebkuru lietu, kas nav Francijai, un otrādi. Piemēram, Francija no savas puses piedāvā mobilitātes nodrošināšanu "Rail Baltica", tiek izskatītas



operatoru piesaistes iespējas šim projektam. Mums ir svarīgi, lai "Rail Baltica" koridoru nākotnē pārvaldītu kāds no stiprajiem operatoriem, jo šeit, lai nodrošinātu augstākā līmeņa drošību, tiešām būs nepieciešama profesionāla pārvaldības sistēma, kādu var nodrošināt Spānija, Francija vai Vācija.



Protams, šajā gadījumā mēs nevaram runāt par lielām kravām un lieliem kravu apjomiem, bet ir jārunā ar ikvienu iespējamo sadarbības partneri arī par neliela apjoma tirdzniecību. Līdz šim esam bijuši tendēti runāt un novērtēt lielus kravu apjomus, kas, nenoliedzami, ir svarīgi Latvijai, bet reizēm svarīgāka ir pati sadarbības iespēja, kaut arī nelielos apjomos.

**– Savādāk ir ar Ķīnu. No tās puses tika gaidīti iespējami lielāki kravu apjomi, taču tagad Ķīna attiecībā pret Krieviju ieņem drīzāk atbalstošu pozīciju, kas civilizētajai pasaulei varētu būt nepieņemama.**

– Es gan neteiktu, ka Ķīna sliecas atbalstīt Krieviju. Politiski Ķīna ieņem drīzāk neitrālu pozīciju. Sprotot, ka Krievijai tiek noteiktas sankcijas, Ķīna nekādā gadījumā negribētu nokļūt zem sankcijām, jo tai ir svarīgs ASV un Eiropas tirgus. Mums Ķīnā ir ļoti labs atašejs, kurš sniedz pilnīgu informāciju par to, kas tur notiek un kāda ir situācija. Vēl arī jāteic, ka Latvija nav Lietuvas situācijā saistībā ar Ķīnas vēstniecības darbinieku izraidīšanu, tāpēc mums ar Ķīniešiem turpinās sarunas par tranzītu un multimobilitāti, un, cerams, visas mūsu iestrādnes un ieguldītais darbs attaisnosies. Vēl tikai piebildešu, ka tas jau tagad dod rezultātus.

**– Sekojot notikumiem mūsu Baltijas kaimiņvalstīs, šķiet, mūsu valstu intereses ne vienmēr sakrīt. Kā jūs vērtējat Baltijas valstu sadarbību?**

– Konkurence starp valstīm, protams, ir liela, un katra valsts izmanto savas iespējas importa un eksporta preču transportēšanā, bet tas, par ko tagad esam vienoti, ir stingru sankciju pieņemšana un ievērošana. Baltijas valstīm ir vienots redzējums par "Rail Baltica" projektu, tāpat notiek diskusijas par vienota dzelzceļa koridora izveidi starp Igauniju, Latviju un Lietuvu. Rietumu un Austrumu pasaulē Baltiju parasti redz kā vienotu veselumu, un tikai tad, kad sākam skaidrot, viņi saprot, ka esam trīs neatkarīgas valstis. Mums visām trim valstīm ir kopīgas intereses, tomēr katra ir ieinteresēta papildīt savas ostas



un atpelnīt infrastruktūrā ieguldītos līdzekļus.

**– Jau daudzus gadus Latvijas ostas un tranzītbizness, piedaloties starptautiskos forumos, ir apvienojies zem vienu vienotā VIA LATVIA zīmola. Vai varat teikt, ka šī politika attaisnojas?**

– Šis zīmols sevi noteikti ir attaisnojis, un gribētu teikt, ka tas ir devis labus rezultātus ne tikai ārpus Latvijas, bet arī pašu mājās. Tagad ir izveidojusies spēcīga Latvijas Stivdorkompāniju asociācija, kurā apvienojušās trīs lielās ostas un dzelzceļš, kas kopīgi risina visus aktuālos jautājumus, bet Satiksmes ministrijai un nozarei izveidojusies ļoti laba sadarbība, daudz labāka, nekā tā bijusi līdz

šim. Plānojam sasaukt Latvijas Ostu, loģistikas un tranzīta padomi, lai stratēģiski spriestu par to, vai arī ostām, līdzīgi kā citām nozarēm, ir nepieciešams atbalsta mehānisms iespējamā kravu krituma dēļ, varbūt tās varētu būt kredīta brīvdienas termināļos veiktajiem ieguldījumiem. Tagad ostās saistībā ar pārvaldības modeļa maiņu ir izveidota vienota juridiska forma, kas pašā ostu darbībā neko nemaina. Kādu pienesumu tas dos nākotnē un kādi būs darbības rezultāti, to parādīs laiks, bet pamatā viss būs atkarīgs no tā, kāda komanda vadīs ostu, jo svarīga ir nevis juridiskā formā, bet gan kas un kā vadīs šo institūciju. Valsts no savs puses ir nodrošinājusi infrastruktūras pieejamību, bet par to, kādas kravas nāks uz mūsu ostām, atbild ostu pārvaldes un uzņēmēji. Tāpēc jau ir Stivdorkompāniju asociācija, kurai jānodarbojas ar šiem jautājumiem. Privātie uzņēmēji vislabāk redz savas iespējas, to, ko var vest, ko nevar vest, bet ministrijas uzdevums ir nodrošināt infrastruktūru, ko mēs arī darām un palīdzam uzņēmējiem atvērt durvis uz citām valstīm. Varu teikt, ka starp uzņēmējiem un ministriju durvis ir atvērtas.

Mums jāatceras viena lieta, varbūt pārējās valstis tas skar mazāk, bet mēs esam un paliekam Eiropas Savienības un Šengenas ārējā robeža ar Krieviju un Baltkrieviju, un šis apstāklis nekur nepazudīs. Domāju, ka varbūt mazāk vajadzētu runāt par tranzītu, bet daudz lielāku vērtību pievērst multimobilitātei, kas ietver visus četrus transporta tīklus, un pievienotās vērtības radīšanai, un šajā ziņā arī jaunajos apstākļos mums ir lielas iespējas.■



## LATVIJAS OSTĀS PIEAUG KAZAHSTĀNAS KRAVU SŪTĪJUMI

13. maijā Satiksmes ministrijas valsts sekretāres vietnieks Uldis Reimanis uzturējās vizītē Kazahstānā, kur tikās ar Kazahstānas industrijas un infrastruktūras attīstības ministra vietnieku Ruslanu Baimiševu. Puses pārrunāja iespējas apkalpot Kazahstānas eksporta un importa kravas, izmantojot Latvijas tranzīta koridoru, un abu valstu aviācijas nolīguma saskaņošanu parakstīšanai tuvākā laikā.



Centrā Uldis Reimanis un Ruslans Baimiševs.

Tiekoties ar Karagandas apgabala gubernatoru Ženisu Kasimbeku, tika panākta vienošanās, ka Karagandas apgabala administrācija informēs par apgabalā strādājošajiem uzņēmumiem un to eksporta kravām, kas varētu tikt transportētas caur Latvijas ostām. Ostas savukārt izvērtēs savas iespējas un piedāvās pakalpojumus, tādējādi kāpinot kravu apjomus caur Latviju.

“Iepazīstoties ar vienu no pasaules vadošām ferosakausējumu kompānijām “YDD Ferroalloys” un “YDD Asia Alloys”, guvām kārtējo apliecinājumu tam, ka, meklējot efektīvāko risinājumu loģistikas procesa organizēšanai, liela nozīme ir uzņēmēju dialogam. Svarīgi, ka arī no Latvijas puses ir pārstāvēta nozare kopumā, tostarp Latvijas Stivdorkompāniju asociācija, kas apvieno privātos uzņēmējus no Rīgas, Ventspils un Liepājas ostām,” uzsver Uldis Reimanis.

Sadarbība ar Kazahstānu paplašinās, kopš gada sākuma Kazahstānas kravu apjoms caur Latviju ir ievērojami palielinājies. Kazahstānas dzelzceļa kompānijas “Kazakhstan Temir Zholy” izpilddirektors loģistikas jomā Erlans Koišibajevs apliecināja labo sadarbību ar “Latvijas dzelzceļu”, kā arī Kazahstānas dzelzceļa gatavību sniegt maksimālu atbalstu Kazahstānas kompānijām, kas vēlas sūtīt savas kravas uz Latviju.

Vizītē Kazahstānā Latvijas delegācija sastāvā bija arī Rīgas brīvdostas, uzņēmuma “Terrabalt” un Liepājas ostas nomnieku asociācijas pārstāvji, programmā piedalījās Latvijas vēstniece Kazahstānā Irina Mangule.■



## KAZAHSTĀNA PLĀNO PĀRORIENTĒT EKSPORTA UN TRANZĪTA KRAVAS UZ LATVIJAS OSTĀM

Kazahstānas rūpniecības un infrastruktūras attīstības ministrs Kairbeks Uskenbajevs 29. martā valdības sēdē paziņoja, ka Kazahstāna plāno pārorientēt eksporta un tranzīta kravas uz Latvijas ostām un pa Transkaspijas transporta maršrutu, kuru savienojumam ar Eiropas Savienību Kazahstāna veido kopā ar Azerbaidžānu, Gruziju un Turciju.

“Esam izstrādājuši alternatīvus maršrutus un koridorus eksporta un tranzīta kravu pārvadājumiem,” sacīja Uskenbajevs, paskaidrojot, ka viņa vadītā ministrija strādā, lai novērstu piegāžu ķēžu pārrāvumus, eksporta kravas pārorientējot uz Latvijas ostām – Liepāju, Rīgu un Ventspili, kā arī pa Transkaspijas starptautisko transporta maršrutu. ■

## LATVIJAS TRANSPORTA NOZARE AR VIENOTO ZĪMOLU “VIA LATVIA” PIEDALĀS IZSTĀDĒ “BREAKBULK EUROPE 2022”

Izstādē Rīgas brīvdostai bija iespēja tikties ar pārstāvjiem no “Duisport” holdinga kompānijām, tai skaitā “Duisport Packaging”, kas nodrošina dažādu specifisku projekta kravu nostiprināšanu un iepakojšanu pirms pārvadāšanas.

Tāpat bija tikšanās ar Norvēģijas kuģu operatoru “Baltic Lines”, kas jau tagad aktīvi nodrošina pārvadājumus no Rīgas ostas un plāno paplašināt darbību Rīgā. Izstādes laikā virkne loģistikas kompāniju izrādīja interesi par iespējām no Rīgas brīvdostas nosūtīt *ro-ro* kravas uz centrālo Eiropu, tāpat bija liela interese par alternatīviem kravu koridoriem virzienā uz un no Ukrainas. ■

## LATVIJAS OSTAS SLĒDZ BALTĶRIEVIJAS MILITĀRO KRAVU PĀRVADĀJUMIEM

10. maijā tika pieņemts lēmums pārtraukt nolīgumu, kas pieļāva tiešo dzelzceļa satiksmi militāro kravu pārvadājumiem no Baltkrievijas uz trešajām valstīm, izmantojot Latvijas ostas.

Nolīgums par tiešo dzelzceļa satiksmi militāro kravu pārvadājumiem no Baltkrievijas Republikas uz trešajām valstīm, izmantojot Latvijas Republikas ostas, ar valdības lēmumu tika pieņemts 1994. gada 25. janvārī, kad Latvija vēl nebija iestājusies Eiropas Savienībā un NATO. Tagad Latvijai ir saistošas šo



starptautisko organizāciju tiesību normas, un nolīgums ar Baltkrieviju nav piemērots šīm normām.■

## LATVIJAS OSTAS UN BIZNESA KOMPĀNIJAS AR "VIA LATVIA" ZĪMOLU PIEDALĀS IZSTĀDĒ ROTERDAMĀ

Latvijas ostas kopā ar transporta un loģistikas nozares uzņēmumiem ar vienoto zīmolu "VIA LATVIA" bija pārstāvētas Roterdamā notikušajā starptautiskajā izstādē "Breakbulk Europe 2022", kas ir globāls ostu nozares kontaktu forums un bija pulcējis pārstāvjus no 120 valstīm. Izstādes laikā izveidotu vairāki kontakti ar kravu pārvadātājiem un kuģošanas līniju pārstāvjiem, kuri izrādījuši interesi izmantot Ventspils ostas pakalpojumus. Pārrunātas iespējas sadarbībai ostu digitalizācijas jomā, ostu iesaistē alternatīvās enerģijas attīstībā, kā arī citi jautājumi.

"Ventspils osta patlaban ir jauna attīstības posma priekšā gan globālu, gan vietēja mēroga norišu ietekmē, tāpēc jaunu sadarbības ceļu meklēšana tieši šobrīd ir īpaši nozīmīga. Ir gandarījums redzēt, ka transporta un loģistikas nozare šajos



"VIA LATVIA" stendā Roterdamā viesojas Latvijas vēstniece Nīderlandē Aiga Liepiņa (centrā), Lāsma Āboliņa, Inga Ieviņa, Inese Matisona, Elīna Luca, Igors Udodovs, Raitis Tukans, Uldis Reimanis un Ansis Zeltiņš.



Igors Udodovs (centrā) izstādē Roterdamā.



izaicinājumu pilnajos apstākļos ir vienota un gatava pārmaiņām,” sacīja Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieks Igors Udodovs.■

## KRĪZES APSTĀKĻOS MEKLĒ JAUNAS SADARBĪBAS IESPĒJAS

Satiksmes ministrijas un Latvijas transporta nozares uzņēmumu pārstāvji no 20. līdz 22. septembrim viesojas Almati, Kazahstānā, pārstāvot Latviju “VIA LATVIA” stendā starptautiskajā izstādē un konferencē “TransKazakhstan/TransLogistica 2022”. Ikgadējā izstāde Almati ir nozīmīgs transporta un loģistikas nozares pasākums, kurā piedalās ne tikai Centrālās Āzijas reģiona, bet arī visa Eirāzijas kontinenta uzņēmēji. Šogad Latviju izstādē pārstāvēja 12 uzņēmumi.



“Jau vairākus gadus transporta un loģistikas nozare strādā aizvien jaunu izaicinājumu apstākļos,” atklājis TDG sēdi, sacīja Satiksmes ministrijas valsts sekretāres vietnieks, Latvijas

un Kazahstānas TDG līdzpriekšsēdētājs Uldis Reimanis. “Krīzes apstākļos noris nepārtraukts darbs, lai rastu alternatīvas un jaunajos apstākļos saglabātu trauslās un vienlaikus noturīgās globālās saites. TDG sēde ir efektīva diskusiju platforma, kas dod iespēju rast risinājumus strauji mainīgajos un joprojām izaicinošajos apstākļos. Vienojamies, ka ir svarīgi turpināt aizsāktu dialogu un stiprināt sadarbību.”■





## “TRANSLOGISTICA UZBEKISTAN 2022” IETVAROS PĀRRUNĀ SADARBĪBAS AKTUALITĀTES UN SADARBĪBAS PAPLAŠINĀŠANAS IESPĒJAS

No 2022. gada 2. līdz 4. novembrim Uzbekistānas galvaspilsētā Taškentā norisinājās starptautiskā transporta nozares izstāde “TransLogistica Uzbekistan 2022”, kur ar vienoto nozares zīmolu “VIA LATVIA” piedalījās arī Latvijas transporta



nozares delegācija Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieka, Latvijas – Uzbekistānas Transporta darba grupas līdzpriekšsēdētāja Ulda Reimaņa vadībā. Latvijas stends bija plaši apmeklēts un ieguva godalgu par izstādes labāko nacionālo dizainu. Latvijas uzņēmēju delegācijas sastāvā bija VAS “Latvijas dzelzceļš”, Rīgas brīvdostas, Ventpils brīvdostas un Liepājas SEZ, autopārvadātāju asociācijas “Latvijas auto”, Latvijas Stividorkompāniju asociācijas, kā arī vairāku ostu termināļu vadības pārstāvji.

Vizītes ietvaros tika organizēts Latvijas un Uzbekistānas uzņēmēju biznesa seminārs, ko vadīja U. Reimanis un Latvijas – Uzbekistānas Transporta darba grupas līdzpriekšsēdētājs Uzbekistānas transporta ministra vietnieks A. Muminovs. Atklājot pasākumu, U. Reimanis uzsvēra: “Latvijas un Uzbekistānas sadarbība transporta jomā šogad attīstījies ļoti mērķtiecīgi un dinamiski. Notika Uzbekistānas transporta ministra I. Mahkamova vadītās delegācijas vizīte Latvijā, Latvijas un Uzbekistānas Transporta darba grupas sēde, vairākas nozares ekspertu un uzņēmēju tikšanās. Visi šie pasākumi ir apliecinājuši mūsu valstu transporta nozaru gatavību un spēju aktīvi iekļauties dinamiskajā Eirāzijas pārvadājumu procesā.”■



# TOP VIENOTA PLATFORMA MULTIMODĀLO KRAVU PAKALPOJUMU DIGITĀLAI TRANSFORMĀCIJAI LATVIJĀ

Starptautu un iekšzemes kravu loģistikas procesu realizācijā iesaistīti ne tikai kravu nosūtītāji un saņēmēji, bet arī pārvadātāji, stividori, ostu pārvaldes un kontroles dienesti – VID Muitas pārvalde, Valsts robežsardze, Pārtikas un veterinārais dienests u.c., šobrīd ģenerējot lielu dokumentu apjomu, kurus nepieciešams saskaņot starp visām iesaistītajām pusēm.

Lai sekmētu kravas dokumentu un datu aprites digitalizāciju un attīstītu ostu un loģistikas procesu automatizāciju, Rīgas brīvdostas pārvaldes vadībā tiek veidota integrēta koplietošanas platforma multimodālo kravu pakalpojumu nodrošināšanai jūras un sauszemes kravām, tostarp nodrošinot datu apmaiņu ar esošajām valsts nozīmes informācijas sistēmām. Projekta ieviešana ļaus ievērojami uzlabot multimodālo kravu aprites ātrumu, mazināt administratīvo slogu un ietekmi uz vidi.

Projekts "Ostu pārvaldības digitālā transformācija, pilnveidojot transporta un loģistikas datu apstrādi un analīzi" tiek realizēts Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna 2. komponentes "Digitālā transformācija" 2.1. reformu un investīciju virziena "Valsts pārvaldes, tai skaitā pašvaldību, digitālā transformācija" ietvaros. Tajā piedalīsies Rīgas un Ventspils ostas, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, kā arī partneri no mazajām ostām, VSIA "Latvijas Jūras administrācija", VAS "Latvijas dzelzceļš", Valsts ieņēmumu dienesta Muitas pārvalde un Valsts robežsardze. Projekta ieviešanas finansējums ir 3,2 miljoni eiro, savukārt tā uzturēšanu un attīstību nākotnē nodrošinās pašas ostas.

Rīgas brīvdostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps: "Ejam uz mērķi kļūt par līderi digitālo tehnoloģiju ieviešanā visā Baltijas reģionā. Pēdējos gados gan Rīgas ostas uzņēmumi, gan Rīgas brīvdostas pārvalde aktīvi attīsta un investē zaļās enerģijas, viedo tehnoloģiju un IT projektos. Strādājam pie ostas procesu digitālās transformācijas, lai aizvien vairāk iedzīvinātu viedās ostas principus ikdienā, integrējot virkni informācijas sistēmu, kas veido ostu par multimodālu transporta mezglu un ļauj informācijai pārvietoties straujāk nekā reāliem kravu pārvadājumiem. Ostas digitalizācija ļauj ne tikai efektīvizēt ostas un ostas uzņēmumu klastera darbību, audzējot savas pozīcijas reģiona loģistikas spēlētāju vidū, bet arī atvērt daļu datu jauniem risinājumiem sasaistei ar pilsētu, pilsētas transportu un citiem."■



# “TALLINK” LĪDZ 2023. GADAM SLĒDZ PRĀMJU SATIKSMI MARŠRUTĀ RĪGA – STOKHOLMA

Mazā pieprasījuma un augošo degvielas cenu dēļ kuģniecības uzņēmums “Tallink” līdz nākamajam gadam slēdzis prāmju satiksmi maršrutā Rīga – Stokholma. Prāmis “Isabelle”, kam jau šonedēļ bija jāuzsāk regulārie kruīza maršruti uz Zviedriju, Tallinas ostā kļuvis par Ukrainas kara bēgļu viesnīcu. Bet vairāk nekā 2500 ceļotājiem, kuri bija iegādājušies kruīza biļetes braucienam uz Stokholmu, atdos naudu vai piedāvās doties ceļojumā no Tallinas.

Šogad “Isabelle” jūras ceļojumos no Rīgas uz Stokholmu nedosies, tā vietā 70 cilvēku komanda, kurā puse ir no Latvijas, atbalstīs Ukrainas kara bēgļus, jo prāmis tagad ir bēgļu viesnīca. Prāmis “Isabelle”, kas vairāk nekā 15 gadus bija neatņemama Rīgas ainavas daļa, tagad pametis ostu.

“Rīgas – Stokholmas maršrutu mēs atcēlām ar smagu sirdi, jo, skatoties uz pasažieru skaitu, neskaidrībām ar ceļošanu un īpaši saistībā ar karu Ukrainā un ģeopolitisko situāciju, tāpat redzot pieaugošās degvielas cenas, neredzējām iespēju veikt šo maršrutu, jo nevaram to darīt veiksmīgi,” skaidroja “Tallink” komunikācijas vadītāja Katrī Linka. “Taču ir cerības, ka prāmji atkal sāks kursēt 2023. gadā. Tas mums ir ļoti nozīmīgs maršruts, mēs tik daudzus gadus esam to veidojuši un negribam zaudēt. Mums ir ļoti uzticīgi klienti gan Latvijā, gan Zviedrijā, un mēs gribam piedāvāt vieglu ceļošanas iespēju starp valstīm.”

Covid-19 dēļ tūrisma nozare daudzviet pasaulē ir novājināta un nākas pieņemt nepopulārus lēmumus. Piemēram, degvielas cenu kāpuma dēļ prāmja biļetēm no Tallinas, Helsinkiem, Stokholmas un Turku ieviesta piemaksa no trim līdz sešiem eiro atkarībā no biļetes tipa. Bet to, kā prāmja atcelšana ietekmēs tūrisma Latvijā, pagaidām grūti prognozēt.

Arī Rīgas brīvostas pārvalde izteica nožēlu, ka pēc kovida ierobežojumiem “Tallink” neizdevās atjaunot plānoto prāmju satiksmi no Rīgas uz Stokholmu, tomēr katrs izaicinājums rada arī jaunas iespējas un jaunu sākumu.

“Zinot, cik sarežģīti pasažieru pārvadājumiem bijuši pēdējie divi gadi, un respektējot kompānijas pieņemto lēmumu, vēlamies pateikt visai “Tallink Latvija” komandai paldies par mūsu kopīgo un vienmēr konstruktīvo un profesionālo sadarbību, tāpat esam atvērti jaunai attīstībai tuvākajā nākotnē,” sacīja Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš. “Mēs ejam tālāk. Ir sākts darbs, lai izveidotu jaunu, mūsdienīgu pasažieru infrastruktūru Eksportostā ar jaunu pasažieru termināli, piestātnēm un skaistu promenādi, piesakot Rīgas ostu pilnīgi citā pasažieru apkalpošanas kvalitātē. Strādāsim, lai atjaunotu regulāru pasažieru un ro-ro prāmja savienojumu ar Rīgas ostu, uzrunājot arī citus līniju operatorus.”■



## PAR MAZ IR RUNĀT, JĀBŪT DARBIEM

**Latvijas Stavidorkompāniju asociācija, kas tagad apvieno aptuveni 95% no visiem Rīgas, Ventspils un Liepājas ostu stavidoriem, tika dibināta jau 1997. gadā, bet gandrīz pirms diviem gadiem, pašreizējā asociācijas padomes priekšsēdētāja Āra Ozoliņa vārdiem runājot, tā piedzīvoja restartu. "Kad tika izsludināta Latvijas lielo ostu reforma, šo ostu uzņēmējiem radās iemesls un nepieciešamība meklēt sadarbības iespējas, un tas bija arī stimuls veikt Latvijas Stavidorkompāniju asociācijas (LSA) reorganizāciju un sākt aktīvi darboties," saka Āris Ozoliņš. "Daudz esam izdarījuši, vēl vairāk ir jāizdara, protams, vienmēr var vairāk un labāk, tomēr gribētos teikt, ka šos divus gadus esam strādājuši ar plus zīmi, taču pats galvenais, ka esam vienoti un esam kļuvuši par tādu sociālo partneri, ar kuru ir jārēķinās."**

Par Latvijas ostu iespējām, šodienas problēmām, ambīcijām un nākotnes perspektīvām uz sarunu aicināju LSA padomes locekļus: pašreizējo asociācijas padomes priekšsēdētāju, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valdes locekli,



Lielo ostu stavidori apvienojušies Latvijas Stavidorkompāniju asociācijā, lai, sēžot pie viena galda, kopīgi risinātu Latvijai svarīgus jautājumus. Jānis Kasalis (no kreisās), Dainis Babulis, Ivars Landmanis, Āris Ozoliņš, Rihards Strenga un Uldis Papāns.



Liepājas Ostas nomnieku asociācijas valdes priekšsēdētāju un Liepājas SEZ SIA "Terrabalt" valdes locekli Āri Ozoliņu, Ventspils Tirdzniecības ostas padomes locekli un biedrības "Baltijas asociācija – Transports un loģistika" valdes locekli Ivaru Landmani, SIA "Rīgas universālais termināls" valdes locekli un izpilddirektoru Jāni Kasali un kompānijas "DB Partners" dibinātāju un vecāko partneri Daini Babuli.

**– Labi pazīstot Latvijas lielu ostu darbību un stratēģiju daudzu iepriekšējo gadu laikā, ir diezgan liels pārsteigums, ka līdz šim par konkurentiem sevi uzskatījušie trīs lielo ostu komersanti ir spējuši apvienoties kopīgu mērķu sasniegšanai. Latvijā visai bieži tā nemēdz notikt.**

**Āris Ozoliņš (Ā. O.):** – Mēs tiešām strādājam ļoti solidāri, labi saprotamies un skaidri zinām, kas jādara, tāpēc noteikti esam uz pareizā ceļa.

**Ivars Landmanis (I. L.):** – Kā jau kolēģis teica, svarīgi, lai mēs būtu vienoti. Aizvadītajos gados ir nākuši dažādi satricinājumi un krīzes, arī Krievijas krīze un banku krīze, kas savulaik mūs ļoti ietekmēja, ir piedzīvotas sankcijas pret Baltkrieviju, mainījusies ģeopolitiskā situācija un bijis vēl daudz kas cits, taču, kamēr nāca kravas, tikmēr labi bija ostām un uzņēmējiem, arī strādājot katram par sevi. Tad samazinājās kravu apjoms un mūsu ostām sākās nevajadzīga konkurence savā starpā, kas tiešām nav vajadzīga un Latvijai neko labu nedod. Viens no iemesliem, kāpēc apvienojāmies, bija, lai kopīgi skatītos uz problēmām un kopīgi tās arī risinātu, jo tikai kopā ir spēks un tikai tā varam kaut ko panākt. Tagad strādājam kopā un apmaināmies ar informāciju, un tas tiešām dod ļoti daudz. Bet galveno grūdienu apvienoties, protams, deva izsludinātā ostu reforma, kas radīja neizpratni, kurp tā mūs aizvedīs, un šīs reformas ideju uztvērām kā naža dūrienu jau tā satricinātās nozares organismā.

**Dainis Babulis (D. B.):** – Laikam pirmo reizi tranzitbiznesa vēsturē pie viena galda apsēdās cilvēki, kuri pārstāv dažādus uzskatus un kuriem ir dažādas pozīcijas, bet, neskatoties uz to, visi saprata, ka mūsu konkurenti ir aiz Latvijas robežām – Lietuvā, Igaunijā, Somijā un Krievijā, tāpēc ir jābūt vienotiem, lai iespējami labāk varētu pārdot savus pakalpojumus, neliekot cits citam sprungulus spieķos.

## UZZIŅAI

Latvijas Stivdorkompāniju asociācija, kuras dibinātāji ir Rīgas, Liepājas un Ventspils ostu stivdorkompāniju un nomnieku asociācijas, ir uz atbilstību vērstas nozares klasteris, kas darbojas, lai sekmētu un veidotu jaunas sadarbības un augstas pievienotās vērtības pakalpojumus Latvijas ostās. Latvijas Stivdorkompāniju asociācija ir Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes locekle. Tās vadības stils ir koleģiāls, un pastāv vienošanās par asociācijas vadītāju rotācijas principu – katras ostas pārstāvis organizāciju vada vienu gadu, pirmais to darīja Rīgas ostas pārstāvis Dainis Babulis, viņu nomainīja liepājnieks Āris Ozoliņš, bet 2023. gada vasarā vadības pilnvaras pārņems Ventspils ostas pārstāvis Ivars Landmanis.



## **LĪDZ GALAM NEPĀRDOMĀTĀ UN SASTEIGTĀ OSTU REFORMA**

– Jaunajam ostu pārvaldības modelim vajadzēja sākt darboties jau 2023. gada 1. janvārī. Lai gan viens no reformas mērķiem bija visās lielajās ostās ieviest vienotu un labi caurskatāmu pārvaldības modeli, reāli ostu vienlaicīga reformēšana nenotiek, un izskatās, ka arī reformēšanas procesa nosacījumi katrai ostai būs atšķirīgi. Tas nozīmē, ka iegūsim nevis vienotu, bet dažādus modeļus, pie tam ar vismaz gada nobīdi. Kā šis samocītais un neskaidrais reformu laiks ietekmē biznesu?

**D. B.:** – Mūsu izpratnē lielākā kļūda bija tā, ka, uzsākot reformu, praktiski netika veikts ekonomiskais izvērtējums, lai saprastu, ko finansiāli šī reforma nozīmē un ko tā vispār var dot, un tas ir iemesls, kāpēc joprojām nekas nav novests līdz galam. Šajā laikā ir nomainījusies valdība, tāpēc turpināsim strādāt ar jauno valdību, lai panāktu, ka tiekam sadzirdēti.

**I. L.:** – Lai gan katrai ostai tiešām ir atšķirīga situācija, valsts gribēja veidot vienotu modeli, bet ir sanācis, kā sanācis. Ventspils gadījums bija saistīts ar sankcijām, kurām jau 2019. gadā tika pakļauta arī Ventspils brīvosta, tāpēc bija jāmeklē ātrs risinājums, kā iziet no situācijas, bet tagad esam absurdā situācijā, jo Ventspilī ir trīs ostas pārvaldes: vecā Ventspils brīvostas pārvalde, ar kuru strādā uzņēmēji un ar kuru tiem ir noslēgti līgumi, "Ventas osta", kas visus šos gadus ir klātesoša, bet reāla darbība ar ostas uzņēmējiem tai nenotiek, un Ventspils domes izveidotā "Ventspils osta", kas raugās uz nekustāmo īpašumu pārvaldību un attīstību un praktiski dara to pašu, ko Ventspils brīvostas pārvalde. Mēs, uzņēmēji, nezinām, nesaprotam un neesam informēti, kā Ventspilī notiek visi procesi, kas būs ar nekustamajiem īpašumiem, kas aizies uz jauno kapitālsabiedrību, kas paliks domei, bet kas nonāks valsts īpašumā. Tā ir viena problēma, bet par otru jau ļoti pareizi teica Dainis, tas ir ekonomiskais izvērtējums, pareizāk sakot, tā neesamība, un piedevām ir ļoti mainījusies situācija, kopš tika pieņemts lēmums par ostu reformu. Pagājušā gada 24. februāris mūs visus nolika kara apstākļos, un nedaudz vēlāk tika ieviestas arī ļoti daudzas sankcijas. Tagad vajadzētu pārskatīt ostu reformu, lai saprastu, vai ejam pareizajā virzienā, tāpēc arī asociācija nāk kopā, lai apspriestu jautājumu, ko darām tālāk, jo no tā būs atkarīgs, kādu karti mēs iezīmēsim savai darbībai.

– **Vai asociācija jau ir iezīmējusi stratēģiju, kāda jums būs diskusijās ar valdību?**

**Ā. O.:** – Kopš tika paziņots par reformu, diskusijas notiek regulāri, jo situācija mainās – bija Covid apstākļi, tad nāca karš un sankcijas, taču ostu reformas problēma joprojām neatrisināta. Kamēr notiek darbs pie ostu reformas, asociācija ir piedalījusies visās Saeimas komisiju sēdēs, tāpat komunicējam ar ministriņām. Ja paskatāmies uz sākotnēji iezīmētajiem reformas uzstādījumiem, tad varu teikt, ka mums diezgan sekmīgi izdevās pierādīt savu viedokli



Satiksmes ministrs Jānis Vitenbergs (attēlā pa kreisi) Rīgas brīvdostas pārvaldē tiekas ar Latvijas lielo ostu un Latvijas Stivdorkompāniju asociācijas vadību. Attēlā pa labi: Ansis Zeltiņš, Andris Purmalis un Āris Ozoliņš.

par to, ka topošajām ostu kapitālsabiedrībām nav jānodarbojas ar stividorpalpojumu sniegšanu, uz ko norādīja arī Konkurences padome. Taču galvenā problēma ir palikusi: veidojot valsts kapitālsabiedrības, pašvaldības ir atstātas pabērta lomā, ar mazākuma daļu, kas iezīmē konfliktu starp valsti un pašvaldību un tagad ļoti spilgti redzams Ventspilī. Bez pašvaldības osta nevar pastāvēt, starp valsti un pašvaldību jābūt ciešai sadarbībai. Kā mēdz teikt, vispirms bija osta, un tad bija Rīga. Labs pārvaldības piemērs ir Liepāja, kur lemšanā piedalās valsts, pašvaldība un ostas uzņēmēji, un ostas labie darbības rezultāti rāda, ka šāda politika ir bijusi pareiza. Vairāk nekā divdesmit Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pastāvēšanas gados ne reizi nav pieņemts neviens lēmums, ja pret to iebilda valsts pārstāvji. Tas ir bijis kopīgs darbs, kur arī komersantu piedalīšanās pārvaldībā ir palīdzējusi sasniegt šos labos rezultātus, jo tieši uzņēmēji vislabāk no iekšpuses pārzina problēmas būtību. Ne valsts, ne pašvaldības pārstāvji nevar zināt jautājumus tik labi kā uzņēmēji, tāpēc nezināšanas dēļ var pieņemt kļūdainus lēmumus, ko vēlāk jau daudz grūtāk labot. Esmu pārliecināts, ka ostu reformā ir jāveic izmaiņas, īpaši akcentējot, ka nav bijis veikts ekonomiskais izvērtējums, un to savā deklarācijā ir ierakstījis arī koalīcijā un valdībā esošais "Apvienotais saraksts", tāpēc tagad skatīsimies, kāda reformas sakarā būs valdības tālākā rīcība. Mums, protams, ir konkrēti priekšlikumi, par kuriem jau esam komunicējuši arī ar satiksmes ministru, un



priecē tas, ka ministrs mūs uzklausā, taču bez uzklausīšanas un sarunāšanās ir vajadzīga arī konkrēta rīcība. Runāt vien ir par maz, tāpēc ceram, ka sekos arī saprātīga rīcība.

**I. L.:** – Publiskajā telpā no valdības ir izskanējusi retorika, ka ostām ir jāpārstrukturizējas, ko uzņēmēji ļoti labi apzinās un dara, bet, lai to paveiktu mērķtiecīgi un atbilstoši visu interesēm, mēs vēlētos redzēt sadarbību starp valsti, pašvaldību un uzņēmējiem, un tieši valstij un pašvaldībai ostā ir jārada tā labvēlīgā vide, kur uzņēmējs tiešām varētu strādāt un ienest naudu ostas pārvaldei, kas savukārt augstā līmenī uzturētu infrastruktūru. Tikai tad, ja visas puses būs ieinteresētas, mēs ātrāk un labāk varēsim padarīt darbu.

**– Visticamāk, ka ostu reformas lietas pie sākuma punkta vairs neatgriezīsies, bet ies uz priekšu.**

**Jānis Kasalis (J. K.):** – Uzņēmējiem tiešām ir svarīgi, lai ostu reforma tiktu pabeigta. Esmu ticīgs ar uzņēmumu vadītājiem, kuri vēlas strādāt Rīgas ostā, taču nogaida, lai saprastu, kā tiks pabeigta reforma, kādi būs nosacījumi un ar ko būs jāslēdz līgumi, un tāda pati situācija ir arī Ventspilī. Uzņēmēji, kuri jau strādā Rīgas un Ventspils ostās, nekur nepazudīs, tomēr arī viņi nogaida ar jaunu projektu sākšanu. Piemēram, “Universālais termināls” Rīgas ostā turpina savus ikdienas darbus, bet ar jaunajiem projektiem un investīcijām nesteidzas, jo nezinām, kādā virzienā pagriezīsies reforma. Pagaidām skaidri zinām tikai vienu – jaunā ostu pārvaldības modeļa ieviešana ir pagarināta uz gadu, tāpēc pieļauju, ka līdz pavasarim vēl turpināsies diskusijas par šo tēmu. Esam par to, lai iesāktais process turpinātos un loģiski arī tiktu pabeigts, jo mums jāturpina strādāt skaidri saprotamos apstākļos. Jaunās reformas kontekstā vēlamies saprast, ar kādu cenu politiku nāks jaunās kapitālsabiedrības, cik maksās pakalpojumi, jo mēs šos pakalpojumus pērkam un nav iespējams tos nopirkt no kāda cita pakalpojumu sniedzēja. Tāpat reformai līdzī nāk ostu apbūves jautājumi, kas, visticamāk, tiks atsevišķi skaidroti. Stividorš nekur no ostas neaizies, tikai biznesam visvairāk ir vajadzīgi skaidri noteikumi, jo katrai ostai ir kādi projekti un investīciju piesaistīšanas plāni.

**Ā. O.:** – Ļoti iespējams, ka reforma bija vajadzīga, bet ne jau viena vai divu cilvēku dēļ ir jārosina reforma, kā tas šoreiz notika. Esošā situācija Ventspilī, kad paralēli darbojas trīs ostas pārvaldības institūcijas, spilgti apliecina, ka likumu nevar mainīt viena cilvēka dēļ. Tagad ļoti svarīga ir Satiksmes ministrijas nostāja. Tad, kad asociācija sāka aktīvu darbību, ministrijas piedāvātajā sākotnējā ostu reformas variantā bija iestrādāts ļoti daudz lielu nejēdzību un absurdu lietu. Mums izdevās panākt, ka tas, kas attiecas uz komersantiem, gandrīz par deviņdesmit procentiem tika mainīts. Vēlreiz gribu uzsvērt, ka neesam pret reformām, bet tām ir jābūt saprātīgām un vērstām uz attīstību.





## KAS NOTIEK AR VALSTS STRATĒGIJU?

– Vai diskusiju procesā par ostu reformu jūs sadzirdējāt, ko tad valsts sagaida no ostām un ostu uzņēmējiem?

**Ā. O.:** – Tieši par to tagad notiek diskusijas ar jauno satiksmes ministru, kad skaidrojam savu pozīciju un arī norādām uz tām lietām, kas, mūsaprāt, nav līdz galam izdarītas.

**D. B.:** – Mēs visi lieliski atceramies, kā no premjera, kurš ir arī Ostu, tranzīta un loģistikas padomes vadītājs, izskanēja viedoklis, ka šai nozarei Latvijā nav perspektīvas. Ja to var uzskatīt par valdības pozīciju, tad mazākais, ko šajā sakarā var teikt – tas ir skumji. Gribētos ticēt, ka tā ir bijusi tikai pārteikšanās vai neiedziļināšanās tēmā, bet jebkurā gadījumā pēc



Uldis Hmieļevskis un Āris Ozoliņš.

24. februāra mēs esam pavisam citos ģeopolitiskajos apstākļos, un mūsu uzdevums ir izvērtēt visus tos procesus, kas notiek pasaulē, lai tomēr pieņemtu tādu likumu, kas ļautu attīstīt ostu biznesu un padarīt mūsu ostas konkurētspējīgas reģionā. Jāsaprot, ka tas ostu bizness, par kuru smejojies teicām – pacel un nolaid, ir beidzies un diezīn vai atgriezīsies, tāpēc tiešām ir jāpārorientējas uz pievienotās vērtības radīšanu mūsu ostās, uz ko ir norādījis arī premjers, bet bez atbilstoši sakārtotas likumdošanas mēs diez vai būsīm konkurētspējīgi.

– **Ari bez valsts apstiprinātas ostu attīstības stratēģijas, visticamāk, nekas labs nevar sanākt, un arī Ostu, tranzīta un loģistikas padomes darbam vajadzētu būt jūtāmākam.**

**Ā. O.:** – Pirms Saeimas vēlēšanām notika diskusijas ar astoņām vadošajām partijām, un to skaitā bija arī tās, kuras tagad strādā koalīcijā. Toreiz viens no jautājumiem, uz kuru lūdzām partiju pārstāvjus atbildēt, bija par Ostu, tranzīta un loģistikas padomes lomu, nozīmi un reālo darbību, un visi, pat Jaunā vienotība, kuras premjers vadija valdību, atzina, ka ir bijusi pieļauta kļūda un ka padomei, kā rakstīts likumā, ir jāsanāk kopā četras reizes gadā un tā jāvada premjerministram. Reāls Ostu padomes darbs ir ļoti svarīgs, jo pie viena galda sēž seši ministri, valsts pārvaldes struktūru vadītāji, nozares pārstāvji, un tagad arī LSA ir izcīnījusi savu vietu pie šī galda. Mēs tiešām ceram, ka situācija



mainīsies. Dainis jau ļoti maigi komentēja premjera teikto, jo premjerministrs Krišjānis Kariņš par tranzīta nozari izteicās nedaudz savādāk, proti, ka tranzīts ir nelaime Latvijai, jo bagāti kļūst tikai daži cilvēki. Šo premjera viedokli jau esmu komentējis kādā no intervijām, kas tika plaši atspoguļota, tāpēc ceru, ka premjers asociācijas viedokli ir sadzirdējis un spēs savas domas mainīt. Jācer, ka šajā koalīcijā viņam būs daudz grūtāk ignorēt ostu un tranzīta nozari. Līdz šim ir bijis tā, ka, ja rakstījām vēstuli Ministru prezidentam, tad atbildi saņēmām no satiksmes ministra Linkaita, un arī tikšanos klātienē ar Krišjāni Kariņu mums neizdevās panākt, tāpēc tiešām ļoti ceram, ka šajā sasaukumā lietas būtiski mainīsies uz labo pusi.

**– Lai panāktu, ka lietas mainās un valsts pārvaldes institūcijas vispār ieklausās uzņēmēju domās, ir jābūt ietekmei. Vai jums ir pietiekami spēcīgs lobījs Saeimā un valdībā, lai nozare beidzot tiktu sadzirdēta?**

**Ā. O.:** – Varu atbildēt apstiprinoši, mums ir lobiji, arī paši esam uzrunājuši vadošās partijas un diskutējuši ar tām, esam bijuši pieaicināti Saeimas koalīcijas sēdēs, kur varējām paust savu viedokli, tāpēc šajā ziņā problēmu nav, bet pats svarīgākais ir tas, lai visos līmeņos ir pareiza izpratne par nozares specifiku, vajadzībām un interesēm. Valsts līmenī ir jābūt izpratnei, ka mēs jau necīnāmies tikai par savu biznesu, mūsu redzējums sniedzas plašāk, un tās jau ir valsts intereses.

**D. B.:** – Piekrītu, ka lobiji ir laba lieta, bet bēdīgi, ja nav izpratnes un vēlēšanās salikt kopā tos ciparus, kas ļautu redzēt, cik tad šī nozare ienes valsts budžetam, pat tajā gadījumā, ja kādam šķiet, ka tā ir nelaime un nav perspektīva. Vajadzētu tomēr parēķināt, vai bez šīs nelaiemes piensuma valsts budžets varētu vai nevarētu izdzīvot? Un, ja nebūtu nozares ieguldījuma budžetā, ko tadā gadījumā liktu šajā vietā?

**Ā. O.:** – Nozarē strādā aptuveni astoņdesmit tūkstoši cilvēku, un gadā no mūsu nozares budžetā ienāk viens miljards eiro, un šie cipari runā paši par sevi.

## **SITUĀCIJAS NEPĀRZINĀŠANA APDRAUD BIZNESU**

**– Reizēm publiskajā telpā nonāk ziņas, kurās tiek izteikts pārmetums, ka Latvijas uzņēmēji visādi mēģina apiet pret Krieviju un Baltkrieviju noteiktās sankcijas un turpina strādāt ar sakcijām pakļautajām kravām. Viena no tādām, zem lupas esošajām, ir ogles, taču intervijā žurnālam "Jūrnieks" Rīgas ostas lielākā ogļu kravu apstrādātāja "Strek" šefs Mihails Gaņevs apgalvoja, ka vēlas kļiedēt bažas un pateikt, ka pilnībā izslēdz iespēju strādāt ar sankcijām pakļautajām kravām, un pat nepieļauj vismazāko iespēju, ka kaut kādā veidā varētu mēģināt to darīt. Šis noteikti arī ir viens no LSA darba jautājumiem.**

**Ā. O.:** – Tiklīdz sākās Krievijas izraisītais karš Ukrainā, asociācija pieņēma memorandu par kara nosodījumu un atbalstu Ukrainai, kurā īpaši



akcentējām, ka atbalstām sankcijas. Bet, protams, sankciju jautājums ir un paliek mūsu redzeslokā, taču tas nekādā gadījumā nav vienīgais, kas šajā kontekstā jārisina. Reizēm pat kompetentu valsts iestāžu un profesionālo organizāciju neizpratne par reālo situāciju var nodarīt milzīgu kaitējumu ne tikai ostai vai ostas uzņēmējam, bet Latvijas interesēm kopumā. Tā, piemēram, Satiksmes ministrija saņēma Latvijas Finanšu nozares asociācijas vēstuli, kurā norādīts, ka Latvijā tiek apietas sankcijas, ka ostu pārvaldes un ostu komersanti šajā laikā atļaujas strādāt ar valstīm, kas ir augsta riska zonā, – Kazahstānu, Uzbekistānu, Turciju un Ķīnu. Tas bija satraucošs signāls, tāpēc LSA rīkoja tikšanos ar Satiksmes ministrijas un Finanšu nozares asociācijas pārstāvjiem, kur kopā sanāca vairāk nekā piecdesmit cilvēku, lai diskutētu par problēmām. Mēs skaidrojām, ka jau gadiem to vien darām, kā cenšamies atbilstīt Vidusāzijas tirgus, un tagad visi mūsu pūliņi tiek nolikti zem sietena, uz ko finanšu nozare iebilda, ka šis valstis ir augsta riska grupā, bet es savukārt uzdevu jautājumu, ko viņi no savas puses var piedāvāt. Diskutējot ar finanšu nozari, sapratām, ka mums daudzus jautājumos ir ļoti atšķirīgs skatījums, un tikai detalizēts skaidrojums mainīja priekšstatu par reālo situāciju. Mēs jau negrasāmies karot ar bankām vai finanšu nozari, bet vēlamies skaidrot situāciju, lai kļiedētu bažas un ieviestu skaidrību. Lietas būtība ir tāda, ka mēs jau daudzus gadus strādājam, lai nodibinātu ciešāku sadarbību ar Vidusāzijas valstīm, domājot par šo valstu kravu apstrādi Latvijas ostās. Sanāksmē piedalījās finanšu eksperti un komersanti, un beigu beigās viņi atvainojās, ka vēstuli rakstot, īsti nav sapratuši lietas būtību. Tas vēlreiz pierāda, cik ļoti svarīgi institūcijām savā starpā komunicēt, lai kopā meklētu pareizo risinājumu. Finansistu vēstule bija viens no satraucošajiem signāliem ostu virzienā, un otrs bija sižets raidījumā “Nekā personīga”, kurā tika iztirzāta ogļu tēma, un šajā sižetā visai tendenciozi tika pasniegta informācija par to, kas notiek ogļu tirgū, un tas sasaucās ar finansistu vēstulē rakstīto. Vēlreiz vēlos uzsvērt, neviens no mums nekad nav apšaubījis, ka sankcijas ir jāievēro, tieši tāpat esam stingri savā nostājā: ja kāds mēģina izmantot shēmu, lai apietu sankcijas, tad asociācija to noteikti nosoda, un ja tāds gadījums kļūs zināms, tad mūsu asociācijā šāds biedrs vairs neatradīsies.

Divas reizes kopā ar delegāciju esmu bijis Kazahstānā un Uzbekistānā, kur tikāmies ar ražotājiem un kravu īpašniekiem, lai pārliecinātos, ka ar šiem komersantiem var droši sadarboties. 1. un 2. februārī Kazahstānas delegācija viesojās Latvijā un apmeklēja mūsu lielās ostas, nu slēdzam līgumus par tālāko sadarbību, bet Kazahstānas partneri tagad ir neizpratnē par ziņām Latvijas informatīvajā telpā, kur tiek runāts, ka Kazahstāna it kā esot iesaistīta Krievijas sankciju apiešanā. Ogrūpniecības uzņēmumu vadība ir patiesi satraukta, ka tiek turēta aizdomās un uzņēmumu saražotā produkcija tiek uzskatīta par sankcijām pakļautajām Krievijas ogļēm, kas nekādā gadījumā neatbilst patiesībai.



**I. L.:** – Šobrīd situācija ir ļoti jutīga, un pat viens skandalozs vai tendenciozs sižets televīzijā tūlīt atsauca uz visu biznesa ķēdi. Izveidot sadarbību nav tik vienkārši, ņemot vērā ārējo konkurenci ar mūsu kaimiņu ostām, tāpēc nepārbaudīta informācija tūlīt met ēnu uz visiem un sit pa visu nozari. Nedrīkstam aizmirst, ka kazahi, ar kuriem sadarbība, iesaistoties Satiksmes ministrijai, ostu pārvaldēm, asociācijām un komersantiem, veidota ne vienu vien gadu un tagad varētu nest labus augļus, dažādu neskaidrību dēļ var izvēlēties arī mūsu kaimiņvalstu ostas. Ja kādam ir jautājumi vai informācija, nāciet uz asociāciju, jo arī mēs esam ieinteresēti pārbaudīt visus signālus un faktus, un ja izrādīsies, ka fakti par kādu nelikumību apstiprinās, mēs šādas lietas noteikti nosodīsim.

**D. B.:** – Situācija tiešām ir trausla, jo tā nav tikai saimnieciska, tā ir arī politiska. Būsim reāli, Krievija kādā jaukā dienā var Kazahstānas kravas vairs nelaist cauri, aizvērt ceļu tranzītam, un, ja arī mēs paši apzināti atraidīsim kazahus, tad viņiem nekas cits neatliks, kā nonākt Krievijas apkampienos. Piedevām nevajadzētu aizmirst, ka Vidusāzijas kravas caur Latviju un mūsu ostām iet uz Eiropu un visu pasauli.

**J. K.:** – Mēs, ostas uzņēmēji, esam strādājuši ar kravu plūsmām un meklējuši kravas visos iespējamajos tirgos, valsts nekad nevienu kravu nav nolikusi mums priekšā uz paplātes, un mēs no valsts to arī negaidām, bet mums ir svarīgi, lai nenotiek nepareizas vai nekorektas darbības valsts līmenī attiecībā uz tām valstīm, ar kurām vēl varam strādāt, un šajā ziņā Vidusāzijas valstis ir ļoti svarīgs sadarbības partneris. Protams, ir jāšķiro, kas ir kas, kādas ir kravas un kādi ir klienti, bet jāsaprot, ka visas durvis nedrīkstam aizvērt, tāpēc uzņēmējiem ir svarīgi, lai valsts institūcijas nepietiekamas informācijas dēļ nespertu nepārdomātus soļus, jo, runājot par Vidusāzijas kravu plūsmām, tā ir viena perspektīva, kas ļauj Latvijas ostām nepalikst tikai par lokālām ostām. Un te nekādā ziņā nav runa par sankciju neievērošanu, jo mēs visi kā viens nosodām Krievijas karu Ukrainā un mūsu vidū nav neviena, kas paliktu neitrāls agresora nosodišanā.

## LATVIJAS OSTU NĀKOTNE

**– Ne tikai Eiropas, bet arī pasaules ostas diskutē par to, kāda tad būs nākotnes osta, kas jau sen vairs nav tikai kravu pārkraušanas zona, bet inovāciju, ražošanas un attīstības vieta. Liels akcents tiek likts uz pievienotās vērtības radīšanu, digitalizāciju, ostu zaļināšanu, un par šiem jautājumiem jādiskutē, arī domājot par Latvijas ostu nākotni. Kā LSA kā profesionāla organizācija, tās biedri kā biznesa struktūra un jūs paši kā vadošie darbinieki raugāties uz mūsu ostu nākotni?**

**Ā. O.:** Nenoliedzami, ka arī Latvijas ostās, līdzīgi kā citur pasaulē, pietiekami nopietni skatām un risinām visus šos jautājumus. Kopā ar Satiksmes ministriju esam sprieduši par ostu digitalizāciju, zaļo virzienu un citiem svarīgiem jautājumiem, tāpat esam centušies piesaistīt Eiropas fondu finansējumu. Investoram,



Āris Ozoliņš (no kreisās), Jānis Kasalis un Uldis Hmieļevskis.

kurš vēlas ienākt Latvijā, lai attīstītu ražošanu, ļoti svarīgs arguments pozitīvam lēmumam ir ostas. To lieliski apliecina Liepājas speciālās ekonomiskās zonas piemērs. Varu droši teikt, ka deviņdesmit deviņi procenti no uzņēmējiem savu biznesu nebūtu saistījuši ar Liepāju, ja šeit nebūtu ostas, un tieši tas pats ir Rīgā un Ventspilī. Tāpēc nevajadzētu uzskatīt, ka ostas nodarbojas tikai ar tranzīta apkalpošanu, tās ir pamats arī vietējās ražošanas attīstībai.

**I. L.:** – Līdz šim valdījis uzskats, ka kravu pārvadājumu tirgū esam konkurētspējīgi tāpēc vien, ka Latvijas ostas atrodas ģeogrāfiski ļoti izdevīgā vietā, bet tagad tas mainās, jo, ievērojot sankciju režīmu un mainoties visām piegādes ķēdēm, mainās arī kravu transportēšanas ceļi. Domājot par nākotni, protams, skatāties, kā pakalpojumiem pievienot vērtību, tāpat risinām jautājumu, kā samazināt elektroenerģijas izmaksas ostās, jo ražošana un ostas pakalpojumi ir energoietilpīgi. Būtu labi, ja varētu samazināt izmaksas, izmantojot saules un vēja enerģiju, kas ir arī zaļais kurss. Mēs strādājam pie visiem šiem jautājumiem, bet bez valdības atbalsta būs grūti šīs lietas sekmīgi risināt. Bizness, protams, pielāgojas un pārorientējas atbilstoši tirgus situācijai, tomēr gribu uzsvērt, ka skatījumam uz problēmām ir jābūt daudz plašākam. Piemēram, ko iesākt ar infrastruktūru, kas ostās radīta naftas produktu un ķīmisko kravu uzglabāšanai un pārkraušanai, bet tagad, kad mainījušies politiskie akcenti un šo kravu plūsmas uz ostām vairs nenāk, infrastruktūra stāv neizmantota. Taču kādreiz tur tika ieguldīti milzīgi līdzekļi. Ja kopā ar valdību nedomāsim, kā to izmantot, tā būs Latvijas resursu izšķērdēšana.



**– Vai esat izvērtējuši, kādi riski 2023. gadā sagaidāmi un uz kādiem jauniem izaicinājumiem ir jābūt gataviem ostas uzņēmējiem?**

**Ā. O.:** – Lai gan vienmēr cenšamies riskus izvērtēt, patiesībā to nemaz īsti nevar izdarīt. Nebūtu jau slikti, ja zinātu, kas notiks pēc trim mēnešiem vai pusgada. Tomēr droši var teikt, ka viens no riskiem kravu plūsmās ir Krievijas dzelzceļš. Ja gadījumā pēkšņi tiks pieņemts lēmums, kas mums aizlieds izmantot Krievijas dzelzceļu, vai arī Krievija neatļaus tranzitkravu kustību, tad tas mūsu tautsaimniecībai un arī Āzijas valstīm būtu ļoti sāpīgs trieciens, bet tas ir jautājums, uz kuru atbildes nezinām. Iespējams, ka varētu labāk kaut ko paredzēt saistībā ar energoresursu cenām, cik saprotams, tās nelidos kosmosā, bet ir skaidri jāapzinās, ka vairs arī neatgriezīsies tajā līmenī, kāds bija pirms kara.

Vēl viens jautājums, kas satrauc komersantus, – kādas būs ostu maksas pēc ostu reformas, jo kapitālsabiedrības uzdevums ir pelnīt naudu. Manā skatījumā ostu pārvaldēm nevajadzētu nodarboties ar pelnīšanu, bet gan nodrošināt infrastruktūru un radīt labu vidi uzņēmējiem, lai tie varētu pelnīt. Ja jaunās kapitālsabiedrības spiedīs uz peļņu, var iznākt tā, ka iesākumā tās labi nopelnīs, bet ietekme uz tautsaimniecību būs ar mīnus zīmi, jo uzņēmēji tiks nospiesti uz ceļiem un daudzas kravas var aiziet no Latvijas projām, tāpēc visu laiku mēģinām pārliecināt, ka uzņēmējiem ir jābūt klāt visos lemsšanas procesos, lai laikus varam paust savu viedokli. Ja neieklausās uzņēmēju iebildumos pret acīmredzami nepieņemamām un aplamām lietām, tad vēlāk visu labot ir daudz sarežģītāk vai pat neiespējami, tāpēc diskusiju un uzklaušanās jautājums visām trim lielajām ostām ir vitāli svarīgs. Un viens no tādiem jautājumiem ir par ostu maksu izmaiņām, par kurām uzņēmējiem vajadzētu būt savlaicīgi informētiem, lai jaunos tarifus varētu iestrādāt līgumos ar sadarbības partneriem, jo stividorš, lai viņa business būtu rentabls, nevar visu maksājumu slogu likt tikai uz saviem pleciem. Kā labs piemērs te būtu minama Jūras administrācija – kad tā gatavojās veikt izmaiņas savās maksās, administrācijas vadītājs Jānis Krastiņš kopā ar saviem speciālistiem nāca pie ostu uzņēmējiem, skaidroja situāciju, prezentēja administrācijas viedokli un vajadzības, un tas bija ļoti svarīgs moments, jo uzņēmējiem ir jāsaprot, kāpēc tas tiek darīts.

**I. L.:** – Uzņēmējiem tiešām ir ļoti svarīgi jau laikus zināt, kādas izmaiņas tiek plānotas, kaut vai runājot par tiem pašiem ostu tarifiem, kam jābūt skaidriem un saprotamiem, lai uzņēmēji skaidri zinātu, par ko maksā. Tieši tāpat visus ar ostu darbību saistītos jautājumus būtu derīgi apspriest ar nozari, lai saprastu, kādas ir nozares iespējas.

**J. K.:** – Ja runājam par tarifiem, tad ne jau uzņēmēji tos var pieņemt vai nepieņemt, bet mēs varam paust savu redzējumu un iesniegt aprēķinus. Ja valsts institūcijas pārspilē ar neadekvāti augstiem tarifiem, tad iznākums var būt bēdīgs, jo uzņēmēju mērķis ir gūt peļņu, tāpēc, piemēram, dzelzceļa tarifi un ostu



maksas ir valstiski svarīgs jautājums, lai Latvijas ostas varētu konkurēt ar Lietuvas un Igaunijas, bet dažās kravu grupās pat ar Gruzijas ostām.

**Ā. O.:** – Domājot par ostu nākotni, mēs apzināmies, ka tas noteikti būs ceļš uz zaļo enerģiju, tātad zaļo ostu, un šis ceļš nav iedomājams bez valsts politikas un atbalsta. Jau tagad katrs savā uzņēmumā strādājam pie atjaunojamās enerģijas projektiem, kas ir valstiski svarīgs pasākums, tāpēc no valsts gaidām skaidrus spēles noteikumus attiecībā uz tarifu politiku un citiem ar atjaunojamo enerģiju saistītajiem jautājumiem. Liela nozīme ir tam, kā strādā tādi valsts dienesti kā muita, robežsardze, Valsts vides dienests un citi, no kuru profesionālas darbības atkarīgs sekmīgs darbs arī ostā. Prieccē tas, ka, šķiet, valsts mūs tomēr sadzird, tāpēc gribas ticēt, ka tiks pieņemti saprātīgi lēmumi. Stividor-kompāniju asociācija strādā uzņēmēju labā, jo mēs pārstāvam ostu komersantus, kas ir šīs asociācijas dibinātāji, un mūsu galvenais uzdevums ir izvērtēt riskus, strādāt ar visām tām institūcijām, no kurām ir atkarīgs gan komersantu darbs, gan sekmīgs ostu darbs kopumā. Visus riskus nekad nevar paredzēt, jo pats bizness jau ir risks un ikviens uzņēmējs ir riska zonā, bet ostas kara un sankciju dēļ pašlaik ir īpaša situācijā. Neskatoties uz sarežģīto tirgus situāciju, visas mūsu ostas aizvadītajā gadā strādāja ar kravu pieaugumu, un tas, no vienas puses, bija pārsteigums, bet, no otras puses, liecināja par to, ka esam labi strādājuši un savlaicīgi spējuši izvērtēt iespējamos riskus.

Bet šis ir arī laiks, kad mums visiem jāturas kopā un kopā jānotur nozare, lai tad, kad karš būs beidzies un Baltijas valstīm būs īpaša nozīme Ukrainas atjaunošanā, mūsu ostas būtu spējīgas strādāt ar pilnu jaudu. Pagaidām, kamēr turpinās karš, mēs īsti nevaram paredzēt, kas notiks rītdien, jo viss vienā mirklī var mainīties.

**D. B.:** – Un tomēr viens no riskiem, par ko ne tikai nopietni jādomā, bet pie kā nopietni un atbildīgi arī jāstrādā, ir likumdošana. Ja Ostu likums nebūs atbilstošs šodienas situācijai un kavēs investīciju ienākšanu, tad lielas kompānijas šurp nenāks, un ka tik neiznāk kā vecajā un diezgan smeldzīgajā jokā – mēs pārvērtisimies par vietu, kur mazie kuģi iet garām, bet lielie nevar ienākt.■

Anita Freiberga


**LATVIJAS OSTU KRAVU APGROZĪJUMS 2021. – 2022. GADĀ (tūkst. t)**

Osta	2021. gadā			2022. gadā		
	nosūt.	saņemts	kopā	nosūt.	saņemts	kopā
Rīga	15 991,5	5 507,3	21 498,8	16 300,2	7 219,7	23 519,9
Ventspils	8 380,4	2 701,0	11 081,4	9 893,3	4 853,1	14 746,4
Liepāja	5 486,2	1 570,5	7 056,7	5 584,7	2 023,9	7 608,6
Salacgrīva	346,5	74,8	421,3	350,6	18,4	369,0
Mērsrags	429,7	74,4	504,1	451,9	99,8	551,7
Roja	57,3	13,0	70,3	64,5	13,8	78,3
Pāvilosta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Skulte	1 008,4	89,7	1 098,1	1 041,7	162,7	1 204,4
<b>Mazās ostas kopā</b>	<b>1 841,9</b>	<b>251,9</b>	<b>2 093,8</b>	<b>1 908,7</b>	<b>294,7</b>	<b>2 203,4</b>
<b>Kopā visas ostās</b>	<b>31 700,0</b>	<b>10 030,7</b>	<b>41 730,7</b>	<b>33 686,9</b>	<b>14 391,4</b>	<b>48 078,3</b>



## RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LATVIJAS OSTĀS 2015. – 2022. GADA (tūkst. t)

Kravu veidi	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022./ 2021., %
<b>Beramkravas</b>	<b>33 392,2</b>	<b>32 805,6</b>	<b>33 362,9</b>	<b>37 251,8</b>	<b>34 922,6</b>	<b>21 230,0</b>	<b>20 200,2</b>	<b>25 607,5</b>	<b>26,8</b>
ķīmiskās beramkravas	2 840,0	3 293,0	2 732,5	2 559,8	2 339,5	1 833,1	1 777,2	779,6	-56,1
ogles	19 034,9	16 727,8	17 591,6	20 874,4	16 897,8	3 474,0	1 761,0	8 416,8	4,8 reiz.
labība un tās produkti	4 986,7	5 239,0	5 392,1	4 837,7	5 507,3	6 209,6	6 187,9	6 251,3	1,0
koksnes šķelda	1 030,1	1 301,7	1 469,0	1 594,2	2 050,7	2 061,9	2 011,3	1 918,4	-4,6
<b>Lejamkravas</b>	<b>25 652,6</b>	<b>19 482,9</b>	<b>16 915,0</b>	<b>15 059,7</b>	<b>14 597,0</b>	<b>11 686,6</b>	<b>8 824,0</b>	<b>8 577,6</b>	<b>-2,8</b>
LNG	450,8	440,5	473,8	443,2	440,9	331,2	357,9	224,6	-37,2
nafta	89,2	54,5	34,2	52,6	44,2	46,6	28,1	3,6	-87,2
naftas produkti	24 735,8	18 713,2	16 110,0	14 159,4	13 752,0	10 967,9	8 126,0	7 897,8	-2,8
<b>Ģenerālkravas</b>	<b>10 524,2</b>	<b>10 827,6</b>	<b>11 599,1</b>	<b>13 863,4</b>	<b>12 859,6</b>	<b>12 035,7</b>	<b>12 706,5</b>	<b>13 893,2</b>	<b>9,3</b>
konteinerizētas kravas (TEU)	3 875,0	4 096,7	4 658,7	4 977,6	4 885,2	4 705,9	4 357,9	4 771,2	9,5
Roll on/Roll of vienības	359 756	388 484	450 071	474 451	470 075	457 979	428 879	472 220	10,1
kokmateriāli	2 649,0	2 781,6	3 186,5	3 489,8	3 419,7	3 088,5	3 534,5	3 883,1	9,9
tūkst. m <sup>3</sup>	166 70f6	174 299	205 061	219 980	210 350	148 968	156 787	186 669	19,1
metāli, metāllūžņi	3 512,4	3 415,3	3 243,8	4 809,3	4 119,2	3 784,1	4 335,1	4 742,3	9,4
	4 632,5	4 111,9	3 785,0	5 475,3	4 850,6	4 561,6	5 410,8	5 857,9	8,3
	340,9	313,0	308,3	398,5	310,3	331,6	345,7	91,7	-73,5
<b>Kopā</b>	<b>69 569,0</b>	<b>63 116,1</b>	<b>61 877,0</b>	<b>66 174,9</b>	<b>62 379,2</b>	<b>44 952,3</b>	<b>41 730,7</b>	<b>48 078,3</b>	<b>15,2</b>

SM informācija





## RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS RĪGAS OSTĀ 2015. – 2022. GADĀ (tūkst. t)

Kravu veidi	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022./ 2021., %
<b>Beramkravas</b>	<b>23 245,5</b>	<b>22 393,1</b>	<b>20 915,8</b>	<b>23 688,3</b>	<b>20 839,7</b>	<b>13 544,1</b>	<b>12 024,1</b>	<b>14 503,5</b>	<b>20,6</b>
labība un tās produkti	2 169,4	1 928,5	1 964,5	1 554,6	2 067,6	2 862,5	2 794,6	2 648,0	-5,2
ķīmiskās beramkravas	2 584,8	2 811,6	2 392,3	2 056,5	1 693,7	1 434,6	1 339,6	499,0	-62,8
ogles	14 528,9	13 291,9	11 776,1	14 220,4	10 357,7	2 678,0	1 119,4	5 148,5	4,6 reiz.
koksnes šķelda	643,6	555,0	646,4	941,6	1 133,4	1 181,0	765,6	846,2	10,5
<b>Lejamkravas</b>	<b>10 617,6</b>	<b>8 166,0</b>	<b>5 728,1</b>	<b>4 121,4</b>	<b>3 829,9</b>	<b>2 764,2</b>	<b>2 269,2</b>	<b>1 468,4</b>	<b>-35,3</b>
naftas produkti	10 537,3	8 102,5	5 644,9	4 085,1	3 791,3	2 669,0	2 174,1	1 350,6	-37,9
<b>Ģenerālkravas</b>	<b>6 192,7</b>	<b>6 511,2</b>	<b>7 030,8</b>	<b>8 622,2</b>	<b>8 092,6</b>	<b>7 403,8</b>	<b>7 205,5</b>	<b>7 548,0</b>	<b>4,8</b>
konteinerizētas kravas	3 823,0	4 059,0	4 605,0	4 909,6	4 862,6	4 637,9	4 233,7	4 651,8	9,9
(TEU)	355 241	385 937	445 984	469 343	466 893	453 578	415 644	460 694	10,8
Roll on/Roll of	246,2	259,2	427,2	518,1	532,1	171,6	0,0	18,6	100,0
vienības	62 649	64 177	83 985	85 826	76 434	20 589	0	753	100,0
kokmateriāli	1 858,1	1 819,5	1 606,8	2 705,5	2 347,6	2 208,8	2 591,1	2 666,1	2,9
tūkst. m <sup>3</sup>	2 309,2	2 213,1	1 908,1	3 163,7	2 812,8	2 730,7	3 338,3	3 379,2	1,2
metāli, metāllužņņi	199,8	297,5	303,3	398,5	310,3	331,6	342,0	88,7	-74,1
<b>Kopā</b>	<b>40 055,8</b>	<b>37 070,3</b>	<b>33 674,7</b>	<b>36 431,9</b>	<b>32 762,2</b>	<b>23 712,1</b>	<b>21 498,8</b>	<b>23 519,9</b>	<b>9,4</b>

# RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LIEPĀJAS OSTĀ 2015. – 2022. GADA (tūkst. t)

Kravu veidi	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022./ 2021., %
<b>Beramkravas</b>	<b>3923,7</b>	<b>4274,2</b>	<b>4858,5</b>	<b>5731,0</b>	<b>5570,3</b>	<b>4800,9</b>	<b>4724,3</b>	<b>5110,7</b>	<b>8,2</b>
ogles	50,5	460,0	1 197,3	1 467,9	1 053,8	272,7	28,8	85,0	3 reiz.
labība un tās produkti	2 901,5	2 877,8	2 509,8	3 034,4	2 893,8	2 879,7	2 807,2	3 210,7	14,4
celtniecības materiāli	813,0	901,0	932,2	762,5	1 011,9	739,8	777,3	780,2	0,4
koksnes šķelda	93,9	254,1	260,5	186,7	317,8	240,0	350,7	261,3	-25,5
<b>Lejamkravas</b>	<b>362,8</b>	<b>379,4</b>	<b>478,4</b>	<b>432,2</b>	<b>571,5</b>	<b>598,2</b>	<b>545,9</b>	<b>318,2</b>	<b>-41,7</b>
jēlnafta	51,9	54,6	34,2	46,2	44,2	46,6	28,1	3,6	-87,2
naftas produkti	240,6	271,8	376,1	312,3	448,5	458,1	438,6	294,1	-32,9
<b>Ģenerālkravas</b>	<b>1 324,9</b>	<b>1 026,1</b>	<b>1 251,7</b>	<b>1 374,4</b>	<b>1 192,4</b>	<b>1 204,1</b>	<b>1 786,5</b>	<b>2 179,7</b>	<b>22,0</b>
konteineri	46,0	36,4	52,7	47,7	38,8	63,5	142,8	141,5	-0,9
skaitis TEU	3 668	2 312	3 829	2 996	2 881	4 143	13 235	11 526	-12,9
Roll on/Roll of	614,0	496,0	652,3	758,9	760,5	784,5	1 268,3	1 515,5	19,5
skaitis	33 657	30 465	39 261	45 739	49 296	41 384	63 689	89 757	40,9
kokmateriāli	493,5	370,4	470,0	500,8	363,0	313,6	333,2	359,6	7,9
tūkst. m <sup>3</sup>	539,3	408,5	547,0	501,2	407,8	357,6	372,3	402,2	8,0
metāli, metāllūžņi	141,1	54,4	5,0	0,0	0,0	0,0	3,7	3,0	-18,9
<b>Kravas kopā</b>	<b>5 611,4</b>	<b>5 679,7</b>	<b>6 588,6</b>	<b>7 537,6</b>	<b>7 334,2</b>	<b>6 603,2</b>	<b>7 056,7</b>	<b>7 608,6</b>	<b>7,8</b>

SM informācija



**RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS VENTSPILS OSTĀ  
2015. – 2022. GADĀ (tūkst. t)**

Kravu veidi	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022./ 2021., %
<b>Beramkravas</b>	<b>5642,2</b>	<b>5407,3</b>	<b>6830,9</b>	<b>7174,4</b>	<b>7795,7</b>	<b>2078,8</b>	<b>2448,1</b>	<b>5143,4</b>	<b>2,1 reiz.</b>
minerālmēšļi	141,9	347,0	195,1	386,5	476,4	236,5	289,6	125,0	-56,8
ogles	4 455,5	2 975,9	4 618,2	5 186,1	5 486,3	523,3	612,8	3 183,3	5,2 reiz.
labība un tās produkti	514,8	410,3	353,0	235,3	543,9	435,5	566,0	373,6	-34,0
<b>Lejamkravas</b>	<b>14 656,2</b>	<b>10 928,0</b>	<b>10 693,0</b>	<b>10 490,1</b>	<b>10 176,4</b>	<b>8 306,8</b>	<b>5 991,9</b>	<b>6 771,0</b>	<b>13,0</b>
nafta	89,1	0,0	0,0	3,2	0,0	0,0	96,8	0,0	-100,0
naftas produkti	13 957,9	10 345,0	10 089,0	9 762,0	9 512,2	7 840,8	5 513,3	6 253,1	13,4
<b>Ģenerālkraavas</b>	<b>2 228,6</b>	<b>2 474,2</b>	<b>2 511,0</b>	<b>2 661,4</b>	<b>2 484,7</b>	<b>2 516,5</b>	<b>2 641,4</b>	<b>2 832,0</b>	<b>7,2</b>
konteinerizētas kravas	5,0	1,3	1,0	20,3	2,8	4,5	0,0	0,0	0,0
(TEU)	845	234	256	2 112	301	258	0	0	0,0
Roll on/Roll of	1 788,8	2 026,3	2 107,0	2 212,8	2 127,1	2 132,4	2 266,2	2 349,0	3,7
vienības	65 175	80 097	80 989	88 415	84 620	86 995	93 098	96 159	3,3
kokmateriāli	408,0	532,3	391,2	421,3	347,5	378,0	366,7	434,4	18,5
tūkst. m <sup>3</sup>	459,6	482,8	434,1	472,4	395,5	420,2	413,7	489,9	18,4
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Kopā</b>	<b>22 527,0</b>	<b>18 809,5</b>	<b>20 034,9</b>	<b>20 325,9</b>	<b>20 456,8</b>	<b>12 902,1</b>	<b>11 081,4</b>	<b>14 746,4</b>	<b>33,1</b>

## DZELZCEĻA KRAVU PĀRVADĀJUMU APJOMU SALĪDZINĀJUMS 2014. – 2022. GADĀ (tūkst. t)

Pārvadājumu iedalījums	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022./ 2021. %
Kopējais pārvadājumu apjoms	57 040,2	55 646,7	47 821,4	43 791,7	49 265,6	41 492,0	24 113,0	21 963,0	21 588,0	-1,7
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	1 256,7	1 672,1	1 482,5	1 653,4	1 366,5	1 710,1	2 066,0	1 970,0	1 698,0	-13,8
Starptautisko pārvadājumu apjoms	55 784,2	53 974,6	46 338,9	42 138,3	47 899,0	39 782,0	22 047,0	19 993,0	19 890,0	-0,5
Eksporta kravu apjoms	2 822,6	1 515,2	989,5	351,8	316,7	280,8	2 024,0	2 123,0	3 724,0	75,4
Importa kravu apjoms	4 065,6	4 172,1	3 951,7	3 067,3	3 120,6	3 324,7	16 305,0	13 473,0	14 072,0	4,4
Kopējais tranzīta kravu apjoms	48 895,3	48 287,3	41 397,7	38 719,2	44 461,7	36 176,5	19 028,0	17 084,0	17 599,0	3,0
Tranzīta apjoms caur ostām	47 041,3	45 438,8	39 481,2	35 039,1	39 416,6	31 630,9	15 310,0	12 687,0	15 505,0	22,2
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	1 853,8	2 848,5	1 916,5	3 680,1	5 045,1	4 545,7	3 718,0	4 397,0	2 094,0	-52,4

SM informācija





## OSTAI SVARĪGI BŪT SPĒLES LAUKUMĀ

Jau kovidā laiks bija ieviesis daudzas korekcijas un daudz ko piebremzējis, jo katrs sēdēja savās mājās, sazinoties vien tiešsaistē. Rīgas brīvostas pārvaldnieks ANSIS ZELTIŅŠ stāsta, ka sākumā šāda saziņa likusies pat ļoti laba, bet īstenībā tā nemaz nav, jo tas daudzas lietas tomēr ir padarījis daudz lēnākas. “Cilvēkiem ir jākomunicē. Negribu teikt, ka neesam aktīvi, esam pārstāvēti gan Starptautiskajā Ostu asociācijā, gan Eiropas Jūras ostu organizācijā, gan Baltijas Ostu organizācijā, kur pats esmu ievēlēts valdē un plānoju turpināt darbu arī nākamajā termiņā,” saka Ansis Zeltiņš. “Lielākais ieguvums no komunikācijas ar kolēģiem ir informācijas apmaiņa. Ir daudzas lietas, kas ostām ir atšķirīgas, bet ir problēmas, kas risināmas visiem kopā. Kamēr tu vāries savā sulā, tev šķiet, ka viss ir labi vai arī viss ir slikti, bet, kad parunā ar citiem, tad tā bilde tomēr paveras plašāka. Laikam tas arī ir pats svarīgākais – spēt paplašināt savu redzesloku un pamainīt skatu punktu. Tā ir būšana uz laukuma.”

### JAUNĀ OSTU LIKUMA PERIPETIJAS

Jaunais Ostu likums nosaka Rīgas un Ventspils ostu pārveidošanu par kapitālsabiedrībām. “Ostu attīstības ceļš ir akciju sabiedrību izveide ar profesionālu vadību, kā rezultātā ostas kļūtu par pelnošiem uzņēmumiem, nevis politisku interešu organizācijām,” uzsvēr satiksmes ministrs Tālis Linkaits. “Ostu pārvaldības maiņa nozīmē ne tikai juridiskas izmaiņas, bet arī domāšanas maiņu, ostās veidojot skaidru korporatīvās pārvaldības struktūru ar biznesa plānu, komerciāliem mērķiem un profesionālu darbību gan izmaksu samazināšanā, gan jaunu darbavietu radīšanā.”

– **Tagad viens no svarīgākajiem jautājumiem: kāds tad būs jaunais ostu pārvaldības modelis, ko pēc lieliem činiņiem un garām diskusijām tomēr izdevās pieņemt? Vai Rīgas brīvostas pārvaldniekam ir skaidrība, kas un kā tālāk notiks?**

– Likums ir pieņemts un stājies spēkā. Bija Likums par ostām, tagad ir Ostu likums. Ja skatāties uz Rīgu un Ventspili, kas turpmāk vistiešākajā veidā strādās jaunā likuma rāmī, tad pats svarīgākais tagad ir noformēt juridisko statusu, jo jaunajai kārtībai jābūt ieviestai līdz 2023. gada 1. janvārim, kad ostu pārvaldei jau vajadzētu būt kapitālsabiedrības statusā, jo likums paredz līdzšinējās pārvaldes likvidāciju. Ventspils jau kopš 2019. gada ir strādājusi diezgan neskaidrā



statusā, jo tad, kad bija skandāls ar sankcijām, paralēli Ventspils brīvostas pārvaldei tika izveidota "Ventspils osta", un tā visus šos gadus paralēli strādā gan Ventspils brīvostas pārvalde, gan "Ventspils osta", savukārt Rīgā līdz šim vēl nekas nav izveidots. Taču jāsaprot, ka likums pats par sevi neko nelikvidē un neizveido,



Ansis Zeltiņš.

tāpēc ir jautājums, kad un kā Ministru kabinets pieņems virkni lēmumu, lai likumā paredzēto varētu reformēt, bet līdz pat šim laikam nekādi lēmumi vēl nav pieņemti, un nav arī skaidrs, kad tas varētu notikt. Jāņem vērā arī tas, ka šis ir vēlēšanu gads, vasarā valdība bija atvaļinājumā, tāpēc domāju, ka līdz 2023. gada 1. janvārim nebūs daudz laika, lai visu dokumentu pakotni pagātu izstrādāt. Tā kā veicamo darbu klāsts ir visai apjomīgs, kas saistīts gan ar nekustāmā īpašuma novērtēšanu, gan ar grāmatvedības lietām, ko savukārt var kārtot tikai tad, kad pieņemti reglamentējošie dokumenti, domāju, ka lēmumu pieņemšana varētu būt sasteigta. Tāpat jaunā statusa ieviešana ir saistīta ar diezgan lieliem finanšu ieguldījumiem, jo bez naudas šo procesu nemaz nevar paveikt, tāpēc varu teikt, ka Rīgas brīvostas pārvaldei joprojām nav pamata pieņemt nekādus lēmumus par šīs organizācijas likvidēšanu, jo pretim nestāv Ministru kabineta dokumenti par šā procesa juridisko un saimniecisko norisi.

**– Valsts no savas puses ir pieņēmusi vēsturisku lēmumu par jaunu ostu pārvaldību, vai tas nozīmē, ka pārvaldības pārveides process tagad gulstas uz pašu ostu pleciem, vai arī to visu finansēs no valsts budžeta līdzekļiem?**

– Labā prakse būtu, ka visus ar to saistītos izdevumus tomēr segtu procesa ierosinātājs, šajā gadījumā tā ir valsts, bet pārejas noteikumos ir ielikts, ka daudzas lietas apmaksā Rīgas brīvostas pārvalde, taču pašlaik nevaru pateikt, kā viss tālāk norisināsies.

**– Vai tas nozīmē, ka tev kā Rīgas brīvostas pārvaldniekam nav skaidrības par to, kā notiks pārvaldes likvidācijas process?**

– Man ir skaidrs, kā tam vajadzētu būt, bet ir grūti pateikt, vai tas tā arī būs, jo viss ir atkarīgs no valdības pieņemtajiem lēmumiem, bet pašlaik par daudzām lietām nav skaidrības, teiksim, kāda jaunajā pārvaldības modelī būs pašvaldības dalība. Vēlreiz vēlos uzsvērt, ka ir pieņemts tikai likuma rāmis.



## – Un kas tad varētu būt tālāk?

– Ja tu to jautā man, domāju, ka tagad juridiskā statusa maiņas kontekstā nav jēgas ieslēgt atpakaļgaitu. Manuprāt, kapitālsabiedrība pati par sevi nav nekas labs vai slikts, pareizs vai nepareizs. Domājot par turpmāko darbību, šāds pārvaldības modelis varētu būt saprotamāks un vienkāršāk paskaidrojams, un šai ziņā nav problēmu. Drīzāk svarīgi ir citi jautājumi: kāds ir ostas darbības mērķis, kāda ir ostas stratēģija un ko valsts no ostām vispār sagaida? Juridiskais statuss vien, kā to paredz likums, nesniedz atbildes uz visiem šiem jautājumiem un neko nemaina. Ja nu vienīgi to, ka ostas pārvaldnieks, kā kapitālsabiedrības statuss to nosaka, kļūst par valdes priekšsēdētāju, ir valde un padome. Vēlreiz vēlos uzsvērt – tagad ir svarīgi saprast, ko valsts no savām ostām vēlas, un ne tikai no Rīgas vai Ventspils, bet arī no visām pārējām, vēl jo vairāk ņemot vērā mūsdienu sarežģīto laiku, kad Eiropā notiek karš, kas uz neatgriešanos mainīs ja ne visas, tad ļoti daudzas stratēģiskas lietas. Rezumējot varu teikt, ka jaunā pārvaldības modeļa ieviešana ir laika un politikas jautājums. Ņemot vērā to, ka pēc Saeimas vēlēšanām būs jauns politiskais spektrs un jauns deputātu sastāvs, nav izslēgts, ka jaunā Saeima šo likumu atkal varētu vērt vaļā un mainīt virzienu. Vēl viens aspekts, kas jāņem vērā, – Ventspils pašvaldība ir iesniegusi vai grasās iesniegt Satversmes tiesā protestu pret jaunā likuma regulējumu, un arī tas būs saistīts ar virkni jautājumu, par ko pašlaik nav īstas skaidrības, un arī Satversmes tiesa var ieviest dažas korekcijas. Taču jāsaprot – jo ilgāks ir neziņas un neskaidrību periods, jo, domājot ilgtermiņā, lielāku negatīvo rezonansi tas var dot ostas darbībai. Ja vēl gads neko īpaši varētu nemainīt, tad





neskaidrība ilgākā laika griezumā ostai, potenciālajiem ostas investoriem, ostas klientiem un projektiem nāktu tikai par sliktu, jo šādos apstākļos daudzas lietas tiek piebremzētas, lai nogaidītu un saprastu, kā tālāk viss attīstīsies un kādi būs spēles noteikumi.



Rīgas osta lielajā talkā sakopj Sarkandaugavu.

Ja runājam par ostas darbību, tad vidējā ter-

miņā ostas attīstības stratēģija ir izstrādāta. Kopš stratēģijas pieņemšanas jau pagājis kāds laiks, tāpēc ir lietas, kas jāpiekorigē. Esmu pārliecināts, ka arī jaunajā ostas statusā būs jāstrādā šīs stratēģijas noteiktajā virzienā, bet pašlaik ir grūti pateikt, vai tā arī notiks, tomēr domāju, ka šajā ziņā būs pēctecība.

**– Vai valsts Satiksmes ministrijas un satiksmes ministra personā ir definējusi, kas tad ir tas, ko valsts no ostām sagaida, jo pašlaik vienīgais, ko var nolasīt, ir vēlme iegūt ļoti kompetentu pārvaldību?**

– Tā ir tādas teorijas atkārtošana. Kas tad ir tā lielā kompetence? Ne jau pārvaldības modelis to panāks, bet gan kompetenti cilvēki. Var uztaisīt jebkuru modeli, bet bez labiem speciālistiem nekas nestrādās, tāpēc šādi paziņojumi ir vērtējami tikai kā politika.

**– Ja līdz šim Rīgas un Ventspils ostu valdēs savus pārstāvju no valsts puses deleģēja četras ministrijas, kas tad tām liedza rīkot kandidātu konkursus?**

– Protams, ministrijas jau līdz šim valdē varēja deleģēt tos, kurus uzskata par kompetentiem speciālistiem, kuri ostas attīstībai varētu dot visu to labāko. Kapitālsabiedrības modeli tieša politiskā ietekme ir mazāka, bet tas automātiski negarantē kompetentus cilvēkus. Ja runājam par Rīgas brīvdostas pārvaldi, šeit tiešām strādā labi speciālisti. No pārvaldības caurspīdīguma viedokļa, attieksmes, komunikācijas un vēl daudziem faktoriem dažu pēdējo gadu laikā esam transformējušies, jo komunikācijas trūkums bija tas, ko Rīgas brīvdostas pārvaldei savulaik pārmeta. Vai var strādāt labāk? Simts punktu, ka var labāk, daudz labāk, un tas ir mērķis, uz ko jātiecas, bet lielais akcents visā šajā stāstā tomēr ir tas, ko tad valsts stratēģiski no savām ostām vēlas, jo tieši politiķiem ir jādefinē virziens – ko un kā mēs darīsim, nevis jāmēģinājas ar neargumentētām frāzēm, piemēram, ka tranzīts Latvijai nav vajadzīgs. Savukārt biznesam, pielāgojoties apstākļiem, pašam ir jāspēj transformēties, tomēr biznesam ir skaidri jāsaprot,



vai tas, ko viņi dara, ir svarīgi valstij. Premjers tagad paziņo: ir svarīga viedā reindustrializācija. Bet kas tā tāda ir? Lai kaut ko reindustrializētu, vispirms ir jāindustrializē, ja tas nav bijis, tad par ko vispār ir runa? Un tā tas notiek daudzās jomās, kaut vai saistībā ar enerģiju un zaļo enerģiju vai energoefektivitāti un ūdeņradi. Notiek tāda mētāšanās ar tukšām frāzēm, un kamēr nav kopīgas virzības un kopīga valstiska redzējuma, katrs rušinas savā lauciņā. Mēs esam neliela ekonomika, tieši tāpēc ir jābūt kopīgai vīzijai: ko tad mēs vēlamies, kādas ir prioritātes. Tieši tas pats attiecas arī uz pašvaldību.



Piemēram, Rīgā nav nevienas vēja turbīnas, kas liek domāt, ka pilsētai šis virziens nav svarīgs. Ja skaidri tiek pateikts, ka mēs to un to vēlamies, tad ir jābūt radītiem nosacījumiem un jābūt attieksmei, lai tiešām būtu pārliecība, ka šim virzienam dota zaļā gaisma, ka valstij, paš-

valdībai, vietai vai ostai tā ir prioritāte un es esmu te gaidīts. Tieši tāpat vajadzētu definēt, ko nevēlamies. Galvenais, lai būtu skaidri spēles noteikumi.

**– Rīgas brīvostas 2022. gada kalendārā ierakstīts moto: “Tava Rīga, tava osta”. Kā tas saskan ar jauno pārvaldības koncepciju, kur pilsēta ostu lēmumu pieņemšanā nav klātesoša?**

– Mans personīgais viedoklis nav mainījies, jo osta ir ģeogrāfiski absolūti fiksēta vieta un ekonomiski ir bijusi saistīta ar pilsētu, tāpēc ostu no pilsētas nevar atraut, to darīt būtu pilnīgi nepareizi. Vairums ostu Ziemeļeiropā ir pašvaldību pārziņā, bet parasti jau skatāmies uz to, ko dara mūsu ziemeļu un dienvidu kaimiņi. Jāteic, ka Tallina, lai gan mēdz teikt, ka igauņi ir lēni, savos lēmumos ir absolūti progresīva. Tallina ostu pārvaldībā ir izvēlējusies alternatīvu virzienu, kāda nav nekur citur kontinentālajā Eiropā, – kapitālsabiedrība, kas savus



aktīvus kotē biržā, un Silamē osta ir privāta. Britu salās šādu ostu ir daudz, bet Eiropā Silamē ir vienīgā. Savukārt Klaipēda ir vienīgā Lietuvas osta, un tas lielā mērā arī nosaka šīs ostas pārvaldību.

Līdz ar jaunā likuma pieņemšanu un kapitālsabiedrību izveidošanu Rīgas un Ventspils ostās ir valsts pārvaldība, mazās ostas paliek pašvaldību ostas, un arī Liepājā paliek liela pašvaldības ietekme.



Ja runājam tieši par Rīgas ostu, tad jāņem vērā, ka Rīgas pašvaldībai nav stratēģijas attiecībā uz ostu un arī vēsturiski tāda nekad nav bijusi. Es nerunāju par to, ka pašvaldība nebūtu bijusi pārstāvēta ostas valdē, bet gan par to, ka pašvaldībai nekad nav bijis stratēģijas. Arī tagad neviens nevar skaidri atbildēt uz jautājumu, ko pašvaldība no ostas vēlas. Esmu pārliecināts, ka ostai un pašvaldībai strādājot kopā, tā būtu pavisam cita jauda un vilkme, bet atrauti no pilsētas domāt par ostas attīstību ir nepareizi un neperspektīvi, jo liela daļa no ostas un pilsētas infrastruktūras ir savstarpēji saistīta.

## NOZIEDZĪGĀ KARA KONTEKSTĀ VISS IR MAINĪJIES

**– Esam pamatīgi apsprieduši pārvaldības modeļa jautājumu, bet dienas kārtībā ir pašreizējā situācija pasaulē un Krievijas izraisītais karš Ukrainā, kas pilnībā nojauc veco kārtību.**

– Jau no pandēmijas sākuma un arī pirms tam saistībā ar ievērojamiem kritumiem ogļu apstrādē Rīgas osta savā darbībā visam piegājusi diezgan piesardzīgi gan no finansiālās puses, gan no plānošanas viedokļa. Rīgā viss ir stabili, bet arī tas ir skaidrs, ka mēs, visticamāk, vairs neatgriezīsimies pie četrdesmit pieciem miljoniem tonnu gadā. Jāsaprot, ka tā tas būs un paliks, un neviens jau nav teicis, ka Rīgas ostai jāpārkrauj tieši tāds kravu apjoms. Protams, šī noziedzīgā un bezjēdzīgā kara kontekstā viss ir mainījies, un īstermiņā nekas neatrisināsies. Arī sankcijas pret Krieviju visu ir mainījušas, bet, no otras puses, tas rada arī jaunas iespējas un jaunus pārvadājumu maršrūtus. Jautājums, cik daudz no visa jaunā spēsim izmantot un attīstīt? Es teiktu, ka pašlaik no ostas uzņēmējiem jūtama zināma piesardzība, bet tas nenozīmē, ka uzņēmēji būtu nolaiduši rokas un metuši plinti krūmos, daudzi joprojām skatās investīciju



piesaistīšanas virzienā. Skaidrs, ka tagad būvniecības cenas ir uzbraukušas kosmosā, arī piegāžu tirgi ir diezgan lielā haosā, tāpēc šādos apstākļos ir projekti, kas piebremzējušies, bet tas gan nenožīmē, ka viss būtu pilnīgi apstājies. Attīstības projekti ostā gan no ostas pārvaldes, gan privātā biznesa puses ir un arī turpmāk būs. Un gan jau arī tirgus sakārtosies, situācija stabilizēsies un mēs turpināsim iet attīstības ceļu, ostai kļūstot modernāki un acij tīkamāki.

**– Tas nozīmē, ka ostas pārvalde no savas puses ieguldīs finanses infrastruktūrā un sagaida, ka privātais sektors uz ostu atvedīs kravas?**

– Ne tikai ostas pārvalde iegulda infrastruktūrā, to dara arī stividori un termināļi. Ir virkne industriālu projektu, kas attīstās, piemēram, "Rīga Bulk", paplašinot pakalpojumu apjomu, būvē savu noliktavu.



**– Nav jau noslēpums, ka Rīgas ostas kompānijās ir klātesošs Krievijas kapitāls. Cik lielā mērā sankcijas pret Krieviju tagad ir skārušas Rīgas ostas uzņēmējus?**

– Tad vispirms jārunā par oglēm, jo augustā

stājas spēkā noteiktais embargo pret Krievijas oglēm, kas nozīmē, ka Krievijas ogles caur Latviju, tātad arī caur Rīgas ostu, vairs netiks transportētas. Protams, ir Kazahstānas ogles, taču jāsaprot, ka šīm kravām tranzītā ir jāšķērso Krievija. Jāteic, ka no kazahu puses ir interese par kravu transportēšanu caur Rīgas ostu, un tas attiecas ne tikai uz oglēm, bet arī uz izejvielām un materiāliem, tomēr jāsaprot, ka Krievijas politika var ļoti ātri mainīties, šai gadījumā ņemot vērā Kazahstānas nosodošo attieksmi Krievijas izraisītā kara kontekstā. Jau tagad ir jūtams, ka šo kravu plūsmu Krievija mēģina ierobežot. Kazahstānas ogles interesē Eiropas tirgu. Ir skaidrs, ka, aizejot no Krievijas gāzes izmantošanas, Eiropai būs nepieciešams kāds cits enerģijas avots, un šo deficītu nevar kompensēt tikai ar atjaunojamo enerģiju – biomasu vai šķeldu, tāpēc joprojām turpinās izmantot ogles, tai skaitā arī metalurģijā, lai no kurienes šīs ogles nāktu – no Kazahstānas, Polijas, Vācijas vai alternatīvām ieguves vietām Āfrikā vai Austrālijā, bet tas jau maksās dārgāk, jo loģistika ir pilnīgi cita. Ja ogles pašlaik ir krava ar jautājuma zīmi, tad viss pārējais attīstās, ir parādījušās tādas nišas un kravu veidi, kas iepriekš nav bijuši, piemēram, cukurs. Tomēr lielā problēma vienmēr paliek, jo bez Krievijas un Baltkrievijas šķērsošanas daudzas kravas uz Latviju nevar atnākt. Attīstās arī vietējais segments, turpinās attīstīties mežsaimniecība



un lauksaimniecība, un tās ir mūsu eksporta preces.

**– Vai pašreizējā situācija pasaulē ir ietekmējusi zaļās ostas attīstību, ko nosaka Eiropas un pasaules zaļās politikas idejas un centieni, un kā Rīgas osta attīstās zaļās politikas kontekstā?**

– Nevaru teikt, ka mums būtu kādi zaļie megaprojekti, ar ko šodien varētu palepoties, bet ir vairākas iestrādnes un virāki attīstības virzieni. Ja visas zvaigznes pareizi sakrītīs, varēsim palepoties ar ļoti lielas kapacitātes saules parka izveidi reģionā. Mērķis ir, lai attīstītāja nosacījumi dod labumu arī ostas klientiem, apgādājot tos ar zaļo enerģiju. Ostas attīstība ir saistīta ar aprikojumu un energopieslēgumu piestātnēm, kas jo īpaši svarīgi būs tad, kad nonāksim pie jauna pasažieru termināļa Rīgas ostā, kas būs aprīkots atbilstoši augstākajām prasībām un standartiem.

**– Vai tiešām ir pamats cerēt, ka pienāks tas laimīgais brīdis, kad arī Rīgas osta varēs lepoties ar modernu pasažieru termināli?**

– Šā projekta virzībā jau ir veikts liels priekšdarbu apjoms, bet projekta sekmīgas attīstības pamatā, protams, ir finanses, kā jau tas ir jebkurā projektā. Ņemot vērā, ka jaunā pasažieru termināļa attīstības teritorijā ostai nav zemes, šoreiz attīstītājs ir privātais uzņēmējs. Esam izstrādājuši stratēģisko plānu, un, ja par to varēsim panākt juridisku vienošanos, tā varētu būt publiskā un privātā partnerība, kad privātais realizē visu krasta sadaļu, bet osta ūdens un hidrotehnisko sadaļu, lai tā būtu atbilstoša termināļa vajadzībām. Plānojam, ka līdz gada beigām mēs varētu nonākt pie šādas vienošanās un, ja viss sekmīgi virzīsies uz priekšu, pēc pieciem gadiem ostā varētu būt uzbūvēts jaunais pasažieru terminālis.

**– Tas ir tieši tas, kas Rīgai līdz šim ir pietrūcis, un te nemaz negribas pieminēt Tallinu ar tās vizuāli pievilcīgajiem un lieliskajiem projektiem.**

– Nav ko slēpt, moderns pasažieru terminālis Rīgā tiešām ir pietrūcis, jo esošā Pasažieru termināļa stratēģija vēsturiski ir bijusi cita, vērsta uz nekustāmā īpašuma attīstīšanu. Protams, vecā termināļa ēka kopš deviņdesmito gadu sākuma ir kļuvusi stipri nepievilcīga, laiks dara savu.

**– Var teikt, ka šovasar vai ik dienu ostā ir ienācis kāds kruīza kuģis, kas stipri vien atdzīvina un padara pievilcīgāku pilsētas seju.**





– Kruīza kuģu skaits tiešām ir pieaudzis, reizēm kādu kuģi nākas pietauvot Krievu salā, un tas ir pilnīgi aplami, ka kruīza kuģi jāpietauvo kravu piestātnē, kur blakus strādā termināļi. Piedevām tās ir ogles, kas tur tiek pārkrautas, un tas nekādā veidā neiet kopā ar kruīza filozofiju.

– **Ari jahtas ostai vienmēr piešķir savu šarmu. Kādu laiku šķita, ka jahtas Rīgu nemīl, bet tagad viss ir mainījies.**

– Esam diezgan aktīvi strādājuši šajā virzienā. Ja skatāmies nākotnē, tad maz ticams, ka Latvijai vai ostai tas kādreiz būs baigais bizness, bet jahtas os-



tai tiešām piešķir pievilcīgus vaibstus, tomēr cilvēki uz jahtu klātbūtni skatās dažādi – kādam patīk, bet kāds uztraucas par piedzērušos jahtsmeņņu baru. Protams, Rīga ir viena no Baltijas jūras valstu galvaspilsētām, esam iekļauti kruīzu maršrutā, tāpēc arī jābūt visai nepieciešamajai infrastruktūrai: piestātnēm, dušām, civilizētam santehnikas mezglam, lai burātāji justos komfortabli. Tīri ģeogrāfiski Rīgas ostai ir savs mīnuss, tā atrodas diezgan tālu no jūras vārtiem, tāpēc nepieciešams ilgāks laiks, lai ienāktu ostā un izietu no tās, bet, no otras puses, jahtu osta atrodas praktiski pilsētas centrā, ir skaists skats un viss nepieciešamais atpūtai. Osta turpinās investēt jahtu ostas projektos, un, pa-

teicoties arī Eiropas fondu finansējumam, kas jau ļāvis sakārtot jahtu ostas Latvijā, tai skaitā arī Rīgas ostā, Ķīpsalā būs vēl viena jauna jahtu osta.

– **Vienmēr bijis aktuāls jautājums, kā osta sadzīvo ar pilsētu un rīdniekiem, kā spēj veidot dialogu ar apkaimēm, kur cilvēki spiesti sadzīvot ar tām neērtībām, ko rada blakus esošā osta.**

– Jau minēju, ka Rīgas osta ir būtiski mainījusi komunikāciju ar apkaimēm, tāpat esam daudz darījuši, lai uzlabotu vēsturiski slikti veidotās attiecības. Galu galā esam nonākuši pie labas sadarbības, tomēr jāsaprot, ka osta ir un paliek industriālā zona, tāpēc dzīvošana kaimiņos šādai teritorijai vienmēr būs saistīta ar zināmām neērtībām un konflikts starp ostu un cilvēku ir ielikts pašā ostas darbības pamatā. Taču tas nenozīmē, ka nevaram sadarboties un mierīgi līdzās pastāvēt. Prieks, ka apkaimes sapratušas, ka ir zināma jēga un pozitīvs ieguvums no kaimiņattiecībām ar ostu, jo osta cenšas ieklausīties apkaimju vajadzībās. Cik iespējams un cik atļauj mūsu finanses, cenšamies kaut ko sakārtot,



ieguldām un darām. Piemēram, šogad lielās talkas laikā Sarkandaugavas un Kundziņsalas iedzīvotājiem iekārtojām pludmalīti, kas, manuprāt, ir superīgs projekts, un līdzīgi rīkosimies arī citviet. Taču ir kāda problēma, ko līdz šim Latvijā neviens nav spējis atrisināt. Katru gadu lielajā talkā cil-



vēki savāc atkritumus, bet pēc laika miskaste veidojas no jauna, jo Latvijas iedzīvotājiem ir diezgan liela vēlme mēslo. Teritorijā ap ostu, kur talkas laikā vācām atkritumus, tie nebija ostas, bet gan cilvēku radīti. Mēslošs tiek brutāli, pa mašīnas logu lidinot laukā maisiem atkritumu. Un tad mēs lepojāmies ar stāstu par lielo talku, kad sadodamies rokās un vācām atkritumus, lai nākamajā dienā atkal sāktu mēslo un pēc gada no jauna varētu talkot, bet sausais atlikums ir tikai savāktie mēsli. Ir skumji, ka nemainās sabiedrības tikumi. Par šo jautājumu esam runājuši ar apkaimju aktīvistiem, lai arī viņi no savas puses iesaistās sabiedrības izglītošanā.

Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš ir pārliecināts, ka osta turpinās pastāvēt, lai arī kādi laiki nāktu. Jau tagad ir iesākti projekti un iezīmēti virzieni, kādos osta attīstīsies, taču nekas nenotiek uzreiz no rīta pie brokastu kafijas, jo lielie projekti skatāmi ne mazāk kā piecu gadu griezumā. Daudzi jaunie ostas plāni saistīti ar Kundziņsalu, arī ar Spilvi, kur vajadzēs lielas investīcijas un būs vajadzīga sadarbība ar pilsētu. "Diemžēl pašlaik nav tā labākā situācija investīciju piesaistei. Vides aizsardzības izaicinājumi un karš Ukrainā dinamiski maina ne tikai patērētāju ieradumus, bet arī kravu pārvaldājumu struktūru. Nākas meklēt jaunas iespējas un testēt jaunus loģistikas pakalpojumu piedāvājumus," uzskata Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš. "Šogad apstrādāto kravu rādītāji Rīgas ostā ir bijuši pozitīvi un stabili. Samazinājušās naftas produktu, rūdas, metālu un ķīmiskās kravas, ko, protams, ietekmē starptautiskās sankcijas pret Krieviju un Baltkrieviju, tāpēc ostas izaicinājums ir šo kritumu kompensēt ar citiem kravu veidiem. Ostā pieaudzis konteinerkravu apjoms, stabils ir arī lauksaimniecības un mežsaimniecības kravas, joprojām lielu kravu apjomu veido ogles. Mērķtiecīgi strādājam ne tikai pie jaunu kravu grupu piesaistes, bet arī pie kompleksu kravu maršrutu izveides, lai nostiprinātu Rīgas ostas vietu starptautiskajās loģistikas ķēdēs." ■



## DIGITALIZĀCIJA PADARĪS EFEKTĪVĀKU OSTAS DARBĪBU

Ik gadu Latvijas loģistikas ķēde, izmantojot auto, jūras un dzelzceļa transportu, apkalpo vairāk nekā 40 miljonus tonnu dažādu kravu, kas tiek nosūtītas un saņemtas caur Latvijas ostām, kravu loģistikas procesos iesaistot ne tikai kravu nosūtītājus un saņēmējus, bet arī pārvadātājus, stividorus, ostu pārvaldes un dažādus kontroles dienestus. Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš secina, ka nereti varam novērot nesen šķietami neiespējamu kravu piegādes plūsmu un globālo loģistikas ceļu veidošanos, kur tagad sava loma ir arī Rīgas ostai.

Vērtējot Rīgas ostas rezultātus krīžu kontekstā, ostas pārvaldnieks pauž, ka kopumā 2022. gads no pārkraušanas viedokļa vērtējams kā labs. "Ejam stabi-



Ansis Zeltiņš.

li ar 10 līdz 15 procentu pieaugumu mēnesī, kas absolūtos skaitļos ir divi miljoni tonnu vairāk nekā gadu iepriekš, un šajos apstākļos tas ir labs rādītājs. Pašlaik kravu plūsmas ir stabilas, tomēr tirgū tendences ir mainīgas, tāpēc vienās kravu grupās vērojams pieaugums, citās kritums. Piemēram, diezgan labi rādītāji ir graudaugu segmentā, kas primāri nāk no mū-

su reģiona graudkopjiem, bet salīdzinoši nelielos apjomos tiek testētas arī graudaugu plūsmas no Ukrainas, ņemot vērā, ka Krievijas blokāžu dēļ ir apgrūtināta graudaugu transportēšana no Melnās jūras ostām," stāsta ostas pārvaldnieks.

Lai gan pēdējie trīs gadi Latvijā un pasaulē iezīmējušies ar krīzēm, kas rada būtiskus izaicinājumus ikvienai uzņēmējdarbības jomai, tostarp transporta un loģistikas nozarei, tomēr Rīgas ostas vadība uzsver, ka arī šādos taupības apstākļos tā turpina investēt ostas procesu modernizēšanā, ieviešot jaunus digitālus risinājumus un sekmējot virzību uz zaļās enerģijas ražošanu. Lai veicinātu kravas dokumentu un datu aprites digitalizāciju un attīstītu ostu un loģistikas procesu automatizāciju, Rīgas brīvostas pārvaldes vadībā tiek veidota integrēta koplietošanas platforma multimodālo kravu pakalpojumu nodrošināšanai





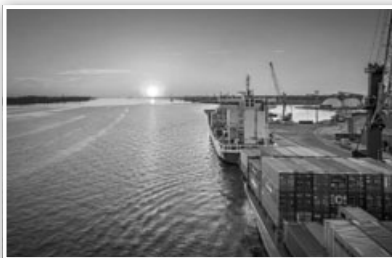
jūras un sauszemes kravām, tostarp nodrošinot elektronisku datu apmaiņu starp valsts nozīmes informācijas sistēmām. Projekta ieviešana ļaus ievērojami uzlabot multimodālo kravu aprites ātrumu, mazināt administratīvo slogu un ietekmi uz vidi.

Tāpat ostā turpinās automatizētas un autonomas piekļuves sistēmas ieviešana, kas paredz, ka nākotnē ostas caurlaižu kontroles punkti spēs darboties pilnībā autonomi, izmantojot tikai mašīnredzes, biometrijas un intelektiskas novērošanas sistēmu risinājumus. Pēc Rīgas brīvostas pārvaldes pasūtījuma pašlaik notiek darbs gan pie tehniskā nodrošinājuma (kameras, sensori, pašapkalpošanās kioski u.c. Infrastruktūra) izstrādes, gan arī top īpaši piemērots programmnodrošinājums, kas ļaus attālināti kontrolēt un uzraudzīt piekļuves procesu un automatizēti identificēt iespējamus riskus.

Ieviesta arī centralizēta ostas procesu pārvaldības sistēma – Ostas informācijas sistēma (OIS), kas ļauj vienotā vidē realizēt svarīgākos ostas darbības procesus, tostarp nodrošināt vienotu risinājumu ienākošo kuģu un kravu datu apstrādei, ostas maksu aprēķiniem un piekļuves kontrolei. Ostas digitalizācija ļaus ne tikai efektīvāk darboties ostas un tās uzņēmumu klastera darbību, audzējot savas pozīcijas reģiona loģistikas spēlētāju vidū, bet arī atvērt daļu datu jauniem risinājumiem sasaistei ar pilsētu, pilsētas transportu un citiem.■

## DIGITĀLO TEHNOĻĪJU UN IT PROJEKTU ĪSTENOŠANĀ IEGULDĪS MILJONU EIRO

Apzinoties viedo tehnoloģiju un zaļās enerģijas nozīmi un ietekmi uz tautsaimniecības un biznesa procesiem, gan Rīgas ostas uzņēmumi, gan Rīgas brīvostas pārvalde pauž gatavību turpināt attīstīt un investēt zaļās enerģijas, viedo tehnoloģiju un IT projektos. Energoefektivitāte, ostas procesu automatizācija un kravu aprites ātrums ir vieni no būtiskākajiem šodienas jautājumiem, kas tieši ietekmē un nākotnē vēl vairāk ietekmēs Rīgas ostas piedāvājumu un konkurētspēju. Ostas digitālo tehnoloģiju un IT risinājumu projektu īstenošanai šajā gadā Rīgas brīvostas pārvalde plāno investēt teju miljonu eiro.



“Katram Rīgas ostā strādājošam stividoram un uzņēmumam būs jāklūst efektīvākam un enerģijas patēriņa viedokļa un jāklūst zaļākam, atlicinot investīcijas zaļajām tehnoloģijām. Šo virzienu mēs ostas attīstībā esam stingri



iezīmējuši. Otrs būtisks virziens – digitalizācija, lai mēs spētu iet kopsolī ar šodienas transporta un loģistikas attīstības tendencēm un virzieniem pasaulē,” akcentē Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

“Zaļajām tehnoloģijām ir milzīgs atbalsts no Eiropas – līdzfinansējums atsevišķos gadījumos var sasniegt pat 85 procentus. Tas nozīmē, ka investīcijas atmaksātos ļoti ātri. Ja skatāmies uz šodienas enerģijas cenām, tad, piemēram, saules baterijas pie tik ievērojama līdzfinansējuma var atpelnīties pāris gadu laikā,” norāda Rīgas ostā strādājošo uzņēmumu intereses pārstāvošās organizācijas izpilddirektors Rihards Strenga.

### UZZIŅAI

Ostā darbojas daudz noliktavu ar kopējo platību vismaz 50 tūkst. m<sup>2</sup>, kuru darbību varētu nodrošināt ar saules baterijām. Iespējas kļūt energoefektīvākiem un videi draudzīgākiem nav pilnā apmērā jāfinansē no saviem līdzekļiem – līdz pat 85% finansējuma ir iespējams piesaistīt no ES.

“Sākot ar pagājušo gadu, parādījies ļoti daudz programmu Eiropas līmenī, kur uzņēmēji kā klasteris var startēt ar “zaļajiem” projektiem un piesaistīt finansējumu tiešā veidā. Tas ir ļoti apjomīgs līdzfinansējums, un mēs skatāmies šajā virzienā. Lai gan finansējuma saņemšanai neapšaubāmi ir jāizpilda daudz dažādu kritēriju, ja viss izdodas, kā plānots, tad tās noteikti ir investīcijas, kas mērāmas miljonos. Jebkura vidēja apjoma investīcija ostu sektorā Eiropā ir, sākot no 100 miljoniem eiro. Piemēram, saules bateriju projekts neapšaubāmi būtu liels un nozīmīgs kā ostai, tā pilsētai gan no ekonomikas, gan vides aspektiem,” stāsta R. Strenga.

Otrs būtisks attīstības virziens ir ostas procesu un kravu apstrādes operāciju digitalizācija. Jau šobrīd daudzi Rīgas brīvostā strādājošie uzņēmumi lielu daļu ikdienā veicamo darbu ir automatizējuši un digitalizējuši. Tomēr kopējā ambīcija ir ostā radīt vienotu kravu uzskaites sistēmu, kura būtu savienota ar muitu un citiem valsts dienestiem, tādējādi būtiski samazinot papīra dokumentu apripi un ievērojami palielinot kapacitāti un kravu aprites ātrumu.

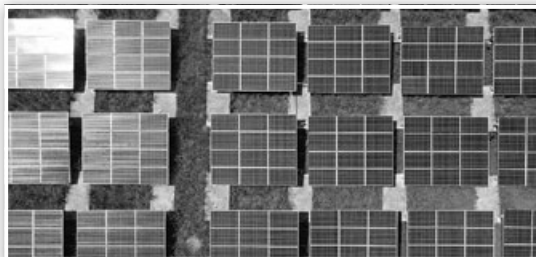
“Investīcijas ostas attīstībā – tās ir investīcijas Latvijas tautsaimniecībā. Ja skatāmies uz netiešo ietekmi uz iekšzemes kopproduktu, tie ir vairāki desmiti procentu. To mēs arī gribam akcentēt jaunajā ostu attīstības stratēģijā – ja būs spēcīgākas ostas un modernāki termināļi, tad Latvijas ekonomika augs ātrāk. Latvijas eksports galvenokārt iet caur ostām, tāpēc ostām ir ļoti liela nozīme, lai Latvijas ekonomika kopumā augtu ātrāk. Arī daudzas izejvielas, tai skaitā transports – vieglie auto, vieglais komerc transports – nāk caur ostām. Tāpat arī metālapstrādes, mašīnbūves izejvielas – visas tiek piegādātas caur Latvijas ostām. Ostām modernizējoties un kļūstot vēl spējīgākām, mēs sniedzam ļoti lielu atbalstu Latvijas eksportčempioniem, ar ko mēs lepojamies,” akcentē R. Strenga.■



## ZAĻĀ ENERĢIJA INVESTĪCIJU SEKMĒŠANAI

Ānsis Zeltiņš atzīst, ka vērojama dažādu ražošanas jomu uzņēmēju interese par iespēju attīstīt uzņēmējdarbību Rīgas ostā vai tās tuvumā, un pamatā tas ir ārvalstu kapitāls, kam viens no iemesliem varētu būt tieši jaunās tendences pasaulē, tostarp globālu uzņēmumu interese koncentrēt kritisko izejvielu ražošanas maksimāli tuvāk lielajām ražotnēm.

“Protams, ir svarīgi saprast Rīgas pilsētas nākotnes attīstības stratēģiju, tajā skaidri definējot dažādu galvaspilsētas teritoriju izmantošanas nosacījumus, jo, piemēram, ostas gadījumā mēs runājam par



teritorijām, kur pašlaik vēl nav nekādas apbūves vai arī ir tikai daļēji izbūvēta infrastruktūra. Tas nozīmē, ka investora labvēlīga biznesa lēmuma gadījumā ražošanas izveide šādā teritorijā prasītu vismaz piecus gadus atkarībā no projekta apjoma. Taču interese ir, un tas priecē,” uzsver A. Zeltiņš. “Viena no investoriem potenciāli pievilcīgām ostas teritorijām ir Spilves pļavas, kurās jau veikta pirmā izpēte, lai izvērtētu potenciālos attīstīšanas virzienus. Šī ir ļoti liela teritorija, no kuras apmēram 78 hektāri (starp Daugavgrīvas šoseju un Hapaka grāvi) ir potenciāli attīstāma kā industriālā parka teritorija. Savukārt citā teritorijas daļā 176 hektāru platībā, kas ir mazāk

pievilcīga klasisko biznesa projektu realizācijai, pēdējo gadu energokrīzes kontekstā esam lēmuši izveidot plašu saules paneļu parku. Osta šī projekta realizācijai iznomās tikai zemi, bet neiesaistīsies biznesā, tomēr no projekta vēlamies gūt arī labumu, tādēļ viens no patlaban notiekošās starptautiskās izsoles nosacījumiem ir tāds, ka daļu saražotās zaļās enerģijas saņem osta un tās teritorijā strādājošie uzņēmumi. Ja šis projekts sekmīgi attīstīsies, un es ticu, ka tā būs, tas noteikti dos zināmu stimulu arī industriālajam parkam, jo jebkura veida ražošanas attīstībai kritiski svarīga ir elektroenerģija, tajā skaitā – mūsdienās jo īpaši aktuāli – zaļās enerģijas komponentes pieejamība nepieciešamajā apjomā.”

### UZZIŅAI

Rīgas ostas teritorijā, Spilves pļavās, paredzēts izveidot lielāko saules paneļu parku Latvijā ar nominālo jaudu vismaz 100 MW un plānoto elektroenerģijas izstrādi vismaz 100 000 MWh gadā. Konkurss bija pieteikušies vairāki dalībnieki, tās visas ir starptautiskas kompānijas vai to pārstāvēniecības Latvijā ar pieredzi lielajoma saules parku būvēšanā Eiropā.



“Šis Rīgā ir līdz šim vērienīgākais projekts jaunu enerģijas avotu izveidē. Saules parks ražos zaļu enerģiju ostas un Rīgas uzņēmumiem un, visticamāk, padarīs lētāku elektroenerģiju arī visiem Rīgas iedzīvotājiem. Rīgas osta ir lielākais industriālais parks Baltijā ar līdz šim neizmantotu ekonomisko potenciālu Spil-



Viesturs Zeps sveic kruīza kuģa kapteini.

vē. Strādājot ar investoriem un potenciāliem klientiem Spilves industriālā parka attīstībā, redzam potenciālu zaļās enerģijas attīstībai – vispirms saules paneļu parkam, tad ūdeņraža tehnoloģiju attīstībai. Turklāt šodien starptautiskie ražotāji un loģistikas ķēdes pieprasa “zaļākus transporta koridorus”, un saules parks ir iespēja ostas stīvdoriem piedāvāt zaļu un lētu enerģiju. Vēl vairāk, tas Rīgas ostu padara par daudz konkurētspējīgāku

investīciju projektiem nekā jebkuru citu ostu reģionā. Un pāri visam – šis ir liels solis Rīgai un Latvijai enerģētiskās neatkarības virzienā.

Saules parka attīstība ļaus mums attīstīties divos virzienos. Pirmkārt, tā ir pieejama zaļā elektroenerģija, ko varēs izmantot kā ostas uzņēmumi, tā arī citi uzņēmumi pilsētā, kā rezultātā ostas infrastruktūra kļūs zaļāka un klimatneitrālāka. Otrkārt, saules parka attīstība un zaļās enerģijas pieejamība ostas uzņēmumiem ļaus attīstīt arī citus inovatīvus alternatīvās enerģijas projektus, tostarp saistībā ar ūdeņraža ražošanu, uzglabāšanu un izmantošanu ostas un pilsētas vajadzībām. Treškārt, kas ir ne mazāk būtiski, šādi projekti ļauj turpināt virzību uz enerģētiskās neatkarības mērķu sasniegšanu.

Tāpat jāņem vērā, ka zaļā komponente jeb atbilstība Eiropas klimatneitralitātes mērķiem un energoefektivitātes prasībām un atjaunojamo energoresursu pieejamība ir viens no būtiskiem priekšnosacījumiem starptautiskā finansējuma, piemēram, Eiropas Investīciju bankas atbalsta piesaistei, kas savukārt paver iespējas citiem investoriem attīstīt savus biznesa projektus pie mums,” uzsver Viesturs Zeps.■

## PREZENTĒ STRATĒĢISKOS INVESTĪCIJU PROJEKTUS

No 15. līdz 18. martam Rīgas brīvdostas pārvalde kopā ar sadarbības partneriem no Rīgas domes, LIAA, RITA un NĪAA piedalījās pasaulē lielākajā nekustamo īpašumu izstādē un tīklošanas pasākumā “MIPIM 2022”, kurā šogad piedalās ap 6400 dalībnieku no visas pasaules, no kuriem aptuveni viena



ceturtā daļa ir dažādu valstu investori.

Rīgas pilsētas stendā bija prezentēti Rīgas ostas stratēģiskie investīciju projekti, tostarp "Spilve Industrial Park", industriālais parks ar 450 ha kopējo platību Spilves plāvēs, un jaunā pasažieru termināļa projekts Rīgas ostā "Rīga RoPax Terminal".

Spilves teritorija ir stratēģisks valsts aktīvs ar ievērojamu potenciālu jaunu

ārvalstu investīciju apguvei, augsti atalgotām darba vietām, inovācijām un sinerģiju veidošanai ar esošo ostas infrastruktūru. Ostas tuvums, dzelzceļš, darbaspēka pieejamība, nodokļu atvieglojumi un teritorijas plašums ir tikai dažas no teritorijas priekšrocībām. Spilves teritorijas potenciālu novērtējusi arī "PwC" (PricewaterhouseCoopers) starptautisko biznesa konsultantu komanda, kas pērn Rīgas brīvdostas pārvaldes uzdevumā veica teritorijas izpētes darbus.

Sarunās ar investoriem, potenciālajiem sadarbības partneriem visa pasākuma ietvaros iegūti un dibināti vērtīgi starptautiski kontakti nākotnes sadarbībai stratēģisko projektu attīstībā. ■



RO valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps uzņēma Polijas infrastruktūras ministru Andžeju Adamčiku, Gdiņas ostas valdes priekšsēdētāju Jaceku Sadaju un Polijas uzņēmēju delegāciju.

## RĪGAS EKSPORTOSTAS DIENVIDU DAĻĀ BŪVĒS "RĪGA ROPAX TERMINAL"

27. maijā tikās Rīgas brīvdostas pārvaldes, Rīgas domes, Satiksmes un Ekonomikas ministriju pārstāvji, teritorijas plānošanas uzņēmuma SIA "Metrum", igauņu arhitektūras biroja "R-Konsult OU" darbinieki un citi RoPax termināļa celtniecības projektā iesaistītie, lai apspriestu jaunā Rīgas pasažieru termināļa projekta attīstību.



Jaunā RoPax termināļa projekts paredz publiski izmantojamu ūdensmalu, jaunas komercietelpas, radošās telpas, plašākas mazumtirdzniecības iespējas un modernu infrastruktūru pasažieru un ro-ro kravu apkalpošanai, kā arī labiekārtotu publisko telpu un papildu infrastruktūru kruīza kuģu apkalpošanai.



*RoPax* projekta attīstītāji kopā ar “De-  
loitte Latvia” jau 2021. gada nogalē  
veica tirgus izpēti, kas ļāva secināt,  
ka šāda termināļa izbūve ievērojami  
veicinās Rīgas ostas konkurētspē-  
ju. Šā gada pirmajā pusē izstrādāts  
termināļa skiču projekts, sagatavo-  
ti sadarbības piedāvājumi kruīza un  
prāmju līnijām, un tagad galvenais  
uzdevums ir nodrošināt lokālpilno-  
juma apstiprināšanu.

Rīgas brīvostas valdes priekšsē-  
dētājs Viesturs Zeps: “Moderns, mūs-  
dienīgs pasažieru terminālis Rīgai ar  
tās ziemeļvalsts metropoles ambīciju  
bija vajadzīgs jau sen. Savukārt mūsu

galvaspilsētas potenciālu kruīzu tūrisma segmentā skaidri apliecina šā gada  
sezonai pieteiktais rekordlielais kuģu vizīšu skaits. “Rīga RoPax Terminal” pro-  
jekts un iecerētais darbības modelis rada labus priekšnosacījumus gan pasa-  
žieriem, gan arī pārvaldātājiem, lai Rīga kļūtu par prāmju un kruīzu līniju mājas  
ostu, kas spēj droši uzņemt un kvalitatīvi apkalpot gan pastāvīgās līnijas, gan  
Rīgā ienākošos kruīza kuģus. Tās būtu jaunas darba vietas un ienākumi kā gal-  
vaspilsētas, tā visas Latvijas ekonomikai, ieguvums Rīgas kopējam tēlam, kā arī  
tūrisma un pakalpojumu sektoram. Tagad visiem projektā iesaistītajiem kopīgi  
jāstrādā, lai vizija par jaunu pasažieru ostas termināli iegūtu reālas aprises un  
īstenotos saskaņā ar izvirzītajiem termiņiem un plānu.”

“Rīga RoPax Terminal” projekta vadītāja Jūlija Bērziņa: “Pašlaik aktīvi strā-  
dājam pie tā, lai projektam piesaistītu investorus. Pirms pāris nedēļām devā-  
mies uz pasaulē lielāko kruīza industrijas forumu “Seatrade Cruise Global”, kas  
norisinājās Amerikas Savienotajās Valstīs. Martā piedalījāmies starptautiskajā  
nekustamā īpašuma un investīciju forumā “MIPIM 2022” Francijā. Pašreizējā  
ģeopolitiskajā situācijā ir gana daudz izaicinājumu, bet arī neizmantotas iespē-  
jas. Redzam, ka par Rīgu un modernu pasažieru, kruīza un *ro-ro* kravu terminā-  
li ir interese, kas paver iespēju mūsu galvaspilsētai ierindoties Eiropas kruīza  
kuģu ostu kartē, un ne tikai. Arī “Rail Baltica” projekta attīstība rada nepiecie-  
šamību pēc moderna pasažieru termināļa, kas kļūtu par vienu no trim Rīgas  
mobilitātes balsta mezgliem, nostiprinot sauszemes, gaisa un ūdens satiksmi.”

Tiek plānots, ka 2025. gadā Rīgas Eksportostas dienvidu daļā darbu sāks  
jauns pasažieru un *ro-ro* kravu terminālis “Rīga RoPax Terminal”, kas Rīgā no-  
drošinās prāmju pasažieru modernu un videi draudzīgu apkalpošanu un radīs  
jaunas iespējas *ro-ro* kravu apjoma pieaugumam.■



## AMBĪCIJAS KĻŪT PAR ŪDEŅRAŽA ENERĢIJAS TEHNOĻĪJU CENTRU

Sekojojot kuģošanas nozares dekarbonizācijas un Eiropas Komisijas noteiktajiem klimata mērķiem, Rīgas brīvosta aktīvi iesaistījusies arī dažādās iniciatīvās, kas saistītas ar vietēja mēroga un pārrobežu ūdeņraža kopienu jeb ieleju attīstību.

“Esam izvirzījuši mērķi uzņemt līderību ūdeņraža tehnoloģiju lietošanā, pilotēšanā, kā arī reālu dzīvotspējīgu risinājumu ieviešanā Rīgas ostā, tostarp saistībā ar dažāda iekšējā transporta nodrošināšanu, lokomotīvu un apkalpes



kuģu darbināšanu, nodrošinot labus nosacījumus, lai nākotnē ostā attīstītos visa infrastruktūra, kas spēj apkalpot starptautiskus kuģus, kuri darbojas ar šo un citām alternatīvajām degvielām. Tas ir nākamais solis, lai Rīgas osta virzītos uz mērķi kļūt par tehnoloģiju inovāciju centru, citiem vārdiem, mēs attīstām jauno Spilves industriālo parku, kur ne tikai atradīsies ražošanas un loģistikas infrastruktūra, bet arī tiks īstenota viedo tehnoloģiju attīstība,” uzsver V. Zeps.

Speciālisti ir pārliecināti, ka jau tuvākajā laikā tieši ūdeņradis kļūs par vienu no dekarbonizētās ekonomikas pamatelementiem. Šī joma ir ieguvusi īpašu aktualitāti Eiropā un Eiropas Savienībā līdz ar Eiropas Zaļā kursa apstiprināšanu un Eiropas Savienības Ūdeņraža stratēģijas pieņemšanu 2020. gada jūlijā. Līdz ar Krievijas sākto karu Ukrainā šis jautājums ir materializējies kā “RePowerEU” plāns, kura mērķis ir mazināt Eiropas ekonomikas atkarību no Krievijas fosilā kurināmā piegādēm, veicinot alternatīva kurināmā un degvielas ražošanu, energoefektivitātes un energotaupības pasākumus līdz ar būtiski palielinātiem Eiropā saražotā un importētā ilgtspējīgā ūdeņraža apjomiem.■

## RĪGAS BRĪVOSTAS PROJEKTS IEKĻUVIS IAPH ILGTSPĒJĪBAS BALVAS FINĀLĀ

Starptautiskā Ostu asociācija (*International Association of Ports and Harbors*, IAPH) apvieno vairāk nekā 160 ostu un 120 ar ostu darbību saistītu uzņēmumu no 87 pasaules valstīm. Lai starptautiski izceltu un nozares profesionāļu vidū dalītos ar labās prakses piemēriem dažādu pasaules ostu paveiktajā virzībā uz ilgtspēju, inovāciju ieviešanu, ostu modernizāciju, drošu un zaļu kursu



un sociālo atbildību, IAPH izveidojusi īpašu Ilgtspējības balvas (*Sustainability Awards*) programmu.

Tajā ik gadus tiek apkopotas asociācijas biedru īstenotās iniciatīvas, kuras vērtē sešās Ilgtspējības balvas kategorijās: digitalizācija, vides aizsardzība, infrastruktūra, kopienas veidošana, klimats un enerģētika, kā arī veselība un drošība.

Šogad pieteikumu projektu kategorijā “Kopienas veidošana” (*Community Building*) iesniegusi arī Rīgas brīvostas pārvalde, pastāstot par RBP ilggadējo sadarbību ar ielu sporta un kultūras kustību “Ghetto Games”, lai veicinātu ielu sporta attīstību un iekļaujošu sabiedrību.

Pēc neatkarīgas žūrijas vērtējuma (70% no kopējā vērtējuma) pārvaldes iesniegtais projekts iekļuva finālā.■

## “SCANDIC LINE” SĀK REGULĀRUS RO-RO KRAVU PĀRVADĀJUMUS STARP RĪGU UN SODERTĀLI

No 1. jūnija līnijas operators “Scandic Line” sācis regulārus ro-ro kravu pārvadājumus starp Rīgas un Sodertāles ostām, iezīmējot jaunu loģistikas ceļu no Rīgas uz Skandināviju dažāda tipa kravu pārvadāšanai.

Svinīgajā jaunās prāmju līnijas atklāšanas ceremonijā Rīgas centrālajā terminālī piedalījās līnijas operatora “Scandic Line” vadītājs Zigmunds Jankovskis, padomes priekšsēdētājs Ēriks Laidvė un padomes loceklis Kalle Konsaps, līnijas aģenta Zviedrijā “Svecon Freight” vadītājs Daniels Berglinds, kuģa “Midas” īpašnieka “Godby Shipping” vadītājs Dans Mikols, Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps un pārvaldnieks Ansis Zeltiņš, kā arī Rīgas centrālā termināļa valdes priekšsēdētājs Rolands Gulbis.



“Lai Rīgas osta attīstītos, ir jāstrādā pie kravu apjoma pieauguma, tajā skaitā pie jaunu loģistikas ķēžu izveides un jaunu pārvadājumu veidu attīstības. Rīgas osta ir viena no retajām reģionā, kur nav pastāvīgas ro-ro kravu pārvadājumu līnijas, tāpēc jo īpaši svarīgi, ka turpmāk uzņēmējiem būs iespēja izmantot jaunu loģistikas ceļu, kas turklāt pavērs iespēju arī ostai audzēt kravu apjomus un piesaistīt arvien jaunus klientus,” teica Viesturs Zeps.





“Scandic Line” līnija turpmāk nodrošinās kravu pārvadājumus, pieņemot transportēšanai visa veida *ro-ro* kravas – autoceltņus, karavānas, kempurus, lauksaimniecības tehniku, traktoros u.c. transportlīdzekļus, kā arī autovilcējus un piekabes, visu veidu pašpiedziņas un bezmotora tehniku, kravas uz mafi-treileriem, projektu kravas, kā arī visu veidu konteinerus. Jaunā līnija paredzēta arī negabarīta un/vai smagsvara projekta kravu pārvadāšanai, kas ne vienmēr iespējams ar *ro-pax* tipa prāmjiem, ko apkalpo citās Latvijas un kaimiņvalstu ostās.

“Zviedrijā šobrīd notiek intensīva būvniecība, kur iesaistīti arī daudzi Baltijas valstu ražošanas uzņēmumi, kuru produkcijas transportēšanai Rīgas un Sodertāles ģeogrāfiskā atrašanās vieta ir izdevīga,” līnijas priekšrocības min Zigmunds Jankovskis, līnijas operatora “Scandic Line” vadītājs.

“Līdz šim Rīgas reģionā izvietoto ražotņu un loģistikas centru produkciju kompānijas bija spiestas vest uz aptuveni divsimt līdz trīssimt kilometru attālajām ostām Klaipēdā vai Ventspilī, no kurienes tās tālāk pa jūras ceļu transportēja uz Zviedriju. Jaunais jūras savienojums transporta un loģistikas uzņēmumiem atvieglos plānošanu, samazinās loģistikas izmaksas, atslogos Latvijas ceļus no daudzām smagsvara kravām, kā arī samazinās kaitīgo izmešu daudzumu,” skaidro Zigmunds Jankovskis.

“Mainoties loģistikas ķēdēm, šobrīd jo īpaši svarīgi veidot jaunus, stabilus kravu piegādes ceļus un stiprināt Rīgas un Latvijas pozīcijas globālajās kravas transporta plūsmās. Skandināviju uzskatām par perspektīvu tirgu. Pēc “Tallink” *ro-pax* līnijas darba pārtraukšanas šis segments Rīgas ostā palicis brīvs, tāpēc ir gandarījums par tiešā savienojuma ar Zviedriju atjaunošanu. *Ro-ro* segments ir aktuāls, un ceram jau drīzumā Rīgā sagaidīt vēl kādas *ro-ro* līnijas ienākšanu savienojumā ar kādu no Centrāleiropas ostām,” uzsver Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš. ■



Viesturs Zeps (centrā) atklāj jauno prāmju līniju.



## UZZIŅAI

108,5 metrus garais un 17 metrus platais kravas autotransporta prāmis “Midas” no Rīgas centrālā termināļa kursēs trīs reizes nedēļā katrā virzienā, sākumā apkalpojot vietējos klientus, taču perspektīvā plānots piesaistīt arī tranzīta kravas no Ķīnas un Vidusāzijas valstīm, līnijā nodrošinot ikdienas reisu ar diviem prāmjiem.



## PIEDĀVĀ KAZAHSTĀNAI VEIDOT JAUNAS LOĢISTIKAS KĒDES CAUR LATVIJAS OSTĀM



Vizītes laikā Kazahstānā.

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš kopā kolēģiem no Satiksmes ministrijas un Latvijas Stivdorkompāniju asociācijas uzturējās darba vizītē Kazahstānā, kur tikās ar reģiona gubernatoru Ženisu Kasimbeku un apmeklēja vairākas metalurģiskās un ogļu bagātināšanas rūpnīcas, tai skaitā ferosakausējumu un mangāna sakausējumu rūpnīcu "YDD Karagandy Ferroalloy Plant", kuras produkcija jau tagad konteineros tiek transportēta uz

Rīgas brīvostu. Vizītes laikā ar Kazahstānas uzņēmējiem un amatpersonām pārrunātas turpmākas sadarbības iespējas, lai veicinātu Kazahstānas eksporta kravu, īpaši konteinerizēto kravu pārvadājumus, izmantojot gan esošās, gan veidojot jaunas loģistikas ķēdes caur Latvijas ostām uz Skandināviju un Rietumeiropu.■

## DAUGAVAS AKVATORIJĀ NOTIEK UNIKĀLA TESTĒŠANA

Daugavas akvatorijā notiek unikālā Rīgas brīvostas flotes vajadzībām iegādātā peldošā drona "OTTER" testēšana. Tas Latvijā ir pirmais šāda tipa drons jeb autonoms bezpilota peldlīdzeklis, ko var izmantot dažādu vides parametru uzmērīšanai. Drons ir aprīkots ar daudzstaru dziļuma mērīšanas sistēmu, kas piemērota lietošanai ostu akvatorijās, piekrastes un Latvijas iekšējos ūdeņos.



"OTTER" nodrošina 100% gultnes reljefa uzmērījumu, kas veicina kuģošanas drošību, kalpo satiksmes organizēšanai un attīstības plānošanai.■



## “RIGA NORDIC TERMINAL” SĀK MINERĀLMĒSLU PĀRKRAUŠANU, FASĒŠANU UN UZGLABĀŠANU

Pasaulē vadošās minerālmēslu ražošanas un izplatīšanas kompānijas “Yara (Norvēģija) pārstāvniecība Latvijā “Yara Latvija” ir uzsākusi ilgtermiņa stratēģisku sadarbību ar “Magnat Group” par minerālmēslu pārkraušanu, fasēšanu un uzglabāšanu “Riga Nordic Terminal”. Minerālmēslu pārkraušanas un fasēšanas gada apjoms paredzēts līdz 100 tūkst. tonnām, bet fasēšanas jauda līdz 150 tonnām. “Pēdējo piecu gadu laikā “Yara” ievērojami paaugstinājusi tirgus daļu un nostiprinājusi savas pozīcijas Latvijā. Sadarbība ar “Riga Nordic Terminal” ir pārdomāts un nozīmīgs solis uzņēmuma turpmākai stratēģiskai attīstībai, kur galvenais uzsvars tiek likts uz produkta kvalitāti no rūpīgi izvēlētām produkta ieguves un ražošanas rūpnīcām Somijā, Norvēģijā, Vācijā un Dānijā. Ilgtermiņa sadarbības partneris “Magnat Group” ir būtisks partneris mūsu turpmāko mērķu realizācijai,” uzņēmuma attīstību iezīmē “Yara” tirdzniecības vadītājs Baltijas valstīs Lauri Heimala.

“Esam patiesi gandarīti par “Yara” ienākšanu Rīgas ostā, jo tā ir globāla kompānija ar augstiem kvalitātes standartiem. Minerālmēslu plūsma, protams, ir ieguvums ne tikai ostai, diversificējot kravu portfeli, bet visai mūsu valsts tautsaimniecībai kopumā. Iespējams, lielākie ieguvēji būs tieši lauksaimniecības sektorā strādājošie, jo minerālmēslojumam ir stratēģiska nozīme nozares dzīvotspējai un izaugsmei. Rīgas osta vienmēr ir atvērta jaunām iniciatīvām un sniegs visu nepieciešamo palīdzību šādu biznesa iniciatīvu attīstīšanai,” norāda Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.■

## RĪGAS UN GDIŅAS OSTAS MEKLĒ SADARBĪBAS IESPĒJAS

Ņemot vērā nestabilo situāciju pasaules energoresursu tirgū, traucējumus kravu piegādes ķēdēs, kā arī Rīgas un Gdiņas ostu kravas pārkraušanas un uzglabāšanas jaudu rezerves, ostu vadītāji apņēmušies 2022. gadā sadarboties kravu pārkraušanas, uzglabāšanas un šķirošanas procesu veicināšanā.

2022. gada 26. jūlijā Rīgas ostā darba vizītē ieradās Polijas infrastruktūras ministrs Andžejs Adamčiks un viņu pavadošā uzņēmēju delegācija, tostarp Gdiņas ostas pārvaldes vadība. Vizītes ietvaros Polijas delegācija tikās ar Rīgas brīvostas vadību, lai pārrunātu abu ostu sadarbības iespējas. Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps un Gdiņas ostas valdes priekšsēdētājs



Jaceks Sadajs parakstīja nodomu protokolu, kas paredz stiprināt un attīstīt abu ostu sadarbību, kā arī līdz šā gada beigām Rīgas ostā apstrādāt un pārkraut vismaz piecus miljonus tonnu akmeņogļu.

“Mēs augstu vērtējam šo sadarbības iniciatīvu ar Polijas kolēģiem un Gdiņas ostu. Tas ir liels solis pretī jaunu transporta koridoru izveidei starp Latviju un Poliju, kas var kalpot par pamatu plašākai sadarbībai dažādu segmentu kravu aprītē nākotnē. Sadarbības stiprināšana ar uzticamiem biznesa partneriem būs ieguvums abām pusēm un ļaus vieglāk un efektīvāk pārvarēt globālās nenoteiktības uzliktos pārbaudījumus,” norāda Viesturs Zeps. “Protokola ietvaros esam izvirzījuši mērķi līdz šā gada beigām Rīgas ostā apstrādāt vairāk nekā piecus miljonus tonnu akmeņogļu. Mūsu priekšrocība ir Baltijā modernākais multifunkcionālais un vides prasībām atbilstošais Krievu salas terminālis, kura jaudas rezerves paver iespēju efektīvi apstrādāt iespaidīgus kravu apjomus.”

## SMEĻAS PIEREDZI VĀCIJĀ UN DĀNIJĀ

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš kopā ar lauksaimniecības pakalpojumu kooperatīvās sabiedrības “LATRAPs” un Rīgas ostas termināļa “Alpha osta” vadību darba vizītē apmeklēja Vāciju un Dāniju.



Delegācija devās uz Rostokas ostu, kur tikās ar ostas vadību un iepazīnās ar graudu termināļa “GT Rostock GmbH” darbu. Tas ir viens no modernākajiem graudu termināļiem Vācijā, kas gadā pārkrauj aptuveni vienu miljonu tonnu lauksaimniecības produktu. Terminālis nodrošina pilnu graudu apstrādes ciklu, tai skaitā kravu piegādei izmanto dzelzceļu.

Tika apmeklēta arī Masnedo osta Dānijā un viens no “Copenhagen Merchants Group” beramkravu termināļiem, kas pārsvarā nodarbojas ar lauksaimniecības produktu eksportu un ir specializējies lopbarībā plaši izmantoto sojas spraukumu importēšanā. Termināļa vidējā jauda ir ap 400 tūkst. tonnu gadā. Līdzīgi kā Rīgas ostā, arī te bāzējas “Yara” minerālmēslu ražotne, kur minerālmēsli tiek pakoti un tālāk nogādāti Dānijas lauksaimniekiem.

Vizītes laikā Rīgas ostas pārstāvji Kopenhāgenā piedalījās vienā no nozīmīgākajiem lauksaimniecības nozares pasākumiem Baltijas reģionā – “Baltic Grain Exchange”, kurā ik gadus tiekas lielākie reģiona graudu audzētāji, tirgotāji un pārkrāvēji.



## PIEAUG SADARBĪBAS IESPĒJAS AR KAZAHSTĀNU

Almati, Kazahstānā, norisinājās starptautiskā nozares izstāde "Translogistica Kazakhstan 2022", kur ar vienoto zīmolu "VIA LATVIA" Rīgas brīvostas pārvalde piedalījās kopā ar ostas uzņēmumiem – "WT Terminal", "Rīgas Tirdzniecības osta", "KS Terminal" un BCT.

Izstāde šogad bija plaši apmeklēta. Vislielākā interese bija par iespējām nosūtīt Kazahstānas ogles uz Eiropu, saņemti arī vairāki sadarbības piedāvājumi par Eiropā ražotu preču piegādi Kazahstānai konteineros caur Rīgas ostu, tāpat ir interese par Kazahstānas kravu – graudu, dažādu izejvielu, rūdu, ogļu – nogādāšanu Rīgas ostā pa dzelzceļu, kur ostas termināļos tās tiktu konteinerizētas un tālāk sūtītas pircējiem pa jūru, izmantojot konteinerlīnijas.



Kazahstānas konteineru pārvadātāji aktīvi meklē kravas, ar ko piepildīt tukšos konteinerus sūtīšanai atpakaļvirzienā uz Kazahstānu. Kazahu uzņēmēji interesējas par mašīnu un iekārtu importu no Eiropas smagajai rūpniecībai, ieguves rūpniecībai un mašīnbūvei, izmantojot Rīgas ostas pakalpojumus un ostas iespējas nestandarta kravu apstrādē, uz ko īpaši specializējas Rīgas ostas komersanti.

Rīgas brīvostas pārvaldnieka vietnieks Edgars Sūna: "Pašreizējo ģeopolitisko notikumu kontekstā tiek meklēti jauni koridori Centrālāsijas tirgus nodrošināšanai. Rīgas ostai daudzu gadu laikā bijusi laba sadarbība ar Kazahstānu, kas tagad iegūst vēl jaunas dimensijas un virzienus, piemēram, Kazahstānas energoresursu tranzīts caur Rīgas ostu uz Eiropas tirgiem un konteinerizēto kravu plūsmas uz un no Kazahstānas." ■

## UZLABO JAHTU OSTAS INFRASTRUKTŪRU

2022. gadā INTERREG Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības projekta EST-LAT177 "Austrumbaltijas jahtu ostu tīkla pilnveidošana un popularizēšana" (EASTBALTIC HARBOURS) ietvaros modernizēta biedrības "Latvian Sailing Team" pārvaldītā Rīgas sporta burāšanas centra jahtu osta Ķīpsalā. Uzbūvēta jauna viļņlaužu sistēma – uz pusi pagarināts jau esošais viļņlauzis un uzbūvēts vēl 64 metrus garš viļņlauzis/ piestātne, kas turpmāk pasargās jahtu ostu no spēcīgo ziemeļu vēju ietekmes. Tāpat uzstādīti vairāki jauni aprīkojuma



## UZZIŅAI

EASTBALTIC HARBOURS projekta jahtu ostu tīklā iekļautas vairāk nekā 70 Latvijas un Igaunijas ostas, popularizējot reģionu Skandināvijas un citu Eiropas valstu burātājiem. Projekta ietvaros tiek uzlabota jahtklubu infrastruktūra un pieejamība, notiek mārketinga aktivitātes, lai piesaistītu ārvalstu burātājus un arī veidotu Latvijas kā burāšanas galamērķa tēlu. EASTBALTIC HARBOURS projekta ietvaros Rīgas brīvostas pārvalde plāno ieguldījumus arī Ķīpsalas jahtu ostā, kuras apsaimniekotāja ir biedrība "Pilsētas jahtklubs".

elementi – tauvošanas pirksti, elektrības un ūdensapgādes pjeđestāli un navigācijas bojas.

"Plānojam, ka veiktie uzlabojumi palielinās jahtu ostas ietilpību apmēram par 30 procentiem, nodrošinot spēju vienlaikus uzņemt līdz 130 jahtām," stāsta Rīgas sporta burāšanas centra pārvaldnieks, biedrības "Latvian Sailing Team" vadītājs Andrejs Buls. "Notiek sarunas par iespējām 2027. gadā Rīgā rīkot ORC (laivu klases bez ierobežojumiem) pasaules čempionātu burāšanā. Lai uzņemtu šāda līmeņa sacensības, ir jāizpilda vairāki svarīgi priekšnosacījumi, kas attiecas gan uz organizatoriskajiem, gan atbilstošas infrastruktūras nodrošināšanas jautājumiem. Pie tā pašlaik jahtklubā nopietni strādājam, papildus šogad jau veiktajiem infrastruktūras uzlabojumiem ceļam administratīvo ēku, plānojam papildu piestātņu uzstādīšanu, kas aprīkotas ar

dzeramā ūdens un elektrības pieslēgumiem, strādājam arī pie labierīcību un dušu konteineru uzstādīšanas un citu modernai jahtu ostai nepieciešamu aprīkojuma elementu nodrošināšanas."■



# JŪRAS CEĻOTĀJI ATGRIEŽAS RĪGAS OSTĀ

**Dažu pēdējo gadu laikā mēs jau sākām aizmirst, kā Rīgas ostā, gluži blakus Vanšu tiltam, apstājās un mūs apciemoja lieli un skaisti kruīza laineri, atvedot sev līdzī simtiem tūristu. Tie kā skudras izbīra no savas lielās jūras mājas un devās apskatīt Vecrīgas torņus un laukumus, Albertielas jūgendstilu un visu pārējo, ko nu mēs spējam piedāvāt kārām svešzemnieka acīm un fotoaparāta stikla acij.**

Tagad kruīza kuģi, lieli un mazi, atkal sākuši apmeklēt Rīgas ostu. Pie tam to skaits aug, jo kruīza kompānijām jāmeklē jaunas iespējas un apskates pilsētas no mums austrumos notiekošās karadarbības dēļ. Sanktpēterburga ir kļuvusi par reālu *persona non grata* kruīzu ceļojumos, un kuģi, kuri agrāk neiegrīzās pie mums, tagad sākuši to darīt.



Vēl ne tik sen zinātāji apgalvoja, ka garām Daugavgrīvas bācai gada laikā pabrauc ap diviem miljoniem jūras ceļinieku, dažādu kuģu jūrniekus ieskaitot. Pēdējos gados, visticamāk, šis skaits manāmi saruka, nu ir cerības, ka tas atkal varētu pieaugt un pat pārsniegt jau agrāk minēto. Laiks parādīs, kādā virzienā notiks tālākā attīstība. Taču varbūt šobrīd ir īstais mirklis nedaudz atskatīties pagātnē – kā tad mūsu pusē parādījās pirmie jūras ceļotāji.

## AR PILNU TVAIKU UZ ĀRENSBURGU!

Pirmdiena, 1832. gada 13. augusts, nelielajā Ārensbuurgas ostmalā bija gaidu un satraukuma pilna. Nelielajā jūras malas pilsētiņā ar cerībām un nepacietību tika gaidīts tvaikonis no Rīgas ar ceļotājiem, jo, raugi, bija lieli un pamatoti nākotnes plāni attīstīt šajā vietā kurortoloģiju. Bija jau uzcelta un darbojās pirmā dūņu dziedniecības kūrmaija, jo visā Eiropā tā tobrīd bija iecienīta un plaukstoša, arī gana moderna lieta. Vasarā turīgi pilsētas iedzīvotāji steidza uzlabot savu veselību ārpus pilsētas putekļiem un rūpniecības krietni piedūmotā gaisa. Turklāt zinoši ārsti un zinātnieki bija izpētījuši, ka Ārensbuurgas apkārtnē



sastopamās jūras dūņas tiešām ir ar dziedniecisku efektu un palīdz uzlabot veselību tiem, kuri sirgst ar dažādām iekšējīgām, kaulu un nervu kaitēm. Pētījumi par šo dūņu dziedniecisko efektu bija pat publicēti prominentos tā laika medicīniskajos izdevumos.

Tvaikonis no Rīgas tiešām ieradās un piestāja mazajā ostmalā, atvedot sev līdzī zinātkārus ceļotājus, kuri kāpa krastā, lai iepazītos ar turpat līdzās esošo skaisto viduslaiku pili un kūrmājas piedāvātajiem labumiem. Rakstos tiek minēts, ka tie bijuši pirmie oficiāli reģistrētie ceļotāji un tūristi, kas ieradušies Ārensburgā. Visdrīzāk tā bijusi prominenta un visai turīga publika, kas varēja vasarā atļauties šādas izklaides.

Acīmredzot rīdzinieku pirmā oficiālā vizitācija bijusi veiksmīga, un viesu uzņemšana tāpat, jo dažus gadus vēlāk no Rīgas uz šo pilsētu tiek atklāta regulāra kuģu satiksme. Ārensburga, starp citu, ir tagad mums ļabi zināmā Sāmsalas galvaspilsēta Kuresāre. Tagad blakus vecajai kūrmājai, kura, varbūt pārbūvēta, ir saglabājusies no tiem senajiem laikiem, tūristu uzņemšanai uzceltas vairākas modernas SPA viesnīcas, kurās netrūkst baseinu un ūdens atrakciju. Kuresārē senās ūdensdziedniecības tradīcijas joprojām ir dzīvas un arī šajos laikos tūristu no Rīgas netrūkst. Tvaikonis no Rīgas senos laikos nebija veltī šķēlīs Rīgas jūras līča ūdeņus!

## **EJAM ĢENIĀLĀ FRANČU RAKSTNIEKA ŽILA VĒRNA VAROŅU PĒDĀS**

Mūs varētu interesēt daži izcilākie no kopumā apmēram simt Žila Verna lieldarbiem. Verns bieži vien spēja ar izcilu zinātniskās fantastikas radītāja aci ieskatīties nākotnē. Viņa kapteiņa Granta bērni ar jahtu ceļo apkārt pasaulei,





meklējot pazudušo kapteini, un pieredz fantastiskus piedzīvojumus. Žils Verns paredzēja iespēju apceļot pasauli ar kuģi, un tagad mums šāda iespēja ir dota – ir kruīza kompānijas, kuras piedāvā globālus ceļojumus apkārt pasaulei ar komfortabliem kuģiem.

Žils Verns sūta savus varoņus ceļojumā uz Mēnesi, arī to mēs tagad esam pieredzējuši. Romānā “20 000 ljē pa jūras dzelmi” autors apraksta fantastisku zemūdens kuģi “Nautilus”, kas piedāvā zemūdens ceļojumu, par kādu mēs vēl šobaltdien varam tikai sapņot. Tādu kuģi laikam vēl nespējam uzbūvēt. Kaut gribam jau lidot uz Marsu, no Pasaules okeāna esam izpētījuši nieka piecus procentus. Nedaudz dīvaini, vai ne?

Apjaušana, ka ar kuģiem var pārvadāt ne tikai dažādas kravas, bet arī pasauli, svešas zemes un ostas redzēt kārus tūristus, nāk pēc Pirmā pasaules kara, 20. gadsimta sākumā. Pastāv jau labi attīstīta pasažieru pārvadāšana ar gana lieliem tvaika kuģiem. No mūsu pašu Liepājas ir kuģu satiksme pāri okeānam uz Ņujorku un Halifaksu. Pat “Titānika” traģiskā bojāeja 1912. gada pavasarī pasažieru pārvadāšanu pāri okeānam vairs nespēj apturēt. Pasažieru kuģu kompānijas sacenšas savā starpā par ātrāko braucieni uz Jauno pasauli, gluži tāpat kā savulaik ar burām rotātie tējas kliperi sacentās par eksotisko kravu ātrāko nogādi no tālām austrumu kolonijām mūžam pēc tējas un citiem garšvielu labumiem izslāpušajai Eiropai.

20. gadsimta sākums atnāk ar elektrību, aeroplāniem, iekšdedzes dzinējiem, zemūdenēm, pirmajiem radio izmēģinājumiem un pamatīgu *industriālu sprādzienu*. Pirmais pasaules karš gan aizkavē straujo attīstību, Eiropā miers iestājas tik tad, kad kara postījumi pārsniedz visas saprāta robežas un bojā gājušo skaits mērāms miljonos. Arī Latvijas zeme un tautsaimniecība ir izpostītas, jo te ilgi uz vietas stāvējusi fronte. Rūpnīcu iekārtas daudzos gadījumos ir aizvestas austrumu virzienā, lai nenonāktu uzbrucēju rīcībā. Tomēr valsts atjauno savu ekonomiku, un ostas to noteikti sekmē, jo atsāk darboties senie tirdzniecības ceļi.

Savu uzvaras gājieni 20. gadsimta sākumā sāk arī drukātā prese, un tajā parādās daudz interesantu publikāciju, kuras pārliecinoši parāda tā laika spilgtākās tendences. Pēc kara pagājuši tikai gadi desmit, bet ceļotāji jau aptvēruši jaunā ceļošanas veida pozitīvās iezīmes un sniegto baudu. Jūras ceļojumu maisam gals vajā!

## NO RĪGAS UN UZ RĪGU

Presē netrūkst ziņu un arī reklāmu par dažādiem kuģu vasaras braucieniem. Ja 1930. gadā jums ķešā ir lieks 521 lats, maijā var sēsties kuģi un izbaudīt 14 dienu braucieni apkārt Itālijai! Nepatīk Itālija un ķešā ir drusku mazāk naudas? Var Hamburgā kāpt uz vācu kuģa un doties izstaigāt Londonu un Vaita salu par 409 latiem! Līdz slavenajai jūras ostai Hamburgai gan kaut kā jātiek pašam.



Līdz vācu ostai Štetīnei (tagad poļu Ščecina) iesaka braukt pa jūru, ne dzelzceļu. Jūras ceļojums sniedzot vairāk baudas, tā var izvairīties no lielpilsētu trokšņa un citām nepatīkamām lietām. "Kuģu tehniskā konstrukcija, viņu ērtās kabines un zalmi, pazīstamais izcilais ķēķis – viss tas padara ceļojumu uz jūras par patīkamu sākumu kādam vēl tālākam ceļojumam. Tādēļ ieteicams izlietot izdevīgo, kā arī lēto jūras ceļu no Latvijas līdz Vācijai – tiešo kārtējo pasažieru satiksmi Rīga – Stetīne ar tvaikoņiem "Nordland", "Regine" un "Ostsee". Atliek vien sēsties kuģī ar pasi kabatā, Vācijas vīza tobrīd nav vajadzīga un 50 kg smagu bagāžu ļauts vest par brīvu.



Tagad skan nedaudz neticami, bet kāda tūrisma firma, varbūt sekojot Žila Verna brāzmainajam domu lidojumam, 1930. gadā jau steigšus piedāvāt un organizēt tūristu ceļojumus uz Dienvidpola apgabaliem. Šim fantastiskajam nolūkam jau noirēts okeāna tvaikonis, kuru steigšus pār-būvēs par luksusa kuģi

200 pasažieriem. Kuģis varētu izbraukt no Anglijas 1930. gada decembra beigās un atgriezties mājās maija beigās. Acīmredzot cilvēkus nebiedē "Titānika" traģiskā bojāeja un viņi ir gatavi maksāt naudu par šādu piedzīvojumu. Galu galā megapopulāro divsērīju filmu par "Titānika" bojāeju Holivudas filmu faktoriņās uzņem daudzus gadu desmitus vēlāk.

Rīgas osta un mūsu sirmā Vecrīga arī nepaliek bešā. Latviju sāk apmeklēt tūristu tvaikoņi! Lūk, ko raksta mūsu prese trīsdesmito gadu pašā sākumā. "Pāris gadus atpakaļ Latvijā neko nedzirdējām par plašiem tūristu apmeklējumiem. Bija gadījumi, kad nelielas tūristu grupas caurbraucot uz dienu iegriežas Rīgā, lai vakarā ceļu turpinātu tālāk. Tagad laiki mainījušies. Jūlija beigās mūs apmeklēja lielais poļu 7000 tonnu tvaikonis "Polonia", bet 15. augustā pazīstamais tūristu luksusa tvaikonis "Mexique" (Meksika) ar 15 000 reg. tonnām." Kad franču kuģis, orķestrim spēlējot, piestāja Daugavas krastmalā, to jau gaidīja gidi, žurnālisti un autobusi. Autobusi bija greznoti ar franču un latvju nacionālajiem karogiem un izvadāja tūristus pa galvenajām Rīgas ielām. Ārzemju tūristi sajūsminājušies par Melngalvju namu un tā sudraba trauku dārgumiem, arī augsto Pēterbaznīcas torni. Tūristi par visām varēm gribējuši tur uzrāpties, taču laikus nebijusi izņemta atļauja to darīt, un augstais debesu kāpiens



izpalcis. Vēl apskatei piedāvāta Doma baznīca, Brāļu un Meža kapi. Franču tūristi pēc ekskursijām stāstījuši mūsu žurnālistiem, ka kaimiņu Rēvele (Tallina) tāļu atpaliekot no Rīgas, kas skaistāka un interesantāka. Ko gan citu viņi varēja teikt?

Franču kuģis "Mexique" izbrauca no



Havras, tā maršrutā bija Oslo, Kopenhāgena, Tallina, Rīga, Stokholma un Visbija. Latvijas Ārlietu ministrija ziņo, ka tūristi pa jūru gaidāmi no Dānijas, Vācijas, Amerikas un citām valstīm. No Polijas gaidāms tvaikonis "Gdynia" ar 85 tūristiem, kuri plānojuši Rīgā pavadīt vairākas dienas. Skandināvijas – Amerikas līnija rīko ekskursiju no Ņujorkas uz Liepāju, tūristus vedīs tvaikonis "Oskar II". Savukārt "United Corporation" tūrisma un pasažieru braucieniem uz Latviju no Anglijas sagatavojusi savu lielāko tvaikoni "Baltonia", katrā braucienā tas atved uz Rīgu aptuveni 50 tūristu, kuru vajadzībām iekārtota īpaša tūristu klase. Tvaikoņa kopējā ietilpība – 530 pasažieru. Tiek prognozēts, ka angļu tūristu skaits līnijā Londona – Rīga varētu pieaugt, to rādot interese par Rīgu un tās lielisko vēsturisko mantojumu.

## MUMS BŪS PAŠIEM SAVS TŪRISTU KUĢIS!

Trīsdesmito gadu beigās Rīgas ostā sāk ienākt jau lielāki tūristu kuģi. Vācu okeāna tvaikonis "General von Steuben" pietauvojies Eksportostas piestātnē, jo lielās iegrimes dēļ tas tuvāk Vecrīgai netiek. Tūristi no Francijas, Vācijas un Skandināvijas zemēm apskata ne vien Rīgu, bet arī Jūrmalu. Kamēr tūristi kras-tā, rīdzinieki aprīnō lielo un skaisto 167 metrus garo kuģi. Bez lielām un glītām kajītēm tūristiem uz kuģa ir vēl bibliotēka, ēdamzāle, bārs, frizētava, baseins un pat aptieka un operāciju zāle. Kuģa salonā spēlē orķestris, un skaņa tiek pastiprināta un izplatīta ar 19 papildu skaļruņiem. Kuģis spēj uzņemt 484 ceļotājus, un par viņiem gādā 317 vīru liela apkalpe. No Rīgas kuģis tālāk dosies uz Brēmeni. 1939. gadā Rīgas ostu apmeklē vācu tvaikonis "Stuttgart", atvedot 900 tūristu. Cits vācu kuģis, "Oceana", mūsu ostu jau apmeklējis vairākkārt, ikreiz atvedot ap 700 tūristu. Un šiem kuģiem seko vēl daudzi citi.

Redzot, ka jūras ceļošana kļūst arvien populārāka un iecienītāka, mūsu Ministru kabinets beidzot pielemj, ka Latvijai vajadzīgs pašai savs ceļojumu kuģis. Tūristi no Rīgas iecienījuši nedēļas nogales braucienus uz Sāmsalu, Pērnavu,



Hāpsalu, Tallinu un Stokholmu. Iecienīti kļuvuši atpūtas braucieni gar Kurzemes piekrasti, uz Roņu salu un pat Somiju. 1939. gadā šiem braucieniem nomāti igauņu kuģi "Estimaa" un "Ruhno", taču ceļot gribētāju ir vairāk, nekā šie abi kuģi spēj apkalpot.

Kā risināt problēmu? Ir divi varianti. Pirmais – Tosmares rūpnīcā pašiem ķerties pie tūristu kuģa būvniecības, taču tas būs darbietilpīgi un nebūt ne



ātri. Otrs variants – nopirkt lietotu kuģi un to pārbūvēt tūrisma vajadzībām. Šāds piemērots kuģis tiek atrasts – tas ir 1871. gadā Stokholmā būvēts tvaikonis, kurš aprīkots ar divcilindru tvaika dzinēju. Pēc pārbūves akciju sabiedrības "Vairogs" darbnīcās kuģis savā pirmajā izmēģinājuma braucienā

dodas 1939. gada 19. jūnijā. Ar Valsts prezidentu K. Ulmani uz borta tūrismam paredzētais kuģis "Banga" dodas lejup pa Daugavu līdz jūrai. Lūk, kā prese apraksta redzēto: "Tvaikoņa kādreizējās kravas telpās izbūvēta tūristu klase ar guļas vietām 76 pasažieriem. Otrās klases kabīnes iekārtotas diviem un četriem pasažieriem, bet pirmās klases kabīņu iekārta ir sevišķi grezna. Kuģī iekārtota gaiša ēdamzāle, ērts smēķējamais salons un priekšzīmīga saldētava. Saulainā laikā uz kuģa klāja var novietot 60 atpūtas krēslus. Tāpat tur tūristi varēs dejojot pie radio mūzikas. Kuģis apgādāts arī ar radiotelefonu, kas dos iespēju telefoniski sazināties ar sauszemi. Pavisam "Banga" varēs uzņemt 130 pasažierus."

Pirmie "Bangas" braucieni ved uz Roņu salu un Stokholmu, pasažieru ir daudz, un tie priecājas par piedāvāto iespēju. Sākoties Otrajam pasaules karam, kuģis tiek nacionalizēts, turpmāk tiek izmantots PSRS kara transporta pārvadājumiem Baltijas jūrā. 1944. gada 28. februārī "Banga", nu jau ar kara transporta numuru 526, vētras laikā uzskrien akmeņainā sēklī uz rietumiem no Igaunijai piederošās Kihnu salas un nogrimst. Tā traģiski beidzas stāsts par pirmo mūsu tūristu kuģi tālā pagātnē.

Šobrīd tūristu kuģi atkal arvien biežāk atved ceļotājus uz Rīgas ostu. Jūras braucēju kļūst arvien vairāk un kuģi arvien lielāki. Tagad kruīza kuģi nereti pārvadā krietni vairāk par tūkstoti ceļotāju, tādi ienāk Rīgas ostā parasti brīvdienās un ieņem vietu gluži blakus Vanšu tiltam un Vecrīgai. Braucot garām, rīdzinieki ar apbrīnu un neslēptu sajūsmu vēro grandiozos kuģus.■



# “RĪGAS BRĪVOSTAS FLOTE” PĀRTOP PAR “LVR FLOTE”

**2022. gada 16. novembris Rīgas brīvostas uzņēmumam “Rīgas brīvostas flote” ir vēsturiska diena. “Lai sekmīgi īstenotu uzņēmuma stratēģiskos mērķus, esam pieņēmuši lēmumu mainīt nosaukumu, un turpmāk mūsu uzņēmuma nosaukums būs “LVR Flote”,” paziņoja uzņēmuma vadītājs Kaspars Ozoliņš. “Jau no 2020. gada esam ļoti rūpīgi strādājuši un bijuši korporatīvās identitātes maiņas procesā, līdz nonācām pie pārlicības, ka tieši tagad ir pienācis īstais laiks šo ieceri realizēt, vēl jo vairāk, ņemot vērā, ka Latvijas ostu attīstības programmas 2021.–2027. gadam projektā ir paredzēta koordinēta ostu pakalpojumu nodrošināšana.”**

Kompānijas vīzija: būt par kvalitatīvāko ostas tehnisko pakalpojumu sniedzēju Latvijā. Misiņa: “LVR Flote” ir uzticams, stabils un pieredzējis uzņēmums, kas ar sniegto pakalpojumu klāstu dod pienesumu Latvijas ostu konkurētspējai.

Kad 2019. gadā atbilstoši statūtiem par vienīgo SIA “Rīgas brīvostas flote”

valdes locekli konkursa kārtībā kļuva bijušais Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš, bija skaidrs, ka šim uzņēmumam patiešām ir ļoti liels potenciāls. Līdz tam “Rīgas brīvostas flote” kā Rīgas brīvostai piederošs uzņēmums pamatā pildīja brīvostas uzdevumus, nodrošinot loču transpētu, avārijas seku likvidāciju, ledus laušanu, hidrogrāfiskos mērījumus, velkoņu nomu, kā arī citus tehniskos pakalpojumus, kas saistīti ar ostas teritorijas apsaimniekošanu, lai osta normāli varētu funkcionēt, bet jaunajam vadītājam radās pārlicība, ka uzņēmuma rīcībā esošos resursus var izmantot vēl daudz efektīvāk. “Tā kā daudzus gadus esmu bijis Satiksmes ministrijas valsts sekretārs, pārstāvējis ministriju Ventpils un Rīgas brīvostu valdēs, strādājis stratēģiskās attīstības līmenī, lai stiprinātu ostu konkurētspēju, un veicis stratēģiskās attīstības analīzi, secināju, ka šim uzņēmumam ir daudz lielāks potenciāls un



Kaspars Ozoliņš.



## UZZIŅAI

Uzņēmuma pienākumos ietilpst ziemas navigācijas nodrošināšana Rīgas brīvostas akvatorijā, veicot ledus laušanu ar savā īpašumā esošajiem ledlaužiem, Rīgas brīvostas akvatorijā radušos piesārņojuma sekas likvidēšana, piedalīšanās piesārņojuma sekas likvidēšanā jūrā un hidrotehnisko būvju, piestātņu, kuģu ceļu, akvatorijas, ostas navigācijas iekārtu un ierīču apsaimniekošanā, velkoņu pakalpojumu nepārtrauktas pieejamības nodrošināšana Rīgas brīvostā, šim nolūkam iznomājot savā īpašumā esošos velkoņus šo pakalpojumu sniedzējiem, Rīgas brīvostas pārvaldes īpašumā esošā un valdījumā nodotā īpašuma apsaimniekošana.

plašāks darbības lauks, nekā tas ir bijis līdz šim un tiek izmantots.”

Pārliecību par kompānijas lielākām iespējām vispirms jau deva kolektīvs, kas ir unikāls ar savām zināšanām dažādās specifiskās ar ostu darbu saistītās jomās. Tie ir hidrogrāfi, navigācijas zīmju apsaimniekotāji, speciālisti hidrotehnisko būvju jomā, kuri lieliski pārzina šā darba specifiku, administrācijas darbinieki, kā arī visi citi, kas strādā uzņēmumā. “Ņemot vērā uzņēmuma darbinieku profesionālo potenciālu, jau no pirmās dienas kopā sākām strādāt, un pirmie divi gadi pagāja darbības un uzņēmuma sakārtošanā, lai, par sevi stāstot un piedāvājot savus pakalpojumus sadarbības partneriem, mēs paši būtu pilnīgi pārliecināti un lepni gan par savu kompāniju, gan tās sniegtajiem pakalpojumiem un pilnīgi nekas nevarētu kaitēt kompānijas reputācijai,” stāsta Ozoliņš.

## ILGTERMIŅĀ RŪPĒTIES PAR LATVIJAS OSTU UN LATVIJAS KONKURĒTSPĒJU

2021. gadā “Rīgas brīvostas flote” izstrādāja stratēģiju nākamajiem pieciem gadiem, un, kā uzsver Kaspars Ozoliņš, viņi to darījuši paši, nepiesaistot ārpalpojuma sniedzējus. “Uzskatījām, ka ārpalpojuma sniedzējs nespēj iedziļināties mūsu vajadzībās, tāpēc pie jaunās stratēģijas strādāja viss kolektīvs, arī mūsu akcionārs – Rīgas brīvostas pārvalde, tāpat konsultējāmies ar citām ostām, un finālā izveidojās mūsu vizija – būt par ostas pakalpojumu sniedzēju Latvijā, kas vistiešākajā veidā sasaucās ar manu redzējumu par uzņēmuma tālāko attīstību, un arī akcionārs, Rīgas brīvostas pārvalde, akceptēja šo redzējumu un mūsu ambīciju, jo saskatīja tam racionālu pamatu. Mūsu misijas stratēģiskais redzējums ir tāds, ka ar savu pakalpojumu dodam ieguldījumu un pienesumu Latvijas ostu konkurētspējai, un saskaņā ar šo jauno stratēģiju mēs strādājam jau visu 2022. gadu.”

Tāpēc ir tikai loģiski, ka saskaņā ar savu redzējumu par resursu racionālu izmantošanu “Rīgas brīvostas flote” ar saviem pakalpojumiem ir izgājusi ārpus Rīgas ostas robežām. “Ja domājam valstiski, īpaši ostu kontekstā, tad mūsu mērķis ir ilgtermiņā rūpēties par Latvijas ostu un Latvijas konkurētspēju. Redzam, ka citās valstīs šāda pakalpojumu konsolidācijas politika jau tiek



īstenota. Mūsu ostas savstarpēji konkurē, kas, kā jau tirgus apstākļiem piederas, ir labi, bet ir lietas, kas konkurētspējas nodrošināšanai prasa lielus izdevumus, kuri ne vienmēr sasniedz maksimālo efektivitāti, tāpēc mēs, pamatojoties uz savām tehniskajām iespējām un speciālistu profesionalitāti, vēlamies ostām sniegt tehniskos pakalpojumus, un šajā jautājumā saņemam izpratni no ostām. Ja resurss vienas ostas vajadzībām sevi atražo tikai par desmit procentiem, tad ir jautājums, kāpēc šādu resursu vispār vajadzētu iegādāties, jo arī uzturēšanas izmaksas nebūs mazas.

Ja viens kuģis par desmit procentiem strādā Rīgas ostā, otrs kuģis par desmit procentiem Ventspils ostā un tieši tāpat Liepājā, tad varam teikt, ka esam ļoti neefektīvi, bet, ja varam izveidot sistēmu un vienoties par loģisku grafiku, kā šis kuģis sevi varētu atražot par astoņdesmit procentiem



Kaspars Ozoliņš (pa kreisi) un Viesturs Zeps.

un visi būtu ieguvēji, tad tas varētu būt arī ļoti labs veids, kā racionāli izmantot resursus. Soli pa solim ejam uz priekšu, lai attaisnotu vīzijā un misijā pausto, bet jāsaprot, ka tas nav vienā dienā izdarāms. Tomēr jau tagad redzam, ka savus resursus, kas tiešām ir ļoti labi, jau varam efektīvi izmantot.”

## ĀRPAKALPOJUMS ĻAUJ IETAUPĪT LAIKU UN PŪLES

Veicot grozījumus Ostu likumā, no tā tika izņemta norma, kas juridiski neskaidri definēja, vai un kā vienas ostas uzņēmumi var sniegt pakalpojumus aiz savas ostas robežām. Tagad, kad vairs nav juridisku šķēršļu strādāt ārpus Rīgas brīvostas teritorijas, “Rīgas brīvostas flote” tos pakalpojumus, kas atbilst Valsts pārvaldes iekārtas likuma nosacījumiem, ir sākusi sniegt ārpakalpojumā. “Mūsu kuģu flote ir tik liela, lai fleksibili varētu plānot savu darbu un sniegt pakalpojumus Latvijas ostās. Jau esam veikuši analīzi, kā, piemēram, ārpakalpojumā varam apkalpot navigācijas zīmju un bāku uzturēšanu. Vispirms jau mums ir ļoti profesionāls dienests un speciālisti ar lieliskām zināšanām, pieredzi un aprikojumu. Tāpat esam kļuvuši par reģionālajiem pārstāvjiem Somijas uzņēmumam “Sabik OY”, kas ir viens no lielākajiem un labākajiem navigācijas zīmju un aprikojuma ražotājiem. Un tas nozīmē, ka, iegādājoties aprikojumu, teiksim, boju galvas, dažādus raidītājus un baterijas, varam tos nopirkt daudz lētāk, tāpēc arī varam efektīvāk apsaimniekot navigācijas zīmes, tās pārraudzīt un



nodrošināt apkopi. No sava ofisa redzam, kādā stāvoklī ir attiecīgā navigācijas zīme, tāpēc varam plānot nepieciešamo apkopes grafiku. Mums nav jāpatērē laiks un jātērē līdzekļi, lai dotos jūrā pārlicināties, kādā stāvoklī ir šīs zīmes, un tas nozīmē, ka ietaupām visa veida resursus – naudu, laiku, degvielu un cilvēku darba stundas. Ventspils brīvosta bija izsludinājusi iepirkumu par navigācijas zīmju uzturēšanas pakalpojumiem, un mēs šajā iepirkumā uzvarējām, tāpēc nu jau divus gadus četras reizes gadā veicam šos darbus Ventspils ostā, un ventspilnieki ar mūsu sniegtajiem pakalpojumiem ir apmierināti. Attālināti navigācijas zīmju monitoringu veicam arī Liepājas ostā, jo spējam no Rīgas sekot navigācijas līdzekļu stāvoklim Liepājā un informēt, ja ir vai varētu būt kādas problēmas, un ceram, ka arī Liepājā, līdzīgi kā Ventspilī, nākotnē varēsim būt labs pakalpojumu sniedzējs, bet jau tagad Roja, Engure un Mērsrags ir pirmās no mazajām ostām, kurām sniedzam pakalpojumus navigācijas zīmju monitoringā, uzturēšanā un remonta veikšanā.”

## **DIGITĀLĀS INOVĀCIJAS UN MODERNĀS TEHNOLOĢIJAS PAVĒR JAUNAS IESPĒJAS**

“Latvijas mobilais telefons” (LMT) ir viens no pirmajiem operatoriem Eiropā, kas sācis strādāt pie jūrmiecības 5G tehnoloģiju izpētes un attīstības, bet, lai nodrošinātu 5G tīklu ostā un Baltijas jūrā, nepieciešama testa vides izveidošana un tehnoloģiju testēšana. Tieši tāpēc noslēgta inovāciju sadarbība starp RBF un LMT, kas veicinās gan zinātnisko izpēti, gan ļaus plašāk ieinteresēt starptautiskos izpētes partnerus. 5G tehnoloģijas būtiski sekmēs ostās sniegto pakalpojumu digitalizāciju, tehnisko līdzekļu un flotes modernizēšanu, reāllaika komunikācijas nodrošināšanu starp kuģiem un arī ar ostām, autonomu risinājumu attīstību, to ieviešanu un izmantošanu. “LMT ir aktīvs digitālo inovāciju jomā un 5G attīstībā, datu pārraides ātrumā un uztveršanas zonas paplašināšanā, kas mums ir ļoti svarīga kaut vai navigācijas zīmju apkalpošanas kontekstā, jo tagad to varam paveikt ar LMT pakalpojuma starpniecību, kas ļauj ietaupīt finanses. Tāpat 5G ir ļoti aktuāls kaut vai dronu racionālā izmantošanā, jo, lai cik moderns būtu drons, ir nepieciešama ātra informācijas un datu apstrāde.”

Kaspars Ozoliņš ar nevilto prieku atzīst, ka šovasar iegādātais bezpilota dziļummērījumu peldlīdzeklis jeb peldošais drons “Otter” ir viņu lepnums – pirmais šāda tipa drons ne tikai Latvijā, bet arī vienīgā šāda iekārta visā Baltijā, kas ļaus attīstīt jaunus tehnoloģiskos risinājumus hidrogrāfijā, datu aprītē un pievienotās vērtības radīšanā ostās un citās ūdenstilpēs.

“Mēs varam paplašināt mobilitāti, piemēram, novietojot dronu auto piekabē un nokļūstot kādā ūdenstilpē, kur nepieciešams veikt hidrogrāfiskos mērījumus. Lai izmērītu upes vai kādas citas ūdenstilpes gultni un reljefu, vairs nav nepieciešami lieli kuģi, kuru ekspluatācija ir ne tikai dārga, bet arī prasa lielu komandu. Lai hidrologu kuģis “Līva” sasniegtu, piemēram, Liepāju, ir





vajadzīgas aptuveni 18 stundas, bet, ievietojot dronu automašīnas piekabē, šo attālumu var veikt tikai dažās stundās. Autonomā peldlīdzekļa vadība notiek, izmantojot datoru un īpašu konsoli. Iekārta aprīkota ar daudzstaru dziļuma mērīšanas sistēmu, kas savukārt nodrošina gultnes reljefa uzmērīšanu un, piemēram, Rīgas ostas akvatorijā kalpo satiksmes organizēšanai un attīstības plānošanai. Vienlaikus var ierakstīt 360 grādus visapkārt dronam – gan zem ūdens, gan virs ūdens. Šo datu pielietojums ir milzīgs, sākot ar hidro tehnisko būvju problēmu diagnosticēšanu un



beidzot ar straumes ātruma un virziena modelēšanu. Izmantojam dronu dziļuma mērīšanai Rīgas ostas akvatorijā, esam veikuši mērījumus Ventspils un Liepājas ostu piestātnēs, jo daudziem piestātņu īpašniekiem ir bijuši nepieciešami dziļuma mērījumi, un šo darbu ar dronu var veikt gan ātrāk, gan lētāk. Izmantojot speciālistu kompetenci un tehniskās iespējas, mērījām "Latvenergo" norādīto Pļaviņu HES nogabalu, un kompānija atzina, ka vēl nekad nav saņēmusi tik precīzus un detalizētus mērījumus. Lai arī drons jau ir apliecinājis savu varēšanu, jāatzīst, ka nopietni domājam par tā plašāka pielietojuma iespējām un pakalpojumu groza paplašināšanu."

## OSTU FLOTES VAKAR, ŠODIEN, RĪT

Uzņēmuma rīcībā ir pieci mūsdienīgi loču kuteri – "Dina", "Daina", "Dēkla", "Dace" un "Dore", kas nodrošina loču transfēru. Ledus laušanu Rīgas ostā un Rīgas līcī līdz Irbes šaurumam vai Kolkas ragam nodrošina ledlauži "Varma" un "Foros", bet hidrogrāfijas darbus veic trīs īpaši aprīkoti hidrogrāfijas kuģi – "Līne", "Līva" un "Galeon Galia". Kompānijas vadītājs ar lepnumu stāsta, ka 2021. gadā ledlauzis "Varma" piedzīvoja lielāko remontu kopš 1994. gada, kad to iegādājās Rīgas osta, un šie darbi tika veikti Liepājas dokos. "Neskatoties uz savu solīdo vecumu, tagad mūsu ledlauzis ir kā jauns, taču mūsu meistariem nācās krietni papūlēties, lai veiktu remontu, vajadzēja pat izgatavot rezerves daļas, tāpēc visu cieņu mūsu vīriem, kuriem ir nepieciešamās zināšanas, prasmes un zelta rokas. Tagad ir viegli stāstīt, cik labā kārtībā ir savests vecais kuģis, bet paveikt šos darbus tiešām bija liels izaicinājums," saka Kaspars Ozoliņš.

Stāsts par Rīgas ostas velkoņu floti ir ar zināmu rūgtuma piegaršu, jo trīs modernie velkoņi – "Sfinksa", "Santa" un "Stella", kas piemēroti visu Rīgas ostā



ienākošo kuģu tipu efektīvai un drošai pietauvošanai, attauvošanai, pārtauvošanai un eskortēšanai un ir aprīkoti ar jaunākajām tehnoloģijām, ar izpirkuma tiesībām ir izīrēti nomniekiem. Tas tāpēc, ka starp Konkurences padomi un Rīgas brīvostu ir vienošanās, ka RBF, kurai pieder velkoņi, pati nedrīkst sniegt velkoņu pakalpojumus. "Manuprāt, šis ir jautājums, ko laika gaitā tomēr vajadzētu sakārtot, jo tāda situācija ir liels mīnuss Rīgas brīvostai," pauž Ozoliņš. "Ostai ir jābūt tiesīgai sniegt velkoņu pakalpojumus, kaut vai paredzot gadījumus, kad tirgus spēlētājs kāda iemesla dēļ nevar tos nodrošināt. Jebkurai citai ostai – Ventspilij, Liepājai, Klaipēdai vai Tallinai ir tiesības sniegt velkoņu pakalpojumus tādā apjomā, kā tas ir nepieciešams, protams, ievērojot konkurences un visas citas tiesības. Rīgai tādas tiesības ir liegtas, tāpēc esmu pārliecināts, ka pie šī jautājuma vajadzēs atgriezties, un tas būs rūpīgs darbs ar Konkurences padomi, lai panāktu kopīgu izpratni šajā jautājumā."



Latvijas ostām ļoti aktuāli ir zemessmēlēju pakalpojumi, īpaši jau Ventspils ostai, kur vēja un straumju ietekmē veidojas smilšu sanesumi un grunts vienmēr jātīra, arī Rīgai un Liepājai šāda tehnika noderētu, tikai katrai ostai ir savas specifiskas vajadzības. "Pašlaik ar ostu pārvaldniekiem disku-

tējām par to, kā velkoņu iegādi varētu veikt centralizēti, un tad kopējās izmaksas tiktu dalītas starp trim ostām atbilstoši specifikai un noslodzei. Kuģu iegādei var izmantot Eiropas fondu līdzekļus, kas šādam mērķim ir pieejami. Daudz tiek runāts, ka lēmumiem jābūt pārdomātiem un racionāliem, un šis noteikti būtu labs piemērs saprātīgam finansējuma ieguldījumam un izlietojumam. Protams, gandrīz katra osta varētu iespringt un pati nopirkt šādu tehniku, bet ir jautājums, vai tiešām to vajadzētu darīt, jo uzskatu, ka tik ietilpīgas investīcijas vajadzētu ieguldīt saprātīgi, visām ostām strādājot kopā. Būsim godīgi, nav jācenšas vienai ostai būt pārākai par citu, tā šodien nav pareizākā pieeja, visām ostām ir jābūt izcilām, jo beigu beigās taču visas mūsu ostas reprezentē Latviju. Katras ostas pienākums un misija ir apkalpot iespējami daudz kravu, radīt pēc iespējas lielāku pievienoto vērtību un pienesumu Latvijas ekonomikā, un tas ir jautājums, pie kā pašlaik strādājam, cenšoties būt proaktīvi.

Daudzas lietas šodien ir grūtāk izlemt, jo zinām, ka līdz galam vēl nav pabeigta ostu reforma, un tas ir process, par kuru nav zināms, kad un kā tas



realizēsies, bet jebkurā gadījumā šāda situācija traucē pieņemt izšķirīgus lēmumus. Taču tagad ir labs laiks sarunām, tāpēc arī diskutējam ar esošajiem ostu pārvaldniekiem Ansi Zeltiņu, Andri Purmali un Uldi Hmieļevski par turpmākās darbības iespējām.”

Uzņēmums plāno veikt nozīmīgas investīcijas tehnisko resursu modernizācijā, kas ietver gan tehniskās bāzes papildināšanu teritoriju apsaimniekošanas darbā, gan kuģu flotes modernizāciju. “Nākotnes plānos ietilpst 2024. gadā iegādāties multifunkcionālu kuģi, izmantojamu arī militārās darbības kontekstā, ko paši esam nodēvējuši par “Līva 2”. Tas kā minimums būs hibrīdkuģis vai arī darbināms ar zaļo enerģiju, un tagad veicam izpēti, kādi ir iespējamie varianti. Nākotnes floti vēlamies attīstīt atbilstoši zaļajai domāšanai un viedajām tehnoloģijām. Vēl esam domājuši par vienu vai divu loču kuģu iegādi, kuri būtu darbināmi ar alternatīvu enerģiju, un šajā ziņā mēs varētu pretendēt uz Eiropas fondiem, jo tas būtu solis zaļajā virzienā, kam Eiropa pievērš īpašu uzmanību un sniedz atbalstu.”

## JAUNĀ IDENTITĀTE PAPLAŠINA ROBEŽAS

Arī tā var gadīties, ka uzņēmuma nosaukums jaunajām ambīcijām kļūst par šauru, un tieši tāds ir “Rīgas brīvdostas flotes” gadījums, jaunais nosaukums “LVR Flote” šos apvēršņus tiešām paplašina. Divpadsmit gadu laikā ostas flote attīstījusies par jaudīgu ostas pakalpojumu sniedzēju un šobrīd nodrošina astoņus tehnisko pakalpojumu veidus ar savu vairāk nekā 15 dažādu peldlīdzekļu floti, jaudīgu tehnisko floti un spēcīgu intelektuālo floti – vairāk nekā 100 pieredzējušu speciālistu sastāvā. Jauda un kompetences ir arī tās, kas pamato “LVR Flotes” vīziju būt par kvalitatīvāko ostas tehnisko pakalpojumu sniedzēju Latvijā. Atbilstoši uzņemtajam stratēģiskās attīstības kursam “LVR Flote” plāno attīstīt un paplašināt ne tikai savu pakalpojumu klāstu, bet arī darbības lauku citās ostās, tāpēc arī uzņēmuma nosaukums ir vēries plašāk par Rīgas brīvdostu.

“Par jauno nosaukumu “LVR Flote” lēmumu pieņemām jau 2020. gada sākumā, un meklējumos strādājām ciešā sadarbībā ar Lauru Apogu, kura ir ļoti radoša un enerģiska, ko patiesi novērtēju. Dizaina izstrādē sākām ar zīmola stratēģiju, lai logo attēlotu mūsu uzņēmuma vērtības – cilvēks un kompetence, efektivitāte un kvalitāte, drošība, stabilitāte un Ilgtspēja, caurskatāmība un atklātība, vide, inovācijas un attīstība. Dizainers no tām radīja šo simbolu, kurā saskatāms enkurs, jūra, kuģa korpuss, navigācijas zīme, cilvēks, tehniskā apkalpošana, savukārt zaļā krāsa simbolizē vidi un inovācijas. Inovācijas kā reizi ir uzņēmuma 2023. gada fokusā. Mūsu logotips arī transformējas, veidojot izrietošu simbolu katram no darbības veidiem.

Uzņēmuma korporatīvās identitātes maiņa reizē arī nes jaunu elpu un enerģiju paveikt vairāk, sākt jaunas lietas, izmainīt ieradumus – tās noteikti ir pozitīvas pārmaiņas.



Jaunajā nosaukumā ir simboliski ietvertas gan trīs lielās ostas – L, V, R, gan LV kā valsts un R kā pateicība Rīgas ostai par radīto uzņēmumu, ļoti pārdomāti veidots arī kompānijas logo, un tas viss kopā atspoguļo mūsu identitāti un filozofiju, un arī to, kā mēs turpmāk sevi pasniegsim un reprezentēsim. Tālākā nākotnē mēs sevi redzam ne tikai kā Rīgas brīvostai piederošu kompāniju, bet visām lielajām ostām piederošu kapitālsabiedrību, kas vislabāk nodrošina koordinētu pakalpojumu veikšanu. Uz visiem procesiem raugāties no Latvijas ostu kopējās attīstības vīzijas, un saredzam, ka vismaz lielajām Latvijas ostām varētu piederēt tāds uzņēmums kā “LVR Flote”, kas ļautu uzņēmumam būt klātesošam ostu pakalpojumu nodrošināšanā, tāpēc “LVR Flote” ir ieinteresēta stiprināt esošo sadarbību ar ostām un arī veidot sadarbību ar citām Latvijas ostām, jo uzskatām, ka koordinēta tehnisko pakalpojumu nodrošināšana ostās sekmētu finanšu resursu efektīvizāciju, racionāli izmantojot tehniskos resursus un vienlaikus sekmējot arī vides mērķu sasniegšanu.

“LVR Flotes” plāni attiecībā uz tās lomas nostiprināšanu Latvijas ostu sistēmā arī mērķtiecīgi izdodas – uzņēmums veiksmīgi strādā Rīgas brīvostā un sadarbojas ar Liepājas SEZ, Ventspils brīvostu, kā arī Rojas, Engures un Mērsraga ostām navigācijas tehnisko līdzekļu, hidrogrāfijas un kuģu nomas pakalpojumu sniegšanā.

“LVR Flote” ir atvērta sadarbībai, lai uzlabotu savu sniegumu un tādējādi veicinātu Latvijas ostu izaugsmi. “LVR Flote” iestājas par ekonomiski pamatotu un spēcīgu ostu nozares attīstību, tāpēc savā jaunajā vizuālajā identitātē esam ielikuši šo kodu un simbolu – kā vēstījumu sadarbības partneriem dot savu ieguldījumu Latvijas ostu kopējai attīstībai.

Šo pakalpojumu sniegšanas filozofiju īpaši aktualizējam laikā, kad ostām ļoti nopietni jādomā par nākotnes iespējām un daudz rūpīgāk jāseko tam, kā tiek izmantotas finanses, un nākas iedziļināties jautājumos, kam labos laikos parasti tiek pievērsta maza uzmanība, tāpēc ir jādomā arī par to, cik racionāli tiek izmantoti ostas tehniskie līdzekļi. Tagad pienācis laiks izvērtēt, cik efektīvi varam izmantot resursus, sagatavoties jaunām situācijām un jauniem izaicinājumiem.

Sākot ar 2022. gadu, uzņēmumam ir sācies jauns plānošanas periods atbilstoši 2021. gada nogalē apstiprinātajai vidēja termiņa darbības stratēģijai 2022. – 2026. gadam. Līdztekus vietējām pārmaiņām ostu sistēmā 2022. gads ir nesis klāt pasaules mēroga izaicinājumus, tāpēc šis ir laiks, kad īpaši svarīgi stiprināt ne tikai savu vietu Latvijas ostu sistēmā, bet arī ar saviem darbiem stiprināt Latvijas ostu konkurētspēju kopumā.”■

Anita Freiberga



20  
gadus  
kopā ar  
jums



**H**arbour  
**E**nterprise



## Harbour Enterprise Group

LATVIJA, LIETUVA, IGAUNIJA

### GALVENIE DARBĪBAS VIRZIENI:

- Ugunsdzēsības iekārtu pārbaude, remonts un piegāde
- Glābšanas iekārtu pārbaude, remonts un piegāde
- Tehniskā apgāde un rezerves daļas
- Apgāde ar pārtikas produktiem – muitas noliktavas
- Nelielu remontu organizēšana kuģiem
- Portatīvu gāzes analizatoru pārbaude, remonts un piegāde

Birztaļu iela 6b, Rīga, Latvija, LV-1015

E-pasts: [harbour@harbour.lv](mailto:harbour@harbour.lv)

Tālrunis: +371 6734 3535

Pasūtījumus pieņem un veic 24 stundas diennaktī, 7 dienas nedēļā, 365 dienas gadā.



## ŠAJOS APSTĀKĻOS IR JĀNOTURAS, JĀIZDZĪVO UN JĀVIRZĀS UZ PRIEKŠU

Eiropas Savienības sankcijas nosaka, ka no 2022. gada 10. augusta pilnībā aizliegts visu veidu Krievijas ogļu imports. Kā norāda Eiropas Komisija, sankcijas ietekmēs aptuveni ceturto daļu no Krievijas kopējā ogļu eksporta apjoma, kas Krievijas ieņēmumus samazinās par aptuveni astoņiem miljardiem eiro gadā. "Arī Rīgas ostā uzlikto sankciju dēļ, protams, netiek pieņemtas ogles no Krievijas, bet lielizmēra balkeros šis kravu veids mēro garu ceļu no Austrālijas vai Āfrikas uz Eiropas ostām," saka Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš. "Tā, piemēram, novembra sākumā Rīgas ostā ienāca kuģis ar 100 tūkstošiem tonnu ogļu no Indonēzijas, ko izkrāva Krievu salas beramkravu terminālī, lai tālāk šīs ogles jau ar mazākiem kuģiem vestu uz Polijas ostām. Tā kā Krievu salas terminālis ir viens no modernākajiem multifunkcionālajiem termināļiem Baltijas jūras reģionā, kravu apstrāde nesagādā problēmas, un varam droši teikt, ka ieguldījumi Krievu salas termināļa infrastruktūrā tiešām atmaksājas."



Mihails Gaņevs.

Kompānija "Strek" ir viena no pieredzes ziņā bagātākajām Rīgas brīvostas stivdorkompānijām, kas jau kopš deviņdesmito gadu sākuma specializējas ogļu apstrādē, un šajos vairāk nekā trīsdesmit gados tai ir nācies piedzīvot gan kravu apjoma kritumu, gan arī pieaugumu. Kompānijas "Strek" direktors MIHAILS GAŅEVS saka: "Problēmas, kā mēs to labi zinām un esam pārliecinājušies, ir vienmēr, bet tāpēc jau ir šīs problēmas, lai mēs tās risinātu un pārvarētu."

– Jaunu maršrutu veidošana oglēm nenotiek ātri un viegli, tāpat arī jaunu sadarbības partneru meklēšanai vajadzīgs laiks,



**piedevām situācija ogļu tirgū pēdējā laikā ir būtiski mainījusies, bet kādas, jūsuprāt, runājot par šo kravu grupu, varētu būt nākotnes prognozes?**

– Situācija tiešām ir bijusi ļoti mainīga un turpina mainīties. Jūlija beigās izkrāvām divus pēdējos *panamax* kuģus ar Krievijas oglēm.



Varu teikt, ka vieta tukša nav palikusi un nepaliks, jo Krievijas ogļu vietā, kas apliktas ar sankcijām, esam atraduši Kazahstānas ogles no Karagandas. Tūlīt vēlos arī pateikt, ka mēs pilnībā izslēdzam iespēju strādāt ar sankcionētajām kravām un pat nepieļaujam vismazāko iespēju, ka kaut kādā veidā varētu mēģināt apiet sankcijas. Ja tā ir tīra krava, par ko saslēgti kontrakti, tad nav nekādu problēmu kravu apstrādāt, un Kazahstānai ir gan ogles, gan vagoni, ar ko šīs kravas transportēt.

**– Taču Kazahstānas oglēm ir jāšķērso Krievijas teritorija, un šajā sakarā varētu rasties problēmas.**

– Vienmēr ir jāmeklē risinājums. Pagaidām dažādas kravu grupas, šķērsojot Krievijas teritoriju, nonāk līdz Latvijai, tai skaitā arī līdz Latvijas ostām, un tāpat pie mums nonāk arī ogles, lai gan lieliski apzināmies, ka situācija var mainīties.

**– Vai tas, ka esat spējuši Kazahstānā atrast jaunus kravu nosūtītājus, varētu nozīmēt, ka arī turpmāk uzsvāru liksi uz ogļu pārkraušanu, mazāk domājot par citu kravu piesaisti?**

– Tā gluži nav. Vienmēr ir jādāmā par to, ko darīt, ja rodas problēmas ar līdzšinējo kravu. Tieši tāpēc, turpinot pārkraut ogles, raugāmies uz tirgu, lai paplašinātu kravu nomenklatūru. Mums ir divas jaunas noliktavas, kur kraujam graudus.

**– Kā graudi sadzīvo ar oglēm?**

– Šīs divas kravas viena otru nekādā veidā nevar iespaidot, jo tās tiek uzglabātas un apstrādātas nošķirti un neatkarīgi. Graudi atrodas slēgtā noliktavā, un apstrādes tehnoloģijas nodrošina, ka process ir pilnīgi lokalizēts, graudi no noliktavas pa konveijera līnijām, kam nav saskares ar vidi, nonāk tieši kuģos, tā ka visas prasības tiek ievērotas.

**– Vai varat runāt vēl par kādiem jauniem kravu veidiem, ar ko plānojat strādāt savā terminālī?**



– Par to pagaidām vēl pārāgri runāt, bet jāatzīst, ka ir priekšlikumi, no kuriem daži ir reālāki, citi šķiet mazāk reāli, pat no fantastikas pasaules, tomēr visi piedāvājumi ir rūpīgi jāpēta un jāizvērtē.

– **Tam nepieciešama profesionāļu komanda. Daudzi šodien atzīst, ka labus speciālistus ir ļoti grūti atrast.**

– Bez komandas, protams, nevar, un mums, par laimi, tāda ir, taču vadītājam vienmēr jātur roka uz pulsa. Kopumā jāteic, ka ostā, tieši tāpat kā visās citās jomās, tai skaitā arī mūsu kompānijā viena no lielākajām problēmām ir darbinieku trūkums, ar ko cīnās un ļoti nopietni strādā mūsu personāldaļas speciālisti. Daudzi mūsu darbinieki kompānijā “Strek” strādā jau ilgus gadus, un mēs tiešām cenšamies radīt viņiem labus darba apstākļus. Tie ir cilvēki, uz kuriem pilnībā varam paļauties. Kad aicinām darbā jaunus cilvēkus, piedāvājam viņiem apmācību tieši šeit, mūsu kompānijā, taču, lai kļūtu par kvalificētu speciālistu, ir nepieciešami vairāki gadi. Bet varu teikt, ka mūsdienā jaunatne visu apgūst ļoti ātri. Ar pašu apmācību jau problēmu nav, būtu tikai vairāk tādu, ko mācīt.

– **Vairākus gadus notika diskusijas par Rīgas ostas pārvaldības modeļa maiņu, kas 2022. gadā rezultējās ar jauna Ostu likuma pieņemšanu, ko daudzi jauniešlētie deputāti asi kritizē un pauž viedokli, ka šis likums būtu jālabo. Vai arī jūsu kompāniju ir satraukusi pārvaldības modeļa maiņa un radušās bažas, ka tas varētu apdraudēt jūsu biznesu ostā?**

– Mēs to esam uzņēmuši mierīgi un domājam, ka tas, iespējams, varētu pat uzlabot ostas darbu, darba organizēšanu un struktūru. Taču vēlos piebilst, ka arī tagad ļoti labi sadarbojamies ar Rīgas brīvostas pārvaldi un ceram, ka jaunais pārvaldības modelis šo sadarbību nenojauks. “Strek” ir Stividorkompāniju asociācijas biedre, un tas noteikti ir liels atspajds mūsu darbā, jo asociācija





ir aktīva un tiešām pārstāv stividoru intereses, risina visus sarežģītos jautājumus, protams, vienmēr apspriežoties ar saviem biedriem, jo asociācijā regulāri notiek tikšanās un diskusijas, meklējot optimālākos risinājumus. Kas attiecas uz Satiksmes ministriju kā nozares pārraugu, tad jāteic, ka ar ministriju mums nav tiešas saskares, jo visa komunikācija pamatā notiek ar Stividorkompāniju asociācijas un ostas pārvaldes starpniecību, bet varu teikt, ka Satiksmes ministrija ar sapratni risina ostai svarīgus jautājumus.

**– Tā kā kompānija “Strek” strādā ar videi ne īpaši draudzīgu kravu, kādas ir ogles, bet Eiropa ļoti strikti iestājas par zaļo ostu, tikai loģiski, ka vēlos jautāt, kā jūs nodrošināt videi draudzīgu saimniekošanu savā terminālī?**

– SIA “Strek” 2019. gada vasarā pilnībā uzsāka darbību Daugavas kreisajā krastā Krievu salā, pametot 1991. gadā uzbūvēto ogļu termināli Sarkandaugavā. Pats pārcelšanās laiks bija diezgan problemātisks un grūts, jo prasīja daudz darba un pūļu. Runājot par beramkravu termināļu būvniecību Krievu salā, lielākās diskusijas sabiedrībā raisīja vides jautājumi. Kā tiks nodrošināti visi kritēriji, lai neciestu apkārtnes iedzīvotāji un ogļu putekļi nepiesārņotu Daugavu? Jautājumu atrisināja Latvijā unikāla, bet pasaules ostās sen aprobēta tehnoloģija – speciāla materiāla 23 metrus augsts vēja žogs, kas aiztur vēju, neļaujot putekļiem pacelties atmosfērā. Kravas laukumus Krievu salā šāds žogs iekļauj no trim pusēm, tostarp aiztur Latvijā valdošos rietumu vējus. Aprēķināts, ka tas spēj izturēt vēja brāzmas līdz 42 metriem sekundē. Kravas laukumi ir aprikoti arī ar lietus ūdeņu savākšanas un attīrīšanas iekārtām. To galvenais uzdevums ir attīrīt no ogļu piesārņojuma virszemes ūdeņus, kas rodas nokrišņu un ogļu laistīšanas rezultātā. Ogļu putekļošanās samazināšanai terminālī ir izbūvētas stacionāras laistīšanas sistēmas. Ogļu kraušanas tehnoloģiskais process jaunajā “Strek” terminālī pilnībā atšķiras no tā, ko ierasts redzēt pašreizējās ogļu pārkraušanas teritorijās. Te vagonu izkraušana notiek slēgti un uzstādītā vagonu apgāšanas iekārta darbojas automatizēti.

Laiks skrien ļoti ātri, strauji mainās tehnoloģijas, mainās darba noteikumi un arī kravu plūsmas, viss ir dinamiskā kustībā, tāpēc arī darbu Daugavas kreisajā krastā un savu jauno termināli veidojām uz jauniem, pilnīgi citas kvalitātes noteikumiem un pamatiem. Lai gan tas prasīja daudz pūļu, tagad varu teikt, ka apstākļi jaunajā terminālī ir pavisam citā līmenī. Mums tagad ir dziļūdens piestātnes, pašas dziļākās Rīgas ostā – ar maksimālo iegrimi 14,8 metri, kas praktiski ir maksimālā iegrieme, lai kuģi varētu iziet cauri Dānijas šaurumiem. Tas nodrošina, ka varam uzņemt un apstrādāt tos lielos kuģus, kas ienāk Baltijas jūrā. Tagad apstrādājam ne tikai *panamax* tipa kuģus, esam apstrādājuši arī *capsize* 180 tūkstošu tonnu kuģi, kurā iekrāvam 134 tūkstošus tonnu ogļu. Mūsu tehnoloģijas ļauj strādāt daudz augstvērtīgāk un produktīvāk. Un, visbeidzot, kas, protams, ir ļoti svarīgi – arī mūsu darbiniekiem ir nodrošināti daudz labāki



darba apstākļi, un cilvēkiem, kuri dzīvo ostas tuvumā, nav jāsūdzas par gaisa kvalitāti, kā tas laiku pa laikam bija vecajā terminālī, tāpēc droši varu teikt, ka šodienas darbu īsti nemaz nevar salīdzināt to, kā strādājām vecajā "Strek" terminālī, ko atceramies ar mīļu prātu un kas ir mūsu mīlestības bērns, jo bijām tur ieguldījuši lielu darbu un uzcēluši to no pamatiem.

**– Un, visbeidzot, par konkurenci un nākotnes plāniem. Esam tik mainīgā pasaulē, ka īsti nevaram prognozēt, kāda būs nākamā diena. Tieši tas pats attiecas arī uz ogļu kravām, par kuru nākotni nav īstas skaidrības.**

– Ja par konkurenci, tad tā vienmēr pastāv. Līdz brīdim, kad mainījās pasaule, mums bija grūti konkurēt ar lielajām Krievijas ostām Baltijas jūrā, un to pat nav vērts apspriest. Varētu, protams, salīdzināt un teoretizēt par konkurenci, ko mums veido Klaipēda vai Tallina, bet ir jāsaprot, ka katra osta tomēr specializējas savu tradicionālo kravu apstrādē. Runājot par oglēm, jāatzīst, ka tā ir ļoti specifiska krava, un mēs tās apstrādē esam specializējušies jau kopš deviņdesmito gadu sākuma. Daudziem var būt vēlēšanās strādāt ar oglēm, bet pieredze nerodas vienā dienā, tam vajadzīgi gadi un meklējumi, lai *atkostu* visus tos knifus, kas nepieciešami šīs kravas visproduktīvākajai apstrādei. Mēs ļoti labi pazīstam savus sadarbības partnerus, arī viņi visi pazīst mūs un zina mūsu kompānijas iespējas, prasmes un pieredzi. Tomēr jaunu sadarbības partneru meklējumi nekad neapstājas, arī tagad šis darbs turpinās, lai ne tikai nodrošinātu esošos kravu apjomus, bet iespēju robežās tos arvien palielinātu. Tagad esam precīgi un apmierināti ar jebkuru kravu apgrozījumu, tāpēc neizvirzām sev kādus noteiktus uzdevumus kravu apgrozījuma ziņā un nenosakām plānu, ka noteikti jāapstrādā tāds un tāds apjoms. Šodien mūsu uzdevums varbūt ir piezemētāks – mums šajos apstākļos ir jānoturas, jāizdzīvo un jāvirzās uz priekšu.■

Anita Freiberga



# MODERNĀS TEHNOLOĢIJAS IR VIENS NO STARPTAUTISKĀS KONKURĒTSPĒJAS STŪRAKMEŅIEM

**2022. gadā konteinerkravu apjoms Rīgas ostā, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, pieaudzis par 10%, turklāt ostas lielākā konteineru stividorkompānija “Baltic Container Terminal” (BCT) sasniedza rekordaugstu kravu apgrozījumu – 326 tūkstošus TEU, par 16% pārsniedzot 2021. gada apjomu. BCT izpilddirektors Aldis Zieds atzīst, ka tas ir vēsturiski augstākais kravu apgrozījums, un šāda rādītāja pamatā ir ģeopolitiskās situācijas būtiskā ietekme uz globālajām loģistikas ķēdēm, kas nosaka kravu apriti ne tikai Baltijas reģionā, bet faktiski arī visā pasaulē. Arī Rīgas brīvostas pārvaldes tirgus analītiķi norāda, ka visu Baltijas reģiona ostu statistikas dati labi ataino kara radīto ietekmi uz konteinerkravu pārvaldājumiem. Sanktpēterburgas osta, kas vienmēr ir bijusi pārliecinoši lielākā reģiona konteineru osta, 2022. gadā zaudēja 64% no konteinerkravu apjoma, un tai pašā laikā pieauga Rīgas, Klaipēdas un Tallinas ostu konteinerkravu apgrozījums, arī Somijas ostās Helsinkos un Haminā/Kotkā konteinerkravu dinamika bija pozitīva. “Mūsu kompānijas ambīcijas ir augt un paplašināties, kļūt lielākiem, kraut vairāk un sniegt arvien konkurētspējīgākus pakalpojumus,” saka ALDIS ZIEDS.**

– Aizvadītais gads rāda, ka Rīgas ostā pieaug konteinerkravu apjoms, un šo pozitīvo statistiku lielā mērā veido “Baltic Container Terminal”.

– Par 2022. gadu tiešām nevaram sūdzēties, lai gan pēc Krievijas izraisīta kara Ukrainā, kas mainīja ierasto kārtību un kravu loģistiku, varēja domāt, ka sagaidīsim kravu kritumu. Tomēr ir noticis pretējais, un mēs pieredzējām kravu apjoma pieaugumu. Protams, ir preču grupas, kas vairs netiek vestas, savukārt tās, kas nav apliktas ar sankcijām, turpina pārvadāt. Ir kravas, kas nesenā pagātnē gāja uz Sanktpēterburgu, bet tagad nāk uz Baltijas ostām – Rīgu, Tallinu un Klaipēdu, jo to nosaka esošā situācija.

Ja raugamies, no kurienes pārsvarā nāk kravas, redzam, ka attīstās Vidusāzijas kravu dinamika, tās ir kravas no Kazahstānas un Uzbekistānas, jo šīs valstis savām kravām meklē izdevīgākos un pieejamākos transportēšanas



Aldis Zieds.

ceļus. Mainās kravu pārvadājumu loģistika pasaulē, tāpēc arī ostai ir dinamiski jāattīstās, lai spētu pielāgoties dažādām vajadzībām. Piemēram, pavisam nesens konteineros krāva kokus, ko veda uz Ķīnu, bet pašlaik šīs aktivitātes ir ievērojami kritušās, kas tiek skaidrots ar to, ka ķīnieši paši Sibīrijā cērt mežus, kur šiem darbiem lielos apmēros tiek nodrošināts gan darbaspēks, gan tehnika.

Tāpat mums ir jauna pieredze, esam krāvuši arī militārās kravas, un šeit ir bijuši pat visaugstākā līmeņa ASV bruņoto spēku komandieri, kuri atzina, ka ostas serviss ir visaugstākajā līmenī un nodrošina visas prasības. Un tomēr ikreiz, pirms ostā pienāk jauna militārā krava, ierodas militārā delegācija un, it kā pirmo reizi to visu redzētu, sīki un smalki pēta termināļa atbilstību prasībām un drošības standartiem.

## UZZIŅAI

BCT, kas aizņem 57 hektārus Kundziņas salas teritorijas, pašlaik spēj apstrādāt aptuveni 450 000 TEU gadā. Termināļa konteineru laukumā pavisam ir 5000 konteineru vietu, ir pieejamas vairāk nekā 500 refrīžerorkonteineru pieslēgvietas, kas tiek uzraudzītas 24 stundas dienā septiņas dienas nedēļā. BCT ir 450 metrus gara piestātne, kuras dziļums ir 12,5 metri un kuru tuvākajā nākotnē plānots pagarināt vēl par 200 metriem. Piestātnes rietumu galā ir pieejama arī 25 metrus gara *ro-ro* rampa, kas dod iespēju vienlaikus veikt *ro-ro* un *lo-lo* operācijas.

**– Tā vienmēr ir bijis, ka biznesam jābūt gatavam uz jebkuriem negaidītiem pavērsieniem un jātur roka uz pulsa.**

– BCT to arī dara. Pirms pāris gadiem iegādājāmies divus jaunus “SANY Marine Heavy Industry” firmas celtņus. Šie Ķīnā ražotie celtņi ir būtisks papildinājums BCT konteineru loģistikas sistēmai un uzskatāmi par modernākajiem Baltijas valstīs. Šī firma pārlicinoši ienāca Eiropas tirgū, vēloties pierādīt, cik laba ir viņu piedāvātā tehnika. Godīgi sakot, tiešām nevar sūdzēties, jo tehnika nepieviļ un strādā ne sliktāk par slavenajiem zīmoliem, bet starpība ir cenā, kas nav mazsvarīgi. Ja lētāka cena nāk komplektā ar labu kvalitāti, tad klients ir apmierināts. Protams, mūsu termināli strādā arī “Kalmar” tehnika.



**– BCT jauno tehnoloģiju ieviešanā vienmēr bijis pionieris Rīgas ostā, bet šodien moderno un viedo tehnoloģiju izmantošana ir viens no Eiropas ostu apspriestākajiem jautājumiem un nenovēršams priekšnoteikums nākotnes ostai.**

– Mūsu redzējums par modernu pakalpojumu nav mainījies, un tehnoloģijas, nenoliedzami, nodrošina pakalpojumu kvalitāti. Mēs tiešām lepojamies, ka vienmēr esam bijuši līderi jauno tehnoloģiju ieviešanā, taču nekad nevar apstāties pie sasniegtā un tiksmīnāties par panākumiem, jo mūsdienās tehnoloģijas attīstās ļoti strauji, un jāspēj turēt līdzi šim tempam. Mūsu klienti, arī kuģošanas kompānijas, piemēram, kuģošanas holdingam COSCO piederošā “COSCO Shipping Lines”, kas ir viena no pasaulē lielākajām starptautisko jūras konteineru pārvadātājām un Baltijas jūras maršruta ietvaros regulāri pienāk BCT, lieliski saprot tehnoloģiju nozīmi, jo tiem ir starptautiska darba pieredze, kas ļauj visu redzēt daudz plašāk, tāpēc nerodas problēmas ar nepieciešamo informācijas apriti, tomēr šajā ziņā lielākas problēmas ir ar vietējām institūcijām, kas nespēj tik ātri pielāgoties visam jaunajam. Protams,

### **UZZIŅAI**

BCT ir ieviesta sistēma, kas ļauj automatizēt kuģu, vārtu un dzelzceļa operāciju procesus, izmantojot optiskās rakstzīmju atpazīšanas (*Optical Character Recognition, OCR*) tehnoloģijas, kā arī attēlu tveršanas un apstrādes algoritmus. Rezultātā visi apstrādājamo konteineri tiek nofotografēti augstā izšķirtspējā un bojājumu pārbaudes ir automatizētas. Turklāt ir optimizēts konteineru pieņemšanas un nodošanas process, samazināts cilvēku pieļautu kļūdu skaits, uzlabota saskarņu veikspēja un pakalpojumu kvalitāte un nodrošināta iespēja veikt operāciju ilgtermiņa plānošanu.



piesardzīgi tiek sperti mazi soliņi, bet tas nav pietiekami, jo integrācijas līmenis ir jābūt daudz augstākam.

## **– Kas ir šīs institūcijas – muiža, Valsts vides dienests, robežsardze?**

– Tiešām negribu nevienu nosaukt vārdā. Ar robežsardzi mums ir mazāka darīšana, ar ostas kapteini sadarbība ir laba, drīzāk muižas kontroles lietas ir vājākais posms. Nav šaubu, ka muiža ir svarīga, bet vajadzētu tomēr saprast, ka ir divdesmit pirmais gadsimts, kas ļauj strādāt ar pavisam citām metodēm, lai nodrošinātu augstu aizsardzības un drošības kontroles līmeni, bet, ja kāds

kaut ko grib uzlauzt, tad viņš pat Pentagona mājas lapu var uzlauzt.

## **– Tas nozīmē, ka ostā nestrādā tā sauktā viena loga sistēma?**

– Diemžēl nestrādā, virzība uz to pusi notiek, bet nevar teikt, ka te par kaut ko varētu diži priecāties. Kaut vai tas, ka informācijas sistēma nav sajūgta kopā



ar dzelzceļu, kas ir ārkārtīgi svarīgi, tāpēc ir, kur tiekties un attīstīties. Grūti pateikt, kur meklējama patiesā problēmu sakne, laimam jau katrs turpina sēdēt savā cietoksnī. Taču gan jau tam visam būs jāmainās, jo Briselē tūlīt pieņems regulējumu par datu apmaiņu starp ostām, tā ka varam būt droši, jaunais regulējums visu saliks pa plauktiem, un to, ko līdz šim nevarēja ieviest valsts līmenī, jo nebija iespējams pārvarēt dažādas institūciju savstarpējās pretrunas, izdarīs ar regulas palīdzību. Ja nevarēja no apakšas, tad izdarīs no augšas, regula būs jāpilda, tāpēc varam būt droši, ka informācijas apmaiņas sistēmā neizbēgami viss mainīsies.

## **– Vēl viena lieta, par ko iestājas Eiropa un diskutē Eiropas ostu vadītāji un uzņēmēji, ir atjaunojamās enerģijas – saules un vēja izmantošana. Cik tālu šajā ziņā ir BCT?**

– Arī šajā ziņā esam pionieri. Uzbūvējām jaunu, vienpadsmit tūkstošu kvadrātmetru lielu noliktavu, kam pa visu jumtu izvietojām saules paneļus. Protams, saražotās enerģijas ne tuvu nav tik daudz, cik nepieciešams mūsu biznesam, tomēr kādu daļu ar to nodrošinām. Kā jau pie mums tas ierasts, lai kaut ko uzsāktu, ir jāiet cauri visam birokrātiskajam procesam, arī visas nepieciešamās apakšstacijas pašiem jāiegādājas, tāda nu Latvijā ir kārtība, bet, lai kā arī būtu, saules baterijas ir uzliktas un BCT pārliciecināši iet zaļās enerģijas virzienā. Arī paši konteineri jau no laika gala ir bijusi viena no zaļākajām kravām



ostā – ar elektriskajiem celtniem cilā dzelzs kastītes, nekādu lielu kaitējumu dabai tas nenodara.

**– Sena gudrība māca – ja apstāties, tad tu jau ej atpakaļ.**

– Tā ir pilnīga taisnība, tieši tāpēc mēs nekad neapstājamies, attīstām gan tehnoloģijas, gan tehniku, ir daži jauni plāni, kam gaidām apstiprinājumu. Ir plāns par piestātnes pagarināšanu, lai vienlaikus varam apstrādāt divus lielus kuģus, jo nedrīkst aizmirst, ka kuģi kļūst arvien lielāki, tāpēc mums jārosās, lai tādus savas piestātnēs varam uzņemt. Esam saņēmuši apstiprinājumu projektam, kas ir daļa no lielāka ostas infrastruktūras projekta, kam plānots piesaistīt Eiropas Savienības fondu finansējumu.

**– Viena no aizvadītā gada lielajām tēmām ir ostu pārvaldības modeļa maiņa, kas gan tika pieņemta, bet joprojām nav īstenota. Vai tas kādā veidā ir ietekmējis kādu no BCT projektiem un biznesu kopumā?**

– Jāatzīst, ka neviens joprojām īsti nevar paredzēt, kas galu galā no šīm reformām iznāks, un jau no pirmās dienas nav īsti skaidrs, kāpēc tās bija vajadzīgas. Man pašam bija tā laime vai arī nelaime piedalīties pirmā Likuma par ostām izstrādē, un toreiz diezgan pamatīgi tika pētīti dažādi modeļi gan Eiropā, gan pasaulē, līdz nonāca pie tā varianta, ko ieviesa un kam bija pamatojums – mazās ostas atstāj pašvaldībām, bet lielajās ostās, kur tiek apkalpotas tranzitkravas, ir starpvalstu attiecības un robežšķērsošanas jautājumi, ir vajadzīga valsts līdzdalība. Bet osta jau nekarājas kaut kur gaisā, tā atrodas noteiktā vietā, pilsētā, tāpēc tikpat svarīga ir sasaiste ar pašvaldību. Tagad, kamēr nav skaidrības, daudzi atturas un piebremzē investēt jaunus projektos. Nav skaidrības, kā viss beigsies, un nav skaidrs mērķis, kāpēc to dara un ko ar to vēlas panākt. Pašlaik tā vien šķiet, ka no valsts puses notiek tāda kā kazino spēle – metis kauliņus, redzēs, kas iznāks.

## UZZIŅAI

Rīgas brīvostas pārvaldes projekts "Duālas izmantošanas transporta infrastruktūras kapacitātes palielināšana, veicot auto/dzelzceļa un piestātnes infrastruktūras modernizāciju" tiks īstenots sadarbībā ar privātu konteinertermināļa operatoru Kundziņsalā – SIA "Baltic Container Terminal", kas ne tikai apkalpo dažādas konteinerizētās kravas, bet arī spēj nodrošināt militāras nozīmes riteņtehnikas loģistiku. Projekta kopējās investīcijas lēšamas 12,51 milj. eiro apmērā, un tas ietver piecus savstarpēji saistītus un secīgus infrastruktūras posmus, kuru kompleksa pārbūve ļaus būtiski uzlabot un palielināt auto un dzelzceļa transporta caurlaides spēju uz konteineru termināli Kundziņsalā. RBP veiks četras aktivitātes, kuru izmaksas ir 8,26 milj. eiro jeb 66% no projekta kopapjoma. Savukārt SIA "Baltic Container Terminal" sadarbībā ar RBP nodrošinās piekto aktivitāti – kuģu piestātņu līnijas pagarinājumu pie konteineru termināļa, izbūvējot papildu posmu un nodrošinot akvatorijas grunts padzīļināšanas darbus. Piestātnes un tās akvatorijas pārbūves darbiem saskaņā ar tehniskā projekta risinājumiem paredzēti aptuveni 4,25 milj. eiro jeb 33% no projekta kopapjoma, pēc pārbūves būs iespējams vienlaikus pieņemt un apkalpot vairākus kuģus ar lielāku kravnesību. Projektu plānots uzsākt 2023. gadā un visas aktivitātes pilnā apjomā pabeigt 2024. gadā.



**– Vai, attīstot jaunus projektus un domājot par biznesa izaugsmi, BCT nesāk pietrūkt teritorijas attīstībai?**

– Pagaidām to ir grūti komentēt, jo tad uz nākotnes plāniem būtu vajadzīgs plašāks skatījums, tuvākajiem diviem trim gadiem platības pietiks, bet tālākā nākotnē šis jautājums varētu kļūt aktuāls. Pa vidu starp BCT un “Rīga Fertilizer Terminal”, kas sankciju dēļ pašlaik nestrādā, ir teritorija, kas jau gadiem uz papīra skaitās “Nacionālā konteineru termināla” daļa, kurš ir bīdījis daudzus un dažādus plānus, bet patiesībā tur nekas nenotiek un teritorija stāv neizmantota. Lai BCT paplašinātu darbību, par šo teritoriju mums varētu būt interese, jo citas piemērotas vietas jau nemaz nav. Tagad ostā daudzas kompānijas reaģējušas uz to, ka konteinerkravas ir perspektīvas, ar tām strādā “Universālais terminālis” un “Centrālais terminālis”, taču, neskatoties uz konkurenci, savu biznesa daļu mums izdodas saglabāt. Aptuveni septiņdesmit procentus no ostā apstrādātajām konteineru kravām pārkrauj BCT.

**– Ja jau BCT domā par teritorijas iespējamu paplašināšanu, tad jāsecina, ka redzat iespējas piesaistīt vairāk jaunu kravu.**

– Kāpēc ne? Kravu apjoms varētu palielināties, kaut vai domājot par Vidusāzijas kravām, kur ir iespējams ļoti liels potenciāls, tikai diemžēl te ir grūti prognozēt, kas notiks ar Krieviju. Galu galā attīstās taču arī Latvijas imports un eksports, un prognozes liecina, ka tas attīstīsies arvien vairāk. Piedevām jāņem vērā, ka liela ražošanas koncentrācija ir tieši Rīgas reģionā. Ja runājam par nākotni, tad gadījumā, ja mainās situācija Baltkrievijā, tad, protams, tur ir liels kravu potenciāls, bet to gan prognozēt ir visai grūti.





**– Ko ostas uzņēmēji, tajā skaitā arī BCT, gribētu sagaidīt no Satiksmes ministrijas un jaunā satiksmes ministra?**

– Vajadzētu ļoti nopietni izvērtēt ostu reformas nepieciešamību, varbūt tomēr ir vērts tur kaut ko mainīt. Nav jau tā, ka uzņēmēji būtu pret reformām, bet vispirms tomēr vajadzētu skaidri definēt mērķi. Šodien ostas vairs nedrīkstētu salīdzināt tikai pēc pārkrauto kravu daudzuma, un vienmēr esmu atkārotojis, ka katrai ostai ir sava specifika un osta nav gotiņa, ko var paslaukt, kad iegribas pienu. Vēl nevajadzētu aizmirst, ka ostas iespaids uz ekonomiku ir arī pastarpināts, un tas ir darbaspēks, eksporta iespējas, sasaiste ar citām nozarēm, un tieši tā arī ir ostas lielākā tautsaimnieciskā nozīme, bet diemžēl ne visi to vēlas saprast un tā raudzīties uz ostām. Ir nepieciešama sakārtota infrastruktūra, lai ostas varētu sekmīgi strādāt un dot labumu valstij.

Lai gan joprojām ir daudz problēmu, arī partiju ambīcijas, tomēr Latvija attīstās un kopprodukts aug, gan daudz lēnāk, nekā gribētos, bet tomēr attīstība notiek. Tāpat varam būt priecīgi, ka esam demokrātiska valsts.■

Anita Freiberga



**SPECIĀLISTA KOMENTĀRS**

““Baltic Container Terminal” piemērs apliecina, ka modernās tehnoloģijas ir viens no starptautiskās konkurētspējas stūrakmeņiem, un tas palīdz īstenot mūsu mērķi – kļūt par līderi viedās jeb digitālās ostas risinājumu ieviešanā Baltijas reģionā,” uzskata Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.



# LIEPĀJA GATAVA JAUNIEM IZAICINĀJUMIEM

**2022. gadu Liepājas ostas stividorkompānijas noslēgušas ar vēsturiski lielāko pārkrauto kravu apjomu, pārspējot 2018. gadā uzstādīto rekordu 7,54 milj. tonnu. Kā uzsver Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis, aizvadītais gads ir bijis izaicinājumiem pilns un no Liepājas ostas uzņēmējiem prasījis ātru un efektīvu rīcību. Sasniegtā pamatā ir stividorkompāniju spēja gan sankciju, gan tranzīta koridoru un ģeopolitisko izmaiņu rezultātā zaudētās kravu grupas aizvietot ar citām.**



Uldis Hmieļevskis.

Ja iepriekšējos divus gadus vēl nebijis izaicinājums bija Covid pandēmija, tad 2022. gada 24. februāris atnesa pilnīgu jaunu realitāti un pilnībā mainīja tranzīt biznesa nozari un ostas darbību, uzsver Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis. "Jāsaka milzīgs paldies

uzņēmējiem un ikvienam ostā strādājošajam, kas spēja pielāgoties jaunajiem apstākļiem, turpināja strādāt, ievērojot visus nosacījumus un sankcijas, un piesaistīja jaunas kravas, kas šodien mums ļauj visiem kopīgi lepoties ar sasniegto rezultātu. Kravas tonnas, no vienas puses, ir tikai cipari, bet aiz tiem stāv cilvēki, kuri katru dienu ir rūpīgi un neatlaidīgi strādājuši, nodrošinot ostas nepārtrauktu darbu un nodokļus valsts un pašvaldības budžetā."

Liepājas osta pēc darbības atjaunošanas 1992. gadā pārkāva 0,11 milj. tonnu kravas, kad blakus esošās ostas krāva vairākus desmitus miljonu tonnu. Kā uzsver Liepājas SEZ valdes priekšsēdētājs Uldis Sesks, Liepājas osta ir lēnām, bet stabili attīstījusies, veiksmīgi sadarbojoties uzņēmējiem, pašvaldībai un valstij. "Katrs investīciju projekts ir bijis rūpīgi pārdomāts un saskaņots ar uzņēmēju attīstības plāniem. Piemēram, pirms diviem gadiem Liepājas SEZ pārvalde uzbūvēja ērtu auto pievedceļu prāmju terminālim, stividorkompānija "Terrabalt" pārkārtoja un pilnveidoja termināļa loģistiku, kas ļāva ērtāk un ātrāk veikt



“Stena Line” prāmju izkraušanu un uzkraušanu, un nu jau otro gadu pieaug kravu plūsma. 2022. gadā *ro-ro* kravu apgrozījuma pieaugums salīdzinājumā ar 2021. gadu bija 19,5%. Tāpat esam rūpīgi strādājuši ar vietējo kravu piesaisti, kas palīdz pārliecinošāk pārvarēt jaunus apstākļus, esam attīstījuši lauksaimniecības kravu uzglabāšanas un pārkraušanas kapacitāti un pilnveidojuši koplietošanas infrastruktūru. 2022. gadā, pārvarot dažādus sarežģījumus, esam īstenojuši LAD projektu “Zvejniekiem nepieciešamās infrastruktūras pilnveidošana Liepājas ostā” un cieto segumu ieguvis pēdējais autoceļa posms Liepājas ostā.”

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas SIA “Terrabalt”, pēc valdes priekšsēdētāja Āra Ozoliņa teiktā, pagājušajā gadā pārkrāva 1,7 miljonus tonnu kravu, kas ir rekords. Stividorkompānija apkalpo pasažieru un ģenerālkrauvu, beramkravu un *ro-ro* kravu pārvadājumus starp Liepāju un Eiropu. Pašlaik uzņēmums apkalpo prāmju līniju, kas savieno Liepājas ostu ar Trāvemindi Vācijā.

“Kopā ar LSEZ pārvaldi esam paveikuši savu darbu – ir ieguldīts rekonstrukcijā, izbūvēts pievedceļš. “Stena Line” uz to ir reaģējusi. Var nākt lielāki un ātrāki prāmji. Skaidrs, ja nebūtu kara un kovida pandēmijas, izaugsme varbūt būtu vēl lielāka,” saka Āris Ozoliņš. “Viens no izaicinājumiem ir inflācija, tai skaitā darbinieku algas un citi izdevumi, otrs – energosituācija, gan degvielas, gan elektrības un siltuma dārdzība. Ir vairāki projekti izstrādes stadijā, bet pastāv riski, ko nevaram iespaidot. Gribam vairākus projektus ar Uzbekistānu un Kazahstānu, bet Krievijas dzelzceļš varētu būt šķērslis, ja pēkšņi kļūtu nepieejams. Sadarbojamies ar skandināviem, strādājam ilgtermiņā.”

LSEZ uzņēmuma “Ekers Stividors LP” valdes loceklis Olafs Vītols norāda, ka situācija pasaulē nav vienkārša, tomēr kravu plūsma pastāv. Ja kādā vietā kravu plūsma beidzas, tā atveras citā. Ir krauts gan alumīnijs, gan ogles. “Ekers Stividors LP” pērn pārkrāva 1,9 miljonus tonnu, kas ir par 12% vairāk nekā gadu iepriekš.

“Ja runājam par sankcijām, tad nav jau tā, ka no Krievijas neko neved. Vienkārši ir preču grupas, kas pakļautas sankcijām. Ja runājam par pārtiku, piemēram, graudiem, vai kādām lauksaimniecības izejvielām, tās tiek vestas gan uz Krieviju, gan no Krievijas. Tas nav nekāds noslēpums. Varbūt ir samazinājies apjoms, intensitāte, bet nav jau tā, ka nekas nekustas. Protams, uz mūsu apkalpoto termināli nāk graudi no Rēzeknes, bet tas nav galvenais apjoms,” skaidro Vītols.

## STATISTIKA

Kopējais kravu apgrozījums 2022. gadā bija 7,61 milj. tonnu, par 7,8% lielāks nekā 2021. gadā, mēneša vidējais apgrozījums – 634 052,66 tonnas (2021. gadā – 588 059,18 tonnas). Līdz šim lielākais kravu apgrozījums Liepājas ostā bija 2018. gadā – 7,54 milj. tonnu. Starpība – viens pilnībā uzkrauts *panamax* klases kuģis, salīdzina pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis. Būtiski palielinājies ostā ienākošo kravu īpatsvars – pirms pieciem gadiem tās veidoja tikai 12%, bet 2022. gadā jau 27% no kopējā pārkrauto kravu apjoma.



2022. gadā lielākā krava bija 66 686,22 tonnas kviešu, kuģim sasniedzot līdz šim lielāko iegrimi – 13 metrus, ko ļāva nodrošināt veiktās investīcijas kuģu ceļu padziļināšanā un uzturēšanā. Kuģis “Star Nadziye” daļu kravas uzņēma LSEZ SIA “DanStore” beramkra-

vu terminālī 43. piestātnē, daļu LSEZ SIA “Liepāja Bulk Terminal” 51. piestātnē, bet atlikušo jaunbūvētajā Liepājas ostas 54. piestātnē.

Aizvadītajā gadā lielākā kravu grupa joprojām bija beramkravas – 5110,7 tūkst. tonnu jeb 67% no visām kravām. Lauksaimniecības kravu segmentā dominēja labība un labības produkti, reizē tika piesaistīti arī jauni kravu veidi – mainoties loģistikas virzieniem, tika importēta gan soja no Argentīnas, gan cukurs no Brazīlijas, kas tālāk tika sūtīts uz Tuvo Austrumu valstīm. Kopumā seši kuģi atveda 198,8 tūkst. tonnu cukura.

Otra lielākā kravu grupa – ģenerālkravas – veidoja 29% jeb 2179,7 tūkst. tonnu. Ģenerālkraavu segmentā lielākais apjoma pieaugums bija jau minētajām *ro-ro* kravām un kokmateriāliem. *Ro-ro* kravas veidoja 20% no visām ostas kravām, bet kokmateriāli 5% jeb 359,6 tūkst. tonnu. Ģenerālkraavu segmentā 2022. gadā gan pieauga vietējo uzņēmumu saražotās produkcijas eksports, gan tika piesaistītas jaunas kravas. LSEZ SIA “Ekers Stividoris LP” pārkrāva vairāk nekā 48 tūkst. tonnu alumīnija stieņus.

## STATISTIKA

No ostas stividorkompānijām lielākais kravu apgrozījums 2022. gadā bija LSEZ SIA “Liepāja Bulk Terminal” – 2 409 986,21 tonna, sasniedzot 17,3% pieaugumu. LSEZ SIA “Ekers Stividoris LP” pārkrāva 1 971 720,58 tonnas (+12,2%), LSEZ SIA “Terrabalt” – 1 724 731,05 tonnas (+9,6%). 2022. gadā Liepājas ostā apkalpoti 1602 kuģi, iebraukušo un izbraukušo pasažieru skaits bija 85 422 (92% pieaugums). Par 41% palielinājies pārvadāto *ro-ro* vienību skaits.

Mazākais apgrozījums aizvadītajā gadā bija lejamkraavu segmentā, jo to visvairāk ietekmēja ģeopolitiskā situācija. Lejamkravas samazinājās uz pusi un veidoja vien 4% no visām kravām jeb 318,2 tūkst. tonnu.

Iespaidīgākais kuģis 2022. gadā noteikti bija 200 metrus garais “ARC Defender”, kas 18. aprīlī Liepājā ieradās no ASV Dienvidkarolīnas štata ostas Čārlstonas, atvedot vairāk nekā 350 ASV Bruņoto spēku militārās un atbalsta tehnikas līdzekļus, kas piedalījās starptautiskajās militārajās mācībās “Defender Europe 2022” Baltijas jūras reģiona un Austrumeiropas valstīs.



2022. gadā Liepāja sevi pieteica kā pievilcīgu kruīza maršrutu galamērķi Baltijas jūrā, un Liepājas osta uzņēma sešus kruīza kuģus, kas atveda vairāk nekā 2500 viesu no ASV, Apvienotās Karalistes, Vācijas un citām valstīm.

## JAHTU OSTAI BIJUSI VEIKSMĪGA SEZONA

Jau otro sezonu Liepājas jahtu osta darbojās jaunā veidolā ar modernām piestātnēm un glītu servisa ēku. Liepājas SEZ pārvalde INTERREG Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības programmas (EST-LAT 55) ietvaros īstenoja projektu “Jahtu ostas infrastruktūras būvniecības 1. kārtā”. Liepājas jahtu ostas modernizācija un būvniecība bija ilgi gaidīts un ļoti nepieciešams projekts, lai Liepājā burātājiem piedāvātais serviss neatpaliktu no citām Baltijas jūras jahtu ostām. Svarīgi, ka tika uzbūvēta servisa ēka, kurā vienuviet ir birojs un nepieciešamie pakalpojumi. Ir uzstādīts nožogojums noejai uz peldošajām piestātnēm un videonovērošanas sistēma, kas uzlabo vispārējo drošību, un nodrošināts bezmaksas Wi-Fi visā jahtu ostas teritorijā.

Liepājas SEZ valdes priekšsēdētājs Uldis Sesks atzina, ka Liepāja var lepoties ar modernu jahtu ostu un kvalitatīvu servisu burātājiem, nodrošinot, ka jahtas var piestāt pašā pilsētas centrā, lai izbaudītu Liepāju un tās plašo kultūras un atpūtas piedāvājumu.

2022. gadā Liepājas ostā apkalpotas 200 jahtas, par aptuveni 10% vairāk nekā iepriekšējā sezonā. Gads bijis interesants ne tikai ar apkalpoto jahtu veidiem, starp kurām bija 43 metrus garā motorjahta “MoonShadow” un jau tradicionālie burinieki. 2022. gada sezona parādīja, ka salīdzinoši strauji pieaug vietējo peldlīdzekļu īpašnieku interese par jahtu ostas izmantošanu. Jaunās piestātnes aktīvi izmantoja gan tūrisma nozarē strādājošo uzņēmumu laivas un kuģi, gan arī individuālo peldlīdzekļu īpašnieki. Īpašu noskaņu Jahtu ostai radīja vietējo zvejnieku atsāktā tradīcija svaigo lomu tirgot tieši no laivas.

Viens no gada spilgtākajiem notikumiem Jahtu ostai cieši saistīts



3. jūnijā Liepājas SEZ valdes priekšsēdētājs Uldis Sesks Liepājas jahtu ostā svinīgi uzvilka starptautisko vides kvalitātes sertifikātu – Zilo karogu, kas reizē ir simbolisks jaunās sezonas sākums. Liepājas jahtu osta šogad ir vienīgā jahtu osta Latvijā, kas saņēmusi Zilo karogu.



ar pagātnes notikumiem – tieši pirms 30 gadiem tur, kur tagad atrodas jahtu piestātnes, uz pirmā atjaunotā Jūras spēku kuģa “Sams” tika pacelts Latvijas Kara flotes karogs. Godinot šo gadadienu, Liepājas SEZ pārvalde Jahtu ostā uzstādīja piemiņas zīmi, kurai vizuālo risinājumu izstrādājis Reinis Kuncītis.

Jūras svētku laikā Liepājas jahtu osta vienkopus aicināja jūras un ezera peldlīdzekļus uz atraktīvu parādi, kas ir salīdzinoši jauna tradīcija, bet jau iemantojusi lielu popularitāti. Pasākums “Pilsētas platumā no ezera uz jūru” notika jau ceturto gadu un pulcēja daudz skatītāju.

Liepājas osta savu darbību kā tirdzniecības osta atjaunoja pirms 30 gadiem, bet kā atbalsta instruments veiksmīgākai, efektīvākai un ātrākai attīstībai 1997. gadā tika izveidota Liepājas SEZ ar mērķi veicināt uzņēmējdarbību, jaunu investoru piesaisti un jaunu darbavietu radīšanu.

## LSEZ ATTĪSTĪBAS PROJEKTI 2022. GADĀ

■ LSEZ SIA “Ekers Stivdors LP” paplašināja noliktavu saimniecību un nodeva ekspluatācijā divas jaunas noliktavas ar kopējo plātību 6018,2 m<sup>2</sup>.

■ Liepājas ostā sāka būvēt dzeramā ūdens termināli, kas nākotnē ievērojami palielinās ostas kravu apgrozījumu un vietējo kravu īpatsvaru. Termināļa plānotā jauda – 3 milj. tonnu.

■ Turpinājās bijušās rūpnīcas “Liepājas metalurģs” teritorijas attīstības projekta izstrāde, Liepājas pašvaldība apstiprināja teritorijas lokālpilnplānojumu, kurš paredz to no slēgtas teritorijas pārvērst par publisku, izveidojot vienotu un pieejamu infrastruktūru. Sekojot pasaules ekonomikas attīstības tendencēm, nākotnē to veidos par modernu un inovatīvu industriālo parku, kas balstīts uz ilgtspēju un aprites ekonomikas pamatprincipiem.

■ Īstenota projekta “Zvejniekiem nepieciešamās infrastruktūras pilnveidošana Liepājas ostā” 2. kārtā, kuras ietvaros rekonstruēja ostas 71., 72., 83., 85., 86.,



87. piestātņi un pārbūvēja Atslēdznieku ielas posmu. Zvejniecības nozare Liepājas ostā visos laikos ir bijusi ļoti nozīmīga. Sakārtojot nepieciešamo infrastruktūru, Liepājas SEZ pārvalde atbalsta zvejniecību, palīdz uzlabot zvejnieku ikdienas darba apstākļus un reizē sakārto pilsētvidi, padarot to pievilcīgu.



■ Tika turpināts projekts “Vēsturiski piesārņotas vietas Liepājas ostas Karostas kanāla attīrīšana. II kārtā”, lai samazinātu Karostas kanāla vēsturiski piesārņoto nogulumu negatīvo ietekmi uz vidi, cilvēku veselību un Baltijas jūras ekoloģisko stāvokli. Sanācijas darbu ietvaros no kanāla gultnes tiks izņemti likumdošanas normām neatbilstoši nogulumi 202 247 m<sup>3</sup> apjomā, kuros ielēgtas 400 t bīstamu ķīmisko vielu. Projekts tiek finansēts Norvēģijas finanšu instrumenta 2014.–2021. gada perioda programmas “Klimata pārmaiņu mazināšana, pielāgošanās tām un vide” ietvaros. Pēc projekta realizācijas Liepājas pilsētas iedzīvotāji netiks vairs pakļauti vēsturiskā piesārņojuma iedarbības riskam, ievērojami tiks uzlabots jūras ekoloģiskais stāvoklis un apkārtējās vides kvalitāte visā Baltijas jūras reģionā.

■ Īstenoja ES Kohēzijas fonda projektus, kas paredz gan apgaismojuma izbūvi Loču kanālā, gan Karostas kanālā.

■ Atbilstoši Liepājas SEZ ilgtermiņa attīstības plāna stratēģiskajiem mērķiem sākts Liepājas ostas priekšostas attīstības projekts, kas paredz izveidot jaunu sauszemes teritoriju atkrastes vēja enerģijas parku būvniecības, apkalpošanas un uzturēšanas bāzes vajadzībām.

## LIEPĀJA EKSPORTĒS DZERAMO ŪDENI

SIA “EIPU” jau 2020. gadā noslēdza zemes nomas rezervēšanas līgumu uz nekustamo īpašumu Oskara Kalpaka ielā 117, lai rūpīgi veiktu izpēti un novērtētu vietas atbilstību biznesa ieceres īstenošanai, izstrādātu būvniecības projektu, valsts institūcijās saņemtu visu nepieciešamo saskaņojumu, galvenokārt ietekmes uz vidi novērtējumu. 2022. gada 10. janvārī LSEZ valde noslēdza ar SIA “EIPU” ilgtermiņa līgumu par apbūves tiesību piešķiršanu uz zemesgabalu, kur uzņēmējs paredzējis īstenot ūdens uzpildes termināļa celtniecību, un jau marta vidū šajā teritorijā sākās vērienīgi darbi.

“Terminālis tiek būvēts, lai no Liepājas varētu realizēt dzeramā ūdens eksportu, jo ir valstis, kur trūkst dzeramā ūdens, un Liepājas ostā ir visi priekšnosacījumi, lai varētu nodrošināt eksportam nepieciešamo ūdens daudzumu, un infrastruktūra attiecīgo kuģu apkalpošanai,” skaidroja bijušais Liepājas domes priekšsēdētājs Uldis Sesks. “Šis ir





liela mēroga starptautisks biznesa projekts, kam ir visi nepieciešamie apstākļi un iespējas Liepājā attīstīties.”

Sākoties būvdarbiem, daļa liepājnieku pauda bažas par terminālim izraudzīto vietu, kas ir tik tuvu jūrai, un par to, vai cilvēkiem joprojām būs iespēja piekļūt jūrai. LSEZ pārvalde skaidro, ka saskaņā ar pilsētas un LSEZ attīstības plāniem šī teritorija jau ilgu gadu iezīmēta kā industriālā zona un jau iepriekš bijusi iznomāta gan multifunkcionāla termināļa, gan konteinertermināļa būvniecībai, bet šie projekti diemžēl nav īstenojušies. LSEZ mierina iedzīvotājus, ka viņi nezaudēs piekļuvi jūrai, jo līdz pludmalei tiek būvēts jauns ceļš.

LSEZ pārvaldnieka pienākumu izpildītājs Uldis Hmieļevskis: “Šeit top pilnīgi jauns, videi un cilvēkiem draudzīgs terminālis, tas neradīs nekāda veida piesārņojumu, bet mikrorajona iedzīvotāji iegūs jaunu, sakārtotu ceļu, lai varētu piekļūt pludmalei. Liepājnieku lielākais ieguvums būs jaunas darbavietas, palielināsies ostas kapacitāte un pieaugs ostā ienākošo kuģu skaits. Ūdens termināli paredzēts nodot ekspluatācijā 2023. gadā, bet tas, ka ostā tiek veiktas tik vērienīgas investīcijas, ir labs apliecinājums pilsētas ekonomiskās attīstības iespējām. Jaunais projekts palīdzēs kāpināt kravu apgrozījumu ostā, ļaus diversificēt kravas, liekot uzsvāru uz vietējo produkciju, šajā gadījumā ūdeni.”

## TURPINĀS KAROSTAS KANĀLA SANĀCIJAS PROJEKTS



2022. gada 19. un 20. septembrī Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes un biedrības “Baltijas krasti” eksperti pieredzes apmaiņas vizītes laikā Oslo tikās ar projekta partneriem – Norvēģijas Ūdens pētījumu institūta pārstāvjiem projekta Nr. NFI/AK/02 “Vēsturiski piesārņotas vietas Liepājas ostas Karostas kanāla sanācijas darbi” ietvaros. Pieredzes apmaiņas mērķis bija iegūt papildu

zināšanas par kontrolētu dabiskās Karostas kanāla vides atjaunošanas pieeju jeb pašattīrīšanās procesu pēc projektā paredzēto Karostas kanāla sanācijas darbu pabeigšanas. Pašattīrīšanās pieejā plānots izmantot notiekošos dabiskos biodegradācijas procesus, kas samazina nogulumos esošo piesārņotāju bioloģisko pieejamību vai toksicitāti.





## TIKS PABEIGTS ZVEJNIEKIEM NEPIECIEŠAMĀS INFRASTRUKTŪRAS PROJEKTS

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde īsteno projektu “Zvejniekiem nepieciešamās infrastruktūras pilnveidošana Liepājas ostā – 2. kārtā”, kas ir loģisks turpinājums līdz šim jau īstenotajiem projektiem, kuru ietvaros 2017. gadā rekonstruēja Veco ostmalu posmā no Ūliha ielas līdz Celtnieku ielai – nomainīja brauktuves segumu, izbūvēja jaunas un rekonstruēja esošās pazemes inženierkomunikācijas. Projekta 3. kārtas ietvaros labiekārtoja teritoriju Ūliha ielas galā, demontējot vecu noliktavu un uzbūvējot stāvlaukumu un zivju izkraušanas vietu.

Diemžēl būvniecības izmaksu sadārdzinājuma dēļ darbi uz laiku tika pārtraukti. Pēc ziemas tehnoloģiskā pārtraukuma SIA “Tilts” neatsāka būvdarbus, jo līdz ar ģeopolitiskās situācijas saasināšanos un karu Ukrainā ievērojami bija sadārdzinājušās būvdarbu izmaksas. Kā norādīja projekta vadītājs Liepājas SEZ pārvaldes tehniskā direktora vietnieks Egils Sveilis, sarunas ar būvnieku norisinājās vairākus mēnešus, meklējot labāko risinājumu, lai varētu pabeigt LAD projektu “Zvejniekiem nepieciešamās infrastruktūras pilnveidošana Liepājas ostā – 2. kārtā”. Par laimi sarunas bijušas veiksmīgas, un Liepājas SEZ pārvaldei izdevās noslēgt vienošanos ar SIA “Tilts”, kas paredz, ka projekta īstenošana turpinās un visi būvdarbi jāpabeidz līdz šā gada 13. novembrim.

## OSTA KUĢOŠANAI DROŠA DAŽĀDOS LAIKA APSTĀKĻOS

Liepājas SEZ pārvaldes kapteiņdienesta Hidrogrāfijas grupas pārziņā ir 82 objekti, no tiem 51 atrodas ūdenī, kas ir kā ceļa zīmes kuģu satiksmē, un LSEZ pārvaldes Hidrogrāfijas grupa tās pirms ziemas navigācijas iestāšanās sagatavoja sezonai, veicot visas nepieciešamos darbus. Liepājas ostā jau vairāk nekā divdesmit gadus tiek izmantotas navigācijas zīmes, kas darbojas ar saules baterijām. Tas nozīmē, ka dienā tās uzlādējas, lai rādītu ceļu kuģiem dienakts tumšajā laikā.

Navigācijas zīmju izvietošānu vadlīnijās un kuģu ceļos nosaka starptautiskie noteikumi, kas ir vienota sistēma visās ostās, lai ikviens kuģis





varētu droši ienāk un iziet. “Bojas ir kā ceļa zīmes, kas regulē kuģu satiksmi,” saka Hidrogrāfijas grupas vadītājs Dainis Eņģelis.

Liepājas osta vēsturiski uzbūvēta tā, ka var lepoties ar trim ārējiem vārtiem, kas, salīdzinot ar citām ostām, ir liela priekšrocība, jo atkarībā no laikapstākļiem kuģi var izmantot piemēro-

tākos vārtus. Līdz šim droša kuģošana bija pa ostas dienvidu un vidus vārtiem, bet pēc ES Kohēzijas fonda projekta īstenošanas droši var izmantot arī 220 metrus platos ziemeļu vārtus, kur abās pusēs 2020. gadā uzstādītas jaunas navigācijas zīmes.

Liepājas osta var lepoties arī ar trīs vārtiem ostas iekšējā reidā uz Karostas kanālu un diviem vārtiem uz dziļūdens piestātnēm brīvostā. Tālākā no navigācijas zīmēm *Alfa* jeb pieņemšanas boja atrodas deviņus kilometrus no ostas vārtiem. To sasniedzot, kuģa kapteinis sazinās ar ostas kapteiņdienestu, lai saņemtu norādījumus par turpmākām darbībām – ieņemt enkurvietu, gaidīt loci vai darīt ko citu.

Pēc Hidrogrāfijas grupas vadītāja Daiņa Eņģeļa teiktā, Liepājas ostas konfigurācija ir sarežģīta, taču kuģošanai droša dažādos laika apstākļos un dažādos vējos. “Mūsu uzdevums ir ikdienā rūpēties, lai visas navigācijas zīmes būtu savā vietā un darbotos atbilstoši savai funkcionalitātei. Ziemā, protams, uzturēt navigācijas zīmes ir grūtāk. Ziemas mēdz būt dažādas. Vējainās ziemās, kad bieži plosās vētras, tās zīmes, kas atrodas ūdenī, nereti tiek norautas vai bojātas, savukārt aukstās ziemās ir citi riski, tāpēc ir ļoti svarīgi laikus sagatavoties ziemas sezonai.”

Tā kā Liepājas osta būvēta, neizmantojot dabisku veidojumu – upes deltu vai līci, kas ostu aizsargātu no vēja un viļņu iedarbības, to no ārējiem spēkiem aizsargā sarežģīta hidrotehnisko aizsargbūvju sistēma. Laikā, kad Liepāja bija slēgta PSRS bruņoto spēku karabāze, ostas infrastruktūra netika pienācīgi uzturēta, un okupācijas laika mantojums vēl joprojām jūtams – daļa ostas hidrotehnisko būvju nav īsti labā stāvoklī, tāpēc katru gadu nākas to uzturēšanai veltīt īpašu vērību, bet nākotnē plānots ieguldīt līdzekļus to sakārtošanā.



# LIEPĀJĀ VIZĪTĒ IERODAS NATO

## 1. PASTĀVĪGĀ JŪRAS PRETMĪNU GRUPA

Ostas vizītē Liepājā ieradās NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa, kuras sastāvā ir Jūras spēku štāba un apgādes kuģis A-53 "Virsaitis", Igaunijas mīnu meklētājs M314 "Sakala", Nīderlandes mīnu meklētājs M860 "Schiedam", Beļģijas mīnu meklētājs M924 "Primula", Norvēģijas kuģis M343 "Hinnoy" un M1063 "Bad Bevesen" no Vācijas. Vizītes laikā grupas virsnieki apmeklēja pilsētas domi, kur tikās ar domes priekšsēdētāju Gunāru Ansiņu.

Dalībvalstu kuģu ostu vizītes tiek rīkotas, lai uzskatāmi demonstrētu alianses ciešās operacionālās un starpvalstu saiknes, taču vienlaikus tādās reizēs tiek izmantota iespēja papildināt kuģu apgādes krājumus. Pastāvīgās Jūras spēku grupas veido NATO Reaģēšanas spēku jūras komponenti, kas darbojas kā tūlītējas reaģēšanas spēki, spējot nekavējoties veikt operācijas jebkurā vietā. Liepājā bija ieradusies viena no četrām šādām kuģu grupām.



Gunārs Ansiņš Liepājas domē uzņēma NATO delegāciju.





## LIEPĀJAI – 397, LIEPĀJAS SEZ – 25

**Pirms 25 gadiem tieši Liepājas dzimšanas dienā spēkā stājās Liepājas speciālās ekonomiskās zonas (LSEZ) likums, kas bija mēģinājums rast risinājumu pilsētas ekonomiskajām problēmām, izraut pilsētu no tās depresijas un neapskaužamās situācijas, par kuru tā laika valdība teica, ka sliktāk vairs nevar būt. Brīvā ekonomiskā zona nāca kā atbalsts uzņēmējiem, dodot plašākas iespējas strādāt, attīstīties, investēt un, galvenais, radīt jaunas darbavietas ostā un ražošanas uzņēmumos.**



Laikā, kad vecā padomju rūpniecības sistēma bija sabrukusi, Liepāja atļāvās sapņot par modernu, rietumniecisku ražošanu, bet, lai tas notiktu, bija vajadzīga pārdomāta rīcība un nākotnes redzējums, kas nebija iespējams bez ciešas sadarbības starp uzņēmējiem, pilsētu un valsti, bez aktīvas rīcības, piesaistot ārvalstu investorus, un arī bez Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likuma.

Pētot pasaules pieredzi ekonomisko depresiju pārvarēšanā, uzņēmēji un pašvaldība izvērtējā Šenonas brīvās ekonomiskās zonas darbību Īrijā un izstrādāja Liepājas speciālās ekonomiskās zonas modeli, kuru neatlaidīgi, pārliecināti un drosmīgi virzīja. 1997. gada 18. martā pēc smagām diskusijām stājās spēkā Saeimas apstiprinātais Liepājas SEZ likums. Tas nozīmēja, ka Liepājas SEZ ir divas trešdaļas pilsētas, t.sk. osta, lidosta, Karosta un industriālās teritorijas, kur darbojas atbalsta instrumenti uzņēmējiem, bet Liepājas SEZ pārvalde kā bezpeļņas organizācija ir teritorijas pārvaldītāja, kuras galvenais uzdevums ir nodrošināt uzņēmējdarbībai nepieciešamo infrastruktūru un atbalstu, piesaistīt jaunus investorus, lai veicinātu jaunu darbavietu veidošanos, un būt impulsam visa reģiona attīstībai.

Pateicoties Liepājas SEZ aktīvai un pārdomātai darbībai, ir izdevies 25 gadus Liepāju no degradētas militāras pilsētas, kura grima dziļā ekonomiskā depresijā, pārvērst par ekonomiski attīstītu reģiona centru, kas veicina visa reģiona attīstību, nodrošina darbavietas un ienākumus valsts budžetā.

Kad 1994. gada 1. jūnijā no Liepājas Ziemas ostas aizvāca trīs pēdējos Krievijas kara flotes raķeškuģus, tā laika Ministru prezidents Valdis Birkavs teica: "Šis tiešām ir nozīmīgs brīdis. Liepāja kļuvusi brīva no Krievijas karakuģiem. Tomēr turpmāk būs daudz jānopūlas, jo osta ir piedrazota un piesārņota, bet mēs visu iztīrīsim. Pats galvenais, ka karaspēka izvešana ir sākusies, jau aizgājuši



Krievijas karakuģi, un es esmu pārliecināts, ka arī visa pārējā armija aizies no-teiktajā termiņā.”

Krievijas armija aizgāja, bet mūsu pašu uzņēmēji turpināja raudzīties Krievijas virzienā, jo ostai bija vajadzīgas investīcijas, un šķita, ka Krievija, kur tolaik notika šķietami demokrātiski procesi, šajā ziņā varētu būt visai noderīga. Liepājas ostas nomnieku asociācija izveidoja Liepājas ostas un Krievijas biznesmeņu sadarbības projektu, ko atbalstīja Krievijas Transporta ministrija. Notika intensīvs darbs gada garumā, un rezultātā tika panākta vienošanās, ka Krievijas biznesa struktūrām, kas cieši saistītas ar Krievijas valdību, varētu atdot 51% LSEZ akciju. Tagad jāteic, labi vien, ka toreiz šie plāni izjuka, bet Liepājas osta nepazuda.

Tā attīstījās un radīja jaunas darbavietas, spītējot ģeopolitiskai situācijai un ekonomiskajām krīzēm. Tagad tiek būvētas jaunas un modernas rūpnīcas, osta strādā ar stabilu kravu plūsmu, ik gadus LSEZ kapitālsabiedrības valsts budžetā iemaksā aptuveni 30 miljonus eiro. Ir izveidota vienota, pārdomāta, kvalitatīva uzņēmējdarbības vide, kas ir pamats stabilai pilsētas ilgtspējīgai attīstībai.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldības modeli par efektīvu atzinuši gan uzņēmēji, gan finanšu sektora speciālisti, gan investori, jo ir skaidri definēti atbalsta instrumenti un nosacījumi, un attīstību veicinošais faktors ir stabilitāte ilgtermiņā.

## **VĒRTĪBAS – ATTĪSTĪBA, SADARBĪBA, STABILITĀTE**

Liepājas speciālā ekonomiskā zona izveidota ar mērķi attīstīt un veicināt tirdzniecību, rūpniecību, kuģniecību un gaisa satiksmi, kā arī starptautisku preču apmaiņu caur Latviju. Tās uzdevums ir piesaistīt ieguldījumus ražošanas



un infrastruktūras attīstībai un jaunu darba vietu radīšanai Liepājā un veicināt reģiona attīstību. Tā ir veidota kā vienota Liepājas ekonomiskā ekosistēma jeb pamats, kas var pilnvērtīgi funkcionēt vienotā pārvaldībā, apsaīmniekojot – ostu, industriālās teritorijas, lidostu, pievedceļus un perspektīvās attīstības teritorijas.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde ir atbalsta instruments esošajiem un potenciālajiem uzņēmējiem, kas veic uzņēmējdarbību Liepājas SEZ teritorijā – slēdz līgumus, iznomā teritorijas saskaņā ar spēkā esošajiem normatīvajiem dokumentiem, rūpējas par infrastruktūras attīstību, piesaistot finansējumu no ES struktūrfondiem kuģu, auto un dzelzceļa pievedceļu izbūvei un rekonstrukcijai. Tā palīdz risināt likumdošanas, stratēģiskās attīstības un komunikācijas jautājumus.

## LSEZ FAKTOS UN SKAITĻOS

■ Liepājas SEZ teritorija aizņem 2/3 Liepājas pilsētas, un tajā ir osta, industriālās teritorijas, lidosta, vienota, pilnvērtīga transporta infrastruktūra un perspektīvās attīstības teritorijas. Liepāja, pateicoties Liepājas SEZ izveidei ar ostu kā vienu no attīstības stūrakmeņiem, šodien ir ļoti nozīmīgs reģionālais un ekonomiskais centrs, kas nodrošina uzņēmējdarbības un dzīves vides kvalitāti, plašas izglītības, kultūras, sporta un aktīvās atpūtas iespējas.

■ Liepājas osta atjaunoja savu darbību pirms 30 gadiem – lēmumu par pašvaldības uzņēmuma “Liepājas osta” izveidi pieņēma 1991. gada 27. septembrī, bet pirmais tirdzniecības kuģis ostā ienāca 1992. gada 1. janvārī. Līdz 1994. gada 31. augustam darbojās paralēli Krievijas Federācijas Jūras spēkiem. Osta bija bez infrastruktūras, flotes, pieredzes un finanšu resursiem.

■ 1997. gada 1. martā sāk darboties valsts atbalstītā iestāde – Liepājas SEZ pārvalde, kuras galvenais uzdevums ir VEICINĀT Liepājas pilsētas un reģiona attīstību, līdz minimumam mazinot ekonomisko stagnāciju un depresiju. Valsts atbalstīja uzņēmēju un pašvaldības vēlmi strādāt, nodrošinot peļņas un nekustamā īpašuma nodokļa atlaides, atbalstot būvniecību, modernu tehnoloģiju ieviešanu un jaunu darbavietu veidošanu.

■ Pēdējo piecu gadu laikā Liepājā uzbūvētas 19 jaunas ražotnes, katra viēdji nodrošina 30–50 jaunas darbavietas.■



## VENTSPILS OSTA LEPOJAS AR PRĀMJU SATIKSMI UN RAŽOŠANAS IESPĒJĀM

2022. gadā Ventspils brīvostā strādājošie termināļi kopā pārkrāva 14,8 miljonus tonnu, kas ir pieaugums par 33%. Lielāko kravu īpatsvaru ostā veido naftas produkti. Otra lielākā kravu grupa bija akmeņogles, bet trešā – ar prāmjiem pārvadātās jeb *ro-ro* kravas, kas 12 gadu laikā palielinājušās gandrīz 200 reizi. Tāpat četrkāršojies pārkrauto metāla kravu apjoms un vēsturē ierakstīti jauni prāmju satiksmes rekordi. Ne tikai sasniegti, bet arī pārsniegti pirmspandēmiņas laika statistikas dati. 2022. gadā Ventspils brīvostā ienāca 1384 kravas kuģi, kas ir par 74 kuģiem vairāk nekā 2021. gadā.

Jau vairākus gadus Ventspils osta, pateicoties prāmju operatora “Stena Line” stratēģiskajam lēmumam, ir galvenais loģistikas ceļš starp Baltiju un Skandināviju. Prāmis starp Ventspili un Stokholmas tuvumā esošo Norvikas ostu Nīneshamnā kursē 24 reizes nedēļā, kas ir 12 reisi katrā virzienā, nodrošinot īsāko jūras savienojumu starp reģioniem.

Ar prāmjiem pārvadāti 2,35 miljoni tonnu kravas, kas ir par 4% vairāk nekā 2021. gadā. Aizvadītajā gadā *ro-ro* kravas veidoja 16% no kopējā Ventspils ostas kravu apjoma. Prāmju satiksmes attīstība Ventspils ostā mērķtiecīgi sāka gadsimtu mijā kā viens no kravu diversifikācijas virzieniem, kā arī būtisks stimuls rūpniecības attīstībai, jo paver ērtu saražotās produkcijas eksporta iespēju. Pirmais prāmju satiksmes maršruts no Ventspils atklāts 2000. gadā uz Vestervīku Zviedrijā.

Lai turpinātu attīstīt *ro-pax* segmentu Ventspils brīvostā, gan Ventspils brīvostas pārvalde, gan operators “Stena Line”, gan prāmjus apkalpojošais terminālis “Noord Natie Ventspils Terminals” turpina ieguldīt prāmju satiksmei nepieciešamās infrastruktūras pilnveidē. Pagājušajā gadā uzstādīts jauns kuģošanas drošības aprīkojums, piestātne aprīkota ar hidraulisko rampu, veikti gultnes nostiprināšanas darbi pie piestātnes, kā arī plānots ierīkot kuģu sadzīves notekūdeņu savākšanas punktu, izbūvēt vētras polerus papildu drošībai un pārbūvēt amortizācijas ierīču sistēmu, modernizēt robežkontroles punktus, biļešu kases, stiprināt gultni pie piestātnes, kā arī nodrošināt automašīnu elektrozlādes iespēju stāvlaukumā.■



## “STENA LINE” PAPLAŠINA DARBĪBU BALTIJAS JŪRĀ

Turpinoties Zviedrijas prāmju kompānijas “Stena Line” darbības paplašināšanai Baltijas jūrā, 19. janvārī pirmajā reisā maršrutā Ventspils – Nīneshamna dodas jaunais prāmis “Stena Baltica”. Tas šajā maršrutā turpmāk kursēs kopā ar “Stena Scandica”, aizstājot “Stena Flavia”, kas savukārt kopā ar “Stena Livia” veiks pasažieru pārvadājumus maršrutā Liepāja – Trāvēminde.

“Stena Baltica”, kas pēc uzbūves ir prāmja “Stena Scandica” māsaskuģis, kurš veic pasažieru pārvadājumus starp Ventspili un Nīneshamnu jau kopš 2021. gada vasaras, ir 222 metrus garš, un tajā ir 202 kajītes. Prāmis var uzņemt 970 pasažieru, tajā ir 2875 līnijmetri kravas vienībām un papildu automašīnu klājs. Prāmiem ir atjaunināts interjers, jaunas kajīšu kategorijas, plašs veikals ar populāru zīmolu preču izdevīgu piedāvājumu, atpūtas zonas, dažādas ēdināšanas iespējas un vaļējais klājs.

“Gandrīz desmit gadus pārvadājot pasažierus un kravas Baltijas jūras reģionā, mēs pastāvīgi sekojam klientu vajadzībām un pieprasījumam. Salīdzinājumā ar prāmjiem, kuri iepriekš kursējuši šajā maršrutā, “Stena Scandica” un “Stena Baltica” nodrošina par 30% lielāku kravas un par 70% lielāku pasažieru ietilpību, plašākas atpūtas iespējas un vēl patīkamāku ceļošanu uz Latviju un no tās. Abi jaunie prāmji ir izcils papildinājums “Stena Line” kuģu flotei, un tas ir tikai pirmais solis ceļā uz mūsu vērienīgo plānu trīs gadu laikā dubultot pasažieru skaitu šajā Baltijas jūras maršrutā,” saka Johans Edelmans, “Stena Line” tirdzniecības direktors Baltijas jūras ziemeļu reģionā.

Jaunie prāmji ir aprīkoti ar vairākām ilgtspējīgām funkcijām un degvielas patēriņa uzlabojumiem, piemēram, hibrīdām attīrīšanas sistēmām un balasta ūdens attīrīšanas sistēmām. Lielāka ietilpība nozīmē arī zemāku emisiju uz vienu pārvadāto vienību.■

## TIKS BŪVĒTI ČETRI SAULES PARKI

2022. gadā Ventspils brīvdostas pārvalde noslēdza līgumus par četrus saules parku būvniecību brīvdostas industriālajā teritorijā. Saules elektrostacijas gan pašpatēriņam, gan pārdošanai tirgū plāno uzstādīt arī vairāki uzņēmēji, viens no tiem – “Froli Baltic”.

Šīs enerģijas pietiekama ražošana svarīga ne tikai elektroenerģijas, bet arī “zaļā” ūdeņraža un tālāk e-metanola ražošanai, kam tiek paredzēta nākotnes enerģijas loma ceļā uz atteikšanos no fosilajiem enerģijas avotiem un CO2 izmešu samazināšanu. Turklāt saražoto ūdeņradi iespējams eksportēt caur ostu.





Jau tuvākajā nākotnē Ventspils osta varētu kļūt par nozīmīgu atjaunojamās enerģijas ražošanas un apkalpošanas mezglu, kas ietvertu gan potenciālu būvēt vēja parku servisa centru, gan saules enerģijas ražošanu un dalību udeņraža ekonomikas attīstībā.

Lai rastu optimālāko risinājumu atkrastes vēja parku un ar tiem saistītās infrastruktūras apkalpošanai Ventspils ostā, tai skaitā izvērtētu esošo infrastruktūru un tās iespējas un modelētu nepieciešamās infrastruktūras izveidi Ziemeļu ostā, Ventspils brīvdostas pārvalde ir izsludināja atklātu konkursu par pētījuma "Ventspils ostas iespēju izvērtējums atkrastes vēja parku un saistītās infrastruktūras apkalpošanai" veikšanu.

Ventspils brīvdostas pārvaldnieka vietnieks, Mārketinga un attīstības nodaļas vadītājs Igors Udodovs: "Eiropas zaļā kursa politikas iniciatīvu kopums un virzība uz klimatneitralitāti arvien noteiktāk mudina mūsu reģionā ienākt atjaunojamo energoresursu ražotājus. Baltijas jūrā tiešā Ventspils tuvumā plānots būvēt vairākus atkrastes vēja parkus, bet to apkalpošanai gan būvniecības, gan darbības laikā nepieciešama osta. Pieostas rūpnieciskajā zonā šobrīd attīstību plāno vairāki saules parki, kas nākotnē varētu dot pamatu zaļās degvielas ražošanai un eksportam caur ostu. Ventspilij ir potenciāls kļūt par nozīmīgu atjaunojamās enerģijas mezglu, un mēs uz to apņēmīgi ejam."■

## "VENTAMONJAKS" VAR APDRAUDĒT CILVĒKU DROŠĪBU

Krievijai noteikto sankciju dēļ uzņēmums SIA "Ventamonjaks", kura rezervuāros atrodas 40 000 tonnu bīstamas vielas – šķidrā amonjaka, nevar norēķināties ar uzņēmumu SIA "VK Terminal Services", kas sniedz "Ventamonjakam" dažādus pakalpojumus, tostarp nodrošina amonjaka uzglabāšanu, aģentūrai LETA sacīja Ventspils domes priekšsēdētājs Jānis Vītolis.



Pašvaldība, kā arī valsts atbildīgās amatpersonas un institūcijas saņēmušas divu Ventspils brīvdostas uzņēmumu vēstules, kurās teikts, ka izveidojusies bīstama situācija: “Ventamonjaks” nav spējīgs norēķināties, jo lielākais uzņēmuma patiesā labuma guvējs ir sankcionētais Krievijas miljardieris Dmitrijs Mazepins. “VK Terminal Services” jau līdz 22. aprīlim

pietrūks finanses, lai norēķinātos par elektroenerģiju un propāna gāzi.

“Ja “VK Terminal Services” paliek bez propāna gāzes un tiek atslēgts no elektrotīrbas, nav iespējams nodrošināt amonjaka drošu glabāšanu. Propāna gāzi, kas nepieciešama, lai nenodzistu lāpa un situācija būtu droša, esot iespējams saņemt tikai pēc 100% priekšapmaksas,” viedokli pauž Vītoliņš. “Līdz ar to varētu atkārtoties 2005. gada 9. janvāra notikumi, kad “Ventamonjaks” vētras dēļ palika bez elektroenerģijas un radās apdraudējums cilvēku veselībai.”

Tā kā pašvaldība nekādi nevar tieši iesaistīties šā jautājuma risināšanā, bet tiek apdraudēti pilsētas iedzīvotāji, dome vērsās pie Ministru prezidenta, Finanšu un kapitāla tirgus komisijas un citām atbildīgajām institūcijām.

Vairāk nekā puse jeb 55% “Ventamonjaka” kapitāldaļu pieder Kiprā reģistrētam uzņēmumam “Uralchem Freight Limited Kipra”, kura patiesais labuma guvējs ir Mazepins. Savukārt 45% pieder Latvijā reģistrētam uzņēmumam “Halcyon Capitals”, kurā kā patiesais labuma guvējs ir norādīts bijušā Ventspils mēra Aivara Lemberga znots Jānis Austrīņš.

Uzņēmums “VK Terminal Services” pieder kompānijai “VK Tranzīts”, kuras lielākie īpašnieki pastarpināti ir Austrīņš, Svetlana un Vladimirs Bespalovi, Jūlija Butrika, Egita Skuja un Sanda Dabare.■

## TURPINĀS PRIEKŠOSTAS KRASTA NOSTIPRINĀJUMU ATJAUNOŠANA



Ventspils brīvdostā turpinās priekšostas krasta nostiprinājumu atjaunošana aptuveni 740 metru garumā no Ziemeļu mola līdz “Baltic Coal terminal”, kas izmaksās gandrīz divus miljonus eiro. Būvniecības līgums par 1 606 500 eiro (bez PVN) noslēgts ar AS “BMGS”, būvuzraudzību veic SIA



"Isliena V", autoruzraudzību SIA "Inženieru birojs "Kurbada tilti"". Būvdarbus plānots pabeigt 2023. gada sākumā, līdz ar to būs noslēdzies viss vairāk nekā 18 miljonus eiro vērtais Ventspils brīvdostas hidrotehnisko būvju atjaunošanas projekts.

Intensīvas ekspluatācijas un dabas apstākļu ietekmē kuģošanas infrastruktūra noveco un ar laiku var nespēt pietiekamā kvalitātē nodrošināt prasībām atbilstošu ostas akvatorijas aizsardzību no vēja un viļņu postošās ietekmes. Visvairāk ārējās vides un laika apstākļu radītajai ietekmei ir pakļauta Ventspils brīvdostas priekšostas akvatorija, kuru šķērso visi Ventspils ostā ienākošie kuģi.

Kopš 2018. gada Ventspils brīvdostas pārvalde īsteno kompleksu priekšostas infrastruktūras atjaunošanu. Jau atjaunots Dienvidu mols un krasta stiprinājumi pie Dienvidu mola, atjaunots Ziemeļu mols, bet šogad pienākusi kārtā priekšostas krasta stiprinājumu daļai. ■

## KRUĪZA KUĢI IENĀK ARĪ VENTSPILĪ

Ievērojot tradīciju īpaši sveikt kruīza kuģus, kuri ostā ieradušies pirmo reizi, ar kuģa "Deutschland" kapteini un komandu tikās Ventspils brīvdostas pārvaldnieks Andris Purmalis un termināļa "Noord Natie Ventspils Terminals" komercdirektors Artis Šenkevics.

Lai gan Ventspils nav tipisks kruīzu mērķis, pamazām par to rodas interese, un "Noord Natie Ventspils Terminals" ir atbilstoša infrastruktūra pasažieru prāmju uzņemšanai. Jau 2022. gada vasaras sākumā saņemti vairāki pieteikumi Ventspils apmeklējumam 2023. gadā. ■



Ventspils brīvdostā pirmo reizi ienācis kruīza kuģis "Deutschland".



## KAZAHSTĀNAS VĒSTNIEKS APMEKLĒ VENTSPILI



26. jūlijā Ventspili apmeklēja Kazahstānas Republikas vēstnieks Latvijā Timurs Primbetovs ar delegāciju, lai aktualizētu ekonomiskās sadarbības jautājumus, kā arī pārrunātu iespējas aktivizēt darbu citās savstarpēji interesantās sfērās, piemēram, kultūrā un sportā.

Kazahstānas vēstniecības delegācija – vēstnieks Timurs Primbetovs, vēstniecības pirmā sekretāre Botagoza Mauletova un Baltijas – Kazahstānas ekonomiskās attīstības asociācijas vadītājs Aleksandrs Vidjamins tikās ar Ventspils brīvoostas pārvaldes un Ventspils pašvaldības vadību, kā arī apmeklēja zinātnes un inovāciju centru “Vizum”.

Kazahstāna šobrīd ir viens no galvenajiem Ventspils brīvoostas sadarbības partneriem un prioritārajiem virzieniem ekonomiskās attīstības jomā. Tikšanās laikā tika pārrunātas tuvākās gaidāmās aktivitātes – ekonomiskās sadarbības forums, Ventspils brīvoostas dalība starptautiskajā konferencē un izstādē “TransKazakhstan 2022” septembrī Almati, kā arī iespējas attīstīt ne tikai ekonomisko, bet arī kultūras un sporta jomu sadarbību.■

## “FORPET BALTIC” VENTSPILĪ ATTĪSTA RAŽOTNI



25. jūlijā savā pirmajā vizītē Ventspili ieradās uzņēmuma SIA “Forpet Baltic” galvenais investors, dažādu inovāciju projektu attīstītājs un filantrops Davids Jakobašvili, lai iepazītos ar Ventspili, Ventspils brīvoostu un novērtētu SIA



## UZZIŅAI

Kopš 2002. gada Ventspils brīvostas industriālajā teritorijā, ieguldot vairāk nekā 50 miljonus eiro, pēc Ventspils brīvostas pasūtījuma uzbūvētas 11 ražošanas ēkas un piesaistīti vairāk nekā 20 ražošanas uzņēmumu, radot pāri par 1700 jaunu darba vietu. Izaugsmes rādītāji apstrādes rūpniecībā ļauj Ventspilij ieņemt stabilu vietu reģiona rūpniecisko centru vidū.

“Forpet Baltic” attīstību, kur ieguldīti jau vairāk nekā 14 miljoni eiro.

Davidš Jakobašvili atzinīgi novērtēja Ventspils sakoptību un industriālās vides attīstību un sarunās ar Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras, Ventspils pašvaldības un Ventspils brīvostas pārvaldes pārstāvjiem pauda gatavību nopietni apsvērt arī citu investīciju projektu attīstību šajā reģionā.

Inovativā, labai draudzīgā pārtikas iepakojuma ražošanas uzņēmuma “Forpet Baltic” projekta realizācija Ventspils brīvostā sāka 2021. gada maijā. Kopējais investīciju apjoms projektā jau šobrīd ir vairāk nekā 14 miljoni eiro. “Forpet Baltic” patlaban ir lielākais investīciju projekts Ventspilī. Lai gan ražotne vēl ir tapšanas stadijā, tajā jau strādā 50 darbinieku. Tie ir gan biroja, gan ražošanas darbinieki, kuri mācās strādāt ar jaunajām iekārtām jau to testēšanas procesā.

Jau iegādāts un uzstādīts galvenais tehniskais aprīkojums un sāka iekārtu testēšana. Pirmos izmēģinājuma produktus klienti jau atzinīgi novērtējuši. Paraleli uzņēmums sācis darbu pie nākamā attīstības posma un papildu iekārtu iegādes, kas varētu dubultot pārdošanas apjomus un palielināt darbinieku skaitu līdz 160.

Uzņēmuma galvenā produkcija būs kafijas glāzītes, to vāciņi un citi galvenokārt pārtikai domāti iepakojumi no pārstrādāta PET. Turklāt jaunā tehnoloģija ļauj produkciju pārstrādāt neierobežoti daudz reižu.

6300 kvadrātmetru lielo ražošanas ēku Ventspils Augsto tehnoloģiju parkā “Forpet Baltic” vajadzībām pēc Ventspils brīvostas pārvaldes pasūtījuma būvē SIA “Ostas celtnieks”. Jaunās rūpnīcas svinīga atklāšana varētu notikt gada otrajā pusē pēc visu darbu pabeigšanas. ■



## NORVĒGIJAS PIEREDZE VIDES UN KLIMATA PROJEKTOS

Lai iepazītos ar Norvēģijas praksi dažādu ar vidi un klimata pārmaiņām saistītu projektu realizēšanā, pieredzes apmaiņas vizītē uz Norvēģiju pie "International Development Norway" (IDN) speciālistiem devās Ventspils brīvostas pārvaldes vadītā vides sanācības projekta grupas dalībnieki no brīvostas pārvaldes un Ventspils Augsto tehnoloģiju parka (VATP).



IDN pārstāve Hilde Mirvolda (no kreisās), VATP projektu vadītāja Sandra Rožkalne, VATP sabiedrības izpratnes veicināšanas speciāliste Līna Indriksone, Ventspils brīvostas pārvaldes projekta vadītājs Māris Skudra, IDN projekta vadītājs Annešs Stolans.

IDN ir Ventspilī realizētā vides sanācības projekta ārzemju partneris, un labākās prakses iepazīšana un ieviešana vides jomā ir viena no projekta būtiskām sastāvdaļām. Vizītes laikā norvēģu partneri dalījās pieredzē par sabiedrības informēšanas un izglītošanas kampaņām saistībā ar klimata pārmaiņām, minēja konkrētus piemērus par aktivitātēm, piemēram, skolās un vietējā sabiedrībā kopumā, un parādīja, kā šī informēšana un izglītošana par klimata pārmaiņām norisinās "Klimata mājā" Dabas vēstures muzejā Oslo.

Projekta dalībniekiem bija iespēja apskatīt objektus, kas bijuši saistīti ar vides attīrīšanu un sakopšanu, sabiedrības un pilsētas attīstības uzlabošanu – Drammenes ostu, upes posmu, kurā vēsturiski veikta sedimentu jeb nogulumu attīrīšana, un Oslo ostu. Ar savu pieredzi vides projektu realizēšanā dalījās kompānijas "Ramboll" pārstāvji.

Sagaidāms, ka iegūtās zināšanas un notikusi pieredzes apmaiņa būs nozīmīga Ventspils brīvostas pārvaldes realizētajā sanācības projektā un kāds no ārzemju partnera sniegtajiem piemēriem par sabiedrības informēšanas un



izglītošanas kampaņām saistībā ar klimata pārmaiņām būs noderīgs un līdzīgā veidā varēs tikt integrēts esošajā sanācības projektā. Lai gan neviens no Norvēģijā skatītajiem piemēriem nebija tieši identisks Ventspils brīvdostā realizētajam projektam, tie visi bija saistīti ar vides uzlabošanu pēc piesārņojuma, kas ļāva novērtēt un salīdzināt šos projektus gan no vadības un uzraudzības, gan risku viedokļa. Kompānijā "Ramboll" iegūtie kontakti būs noderīgi arī pēc pieredzes apmaiņas vizītes, jo kompānija ir starptautiska un tās pārstāvji solīja palīdzēt ar informāciju par citiem kompānijas projektiem pasaulē, kas varētu būt līdzīgāki Ventspils brīvdostas realizētajam projektam.■

## OSTĀ VEIC KUĢU CEĻU ĀRKĀRTAS PADZIĻINĀŠANU

Pabeigts Ventspils ostas kuģu ceļu ārkārtas padziļināšanas darbu pirmais posms, atbrīvojot kuģu ceļus no aptuveni 100 tūkstošiem kubikmetru smilts, ko gada sākumā bija sane-



suši stiprie vēji. 15. maijā, beidzoties zivju nārsta laikam, darbi tiks pabeigti, pilnībā atjaunojot dziļumus ostā.

Aizvadītās ziemas stiprie vēji īpaši negatīvi ietekmēja kuģu ceļus, tāpēc Ventspils brīvdostas pārvalde papildus dziļumu ikdienas uzturēšanai piesaistīja padziļināšanas kuģi "Hegemann I" ārkārtas padziļināšanas darbu veikšanai. Lai pilnībā atjaunotu dziļumus kuģu ceļā, jāizrok vēl aptuveni 50 tūkstoši kubikmetru. Ārkārtas padziļināšanas darbiem Ventspils brīvdostas pārvalde plānojuši izlietot līdz 667 000 eiro. Ostas dziļumu kontrole un uzturēšana ir viena no Ventspils brīvdostas pārvaldes funkcijām, lai nodrošinātu ostas teritorijā strādājošajiem uzņēmumiem labākos apstākļus biznesa attīstībai.■



# VALSTS KONTROLE AICINA UZ VALSTS UN PAŠVALDĪBU LIELĀKU IEINTERESĒTĪBU MAZO OSTU ATTĪSTĪBĀ

**Septiņas Latvijas mazās ostas Valsts kontroles redzeslokā nonākušas pirmo reizi. Revīzijā “Kā tiek pārvaldītas Latvijas mazās ostas?” konstatētas neatbilstības gandrīz katrā to pārvaldības un darbības aspektā – stratēģiskajā vadībā un attīstības plānošanā, finanšu pārvaldībā un rīcībā ar finanšu līdzekļiem un mantu, iekšējās kontroles sistēmas izveidē un uzraudzībā. Vairākos gadījumos ostu pārvaldes neievēro tām saistošo tiesību aktu prasības.**

Lai arī mazo ostu kravu apgrozījums uz kopējā fona ir neliels, tās ir svarīgi loģistikas ķēdes elementi un sekmē ne tikai ostas teritorijas, bet visa reģiona attīstību, jo mazo ostu darbībā un uzņēmumos, kas saistīti ar ostas pakalpojumiem, tiek nodarbināti vietējie iedzīvotāji. Mazās ostas būtu jāpārvalda tā, lai pašvaldība, tās iedzīvotāji un komersanti gūtu maksimālu labumu no publiskajiem aktīviem (ostas akvatorijas, teritorijas un infrastruktūras). Līdz šim ilgstoši nav bijis intereses par mazo ostu darbību valsts mērogā. Vienlaicīgi arī pašvaldības kā ostu pārvalžu izveidotājas nav bijušas uzdevumu augstums.

Patlaban mazo ostu loma, nozīme un nākotnes perspektīvas nav pietiekami integrētas attīstības plānošanas dokumentos nacionālā līmenī, un valdības institūcijām būtu nepieciešams ar “svaigu aci” izvērtēt mazo ostu lomu

transporta, tautsaimniecības, zvejniecības, valsts aizsardzības un jebkurā citā jomā šajos ģeopolitiski un sociāli ekonomiski mainīgajos apstākļos.

Savukārt pašvaldības kā mazo ostu īpašnieces līdz šim nav pienācīgi iesaistījušās ostu attīstības plānošanā, nenosakot







konkrētus mērķus un sasniedzamos rādītājus, kā arī neuzraugot un neanalizējot ostu pārvaldības un publisko aktīvu atdeves rezultātus. “Ņemot vērā mazo ostu ģeogrāfisko izvietojumu, krasās izmaiņas ģeopolitiskajā situācijā, Krievijai un Baltkrievijai piemēroto sankciju ietekmi uz dažādām nozarēm (īpaši enerģētiku un kokrūpniecību), ir laiks pārvērtēt mazo ostu stratēģisko un attīstības plānošanu gan nacionālā, gan reģionālā līmenī, lai izveidotu jaunu, faktiskajai situācijai, prognozēm un riskiem atbilstošu stratēģiju, kā arī ilgtermiņā darboties spējīgu pārvaldības modeli,” skaidro Valsts kontroles Piektā revīzijas departamenta Trešā sektora vadītājs Oskars Erdmanis.

Valsts kontrole ir aicinājusi Satiksmes ministriju (SM) sadarbībā ar Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomi (LOTLP) un pašvaldībām mazo ostu attīstības jautājumus turpināt integrēt nacionālā līmeņa attīstības plānošanas dokumentos.

## **MAZO OSTU ATTĪSTĪBAS PLĀNOŠANA UN DARBĪBAS UZRAUDZĪBA NEATBILST NORMATĪVAJAM REGULĒJUMAM UN PRINCIPIEM – NE OSTU PĀRVALDĒS, NE OSTU VALDĒS**

Revīzijā secināts, ka mazo ostu pārvaldes, kas nodrošina to darbību, daudzkārt neveic ostu pārvaldību atbilstoši normatīvajiem aktiem. Vispirms jau nav izstrādāti vai netiek aktualizēti svarīgākie dokumenti – ostu attīstības programmas un ostu darbības noteikumi. Nav izstrādāta kārtība caurskatāmai zemes nomas maksas noteikšanai un metodikas maksas pakalpojumu cenrāžu noteikšanai. Tāpat, piemēram, pārvaldnieki nesniedz ostas valdēm nolikumos noteiktos regulāros pārskatus par ostu darbības rezultātiem, netiek aprēķināti aktīvu atdeves rādītāji un analizēti rezultāti, līdz ar to lēmumu pieņēmējiem, t.sk. pašvaldībām, nav datu, uz kuriem balstīt operatīvus, objektīvus un ekonomiski pamatotus lēmumus par ostas darbību un attīstību. Ostu pārvaldes neizstrādā likumā noteikto perspektīvo budžetu pieciem gadiem un tādējādi nenodrošina vienotu ostu darbības stratēģisko un finanšu pārvaldību.

## **FINANŠU REZULTĀTI UN ATDEVES RĀDĪTĀJI UZRĀDA NEGATĪVAS TENDENCES**

Ostu pārvalžu saimnieciskās darbības rādītājus ietekmē vairāki faktori, tomēr vispusīgu darbības rādītāju analīzi nav iespējams veikt, jo nevienā no ostu pārvaldēm netiek rēķināta un kontrolēta sniegto pakalpojumu pašizmaksa. Tāpat jāmin, ka mazo ostu pārvalžu gada pārskatos par 2020. gadu nav atklāta informācija par valdījumā esošiem īpašumiem vismaz 6 456 407 eiro vērtībā, kas savukārt finanšu pārskatu lietotājiem, t.sk. pašvaldībai, liedz iespēju novērtēt ostas saimniecisko darbību – nav iespējams iegūt datus par izmantoto valsts un pašvaldību aktīvu efektivitāti.



Kopumā mazo ostu darbības rādītāji ir ar pozitīvu pieaugumu, tomēr iegūtie finanšu līdzekļi no to darbības nav pietiekami, lai nodrošinātu ostu infrastruktūras saglabāšanu nepieciešamajā tehniskajā stāvoklī un tās attīstību, kā arī finanšu līdzekļi nav pietiekami, lai novērstu ostās ilgstoši esošās problēmas, lai gan ostu pārvaldes šīs problēmas un vajadzības ir apzinājušas. Spilgtākais piemērs šādai pieejai ir Jūrmalas ostas pārvalde, kura plānošanas dokumentos ir uzsvērusi Lielupes padzījināšanas nozīmi, tomēr nekādas konkrētas darbības nav veikusi, kā vienu no iemesliem norādot finansējuma trūkumu. Pašvaldības un ostas pārvaldes rīcība Lielupes upes dziļuma nenodrošināšanā ir novedusi pie tā, ka gan 2021., gan 2022. gadā piekļuve Jūrmalas ostai ir neiespējama sēkļu dēļ. Tāpēc navigācija Lielupes grīvā un kuģu kanālā tika slēgta jau 2021. gada aprīlī. Burātāju pārstāvji norāda, ka šo neizdarību rezultātā daudzi burātāji Lielupi jau ir pametuši, kas attiecīgi arī atspoguļojas ostas teritorijā esošo uzņēmumu darbības rādītājos.

“Skaidrs regulējums ar pārredzamiem, taisnīgiem un nediskriminējošiem noteikumiem, kas attiecas uz ostas infrastruktūras izmantošanu un ostas pakalpojumu finansēšanu un maksu iekasēšanu, ir priekšnoteikums ostas attīstībai un saimnieciskai rīcībai ar ostai uzticētajiem publiskajiem aktīviem,” uzsver O. Erdmanis.

Jāpārvērtē mazo ostu valdēs nepieciešamo valdes locekļu skaits, kritēriji to atlasei un darba novērtējumam. Revīzijas laikā VK vienai amatpersonai ir piemērojusi administratīvo sodu un vienai personai ir izteikts aizrādījums.

Revidentu ieskatā nav pamatotas normatīvā akta prasības attiecībā uz valdes locekļu skaitu visās mazo ostu valdēs, jo šobrīd tas nav atkarīgs no ostu darbības veidiem un apjoma. Pašlaik ir nodarbināts nesamērīgi liels valdes locekļu skaits. Piemēram, trīs no septiņām mazajām ostām – Engures (8 valdes locekļi), Jūrmalas (9) un Pāvilostas (10) – nenodrošina kravu apgrozījumu, attiecīgi sniedz šauru pakalpojumu klāstu, bet valdes locekļu skaits ir tāds pats kā ostās, kas nodrošina plašu pakalpojumu klāstu.

## **VALSTS KONTROLES IETEIKUMI**

Pamatojoties uz revīzijā konstatēto un secinājumiem, mazo ostu pārvaldēm un pašvaldībām sniegti 10 ieteikumi, lai novērstu neatbilstības un ieviestu normatīvajiem aktiem un labas pārvaldības principiem atbilstošu ostu pārvaldību un darbību. Termiņš ieteikumu ieviešanai – 2023. gada jūlijs. ■

*No Valsts kontroles ziņojuma*



# MĒRSRAGA OSTĀ KATRU GADU PIEAUG KRAVU APGROZĪJUMS

**Mērsraga ostā 2022. gadā apstrādāti 551 700 tonnu kravu, kas ir par 9,4% vairāk nekā 2021.gadā, un tas ir uzskatāms par likumsakarīgu rezultātu, kura pamatā ir mērķtiecīgs daudzu gadu darbs.**

“Mērsraga osta ir atdevusi valsts galvoto kredītu, strādājusi bez neviena kuģa negadījuma un pretenzijām no uzņēmējiem, kuri strādā ostā,” saka Mērsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika. “Kraavu apgrozījuma ziņā mums atkal ir jauns rekords kopš ostas pastāvēšanas vēstures – 551,7 tūkstoši tonnu. Pārkraujam kūdru, celulozes šķeldu, kurināmo šķeldu, koksnes granulas, smiltis, labību, koku mizas, zāģmateriālu. Koku mizas ir jauna krava, jo cenšamies diversificēt kravas. Zāģbaļķu importu nodrošina kompānija “Vika Wood”, kas savai kravai izdevīgāko transportēšanas ceļu atradusi tieši caur Mērsraga ostu. Ir ļoti svarīgi, lai tie lielie ražotāji, kas atrodas netālu no Mērsraga ostas, piemēram, Laucienes pagastā, nebrauktu uz ostu pa apkārtceļiem, tomēr granulu rūpnīca, kas ved kravas, brauc pa apkārtceļu, tāpat celulozes šķelda, baļķi, granulu kravas, smiltis – visas šīs kravas tiek vestas pa apvedceļu, lai tiktu līdz Mērsraga ostai. Protams, ir arī taisnāks ceļš deviņpadsmit kilometru garumā, kas būtu daudz izdevīgāks uzņēmējiem un ostai, bet tas ir grantēts un prasa sakārtošanu. Bet ceļu Stende – Lauciene – Mērsrags nevarētu uzskatīt tikai par ostas projektu, tam vajadzētu būt valsts līmeņa projektam, taču ar nožēlu jāatzīst, ka Mērsraga ostas pārvalde nevar ietekmēt valsts politiku. Iespējams, to varētu Talsu novads, jo šis ceļš ir svarīgs visiem Talsu novada uzņēmējiem. Arī loģistikas ķēde būtu lētāka, ja tas tiktu sakārtots, kas ir stratēģiski nozīmīgi. Šis jautājums ir bijis aktuāls jau vairāk nekā desmit gadus, un par to ir runāts, cik vien tas bijis iespējams.



Jānis Budreika.

Lai vai kā, tomēr ostas kravu apgrozījums liecina par kravu pieaugumu, un tās pa gaisu taču nelido. Kravas tiek vestas pa ceļu gar Rideļu dzirnavām vai arī caur Upesgrīvu, un ir liela atšķirība, vai uz vienu galu brauc divdesmit vai četrdesmit piecus kilometrus, piedevām ņemot vērā dārgās degvielas izmaksas. Ja tās pašas granulas, celulozes šķeldu vai baļķus vestu pa taisno, izmaksas varētu dalīt vismaz ar divi.”



## VALSTS KONTROLE IESAKA TAUPĪT

2022. gadā Latvijas mazās ostas pirmo reizi nonāca Valsts kontroles rezeslokā, arī Talsu novada Rojas un Mērsraga ostas. Revidenti savā slēdzienā norādīja, ka no mazajām ostām vienīgi Mērsraga osta bija izmaksājusi saviem darbiniekiem prēmijas, un, lai gan atzina, ka nekādas likuma normas nav pārkāptas, tomēr aizrādīja, ka vajadzētu taupīt līdzekļus. Tāpat kontrole arī paslavēja ostas pārvaldi par to, ka Mērsragam vienīgajam ir izstrādāta zemes nomas maksas metodika tādā līmenī, ko pat lielās ostas var izmantot kā paraugu. Valsts kontrole arī atzīmēja, ka kravu apgrozījuma ziņā mazo ostu vidū Mērsrags ir līderis, tāpat ostā strādā arī krietni vairāk darbinieku nekā citās ostās, kas pozitīvi vērtējams no Talsu novada attīstības viedokļa. Mērsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika skaidro, ka darbinieku ir tik daudz tāpēc, ka to pieprasa ostas specifika. "Mērsraga ostā ir regulāri smilšu sanesumi, kas var apdraudēt kuģošanas drošību, tāpēc pie mums strādā divi zemessūcēji un divi velkoņi. Ostā kuģus apkalpo divdesmit seši darbinieki, un viņi visi ir sertificēti speciālisti," saka J. Budreika. "Kravu apgrozījums ar katru gadu pieaug, līdz ar to būtiski palielinājies arī darba apjoms, bet algas darbiniekiem nav celtas. Sanesumu dēļ, lai ostā darbs neapstātos, darbinieki strādā arī nedēļas nogalēs, un prēmijas saņem visi, taču ar nosacījumu, ka ar disciplīnu viss kārtībā, nav pārkāpumu un tiešie darba pienākumi veikti kvalitatīvi."

Ostā mājvietu atraduši trīs zvejas kuģi un ostas flotes kuģi. Ostā ienāk arī jahtas, ir izbūvēts pasažieru terminālis, taču Covid-19 pandēmijas dēļ bija apturēts viesnīcas darbs. "Protams, mēs aktīvi strādājam pie tā, lai tie zāģmateriāli, kas tiek eksportēti uz Angliju, būtu pie mums, mūsu uzņēmumu īpašnieki runāja ar kravu īpašniekiem, piedāvāja Mērsraga ostu un labākus loģistikas noteikumus, un viss sanāca veiksmīgi. Ostā ir stividori, jahtu ostas darbinieki, zvejnieki, arī zivju pārstrādes cehs, tāpēc droši var teikt, ka ostas teritorijā strādā aptuveni simt piecdesmit cilvēku. Tās industriālās teritorijas, kurās kādreiz strādāja zivju apstrādes rūpnīcas, pašlaik stāv tukšas, šo teritoriju īpašnieki ir bankas, savukārt mēs mēģinām atrast tām nomniekus. Vispār ir 10,2 hektāri industriālā parka, kas atrodas ostas teritorijā, un tur ir infrastruktūra, laukumi, telpas, ūdens, asfaltēti ceļi un elektrība, bet ir problēma – vajadzīgi nomnieki. Protams, meklējam nomniekus, kuriem būtu kāda saistība ar ostu, kuri izmantotu ostas piestātnes. Otrs vēl joprojām aktuāls jautājums mums ir elektrība. Ražošana patērē daudz elektrības, un ja mēs teritorijai atradam investorus, kuru projektu attīstībai vajadzētu daudz elektrības, tad nepietiekamo jaudu dēļ atkal būsīm pie sasistas siles. Iespējams, jauna teritorijas attīstītajiem nebūs nepieciešams tik liels elektroenerģijas patēriņš, bet tas viss pagaidām ir lielais nezināmais, lai runātu konkrēti, taču pieredze ir tāda, ka elektrības trūka," par ostas iespējām stāsta Budreika. ■



# SALACGRĪVAS OSTA GATAVA JAUNIEM IZAICINĀJUMIEM

**Atskatoties uz 2022. gadu, Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais ir gandarīts – izdevies pabeigt visu ostai piederošo piestātņu pārbūvi, kravu apjomi nav manāmi sarukuši, bet kuģu skaits vairs nenosaka finanšu rezultātus, jo ģeopolitiskie satricinājumi mainījuši preču un pakalpojumu cenas pasaulē – viss kļuvis ievērojami dārgāks. Tomēr Salacgrīvas ostai ir stabili klienti, un arī jahtu īpašnieki nebrauc garām Salacas grīvai un Kuivižu jahtklubam.**

## KRAVU APGROZĪJUMS BEZ BŪTISKĀM IZMAIŅĀM

Aizvadītais gads Salacgrīvas ostai bijis ar 369 034 tonnu lielu kravu apgrozījumu, tikai nedaudz atpaliekot no 2021. gada rādītāja (421 640 t), arī apkalpoto kuģu tikai par četriem mazāk nekā gadu iepriekš (125/129). Tradicionāli



Ivo Īstenais.

visvairāk pārkrauta kūdra (47 525 t), šķelda (143 336 t), papīrmalka (142 215 t) un malka (11 700 t), samazinājies keramzīta apjoms (10 478 t), bet šķembas, asfalts, baļķi un graudi nav pārkrauti nemaz. Klāt nākusi jauna krava – minerāl-akmeņi (9869 t), ko līdz šim osta nebija apstrādājusi.

Ivo Īstenais atzīst: sakarā ar to, ka kravas uzskaita tonnās, izvēstās kūdras apjoms neļauj gūt pilnīgu priekšstatu par paveikto, jo te nu gan būtu jāmēra apstrādātajos kubikmetros. Ja runājam par keramzītu, mainījies tā nogādes virziens – no Igaunijas rūpnīcas gatavo produkciju tagad caur Salacgrīvu eksportē uz citām pasaules valstīm.

Pilnīgi cits stāsts ir par zivju pārkraušanu. To bija 3977 tonnas, un ostas pārvaldnieks uzsver, ka viņi vienmēr ir iestājušies par zvejniekiem un viņu kuģu un laivu apkalpošanu, jo vēsturiski Salacgrīvas osta ir dzimusi un veidojusies kā zvejnieku osta un šim tirgus segmentam vienmēr Salacas krastos būs prioritāra nozīme. Visvairāk zivju pārkrauts martā, novembrī un decembrī, un, kā stāsta



zvejnieki, lauvas tiesu nozvejas veido reņģes un apaļais jūrasgrundulis, kas gan mūsu ēdienkartē īpaši nav ienācis, tādēļ šī invazīvā zivs tiek eksportēta uz Ukrainu, Bulgāriju un Rumāniju. Toties reņģu un brētliņu nozveja ir samērā stabila, tā ka izejviela pircēju tik iecienītajām AS "Brīvais vilnis" šprotēm būs, un arī tradicionālajā Reņģēdāju festivālā katrs kunde varēs dabūt spainīti tikko no jūras vestu reņģu.

## OSTAS SAIMNIECĪBA SAVESTA KĀRTĪBĀ

Kad plašsaziņas līdzekļos parādījās ziņa, ka SEB banka Salacgrīvas ostas pārvaldei piešķīrusi finansējumu vairāk nekā 2,1 miliona eiro apmērā ostas zvejas kuģu piestātnes Nr. 2 pārbūvei, zinātājiem bija skaidrs, ka salacgrīvieši izgājuši finiša taisnē savas ostas piestātņu sakārtošanā. Tas bija jau piektais projekts, kas tika īstenots ar SEB bankas atbalstu. Pirms tam ir finansēta citas piestātnes pārbūve, jahtotāju servisa centra "Bura" būve un ostas aprīkojuma iegāde. Jāatgādina, ka "Bura" skatē "Gada labākā būve Latvijā 2020" nominācijā "Koka būve" ieguva trešo godalgu un laureāta godu. Savukārt Salacgrīvas jahtu osta tagad ir iekļauta kopējā Baltijas jūras jahtu ostu tīkla katalogā.

SEB bankas valdes loceklis Arnis Škapars: "Mēs turpinām būt aktīvi dažādu nozaru un dažāda lieluma biznesa projektu finansēšanā, ja varam redzēt biznesa modeļa dzīvotspēju un ilgtspējīgas attīstības potenciālu. Ostām ir būtiska nozīme loģistikas ķēdē, un tieši mazajām ostām ir potenciāls sekmēt reģionu attīstību, veicināt uzņēmējdarbību un radīt jaunas darba vietas. Salacgrīvas osta ir mūsu ilgtermiņa sadarbības partneris, un ir gandarījums redzēt investīciju atdevi un izaugsmi." Savukārt I. Īstenais, uzteicot veiksmīgo sadarbību ar SEB banku, norāda: "Kopš 2015. gada kopīgi esam veikuši būtiskas investīcijas ostā, sakārtojot hidrotehniskās būves un ceļot pakalpojumu kvalitāti. Investīcijas ostā ir devušas iespēju paplašināt klientu loku, piesaistīt jaunas kravas, kā arī iesaistīties jahtu tūrisma aktivitātēs, rīkojot regates un uzņemot burātājus."

Piestātnes svinīga atklāšana notika 2. decembrī, un AS "BMGS" savu darbu Salacas kreisajā krastā paveikusi godam. Līdz ar to ostas pārvalde pabeigusi visu sev piederošo Salacas labā un kreisā krasta piestātņu pārbūvi un sakārtošanu.

## ŠIS LAIKS PĀRBAUDA MŪSU PATIESUMU

Kopš kara sākuma Ukrainā ostas pārvaldē izveidots humānās palīdzības savākšanas un koordinācijas punkts, ko jau februārī ierosinājis I. Īstenais.



Salacgrīviešu un tuvākās apkāmes iedzīvotāju atsaucība bijusi tik liela, ka viņš kopā ar ostas kapteini Normundu Tiesnesi un domubiedriem jau vairākas reizes devies ar palīdzības kravām uz Ukrainu. Medicīnas aparātūras sagādē daudz palīdzējis novadnieks, bijušais veselības un aizsardzības ministrs Vinets Veldre, un viņa aizrautība, gādājot specifisku aparātūru slimnīcām, ir neatsverama.

Ostas pārvalde nopietni raugās uz ģeopolitiskajiem riskiem, organizējot darbiniekiem mācības un paaugstinot viņu kvalifikāciju risku gadījumiem. Tā 5. maijā ostas akvatorijā Salacas grīvā notika Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta un Salacgrīvas ostas pārvaldes organizētās naftas piesārņojuma seku likvidēšanas mācības "Oilex Salacgriva 2022", kuru scenārijs paredzēja savākt naftas produktus lielā apjomā no kāda avarējuša kuģa. To prasmīgi veica Patruļkuģu eskadras Jūras incidentu novēršanas vienība ar trim meklēšanas un glābšanas moduļiem un divām laivām, piepalīdzot Salacgrīvas ostas pārvaldes, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta, kā arī Valsts vides dienesta spēkiem. Mācību gaitā daļa ostas akvatorijas tika norobežota ar peldošajām barjerām, kas praktiski parādīja nepieciešamo spēku un veicamā darba apjomu.



## ARĪ SALACGRĪVĀ JĀTOP JAHTKLABAM

Kopš atvērts jahtotāju servisa centrs "Bura", pieaugusi burātāju interese par ostu Salacas grīvā. Patikams pārsteigums Helsinku burāšanas izstādē bijis saņemt ziņu, ka "Bura" ir novērtēta kā vislabākā jahtotāju atpūtas un servisa vieta Baltijas jūras austrumkrastā. Aizvadītais gads bijis ļoti ražīgs dažādu regašu ziņā – lielā regatē "GoRR 2022" (*Gulf of Riga Regatta*), kas no 25. jūnija līdz 1. jūlijam notika maršrutā Rīga – Salacgrīva – Koiguste – Kuresāre, Salacgrīvas ostas regatē (17.–18. septembris), kad tika izcīnīts Salacgrīvas ostas pārvaldes kauss, kā arī vairākas lokālas sacensības mazajiem burātājiem.

I. Īstenais ir pārliecināts, ka ar laiku arī Salacgrīvā būs jahtklubs, kas organizēs visas šāda veida sacensības, kā tas jau notiek Kuivižu jahtklubā. Tur šogad iecerēts Ziemeļvalstu čempionāts jaunajiem burātājiem "Optimist" klasē ar turpat 300 dalībniekiem. Rīgas plānošanas reģionā dzimusi iecere starptautiskajās



izstādēs un konferencēs iedzīvināt ideju par Vidusjūras burātāju piesaisti ceļojumiem pa Baltijas jūras valstīm, un arī Salacgrīvas ostas pārvalde pārliecināti iesaistījusies šajās aktivitātēs. Katru gadu Latvijas ostas tradicionālajā jahtu tūrismā, aprikojuma un ceļotāju

izstādēs Vācijā, Zviedrijā, Somijā un Igaunijā vienotā standā prezentē savu potenciālu, un Salacgrīvai te ir ko reklamēt – baltās buras laipni tiek gaidītas kā Salacas, tā Krišupītes grīvā izveidotajās jahtu ostās.

## DRĪZUMĀ JĀTOP OSTAS ATTĪSTĪBAS PLĀNAM

Laiks nepielūdzami liek izvīzīt jaunus uzdevumus, tādēļ līdzšinējais Ostas attīstības plāns un tajā ietvertie uzdevumi sevi jau ir izsmēluši. Domājot par jauno plānu, ostas pārvaldnieks akcentē galveno: "Turpmāko gadu lielākais uzdevums ir abu ostas molu pārbūve. Negribu teikt, ka tie ir sliktā stāvoklī, bet kapitālas pārbūves nepieciešamība ir jau nobriedusi. Arī Kuivižu ostas moli vairs nespēj veikt savus uzdevumus sakarā ar krasta eroziju dienvidu virzienā. Tur kuģu ceļu aizvien straujāk aizskalo ar smiltīm, un nu jau tās jātīra katru gadu, agrāk tāda nepieciešamība bija tikai reizi trijos gados. Tad nu jāapsver, vai pagarināt molus, kas, protams, ir finansiāli ietilpīgi, vai katru gadu tīrīt smiltis kuģu ceļā. Neapšaubāmi, prioritāte ir Salacgrīvas ostas moli, jo šī osta ir pats īstākais darbarūķis un pelnītājs.

Runājot par ostas, burātāju un pilsētas infrastruktūras sasauci, vairāk grībētos relaksācijas vietu te, labajā krastā. Kafējnicu un atpūtas vietu trūkums dažkārt atbraucējos izsauc apjukumu – ko lai te dara? Demokrātisku *pasēdētavu* neesamība nevar atdzīvināt ostmalu. Lieliskie koncerti "Saulrieta steķis" aizvadītās vasaras novakarēs, ko organizēja Kultūras centrs, parādīja, ka Jahtu laukums un ostmalas promenāde ir fantastiska atpūtas vieta, tikai vajadzīgs kāds, kas šo relaksāciju organizē. Te nu varen plašas iespējas ir arī privātajai iniciatīvai."

Kā osta var tikt tuvāk cilvēkiem? Protams, tikai draudzīgi pastiepjot roku līdzcilvēku virzienā. Un Salacgrīvā tas notiek – gadskārtējā Reņģēdāju festivālā, kas šogad notiks Eiropas jūras dienā 20. maijā, Jūras svētkos un citās kopāsanāšanās reizēs, jo osta un pilsēta nosaka šīspuses ļaužu dzīves ritmu.■

Gints Šmanis





# SKULTES OSTA DOMĀ PAR DARBĪBAS PAPLAŠINĀŠANU

**Skultes osta ir lielākā no mazajām Latvijas ostām, kas 2022. gadā apstrādāja 1204,4 tūkst. t kravas, un tas bija par 9,7% vairāk nekā gadu iepriekš.**

“Strādājām *zaji* – nekraujam neko, kas būtu kaitīgs apkārtējai videi,” saka ostas pārvaldnieks Igors Akulovs. “Ostā apstrādā tikai ekoloģiski tīras kravas – koksni, kūdru un zivis. To apstrādei līdzī seko Pārtikas un veterinārais dienests, tāpēc bez attiecīga sertifikāta nemaz nav iespējams sākt darbu. Piemēram, notekūdeņi no jaunās zivju šķirošanas un saldētās produkcijas uzglabāšanas ēkas vispirms nonāk iepriekšējās apstrādes iekārtā – zviņu ķērājā, kas no ūdens atdala zviņas; tad ūdens plūst cauri tauku ķērājam un tikai tad nokļūst pilsētas kopējās attīrīšanas iekārtās.

Stivdorkompānijas, kas veic uzņēmējdarbību ostas teritorijā, strādā ar kravām, ko uzņēmumi piegādā aptuveni 250 kilometru attālumā no Skultes ostas, un pamatā tie ir kokmateriāli – papīrmalka, malka, celulozes un kurināmā šķelda, kā arī labība un kūdra. Lielākā daļa kravu tiek eksportētas. Viena no ostas priekšrocībām ir tās vieglā sasniedzamība.

Pakāpeniski tika pārveidota teju visa ostas infrastruktūra: pārceļot





## OSTAS



vienu molu, paplašināti ostas vārti, padziļināta ieeja ostā, izbūvēti jauni termināļi un noliktavas. Tagad Skultes osta ir moderns uzņēmējdarbības centrs, kas lepojas ar jauno infrastruktūru. Osta ir piemērota un ērta daudziem kravu pārvadātājiem, jo nereti kravas ir vieglāk nogādāt Skultes ostā, nekā vest uz Rīgu, tāpēc jādodomā par jaunu pievedceļu izbūvēšanu un darbības paplašināšanu.”

Skultes osta attīstās arī kā jahtu tūrisma centrs. 2021. gadā biedrība “Jūras zeme” un Lauku atbalsta dienests apstiprināja biedrības “Skultes jahtklubs”

iesniegto projekta pieteikumu par jahtkluba piestātnes izveidi, kam atbilstoši Zvejniekiemā pie Skultes ostas ir izveidota jauna jahtu un laivu piestātne. Projekta izmaksas bija 37 034,86 eiro, tajā skaitā publiskais finansējums 33 331,37 eiro, bet projekta mērķis bija palielināt ostas kapacitāti mazizmēra atpūtas kuģu – laivu un jahtu – uzņemšanai, lai piesaistītu vietējos un ārzemniekus, kā arī lai popularizētu atpūtu uz ūdens.

Jaunā piestātne atrodas iespējami dziļākajā upes vietā, un pie tās ir iespējams pietauvot vismaz divas jahtas ar iegrimi līdz diviem metriem, kā arī jebkuru motorlaivu.

Piestātnei ilgstoši var izmantot gan zvejnieki, gan motorlaivu un kuteru īpašnieki, protams, iepriekš jautājumu saskaņojot ar Skultes jahtkluba administrāciju. Īslaicīgi to drīkst izmantot jebkurš pēc vajadzības, uzņemot vai izlaižot pasažierus vai vienkārši uz neilgu laiku izkāpjot krastā. ■

## Karogs kā varenības simbols

Kuģu karogi parādījās ļoti sen – agrīnā kuģu būves un navigācijas posmā. Senās Ēģiptes freskas un bareljeji pēcnācējiem saglabājuši seno kuģu karogu attēlus. Gadu gaitā kuģu dekorēšana ar karogiem kļuva par tradīciju, bet to tālo laiku kuģu karogi bija visdažādākā izmēra, formas, rakstu un krāsu paneli. Senatnē tie kalpoja par atšķirības zīmi un kuģa īpašnieka ekonomiskās varenības simbolu. Jo bagātāks viņš bija, jo greznāk rotāja savu kuģi ar karogiem un dārgāks bija audums, no kā tie tika šūti. XIV gadsimta vidū par īpašu šiku tika uzskatīts uz kuģa pacelt milzu karogu. Piemēram, Orleānas hercogam (no 1498. līdz 1515. gadam viņš bija Francijas karalis Luijs XII), kurš 1494. gadā komandēja floti, bija no dzeltena un sarkana tafta izgatavots 25 metrus garš personīgais standarts, uz kura abās pusēs uz sudraba mākoņa fona bija attēlota jaunava.

Uz tā laika kuģiem bija ļoti daudz karogu, dažreiz to skaits pārsniedza pusotru duci. Par prestižu tika uzskatīta kuģa apkarināšana ar dārgiem, spilgtiem karogiem no visām pusēm. Tikai apkalpei tas nebija diez cik ērti, jo borta karoga masti ievērojami traucēja buru vadību un neskaitāmie lielie karogi apgrūtināja un padarīja bīstamu burāšanu.

Laika gaitā uz kuģiem tika ierādītas tikai trīs vietas, kur pacelt karogus – priekšgalā, pakaļgalā un mastos. Pateicoties karogiem, jūras kaujās apkalpes atšķīra savus kuģus no svešinieku kuģiem, karogi norādīja arī admirāļa atrašanās vietu, komandējošo eskadru vai flagmani, kam bija savi personiskie karogi.



## CILVĒKS, KURŠ IZVEIDOJA SEVI

**Tāds bija Arturs Eižens Zalsters, kuram 2022. gada 2. februārī apritēja 100. gadskārta. Daudzpusīgs, talantīgs cilvēks, kurš bija gan inženieris konstruktors, gan jūrniecības vēstures pētnieks un aktīvi darbojās seno laivu rekonstrukcijā. Viņš bija atzīts gleznotājs akvarelists un talantīgs arī citās jomās. Pavisam bija astoņas dzīves jomas, kurās viņš aktīvi un radoši piedalījās. Kas radīja šādu daudzpusīgu personību – vai tie būtu gēni, izglītība vai labvēlīga, cilvēka personību attīstoša dzīves telpa? Atbilde ir tikai viena – pats. Tomēr vispirms nedaudz aplūkosim viņa dzimtas saknes.**



Arturs Eižens Zalsters.

Fotogrāfija no [lv.wikipedia.org](http://lv.wikipedia.org).

A. Zalstera vectēvs no tēva puses cēlies no nelielas apdzīvotas vietas jūrmalā, Slokas pusē. Viņš bija dārznieks un strādāja Talsu apkaimes baronu Firksu dzimtas dārzniecībā. Kad šīs dzimtas pārstāvis Antons fon Firkss pārcēlās uz dzīvi jūrmalā, viņam līdzī devās arī vectēvs, toreiz jaunais barona dārznieks Kristis Kristaps Zalsters. Te tika izveidota barona dārzniecība, un 1899. gada 9. septembrī tika noslēgts juridiski apstiprināts līgums starp Majoru muižas īpašnieku Antonu fon Firksu un Kristu Kristapu Zalsteru, ka pēdējais iegūs mantojamas nomas tiesības uz īpašumu Karlsbādē jeb tagadējā Mellužu rajonā. Jāpiebilst, ka līdz 1920. gadam uzvārds Zalsters visos dokumentos tika rakstīts kā "Salsters" un pašreizējais uzvārds tika pieņemts un lietots no iepriekšminētā gada. Te pagāja jaunā Artura Eižena Zalstera

bērnība un arī lielākā dzīves daļa. Kristam Kristapam Zalsteram un viņa dzīvesbiedrei bija prāvs septiņu bērnu pulciņš, no kuriem viens – Arturs Aleksandrs Vilhelms Zalsters vēlāk kļuva par Artura Eižena tēvu. 1908. gadā viņš absolvēja Rīgas jūrskolu, jūrā gājis no 20. gs. sākuma, un tālajā Krievijas pilsētā Blagoveščenskā viņam izsniegts tālbraucēja kapteiņa diploms. Dzīves lielākais pārbau-dījums Arturam Aleksandram bija 1870. gadā Gēteborgā, Zviedrijā, būvētā tvaikoņa "Teodors" iegāde. Tas notika 1928. gadā, un kopā ar Pēteri Ģinguli, arī tālbraucēju kapteini, viņš kļuva par šī kuģa īpašnieku. Tas bija zviedru izprie-cu jeb ekskursiju kuģītis, un A. Zalsteram piederēja 1/5 daļa no tvaikoņa vērtības.



1929. gadā tas tika pārdēvēts par “Dzintarkrastu” un veica pasažieru pārvadājumus Baltijas jūrā, kā arī kalpoja zivju produkcijas pārvadāšanai no Ziemeļkurzemes, galvenokārt starp Rīgu un Kolku. Lai iegādātos šo nelielo ekskursiju kuģi, viņam nācās iekļāt bankā jaunuzcelto māju un piedevām mantoto zemes gabalu Mellužos. “Dzintarkrasta” darbība nebija rentabla. Šajā laikā tūrisma nozare Latvijā vēl nebija pietiekami attīstīta, lai ar to varētu nopelnīt. 1940. gada 25. novembrī tūrisma kuģi nacionalizēja jaunā padomju vara, un kā piemiņa par “Dzintarkrastu” palika vēlāk demontētā virsklāja kajīte ar samta aizkariem. To atveda un nolika kapteiņa mājas dārzā. Kapteiņa veselība pasliktinājās, un 1942. gada 11. jūnijā viņš devās mūžībā.



Arturs Eižens Zalsters bērnībā ar tvaikoņa “Dzintarkrasts” modeli. Fotografija no [commons.wikimedia.org](https://commons.wikimedia.org).

Šādā ar jūras lietām saistītā vidē auga jaunais Arturs Eižens Zalsters, tomēr par īstu jūrnieku viņš nekļuva, kaut viņa galvenais interešu loks vēlāk saistīts ar seno kuģu izpēti un rekonstrukciju.

Pēc mācībām 3. Rīgas Jūrmalas pamatskolā Mellužos viņš iestājās Rīgas Valsts 1. ģimnāzijā. Tā bija mācību iestāde, kas tolaik deva ļoti labas klasiskās izglītības pamatus un gatavoja arī turpmākos valsts iestāžu augsta ranga darbiniekus. Jau iekļūšana un mācības šajā izglītības iestādē bija augstas kvalitātes zīme katram skolēnam, tomēr jaunajam A. Zalsteram mācības īsti negāja pie sirds, un viņš, kā pats raksta savos memuāros, nav gribējis kļūt par diplomātu. Tēvs vēl 1939. gadā centies viņu nosūtīt uz Rīgas jūrskolu, bet, aizejot uz turieni, nācās secināt, ka jūrskolas kanceleja uz pāris dienām slēgta. Te laikam domāta K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu jūrskola. Tā A. Zalsters tajā pašā 1939. gadā sāka mācīties Rīgas Valsts tehnikuma Ķīmijas nodaļā.

Otrā pasaules kara gados A. Zalsteram nācās piedzīvot dažādus likteņa pavērsienus. 1943. gada 9. martā vācu totalitārās mobilizācijas dēļ viņš izstājās no tehnikuma un tika iesaukts TODT militārajā celtniecības organizācijā, kuras galvenais uzdevums bija Vācijas stratēģisko celtniecības objektu un iekārtu būve un rekonstrukcija. Dažos avotos minēts, ka A. Zalsters 1944. gadā tika iesaukts Vācijas gaisa spēku izpalīgos. Tas neatbilst patiesībai, jo bērnībā pārciestās diferencijas dēļ viņš netika iesaukts šajā Vācijas gaisa spēku formējumā, bet tika



atzīts par derīgu darbam Rīgā, organizācijas TODT vācu tanku remonta grupā. Pēc Latvijas okupācijas 1945. gada aprīlī A. Zalsteru iesauca Sarkanajā armijā, no kuras viņš tika demobilizēts 1946. gadā.

Šajā gadā A. Zalsteru gaidīja jauns pārsteigums – viņa vācu laikā izdots Rīgas Valsts tehnikuma diploms netika atzīts par derīgu, un nācās iestāties Rīgas Industriālajā politehnikumā, kuru viņš absolvēja 1947. gadā. Gadu vēlāk A. Zalsters bez iestājek sāmeniem iestājās LVU Ķīmijas fakultātē, kuru beidza 1952. gadā. Sekoja darbs dažādās zinātniskās pētniecības laboratorijās, un viņš kļuva par inženieri konstruktoru nestandarta iekārtu konstruēšanā. Te A. Zalsteram radās zināšanu pamats seno kuģu izpētē un rekonstrukcijā, ko veicināja teicamās vācu valodas zināšanas un darba iemaņas valsts arhīvos, no 1980. gada pētot Kurzemes arhīva materiālus. Jāpiebilst, ka viņš pabeidza arī senās rakstības kursus, kas bija vērtīgs pamats, strādājot ar Kurzemes hercogu laikmeta dokumentiem. Viņa interesi aizvien vairāk piesaistīja t.s. Rīgas kuģis, kas tika atrasts 1938. gadā, rokot būvbedri jaunceļamai mājai Rīgā, bijušās Rīdzenes upes gultnē. Būvbedres rakšana tika pārtraukta, un sākās citi – arheoloģisko izrakumu darbi, kurus vadīja Eduards Zivtiņš un Kārlis Apinis. Rezultātā tika atrasts labi saglabājies kuģa ķilis un viens sāns, kas bija laika zoba gandrīz neskarts, kā arī stipri cietušas citas kuģa detaļas, ko pēcāk izjauca un sanumurēja kopā ar pārējām kuģa daļām, kas bija labāk saglabājušās. Kopumā detaļu bija ap simt, tās glabājās noliktavā Ķemerejas ielā un pakāpeniski tika sūtītas konservācijai. 1941. gadā noliktava nodega, pāri palika tikai tās kuģa daļas, kuras tobrīd atradās konservācijas procesā. (Ar sīkāku aprakstu par tā laika notikumiem lasītājs var iepazīties "Latvijas jūrniecības gadagrāmā '89/'90", kur šos procesus apraksta pats Arturs Zalsters.)

20. gs. 80. gados A. Zalsteram un citiem interesentiem radās doma izveidot senā Rīgas kuģa kopijas, kuras vēlāk arī tika radītas kopsadarbībā ar arheoloģi Melitu Vilsoni. Pavisam tika izgatavotas divas kopijas, pirmā mērogā 1:10, otra dabiskā lielumā, tā tika nodota zvejnieku kolhoza "Uzvara" muzejam. Pirmā kopija pašlaik atrodas Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja ekspozīciju zālē blakus oriģinālajām Rīgas kuģa detaļām. Pirms tam laika posmā no 1982. līdz 1984. gadam tika radīts kuģa rekonstrukcijas projekts, kura izstrādi atviegloja tas, ka bija saglabājušās arheologu piezīmes, fotomateriāli, zīmējumi un, protams, kuģa detaļas. Darbi negāja gludi, jo, piemēram, lai izgatavotu kuģa modeli zvejnieku kolhozam "Uzvara", Arturam Zalsteram vajadzēja iegūt galdnieka profesionālo kategoriju un atļauju pēc tam strādāt ar koka materiāliem kolhoza galdnieku cehā kuģa modeļa tapšanas laikā. To viņš paveica, neskatoties uz kolhoza vadības neviennozīmīgo attieksmi pret viņa darbību. Arī zvejnieku kolhoza kapteiņi bieži bija neizpratnē par A. Zalstera nodarbēm. Te gan jāsaprot, ka viņam zvejnieku kolhozā bija arī labvēļi, kas palīdzēja, bet, kolīdz viņi aizgāja pelnītā atpūtā, tā darbi tika pārtraukti, un A. Zalsteram vajadzēja



strādāt kolhoza muzejā par līdzstrādnieku. Šajā laikā viņš piedalījās arī mūsu ziemeļu kaimiņu igauņu jūrniecības aktivitātēs, kā vienīgais no Latvijas kopā ar Igaunijas Valsts muzeja pārstāvjiem, kurus vadīja Vello Mass, piedalījās Kolkas ragu aptverošo ūdeņu pētniecības darbos. Te 1625. gada lielās vētras laikā nogrima daudz toreizējās Zviedrijas karaflotes kuģu, un A. Zalsters palīdzēja igauņu kolēģiem noteikt iespējamās kuģu nogrimšanas vietas, jo te noderēja viņa zināšanas darbā ar viduslaiku arhīvu dokumentiem. Jāpiebilst, ka pats Vello Mass ir labi zināms ilggadējiem Latvijas kuģniecības vēstures



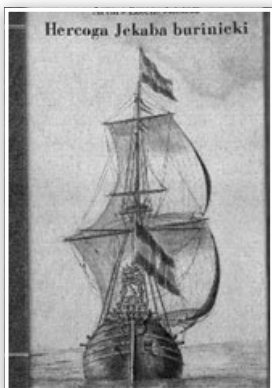
Senā Rīgas kuģa arheoloģiskie izrakumi. 1938. gads.

pētniekiem. Viņš ir vadījis zemūdens arheologu grupas, identificējot un vizuāli dokumentējot nogrimušo Latvijas Kara flotes flagmaņkuģi "Virsaitis" un ledlauzi "Krišjānis Valdemārs" Somu līcī.

No 1991. līdz 1999. gadam A. Zalsters strādāja Jūrmalas pilsētas muzejā par vecāko zinātnisko līdzstrādnieku. Viņa darbs joprojām bija saistīts ar Latvijas piekrastē atrasto seno kuģu izpēti. Viens no viņa lielākajiem darbiem bija Rīgas līča Carnikavas piekrastē atrastā trīsmastu burinieka apsekošana. Arī par seno Rīgas kuģi netika aizmirsts. A. Zalsters sava pētnieciskā darba rezultātā secināja, ka seno jūrasbraucēju izcelsme jāvērtē pēc viņu darināto kuģu konstrukcijas īpatnībām. Tā, viņaprāt, senais Rīgas kuģis, iespējams, būvēts 11. vai 12. gs. Ziemeļkurzemē. Viņš pieņēma, ka šis kuģis varētu būt gājis bojā 1297. gadā rīdzinieku sadursmēs ar Livonijas ordeni. A. Zalsters šo 4,3 tonnas smago klinkera jeb pārलाई tehnikā būvēto kuģi salīdzināja ar Kurzemes laivu būvētāja Ddiriķa Volganska (1884–1968) radītajām zvejas laivām, jo Rīgas kuģim bija liela



līdzība ar tām. Savu viedokli A. Zalsters spēja argumentēti aizstāvēt, un viņam nebija pielūgsmes vērtu autoritāšu. Tā tas bija visā viņa dzīves laikā. Dažreiz viņa izteicieni par inženieriem, pie kuriem viņš sevi pieskaitīja un kuri, viņaprāt, negrozās visiem vējiem līdzīgi, un vēsturniekiem bija atšķirīgi, pēc A. Zalstera domām, pēdējie bieži vien līdzinoties tādiem kā vēja rādītājiem. To atcerējās, un dažkārt tas traucēja viņa profesionālajā darbībā.



A. Zalstera monogrāfija  
"Hercoga Jēkaba burinieki".  
Fotogrāfija no *iBook.lv*

Kāds ir A. Zalstera atstātais mantojums? Divreiz aizstāvēti maģistra darbi – 1997. un 1998. gadā. Ar pirmo darbu "Seno kuģu konstrukcijas īpatnības" tika iegūts inženierzinātņu akadēmiskais grāds Rīgas Tehniskajā universitātē, gadu vēlāk tika aizstāvēts otrs darbs – "Seno kuģu būves skolas un to savstarpējā iedarbība" Latvijas Kultūras akadēmijā, kur tika iegūts otrs – mākslas zinātņu maģistra akadēmiskais grāds. Viņa galvenais darbs tomēr ir monogrāfija "Hercoga Jēkaba burinieki", kas izdota 2002. gadā. Jāatzīmē, ka grāmatas ilustrāciju autors ir viņš pats, jo viena no viņa dzīves aizrautībām bija glezniecība. Grāmatā apkopota iegūtā informācija par Kurzemes senajām ostām un kuģu būvētavām, par burinieku konstrukcijas īpatnībām un citām ar hercoga Jēkaba laika jūrniecību saistītām lietām.

Darba pamatā ir paša autora atrastās liecības, kas sameklētas senajos arhīva dokumentos. Glezniecībā viņa darbi, pārsvarā akvareļi un tušas zīmējumi, ir eksponēti 134 dažādās izstādēs. Klāt pieliksim vēl pāri par 400 publikācijām dažādos izdevumos un paša fondu Latvijas Nacionālās bibliotēkas Reto grāmatu un rokrakstu nodaļā. Tā sastāvā ir izraksti no arhīviem, manuskripti, sarakste un citas liecības. Šo kopumu bibliotēkā nodeva pats Arturs Eižens Zalsters. Diemžēl daudz darbu neizdevās realizēt 1997. gada 12. maijā dibinātajā sabiedriskajā fondā "Latvijas senie kuģi". Ar tā palīdzību bija paredzēts uzbūvēt vēsturisko Rīgas kuģi. Fonds tika likvidēts 2007. gadā, un iecerētais būves projekts palika ieceru līmenī.

2008. gada 3. martā šis neordinārais cilvēks aizgāja mūžībā un tagad atdušas savas dzimtenes kapos Asaros, netālu no vietas, kur pagāja viņa bērnība un kur viņš kļuva par personību un jaunatklājēju Latvijas kuģniecības vēstures pētnieku lokā. Redzot buriniekus jūrā un ostās, pieminēsim viņu – Arturu Eiženu Zalsteru, jo šis cilvēks un senie kuģi ir uz mūžiem vienoti. ■

Andris Cekuls





# “KURZEMNIEKI” TOBĀGO 20. GADSIMTA OTRAJĀ PUSĒ: TRIMDAS LATVIEŠU IECERES UN SAPŅI

**Latvijas koloniālā vēsturē nav pārāk bieži cilāts temats, tomēr jau pirms vairākiem gadsimtiem t.s. kurzemnieki nonāca Atlantijas okeāna un Karību jūras baseina zemju tuvumā. Par šīm interesantajām pagātnes lappusēm pagājušā gadsimta otrajā pusē centās atgādināt trimdā dzīvojošie latvieši, kuru aktivitātes, līdzīgi kā teju pirms četriem gadsimtiem Kurzemes hercogistes īstenotā Tobāgo kolonizēšana, atstājušas paliekošas pēdas šīs Karību reģiona salas vēsturē.**

## PAGĀTNES ATSKANAS UN KOLONIĀLĀS VĒSTURES PĒTNIEKS

Pirmās ziņas par Kurzemes un Zemgales hercogistes ekspedīcijām uz Tobāgo salu datējamas ar 16. gadsimta 30.–40. gadiem, tomēr nopietni panākumi izveidot koloniju šajā Karību jūras zemē notika nedaudz vēlāk. Proti, 1654. gada maijā ar fregati “Kurzemes hercogienes ģerbonis” (“*Das Wappen der Herzogin von Kurland*”) Tobāgo sasniedza hercoga Jēkaba (1610–1682) sūtītā ekspedīcija, kas tur izveidoja pastāvīgu koloniju. Vieta, kurā veiksmīgi piestāja holandieša Villema Mollensa vadītās ekspedīcijas dalībnieki, ieguva Jēkaba liča nosaukumu (tagad Lielais Kurzemes līcis – *Great Courland Bay*). Jaunie kolonizatori uzbūvēja Beneta un Jēkaba fortus, Jēkabštates pilsētu u.c. Kurzemes hercogistes kolonija Tobāgo ar pārtraukumiem pastāvēja līdz 16. gadsimta 90. gadiem. Mūsdienās par kurzemnieku kādreizējo klātbūtni salā liecina ģeogrāfisko vietu nosaukumi: Lielais Kurzemes līcis, Jēkaba forts (*Fort James*), Lielā Kurzemes upe (*Great Courland River*) u.c.

Pagājušā gadsimta otrajā pusē trimdas latviešu vēsturnieks Edgars Andersons (1920–1989) kopā ar saviem domubiedriem uzsāka aktīvu bijušās Kurzemes un Zemgales hercogistes kolonijas izpēti, kā rezultātā izveidojās sadarbība ar Tobāgo salas oficiālajiem pārstāvjiem, vienlaicīgi radās vairākas idejas un tradīcijas.

20. gadsimta 50. gados E. Andersons vēlējās uzsākt studijas doktorantūrā. Jau toreiz pazīstamo latviešu vēsturnieku interesēja Kurzemes un Zemgales hercogistes koloniālā pagātne. Par disertācijas temata izvēli Čikāgas



Edgars Andersons.

Universitātē viņš rakstīja: “Tīras nejaušības dēļ vēstures departamenta vadība iepazinās ar šīs grāmatas autora [E. Andersona – aut.] gadu gados iznēsātajiem materiāliem par seno kurzemnieku gaitām Afrikā un Amerikā. Pēkšņi lūza ledus. Amerikāņiem šie materiāli šķita interesanti un fascinējoši, radās cieņība pret kaut vai nelielu Latvijas vēstures posmu. Jaunajam doktorandam atļāva savus pētījumus sagatavot zinātniskā formā.”

1956. gadā E. Andersons Čikāgas Universitātes promocijas padomes sēdē sekmīgi aizstāvēja disertāciju “Kurši un Vestindija” (*“The Curonians and the Westindies”*).

Pēc tam viņš nolēma apmeklēt vietas, kuras bija aprakstījis savā apjomīgajā pētījumā. Pirmoreiz Tobāgo vēsturnieks ieradās 1957. gada jūlija beigās, piecus gadus pirms Trinidāda un Tobāgo pasludināja neatkarību. Jau savu pirmo vizišu laikā pazīstamais latviešu vēsturnieks spēja izveidot labas attiecības ar jaunās Karību valsts valdības pārstāvjiem, kas nākamajos gados pavēra durvis uz dažādu ieceru īstenošanu. Tāpat šo ceļojumu laikā pētnieks pievērsās ģeogrāfiskajiem nosaukumiem, kuri saistīti ar Kurzemes un Zemgales hercogistes pagātņi. Šādas viesošānās turpinājās arī nākamajos gados.

1960. gadās norisinājās starptautiska ekspedīcija, kurā Edgars kopā ar citiem vēstures speciālistiem pētīja Trinidādas un Tobāgo vēsturi. Tās laikā tika iegūta ne tikai vērtīga informācija un artefakti, bet arī atpazīstamība gan vietējā, gan starptautiskā sabiedrībā, tostarp daudzu trimdas latviešu vidū. Jāatzīmē, ka paralēli tam E. Andersons strādāja par Nacionālā arhīva un izglītības ministrijas padomnieku konsultantu Trinidādas un Tobāgo ministru prezidenta kancelejā, kas pozitīvi ietekmēja salas vēstures izpēti procesu.

Acimredzami šie braucieni un ekspedīcijas iedvesmoja latviešu vēsturnieku turpmākajiem rakstu darbiem, kas vainagojās ar izdevumu “Tobago” (1962), “Senie kurzemnieki Amerikā un Tobago kolonizācija” (1970), kā arī “Tur plīvoja Kurzemes karogi” (1970) publicēšanu.



## PIEMINEKLIS KURZEMNIEKIEM UN ARHITEKTA S. BORBALA PROJEKTI

Laika gaitā E. Andersons meklēja sabiedrotos saviem turpmākajiem pētījumiem un nākotnes mērķiem. Tieši pēc viņa iniciatīvas 1974. gadā Tobāgo notika pirmais trimdas latviešu jeb t.s. kurzemnieku salidojums, kura laikā Latvijas diplomātiskā un konsulārā dienesta vadītājs trimdā Anatols Dinbergs (1911–1993) netālu no Jēkaba forta atklāja kurzemniekiem veltītu piemiņas plāksni.

Turpmākajos gados šādas “kurzemnieku” tikšanās notika regulāri. Kā izrādīsies vēlāk, tieši šādos pasākumos Tobāgo veidojās jaunas idejas par Kurzemes un Zemgales hercogistes pagātnes saglabāšanu šajā Karību jūras salā.

Pirmā salidojuma dalībniekiem radās doma par senajiem kurzemniekiem veltīta pieminekļa izveidi Jēkaba forta teritorijā. Trimdas latviešu, īpaši E. Andersona aktivitātes izrādījās sekmīgas, un 1976. gada oktobrī Trinidādas un Tobāgo valdība šim mērķim piešķīra zemi Lielā Kurzemes liča tuvumā. Piemineklim Trinidādas un Tobāgo valdības Nacionālā, kultūras un tūrisma padome konkursa kārtā izraudzījās tēlnieka Jāņa Mintika (1944–2014) ideju “Zem Kurzemes karoga”. Tā celtniecībai trimdas latviešu pārstāvji saziedoja apmēram 10 tūkstošus dolāru, savukārt trūkstošos finanšu līdzekļus – 35 tūkstošus dolāru – piešķīra vietējā valdība. Projektu veiksmīgi īstenoja un pašu pieminekli, klātesot ap 260 trimdas latviešiem, Trinidādas un Tobāgo valdības pārstāvjiem un vietējiem iedzīvotājiem, atklāja 1978. gada 25. jūnijā t.s. kurzemnieku salidojuma laikā. Svinīgo brīdi ar savu klātbūtni pagodināja Bironu dzimtas pēcteči – prinči Ernsts Johans (1940) un Mihaels (1944) Bironi. Jāpiebilst, ka salidojuma laikā E. Andersons kopā ar citiem trimdas latviešiem piedalījās oficiālā pieņemšanā pie toreizējā Trinidādas un Tobāgo prezidenta Elisa Klārka (1917–2010).

Tomēr jau drīz pēc atklāšanas piemineklis salas klimatisko apstākļu dēļ sāka zaudēt savu sākotnējo izskatu. Uz to 1986. gadā norādīja arhitekts Staņislavs Borbals (1907–2000): “Lai saglabātu monumentu, jāatjauno fasāde. Tas jāveic, notīrot pieminekļa virsmu. Vislabāk būtu atbrīvot virsmu no visiem plākumiem un nelīdzenumiem betonā ar kalnu, lai tas izskatītos kā uzcelts no pelēka granīta, un tad virsma jāpārklāj ar ūdens izturīgu pārklājumu, lai aizsargātu



Piemineklis “kurzemniekiem” Tobago salā.



to pret plaisām un ūdens ietekmi.” Tieši pēc monumenta atklāšanas E. Andersons pirmoreiz izteica domu par t.s. Kurzemes ansambļa (*Courland Inn*) izveidi Plimutā. Tas ietvertu muižu, bibliotēku, pastu, restorānu, brīvdabas teātri, telpu vēsturiskiem artefaktiem u.c. Laika gaitā kopā ar domubiedriem, tostarp Trinidādas un Tobāgo valdības, latviešu u.c. inteligēnces pārstāvjiem šī iecere pakāpeniski tika attīstīta. Pēc E. Andersona uzaicinājuma idejas realizācijā iesaistījās arhitekts S. Borbals un viņa dzīvesbiedre Milda (1913–2007).



Ancient Couronian Settlers from Latvia in Tobago 1629-1693

KURZEMES HERCOGISTES KUĢIS.  
CEĻOJUMS UZ TOBĀGO SALU 1980. GADĀ

Kurzemes hercogistes kuģis. Latvijas Kara muzeja krājums.

Drīz pēc Tobāgo salas apmeklējuma Staņislavs izveidoja pirmās būvējamo objektu skices. Projekta iecere sastāvēja no Kurzemes krodziņa (muižas), muzeja, bibliotēkas, pasta u.c. ēkām. Idejas prezentēja arī citām projektā iesaistītajām pusēm. Pēc paša arhitekta teikta, reakcija uz šīm idejām bija pozitīva.

Kā atzina Staņislavs, “Kurzemes krogu” paredzēja veidot 17. gadsimta Ziemeļkurzemes stilā, un tas būtu kā Kurzemes hercogistes iedzīvotāju tradīciju atainotājs. Turklāt, ņemot vērā Tobāgo salas bagātīgo vēsturi, “memoriālais Kurzemes krogs atspoguļos ne vien Kurzemes vēsturi, bet arī seno karību dzīvesveidu, spāņu, holandiešu, angļu, francūžu, afrikāņu (galvenokārt no Rietumāfrikas un Centrālāfrikas) un aziātu saistību ar Tobāgo salu” u.c. pagātnes notikumus. Muzejā plānoja eksponēt kartes, ieročus, mūzikas instrumentus, darbarīkus, dažādas mēbeles, gleznas u.c., savukārt t.s. brīvdabas ekspozīcijā būtu apskatāmas Jēkaba forta drupas, kuģa vraks, lielgabali u.c. Iecere veidot muzeju aktivizēja arī daudzus latviešus, kuri topošajai kultūras iestādei ziedoja dažādus vēsturiskus priekšmetus. Jāpiebilst, ka jau 1977. gada februārī Tobāgo salā tika atklāts neliels muzejs, kurā izveidoja arī atsevišķu Kurzemes nodaļu. Tajā izstādīja latviešu, tostarp E. Andersona, Albertīnes Markitānes (1908–1999), Eižena Dzelzkalēja (1905–1987) u.c. dāvinātos materiālus. Zīmīgi, ka vienu no Trinidādas un Tobāgo Republikas Kara flotes kuģiem nosauca par “Courland Bay”.

Tomēr reāli darbi netika sākti. 1985. gadā pēc Trinidādas un Tobāgo pārstāvju ierosinājuma Staņislavs projektā veica labojumus, paredzot muzeja, viesnīcas u.c. namu telpu paplašināšanu. Mainījās arī provizorisks celtniecības vieta. Jaunais plāns paredzēja objektu izveidi Melnās klints apkārtnē pie Beneta



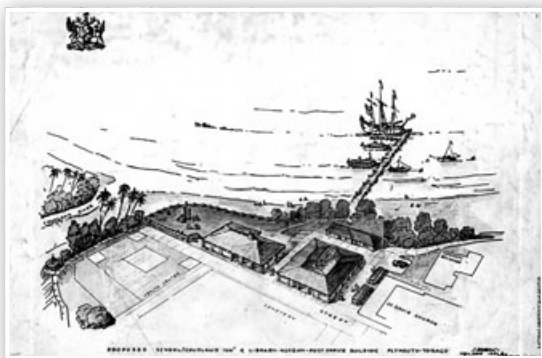
forta, savukārt iepriekšējais – ka tie atradīsies starp pieminekli “Kurzemiekiem” un Svētā Dāvida baznīcu. Projekta izmaksas tika lēstas aptuveni 2,5 līdz 3 miljonu dolāru robežās. Tā paša gada oktobra beigās un novembra sākumā idejas maketu kopā ar dažādām Trinidādas un Tobāgo salas, tostarp Kurzemes un Zemgales hercogistes pagātnes liecībām eksponēja īpaši veidotā izstādē viesnīcas “Turtle Beach” zālē. To pēc Trinidādas un Tobāgo valdības pārstāvju lūguma izveidoja E. Andersons kopā ar profesoru Darilu Vebu, mākslinieku Gvido Augustu (1932), Staņislavu un Mildu Borbaliem u.c. speciālistiem. Šī izstāde tika veidota par godu Lielbritānijas karalienes Elizabetes II (1926–2022) vizītei, tomēr slikto laikapstākļu (lietusgāzes) dēļ Britu karaļnama saimniece izstādi apskatīt nepaspēja.

To, ka plānu attīstība turpinājās, apliecina S. Borbala 1985. gada 19. novembrī inženierim Aleksandram Spurmanim (1909–1988) rakstītais: “Tobāgo valdība nolēmusi būvēt Kurzemes krodziņu ar blakustelpām gan citā vietā, un proti, pie tā sauktā BLACK ROCK raga, kas atdala Lielo no Mazā Kurzemes līča. (..) Šoreiz bez Kurzemes krodziņa bija jāparedz neliela pasta nodaļa, neliels birojs pārvaldniekam, paprāva telpa t.s. suvenīru novietnei, izstāžu zāle, bibliotēka un paprāvs muzejs kur varētu atsevišķās nodaļās izstādīties apm. 8 valstis, kas kādreiz valdījušas šai salā.” Jauno projektu prezentēja arī Trinidādas un Tobāgo valsts amatpersonām, kas rezultējās ar īpašas celtniecības komitejas izveidi. Par ieceres nopietnību liecina fakts, ka ar topošo celtni plāniem regulāri tika iepazīstināts bijušais Trinidādas un Tobāgo senators un toreizējais Ministru prezidents Arturs Napoleons Raimonds Robinsons (1926–2014). Publiski izskanēja ziņa, ka konkrēto objektu celtniecību finansēs amerikāņu naftas kompānijas, Apvienoto Nāciju Izglītības, zinātnes un kultūras organizācija (UNESCO) un Amerikas valstu organizācija (*Organisation of American States*). Kā izrādījās vēlāk, tieši lieli finanšu līdzekļi bija viens no galvenajiem šķēršļiem, kāpēc šo projektu nerealizēja. Vēl 80. gadu otrajā pusē celtniecības izmaksas tika lēstas divu miljonu dolāru apmērā, no kuriem teju puse jāsedz “kurzemniekiem”, turklāt par apbūvējamo zemes gabalu tās īpašnieks pieprasīja papildus vienu miljonu dolāru. Nav pārsteigums, ka tas praktiski apturēja šīs ieceres turpmāko virzību.

Vēlāk publiskajā telpā izskanēja optimistiska informācija, ka kuru katru brīdi sāksies būvdarbi un 1989. gadā tie tiks pabeigti. Diemžēl arī šoreiz projekta reāla īstenošana nenotika. Acīmredzot šis apstāklis nokaitināja E. Andersonu, un viņš Karību salas valdības vīriem nosūtīja “stingru vēstuli”, bet nekāda reakcija nesekoja. Iespējams, ka procesu virzību ietekmēja attiecību pasliktināšanās ar sadarbības partneriem. Uz to norāda Irmās Dzelzkalējas (1901–1994) rakstītais: “Cik saprotu, Edgars galīgi vilies “melnajos draugos”, kuri netur vardu, varbūt pat nezina, ka solījums jātur – nav audzināti tā kā mēs, viņiem ir pavisam cita mentalitāte.” Savu lomu spēlēja arī politiskais aspekts, jo pēc E. Andersona



ilggadējā drauga Trinidādas un Tobāgo Ministru prezidenta E. Vilijamsa nāves valstī sākās zināmas pārmaiņas. Par jauno parlamenta vadītāju kļuva Georgs Čembers (1928–1997), kā rezultātā samazinājās politiskais atbalsts trimdas latviešu iecerēm. Tomēr kopumā interese “Courland Inn” projekta realizācijā Karību salas varas gaitenēs saglabājās, īpaši pēc G. Čembersa demisijas.



“Courland Inn” projekta skice, 1982.–1989. gads. Autors: S. Borbals. Latvijas Arhitektūras muzeja krājums.

Šie apstākļi nemanīnāja S. Borbala apņēmību. 1989. gadā viņš sagatavoja un Trinidādas un Tobāgo amatpersonām nosūtīja jaunu attīstības plānu. Atšķirībā no iepriekšējās vīzijas mainījās objektu iespējamā atrašanās vieta, respektīvi, no Beneta forta apkārtnes atpakaļ uz Plimutu. Diemžēl 1989. gada 5. jūlijā, nepilnas divas

nedēļas pirms kārtējās trimdas latviešu tikšanās Tobāgo, E. Andersons traģiski gāja bojā autokatastrofā netālu no ASV pilsētas Sanhosē. Tāds pavērsiens nevarēja neietekmēt turpmāko projekta attīstību. Īpaši tas iedragāja kontaktus ar Trinidādas un Tobāgo amatpersonām, kurus pamatā veidoja tieši E. Andersons. Līdz ar to bija jāmeklē jauni sadarbības partneri.

## PĒC EDGARA ANDERSONA

Tomēr ar to sapnis par “Kurzemes ansambļa” izveidi gluži nebeidzās. Sarunas ar Trinidādas un Tobāgo pārstāvjiem turpināja S. Borbals, Latvijas diplomāts ASV Aivars Jerumanis (1938), diriģents un komponists Guntars Gedulis (1952–2019) u.c. 1989. gadā viņi tikās ar šīs Karību salas valsts amatpersonām, kuras joprojām apliecināja savu ieinteresētību konkrētā projekta realizācijā. Kā rakstīja S. Borbals, no valdības pārstāvjiem izskanēja doma, “lai mēs tikai dodam pilnīgi gatavus projektus – viņi dos naudu”. Plānoto muzeju kurzemniekiem gatavojās nosaukt E. Andersona vārdā, tomēr šī iecere nematerializējās. Kā izrādījās, tā bija Staņislava Borbala pēdējā viesošānās Tobāgo.

1989. gada decembrī Staņislavs Tobāgo krodziņa un muzeja ieceri aprakstīja šādi: “(..) mūra ārsienām, ar rupju apmetumu un daudziem redzamiem iebūvētiem akmeņiem. Galvenā telpa ar atklātu jumta koka konstrukciju, sienas apmetumā un apšūtas pa daļai koka paneļiem. Bāra telpa izbūvēta seno kurzemnieku “manteļskursteņa” veidā – visas saimniecības un labiercības



paredzētas atbilstoši mūslaiku vajadzībām un veidam. Ārējā konstrukcija tāda pat kā Kurzemes krodziņam, bet iekšpuse pilnīgi moderna. Ēkas plāns U veidā ar atklātu dārzu vidū un no trīs pusēm ieslēgtu ar stikla sienām. Pagalms piedos telpām skaistumu un būs galvenais gaismas avots." Šķiet, ka arī Borbalu pāri ilgstošās neskaidrības ap "kurzemnieku" projektu attālināja no tā īstenošanas, jo, kā izteicās pats Staņislavs, "ar to es domāju, mana misija resp. mūsu misija (Mildas un mana) pagaidām ir beigusies, līdz kamēr nāks kādas konkrētas ziņas no T-T valdības".

Kārtējais "cerību stars" parādījās 1990. gada sākumā, kad G. Gedulis tikās ar toreizējo Trinidādas un Tobāgo Tūrisma ministrijas pārstāvi Vincentu Borelu. Tikšanās laikā abas puses panāca mutisku vienošanos, ka no iepriekšējā "Kurzemnieku" projekta galvenie būvējamie objekti būs krogs (restorāns) un muzejs. Cerības vēl vairoja fakts, ka Karību salas valsts Ministru prezidents A. N. R. Robinsons "deva rīkojumu Tobāgo Asamblejas jaunievēlētajam vadītājam virzīt lietas uz priekšu".

Togad Guntars apciemoja Rīgu, kur tikās ar Latvijas inteliģences pārstājiem, tostarp dzejnieku Imantu Ziedoni (1933–2013), un pārrunāja dažādus jautājumus, arī vietējās kopienas iesaisti Tobāgo salā plānotajos projektos.

Nākamajā gadā atkal parādījās pozitīvi signāli no Trinidādas un Tobāgo valdības puses. To vēstulē S. Borbalam uzsvēra G. Gedulis. Proti, valdības amatpersonas apstiprināja savu interesi projekta realizēšanā un vēlējās tajā ieviest korekcijas (paplašināt



"Courland Inn" projekta iekštelpu interjera skice, 1982.–1989. gads.  
Autors: S. Borbals. Latvijas Arhitektūras muzeja krājums.

pasta namu, kultūras centra biroja telpas u.c.). Jau 90. gadu vidū Staņislavs toreizējam Latvijas Arhitektūras muzeja direktoram Jānim Lejnīkam (1951) par Tobāgo projektu rakstīja: "Darbs palika tikai pirmsākuma stadijā, gan savā laikā par tiem daudz runāju un rakstīju, bet pēc prof. Andersona aiziešanas būs jāorganizē kāda aktīva grupa, kas varētu tālāk kārtot salidojumus, arī varbūt ko darīt krodziņa un bibliotēkas projektu realizēšanā. Arhitekts Gedulis no Venecuēlas mēģina šādu darba grupu noorganizēt." Tomēr vienlaicīgi Staņislavs izteica domu, ka nepieciešams rīkot vērienīgākus salidojumus, lai, pēc viņa teiktā, tiem "būtu vairāk svara Tobāgo valdībā".



Zināmā mērā tieši G. Gedulis arī pēc S. Borbala aiziešanas mūžībā 2000. gada janvārī iecerī un cerību par kurzemniekiem veltītā muzeja u.c. ēku kompleksa izveidi Tobāgo joprojām uzturēja dzīvu. 2001. gada 28. septembrī šo un citus būtiskus jautājumus latviešu delegācijas pārstāvju tikšanās laikā ar Trinidādas un Tobāgo prezidentu A. N. R. Robinsonu pārrunāja G. Gedulis. Tolaik viņš ieņēma Pasaules Brīvo latviešu apvienības (PBLA) Izglītības padomes vicepriekšsēža amatu. Sarunas gaitā Guntars kārtējo reizi nāca pie atziņas, ka galvenais šķērslis joprojām ir nepieciešamā finansējuma trūkums. Kā parādīja laiks, cerības par kādas Latvijas būvkompanijas vai Latvijas valdības, tostarp īpašu uzdevumu ministra sabiedrības integrācijas lietās (ĪUMSIL) sekretariāta iesaistīšanos šā projekta realizēšanā nepiepildījās.

G. Gedulis aktīvi turpināja centienus realizēt iepriekšējās idejas. Lai saglabātu seno kurzemnieku vēstures liecības Tobāgo, 2008. gadā viņš kopā ar domubiedriem Ozbertu un Evelīnu Manderiem nodibināja Kurzemes liča rajona vēstures un aizsardzības fondu. Tam iemesls bija vietējās valdības izsniegtā atļauja būvēt autostāvvietu vēsturiskās kurzemnieku plantācijas teritorijā, kā rezultātā smagā celtniecības tehnika (buldozeri) daļēji to iznīcināja. Viens no fonda galvenajiem mērķiem bija muzeja izveide, kura atspoguļotu Tobāgo vēsturi (arī kurzemnieku kolonijas periodu). Par muzeja izveidi G. Gedulis rakstīja: "Aprīļa beigās, kad biju salā, redzēju, ka muzeja koka celtni lika grīdu un uz Manderu mājas galdiem un gultām bija izklāti eksponāti. (...) Jaunajā muzejā būs iespējams noskatīties filmu par Kurzemi, Gambiju, Tobāgo." Cik noprotams, nelielā vienstāva koka ēka tika pabeigta 2009. gada maijā. Jau nākamā gada jūnijā "Kūrlandes muzeju" apmeklēja 15. latviešu salidojuma dalībnieki.

## **"KURZEMNIEKU" SALIDOJUMI**

Neatņemama trimdas latviešu tradīcija bija t.s. kurzemnieku (kurlanderu) salidojumi Tobāgo salā. Pēc E. Andersona nāves to norisi organizēja aktīvais G. Gedulis. Salidojumi pulcēja latviešus no Austrālijas, Kanādas, Argentīnas, Venecuēlas, ASV, Lielbritānijas, Vācijas, Dienvidāfrikas u.c. pasaules valstīm. Pirmajos gados dalībnieku skaits sasniedza vairākus desmitus, tomēr vēlāk tas pakāpeniski kritās. Salidojumu laikā notika ekskursijas, izglītojošas lekcijas, izstādes, koncerti u.c. aktivitātes. Šo pasākuma organizēšanā piesaistīja Trinidādas un Tobāgo valsts un pašvaldību pārstāvjus. Kopš 1978. gada, kad atklāja iepriekš minēto Kurzemnieku pieminekli, par nozīmīgu salidojuma tradīciju kļuva t.s. kurzemnieku himnas dziedāšana Svētā Dāvida baznīcā Plimutā. Vārds himnai sarakstīja jurists un dzejnieks Kārlis Dzelzītis (1892–1982).

1989. gadā apritēja 350 gadu, kopš hercoga Jēkaba ekspedīcijas dalībnieki pirmo reizi sasniedza Tobāgo salu. Arī kārtējais kurzemnieku salidojums notika šīs "jubilejas" ietvaros. Tam par godu tika sagatavota plaša svētku programma: ekskursijas Trinidādā un Tobāgo, koncerti un deju vakari ar vietējo un





trimdas latviešu mākslinieku piedalīšanos, “karogu parāde”, simpoziji, svētku dievkalpojums u.c. aktivitātes. Pasākumu apmeklēja teju 150 trimdas latviešu, un paši dalībnieki atzina, ka tieši šim salidojumam izveidota līdz tam visplašākā svētku programma. Šajā pasākumā pirmo reizi piedalījās aptuveni 20 dalībnieku no toreiz vēl padomju okupētās Latvijas. Starp viņiem bija kinorežisors Ansis Epnars (1937–2003).

Uz svinīgajiem sarīkojumiem ieradās arī Trinidādas un Tobāgo Republikas Senāta prezidents un Valsts prezidenta vietnieks Mihaels Viljamss (1929). Viens no interesantākajiem notikumiem bija tradicionālā t.s. kurzemnieku ierašanās ar laivām Lielajā Kurzemes līcī. Inženieris Ivars Veits (1936) trimdas latviešu laikrakstā “Brīvā Latvija” to aprakstīja šādi: “Latvieši savos tautas tērpos starp dejojošiem spilgti izkrāsotiem iedzimtajiem zem kokospalmām Karību jūras krastmalā, kur ūdens temperatūra nekad nenošlīd zem 26–28 °C. Laivas, kurās šogad sēdēja “īstie” latvieši – mūsu jaunieši no Rīgas, krastmalā sagaidīja ar lielu troksni, it kā iepriekš iestudētā lugā.” 2019. gada nogalē tika aizvadīts jau 20. “kurzemnieku” salidojums, diemžēl neilgi pirms tā mūžībā devās to ilggadējais organizētājs G. Gedulis.

Kopš idejas par “Courland Inn” izveidi pagājuši vairāk nekā 40 gadi, bet dažādu apstākļu ietekmē tas tā arī palicis kārtējais nerealizētais jeb t.s. papīra projekts. Līdz ar to joprojām aktuāls ir kāda trimdas latvieša retoriskais jautājums: “Vai pienāks laiks, kad tiks uzcelta arhitekta Staņislava Borbala projektētā muzeja ēka ar bibliotēku un kafējnicu?” ■

Kaspars Strods



# KAD KORDIRIGENTA ZIZLI PIEKRASTĒ PĀCĒĻ BIEDRĪBAS

**Zvejniecības vēstures apraksti arī šodien mums ļauj ieinteresēti ielūkoties piekrastes ļaužu kultūras dzīves norisēs dažādos gadu desmitos. Pavisam nesen, aktualizējot biedrību rašanos un izveidi Vidzemes jūrmalā, kā labs palīgs pētnieku rokās nonāca Latvijas Centrālās izglītības savienības instruktora Kārļa Slaucītāja (1898–1966) publicētais apraksts “Sabiedriskā dzīve Vidzemes jūrmalas apgabalā” (“Ārpuskolas izglītība”, 1929. g. 10. nr.). Tas ļauj saprast Latvijas Republikas atjaunotnes procesu pēc Pirmā pasaules kara un biedrību lomu piekrastes iedzīvotāju aktivizēšanā.**

## KULTŪRAS DZĪVE STARP ZVEJNIEKU UN LAUKSAIMNIEKU

Kārlis Slaucītājs raksta: “Apceļojat Latviju, iepazīstaties ar tās skaistākām vietām, iepazīstaties ar tās īpatnībām! Nereti dzirdam tādus pamudinājumus. Un ne bez pamata. Ja kāds no mums gribētu apgalvot, ka viņš savu tēviju jau labi pazīst, tad ar to gan būtu tikai teikts, ka tam trūkst vērotāja skata un dzīvas intereses par vērojamo objektu.

Mana brauciena nolūkos un uzdevumos, saprotams, nebij apceļot Latvijas skaistākās un ievērojamākās vietas, bet gan apmeklēt dažus tās novadus, lai redzētu un iepazītos ar tām īpatnībām, kādas tie nes savos kultūrāli – sabiedriskos pasākumos un šo pasākumu praktiskā organizācijā.

Vispirms apmeklēju Ādažu pagastu. Tas atrodas Rīgas pievārtē un, pateicoties Rīgas – Carnikavas šosejas izbūvei, kā saimnieciskā, tā kultūrālā ziņā ir jūtams stiprs lielpilsētas iespaids, kas gan dažviet izpaužas arī negatīvā virzienā.

Redzams, ka sabiedrība it kā pate sevi zaudējusi; tā nav vēl pilsētas garu, pilsētas kultūru sevi uzsūkusi, bet gan jau zaudējusi to nosvērto, mierīgo plūdumu, kas raksturo lauku kultūrāli – sabiedrisko dzīvi.

Starp daudz un dažādām saimnieciskām un politiskām organizācijām pastāv L. P. B-bas Ādažu nodaļa. Tās rokās atrodas vispār kultūrālās darbības pavedieni. Izrīkojumi notiek samērā ērtā pagasta nama zālē.

Carnikava gandrīz bez izņēmuma vienīgi no zvejniekiem apdzīvota. Šīs vietas popularitāti, bez šaubām, stipri vien būs sekmējuši – nēģi. Kas gan nepazīst slavenos Carnikavas nēģus! Ja grib raksturot, kā dzīvo carnikavieši, tad jāteic, ka tas, ko esmu novērojis citur pie mūsu jūrmalas zvejniekiem, tas arī izpaužas šeit. To mēdz apzīmēt kā dzīvi vienai dienai. Palaimējas laba zveja, – tad nauda netiek želota. Visvairāk tā aiziet “alkohola kontam”. Citā laikā pie pelēko būdiņu



logiem un durvīm stāv nabadzība. Tam visam, saprotams, ir savs izskaidrojums. Vislabāk tas ir saprotams, ja salīdzinām zvejnieka un lauksaimnieka darba īpatnības. Kur zvejnieka dzīve vienmēr padota nejaušībām, kas bieži liktenīgas, traģiskas, tur zemkopja dzīve rit mierīgāku gaitu, ar neatlaidīgu ilgstošu darbu, tāpēc arī pēdējais ir rūpīgāks un par tālāko nākotni domājošs.

Carnikavā darbojas veca kultūras organizācija – Carnikavas labdarības biedrība, kura nākošos gados varēs svinēt savu pussimts gadu pastāvēšanas jubileju. Biedrības koris savā laikā piedalījies III Vispārējos dziesmu svētkos un koru sacensībā izpelnījies godalgu.

Visi biedrību izrikojumi Carnikavā notiek tā sauktā “Zvejas mājā”. Telpas plašas, lietojamas arī ziemā, tomēr tās nevar pildīt biedrības, resp. tautas nama uzdevumus. Carnikavieši gan jau arī rūpējušies par tautas nama celšanu. Šai vajadzībai jau sagatavoti nepieciešamie materiāli. Cerams, ka nākamajos gados jau pacelsies stalts tautas nams.”

## ZVEJNIECĪBAS BIEDRĪBA KĀ KŪRORTA DZĪVES CENTRS

“No Carnikavas mans nospraustais ceļa virziens iet uz vairāk kā 20 km attāļiem Pabāžiem, tad Pēterupi – Neibādi. Šis ceļa posms ir viens no grūtākiem visā manā braucienā, jo ceļš braukšanai ar motocikletu līdz neiespējamībai slikts. Saprotams, arī priekš citiem satiksmes līdzekļiem tas dziļi zem vidusmēra labuma. Jābrīnās par autobusu īpašnieku uzņēmību, kas pie šādiem ceļā apstākļiem tomēr uztur auto satiksmi. Liekas pilnīgi ticami, ka šajos ceļos mašīnas mūžs neesot ilgāks par 2 gadiem. Pa šo ceļu braukt ar motocikletu varēja vienīgi pa auto riteņu iebraukto sliedi. Tā vietām tomēr tik dziļi, ka motocikleta pakāji un citas daļas ķeras smiltīs, zaros un rauj tos līdzī. Pārs vietās ceļā apstākļi ir gandrīz katastrofiski priekš mašīnas, tomēr viss beidzās labi, tā kā atlika tikai pabrīnīties par tās izturību. (Vispār jāsaka, ka apm. 1000 km garā braucienā pa daždažādiem lauku ceļiem mans “Triumph” motocikls kalpoja pilnīgi bez kādiem defektiem.)

Pabāži – Pēterupe – Neibāde – jūrmalas vasarnīču vietas. Pastāvīgie iemītnieki ir zvejnieki. Tā, piemēram, Pēterupē tikai trīs saimniecības, kurām lauksaimnieciskais raksturs. Vasarnīcas vēl joprojām nav atjaunotas līdz savam pirmskara stāvoklim. Atzīmējams, ka “Neibādē” pirms kara gandrīz katram Baltijas baronam bijusi sava vasarnīca.

Minētās vietās darbojas arī vairākas sabiedriskas organizācijas. Visas tās dibinātas tikai Latvijas valsts neatkarības laikā. Sabiedriskā darbība grupējas itkā ap trīs centriem. Pirmkārt, lielu rosību parāda skolu padomes, kas rīko dažādus izrikojumus, vākdamas līdzekļus skolu izveidošanai.

Otrs centrs – Pēterupes Zvejniecības b-ba un citas praktiskā rakstura b-bas, kas savā darbībā arī diezgan možas. Beidzot diezgan ievērojama loma piekritas



religiskām sektēm – baptistiem, adventistiem, kas bieži rīko dažādas reliģiskas sapulces u.t.t. Kā bieži apdzīvotā vietā, arī politiskās partijas mēģinājušas nodibināt savas nodaļas, bet – bez panākumiem.

Vadošā loma sabiedriskā dzīvē piekrītas Zvejniecības biedrībai. Biedrībai piešķirtas bij. Bīriņu muižas kroga telpas. Tur tagad notiek arī visi izrikojumi. Šīs biedrības mitekļis nosaukts par “Enkuri”. Žēl tikai, ka ēka, remonta trūkuma dēļ, stipri cieš, bet tas viss sakarā ar nenoskaidrotu īpašuma stāvokli, kas turpinājies vairākus gadus. Uz šo objektu uzrādīja savas pretenzijas arī kāda privātpersona, un visa šī lieta atrodas tiesu iestāžu izšķiršanā. Pie minētās biedrības pastāv bibliotēka. Bibliotēkaram maksā nelielu atalgojumu, kas ir apsveicama, bet vispārīm vēl reti kur sastopama parādība. Pašlaik nodibina pūtēju orķestri. Instrumentu iegādāšanai naudu krājuši no izrikojumiem.”

## **KAD BIEDRĪBAS VEIC PAŠVALDĪBAS FUNKCIJAS**

“Rakstot par šo jūrmalu, atzīmējams arī, ka sakarā ar savu ģeogrāfisko stāvokli, sabiedriskām organizācijām šie pienākas veikt arī tādus uzdevumus, ko citur pilda pašvaldības. Starp jūrmalu un tuvākiem pagastiem (Skultes, Bīriņu, Sējas, Pabāžu) ir plaša mežu josla, kas nošķir tos no zemes iekšienes. Visas biedrības tā nu kopēji rūpējušās, lai tiktu kaut cik ceļi uzlaboti. Tāpat par telefona ierīkošanu un pasta piegādāšanas noorganizēšanu jāpateicas skolas padomei un Zvejniecības biedrībai. Ar Rīgas – Carnikavas šosejas tālāko izbūvi, tāpat arī projektētais jaunais dzelzceļš drīz vien atdzīvinās šo vientuļo novadu.

Tālāk savā braucienā no jūrmalas pa Pabāžu pagastu ir izdevība pabūt pie Pabāžu pašizglītības pulciņa dalībniekiem (vad. M. Jansona jkdze). Bet pirms vēl dažus vārdus par Pabāžu apkārtni. Mežu joslai esmu cauri, šie sākas druvas. Gadus 40 atpakaļ šie 62 bezzemniekiem piešķirta zeme, kas atradusies vēl zem meža. Tie visi arī izbūvējušies, iekopuši laukus, lai gan jāteic, šeit zeme smilšaina, purvainā un tā, kaut arī rūpīgi kopta, dod ļoti skopi augļus. Neviļus rodas domas un apbrīnošana latvju zemniekam, kurš ar tādu lielu piekārību turas pie zemes un arī šeit tik nelabvēlīgos apstākļos nav no tās aizgājis.

Pabāžu pašizglītības pulciņš ierindojams centīgo pulciņu skaitā. Var redzēt, ka šie grūtīte un vienmuļīte dzīves apstākļi tomēr modinājuši cenšanos pēc gaišākas dzīves, modinājuši vēlēšanos padarīt grūtās darba gaitas tikamākas, ražīgākas un šie centieni vadīti tie arī nodibinājuši pašizglītības pulciņu. Pavadītie brīži starp darbīgajiem pašizglītībniekiem manim sagādāja tikamu gandarījumu. Gribas pulciņam novēlēt – nepagurt cīņā pēc gaišākā!

Pabāžu pagastā darbojas Pabāžu kultūras veicināšanas biedrība. Agrāk tā bijusi kā nodaļa centram Rīgā, bet, kā tas ir arī daudzās citās vietās vērojams, vēlāk tapusi patstāvīga, juridiskā ziņā no centra neatkarīga. To izsauca dzīves lietderība. Biedrība darbojas ar atzīstamiem panākumiem. Pāris gadus atpakaļ uzcēlusi tautas namu pēc arch. Zēversa projekta. Pastāv bibliotēka, koris,



teātra trupa. Kori un teātra trupu jau trīs gadu desmitus vada skolot. P. Štāls. Ir interesanti atzīmēt, kādu oriģinālu veidu pielieto, lai gūtu krietnu lugas iestudējumu – ja kādu izrādei paredzēto lugu patreiz spēlē uz kādas Rīgas skatuves, tad visa trupa sarīko ekskursiju uz šīs lugas izrādi. Neapšaubāmi, ka pie šādas rīcības katrs aktiers ļoti daudz ko mācās no sava Rīgas koleģas – profesionāla. Šādas ekskursijas būtu ieteicamas arī citām lauku trupām.”

## KAD KROGUS VIETĀ NĀK KULTŪRAS TELPAS

“Liepupes pagastā no 1905. gada darbojas Liepupes mūzikas un dziedāšanas biedrība. Pie biedrības no pašas tās dibināšanas laika pastāv koris diriģenta skolotāja Cimdiņa vadībā. Vietējo biedrību izrikojumu vajadzībām kalpo Jelgavas krogs. Bijušā krogus telpas šim nolūkam pārbūvētas 1911. gadā. Tās pieder tagad pagastam, kurš tās iznomājis Liepupes patērētāju biedrībai. Paredzēta telpu tālāka izbūve.

Diezgan nomaļus atrodas Tūjas pagasts. Še kulturāli – saimnieciskās dzīves veidošanas darbs saistās ar kultūras veicināšanas biedrības “Zvaigznes” darbību. Tā dibināta 1920. gadā. Izcilus loma biedrības darbības attīstībā piekritas enerģiskam un inteligentam sabiedriskam darbiniekam tirgotājam – lauksaimniekam Hermanim Kalniņam. Līdz šim biedrības darbību traucēja piemērotu telpu trūkums, tagad šis trūkums ir novērsts – 18. novembrī š.g. atklāja jauncelto Tūjas pagastnamu un tautas namu. Namu cēla pagasta sabiedrība. Izrikojumu zāle ērta un patīkama un pilnīgi piemērota vietējām vajadzībām, tikai skatuves blakus telpas par šaurām.

Salacgrīvas pilsētā darbojas Salacgrīvas saviesīgā biedrība (dibināta 1890. gadā). Biedrība 1910. gadā uzcēlusi savu mūra namu. Kulturālā ziņā nekādu īpašu rosību neparāda.

Salacas pagastā pastāv izglītības biedrība “Salacstraume”, kuras darbība saistās ar pagasta 6-kl. pamatskolu, jo tajā ir ērta izrikojumu zāle. Pateicoties krietnai vadībai, biedrībai ir liela kulturāla nozīme nomaļa stūrīti. Še pa daļai jaukts iedzīvotāju sastāvs – diezgan daudz igauņu. No pēdējiem daudzi aktīvi piedalās biedrības darbībā. Atzīmējams, ka tekošā gadā biedrība sarīkoja dramatiskus kursus Centrālās izglītības savienības režisores Bremšmites vadībā.”■

Materiālu sagatavoja Gints Šimanis



# JEGORAM RAUDSEPAM – 160

## (1862. 18. V SALACCAS PAG. – 1928 .6. VIII)

**Pieaugot Ainažu jūrskolas popularitātei un audzēkņu skaitam, papildinājās arī skolotāju kolektīvs. 1898. gadā Ainažu jūrskolā par pasniedzēju sāka strādāt šīs skolas absolvents Jegors Raudseps, Nikolaja Raudsepa brālis.**

Pirmo izglītību ieguvis Vecsalacas draudzes skolā, 1878. gadā Jegors Raudseps atstāja tēva mājas un kā kuģa puika devās ar tvaikoni "Luize" uz Toboļsku. Šajā jūras braucienā Jegors iemīlēja jūru un nolēma ar to saistīt savu dzīvi. 1880. gadā viņš iestājās Ainažu jūrskolā, ko 1883. gadā sekmīgi absolvēja. 1885. gadā Raudseps ieguva tālbraucēja kapteiņa tiesības. Patstāvīgās jūrnieka darba gaitās Raudseps bijis burukuģu "Livia", "Anna", "Mathilde", "Matador" un "Mercator" kapteinis, kā arī burukuģa "Bangputhis" līdzīpašnieks. 1907. gadā viņš pārcēlās uz Rīgu, kur līdz 1914. gadam pildīja Rīgas savstarpējās jūras apdrošināšanas biedrības "Laima" rīkotājdirektora pienākumus, bet līdz 1919. gadam bija tās priekšsēdētājs. Rīgā Jegors Raudseps strādāja arī jūrnieku savstarpējās palīdzības biedrības "Enkurs" priekšnieka amatā, bija Rīgas tālbraucēju kapteiņu biedrības un kuģniecības sabiedrības "Austra" valdes loceklis, ostas iecirkņa pārzinis Milgrāvi, bet no 1919. līdz 1928. gadam – Rīgas ostas priekšnieks.

Par Jegoru Raudsepu stāsta viņa dēls Aleksandrs Raudseps 1977. gadā rakstītās atmiņās: "Jegors Raudseps piedzima 1862. gadā Vecsalacas muižai piederošajās Mačparu mājās Salacas upes krastā. (...) 1877. gadā viņš izturēja eksterna pārbaudījumus pie Limbažu augstākās apriņķa skolas un līdz ar to ieguva toreiz likumā noteiktās sevišķās tiesības attiecībā uz kara dienestu.

Kā daudzi citi latviešu bezzemnieku dēli, Jegors pats ir noteicis savu dzīves gaitu, pats lauzis ceļu uz priekšu un no jaunības līdz sirmam vecumam palicis uzticīgs jūrniecībai.

1878. gada aprīlī Jegors atstāja tēva mājas un kā kuģa zēns devās līdz kuģa komandai uz Toboļsku, kur stāvēja tvaikonis "Luize" ar Sibīrijas labības un spirta kravu. Pa maz izpētīto ceļu cauri Ledus jūrai krava bija jāved uz Londonu. Ekspedīciju vadīja Ainažu jūrskolas priekšnieks K. Dāls un šīs skolas vēlākais priekšnieks N. Raudseps. 15. septembrī Obas upes grīvas ledū tvaikonis zaudēja stūri, un to nodzina krastā. Nākošajā pavasarī vētras un ledus to pilnīgi sasita. Komanda jau pirms ziemas sākuma izraka krastā bedres un ierīkoja tur būdas. Tajās dzīvodami, jūrnieki pārlaida garo ziemu un īso vasaru. 1879. gada 2. septembrī novārgušos ļaudis uzņēma burinieks "Nadježda". Arī šis burinieks



nesasniedza Vakar-Eiropu, jo iesala Karijas jūrā, kur ledus to saspieda. Jūrnieki pa ledu nonāca tuksnešainā krastā. Atkal nācās pavadīt ziemu, daudz bargāku polāro ziemu – nakti paštaisītās būdās – alās. 1880. gada pavasarī jūrniekus nejauši atrada samojedī, kas pēc vairāku mēnešu klejošanas pa tundru līdz saviem briežu bariem nogādāja galīgi novārgušos jūrniekus Obdorskā. Astoni no viņiem ceļā bija miruši un vairāk nekā puse no atlikušajiem bija uzsieti uz briežu vilktajām kamanām. Toreiz par vitamīnu esamību un to nozīmi neviens neko nezināja; F. G. Hopkins tos atklāja 1906. gadā. Jūrnieku uzturā, kurā beidzot ietilpa arī ziemeļbriežu gaļa, vitamīnu bija maz. Samojedī šo trūkumu neapzināti sedza, dzerot nokauto briežu svaigās asinis. Jūrnieki asins dzeršanu noraidīja kā riebīgu paražu un tā kļuva par vitamīnu trūkuma – skorbuta slimības upuriem. Ar citām samojedu dzīves paražām jūrniekiem nācās samierināties. Piemēram, trauku mazgāšanu samojedī nepazina, katlus un bļodas izlaižija suņi. Briežu zarnas vārīja zupā; tāpat kā pārējo gaļu, samojedī tās pat nemazgāja, bet saturu izspieda, velkot zarnu starp pirkstiem. Jūrnieki viņiem atspēlējās, pieberot zupai piparus, kas samojediem vismazāk garšoja. Bargās polārās ziemas naktis, aukstums, bads un skorbuta nesalauza Jegora Raudsepa jauneklīgo sparū. (..)



Atgriezies mājās, tā paša 1880. gada rudenī viņš iestājās Ainažu jūrskolā. Līdz 1883. gada pavasarim, kad viņš izturēja tālbraucēja stūrmaņa pārbaudījumu, pa skolas brīvlaiku brauca kā matrozis uz buriniekiem "Sibir", "Bravo", "August" un "Fortsetzung". 1883. gada novembrī pie Valmieras karaklausības komisijas Jegors "izvelk lozi", t.i., viņam nav jāpārtrauc savas jūrnieka gaitas, lai pildītu karaklausību. Kā stūrmanis Jegors brauca uz "27. jūnija" un kā kuģa vadītājs uz burinieka "Livia".

1885. gada 20. martā Jegors Raudseps pie Pērnavas eksaminācijas komisijas saņēma tālbraucēja kapteiņa grādu, kā arī Ķeizariskās Jūrniecības veicināšanas biedrības sudraba medāli.

Pirmo reizi kā kapteinis viņš ar burinieku "Livia" iziet no Rīgas 1886. gada februārī, bet 1891. gadā, vadot burinieku "Anna Mathilda", pirmo reizi šķērso Atlantiju, iebraucot Filadelfijā. Ar buriniekiem "Matador" un "Mercator" viņam nākas šķērsot Atlantijas okeānu vairākas reizes. Viņš izceļas ar savu pārdrošo



zēģelēšanu un ātrajiem braucieniem, kas atmaksāja jaunus kuģus trīs gadu laikā. Vēji prasa arī savu tiesu, un tie ar varu to paņēma no kuģa burām un take-lāžas. Tādos brīžos kapteinis Raudseps nekad nezaudēja aukstasinību. Atlantijas vidū izlaboja gan salauzto stūri, gan saplētās buras, gan nolauztās rājas un mastus. 1900. gada ziemas sākumā ceļā no Arhangeļskas uz Liverpūli pie aiztaisītām burām tika nolauzts bugšprits, priekšējā rāja un bramštenga, tāpat grot un bezānmasti. Kuģis tomēr nonāca Liverpūlē ar paša spēkiem, bez velkoņa vai citas palīdzības.

1899. gadā Jegors salaulājās ar Mariju Āronieti, kura vairākus gadus uzticīgi pavada savu vīru jūras braucienos.

1901. gadā viņš kopā ar K. Dālu, kurš tai laikā jau ir Liepājas jūrskolas priekšnieks, mēģina dibināt tvaikoņu rēdereju, bet Dālam neizdodas dabūt gubernatora piekrišanu. Tad Raudseps savus līdzekļus kā līdzīpašnieks iegulda buriniekos "Laima", "Bangpūtis". Viņš ir jaunā gafelšonera "Bangpūtis" kapteinis, kad viņu aicina par skolotāju uz Ainažu jūrskolu. Tā pēc 24 uz jūras pavadītiem gadiem Jegors apmetas uz dzīvi sauszemē – Ainažos. Viņš nemeklē Ainažos atpūtu, bet jaunu darbu. Viņš piedalās pie ziedojumu vākšanas jaunajai jūrskolas ēkai. Pats brauc pat mežā vadīt darbus. (..)

Latviešu zemnieku un zvejnieku buriniekus nācās apdrošināt Vakar-Eiropas apdrošināšanas sabiedrībās, kuru galvenais mērķis bija labi pelnīt – maksāt saviem akcionāriem augstas dividendes, bet ne cietušajiem pienācīgu zaudējumu atlīdzību.

Burinieki bieži cieta no dabas spēkiem, bet svešvalodu neprasmes un svešu zemju likumu nezināšanas dēļ latviešu burinieku īpašnieki bieži nesaņēma pienācīgu zaudējumu atlīdzību, kaut arī maksāja augstas apdrošināšanas prēmijas. Uzņēmīgais Ainažu jūrskolas bijušais audzēknis tālbraucējs kapteinis Pēteris Šnore ierosināja dibināt savstarpējās kuģu apdrošināšanas biedrību. Jegors Raupseps viņam piebiedrojās. Tāpēc viņam bieži nācās braukāt no Ainažiem uz Rīgu, lai piedalītos Rīgas savstarpējās jūras apdrošināšanas biedrības "Laima" valdes sēdēs. (..)

Mazie Ainaži tomēr kļuva par šauriem Jegora Raudsepa centieniem. Zuda arī izredzes, ka viņu apstiprinās par pastāvīgu jūrskolotāju viņa politisko uzskatu dēļ. 1907. gadā viņš pārceļas uz dzīvi Rīgā un kļūst par apdrošināšanas biedrības "Laima" direktoru – rīkotāju. Amatā viņš paliek līdz Pirmā pasaules kara beigām, kad tikpat kā visus tālbraucēju buriniekus bija nogremdējušas vācu zemūdenes. Krastbraucējus buriniekus nogremdēja krievu flote, lai aizsprostu jūras ceļu iebraukšanai Rīgas jūras līcī. Atlikušās biedrības "Laima" mantas Raudseps turpināja sargāt līdz sava mūža beigām.

Arī Rīgā dzīvodams, Raudseps nesarauj saites ar Krievijas Ņeizariskās jūrnieceības veicināšanas biedrības Ainažu nodaļu. Kā tās pārstāvis, personīgi sedzot visus izdevumus, viņš braukā uz Pēterpili notiekošajiem Viskrievijas jūrnieceības





Macperi, Nikolaja Raudsepa dzimšanas vieta

lietu kongresiem un uz apspriedēm jūrniecības jautājumos Finanšu ministrijā. Tur viņam bija jāiztur sīvas cīņas ar fabrikantu pārstāvjiem, kuri pretojās ievedmuītas atcelšanai ārzemēs pirktajiem kuģiem. Raudsepa domas bija, ka ir jāseko norvēģu un grieķu piemēriem, kuri sāka savas tvaikoņu flotes attīstību, pērkot vecos, lētos angļu tvaikoņus. To darīt būtu pa spēkam arī latviešu siko rēderu kompānijām. Pasūtīt jaunus, dārgus kuģus ar augsto ievedmuitu aizsargātajās Krievijas kuģu būvētavās latviešiem nebija pa spēkam. Raudseps arī iestājās par jūras tiesu dibināšanu un jaunu jūras likumu izdošanu, un par tādu jūrskolu tipu, kas dotu praktiskajam darbam sagatavotus kuģu vadītājus.

Pie sabiedrības "Laima" apdrošināto kuģu avāriju lietas prasa biežus izbraucienus uz dažādām Eiropas ostu pilsētām. Šo darbu kuģu apdrošināšanas lietās viņam atvieglāja tas, ka viņš pārvaldīja piecas valodas. Ar savu nesavtīgo darbošos jūrniecības biedrībās viņš bija kļuvis pazīstams visai plašai jūrnieku saimei no Pērnavas līdz Palangai. (..) Dzīvu atbalsi radīja viņa doma dibināt spēcīgu jūrnieku kredītiestādi, apvienojot dažas jūrnieku aprindām tuvākās kredītbiedrības. Pirmais pasaules karš šo nodomu izjauc.

1915. gada vasarā pienākums sargāt biedrības mantu un evakuācijas pavēle spiež Raudsepu atstāt dzimteni un meklēt patvērumu Krievijā – Ribinskā. 1918. gada vasarā Jegors ar ģimeni – sievu Mariju, dēliem Aleksandru, Georgiju un Alekseju un meitu Austru pārbrauc dzimtenē. 1919. gadā viņš kļūst par Rīgas ostas lielākā velkoņa – ledlauža kapteini. Ar šo kuģi viņam nācās veikt



arī militārus uzdevumus – aizvest un izsēdināt Kurzemes piekrastē, vācu fon der Golca spēku aizmugurē, Sarkanarmijas izlūku patruļas. 1919. gada pavasarī pēc Baloža brigādes ienākšanas Rīgā Raudseps iestājas tās motorlaivu flotiles dienestā. Šo laivu uzdevums bija iztīrīt no mīnām jūras ceļu Rīgas ostā. Kad šis darbs tuvojās beigām, viņu ieceļ par Rīgas ostas Mīlgrāvja iecirkņa pārzini, bet 15. septembrī viņš kļūst par Rīgas ostas priekšnieku. Priekšā stāvēja grūts darbs. Osta bija piesērējusi un piegāzta ar dažādiem kara materiāliem, visur nogremdētas liellaivas un pat kuģi, noliktavas vai nu saspridzinātas vai citādi izpostītas, krastmalas izrakņātas un pilnas dzeloņstieplēm un citādiem lūžņiem. Arī pati ostas valde bija jāveido. Deviņu gadu laikā, kamēr viņš bija ostas priekšnieks, tika novērstas visas kara sekas un radītas jaunas būves.

Raudseps arī domāja, kā pacelt Pirmajā pasaules karā pilnīgi iznīcināto latviešu kuģniecību. Pirmais solis, ko viņš darīja šajā jomā, bija nesekmīgs. ASV, lai atsvērtu vācu zemūdeņu nogremdēto kuģu tonnāžu, būvēja arī lielus koka tvaikoņus. Pēc kara izplatījās ziņa, ka šos kuģus par lētu naudu varēs iegādāties arī ārzemnieki. Šī ziņa pamudināja latviešu kuģiniekus 1920. gadā nodibināt “Latvijas – Amerikas līniju”.

Arī Raudseps šajā lietā ņēma aktīvu dalību. No šī pasākuma diemžēl nekas neiznāca. Atklājās, ka šie kuģi bija būvēti isam mūžam, un nekāda vērā ņemama preču apmaiņa starp Latviju un ASV nebija saredzama. (..)

Kādu laiku viņš bija arī Rīgas domes loceklis, piedalījās Latvijas jahtkluba un Latvijas Glābšanas biedrības uz ūdeņiem dibināšanā. Smags trieciens viņam bija kuģniecības akciju sabiedrības “Kaija” preču – pasažieru tvaikoņa “Neibad” bojāeja. Raudseps bija pats piedalījies a/s “Kaija” dibināšanā. Laikraksti un arī kāds runātājs no Saeimas katedras apvainoja Rīgas ostas priekšnieku, t.i. Raudsepu, ka kuģis esot bijis pārkrauts un ka viņa padotie – ostas ierēdņi – devuši atļauju kuģim izbraukt. Vēlāk, lietu izmeklējot, ūdenslīdzīgi atrada nogrimušā kuģa priekšējās pasažieru kajītes atvērto logu. Acīmredzot kāds pasažieris to bija atvēris, cerot atvairīt uzmākušos jūras slimību. Kad tas nebija līdzējies, izgājis uz klāja un par logu aizmirsis. Mainot kursu virzienā uz Saulkrastiem, stipri viļņotā jūrā pa atvērto logu sāka ieplūst ūdens, kas arī kuģi nogremdēja. Bet nepelnītie pārmetumi salauza Raudsepa dzīves enerģiju un prieku. 1928. gada 6. augustā Sarkanā Krusta slimnīcā Rīgā kapteinis Jegors Raudseps slēdza savas acis uz mūžu.”■

Iveta Erdmane



# KUĢI – NE TIKAI JŪRĀ! ATBLĀZMAS NO KUĢU CEĻA LIELUPĒ

**Vārdam “jūrniecība” rados ir kāds cits jēdziens – “kuģniecība”. Bet, tā sacīt, viensūnas dvīņi šie abi radi nav: vārds “kuģniecība”, kā zinām, ieskauj ne vien lielos jūras kuģus, bet arī kuģus vai kuģišus, kas cauri laikiem šķēlušī upju ūdeņus – īpaši Daugavā, Ventā un Lielupē. Par upju kuģniecību Latvijā kopumā nav ko atkārtoties – par to varat lasīt kuģniecības vēsturnieka Aigara Miklāva apcerē “Latvijas upju kuģniecība”, kas dienasgaismu ieraudzījusi 2001. gadā; netrūkst arī citu tekstu. Tāpēc labāk izraudzīties ko konkrētāku. Un, lūk: 2022. gadā apritēja pusapaja jubileja – 175 gadi – kopš modernās kuģišu satiksmes sākuma Lielupes posmā Rīga/Jūrmala – Jelgava, un to tad arī lūkosim ņemt par atskaites punktu šim nelielajam stāstam.**

## NO VĒSTURES ANNĀLĒM

Līdzās Daugavai Lielupe bija galvenā kuģojamā upe jau Kurzemes hercogistē, un viena no ostas vietām – Jelgava. Tolaik te peldējuši kuģi, kas šo Zemgales metropoli caur Rīgas līci vienojuši pat ar tik tālām vietām kā Lisabona! Guberņas laikā Jelgava plaši kalpoja par tranzītvietu, kur pārkrāva un uzglabāja preces transportēšanai uz Rīgu vai no tās. Tā caur Jelgavu uz Rīgu tecēja lauksaimniecības produkcija, kuru uz Jelgavu bija atveduši apkārtnes zemnieki, bet no Rīgas Jelgavā nonāca tas, kas vajadzīgs jelgavniekiem. Dabiskais ūdensceļš bija ekonomiski izdevīgs: ūdens transports bija ietilpīgāks un varēja uzņemt lielākas kravas nekā zemnieku rati vai ragavas.

Visvairāk Lielupē slidējušas dažādas liellaivas un buru laivas, kā arī nelieli vienmasta burinieki. Ļoti iecienītas bija strūgas – plakandibena liellaivas; tās nereti piedzīvoja tikai vienu braucienu, pēc kura tika izjauktas un pārtapa malkā. Ar laiku, protams, sāka braukt arī tvaikoņi un motorkuģi – kā patstāvīgi peldlīdzekļi, kā arī velkoņi, kas pacietīgi vilka liellaivas un glāba no nāves uz sēkļa uzsēdušos kuģus. Lielie jaunlaiku jūraskuģi gan Jelgavu sasnieguši maz. Un tomēr ir. 20. gadsimta 30. gadu vidū ulmaņlaiku saimnieciskajā un kultūras jūsmā Jelgavu sāka veidot par starptautiski nozīmīgu graudu eksportostu, pie reizes ceļot no pelniem Kurzemes slavas laiku ar tālzemju kuģiem Jelgavā. Milzu pūles prasīja Lielupes gultnes padziļināšana – sēkļu tajā bez sava gala, īpaši Kalnciema apkaimē. Un tomēr jau 1936. gadā Jelgavas ostā sāka iebraukt



Zemessmēlētis, kuru izmantoja Lielupes ūdensceļa padziļināšanai, pie Jelgavas pils 20. gs. 30. gados.



Kuģišu piestātne Jelgavā 20. gs. 30. gados.

jūras peldlīdzekļi, pat ja tobrīd vēl stāvēja priekšā gana daudz darba, lai Lielupe spētu uzņemt arī dažāda izmēra jūras kuģus. 30. gadu izskaņā jelgavnieki jau gandrīz droši varēja sākt dižoties ar ostas pilsētas godu, bet tad ieceres īstenotājus pārsteidza Otrais pasaules karš, pēc kura doma vairs nešķita aktuāla...

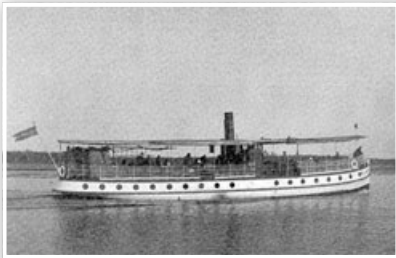
Nesalīdzināmi ilgāka un laimīgāka izrādījās mazo pasažierkuģišu ēra Lielupē, kas sākās 19. gadsimta vidū un par kuru runāsim turpmāk. Jau 1844. gadā Jelgavā pienāca pirmais tvaikonis no Rīgas ar nodomu iedibināt pastāvīgu satiksmi. Tomēr šis mēģinājums smagi

izgāzās, jo Jelgavas uzņēmēju Anglijā iegādātais kuģis, ar kuru bija paredzēts satiksmi uzturēt, pa ceļam uz Kurzemi nogrima Baltijas jūrā. Un tā regulāra pasažierkuģišu satiksme Lielupes posmā Rīga – Jelgava drusku aizkavējās un sākās 1847. gada 18. jūlijā, jau sešus gadus pirms regulāras kuģišu satiksmes pašā Rīgā – Daugavas ūdeņos. Drīz sākās arī regulāra tvaikoņu satiksme, kas vienoja Jelgavu ar Dubultiem, tad arī Sloku un Majoriem, kuru nodrošināja vairāki kuģiši, un tas bija sākums gandrīz pusotra gadsimta ilgam upes kuģišu laikmetam šajā Lielupes posmā, kas uzplauka Pirmā pasaules kara priekšvakarā, bet norietēja 20. gadsimta 70. gados, līdz 1979. gadā izčakstēja pavisam.

Gan 19. gadsimta vidū un otrajā pusē, gan arī stipri vēlāk sauszemes ceļi šai apkaimē bieži bijuši ļoti sliktā stāvoklī, savukārt 19. gadsimtā dzimušais dzelzceļa tīkls vismaz Kalnciema un Valgundes pusē īsti neiesniedzās. Tālab iekšzemes kuģošana iepretim citiem transporta veidiem apvidū bija lielas priekšrocības – gan joprojām saimnieciski, gan arī iedzīvotāju pārvietošanās ziņā. Protams, kuģu satiksme Lielupē bija sezonāla un ziemā, Lielupei aizsalstot,



tika pārtraukta. Taču ar visu to pasažierkuģišu satiksme, jāteic, gandrīz līdz pat Otrajam pasaules karam, bet līdz Pirmajam pasaules karam pavisam noteikti, bija galvenais apkaimes iedzīvotāju – babilnieku (īpaši pagasta rietumdaļā), kalnciemišu un valgundiešu (īpaši pagasta dienviddaļā) satiksmes līdzeklis ar tuvējām pilsētām. Kuģiši bija arī gana ietilpīgi. Tā, piemēram, tvaikonis “Undīne”, kas Lielupē kursējis 19. gadsimta nogalē, vienā reisā jaudājis uzņemt ap 500 pasažieru.



Augsburga firmas tvaikonis “Wilhelm Hartmann” Lielupē pie Valgundes vai Kalnciema 20. gs. 20. gados. Jāņa Kalniņa foto.



Tvaikonis “Zvaigzne” Lielupē pie Valgundes steķiem ap 1950.–1951. gadu.



Tvaikonis Cīsku piestātnē Kalnciemā 1954. gadā.



Tvaikonis Cīsku piestātnē Kalnciemā 20. gs. 50. gados.



Motorkuģis “Moskvič” Lielupē pie Kalnciema 20. gs. 50. gadu beigās – 60. gados.



Motorkuģis “Raķete” Lielupē pie Kalnciema 1971. gadā.



## VĒSTURE



Kuģis ar lauksaimniecības kravu Lielupē pie Kalnciema. 20. gs. 30. gadi.



Uz kuģīša Lielupē pie Kalnciema 20. gs. 30. gadu otrajā pusē

Abos upes krastos pasažierus un nelielas lauksaimniecības kravas uzņēma vesela rinda kuģīšu piestātņu. Piemēram, 1940. gadā posmā no Slokas līdz Valgundei to bija 15, vēlāk no Jelgavas līdz Majoriem – 19. Bet, protams, bija biežāk un bija retāk izmantotas apstāšanās vietas: vienviet, visvairāk laikam gan Kalnciema Purmaļu piestātnē, kuģot alkstošie spietot spietoja, turpretī citiem steķiem kuģītis biežāk pabrauca garām neapstājies.



Kuģīši piestātnē Lielupē pie Jūrmalas 20. gs. 30. gados.



Kuģīšu piestātnes celtniecība pie Purmaļiem Kalnciemā ap 1934. gadu.



Pasažieri gaida kuģīti Purmaļu piestātnē Kalnciemā 20. gs. 60. gadu sākumā.



Pasažieri gaida kuģīti piestātnē Kalnciemā vai Valgundē 20. gs. 50. gadu beigās – 60. gados.



Sākot no 20. gadsimta 30. gadiem, kuģišu satiksmi pakāpeniski izkonkurēja ceļu sakārtošana un jaunievietā autobusu satiksme. Vismaz pirmajās desmitgadēs kopš sauszemes satiksmes uzvaras gājiena iesākuma tas gan pārlieku nenodēdēja kuģišu lomu šīs apkaimes saimniecībā, jo kuģītis dažādiem kravu pārveidojumiem bija piemērotāks nekā autobuss un tirgi Slokā un Jelgavā joprojām bija galvenās apkaimes zemkopju ražas tirdzniecības vietas. Pat govij, ne tik vien labības maisiem, savureiz kuģītī atradās vieta! Arī pasažieru vēl ilgi bija gana. 50. gadu pirmajā pusē, sakārtojot Jelgavas – Kalnciema šoseju, sauszemes satiksmes konkurence ar ūdenssatiksmi kļuva sīvāka, taču pasažierkuģišu satiksmes līnijas Jelgava – Rīga un Jelgava – Jūrmala (Majori) joprojām darbojās visai stabili. Lūzumpunkts vismaz pasažieru ziņā laikam gan nāca ar laiku, kad vai katrā ģimenē parādījās auto. Vai tad ar to varēja konkurēt kuģītis, ar kuru no Jelgavas līdz Rīgai jāslīd vai pusi dienas – līdz pat sešām stundām?! Un ja vēl gadījās ne visai labi kuģa vadītāji, kas neremdināmā kārē pēc grādīgām dzirām, tā teikt, uzsēdināja uz sēkļa satiksmes līnijas godu un slavu?!

Lielupes tvaikoņi pārsvarā piederējuši Rīgas uzņēmējiem, īpaši Augsburga firmai, daži (pārsvarā gan velkoņi) arīdzan Kalnciema apkaimes uzņēmējiem; padomju laikā satiksmi Lielupē pārzināja Latvijas PSR upju kuģniecība.

## TEIKSMAS NO KUĢU LAIKIEM

Vēstures faktus varētu virknēt vai grāmatas garumā. Bet jaukāk šķiet iezīmēt to, ka ar šiem kuģīšiem, kā jau mēs varam iedomāties, saistās vesela pagātnē nogrimusi pasaule. Pasaule, kas salīdzināma ar tādu kā noskaņu telpu, kurā vienkāršs satiksmes un preču transporta līdzeklis ieguvis gluži vai teiksmainu oreolu – līdzīgi kā tas notiek ar kuģošanu un kuģotājiem jūrā. Daļu šī teiksmainuma atklāj līdz mūsdienām saglabātie ceļotāju stāsti, kuros brauciens ar kuģīti šajā Lielupes posmā uzmirzd kā vērojumiem pilns piedzīvojums. Stāstos ieraugām prieku par Zemgales lepnajiem līdzenumiem, kurus tik nesteidzīgi varēts vērot, tāpat kā daudzos ķieģeļceplu dūmeņus, kuru sliešanās upes kreisajā krastā – vairākus kilometrus garā joslā – patiešām bijusi iespaidīga. Reiz bija... Daiļrakstā dažus itin kā vienkāršus iespaidus, savijot tos ar Latvijas vēstures atbalsīm, ieaudis Kārlis Dzīlleja tēlojumā "Pa Lielupi":

"Lejpus Jelgavas Lielupes krasti vēl lēzenāki un tālāk pārrēdzami. Un pati Lielupe plešas plašumā. Tālu, tālu stiepjas pļavas, kur siens tā smaršo, ka liekas – mēs abi Rīgā nonāksim šīs smaršas pilni. Un atkal – ķieģeļu cepļi ar saviem smailiem skursteņiem, pilnām un tukšām liellaivām krastos. Atkal vezumi ar piena kannām, kas tagad vedamas uz Rīgas jūrmalu vai pašu Rīgu.

Kalnciems.

– Bundiņ, vai tev ko saka šis vārds?



– Kā nē! Pie Kalnciema notikušas slavenās kaujas, kur latviešu strēlnieki gājuši nāvē. Mēs vērojam mežus labajā krastā, kas vēl tagad pie apvāršņa stāv izrobotām galotnēm. Tur ir tās nāves un moku vietas.

Sloka. Celulozes fabrika ar spēcīgajiem dūmu mutuljiem.

– Līdz šejieni es jau Lielupi pazīstu! – saka mans mazais draugs. Bet jaukā dienā mēs vēl reiz labprāt braucam pa rāmjiem ličiem. Saule un svaigais upes gaiss sagādā mums patīkamu baudu un atpūtu.”

Saistošas vārdu gleznas atstājis arī, piemēram, britu burātājs un rakstnieks Arturs Rensoms, kurš Lielupes ūdensceļu piedzīvojis vairākos izbraukumos ar jahtu “Rucundra”. Viņa piezīmes no izbraukuma 1924. gada vasarā atgādina par to, cik reizumis skaudras ainas pavērās arī kuģīšu pasažieriem:

“Pūta labs dienvidastrumu vējš, un pēc tam, kad bijām sagaidījuši svaigu pienu, mēs izbaudījām lielisku burājumu lejup pa upi līdz Kalnciemam. Vējš bija tik stiprs, ka nebija viegli fotografēt, bet mēs gribējām iemūžināt sagrautu



Karos sapostīts ķieģelceplis Lielupes krastā Valgundē vai Kalnciemā 20. gs. 20. gadu sākumā. Jāņa Kalniņa foto.

fabriku rindu upes posmā starp Kaigu un Valgundes ciemu. Nekas cits nebūtu devis dzīvāku priekšstatu par to, kādu postu kari ir nodarījuši šai zemei.

Fabrika pēc fabrikas stāvēja drupās. Garas bezdūmu skursteņu rindas. Daudzviet dūmenis bija vienīgais, kas izdzīvojis, un tas slējās kā obelisks sagrautas fabrikas kapu kalnā.

Kādā vietā tuvu fabrikas drupām redzējām skaistu māju krievu lieltirgotāju gaumē ar portiku un kolonnām, un būvniecības gadu – 1914. Mājai neskarts nebija palicis gandrīz neviens logs.

Mājas būvniecība visdrīzāk tikusi pabeigta īsi pirms kara, un jau pēc trim gadiem to sagravuši krievi, droši vien mēģinot līdzināties pirms simts gadiem pievarētajam Napoleonam, kurš arī atkāpjoties visu nīcināja. [..]

Kuģojot lejup pa upi, siena gubu rindai mēs pagājām garām jau gluži citā stilā nekā tad, kad kārpijāmies augšup. Šķita, tikai pirms kādām pāris minūtēm bijām pabraukuši garām nelielam māju pudurim Kalnciemā, kad jau iegriezāmies šaurā, niedru ieskautā kanāla ietekā, kas atdala salu no krasta. Tur arī noenkurojāmies.”

Vietējo iedzīvotāju atmiņstāsti savukārt vairāk atklāj tīri sadzīviskas detaļas, kas tomēr palīdz uzburt seno gaisotni redzes tēlos un skaņās. Lūk, piemēram,





Tvaikonis Lielupē pie Valgundes 20. gs.  
20. gados uz ķieģelceplju fona. Jāņa Kalniņa foto.



Ķieģelceplju rinda Lielupes krastā Kalnciema  
Purmaļos starpkaru laikā, kad apkaime bija  
atkopusies no karu rētām, tik raksturīga  
šīs puses ainavas zīme. 1939. gads.

vecā valgundieša Kārļa Degaiņa atmiņu drumslas, kuras savulaik uzlasījis žurnālists Gaitis Grūtups:

“Man bija sapnis uz tvaikoņa strādāt par mehāniķi, taču uz dīzeļa [proti, motorkuģa ar dīzeļa dzinēju] gan nē. Arī mans tēvs nevarēja pierast pie jauno kuģu motoriem, kas jau pa gabalu gaudoja kā velni. Turpretī tvaikonis gāja, klusi pukšķinādams. Mūsu mājās, kas atrodas pašā upes krastā, to pat nevarēja dzirdēt. Kuģim garām ejot, naktīs uz sienas parādījās prožektora gaismas stars, kas tad it kā bez skaņas pārstaigāja istabu no viena gala līdz otram. Pasažieru modrībai kuģis, tuvojoties piestātnei, svilpa. [...] Vēlos rudenos [tvaikoņi] gāja, kamēr vien varēja izlauzt ledu. Turpretī motorkuģi, kad jau drusku piesala, satiksmi pārtrauca.”

Un, tā kā Kārlis Degainis ir arī kuģinieka dēls, viņa skats uz kuģišu lietām ļauj paraudzīties arī, tā teikt, no ķēķa puses:

“Kad tvaikonis bija labi iekūries, virs tā [...] cēlās augšup balti garaiņi. Taču, ja “uzmeta grāpi”, pirmajā brīdī pa skursteni nāca ārā dzirksteles un melni dūmi, tādēļ saprotama lieta, ka kuģim, pabraucot patiltē, kurtuvē piemest ogles bija aizliegts. Taču, izsmejot ziņkārīgos cilvēkus, kas, kuģim ejot pa tilta apakšu, parasti sastājās pie margām un skatījās lejup, kurinātājam bija šāds joks. Tā kā tualetes uz mazajiem tvaikoņiem jau pēc projekta skaitījās liela greznība (daries, vecīt, kā redzi), bieži vien kuģa vīri (dāmas ar šādiem kuģiem parasti nebrauca) visu lieko krāva virsū uz kurinātāja šķīpeles. Kad nu pabrauca zem tilta, uz kura stāvēja tāds interesants bariņš, tā jokotājs – blaukš! – šo sakrauto devu uz karstām oglēm virsū. Momentā viss pārvērties tvaikos un pa skursteni ārā – ellīga smaka! Tad nu publika spriedusi, ka grūti gan uz tāda tvaikoņa strādāt, kad visu laiku komandai šitāds gaiss jāpanes.”



Upes kuģīšu pasaules jaukumā ierakstās arī tas, ka, tāpat kā lielajiem jūras kuģiem, arī viņu mazajiem brāļiem bieži doti dažnedažādi skanīgi vārdi. To vidū greznojās debess spidekļi, putni, sieviešu, ievērojamu darbinieku un pat senprūšu panteona dievu vārdi: "Zvaigzne", "Kondors" ("Condor"), "Vilma", "Olga", "Vilhelm Hartmann", "Potrimps" u. c. Kādam kuģa saimniekam varbūt gribējās aizvien atgādināt, cik jaudīgs un moderns ir viņa kuģis, un radās "Zibens" un "Progress", ar ko sasaucās, piemēram, "Raķetes" vārds. Vēl kādā vārdā tā devējam gribējās pagodināt kādu no apkaimes pilsētām vai pat pieburt veiksmi: "Jūrmalnieks", "Jelgava" ("Mitau"), "Fortuna" u. c. Gluži tāpat kā cilvēku uzvārdus, arī kuģīšu vārdus starpkaru laika norietā – 30. gadu otrajā pusē – mēdza viest latviskākus vai labskanīgākus. Arī, piemēram, minētā "Zvaigzne" sākumā nesa daudz prozaiskāku vārdu – "Sekunda", kas latīniski nozīmē vienkārši "otrais". Citi kuģi, īpaši sākumā – cara laikos, iztika pat ar vienu alfabēta burtu, pēc kārtas ar burtiem vai romiešu cipariem vārda vietā sarindoti



Velkonītis ar skanīgo vārdu "Zemgalietis"  
Lielupē pie Kalnciema 20. gs. 50. gados.



Svētceļnieki izbraukumā ar kuģīti uz Ziemassvētku kauji atceres sarīkojumu Kalnciemā 1937. gada 11. jūlijā.

īpašnieka firmas kuģu reģistrā. Toties vēlāk, jau starpkaru laikā, gan, šķiet, skaistu vārdu nesa pat vismazākais velkonītis ("Gauja", "Mārtiņš", "Zemgalietis", "Viesturs", "Lāčplēsis" u.c.) ( kaut gan saglabājās arī burti vai cipari skaistāka vārda vietā).

Smalkāk iekārtotie Lielupes pasažieru kuģīši veda izpriecu braucienos, piestājot Jūrmalas kūrortos, bet ne tikai. Arī uz pašu Jelgavu un atpakaļ uz Rīgu vai Jūrmalu veda labi izgaismoti un ērti iekārtoti tvaikoņi ar kārtīgu bufeti. 20. gadsimta 20. – 30. gados kuģi bija arī galvenais satiksmes līdzeklis daudzajiem svētceļniekiem, kuri no visas Latvijas



caur Jelgavu, Rīgu un Jūrmalu bieži saplūda Kalnciemā pieminēt Pirmajā pasaules karā Tīrelpurvā kritušos latviešu strēlniekus un kāvēties varoņstāstos. Un šādās svinīgās reizēs kuģi greznoja ne tikai meijas, bet arī pūtēju ansambļa spēlētājas, kuras varēja baudīt saviesīgā gaisotnē.



Kāzinieki uz kuģīša Lielupē pie Cīskām Valgundē ap 1942. gadu.

Tātad ik reizi – vesels notikums! Tāpat izbraukumus ar kuģīti un bildēšanos uz tā bija iecienījuši apkaimes pagastu kāzinieki.

Varbūt kāds teiks, ka tajā visā nav nekā īpaša, un tomēr! Šodien, kad Lielupē labi ja parādās kāds rets izpriecu kuģītis, agrāko lielceļa dunai līdzīgo upes transporta plūsmu ar kuģiem, liellaivām un arī jahtām vairs grūti iedomāties. Un vēl tās romantiskās ugunszīmes – mazās bāciņas – kuģu ceļā, no kurām vairs upes krastos nav ne vēsts... Grūti iedomāties arī to, ka cilvēks, kas nu kļuvis tik mobils, vairs gribētu kratīties pusi dienas uz tuvējo pilsētu. Tāpat kā vairs teju neiespējami emocionāli piedzīvot daudzas citas krāsainas epizodes, kas vēl glabājas dokumentālos rakstos un kādreizējo Rīgas/Jūrmalas – Jelgavas kuģīšu līnijas pasažieru un apkaimes iedzīvotāju atmiņās. Bet varbūt tieši šajā tik saraustītajā steigas laikmetā tāds rimts un apcerīgs brauciens ar kuģīti visa vecā kuģuceļa posmā laiku pa laikam liktos īsti vietā? Tikai upes krasti vairs nav un nebūs tādi kā senāk.■

Dāvis Beitlers



# PAR KO KLUSĒ SOMU LĪČA ŪDENĪ...

**1941. gada augusta trešajā dekādē Tallinā ielenkumā nonāca PSRS Baltijas jūras kara flotes galvenie spēki. Īstais flotes un Tallinas evakuācijas brīdis tika novilcināts un nokavēts, tā rezultātā Somu liča nemierīgajos ūdeņos izvērtās viena no lielākajām jūras traģēdijām visa kara laikā. Vācu aviācijas triecienos, mīnu laukos, krasta artilērijas apšaudē un torpēdu uzbrukumos gāja bojā daudzi kara un tirdzniecības kuģi. Kopējais upuru skaits pārsniedza 12 000, līdz cilvēkiem jūras dzelmē pazuda kuģi arī no bijušās Latvijas tirdzniecības flotes, ledlauzi "Krišjānis Valdemārs" ieskaitot. Un kopā ar kuģiem Somu liča dzelmē uz visiem laikiem palika arī daudzi mūsu jūrnieki...**

## PIRMS LIKTENĪGĀS EVAKUĀCIJAS

Pēc iebrukuma Padomju Savienībā 1941. gada 22. jūnijā vācu karaspēks jau augusta sākumā sasniedza Somu liča piekrasti Igaunijas teritorijā. Tallina un osta faktiski nonāca ielenkumā, taču no Maskavas turpināja nākt pavēles iet pret triecienos un nepieļaut pilsētas ieņemšanu. Vācu armijas uzbrukumam tomēr apturēt neizdevās, un 26. augustā vācu artilērija jau tiešā tēmējumā apšaudīja pilsētu un ostu, lidmašīnas veica bombardēšanu. Evakuācijas novilcināšana ļāva vāciešiem un somiem izveidot jūrā plašus mīnu laukus iepretim Jumindai un Lāhemā un tur krastā uzstādīt 150 mm lielgabalus kuģu apšaudei. Uzbrukumam tika sagatavoti bumbvedēji un torpēdlaivas. Vācieši paspēja izdarīt pietiekami daudz, lai evakuāciju padarītu ļoti apgrūtināšu vai pat neiespējamu. Ādolfs Hitlers pat izdeva īpašu direktīvu, kurā norādīja, ka PSRS Baltijas jūras



kara flotes un pārējo kuģu nokļūšanu līdz Kronštatei un Ļeņingradai nedrīkst pieļaut. Tāpēc kuģu iziešanu jūrā no Tallinas ostas lidlaukos jau gaidīja 120 lidmašīnas, bet jūras dzelmē bija uzstādītas 2038 mīnas. Somu torpēdkuteri arī bija gatavībā un savās pozīcijās. Pa to laiku Tallinas ostā bija sapulcējušies 225 dažāda lieluma kuģi, ar kuru palīdzību bija paredzēts evakuēt daļu rūpnīcu iekārtu, karavīrus un ap 12 000 civilpersonu.



Evakuācijas veiksmīga norise bija jānodrošina Baltijas kara flotes kuģiem ar kreiseri "Kirov" priekšgalā, kuru pavadīja mīnu kuģi, iznīcinātāji, torpēdkuteri, zemūdenes un daudzi mazāki palīgkuģi. Starp zemūdenēm bija arī agrāk Igaunijas brīvvalstij piederējušās "Kalev" un "Lembit". Tobrīd neviens nezina, ka no 225 kuģiem 62 galamērķi nekad nesasnieda.

## DIVAS TRAGISKAS DIENAS

28. augustā ap pusdienlaiku no Tallinas ostas jūrā sāka iet kuģu karavānas. Pēdējie kuģi pameta ostu pievakarē ap 17.00. Jau pēc neilga laika tiem no gaisa uzbruka vācu bumbvedēji, sāka apšaudīt krasta artilērija un torpēdkuteri, ūdeņos tos apdraudēja izliktās mīnas. Kuģi bija sadalīti četrās grupās jeb konvojos, un tos centās apsargāt Baltijas kara flotes karakuģi. Mīnu tralēšana bija apgrūtināta lielo viļņu dēļ, un līdz krēslas sākumam daudzi kuģi jau bija bojāti vai nogremdēti. Nelielās Mohni salas tuvumā lidmašīnu uzbrukumu piedzīvoja ledlauzis "Krišjānis Valdemārs". Kuģim veiksmīgi izdevās izvairīties no krītošajām bumbām, taču tas iebruca mīnu lauka slazdos un pēc spēcīgas eksplozijas nogrima. Pie Jumindas uz mīnas trāpīja transportkuģis "Everita", uz kura atradās no Naisāres evakuētais garnizons 1500 vīru sastāvā. Pēc eksplozijas kuģis nogrima apmēram minūtes laikā, izglābties izdevās ne vairāk kā 10 cilvēkiem. Ap 22.00, kad iestājās tumsa, kuģi izmeta enkurus mīnu laukos un gaidīja rītausmu. Pirmajā brauciena dienā kuģu karavāna zaudēja 25 kuģus, daudzi bija bojāti un uz tiem bija daudz ievainoto. Lielus zaudējumus cieta arī Baltijas kara flotes kuģi – nogremdēti tika pieci mīnu kuģi, divi mīnu tralētāji, divas zemūdenes un vairāki palīgkuģi.





Vācu bumbvedēji sabombardēja arī bijušos Latvijas kuģus "Atis Kronvalds" un "Skrunda". Grūti iedomāties, kāda bija šī trauksmainā nakts, kura sekoja traģisku notikumu pārsātinātajai dienai. Ar kādām sajūtām cilvēki uz kuģiem gaidīja nākamo rītu...

Austot gaismai, kuģi pacēla enkurus, lai turpinātu ceļu Kronštates virzienā. Jau pēc pusstundas gaisā parādījās vācu izlūklidmašīnas, kurām vēl pēc pusstundas sekoja bumbvedēji, kas atkal sāka kuģu bombardēšanu. Pēc apmēram četrām stundām kuģu karavāna izgāja no bīstamajiem mīnu laukiem, bet turpināja ciest zaudējumus. Ap 13.15 pie nelielās un klinšainās Ruskari salas vācu bumbvedēji sabombardēja bijušo Latvijas kuģi "Ausma", uz kura atradās apmēram 1500 vīru lielais Paldiski pilsētas garnizons. Trīs stundas vēlāk pienāca kuģa "Kalpaks" kārts. Tam grimstot, bojā aizgāja vairāk nekā 1100 pasažieru.

29. augusta vakarā pirmie izdzīvojušie kuģi, starp kuriem daudzi bija bojāti un cietuši uzlidojumos no gaisa, sasniedza Hoglandes salu un Kronštati. Kuģi bija nosēti ar ievainotajiem, kuriem bija nepieciešama palīdzība. Grūti iedomāties, ko nācās izciest šo kuģu apkalpēm, jūrniekiem, kuri darīja visu iespējamo un neiespējamo, lai viņu kuģi izdzīvotu un sasniegtu krastu. Starp tiem, kuriem laimējās, bija nelielais kuģis "Daugava", kurš varbūt pateicoties nelielajai iegrimei bija veiksmīgi izvairījies no mīnām. Vācu lidmašīnu uzbrukuma laikā atjautīgie jūrnieki laida gaisā dūmu aizsegu, liekot ienaidnieka lidmašīnām noprast, ka kuģis jau ir nāvīgi ievainots un vairs nav vērts tam tērēt bumbas... "Daugava" ar ievainotajiem pasažieriem uz klāja veiksmīgi izdzīvoja un sasniedza galamērķi.

## PĒCVĀRDA VIETĀ

Par Tallinas neveiksmīgo evakuāciju ilgi nerunāja, tā bija it kā aizmirsta neizdevusies kara sākuma operācija. Šķiet, vēl joprojām nav īsti skaidrs, kāpēc otrās dienas rītā visi apsardzības karakuģi pēc enkura pacelšanas ar pilnu tvaiķu devās Kronštates virzienā, atstājot daudz lēnākos transportkuģus vienus. Varbūt tā mēģināja saglabāt atlikušos karakuģus. Iespējams, ka daudzi kara dokumenti vēl joprojām atrodas slēgtajos arhīvos un tik drīz dienasgaismu neieraudzīs. Ārzmēs šo operāciju joprojām sauc arī par "Jumindas mīnu kauju" un "Padomju Denkerku". Reizēm fakti par toreiz jūrā notikušo atšķiras un pat šķiet nedaudz pretrunīgi, taču saprotams, ka abas puses centās izcelt katra sevi un mazināt pretinieka veiksmi.

2001. gada 25. augustā Jumindas ragā pie pašas jūras atklāja šīs traģēdijas piemiņai veltītu memoriālu. Tagad jūras krastā stāv liels granīta akmens, blakus tam vairākas jūras mīnu čaulas un stendi ar bojā gājušo kuģu attēliem. Arī akmens plāksnes ar nogremdēto kuģu vārdiem un iespējamo bojā gājušo skaitu. Šī vieta ir tikai apmēram 70 kilometru attālumā no Tallinas Narvas virzienā. Ja braucat ceļojumā uz skaisto Lahemā nacionālo parku, kurš ir vecākais Igaunijā,



pabrauciet nedaudz uz ziemeļiem, līdz Jumindai. Kaut kur tur, netālu no raga, jūras dzelmē vēl tagad ir mūsu kuģi un arī jūrnieki. Paklusējiet mirkli, pieminot kuģus un vīrus. Tas neprasīs daudz laika...

Pieminot traģēdiju pie Igaunijas krastiem, Tallinas Jūras muzeja atjaunotajos hidroplānu angāros iekārtota piemiņas izstāde, kas stāsta par traģiskajiem notikumiem. "Mūs apšaudīja no abiem krastiem ar lielgabaliem – gan no Igaunijas, gan Somijas puses. No gaisa bira bumbas, kuras meta aviācija, bet visbīstamākās bija mīnas jūrā. Visapkārt grima kuģi, trakoja liesmas un notika nemitīgas eksplozijas, skanēja bojā ejošu cilvēku kliegzieni..." Tā notikumus atceras šo elli pārdzīvojušie.

Kuģu karavānai savā ceļā bija jāpārvar mīnu lauki 32 kilometrus platā joslā, zaudējumi šajos ūdeņos bija milzīgi. Daži vēsturnieki bojā gājušo skaitu lēš ap 15 tūkstošiem, vēl daži uzskata, ka uz nogremdētajiem kuģiem pasažieru skaits varēja sasniegt 25 tūkstošus, bet patiesībā traģiski bojā gājušo skaits varētu būt vēl lielāks. Igaunī atgādina, ka uz kuģiem atradās liels skaits civiliedzīvotāju gan no Latvijas, gan Igaunijas. Ir viedoklis, ka Jumindas traģēdiju var pielīdzināt Pērlhārboras jūras traģēdijai, kad japāņu gaisa flote iznīcināja ostā stāvošos ASV kara flotes kuģus, vai arī salīdzināt ar Denkerkas evakuāciju, kad sabiedroto karaspēkam izdevās atkāpties no Francijas uz Anglijas krastu, arī piedzīvojot lielus zaudējumus.

Tallinas ostā pie Jūras muzeja hidroplānu angāriem stāv ledlauzis "Suur Tõll", bet angārā skatāma zemūdene "Lembit". Gan ledlauzis, gan zemūdene piedalījās Tallinas evakuācijā, un tiem izdevās laimīgi sasniegt galamērķi.

Un vēl. Igaunī ūdenslidieji ir atraduši mūsu ledlauža "Krišjānis Valdemārs" vraku Somu līča ūdeņos 100 metru dziļumā, nu tā bojāejas vieta ir precīzi zināma. Maz gan ticams, ka mums laimēsies uzzināt mūsu pārējo nogrimušo kuģu pēdējās atdusas vietas. Un tomēr – tāda cerība vienmēr pastāvēs.■

Normunda Smajnska teksts un foto





# JŪRNIKI UN JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – SIMTGADNIEKI

**Dmitrijevs Nikolajs** dzimis 1922. gada 4. jūnijā Krievijā. Jūrniecības izglītības darbinieks. 1944. gadā beidzis Klusā okeāna Augstāko kara jūrskolu. Dienējis PSRS jūras kara flotē (1944–1973). Latvijā no 1974. gada; Latvijas Jūras kuģniecības Rīgas jūrskolas priekšnieka vietnieks (1974–1975), priekšnieks (1975–1980). Miris 1983. gada 12. novembrī.

**Dokonovičs Edvards** dzimis 1922. gada 7. martā Ventspilī. Zivrupniecības darbinieks, inženieris mehāniķis. 1964. gadā beidzis Kaļiņingradas Zivrupniecības un zivsaimniecības tehnisko institūtu. Strādāja par Liepājas motorizētās zvejas stacijas Ventspils nodaļas atslēdznieku (1954–1955), flotes ekspluatācijas nodaļas līnijas mehāniķi (1955–1959). Turpināja darbu kā mehāniķis Ventspils zvejnieku kolhozā “Sarkanā bāka” (1959–1962), pēc tam bija kolhoza mehānisko darbnīcu vadītājs (1962–1971), kolhoza galvenais inženieris (1971–1985) un siltumsaimniecības vadītājs (1985–1990). Miris Ventspilī 1991. gada 29. Septembrī.

**Dronka Artūrs Otto** dzimis 1922. gada 18. augustā Ilūkstes apriņķa Susejas pagastā. Kuģu mehāniķis. 1941. gadā beidzis K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasi. Strādāja par tvaikoņa “Dole” kurinātāju (1941), tvaikoņa “Anke” vecāko kurinātāju (1942), 3. mehāniķi (1942–1943).

**Eberleins Helmūts Leopolds** dzimis 1922. gada 17. aprīlī Rīgā. Beidzis K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasi. Brauca uz tvaikoņa “Ciltvaira” kā apkalpotājs (1938), bija tvaikoņa “Paula Faulbaums” klāja zēns (1939), jaunākais matrozis (1939–1940), tvaikoņa “Krimulda” matrozis (1941). 1941. gada 27. jūnijā gāja bojā, tvaikonim “Krimulda” nogrimstot pēc mīnas sprādziena Monzunda jūras šaurumā.

**Gelbe Laimonis** dzimis 1922. gadā Rīgā. Kuģu vadītājs. 1943. gadā beidzis K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļu. Šajā gadā arī ieguvis tuvbraucēja stūrmaņa diplomu. Braucis uz tvaikoņiem “Rauna”, “Kuldīga” par jaunāko matrozi (1937–1939), bija matrozis uz tvaikoņiem “Arija”, “Skauts” (1940), vēlāk kļuva par vienmasta motorburinieka “Laimgaita” matrozi (1941).

**Grinbergs Edgars** dzimis 1922. gada 20. jūnijā Kuldīgā. Zivrupniecības darbinieks. 1943. gadā beidza K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasi un ieguva tuvbraucēja stūrmaņa diplomu. 1965. gadā ieguva tuvbraucēja kapteiņa diplomu. Brauca uz Latvijas kravas tvaikoņiem “Paula Faulbaums” (1938), “Gaisma” (1940–1941) par jaunāko matrozi, uz tvaikoņiem “Gaisma” (1940–1941), “Konsuls P. Dannebergs” (1941) par matrozi. 1942. gadā brauca kā audzēknis uz mācību burinieka “Jūrnieks”. Otrā pasaules kara laikā strādāja upju kuģniecībā Rīgā, pēc kara tika iecelts par Kuldīgas rajona Rumbas ciema (1946–1948) un Saldus pagasta Izpildkomitejas priekšsēdētāju (1946–1948). 1951. gadā E. Grinbergs kļuva par Liepājas





motorizētās zvejas stacijas Ventspils nodaļas vietējās flotes kapteini, pēc tam bija zvejnieku kolhoza "Sarkanā bāka" kuģu kapteinis (1959–1984), kolhoza brigadieris un vecākais brigadieris (1975–1984). 1981. gadā saņēma flagmaņkapteiņa nosaukumu. Izveidojis amatierfilmu par zvejnieku kolhoza "Sarkanā bāka" darbību un zvejniekiem. Miris Ventspilī 1984. gada 19. novembrī.

**Inka Jānis Olģerts** dzimis 1922. gada 23. maijā Rīgā. Kuģu mehāniķis. 1944. gadā absolvējis K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļas 4. klasi. 1942. gadā iegūts 3. šķiras mehāniķa diploms. Jūrā sāka iet 1939. gadā; brauca par klāja zēnu uz tvaikoņa "Rasma" (1939), par ogļu padevēju un kurinātāju uz tvaikoņa "Konsuls P. Dannebergs" (1940–1942). 1942. gada jūnijā pārtrauca iet jūrā, mācījās K. Valdemāra jūrskolā un strādāja skolas darbnīcās. 1943. gadā sāka darbu atslēdznieka amatā Upju kuģniecības kuģu remonta rūpnīcā, 1946. gadā brauca par velkoņa "Reinis" mehāniķi. Tā paša gada 12. martā viņu arestēja, 10. jūlijā Latvijas un Igaunijas valsts jūras kuģniecību kara tribunāls par "pretpadomju propogandu un aģitāciju" notiesāja ar brīvības atņemšanu uz sešiem gadiem un tiesību atņemšanu uz diviem gadiem. 1997. gada 10. aprīlī reabilitēts. Miris 1996. gadā.

**Jakovļevs Boriss** dzimis 1922. gada 16. martā Krievijā, Smoļenskā. Kuģu vadītājs, zivrupniecības darbinieks. Beidzis Arhangeļskas jūras tehnikumu (1940), Liepājas jūrskolu (1963). Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1966. gadā. Latvijā no 1955. gada; Ekspedīcijas zvejas pārvaldes vidējo zvejas traleru kapteinis (1955–1958), lielo zvejas saldētājtraleru kapteiņa vecākais palīgs (1958–1966), kapteiņdirektors uz lielajiem zvejas saldētājtraleriem "Lagūna" (1966), "Leons Paegle" (1966–1970, 1973–1978), "Imants Sudmalis" (1978), uz mācību un ražošanas refrīžeratorkuģa "Eholots" (1970–1973), mācību transportkuģa "Nikolajs Zicars" (1977). 1978. gadā iecelts par Rīgas Traleru flotes bāzes remonta maiņas komandu kapteini. Miris Rīgā 1990. gada 30. septembrī.

**Jansons Pēteris Pauls** dzimis 1922. gada 5. novembrī Rīgas apriņķa Pabažu pagastā. Kuģu mehāniķis. 1943. gadā beidzis K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļas 4. klasi un saņēmis 3. šķiras mehāniķa diplomu. Strādājis par atslēdznieka mācekli un atslēdznieku O. Zālīša mehāniskajā darbnīcā (1936–1942, ar pārtraukumiem). Jūrā sācis iet 1940. gadā par tvaikoņa "Skauts" ogļu padevēju. 1941. gada 4. jūlijā aizbēga no kuģa un devās uz Latviju. Igaunijā, Vilandē, arestēts un vēlāk atbrīvots. 1941. gada rudenī atgriezās Rīgā, bija K. Valdemāra jūrskolas mācību burinieka audzēknis (1942). Otrā pasaules kara laikā brauca par mašīnistu uz upju pasažieru kuģiem un uz velkoņa "Rostok". 1943. gada 6. novembrī ar laivu "Ance" pārcēlās uz Zviedriju. 1944. gada 10. janvārī iesaistījās Latvijas Centrālās padomes laivu satiksmes organizēšanā no Gotlandes uz Latviju ar koda vārdu "Mārtiņš" un vairākas reizes piedalījās bēgļu evakuācijā no Latvijas uz Gotlandi. Pēc kara dzīvoja Zviedrijā.

**Kelle Elmārs** dzimis 1922. gada 27. martā Liepājas apriņķa Kalētu pagastā. Kuģu vadītājs. 1959. gadā beidzis Latvijas PSR Zivju rūpniecības ministrijas kuģu vadītāju kursu, 1972. gadā absolvējis Latvijas Valsts universitātes Filoloģijas fakultāti



angļu valodas specialitātē. 1995. gadā saņēmis tālbraucēja stūrmaņa diplomu. Jūrā sācis iet 1939. gadā par jaunāko matrozi uz Latvijas tvaikoņa "Banga", 1943. gadā bija tvaikoņa "Bru" matrozis. Strādājis uz Latvijas ostu flotes velkoņiem: Liepājas ostas velkoņu matrozis (1945), Rīgas ostas ledlauža "Lāčplēsis" kapteiņa vecākais palīgs, kapteinis (1946–1952), kapteinis uz Rīgas ostas velkoņiem "Saturns" (1952–1959), "Koteļščik" (1959–1965), kapteiņa vecākais palīgs uz ledlauža "Juris Lisjanskis" (1965–1967), maiņas kapteinis Rīgas ostas paligflotē uz velkoņa "Dzintars", uz tankkuģiem "Kaspija", "Balta" (1967–1993). 1993. gadā iecelts par Rīgas ostas flotes priekšnieka vietnieku. No 1994. līdz 1999. gadam strādāja Rīgas ostas ledlauža "Varma" vecākā stūrmaņa amatā. Miris 2016. gada 17. jūlijā.

**Miščenko Andrejs** dzimis 1922. gada 18. augustā Ukrainā, Dņepropetrovskas apgabalā. Kuģu mehāniķis, zivrupniecības darbinieks. 1966. gadā ieguvis 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu. Mācījies Latvijas PSR Zivju rūpniecības ministrijas Mācību kursu kombinātā (1951–1952), beidzis Liepājas jūrskolu (1964). Darba gaitas Latvijā sācis Rīgas jūras tirdzniecības ostā (1947–1954). No 1954. gada strādāja Ekspedīcijas zvejas flotes pārvaldē par vidējo zvejas traleru un ražošanas refrīžeratorkuģu 2. un vecāko mehāniķi. Rīgas Traleru flotes bāzes lielo zvejas saldētājtraleru "Jānis Bērziņš" (1970–1973), "Imants Sudmalis" (1973–1975), "Jānis Fabriciuss" (1975–1976), "Roberts Eidemanis" (1977–1979) un barkas "Kruzenšterns" (1976–1977) vecākais mehāniķis.

**Zalsters Arturs Eižens** dzimis 1922. gada 2. februārī Jūrmalā. Inženieris konstruktors, jūrniecības vēstures pētnieks. 1947. gadā beidzis Rīgas Valsts tehnikumu, 1952. gadā absolvējis Latvijas Valsts universitātes ķīmijas fakultāti. 1997. gadā ieguva maģistra akadēmisko grādu ar darbu "Seno kuģu konstrukcijas īpatnības", 1998. gadā – otro maģistra grādu ar darbu "Seno kuģu būves skolas un to savstarpējā iedarbība". Strādāja Latvijas PSR Būvmateriālu rūpniecības ministrijas Centrālajā zinātniskās pētniecības būvmateriālu laboratorijā, no 1991. gada līdz 1999. gadam – Jūrmalas pilsētas muzejā par vecāko zinātnisko līdzstrādnieku. Dzīves laikā pētīja Latvijas un citu zemju senās kuģu būves tradīcijas un raksturīgākās īpatnības dažādos laikmetos. Kopā ar arheoģi Melitu Vilsoni no 1980. līdz 1985. gadam vadīja pētnieku grupu, kas izstrādāja Vecrīgā atrastā 12. gs. "Rīgas kuģa" rekonstrukcijas projektu. Viena no divām izgatavotajām šā kuģa kopijām atrodas Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja ekspozīcijas zālē. 2002. gadā tika izdota A. Zalstera monogrāfija "Hercoga Jēkaba burinieki". Kopējais viņa publikāciju skaits pārsniedz 400 vienību. 2006. gadā A. Zalsteru iecēla par Latvijas Zinātņu vēstures asociācijas goda biedru. Miris 2008. gada 3. martā, apbedīts Asaru kapos. ■

Andris Cekuls

## Karogs kā pilsētas un kuģa simbols

Rīgas pilsētas senākais zināmais karogs ir kuģu karogs. Agrajos viduslaikos pilsētas un tās kuģu karogi lielākoties bija identiski. Ap 1270. gadu izdotajās Rīgas tiesībās sadaļa par kuģu tiesībām noteica, ka Rīgas kuģu karogs ir ar baltu krustu. Karoga pamatkrāsa un arī krusta forma tiesībās nebija aprakstīta.

14. gs. sākumā pārstrādātajos Rīgas statūtos atzīmēts, ka karoga pamatkrāsa ir melna. Iespējams, ka ap 1270. gadu pārstrādātajos Rīgas statūtos minētais kuģu karogs ir tas pats, par kuru jau 1232. gadā kādā dokumentā rakstīja Rīgas bīskaps Nikolajs – svešzemju tirgotājiem jāpulcējas nevis zem sava, bet aiz Rīgas pilsētas karoga – “vexillum civitatis Rigensis”.

Rīgas statūtos neapstiprināts, Rīgas tirdzniecības kuģu karogs apmēram 300 gadu simbolizēja pilsētas kuģus, bija labi pazīstams Eiropā, un tā attēls ir publicēts retos ģeogrāfijas un mākslas atlantos. Gandrīz 300 gadu, no 13. gs. beigām līdz pat Livonijas ordeņa sakāvei 1561. gadā, Rīgas kuģu mastos plīvoja melni karogi ar baltu krustu. Krusta karogi bija izplatīti zemēs ap Baltijas jūru jau 10.–11. gs. un simbolizēja kristietības ideju pieņemšanu.

Savukārt Livonijas ordeņa karogs bija melns krusts uz balta pamata, kas bija Rīgas kuģu karogā minētās krāsas apgriezta secībā.

Karoga attēls nav atrasts nevienā tā laika ģeogrāfijas un mākslas atlantā, tāpēc Rīgas Kuģniecības izstādei 1901. gadā tika izgatavota vēsturnieka K. Metiņa akceptētā karoga rekonstrukcija, kurā krusta gali sniedzas līdz karoga malām. Viens taisnstūra formā, otrs – vimpļa.



## NOTIKUMI. JANVĀRIS – FEBRUĀRIS

### LIEPĀJAS OSTAS MAKSAS PALIELINĀSIES VIDĒJI PAR 7%

No 2022. gada Liepājas speciālās ekonomiskās zonas ostas maksas vidēji pieaugs par 7%, un tās izstrādātas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes regulu, ar ko izveidota vienota ostas pakalpojumu sniegšanas sistēma ar vienotiem un pārredzamiem nosacījumiem. Liepājas SEZ pārstāvji norāda, ka, aprēķinot ostas maksas, izmantoti darbu izmaksas aprēķini un pilnībā sadalīto izmaksu metožu principi. Liepājas SEZ pārvalde iepazīstinājusi Liepājas ostas nomnieku asociāciju ar ostas maksu izstrādes procesa gaitu un konsultējusies par to ieviešanas kārtību.

### VENTSPILS – NĪNESHAMNAS MARŠRUTĀ DODAS JAUNAIS PRĀMIS “STENA BALTICA”



Turpinoties Zviedrijas prāmju kompānijas “Stena Line” darbības paplašināšanai Baltijas jūrā, 19. janvārī pirmajā reisā maršrutā Ventspils – Nīneshamna dodas jaunais prāmis “Stena Baltica”. Tas šajā maršrutā turpmāk kursēs kopā ar “Stena Scandica”, aizstājot “Stena Flavia”, kas savukārt kopā ar “Stena Livia” veiks pasažieru pārvadājumus maršrutā Liepāja – Trāvēminde.

### RĪGĀ VIESOJAS FRANCIJAS TRANSPORTA LIETU MINISTRS

10. janvārī Rīgā viesojās Francijas transporta lietu ministrs Žans Batists Džebari. Viņš tikās ar Latvijas Republikas satiksmes ministru Tāli Linkaitu, iepazīnās ar projekta “Rail Baltica” realizācijas gaitu, kā arī apmeklēja Rīgas brīvostas pārvaldi, kur tikās ar valdes priekšsēdētāju Viesturu Zepu un pārvaldnieku Ansi Zeltiņu. Francijas ministrs prezentēja Francijas prezidentūras Eiropas Savienības Padomē prioritātes transporta jomā, kas koncentrējas uz dekarbonizāciju, inovācijām un sektora pievilcību.

### RANDU PĻAVĀS NOTIEK TREŠAIS NIEDRU SKULPTŪRU FESTIVĀLS

Janvārī dabas liegumā “Randu pļavas” Dabas aizsardzības pārvalde organizēja jau trešo Niedru skulptūru festivālu, kurā dalībnieki līdzdarbojās niedru pļaušanā un no nopļautajām niedrēm veidoja dažādas skulptūras, ko pasākuma izskaņā vērtēja īpaši izveidota žūrija.



## LIEPĀJAS SEZ VEICINA ILGTSPĒJĪGU, LĪDZSVAROTU UN ZAĻU REĢIONĀLA ATTĪSTĪBU

1. februārī darba vizītē Liepājā ieradās vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Artūrs Toms Plešs, lai klātienē pārliecinātos par paveikto apstrādes rūpniecības izaugsmē. Viņš iepazinās ar Liepājas speciālās ekonomiskās zonas un tās kapitālsabiedrību darbību, radot jaunas darbavietas un būvējot jaunas rūpnīcas, kas ir impulss visa Dienvidkurzemes novada attīstībai. Ministrs novērtēja pārdomāto un stabilo ekonomisko virzību, detalizēti iepazinās ar turpmākajām iecerēm, t.sk. bijušās rūpnīcas "Liepājas metalurģs" teritorijas sanāciju un vēsturiskā piesārņojuma utilizācijas plāniem, kā arī izstrādāto lokālplānojumu, kas ir nozīmīgs solis, lai izveidotu modernu un videi draudzīgu industriālo parku.

## RĪGAS BRĪVOSTA PALIELINA INVESTĪCIJAS INFRASTRUKTŪRĀ

Rīgas brīvostas pārvalde plāno 2022. gadā Rīgas ostas infrastruktūras attīstībā investēt 19,8 miljonus eiro, kas ir par 24% jeb 3,8 milj. eiro vairāk nekā aizvadītajā gadā. No kopējā investīciju apjoma aptuveni 60% jeb 11,6 milj. eiro veidos Rīgas brīvostas pārvaldes budžeta finansējums, savukārt 40% jeb 7,8 milj. eiro Eiropas Savienības fondu līdzfinansējums. Rīgas brīvostas pārvaldes Investīciju plāns 2022. gadam paredz ieguldījumus ostas akvatorijas tīrīšanā un padziļināšanā, ostas hidrobūvju sakārtošanā, kā arī vairāku piestātņu modernizācijā. Tāpat plānota auto pievedceļu un satiksmes pārvadu būvniecība un rekonstrukcija, dzelzceļa infrastruktūras attīstība, ieguldījumi informācijas tehnoloģijās, digitalizācijā un automatizācijas projektu īstenošanā.

## SLIKTĀKAJĀ SCENĀRIJĀ KRIEVIJAI NOTEIKTO SANKCIJU DĒĻ VISVAIRĀK CIETĪS VENTSPILS OSTA

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits uzskata, ka saistībā ar Krievijai noteiktajām sankcijām sliktākā scenārija gadījumā no Latvijas ostām visvairāk varētu ciest Ventspils osta, kurai iespējams kravu samazinājums par divām trešdaļām, savukārt Rīgas osta varētu zaudēt 45%, bet Liepājas osta 20–30% kravu.

Satiksmes ministrija visiem saviem uzņēmumiem lūgusi sniegt sākotnējo novērtējumu situācijai un prognozes par to, kāda varētu būt šī ietekme.

Satiksmes ministrs uzsvēra, ka ostas ir nedaudz labākā situācijā nekā VAS "Latvijas dzelzceļš", jo Latvijas ekonomikai būs vajadzīga izejvielas. "Skaidrs, ka liela daļa šo izejvielu ienāks pa jūru, tātad tās tiks importētas un caur ostām pārkrautas. Protams, tas nenozīmē, ka ietekme nebūs būtiska."



## NOTIKUMI LATVIJĀ. MARTS – APRĪLIS

### NEIERASTI VIESI ANDREJOSTĀ



Neierasti viesi piestājuši Andrejostā pie AS-3 un AS-4 piestātnēm – kopš 22. marta te pagaidu mājvietu raduši Rīgas brīvostas flotes ledlauži “Varma” un “Foros”, kamēr piestātne Vecmīlgrāvī uz laiku uzticēta stividorkompānijai “Rīga Nordic Terminal”, lai efektīvāk un ātrāk varētu apstrādāt plānoto kravu apjoma pieaugumu un ienākošos kuģus.

### VENTSPILS ZIEMEĻU MOLS SAŅEM LATVIJAS BŪVNICĪBAS GADA BALVU



11. martā tika paziņoti Latvijas Būvniecības gada balvas laureāti. Pirmā vieta nominācijā “Inženierbūves pārbūve” piešķirta Ziemeļu mola atjaunošanas projektam Ventspilī. Ziemeļu mola atjaunošanu pēc Ventspils brīvostas pārvaldes pasūtījuma veica AS BMGS. Projekta būvuzraugs – firma “L4”, bet autoruzraugs – “CHR Design Solutions”.

Kopējās mola atjaunošanas projekta izmaksas bija 12,3 miljoni eiro. Projektu līdzfinansē Eiropas Savienības Kohēzijas fonds.

Ziemeļu mols ir viena no stratēģiski nozīmīgākajām Ventspils ostas hidro-būvēm. Tā ir pusotra kilometra gara būve, kas no cietzemes iestiepjas jūrā un pasargā ostu no viļņiem, ledus un smilšu sanesumiem. Atšķirībā no Dienvidu mola Ziemeļu mols papildus pilda arī rūpnieciskas funkcijas – tur ierīkotas svarīgas komunikācijas, kas kalpo kuģu iekraušanai.

### PASAULES ŪDENS DIENĀ PIEVĒRŠ UZMANĪBU ŪDENS RESURSIEM

22. martā tiek atzīmēta Pasaules ūdens diena, kad ikviens tiek aicināts īpašu vērību pievērst ūdens resursu nozīmei un apsaimniekošanai, kā arī domāt par veselīgu dzīvesveidu un vidi, it īpaši laikā, kad pielāgošanās klimata pārmaiņām kļūst aizvien aktuālāka.

### BALTIJAS VALSTIS SPRIEŽ PAR VIDES AIZSARDZĪBU UN KLIMATA POLITIKU

18. martā vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Artūrs Toms Plešs Eiropas Savienības Vides ministru padomes sanāksmē Briselē tikās ar



Lietuvas un Igaunijas vides ministriem, lai pārrunātu aktuālos jautājumus vides aizsardzības un klimata politikas jomā, kas tieši saistīti ar enerģētiskās neatkarības veicināšanu Baltijas valstīs.



## RĪGAS BRĪVOSTA PIEDĀVĀ VIRTUĀLU EKSKURSIJU PA BĀKĀM

Turpinot digitalizēt Latvijas jūrniecības mantojumu, no 2022. gada marta Rīgas brīvostas pārvaldes mājaslapā <https://bit.ly/3Nco8fA> pieejamas virtuālās tūres Miķeļbākā un Kolkas bākā. Tā ir iespēja doties virtuālā 360° ekskursijā pa bākām, kas papildināta ar 16 informatīviem punktiem, interesantiem faktiem par bāku vēsturi un nozīmi Haralda Apoga audiostāstos, unikāliem vēsturiskiem fotokadriem, kā arī Latvijas Nacionālā arhīva Latvijas Valsts kinofotofonodokumentu arhīva melnbaltajiem videomateriāliem. Miķeļbāka un Kolkas bāka ir valsts nozīmes arhitektūras pieminekļi un arī īpašas Baltijas mērogā: Miķeļbāka ir augstākā bāka Baltijā, bet Kolkas bāka – vienīgā bāka Baltijas reģionā, kas uzcelta uz jūrā mākslīgi izveidotas salas.



## OVIŠU, UŽAVAS UN AKMEŅRAGA BĀKAS VER DURVIS APMEKLĒTĀJIEM

Ievērojot Covid-19 izplatības ierobežošanas prasības un gādājot gan par bāku darbinieku, gan viesu drošību, vairākus mēnešus Ovišu, Užavas un Akmeņraga bākas apmeklētājiem bija slēgtas, bet no 1. aprīļa industriālā kultūras mantojuma pērles – Ovišu, Užavas un Akmeņraga bākas atkal vērušas durvis apmeklētājiem, un tajās tiek gaidīti industriālā mantojuma un hidrogrāfijas vēstures entuziasti.



Ventspils brīvostas pārvalde ir atbildīga par Latvijas vecākās Ovišu bākas, romantiskās Užavas bākas un no apdzīvotām vietām visattālākās Akmeņraga bākas saglabāšanu un uzturēšanu kārtībā. Apzinoties to vērtību un cilvēku interesi, Ventspils brīvostas pārvalde tās padarījusi pieejamas publiskai apskatei. Visas trīs bākas ir iekļautas Valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā, turklāt tās joprojām ir ne tikai apskates objekti, bet arī pilda bāku funkcijas.



## LIEPĀJĀ JŪNIJĀ GODINĀS JŪRAS BULLĪTI

Visā Latvijas jūras piekrastē vietējās rīcības grupas šogad sāk īstenot jaunu projektu – “Zivju sezona: gaidām ciemos – mums ir zivis!”. Tas ļaus gan tuvāk iepazīt jūras iemītnieku sugas, gan apmeklētājiem uzzināt, kurā zvejniekiema sētā var droši klauvēt pie durvīm, lai iegādātos uz vietas noķertas zivis un sagatavotu produkciju. Jauno projektu aptuveni 49 tūkstošu eiro apmērā finansē Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonds (EJZF). “Projekts aptvers visu Latvijas piekrasti no Nidas līdz Ainažiem, tajā iesaistās visas sešas partnerības teritorijas, un “Liepājas rajona partnerība” tajā ir vadošā,” stāsta biedrības izpilddirektore Inita Ate. “Tiks iesaistīti un popularizēti tikai un vienīgi komerczvejnieki. Neatbalstām tos, kas nopērk zivis tirgū un tad nokūpina.”

Biedrība “Liepājas rajona partnerība” marta sākumā bija saaicinājusi Dienvidkurzemes piekrastes zvejniekus uz tikšanos “Spīķeri”, lai mudinātu piedalīties projektā “Zivju sezona: gaidām ciemos – mums ir zivis!” un izteiktu savas idejas, ko piedāvāt tūristiem. Centrālais notikums šovasar būs jūras grundulim veltīti svētki Liepājā.



### CITĀTS

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits: “Sliktākajā gadījumā jārēķinās ar “dzelzs priekškaru” uz robežas starp Latviju un Krieviju, kas savukārt varētu nozīmēt pārvadājumu samazinājumu par 82–85%.”

## PIEAUGS ZIVJU PRODUKCIJAS CENAS



Zivju pārstrādes uzņēmuma “Karavella” mārketinga vadītājs Rolands Romanovskis uzskata, ka nākamo trīs četru mēnešu laikā zivju produktu cenas, salīdzinot ar pagājušā gada rudeni, varētu pieaugt apmēram par 50%. Cenu kāpums sākās jau 2021. gada beigās, bet karš Ukrainā to tikai pastiprinājis un paātrinājis.

Pirms kara “Karavelas” pārdošanas apjomi Krievijā un Baltkrievijā bija nepilni 2%, bet Ukrainā aptuveni 8%. Tagad uzņēmums savas produkcijas pārdošanu uz Krieviju un Baltkrieviju pārtraucis, bet Ukrainas tirgū situācija ir sarežģīta, jo jau kara sākumā tika sabombardētas un iznīcinātas “Karavelas” klientu noliktavas, kurās atradās preces. Attiecīgi “Karavella” šajā situācijā zaudēja nopietnus finanšu līdzekļus, bet ne kritiskus uzņēmuma tālākai pastāvēšanai.

Uzņēmuma pārstāvis atzina, ka grūtības “Karavelai” kara apstākļos galvenokārt ir saistītas ar piegāžu ķēdēm, jo Krievija un Ukraina bija galvenās saulespuķu eļļas piegādātājas. Tāpat izaicinājums ir izmaksu un cenu kāpums.





## LIMBAŽU NOVADA PAŠVALDĪBAS DEPUTĀTI APMEKLĒ SALACGRĪVAS OSTU

20. maijā Salacgrīvas ostas pārvaldē ar pārvaldnieku Ivo Īsteno tikās Limbažu novada domes priekšsēdētājs un ostas valdes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs, priekšsēdētāja pirmais vietnieks Māris Beļunieks, kā arī deputāti Lija Jokste, Regīna Tamane, Rūdolfs Pelēkais. Tikšanās mērķis bija pārrunāt ostas attīstības iespējas un apskatīt, kā tiek īstenots rīcības plāns, lai mazinātu kūdras un šķeldas piesārņojumu.



## VALDĪBA ATBALSTA LIEPĀJAS INDUSTRIĀLĀ PARKA ATTĪSTĪBU

Valdība 31. maijā atbalstīja grozījumus Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes valsts aizdevuma līgumos, lai veiktu ieguldījumus Liepājas industriālā parka attīstībā. Bijušās rūpnīcas "Liepājas metalurģis" teritorijā plānots attīstīt industriālo parku, tādējādi veicinot šīs teritorijas atgriešanu ekonomiskajā apritē. Bijušā "Liepājas metalurģa" un ostas teritorijā ir liels potenciāls attīstīt uzņēmējdarbībai labvēlīgu vidi un piesaistīt investīcijas no ražojošajiem uzņēmumiem. Osta mūsdienās vairs nav tikai kravu pārkraušanas vieta, tā kļūst par loģistikas un industrializācijas mezglu. Loģistikas attīstībā Latvijā turpmāk liela nozīme būs tieši ražošanas uzņēmumiem.

## LIEPĀJAS OSTĀ IENĀK KRUĪZA KUĢI

8. jūnijā Liepājas ostā pēc vairāku gadu pārtraukuma ienāca kruīza kuģis "Seven Seas Splendor", atvedot uz Liepāju aptuveni 300 ceļotāju. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde kā Starptautiskās Kruīza līniju asociācijas (*Cruise Lines International Association, CLIA*) biedre popularizē Liepāju kā vienu no kruīzu galamērķiem. Kopumā šovasar pilsētā gaidāmi seši kruīza kuģi. Liepāja vēsturiski ir bijusi daudzfunkcionāla osta, kas apkalpo gan kravas, gan pasažieru kuģus, un tieši tādēļ tiek attīstīta jahtu osta un veicināta prāmju satiksmes paplašināšana un kruīza kuģu piesaistīšana. Tas veicina Liepājas ostas atpazīstamību un dod ieguldījumu vietējā ekonomikā.





## NOTIKUMI. JŪLIJS – AUGUSTS

### DZĒŠ ROJAS OSTAS PĀRVALDES SAISTĪBAS PRET VALSTI



Lai vecinātu uzņēmējdarbības attīstību Rojas ostas teritorijā un Ziemeļkurzemē kopumā, valdība 14. jūlijā nolēma dzēst Rojas ostas pārvaldes saistības pret valsti 1,46 miljonu eiro apmērā. Tādējādi tiks nodrošināta ostas infrastruktūras attīstība, dodot pozitīvu piesešumu vietējai ekonomikai un Rīgas jūras līča zvejniecības nozarei. Uzdevums

dzēst Rojas ostas saistības pret valsti bija iekļauts Saeimas pieņemtajos Ostu likuma grozījumos, kas stājās spēkā aprīļa beigās.

2002. gadā Rojas ostas pārvalde saņēma valsts galvotu aizdevumu projekta "Rojas ostas rekonstrukcija un modernizācijas programma" realizācijai, kas paredzēja ostas padziļināšanu (bagarēšanu) ostas koplietošanā esošās infrastruktūras uzturēšanai un uzlabošanai. Lai gan pēdējo gadu laikā Rojas ostas darbības rezultāti uzlabojas, tomēr ostas pārvaldei nav pietiekami daudz līdzekļu, lai nodrošinātu ostas darbību un izpildītu saistības pret valsti. Tāpat Rojas ostas teritorijas kapacitāte ir ierobežota un jaunu piekrastes reģiona kravu piesaiste nav iespējama tādā apmērā, lai ievērojami kāpinātu ostas ienākumus.

### LATVIJAS BURĀTĀJIEM LABI PANĀKUMI "GULF OF RIGA REGATTA"



No 26. jūnija līdz 1. jūlijam notika Rīgas līča regate jeb "Gulf of Riga Regatta" (GoRR). Teju nedēļu garās burāšanas sacensības sākās svētdien, 26. jūnijā, ar draudzības burāšanu Daugavā pie Vanšu tilta, bet regatei starts tika dots nākamajā dienā, un tās ceļš bija uz Salacgrīvu, kur



burātājus sagaidīja ar īpašu koncertu. Tālāk regate devās uz Igauniju, Koigustes ostu Sāmsalā, kur dalībnieki viesojās pirmo reizi regates pastāvēšanas vēsturē. Piektā GoRR regate noslēdzās Kuresāres ostā ar svinīgu ceremoniju. Piedaloties 45 komandām no četrām Baltijas jūras reģiona valstīm, piecās grupās vietas uz goda pjedestāla izcīnīja astoņas Latvijas komandas. Arī ātrāko laivu grupā ORC1 vien otro reizi uz goda pjedestāla kāpa pašmāju komanda "Nicole", kas šogad piedalījās ar jaunu laivu un nule kā izveidotu komandu. "Nicole" ar kapteini Arni Remesu izcīnīja augsto trešo vietu. Regati organizēja Latvijas Jūras burāšanas asociācija sadarbībā ar Latvijas Zēģelētāju savienību un Igaunijas partneriem – "Saaremaa Merispordi Selts".



## RĪGAS BRĪVOSTAS DELEGĀCIJA APMEKLĒ DUISBURGAS OSTU

Atsaucoties uz Duisburgas ostas pārvaldes "Duisburger Hafen AG" uzaicinājumu, Rīgas brīvostas pārvaldes un VAS "Latvijas dzelzceļš" vadība apmeklēja Duisburgas ostu.

Vizītes laikā viesi tikās ar uzņēmuma un ostas termināļu vadītājiem, pārrunāja sadarbības attīstības iespējas, apsprieda Duisburgas ostas praktiskās iestrādes udeņraža un amonjaka kā enerģijas nesēju izmantošanā ostas un dzelzceļa transporta segmentā un izaicinājumus, ko radīs šo energoresursu ražošana, uzglabāšana un pārvadāšana. "Rīgas ostas ciešāka sadarbība ar "Latvijas dzelzceļu" un tādiem multimodālo pārvadājumu smagsvariem kā Duisburgas osta paver iespēju veidot un testēt jaunus loģistikas pakalpojumu piedāvājumus," uzskata Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.



## VENTSPILS OSTA UZRAUGA VIDES STANDARTUS

Uz Ventspils brīvostas pārvaldes ēkas uzstādīta videokamera, kas turpmāk ļaus Valsts vides dienests ekspertiem vēl rūpīgāk sekot līdzi tam, lai akmeņogļu pārkraušanas laikā tiktu darīts viss iespējamais ogļu putēšanas mazināšanai. Videokamerā sekos līdzi tam, kā notiek kravu pārkraušana, piemēram, vai greiferis tiek vai netiek laists kuģa rūmē, cik tālu tiek laists, vai netiek atvērts pārāk strauji, kas var izraisīt putēšanu.





Ostā strādājošie uzņēmumi aizvadītajos gados ir būtiski pilnīgojuši tehnikās iespējas, daudz ieguldījuši darbinieku apmācībā, lai ostas termināļu darbs iespējami mazāk ietekmētu dzīves kvalitāti visiem šeit dzīvojošajiem un strādājošajiem.



## RĪGAS BRĪVOSTAS FLOTE VENTSPILS OSTĀ IZMĒGINA PELDOŠO DRONU

Rīgas brīvostas flote Ventspils ostā strādāja ar savu jauno, Latvijā pirmo bezpilota dziļummērījumu peldlīdzekli jeb peldošo dronu. Ventspilī drons veica zemūdens un virsūdens 3D skenēšanu, lai izvērtētu kuģošanas drošību ostā.

## “STAR LEGEND” VIESOJAS VENTSPILĪ



Ventspils brīvostā ienāca kompānijas “WindStar Cruises” kuģis “Star Legend”. Visi 293 “Star Legend” pasažieri bija starptautiskā riteņbraukšanas kruīza “Baltic Sea Cycling Cruise” dalībnieki, kuri katrā ostā dodas velobraucienos. “Star Legend” pietauvo-

jās pie “Noord Natie Ventspils Terminals” piestātnes.

## KRUĪZA KUĢI APMEKLĒ LIEPĀJAS OSTU



21. jūlija rītā jau otro reizi Liepājas ostā ienāca iespaidīgais kruīza kuģis “Seven Seas Splendor”, kas pirms tam ceļotājus iepazīstināja ar Vāciju, Zviedriju, Poliju un Lietuvu. Nākamā vieta, kur piestās 2020. gadā būvētais milzis, būs Igaunijas galvaspilsēta Tallina.

Pateicoties Liepājas SEZ pārvaldes aktīvam darbam, popularizējot Liepāju kā vienu no interesantiem kruīzu galamērķiem, Liepājas ostā vizītes piesaka kruīza kuģi. Tā, piemēram, 17. jūlijā ostā ienāca kuģis “Balmoral”, kas ar 667 pasažieriem kruīzu sāka Edinburgā, Lielbritānijā, un kruīza laikā piestāja septiņās pilsētās. Liepājā kruīza pasažieriem tika piedāvāta plaša programma – gan nesteidzīga pastaiga pa pilsētu, gan iespēja iepazīt novada kultūrvēsturisko mantojumu un doties



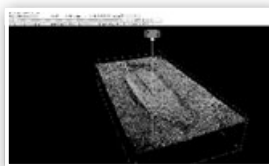
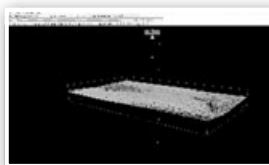


uz Rucavu. LSEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis uzsvēra, ka ir prieks sagaidīt Liepājas ostā kārtējo kruīza kuģi, kas attaisnojis ieguldīto darbu, bet gandarījums ir arī par pasažieru ieinteresētību iepazīt Liepāju un doties ekskursijās. Tika ievērota arī tradīcija: kruīza kuģim "Balmoral" pirmo reizi ienākot Liepājas ostā, kuģa kapteinis uzņēma Liepājas SEZ pārvaldnieku, lai apmainītos ar piemiņas zīmēm.

## HIDROGRĀFI ATROD KOKA KUĢU VRAKU FRAGMENTUS

Veicot plānotos mērījumus Rīgas jūras līcī netālu no Daugavgrīvas pludmales, Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfi atklāja vairākus slikti saglabājušos koka kuģu vraku fragmentus.

Mērījumi tika veikti ar hidrogrāfijas kuteri "Sonārs". Veicot mērījumus, līdz šim neapzinātu kuģu vraku atliekas un atlūzas gan Baltijas jūrā gan Rīgas līcī izdodas atklāt diezgan bieži. Konkrētie vraku fragmenti ir zīmīgi ar to, ka tās ir vairāku koka kuģu atliekas relatīvi nelielā platībā.



## KRIEVIJAS IZRAISĪTAIS KARŠ UKRAINĀ IETEKMĒ JAHTU SEZONU

Portāls *liepājniekiem.lv* raksta, ka līdz augusta vidum Liepājas jahtu ostā apkalpoti aptuveni 140 viesu peldlīdzekļu, gandrīz tikpat, cik pērn, kad bija spēkā dažādi Covid-19 ierobežojumi. Šovasar visbiežāk Liepājā piestājušas jahtas no Vācijas, Lietuvas, Somijas un Polijas. "Samērā maz jahtu šovasar ir no Polijas. Normālā sezonā šeit piestāj 60 līdz 70 poļu jahtu," saka Liepājas jahtu ostas vadītājs K. Kints.

Viņš norāda, ka problēmas iemesls ir Kaļiņingradas reģions, jo Krievijas raisītā kara dēļ Ukrainā Polijas Aizsardzības ministrija tautiešus brīdinājusi nekuģot Krievijas ekonomiskās zonas ūdeņos. Līdz ar to burātājiem, lai izvairītos no Kaļiņingradas apgabala, jāmet liels līkums.

"Jau maija beigās manījām, ka liela daļa vācu jahtu, kas parasti peldēja pa mūsu piekrasti, izvēlējās doties gar Zviedrijas krastu līdz Somijai. Tagad, raugoties no poļu un vācu jahtotāju perspektīvas, mēs no tuvākās ostas faktiski esam kļuvuši par tālāko. Pieļauju, ka Klaipēdai šīs situācijas dēļ klājas ja ne sliktāk, tad līdzīgi kā mums.





Tomēr tas nenozīmē, ka mūsu jahtu ostas piestātnes stāvētu tukšas – tās veiksmīgi aizņēmuši vietējo peldlīdzekļu saimnieki. Tāpat kanālmalā būtiski paplašinājies tūristu vizināšanas piedāvājums.”

### **SĀKTA DZIĻJŪRAS KARTĒŠANA LATVIJAS PIEKRASTĒ**



Augustā izpētes darbus Baltijas jūras Latvijas piekrastē uzsāka Klaipēdas Universitātes zinātniskās izpētes kuģis “Mintis”, kas veic dziļjūras kartēšanu, lai palīdzētu zinātnieku grupai detalizēti izpētīt ES nozīmes īpaši aizsargājamos jūras biotopus – smilts un akmeņu sēkļus jūrā.

“Dinamiskā jūras vide un zemūdens ainava Latvijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā mums vēl ir noslēpums. Jaunu un precīzu ģeotelpisko datu ieguve ir ļoti svarīga, lai nodrošinātu Baltijas jūras vērtību aizsardzību. Gada nogalē mēs saņemsim jūras izpētes teritoriju jaunākos ģeotelpiskos datus. Sadarbība ar universitātēm un zinātniskajiem institūtiem ir svarīgs ieguldījums bioloģiskās daudzveidības saglabāšanā. Kuģa “Mintis” speciālisti darbus veic kopā ar Latvijas Hidroekoloģijas institūta pētniekiem,” uzsver Dabas aizsardzības pārvaldes ģenerāldirektors Andrejs Svilāns.

Projekta izpētes teritorijās Klaipēdas Universitātes zinātniskās izpētes kuģis “Mintis” veic virsmas nogulumu akustiskās kartēšanas pētījumus ar daudzstaru atbalss un sānu skenēšanas lokatoru. Pamatojoties uz kartēšanas pētījumiem dziļjūrā, tiks sagatavotas batimetriskās kartes un karte ar klasificētiem virsmas nogulumu slāņiem. Darbus veiks desmit līdz sešdesmit metru dziļumā.

Šī ir viena no Dabas aizsardzības pārvaldes projekta LIFE REEF aktivitātēm, ko īsteno saskaņā ar trīspusēju līgumu starp Dabas aizsardzības pārvaldi, Klaipēdas Universitāti un Latvijas Hidroekoloģijas institūtu. LIFE REEF jeb “Jūras aizsargājamo biotopu izpēte un nepieciešamā aizsardzības stāvokļa noteikšana Latvijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā” pārvalde īsteno kā vadošais partneris sadarbībā ar Pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātnisko institūtu “BIOR” un Latvijas Hidroekoloģijas institūtu.

### **TRIM BALTIJAS JŪRAS AIZSARGĀJAMĀM TERITORIJĀM JAUNI NOSAUKUMI**

Projekta LIFE REEF ietvaros padziļināti tiek pētītas trīs teritorijas, lai tās iekļautu aizsargājamo jūras teritoriju tīklā. Pateicoties sabiedrības iesaistei, šīs teritorijas ieguvušas jaunus nosaukumus – Zēģelnieku sēkļi, Alku sēklis un Papes kalva.



Lielākā no jaunveidojamām teritorijām ir Zēģelnieku sēkli pie Ventspils. Nosaukuma autors iedvesmojies no Viļņa Miltera vārdnīcas “Dundznik valad”, kur skaidrota Dundagas apkaimes un vietējo iedzīvotāju valoda.



Pāvilostai tuvo teritoriju turpmāk sauks par Alku sēkli. Nosaukumu ieteica pieredzējusi ornitoloģe, jo šajā teritorijā sastopami melnie alki, kas gandrīz visu laiku pavada ūdenī, ķer zivis, tīra spalvas un guļ, bet krastā iznāk tikai vairošanās periodā.

Trešā teritorija, kas atrodas Liepājas tuvumā, turpmāk tiks saukta par Papes kalvi, jo dziļjūras teritorijas dati liecina, ka gultne bagātīgi klāta ar akmeņiem un akmeņu krājumiem.

Latvijā šobrīd ir septiņas aizsargājamās jūras teritorijas: Nida – Pērkone, Irbes šaurums, Akmensrags, Rīgas līča rietumu piekraste, Selga uz rietumiem un Tūjas, Vitrupe – Tūja un Ainaži – Salacgrīva.

## NOTIKUMI. SEPTEMBRIS – OKTOBRIS

### PASTIPRINĀS MILITĀRĀS UN IZLŪKOŠANAS AKTIVITĀTES BALTIJAS JŪRĀ

Reaģējot uz mērķtiecīgi radītajiem “Nord Stream” gāzes vadu bojājumiem, Apvienoto reaģēšanas spēku dalībvalstu aizsardzības ministri tiešsaistes sanāksmē vienojās par militāro un izlūkošanas aktivitāšu pastiprināšanu Baltijas jūrā. Sanāksmē ministri apsprieda katras valsts gūto izlūkinformāciju par notikušajiem gāzes vadu bojājumiem, kā arī vienojās atbalstīt Dānijas, Zviedrijas un Vācijas varasiestādes to uzsāktajās izmeklēšanās. Apvienotie reaģēšanas spēki (JEF) ir 2015. gada 30. novembrī dibināts sadarbības formāts, ko dibinājusi Lielbritānija, Dānija, Igaunija, Latvija, Lietuva, Nīderlande un Norvēģija. 2017. gadā iniciatīvai pievienojās Somija un Zviedrija, bet 2021. gada aprīlī Islande.

### STARPTAUTISKAJĀS ZINĀTNISKAJĀS KONFERENCĒS DISKUTĒ PAR JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBU

Liepājas Jūrniecības koledža (LJK) sadarbībā ar Lietuvas Jūras akadēmiju (Lietuvas aukštoji jūreivystēs mokykla, LAJM) no 14. līdz 16. septembrim organizēja starptautiskas zinātniskās konferences Liepājā un Klaipēdā, kurās tika apspriestas tādas tēmas kā “Jauniešu piesaiste jūrniecības nozarei”, “Atšķirības starp Latvijas un Ķīnas izglītības sistēmām”, “Skolotāja personības nozīme mācību procesā”, “Kuģa virsnieku





kvalifikācija: apstiprinātā izglītība un profesionālās prasības” u.c.

Apkopojot rezultātus, LJK direktora biroja vadītāja, vadošā projektu speciāliste J. Zalomova norādīja, ka tā bija iespēja tikties ar jūrniecības nozares speciālistiem, iepazīt un salīdzināt inovatīvas iespējas izglītībā un, piedaloties debates, gūt

ieskatu nākotnes tendencēs.

Konference “Moduļu sistēmas priekšrocības mūsdienu izglītībā” organizēta ESF programmas “Nodrošināt labāku pārvaldību augstākās izglītības iestādēs” projekta “Labākas pārvaldības nodrošināšana Liepājas Jūrniecības koledžā” ietvaros.

## NOTIKUMI. NOVEMBRIS – DECEMBRIS

### VALSTS PREZIDENTS EGILS LEVITS PIEDALĀS COP27



Valsts prezidents Egils Levits 7. un 8. novembrī piedalījās ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām konferences 27. sesijas (COP27) atklāšanā. Savā uzrunā prezidents aicināja dalībvalstis mērķtiecīgāk plānot un ieviest pasākumus, kas ļautu savlaicīgi izpildīt Parīzes nolīgumā paredzētās saistības – ierobežot globālo sasilšanu zem

2°C un īpaši ģeopolitisko notikumu kontekstā paātrināt atteikšanos no dabasgāzes, pārejot uz atjaunīgajiem resursiem.

COP27 laikā Valsts prezidents piedalījās arī diskusijā par enerģētikas nākotni un klimata izglītību un aizvadija vairākas divpusējas tikšanās.

### KĀRTĒJĀ ZIEMAS NAVIGĀCIJA LATVIJAS OSTĀS

Saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem ziemas navigācija visās Latvijas ostās sākas 15. decembrī un beidzas 15. aprīlī. Ziemas navigācija nozīmē, ka kuģu īpašniekiem ir pienākums šajā laikā sagatavot kuģus drošai kuģošanai pie negatīvām gaisa temperatūrām. Uz kuģa jābūt nodrošinātam aprīkojumam kuģa korpusa atbrīvošanai no apledējuma. Lēmumu par ziemas navigācijas uzsākšanu ostās pieņem ostu kapteiņi, balstoties uz reālo situāciju.

### “SAULES GRAŽA” UZVAR IZSOLĒ PAR SAULES PARKA IZVEIDI SPILVES PĻAVĀS

Rīgas brīvostas pārvaldei piederošajās Spilves pļavās saules enerģijas parku par vairāk nekā 90 miljoniem eiro veidos Lietuvas saules parku attīstītāja “Saules





Graža", kas pēc 92 veiktiem solījumiem tika atzīta par uzvarētāju. Rīgas brīvostas pārvaldes rīkotajā izsolē par teritorijas nomas tiesībām saules enerģijas parka attīstīšanai Spilves plavās piedalījās trīs starptautiskas kompānijas. Pēc līguma noslēgšanas izsoles uzvarētājam turpmāko piecu gadu laikā 176,9 hektāru lielā platībā būs jāveic saules parka un sadales infrastruktūras attīstība. Pēc Rīgas brīvostas pārvaldes aplēsēm, investīcijas parka izveidei pārsniegs 90 miljonus eiro.

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps: "Saules parka attīstība ļaus mums attīstīties divos virzienos. Pirmkārt, tā ir pieejama zaļā elektroenerģija, ko varēs izmantot kā ostas uzņēmumi, tā arī citi uzņēmumi pilsētā, kā rezultātā ostas infrastruktūra kļūs zaļāka un klimatneitrālāka. Otrkārt, saules parka attīstība un zaļās enerģijas pieejamība ostas uzņēmumiem ļaus attīstīt arī citus inovatīvus alternatīvās enerģijas projektus, tostarp saistībā ar ūdeņraža ražošanu, uzglabāšanu un izmantošanas ostas un pilsētas vajadzībām. Treškārt, kas ir ne mazāk būtiski, šādi projekti ļauj turpināt virzību uz enerģētiskās neatkarības mērķu sasniegšanu."

## **RĪGAS OSTA IZVIRZĪJUSI MĒRĶI KĻŪT PAR LĪDERI ŪDEŅRAŽA TEHNOLOĢIJU ATTĪSTĪBĀ**

Sekojojot kuģošanas nozares dekarbonizācijas un Eiropas Komisijas noteiktajiem klimata mērķiem, Rīgas brīvosta aktīvi iesaistījusies dažādās iniciatīvās, kas saistītas ar vietēja mēroga un pārrobežu ūdeņraža kopienu jeb ieleju attīstību.

"Esam izvirzījuši mērķi uzņemties līderību ūdeņraža tehnoloģiju lietošanā, pilotēšanā, kā arī reālu dzīvotspējīgu risinājumu ieviešanā Rīgas ostā, tostarp saistībā ar dažāda iekšējā transporta nodrošināšanu, lokomotīvu un apkalpes kuģu darbināšanu, nodrošināt labus nosacījumus, lai nākotnē ostā attīstītos visa infrastruktūra, kas spēj apkalpot starptautiskus kuģus, kuri darbojas ar šo un citām alternatīvām degvielām. Tas ir nākamais solis, lai Rīgas osta virzītos uz mērķi kļūt par tehnoloģiju inovāciju centru, citiem vārdiem, mēs attīstām jauno Spilves industriālo parku, kur ne tikai atradīsies ražošanas un loģistikas infrastruktūra, bet arī tiks īstenota viedo tehnoloģiju attīstība," uzsver Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps.

Speciālisti ir pārliecināti, ka jau tuvākajā laikā tieši ūdeņradis kļūs par vienu no dekarbonizētās ekonomikas pamatelementiem. Šī joma ir ieguvusi īpašu aktualitāti Eiropā un Eiropas Savienībā līdz ar Eiropas Zaļā kursa apstiprināšanu un Eiropas Savienības Ūdeņraža stratēģijas pieņemšanu 2020. gada jūlijā. Līdz ar Krievijas sāktu karu Ukrainā šis jautājums ir materializējies kā "RePowerEU" plāns, kura mērķis ir mazināt Eiropas ekonomikas atkarību no Krievijas fosilā kurināmā piegādēm, veicinot alternatīva kurināmā un degvielas ražošanu, energoefektivitātes un energotaupības pasākumus līdz ar būtiski palielinātiem Eiropā saražotā un importētā ilgtspējīgā ūdeņraža apjomiem.



## **“WT TERMINAL” SAŅĒM APBALVOJUMU KĀ SOCIĀLI ATBILDĪGĀKAIS DARBA DEVĒJS TRANSPORTA NOZARĒ**



“WT Terminal” valdes loceklis Andis Bunkšis (no kreisās), Latvijas darba devēju konfederācijas prezidents Andris Bite, Latvijas Darba devēju konfederācijas ģenerāldirektore Līgas Meņģelšone.

Latvijas Darba devēju konfederācija (LDDK) jau septīto reizi apbalvoja uzņēmīgākos un sociāli atbildīgākos darba devējus, kas veicina uzņēmējdarbības attīstību Latvijā, un Gada balvas ceremonijā 2022. gada 15. novembrī Prezidenta pilī pasniedza balvas un godināja balvu ieguvējus. Pēc rūpīgas atlases SIA “WT Terminal” bija nominēts kā viens no labākajiem darba devējiem transporta nozarē 2022. gadā. Transporta nozarē bija nominēti “WT Terminal”, “Parex brokeru sistēma” un “Kurbads un Co”.

## **GODĀ TIEK TURĒTA KOMANDKAPTEIŅA HUGO LEGZDIŅA PIEMIŅA**



8. decembrī Lēdurgas kapos notika komandkapteiņa Hugo Legzdiņa tradicionālais piemiņas pasākums, kurā piedalījās bijušais Jūras spēku un Nacionālo bruņoto spēku komandieris viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots un Jūras spēku pārstāvji, jūrniecības nozares pārstāvji, H. Legzdiņa skolnieks kapteinis Kārlis Seskis un komandkapteiņa ģimenes locekļi.

Hugo Legzdiņš (dzimis 1903. gada 7. decembrī, miris 2004. gada 20. jūlijā) bija Latvijas Jūras spēku virsnieks, Latvijas pirmās zemūdenes “Ronis” komandieris (1940—1941), vēlāk — pedagogs jūrniecības mācību iestādēs.■



## TIEK RISINĀTAS BALTIJAS GĀZES APGĀDES PROBLĒMAS

Premjerministrs Krišjānis Kariņš norādījis, ka koalīcijā ir vienprātība, ka Latvijai iespējami drīzākā laikā jāatsakās no Krievijas dabasgāzes piegādēm neatkarīgi no tā, kā lems citas valstis un arī Eiropas Savienība. Baltijas valstu enerģētikas neatkarības nodrošināšanai ir nepieciešams vēl viens sašķidrinātās gāzes (LNG) terminālis. Starp tā atrašanās vietām ir minēti Paldiski Igaunijā, Skulte, Rīga, papildu terminālis Klaipēdā un vēl citi varianti. Pēc Kariņa teiktā, patlaban ir trīs dabasgāzes piegādes ceļi: pa cauruļvadu no Krievijas, pa cauruļvadu no Klaipēdas LNG termināļa, kā arī pa Polijas – Lietuvas starpsavienojumu. Pašlaik Latvijai aptuveni 90% dabasgāzes tiek piegādāti no Krievijas, ap 10% no Klaipēdas LNG termināļa.



Ekonomikas ministrs Jānis Vitenbergs pauda viedokli, ka Latvijai vajadzētu iesaistīties, jo, viņaprāt, tā ir vienīgā iespēja uzsākt sašķidrinātās gāzes piegādes jau 2022. gada rudenī.

“Ir daudz runāts par to, ka nepieciešams vēl viens terminālis reģionā, un šī ir vienīgā iespēja sākt reālu darbību,” sacīja Vitenbergs. “Tāpat tiks piedāvāta arī iespēja turpināt attīstīt sašķidrinātās gāzes termināļa projektu tepat Latvijā, kurš pēc tam varētu būt attīstīts sadarbībā ar Igauniju un Somiju. Esot vizītē ASV, bija virkne augsta līmeņa tikšanās ar partneriem, un ir kā minimums trīs dažādi piedāvājumi no uzņēmējiem, neslēpšu, ka Skulte ir viens no tiem,” atzina ministrs.

Vērtējot iespējamās izmaksas sašķidrinātās gāzes termināļiem, Vitenbergs norādīja, ka Igaunijas piedāvājums Paldisku termināļa attīstīšanā ir tāds, ka katra



iespējamā Skultes gāzes termināļa mets.



no iesaistītajām valstīm izmaksas sedz procentuāli iepriekšējā gadā patērētajam gāzes apjomam. "Latvijai no šī reģiona patēriņš varētu būt ap trešdaļu, taču konkrētu summu nosaukt vēl nevaram, jo Igaunijas kolēģis, privātais attīstītājs, vēl runā ar potenciālajiem investoriem par prāmja nomu," skaidroja Vitenbergs.

AS "Skulte LNG Terminal" ģenerāldirektors Renārs Miķelsons, runājot par iespējamajām termināļa celtniecības izmaksām, uzsvēris, ka LNG terminālis pie Skultes ostas varētu izmaksāt aptuveni 120 miljonus eiro, kas ir par 20 miljoniem vairāk, nekā bija aprēķināts iepriekš, jo pieaugušas izejmateriālu cenas, bet termināli, ātrākais, varētu uzbūvēt 2023. gadā. ■

## BALTIJAS VALSTIS VAIRĀK NEKĀ DESMIT GADUS NESPĒJA VIENOTIES PAR VIENA REĢIONĀLA TERMINĀĻA BŪVNICĪBU

Jau iepriekš veiktā pētījumā par piemērotāko LNG termināļa celtniecības vietu Latvijā tikusi atzīta Rīga.

Vairāk nekā desmit gadus gan politiķu, gan ekspertu vidū aktīvi apsprietas ieceres par alternatīvām gāzes piegādēm Baltijas reģionam un Somijai, un kā ātrākais ceļš alternatīvo piegāžu nodrošināšanai minēta reģionālā gāzes termināļa izveide kādā no četru valstu ostām. Gatavību līdzfinansēt šo projektu puda Eiropas Komisija. Sākotnēji par perspektīvāko vietu termināļa izveidei minēta Rīgas osta. Kā galvenie argumenti par labu šai izvēlei minēts Inčukalna pazemes gāzes krātuves tuvums, vēsturiski attīstītā gāzes pārvades infrastruktūra un ģeogrāfiskais novietojums.

Atbalstu reģionālā termināļa izveidei Latvijā solīja Lietuva, bet lielākās problēmas bijušas ar Igauniju. Valstīm nespējot vienoties, par vidutāju pieaicināta EK. Tās noalgotie konsultanti pretēji Latvijas cerībām kā perspektīvāko termināļa celtniecības vietu ieteica Somu līča piekrasti Igaunijā vai Somijā. Tikmēr Lietuva 2014. gada beigās Klaipēdas ostā jau bija pabeigusi savu termināli, kas sāka darboties 2015. gada beigās.

Iepriekš Baltijas valstis par viena reģionāla termināļa būvniecību nav spējušas vienoties, Lietuva savu uzbūvēja viena pati, par ko patērētāji spiesti maksāt sava veida OIK. Cerams, ka šoreiz kopēji risinājumi tiks atrasti. ■



# SAVU PELDĒJUMU SĀCIS OJĀRA STIMBĀNA KUGIS "TĀLBRAUCĒJA KAPTEIŅA ATMIŅAS"

**2022. gada 14. oktobrī Rīgas brīvdostas pārvaldes telpās notika tālbraucēja kapteiņa Ojāra Stimbāna grāmatas "Tālbraucēja kapteiņa atmiņas" atvēršanas svētki. Pirms grāmatas izdošanas kapteiņa atmiņas 2000. gadā 36 turpinājumos ieraudzīja dienasgaismu Jēkabpils laikrakstā "Brīvā Daugava", un tas bija tikai likumsakarīgi, ka tieši šeit tika publicēts novadnieka dzīves stāsts, jo Krustpils pagasta Daugavpils ir O. Stimbāna dzimtā puse. Arī kapteiņa atmiņu tālākais ceļš ir ļoti loģisks. 2020. gada 26. oktobrī Latvijas Jurnieciņas savienība saņēma bandroli, kuras sūtītājs bija Ojāra Stimbāna brālēns Uldis Zemzars.**



Bijušais LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters grāmatas atvēršanas svētkos sacīja: "Saņemot tik vērtīgu sūtījumu, nevarēja piejaut domu, ka to varētu atstāt bez ievēribas vai nolikt pie malas, bija skaidrs, ka šis atmiņu stāsts ir jāpublicē, jo tā ir laikmeta liecība bez izskaistinājumiem un personīgo nopelnu izcelšanas.

Kā parasti mēdz būt, viss sākas no pirmās kustības un iniciatīvas. Vispirms jau paldies Ojāra Stimbāna radiem, viņa brālēnam Uldim Zemzaram, kurš šo darbu nogādāja līdz Jurnieciņas savienībai, un ļoti labi, ka LJS valde bez iebildumiem rada risinājumu. Paldies Robertam Gailītim, kurš šo darbu vispirms palaida aprītē digitālā formātā, un visi interesenti to tagad var izlasīt LJS mājas lapā. Tāpat liela pateicība kapteinim Ēvaldam Grāmatniekam,



Antons Vjaters.



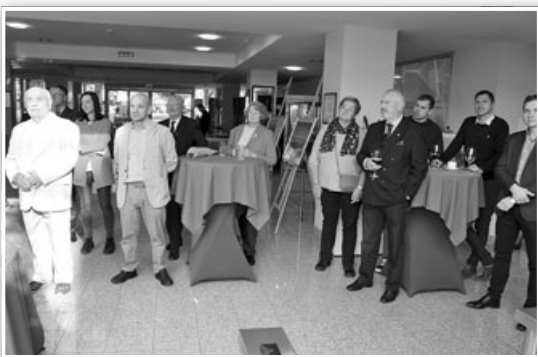
## NOTIKUMI LATVIJĀ UN PASAULĒ



Roberts Gailītis un Ansis Zeltiņš grāmatas atvēršanas svētkos.



Ansis Zeltiņš un Roberts Gailītis sveic Karīnu Stimbāni ar tēva grāmatas iznākšanu.



Ojāra Stimbāna grāmatas atvēršana Rīgas brīvostas pārvaldē.

pēckara paaudzes jūrnīeku visai traģisko likteņu liecības, jo liela daļa no Ojāra Stimbāna un Ēvalda Grāmatnieka kursa biedriem padomju režīma ideoloģijas dēļ tālāk par Rīgas jūras līci tā arī netika. Pateicoties tālbraucēja kapteiņa Ēvalda Grāmatnieka iniciatīvai un ieguldītajam lielajam darbam, papildinot Stimbāna atmiņas ar arhīva dokumentiem un foto materiāliem, labā iecere par grāmatas izdošanu ir īstenota, un mūsu jūrnīecības vēsture kļuvusi bagātāka."



Karīna Stimbāne un Uldis Zemzars.

kurš kļuva par grāmatas redaktoru un atrada sponsorus, lai grāmatu varētu nodrukāt. Arī pats Ēvalds Grāmatnieks ir izdevis savu atmiņu stāstījumu grāmatā "Ziemeļu kapteiņa stāsti" krievu un latviešu valodā. Abas šīs grāmatas ļauj iepazīt Latvijas jūrnīecības vēsturi, un tās ir veselas

vēsture kļuvusi bagātāka."

LJS valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis, uzrunājot klātesošos, izteica pateicību visiem, kuri atbalstīja grāmatas izdošanu, un bija gandarīts, ka arī uz grāmatas atvēršanas pasākumu



kopā pulcējušies dažādu paaudžu jurnieciņas nozares ļaudis. “Energijas apmaiņa ir ļoti svētīga, un tieši šādos pasākumos jau arī rodas mums visiem tik ļoti svarīgais jurnieciņas gars un visiem tik vajadzīgā kopības sajūta,” uzsvēra Roberts. Savukārt mājas saimnieks Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš uzsvēra, ka grāmata ir vērtība, un ir ļoti svarīgi, lai Latvijas jurnieciņas vēsturē vairāk tiek ierakstītas šādas lieciņas.

“Šodien tiešām ir liela diena, jo iznākusi grāmata, kurā varam lasīt mana tēva atmiņas. Esmu uzaugusi ar kapteiņa stāstiem, jo tēvs bija liels stāstītājs, kuram tiešām patika to darīt. Liela daļa no viņa stāstiem grāmatā nav iegājusi, bet manās atmiņās tas viss ir saglabājies. Rakstīt atmiņas radu saietā tēvu iedrošināja viņa brālis un brālēns, jo stāstītais paliek tikai kā mutvārdu lieciņa, kas ar laiku no atmiņas var pagaist, bet pavisam cita lieta ir drukāts vārds, kas tiek ierakstīts vēsturē,” teica Ojāra Stimbāna meita Karīna Stimbāne.

“Ojārs Stimbāns ir mans brālēns, mēs nesam tikušies visai bieži, jo dažādi bija mūsu dzīves un darba ceļi, bet kā

vienu no neaizmirstamām mūsu tikšanās reizēm atceros 1999. gada jūliju, kad Stimbānu ģimene pie sevis Krustpils Daugavsalā rīkoja mūsu kuplās dzimtas salidojumu, un mēs ar Ojāru kā sendienās apskāvāmies.

2000. gadā Ojārs Jēkabpils avīzē “Brīvā Daugava” daudz turpinājumos publicēja savas “Tālbraucēja kapteiņa atmiņas”. Kā stāsta vietējie, interese



Ansis Zeltiņš (no kreisās), Artūrs Brokovskis-Vaivods, Jānis Džeriņš un Kristaps Lūkins.



Karīna Stimbāne, Artūrs Brokovskis-Vaivods, Uldis Zemzars un Antons Vjaters.



## NOTIKUMI LATVIJĀ UN PASAULĒ

bijusi tik liela, ka ar nepacietību tika gaidīti turpinājumi. Tagad esmu gandarīts, ka iznākusi grāmata un neies zudībā laikmeta liecības un tas, ko piedziņojis viens no *jūras vilkiem*. Paldies Latvijas Jūrniecības savienībai, personīgi Antonam Vjateram un Robertam Gailītim, paldies Ēvaldam Grāmatniekam un visiem, kas finansiāli atbalstīja grāmatas izdošanu,” sacīja Uldis Zemzars.



Uldis Zemzars un Ojārs Stimbāns Zemņicku dzimtas salidojumā Krustpils saliņā. 1999. gads.

Savu atmiņu stāstu Ojārs Stimbāns pa-beidz šādi: “2000. gada 8. jūlijā noskatījos Jūras svētku svinības Rīgas pasažieru ostas rajonā. Pavizinājāmie ar upju kuģīti “Jelgava” pa Daugavu, parādīju savām dāmām ledlauzi “Varma” no iekšpuses un ārpusē. Šie tad arī bija mani pēdējie Jūras svētki, atrodoties ar jūru saistītā amatā. Saska-

ņā ar satiksmes ministra Anatolija Gorbunova rīkojumu pēc 1. jūlija Latvijas Jūras administrācija tika reorganizēta un visi Latvijas kapteiņu dienesti nodoti ostu pārvaldēm. Rīgas ostas pārvaldnieks Loginovs mūs, pensionārus, pieņemt darbā nevēlējās, un tad nu nekas cits neatlika, kā šūt ciet to jūras maisu un nest mājās. Tādā veidā 2000. gada 14. septembrī aizgāju no darba beztermiņa atvaļinājumā. Un laikam tā arī vajadzēja, jo apzinājos, ka beidzot varēšu piepildīt savu mūža sapni – uzbūvēt pirtīņu un tajā pērties, cik gribēsies, zvejot zivtiņas un audzēt puķītes tik ilgi, cik Dieviņš atļaus.”

Ojāram Stimbānam bija lemts dzīvot līdz 2001. gada 25. novembrim. Viņš aizgāja 72 gadu vecumā, bet viņa grāmata “Tālbraucēja kapteiņa atmiņas” turpina stāstīt viņa atmiņas. ■

Anita Freiberga





## ATCEROTIES KOLHOZU LAIKUS

Liepājnieks Juris Kriķis vairs nepārsteidz ar vēlmi savulaik izpētīto jūrniecības un zvejniecības vēsturē atstāt nākamajām paaudzēm drukātā veidā. Nu dienasgaismu ieraudzījusi viņa ceturrtā grāmata par piekrastes un tāljūru zvejniekiem – “Lejaskurzemes zveji kopdarbībā”, ko ar Zivju fonda atbalstu izdevusi Jāņa Lapsas piemiņas biedrība. Stāsts ir par trim Liepājas apkaimes zvejnieku kop-saimniecībām – “Sarkano blāzmu”



Grāmatas autors Juris Kriķis un Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis.

Jūrmalcieņā, “Dzintarjūru” Pāvilostā un “Boļševiku” (vēlāko “Kursu”) Liepājā. Priekšvārdā laikmeta ainu Latvijas zivsaimniecībā analizējis Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vadītājs Andris Ce-kuls. Kādi tad bija Lejaskurzemes zvejnieki, viņu darba panākumi, plāns un pretplāns, par kuru pārpildi bagātīgi tika sniegti ceļojošie sarkanie karogi un darba triecienu vimpeli? To autors atklāj bezkaislīgi, balstoties tā laika sta-tistikā un pozitīvajās laikrakstu ziņās. Talkā nāk pētījumi arhīvos, bet aina tāpat rādās diezgan izkropļota, jo trieciendarba nedēļas par godu komunistu kārtē-jiem svētkiem nomaina viena otru, tikai vīri paliek tie paši, un viņu piemiņai tad arī šis stāsts. Juris Kriķis neaprobežojas tikai ar zvejas flotes un bagātīgo lomu uzskaitījumu, autors daudz labu vārdu veltījis piekrastes kultūras un izglītības darbiniekiem, atminējies Latvijas TV konkursa “Vai tu mīli jūru?” laikus, kas ne vienu vien puisī ieinteresēja kuģniecības arodiem. Tāpat no seno dienu bildēm raugās estrādes konkursa “Jūras pērle” uzvarētāji, kurus kopā pulcēja greznajā “Boļševika” kultūras namā. Nu jau atkal tas atdzimst ar vērienīgām ballēm, jo kurš vālsētājs gan nav sapņojis par dejām pārsimt metru no krasta, kur aiz lielās zāles logiem jau vilņojas Dzintarjūra. Viedais vēsturnieks atkal mūs ir pārstei-dzis, to nu gan godīgi atzīsim, un pat ja statistika liekas par sausu, lūkosimies senajos foto (to ir vairāk par simtu), kas mūs aizved pa Olafa Gūtmaņa pēdām Jūrmalcieņā, ļauj klausīties sirmā kapteiņa Haralda Lukševica stāstos Pāvilos-tā vai raudzīties tālbraucēja kapteiņa Imanta Štālberga jūras rūdītājā sejā, jo Liepājas muzeja krājums glabā pasakainas vērtības, no kurām daudzas aktīvās darbības gados vācis un apkopojis šis grāmatas autors. Vēlēsim Jurim Kriķim veselību un možu garu, jo viņa jūrniece lādē droši vien vēl paslēpta ne viena vien patinēta laikmeta liecība!■



## AR KRIŠJĀNA VALDEMĀRA PIRMO GRĀMATU ROKĀS



Sagaidot ievērojamā jaunlatvieša Krišjāņa Valdemāra (1825–1891) divsimtgadi, biedrība “Bibliokuģis “Krišjānis Valdemārs”” sadarbībā ar finansētāju “EUCOW fonds” šāgada Jūras svētkos lasītājiem nodeva atkārtotu viņa pirmās grāmatas “300 stāsti” izdevumu, šoreiz gan jaunajā ortogrāfijā. Krājumu no gotiskā šrifta mūsdienu rakstībā vēl pagājušajā rudenī paspēja sagatavot filoloģijas profesore Dace Lūse, kurai sekmīga sadarbība ar Bibliokuģi izvērtās vairāku gadu garumā. 1853. gadā, kad pirmoreiz iznāca “300 stāsti”, Valdemāram bija tikai 28 gadi, viņš mācījās Liepājas augstākajā

apriņķa skolā (ģimnāzijā), un domas par studijām Tērbatas universitātē vēl bija tikai nākotnes sapnis. Bagātais piejūras pilsētas tirgotājs Hagedorns ir Valdemāra labvēlis, viņš ziedo naudu “300 stāstu” izdošanai, grāmatiņā ir 236 lappuses un tā maksā 42 kapeikas. Cits labvēlis, ģenerālgubernators kņazs Suvorovs, palīdz grāmatu izplatīt, teikdams, ka iekasētā nauda būšot labs pamats Valdemāra studiju maksai Tērbatas universitātē. Kā grāmatas lielākā vērtība minams programmatiskais Valdemāra raksts “Vārdi par grāmatām”, kurā tiek popularizēta laicīgā literatūra, aicināts pirkt grāmatas, veidot bibliotēkas, par pamatu grāmatu krātuvju izveidei redzot vietējos skolmeistarus. “300 stāsti” vēl arvien aizrauj ar savām anekdotēm un mīklām, dzejoļu latviskojumiem un dziesmiņām, ko 19. gadsimta vidū pazina cariskās Krievijas Baltijas guberņu iedzīvotāji. Šķiet, ka pēc jancīgās “Baltijas jūras izsmelšanas biedrības” dibināšanas Ēdolē šis nu ir tas pasākums, kur Valdemārs rāda sevi kā nopietnu vīru pirms kamerālzinātņu studijām un lielajiem darbiem jūrniecības laukā.■

Gints Šimanis



# OSTA SADZĪVO AR APKAIMI: PIRMAIS AKADĒMISKAIS PĒTĪJUMS

Nevīļus var rasties it kā pamatots jautājums – kāds gan sakars Latvijas Universitātes Literatūras, folkloras un mākslas institūtam ar Rīgas brīvdostu? Ja nu vienīgi sakām, ka osta pazudinās apkaimes. Šis gadiem kultivētais blēņu stāsts atradis iemiesojumu arī uz Rīgas brīvdostas kilometriem garās dzelzsbetona bloku sienas (žoga) Flotes ielā Daugavgrīvā, kur entuziastu grupa kirilicā uzšņāpusi saukli: “Terminālis mūs visus nobeigs!” Bet kā ir īstenībā? To metušies pētīt šī LU institūta zinātnieki Guntis Vāveris, Kristīne Āboliņa, Jānis Daugavietis, Agnese Zīle-Veisberga un Agita Pusvilka redaktore Daces Bulas virsvadībā rakstu krājumā “Dzīve līdzās ostai” projektā “Dzīve līdzās ostai: ekonaratīvi, vietējā vēsture un vides aktīvisms Daugavas lejtecē”. Autori norāda, ka projekta nolūks ir pētīt cilvēka un pilsētvides attiecības ekoloģiski un sociāli jutīgā teritorijā – ostas kaimiņapkaimes, turpinot agrākos institūta pētījumus Mangaļsalas zvejnieku kopienā, vērsot interesi plašāk un aptverot vairākas Daugavas lejteces apkaimes: Bolderāju, daļēji arī Daugavgrīvu, Kundziņsalu un Vecmīlgrāvi. Grāmatas raksti kā vienots veselums piederīgi jaunam un starptautiski augošam zinātnes virzienam – vides cilvēkzinātnei (*environmental humanities*). Lai šādu pētījumu veiktu, galvenais datu avots ir cilvēki. Pie apkaimju iedzīvotājiem projekta komanda vērsusies, izmantojot dažādas pētniecības metodes – kvantitatīvas un kvalitatīvas. Lielākais cilvēku skaits sasniegts tiešsaistes socioloģiskajā aptaujā (2019. gada aprīlī – decembrī), uz kuru kopumā reaģēja 2251 interesents, anketas daļēji aizpildīja 1580, bet pilnībā – 1143 respondenti. Aptauja ietvēra 50 jautājumus, tās melnraksts tika apspriests ar apkaimju biedrībām, vaicājot pēc papildinājumiem vai labojumiem.

Ar interesi lasāmi ekspertu viedokļi. Savu skatījumu uz ostu sniedz ilgadējais brīvdostas tēla veidotājs Haralds Apogs, Mangaļsalas *iedzimtā* Džineta Innusa, arhitekts Gvido Princis, ostas pārvaldnieks Ansis Zeltniņš un vairāki citi sabiedrībā zināmi cilvēki. Vecmīlgrāvja attīstības biedrības vadītāja ģeogrāfijas skolotāja Inta Biezā saka: “Veidot labas kaimiņattiecības, nevis naidoties – tā biedrības aktīvistu raksturo sadzīvošanu ar Rīgas brīvdostu. Viņus vieno no motivē vēstījums “osta te ir bijusi vienmēr”, kas ostas darbību atzīst par būtisku daļu no apkaimes vēsturiskā mantojuma.” Pilnīgi neloģiski ir spriedumi, kas bija pirmā – osta vai pilsēta? Skaidrs, ka ap ostu Daugavas lejtecē izauga Rīga, to savulaik apkaimes iedzīvotājiem vairākkārt atgādinājis arī bijušais ostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs: “Vispirms bija osta, pēc tam tikai pilsēta!”



## NOTIKUMI LATVIJĀ UN PASAULĒ

Pētījuma autori atklāj, ka iedziļināšanās ostas problemātikā viņiem dažkārt atvērusi pilnīgi jaunu pasauli. Agnese Zile-Veisberga tā arī saka: “Dalība projektā bija pirmā pieredze vides socioloģijā un vides cilvēkzinātnē. Tas ir mans profesionālais ieguvums, jo esmu atklājusi daudz jaunu apvāršņu cilvēka un vides mijiedarbības izpētē. Tas ir arī personisks ieguvums. Savus dzīves pirmos divdesmit gadus dzīvoju līdzās ostai, kaut kur starp Rīgas Pasāžieru un Eksporta ostu. Osta – vienmēr aiz pelēka betona mūra – bija kaut kas nezināms un pat biedējošs. Tikai dažas reizes bērniībā pabiju otrpus ostas žogam, jāatzīst – bez atļaujas.” Grāmatas lielākais piensums sabiedrībai varbūt ir tieši šo baiļu no ostas pārvarēšana, priekšvara pavēršana uz šo daudziem nezināmo un pat biedējošo pasauli sev blakus, jo autori skaidri norāda – osta nav apkaimju bieds! Lai osta attīstītos, ir jābūt apkaimju pozitīvā elpa, no nīsta kaimiņa tai jāpārvēršas par draudzīgu nāburgu, protams, bez biedējošiem putekļiem, gāzēm, trokšņa un kodīgām smakām. Uzrunātie apkaimju ļaudis dalās savās emocijās, un man ļoti uzrunājošs šķita mangaļsalties Ramonas jūtu izpaudums, kas būtībā apliecina, ka šis akadēmiskais Rīgas brīvostas pētījums savu mērķi – vienot ostu ar apkaimēm, nemeklējot ienaidniekus, ir sasniedzis: “Es atceros to mirkli, kad nedzirdēju kajjas. Man tas likās tik šausmīgi. Naktī logs stāv vaļā, un tu nedzirdi kajjas! Tu dzirdi vilcienu. Man likās, ka man tas vilciens... ka es prātā sajukšu no tās vilciena skaņas. Ir pierasts, ka kajjas visapkārt ķērc, un šīs skaņas ļoti, ļoti pietrūka.”■

Gints Šimanis



## BIBLIOKUGIS UZVELK BURAS BŪRTNIEKOS

Salacgrīviešu biedrība "Bibliokugis "Krišjānis Valdemārs"" šisvasaras aktivitātes uzsāka Salacas baseinam un Vidzemei simboliskā vietā – Burtņiekos, kur arvien vēl dzīvas teiksmas par nogrimušo gaismas pili un vietējie zvejnieki nav zaudējuši prasmes audzēt un ņert slavenos Burtņieka zandartus. Skolā uz tikšanos ar dzejnieku Viku un Bibliokuga komandu bija ieradusies patiesi ieinteresēti 7. – 9. klašu skolēni, jo salacgrīviešu uzsāktais projekts "Valdemārs. Viks. Indiāņi" ir gana intriģējošs. Pirms sarunas ar Viku Bibliokuga bocmanis Gints Šīmanis jauniešiem atgādināja par vairākiem mūsu kultūrvēsturē būtiskiem notikumiem – tuvojas pirmās Latvijā dibinātās bibliotēkas piecsimtgade (2024), pirmās latviešu grāmatas piecsimtgade (2025) un mūsu pirmās latviešu pašu dibinātās bibliotēkas iniciatora un jurniecības izglītības veicinātāja Krišjāņa Valdemāra divsimtgade (2025). Šo nozīmīgo jubileju zīmē sarunu par lasīšanu un grāmatu krāšanu uzsāka Bibliokuga idejas autore Salacgrīvas bibliotēkas vadītāja Hedvīga Inese Podziņa, atzīmējot nepieciešamību visām Salacas baseina skolām un bibliotēkām apvienot spēkus – popularizēt lasīšanu, būt draugos ar drukāto vārdu, jo moderno tehnoloģiju laikā mēs nedrīkstam noniecināt grāmatu kā cilvēka izglītības un gara gaismas izaugsmes pamatu. Dzejnieks un iemīļotais bērnu grāmatu autors Viks pilnībā iejutās Indiāņa ādā,



Pirms sezonas atklāšanas Bibliokugi apmeklēja Saeimas deputāte valodniece Janīna Kursīte – drīzumā būs sarunas par piekrastniekiem. Roberta Ķipura foto.



## NOTIKUMI LATVIJĀ UN PASAULĒ



stāstot un rādot, kas ir baltais cilvēks un kas indiānis. Te nu svaru kausi nosvērās par labu indiānim kā sirdsskaidram aborigēnam, kamēr baltais cilvēks savā evolūcijā ir spējis sastrādāt daudzus un dažādus nedarbus. Viks gan šoreiz kautrējās nodungot paša sacerēto Indiāņa himnu, līdz kāds puisis



jau bija piesavinājies grāmatu ar tās notīm, lai uzmeklētu klavieres vai kādu labāku dziedātāju. Tiesa, grāmata atradās, un nākamajā tikšanās reizē droši vien sastapsim arī dūšīgākos dziedātājus. Bibliokuģa kultūrizglītojošais projekts turpināsies visu vasaru, uzrunājot meitenes un zēnus jaunsargu nometnēs Ziemeļvidzemē, motivējot lasīt grāmatas un gatavoties nākotnes arodiem, ko visnotaļ ieteicams saistīt ar jūru. To sarunā ar jauniešiem ieteica likt aiz auss zīmola “Latvietis” popularizētājs Raivis Struncens, rosinot skolēnus izcelt būtisko Burtniekos – “Vai tu zini, kādēļ es lepojos ar Burtniekiem?”, jo Salaca savu tecējumu sāk tieši no Burtnieka, nesdama seno laiku viedās domas, kas nav zaudējušas aktualitāti arī mūsdienās. Ciklu “Valdemārs. Viks. Indiāņi” atbalsta Valsts kultūrkapitāla fonds, Vidzemes plānošanas reģions un AS “Latvijas valsts meži”. ■

Gints Šimanis



# LAI SATIKTU INDIĀŅUS, IR JĀKĀPJ UZ KUĢA'

"Bibliokuģa "Krišjānis Valdemārs"" (Salacgrīva) šisvasaras ceļi bija saistīti ar indiāņiem, jo projektā "Valdemārs. Viks. Indiāņi" kopā ar dzejnieku Viktoru Kalniņu (Viku) mēs meklējam iespējas tikt pie Amerikas aborigēniem. Izrādās, ka visērtāk pie viņiem nokļūt pa jūras ceļiem – vien jāšķērso Atlantijas okeāns un jāpārvar bailes no krēslainiem mūžamežiem un indīgām čūskām. Dikļos, kur mūs laipni uzņēma aizrautīgā bibliotekāre Ieva Bukava, viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots atgādināja, ka latvieši vienmēr ir bijuši prasmīgi un drosmīgi jūrasbraucēji, tādēļ problēma ieraudzīt indiāņus nevarētu



apgrūtināt mūsu ieceres. Savukārt Viks, kuram jau daudzus gadus ir veiksmīgs kontakts ar indiāņiem, būtu labākais ceļvedis un sarunu vedējs, jo viņam patiesi ir pa kaulam pat atdzejojot indiāņu dzeju latviski. Latvijas Kara flotes 103. gadadienā viesojamies Rūjienā, kur vietvara izrādīja godu mūsu Jūras spēkiem, aicinot jauniešus domāt par ūdeņu plašumiem jau no mazotnes. Kā vislabāk atrast ceļu uz jūru? Izrādās, te lieti noder draudzība ar grāmatām, ko kopj Bibliokuģis, par ko ikvienā tikšanās reizē atgādina Salacgrīvas bibliotēkas vadītāja Hedviga Inese Podziņa. Fonda "Namejs" vasaras nometnē Gaujienā viņas dēls tālbraucējs kapteinis Raimonds Podziņš dalījās savās pārdomās – ko šobrīd



## NOTIKUMI LATVIJĀ UN PASAULĒ

nozīmē jaunam cilvēkam atrasties uz kuģa komandtiltiņa, kā jūrnieku dzīvi ietekmējusi pandēmija un cik grūti dažkārt ir tikt mājās no sava kuģa. Viņš pats uz vairākiem mēnešiem bija iestrēdzis senajā Kurzemes hercogistes kolonijā Trinidādā un Tobāgo, kur pa to laiku pat nobrieda militārs apvērsums, kam sekoja varas maiņa, un visas iestrādes mājupceļam bija jāsāk no gala. Mūsu aktivists Raivis Struncens, ko zinām kā zīmola "LATVIETIS" izveidotāju, pēc K. Valdemāra pirmās grāmatas "300 stāsti" izdošanas devies uz Portugāli, kur sākušies pasaules iekarošanas ceļi un daudzas zinātniskās ekspedīcijas, lai iepazītu turienes bibliotēkas un vērienīgās grāmatu krātuves. Tā teikt, pie saknēm – varbūt tieši no Lisabonas ved vistuvākais ceļš pie indiāņiem? Bibliokuģa vasaras ceļi vieš mūsos pārlicību. ka nospraustais kurss ir pareizs, jāturpina iesāktais ceļš, un tad kopā ar draugiem, apgūstot jūrnieka arodus, vairosim Latvijas atpazīstamību pasaulē, jo latviešos jau izsenis ir jūras gēns! ■

Gints Šimanis





# ATGRIEZIES REŅĒDĀJU FESTIVĀLS SALĀCGRĪVĀ

**Kad pār Salacgrīvu pārveļas dūmu mākonis ar kūpinātu reņģu aromu no AS "Brīvais vilnis" zivju apstrādes kompleksa tuneļkrāsnīm, lieki atgādināt, ka pilsētā Salacas krastos tuvojas tradicionālais Reņģēdāju festivāls.**

No stāvvadiem reņģes 21. maijā smēla un krastā veda ilggadējie festivāla atbalstītāji – kuivižnieki Jānis Krūmiņš un Andris Skuja, kuru dzimtas paaudžu paaudzēs saistītas ar piekrastes zveju. Andris turklāt vēl spējjis ierīkot savu gleznu izstādi Salacgrīvas bibliotēkā, neiebilstot pret nosaukumu "Ar zvejnieka zābakiem un bez molberta".



Festivāla idejas autors un satura veidotājs Dzintris Kolāts atzīst, ka šogad tiek akcentētas pavārmeistaru individuālās prasmes. "Reņģu sēta" lika trūkties pat visizsmalcinātākajām garšas kārpiņām. Kā stāsta "Reņģu sētas" saimniece Marieta Upīte- Birkenberga, tūlīt pēc desmitiem sava amata meistari ķērās pie darba, lai taptu visnotaļ eksotiski ēdieni, kuru pagatavošanai bija atvēlētas vien pāris stundu. Šefpavārs Māris Jansons, kurš iepriekš vienmēr vadījis Pavāru maču žūriju, šoreiz pats lika lietā pirms astoņiem gadiem tapušu recepti – viegli marinētas reņģītes. Viņš uzskata, ka vislabākie cilvēki esot tie, kuriem garšojot reņģes, tātad





## NOTIKUMI LATVIJĀ UN PASAULĒ



gandrīz visi tautieši. Savukārt Ināra Siliņa no Mārupes cepa reņģes marokāņu gaumē jeb “mamas” un “papas”. Tas gan prasīja uzmanību un pacietību, bet, liekot lietā eksotiskas garšvielas, viss izdevās lieliski. Kuivižniece keramiķe Dace Asne visus svētku viesus lutināja indiāņu gaumē – cepa reņģes mālos. Visiem reņģēdājiem viņa bija sagatavojusi arī pārsteigumu – savu jauno recepti “reņģe šokolādē”. Tika vārīta šokolāde, bija pat īstie produkti no Āfrikas, palmu eļļu ieskaitot. Ēdienu paraugus interesenti varēja degustēt pret nelielu ziedojumu, ko sadalīja brālīgi: puse Ukrainas atbalstam, puse – pavāru darba nodrošināšanai.

Prātnieki varēja parādīt savu erudīciju Adriana Gintera vadītajā spēlē “Ko tu zini par Salacgrīvu?”. Protams, tika baudītas Ilonas Trēziņas un Armanda Belasika gatavotās reņģu uzkodas, lai būtu spēks stāties pretī šaha lielmeistarei Danai Reizniecei Ozolai. Jā, arī vilkt virvi un uzrāpties umurkumurā, mest bumbas un dzert ātri alu miestīņa konkursā, jo šim festivālam par godu “Lembužu alus” ir radījis divas jaunas šķirnes – reņģēdāju sievu un vīru alu. Kad tas ar mēru baudīts, nostalgiskas dziesmas spēlēja pats Ēriks Loks, bet tiem, kas prasīja, vai šogad būs arī balle, Dzintris Kolāts atbildēja: “Nevelciet laiku garumā! Tikko sāks spēlēt mundrā kapela “Rikši” no Rēzeknes, metieties izlocīt kājas!”

Tā kā viens reņģu vedums bija gaidāms no rīta, bet otrs pēcpusdienā, viss notika pēc pašu dalībnieku prāta, lai varētu ielāņot laiku, kad ar svaigu reņģu spainīti mājup doties, kad tās ķīķēt, kad sāļit un cept un kad no tālienes atbraukušajiem ciemiņiem galdā celt. Šefpavārs Māris Jansons deva viedu padomu – reņģes nevajagot samocīt, jo tie, kuri mīlot reņģes, esot vislabākie cilvēki! ■

Gints Šimanis



# PIE SMILŠU PULKSTENĀ STARP SAKAS TAUTASTĒRPU UN DZELONDRĀŠU RULLI PĀVILOSTĀ

**Pāvilosta ir pilsēta, kur vēl līdz 20. gadsimta 20. gadiem ielas klāja jūrmalas smiltis un kur mazdārziņus līdz pat šai baltai dienai mēslo ar jūras brūnālgēm. Senajā Pāvilstas Loču mājā, kur vietu radis novadpētniecības muzejs, sarunājos ar muzeja vadītāju Iriņu Kurčanovu. Te vērojama jauna ekspozīcija par “kolhozu laikiem” – no šīspuses tautastērpa līdz zvejnieku kopsaimniecības “Dzintarjūra” ražojumu kārbām, ko tuvu un tālu pazina 60.–80. gados, tiesa, pagājušajā gadsimtā.**

## DIGITĀLAIS SMILŠU PULKSTENIS SKAITA LAIKU

Ienākot Iriņas izlolotajā vēstures valstībā, fonā dzirdama jūras šalkoņa un uz liela monitora redzams digitāls smilšu pulkstenis, kas rāda 100 notikumus Pāvilstā laika posmā no 1918. līdz 2018. gadam. Birstošie smilšu graudi uz ekrāna fotogrāfijās un tekstos ataino *Paulshaven* jeb Pāvilstu gadsimta griežos. 1879. gada 16. maijā Upesmuižas īpašnieks Otto fon Lilienfelds, vēlot uzbūvēt ostu, Sakas upes grīvā svinīgā ceremonijā iemūrēja Loču mājas pamatakmēni. Tajā pašā dienā iesvētīšanas ceremonijā nākamā pilsēta tika nokristīta viņa brāļa, Kurzemes gubernatora Paula fon Lilienfelda vārdā.

Pēc Otrā pasaules kara te tika izveidots zvejnieku artelis “Dzintarjūra”. No tiem laikiem Pāvilstas centrā vērojams vēsturisks vides objekts – zvejas kuģis “Dole”, kas būvēts 20. gadsimta 70. gados Rostokas (Vācijas Demokrātiskā Republika) kuģu būvētavā. Ar to pāvilstnieki zvejojuši mencas, kas nu kļuvušas par lielu retumu, bet, uzliekot uz acīm digitālās brilles, šai zvejā var doties tepat muzejā.

Tā mēs te ciemojamies – starp Sakas tautastērpu ar zili pelēkiem drellju rakstā austiem brunčiem, lielu burbuļsaktu, kas satur villaini, ar tulpēm rotātu vainagu un dzelondrāšu rulli, kas agrāk norobežoja pieeju jūrai, jo te bija PSRS rietumu robeža. Pētām bagātīgo dzintara kolekciju, nobaudām Iriņas labi nostādīnāto “dzintara šņabi” un atceramies daudzās tikšanās ar vietējiem zvejniekiem viesmīlīgajās muzeja telpās.

Būdami Pāvilstā, izjūtam novada garšu. Te nedrīkst paiet garām 2019. gada nominācijas “Kurzemes garšas meistars ar laika rūdijumu” uzvarētājam Dzintaram Zamarītim. Dzintars pārmantojis senās zivju kūpināšanas tradīcijas, un pie viņa Smilšu ielā 17 var baudīt svaigi kūpinātas zivis, kā arī pašiem iemēģināt



roku zivju kūpināšanas procesā. Pāvilstnieks šo zvejnieku tradīciju piekopj turpat 20 gadus, zivis kūpinot uz dzīvās uguns un ar alkšņa malku. Tiesa, tas, kādas zivis tiks celtas galdā, ir atkarīgs no Pāvilstas zvejnieku loma.

### **AKTĪVIE ZVEJNIEKI ĶER JŪRASGRUNDUĻUS**

Viens no piekrastes zvejiem ir runātīgais Jānis Pētermanis – pāvilstnieks, zvejnieka dēls, kurš nu arī savu jauno paudzi iemācījis mīlēt jūru un zvejnieka arodu. Viņš atklāj, ka šajos laikos visiem piekrastniekiem iztikšanu nodrošina invazīvais apaļais jūrasgrundulis – nelūgtais viesis no dienvidu jūrām, kas te ievazāts ar kuģu balasta ūdeņiem. Pārējās zivis esot tikai tāda piezveja hobija un izdzīvošanas līmenī. Lai kaut ko nopelnītu, ir jāiet citos darbos, un tad par sensāciju vairs nav uzskatāms statistikas fakts, ka starp piekrastniekiem ir reģistrēti tikai trīs pilna laika zvejnieki.

Jāņa Pētermaņa zvejnieku saimniecība “Kaija” darbojas kopš 90. gadu vidus, un iešanai jūrā viņam reģistrēti divi kuģīši – viens vienpadsmit, otrs astoņarpus metrus garš. Nozvejotās zivis ģimene pati kūpina un pārdod, arī Liepājas Pētertirgū viņiem bijis savs stends “Pāvilstas zivis”, bet nu tas vairs neatmaksājas – ar katru gadu zivju kļūst mazāk, cenas ceļas, pārdot kļūst arvien grūtāk.

Laikā, kad mencu zveju aizliegusi Eiropas Savienība, Jānis Pētermanis ir gana kritisks, un to viņš pauž arī žurnālistiem: “Rudenī kādreiz visu laiku ķērām mencas, tagad bakstāmies. Mencai un butei kvalitāte rudenī ir laba, bet zivju ir maz. Kas mums ir? Trīs zivis Baltijas jūrā – bute, menca, reņģe. Bet cilvēki grib nopirkt arī lasi. Reņģu pēdējos gados piekrastē ir ļoti maz salīdzinājumā ar to, kā bija pirms desmit gadiem. Kāpēc reņģe nepienāk pie krasta, neviens nevar izskaidrot. Viss mainās. Ziemā ķeram Baltijas lasi, tas sāksies janvārī un ilgs līdz aprīlim. Taimiņi viens otrs ieskrēja tiklos septembrī, oktobrī. Bet ne jau desmitiem vai simtiem. Taimiņš nāk tad, kad tu viņu nevari noķert, daba visu ir sakārtojusi.

Zandartus var uz vienas rokas pirkstiem saskaitīt. Zuši parādījušies mazliet vairāk nekā pirms dažiem gadiem, tos ķeram ar āķiem un murdiem vasarā, vismaz dabūjam tos redzēt. Katrā gadalaikā sava zveja. Iepriekšējos gados arī vimbas bija labas, asari. Pirms pāris gadiem un arī pagājušogad asarus varēja sazvejot tīri sakarīgi. Bet šis ir īpatnējs gads. Šogad vēl nekas labs nav parādījies. Ko varam gribēt no zivīm, ja arī paši no laika apstākļiem vairs neko nesaprotam. Bet tā ir bijis arī senāk – vienu gadu ir, otru nav. Ar to jāmācās sadzīvot.” (Nora Driķe “Novadi zaļo”; 13. 10. 2020).

Pāvilstas zvejniecības vēsture ir ļoti daudzšķautņaina. Kultūras apskatniece Aina Rozeniece laikraksta “Latvijas Vēstnesis” 1999. gada 9. decembra numurā raksta: “Kapteiņi Haraldu Lukševicu un zvejniekus Jāzepu Skudru un Krišu Pētermani pirmoreiz ieraudzīju Rīgā Elitas Viliamas gleznotajos portretos. Valsts svētku priekšvakarā māksliniece tos atveda uz Pāvilstu, kur tika atklāta viņas



personālizstāde. Elita Viliama saka, ka šajā Kurzemes mazpilsētā varot gleznot tik labi kā nekur citur pasaulē. Cilvēki te dzīvojot apbrīnojamā saskaņā ar dabu, ar savu lielo jūru, baltajām kāpu smiltīm un sāļajiem jūras vējiem. Šī Pāvilostā viņai bijusi jau ceturta vasara, un pa šo laiku viņa te kļuvusi kā savs cilvēks. Tālab arī jūras vīru portreti nav nekādi momentuzņēmumi. Tajos jaužami likteņi, raksturi, domas un darbi.”

## “DZINTARJŪRAS” LAIKI – ZELTA LAIKI

Zvejnieku kopsaimniecības “Dzintarjūra” augšupejas un spēka gadi ir Haralds Lukševica jaunības un brieduma laiks. Atšķirībā no četriem brāļiem Skudrām, kas ar jūru saistīti vairākās paaudzēs, viņi ar Krišu Pētermani nāk no zemniekiem. Kapteinis Lukševics atceras: “Tēvs bija kā uzburts uz zemes darbiem. Domāju – tas nu gan nav priekš manis! Sāku apgūt jūras zinības. Pabeidzu kuģu vadītāju un stūrmaņu kursus un, kad “Dzintarjūra” ap 1950. gadu tika pie pirmajiem zvejas kuģiem, kļuva par kapteini. Septiņpadsmit gadus nogāju jūrā, līdz sabeidzu muguru un bija jāpaliek krastā. Tie Pāvilostai bija labi gadi. Daudz kas tika uzcelts, cilvēki strādāja ar lielu entuziasmu. Kad jūrā vairs nevarēju iet, kļuva par zvejnieku kultūras dzīves vadītāju. Mums bija vareni kori, deju pulciņi un dažādi ansambļi. Zvejnieku dienas sarīkojumos dažkārt piedalījās pat 25 kolektīvi no vairākiem rajoniem, tos jau varēja salīdzināt ar mazajiem Dziesmu svētkiem. Vērtīgs bija skolēnu konkurss “Vai tu mīli jūru?”, kur bērni apguva zivju vēršanas un pakošanas, tīklu lāpšanas, kuģa kursa noteikšanas un jūrnieku mezglu siešanas iemaņas.”



No 1988. līdz 1991. gadam Haralds Lukševics bija Pāvilostas ostas pārzinis, bet kopš kapteiņdienesta izveides – ostas kapteinis. Sarakstījis grāmatu "Pāvilosta laiku lokos", kas enciklopēdiski vēsta par jauko mazpilsētu Sakas krastos. 2020. gada 1. oktobrī Haralds Lukševics kopā ar dažādu paaudžu pārstāvjiem kā tobrīd vecākais pilsētnieks (88 gadi) Simtgades parkā iestādījis sarkano ozolu, ierokot zemē arī vēstījumu nākamajām pāvilostnieku dzīves turpinātājām – pavarda kūrējām un dzimtu sargātājām. Haraldu Lukševicu te dēvē par "kapteini pēc būtības", un viņš patiesi ir leģendāra personība, ierakstīta "Tautas saimes grāmatā" Latvijas simtgadē.

### **KAD ATKAL NĀKS KRISTAPSONA LAIKI?**

Tā nu ir sanācis, ka pēc administratīvi teritoriālās reformas Pāvilostas pašvaldības galvgalī vairs neieraugām labi pazīstamo Uldi Kristapsonu, kurš kopš 2001. gada godprātīgi pildījis pilsētas domes priekšsēdētāja pienākumus, rūpējies par ostas attīstību un vietējo zvejnieku dzīvotspēju, bijis rosinošs paraugs paša dēlam Edgaram Eduardam un citiem vietējiem jauniešiem, iepazīt un iemīlēt jūru, dzimto krastu un zvejnieku arodu.

Līdzīgi kā Nīcas novada mērs Agris Petermanis, arī Uldis Kristapsons bija ievēlēts no iedzīvotāju apvienībām, nevis partijām. Jaunajā Dienvidkurzemes novadā nu būs jaiztieks bez šiem ilggadējiem un pieredzējušajiem pašvaldību vadītājiem, kuri partijās nestājas, tātad kandidēt pašvaldību vēlēšanās vairs nav tiesīgi. Uldis ir skaudrs: "Ar visu šo reģionālo reformu es neredzu jēgu kandidēt. Tas ir politisks pasūtījums, un man nav vēlēšanās tajā piedalīties. Esmu vadījis divdesmit gadu, jau pietiek. Visam savs laiks." (LSM, 04. 06. 2021.)

Uldis Kristapsons aizvadītos divdesmit gadus patiesi bijis rūpīgs un gādīgs saimnieks – cilvēks laikā un vietā. Risinot katras viensētas un katra pāvilostnieka dzīves iespējas, viņš akcentējis: "Ir pašvaldības, kurās daudzi bērni dzīvo viensētās. Piemēram, Pāvilostā, kas ir trešais mazapdzīvotākais novads Latvijā, bērnus ved ar sešiem autobusiem, kas brauc tiem pakaļ četru kilometru attālumā no lielceļa. Jāņem vērā, ka novads 46 kilometru garumā robežojas ar jūru, līdz ar to nevaram piesaistīt skolēnus no visām pusēm, kā to var darīt citi novadi. Šāda likumošana gan izmaksā dārgi, toties bērni uz skolu tiek atvesti." (LV, 13. 10. 2015.)

Ulda pārraudzībā noticis arī vērienīgākais Pāvilostas ostas rekonstrukcijas projekts kopš tās izbūves 1878. gadā – mola rekonstrukcija un pagarināšana, kas izmaksāja 2,9 miljonus eiro. Toreizējais satiksmes ministrs Uldis Augulis: "Esmu gandarīts par Pāvilostas ostas attīstību, un ir prieks, ka Latvijā arī mazajām ostām ir tik lieli plāni un stratēģisks nākotnes redzējums. Tieši Pāvilosta ir vienīgā Latvijas mazā osta atklātās Baltijas jūras piekrastē un nozīmīgs jahtu ostu tīkla dalībnieks starp Liepāju, Ventspili un Gotlandi ar Eiropas līmeņa viesjahtu servisa infrastruktūru."



Un patiesi – Pāvilostas moli ir iecienīta pastaigu vieta gan vietējiem iedzīvotājiem, gan pilsētas viesiem. Pāvilostas jaunā promenāde savienojas ar Ziemeļu molu, un no 200 metru garās promenādes pastaigu var turpināt pa vairāk nekā 300 metru garo molu, kur tā daļa vēl ir saglabājusies vēsturiskajā akmeņu krājumā. Savukārt Dienvidu mols ir garāks, un, atgriežoties no pastaigas, izveicīgākajiem ir iespēja uzkāpt atjaunotajā Armijas tornī un palūkoties uz pilsētu no putna lidojuma.

Ejot pa jebkuru Pāvilostas ielu, jūs nonāksit jūras malā. Saka, ka Pāvilostā ir visvairāk saulaino dienu gadā. Tātad te ir īstā vieta Latvijā, kur baudīt vasaru – sauļoties, peldēties, apbrīnot 19. gadsimta beigās būvēto molu, apskatīt Jūrakmeni – lielāko akmeni Kurzemes piekrastē, mieloties ar lieliskajām kūpinātajām butēm, piedzerot Užavas alu, vai stilīgajā kafejnīcā “Laiva” baudīt tasi lieliskas itāliešu kafijas. Jā, Pāvilosta patiesi ir paradīzes stūrītis radošiem cilvēkiem, nevis maza smilšana pērle, bet gan saulains dzintara grauds pie Dienvidkurzemes novada krūtīm.■

Gints Šimanis



# SAULKRASTU “ZVEJNIEKU APMETNE” TURPINA PIEKRASTNIEKU KOPDARBĪBAS TRADĪCIJAS

**Publicists un fotogrāfs Mārtiņš Sams 1932. gadā rakstīja: “Latviešu zvejnieku sabiedriskā dzīve un kopdarbība ir tikpat veca cik viņu arods. Jūras zvejniecība bez kopdarbības nav domājama. Kopdarbības šūniņa ir vienas laivas zvejnieki ar vecāko – stūrmani. Motorlaiva apvieno jau lielāku grupu. Tā veidojas zvejnieku kopdarbība uz jūras. Šai darbā, t.i. zvejā, katrs dalībnieks piedalās ar savu daļu.”**

## KAD JAUNIE UZDOD TONI

Iebraucot Saulkrastos no Lilastes puses, prātā neviļus nāk zvejnieku saimniecības “Silzviedri” īpašnieka Edgara Zviedra vārdi: “Var teikt – zivis nav tik liels deficīts kā paši zvejnieki.”

Pats Edgars ir gana aktīvs un mutīgs piekrastes zvejnieks jau septītajā paaudzē, un viņš uzskata, ka par zvejnieku ir jāpiedzimst. 2018. gada vasarā Edgars atzinās, ka nozvejotos asarus lielākoties pārdodot Igaunijā, jo pie mums pēc tiem neesot pieprasījuma. (Viena kundzīte man nesen Skultes tirgū iečukstēja, ka viņai tie asari riebjuoties – liela ķēpa zvīņojot, un kur tad vēl tās daudzās asakas!) Arī pēc laivām Edgars braucot pie igauņiem, kur tās būvē piejūras ciemā Pērnavas liča otrā malā. Laivu meistars sacījis, ka neviena viņa būvētā laiva neesot apgāzusies, un Edgars ir gatavs tam piekrist: “Tā laiva tiešām ir neapgāzama, ja nepārsniedz kravnesību.” Vasaras mēnešos viņš jūrā nemaz neejot, jo, ieliekot tīklus, pabarojot tikai roņus. Tā pēdējos divdesmit gadus ir piekrastnieku lielākā problēma: “Ieraugot murdā no desmit kilogramu smaga laša pāri palikušo asti un galvu, ir skumji un pārņem dusmas.”

Edgars Saulkrastu “Zvejnieku apmetnē” ir jaunākais un enerģiskākais. Institūta “BIOR” pētnieki no Somijas institūta bija atveduši roņu atbaidīšanas ierīces ar ultraskaņu, bet roņi pēc nedēļas pie tām jau bija pieraduši. Edgars savā laivā izmēģinājis Rīgas Tehniskajā universitātē konstruēto paplašinātas funkcionalitātes lieljaudas zemūdens akustisko raidītāju roņu atbaidīšanai no zvejas rīkiem. Testēšanas laikā pie ieslēgtas iekārtas mirdos nebija atrasts neviens ronis. Ieslēdzot akustisko raidītāju, roņi turējās ap 500 metru attālumā,





bet pēc izslēgšanas atkal nākuši klāt zvejas rīkiem. Edgars tomēr plinti krūmos nemet, un Saulkrastu "Zvejnieku apmetnē" dzimst arvien jaunas idejas, kā tikt galā ar roņiem.

## **GUDRĪBA UN PIEREDZE PIEKRASSTNIEKUS NEATSTĀJ**

"Kad laši nāk uz nārstu, roņi visu laiku sēž turpat," neapskaužamo situāciju iezīmē cits saulkraštnieks – zvejnieku saimniecības "Zītari Plus" īpašnieks zvejnieks Valdis Līdums, uzskatāmi raksturojot bieži redzamo ainu: "Murds ūdenī, viens ronis murdam labajā pusē, otrs – kreisajā, vēl divi sēž augšā un skatās. Tur jau lasis nevar tikt iekšā!"

Valdis par reņģu nozveju nesūdzas, pavasaros galvenokārt zvejojot asarus, taču ar lucīšiem gan esot skumji – tie gadu no gada kļūstot arvien švakāki. Atpūtniekiem tiekot arī pa kādai vimbai un butei. Projektā "Zivju sezona. Gaidām ciemos – mums ir zivis!" Valdis Līdums piedāvā Lilastes un Pabažu pusē nozvejotās zivis. Produkciju galvenokārt realizē pārstrādātājiem un ēdināšanas uzņēmumiem. Iepriekš sazinoties, zivis varot iegādāties arī ikviens vietējais iedzīvotājs vai Saulkrastu puses viesis.

Valda tēvs bijis zvejnieku kopsaimniecības "Zvejnieks" valdes priekšsēdētājs. Tālbraucēju kapteini Ilmāru Līdumu zināja visā Latvijā. Zvejniekciema vidusskola un kultūras nams, pateicoties ievērojamās latviešu arhitektes Martas Staņas projektiem, kurus īstenoja Ilmāra vīri, ir spēcīgi arhitektoniski akcenti arī mūsdienās. Valdis savu jūras mīlestību savulaik nostiprinājis Zvejniekciema vidusskolā, kur tālredzīgi un gudri vietējie jaunieši bija aicināti pilnīgoties Latvijas Televīzijas konkursā "Vai tu mīli jūru?". To pēdējās desmitgadēs aizstājis Latvijas Jūrniecības savienības un sadarbības partneru organizētais konkurss "Enkurs", aicinot skolu jauniešus uz Latvijas Jūras akadēmiju vai Liepājas Jūrniecības koledžu.

Valda Līduma saimniecībā ir divi reņģu stāvvasi, vairāki zivju murdi un divpadsmit tikli. Zvejniekciemā tagad esot palikušas vairs tikai trīs četras zvejnieku saimniecības un, protams, vārds ciema nosaukumā. Viņš pats reņģes nododot SIA "Varita" – lielākajam šīspuses rūpnieciskās zvejas uzņēmumam.

Jānis Garklāvs Saulkrastu "Zvejnieku apmetnē" ir cienījams vīrs – zvejo, kūpina, tur zivju kiosku, ņemas pa mežiem, jo jūra ne vienmēr ir tik dāsna. Viņš ir arī sabiedriskais vides inspektors. Jānis iet jūras zvejā un piedāvā iegādāties Lilastes pusē zvejotas zivis. Produkciju pārstrādā un tirgo kioskā Saulkrastos, kā arī realizē pārstrādātājiem un ēdināšanas uzņēmumiem. Iepriekš sazinoties, zivis var iegādāties arī ikviens vietējais iedzīvotājs vai novada viesis.

Turpat netālu, Saulkrastu otrā galā, Skultes ostā, Aģes upes grīvā, piekraštnieki ir kā etnogrāfiskais materiāls. Piestātnē sastapts, uz dzīvi optimistiski raugās arī Normunds Grūbe, zvejnieks ceturtajā paudzē. Un tā – no Inčupes līdz Aģei piekraštnieki turas, jo citādāk dzīvot viņi neprot.



## BEZ KOPDARBĪBAS NAV ZVEJNICĪBAS

Mūsdienās lieti der ielūkoties Mārtiņa Sama publicistiskajā aprakstā "Latviešu jūras zvejnieki" (1932).

"Latviešu zvejnieki sākuši organizēties jau senos laikos. 1928. gada novembrī 525 gadu darbības atceri svinēja Rīgas zvejniecības biedrība. Apvienības pirmie statūti ("šragas") izstrādāti 1403. gadā. Viņos noteikta Rīgas zvejnieku brālības iekārta. Uzglabājušies brālības amatpersonu saraksti. 1700. gadā Rīgas zvejniekiem piešķirta sevišķa vieta aiz Rīgas pilsētas vaļņa. Par sevišķiem nopelniem viņiem dotas brīvzvejas tiesības un atļauts darīt alu pašu vajadzībām. Ar laiku zvejnieku amata privilēģija – vienīgiem zvejojot, uzpirkt un pārdod zivis Rīgas tirgū – iznīkst. Amata biedru skaits sarūk, un kara sākumā apvienībā bija reģistrētas tikai sešas zvejlaivas. Tagad biedrībai kuplis biedru skaits.

Kopš seniem laikiem latviešu zvejnieki sadevušies kopā t.s. "zvejnieku draudzēs", kas izveidojušās uz ieraduma tiesību pamata un daudzās vietās pastāv vēl tagad. T. Ore "Dienas Lapas" etnogrāfiskā pielikumā raksta, ka šādas draudzes pilnīgi izveidojušās pie Mangaļsalas zvejniekiem. 48 zvejnieki lašu ķeršanai sadevušies četrās draudzēs. Katrai draudzēi piederējis viens vads, zvejnieku būda un liela jūras laiva – kārba. Katrā draudzē divi stūrmaņi. Vienam piederējusi virsvadība draudzē. Otrs bija t.s. "lencmanis", kuram vajadzēja stāvēt pie vada āmja (vada kule, ķesele) un raudzīties, lai tas pareizi nāk ārā. Katrs vada draudzes loceklis devis savu vada daļu – listi, stūrmanis vēl t.s. audoķus – vada gabalus līdzās āmim. Par zivīm ieņemto naudu svētdienas rītā nolikuši draudzes kasē, ar divām atslēgām. Vienu glabājis kases vīrs, otru vecākais stūrmanis. Naudu laiku pa laikam t.s. "dieliņos" sadalījuši draudzes locekļiem. Stūrmanis saņēmis pusotras daļas. Sējas pagasta astoņi zvejnieki bija sabiedrojušies vienā vada draudzē. Viņi paši gāja zvejā, kamēr citās vietās saimnieki sūtīja puišus un meitas. Stūrmanis saņēma sevišķu atlīdzību – procentuālu. Pabažu pagasta zvejnieki sadevušies četrās draudzēs (kārbās), Carnikavas – trijās.

Zvejnieks Skuja (Salacgrīvā) raksta par zvejnieku draudzēm ("Zv. Vēstn. 1929. g. 10. nr.): "Reņģu vads sastāvēja no astoņām "cilvēka daļām". Vada saimei bija viena liela laiva un vadu daļas. "Vecais" (stūrmanis) bija laivas vadītājs un noteicējs par zvejas gaitu. "Vada taisītājs" airēja mazo laivu un, kad vadu iemeta jūrā, brauca līdz to atbrīvot no ķērājiem. Otru mazo laivu airēja divi cilvēki – "virsējā spārna vilcēji". Lielo laivu airēja trīs spēcīgākie vīri. Zēns un meita izmeta treiliņus (vada striķus) un vada apakšējās auklas. Vadu izmeta stipri izstiepta pakava veidā. Vilkšanai kārtīgi noritot, loms pēc trīs stundām nonāca malā. Kulē sagāja 60–80 pūru reņģu, gadījās lomi arī līdz 600 pūru. Par vada zvejas tiesību maksāja gadā 25 rbļ. rentes." A. Bandrēvičs ("Zvejnieku un jūrnieku tautas dziesmas") raksta par Ragaciema zvejnieku draudzi, kas pastāv no astoņiem līdz piecpadsmit biedriem vada un murdu zvejai.



Peļņu izdala pēc tīklu skaita un citām zvejas lietām. Divas daļas saņem vīrs ar zābakiem, vienu daļu – katrs tīkls, sievietē, kas pienes ēdienu, palīdz sakailēt, uzvērt reņģes, stūrmanis par reņģu novešanu malā mazā laivā. Tāpat vienu daļu saņem zirgs, kas palīdz laivu iedzīt jūrā un uzvilkt krastā, savas daļas laiva un citas darba lietas, arī kailis – vada striķis.

Plašākā skaitā zvejniecības biedrības sākušas nodibināties 20. g.s. sākumā. Pasaules kara laikā nodibinājās Baltijas zvejniecības centrālbiedrība, kas kara apstākļu dēļ nepaguva darboties. Vācu okupācijas vara monopolizēja zvejniecību un piespiedu kārtā apvienoja visus zvejniekus organizācijās ("Innung") ar ieceltu priekšniecību. Šīs apvienības pieradināja zvejniekus pie plašākas kopdarbības. 1919. gada dec. 14 zvejnieku b-bu delegāti nodibināja Rīgā Latvijas zvejniecības b-bu savienību, kuras biedreņu skaits no 20 biedrībām darbības sākumā pieaudzis uz 60. Savienība dzen dziļu un plašu kopdarbības un kultūras vagu zvejniecības laukā un darbojusies visus gadus vienoti un saskaņoti."■

Gints Šimanis



# ZVEJNIEKU SĪKSTUMS UN PĀAUDŽU PĒCTECĪBA: LĪBIEŠU KRASTS MŪS "ŠAPURINA" ŠAI VASARAI

**Libiešu krasta nozīme Latvijas zivsaimniecības kultūrvēstures lappusēs nepārprotami ierakstāma ar lielo burtu un uz palikšanu. Sīkstā turēšanās liesajā piejūras smilšu zemē ir pat dziļi simboliska – aizcirsti un nīdēti, liegti jūrai un robežsargu skrupulozi uzraudzīti, libieši nekad un nevienam nav padevušies, ja nu vienīgi latviešos asimilējušies. Tālbraucējs kapteinis Visvaldis Feldmanis no Kolkasraga man savulaik teica: "Lībietis es piedzimu Saunagā, un kā lībietis es aiziešu Kolkasragā." Viņa un citu libiešu – mūsu mundro zvejnieku – piemiņai būs šis stāsts.**

## CEĻOTĀJU DIENAS IEDVESMO VASARAI

Libiešu krasta kā kultūrvēsturiskas teritorijas pārraudzība nodota Slīteres nacionālā parka administrācijas ziņā. Ik gadu, sākoties vasarai, tā organizē Slīteres ceļotāju dienas, kam bijām aktīvi liecinieki 4. un 5. jūnijā. Tas arī Slīteres nacionālā parka gada nozīmīgākais pasākums, kas šoreiz izskanēja ar moto "Dārgumus meklējot". Kā vēstīja parka administrācija, "dabas un kultūrvēstures dārgumus būs iespēja atklāt īpašās dabas izziņas aktivitātēs – putnu, tauriņu, ūdensdzīvnieku, jūras piekrastes iemītnieku vērošanā un pētišanā, kā arī īsākos un garākos dabas un libiešu kultūrmantojuma izziņas pārgājienos un aktivitātēs." Šim nolūkam tika izveidota īpaša dārgumu karte, iekļaujot tajā 46 punktus, kuros varēja atklāt dažnedažādus nacionālā parka dārgumus. Visos šajā dārgumu kartē iekļautajos punktos bija jāatmin kāda mīkla vai jāizpilda noteikts uzdevums. Desmit čaklākajiem mīklu un uzdevumu risinātājiem tika īpašas ceļotāju dienu balvas.

Aizraujoši likās arī īpašie videovēstījumi – 18 ceļotāju dienu dabas takās, torņos, dabas un kultūrvēstures objektos bija ierakstīti stāsti, kuros redzējām dabas ekspertus Vilni Skuju un Rūtu Abaju, libiešu kultūrmantojuma zinātnājus Teiksmu Pobusi, Edgaru Milleru un Dženetu Marinsku, gidī Lienīti Iesalnieci un SIA "Kolkasrags" vadītāju Jāni Dambīti. Protams, viņus satikt ikdienā ir liela veiksmē, jo šie viedie tāspuses cilvēki bieži vien mums paver tādas libiešu dzīves lappuses, ka nūdien jāatzīst – dārgumi ir atrasti!



Lībiešu tautas nams Mazirbē šogad piedāvā kultūrmantojuma izziņu "Lībiešu kultūrzīmes Lībiešu krastā". Šī tik nozīmīgā celtnie atklāta 1939. gada 6. augustā, un, kā zinām, katru gadu augusta pirmajā sestdienā Mazirbē sabrauc tuvi un tāli ciemiņi uz tradicionālajiem Lībiešu svētkiem. Plāksne pie tautas nama ieejas vēsta: "Šo namu ir lībieši cēluši par savas Tēvzemes Latvijas un ar savu radu tautu somu, igauņu un ungāru palīdzību."

Ēka ir valsts nozīmes arhitektūras piemineklis, tajā iekārtota etnogrāfiskā istaba ar seno priekšmetu kolekciju. Lībiešu tautas namā regulāri notiek izstādes un kultūras pasākumi, vasaras sezonā darbojas kafejnīca Ziemeļkurzemes gastronomisko baudu cienītājiem.

## ZVEJI IET JŪRSKOLĀ UN LAIVAS UZVELK KĀPĀS

Īsts pārsteigums Slīteres ceļotāju dienās bija Mazirbes Muzejklēts apmeklējums. Turpat sākas arī pārgājiens "Pa līvu takām" kopā ar lībiešu kultūras un vēstures zinātāju Edgaru Milleru. Viņš interesentus veda arī uz rakstos tik daudz minēto Mazirbes laivu kapsētu, par kuru Rimants Ziedonis savā grāmatā "Jūras zemē Latvijā" teicis: "Tūrisma ceļvežos minētā Mazirbes laivu kapsēta nemaz kā kapsēta neesot bijusi domāta. Kad sarkanie militaristi noteikuši, lai aizvāc laivas no jūras krasta, lībiešu zvejnieki tās pārvilkusi pāri kāpai priedēs, cerot, ka pēc kāda laiciņa jau varēs atkal ar tām zvejot. Tas laiciņš ievilcies tik ilgs, ka laivām izauguši koki cauri."

Kultūrvēsturniece Baiba Šuvcāne savā enciklopēdiskajā pētījumā "Lībiešu krasts. No Ovišiem līdz Melnsilam" atzīst: "Mazirbes laivu kapsēta ir kā skaudrs atgādinājums par to, kas notiek ar lietām, ja tās vairs nepilda savu uzdevumu.



Tāpēc varbūt Mazirbes nākotnē labi iederētos Igaunijas un Latvijas prezidentu vizija valsts vizītes laikā – te vajadzētu ierīkot jahtu ostu! Tepat pāri ir Sāmsala, varētu atjaunoties tradicionālie abu pušu sakari. Pasaule ienāktu Mazirbē.”

Šo Igaunijas prezidenta Tomasa Hendrika Ilvesa un Latvijas prezidenta Andra Bērziņa Libiešu krasta apmeklējumu 2012. gada 7. jūnijā atceros itin labi, jo kopā ar operatoru Gunti Feldmani bijām klāt un filmējām sižetu raidījumam “Latvi, brauciet jūriņā!”. Toreiz Kolkasragā tālbraucējs kapteinis Visvaldis Feldmanis, abu valstu prezidentiem nododot savu dāvinājumu – grāmatu “Latvijas bākas”, teica: “Katram cilvēkam dzīvē ir jābūt bākai. Kā gaismas avotam, uz kuru mums visiem tiekties. Man tāda ir Kolka.”

Zinātāji teic, ka okupācijas gados libiešu tautas namā robežsargu ģenerāļi rīkojuši rautus, jo tur viņi bijuši nostāk no vietējo acīm nekā Kolkā. Savukārt Mazirbes vecajā jūrskolā, kur vēl arvien reizēm spokojas tā dibinātāja Krišjāņa Valdemāra gars, okupanti bijuši saudzīgi – aizejot pat atstājuši podiņu krāsnis. Par vēlāko gan atbildība jāuzņemas valsts neatkarības atjaunotājiem. Baiba Šuvcāne konstatē: “Mazirbē jūrskolai uzcēla sarkanu ķieģeļu divstāvu ēku. Apakšējā stāvā dzīvoja skolotāji, augšējā bija iekārtotas klases un dzīvoja jūrskolnieki. Tā bija ļoti nozīmīga mācību iestāde Libiešu jūrmalā. Mācības bija bez maksas un notika dzimtajā valodā. Liela daļa jūrskolas audzēkņu ieguva tuvbraucēju stūrmaņu diplomu un kuģoja tepat Latvijas piekrastē, bet daudzi kļuva par tālbraucēju stūrmaņiem, kapteiņiem, izbraukāja pasaules jūras. Latvijas brīvvalsts laikā Mazirbes bijušās jūrskolas ēkā darbojās pamatskola, bet padomju varas gados tur atradās PSRS armijas postenis, tā saucamā “zastava”. Mūsdienās Mazirbes jūrskolas ēka stāv pamesta un pamazām iet postā.”

### **PEPINĀTAS LESTES UN ĪSTA CIGORIŅU KAFIJA**

Slīteres ceļotāju dienu programmā bija ietverts senās libiešu sētas “Branki” un muzeja “Stūriši” apmeklējums, kur atkal acis priecēja senlietu kolekcija. Te ciemiņiem galdā cēla bukstiņputru – īsti kurzemniecisku pavalgu, kas, šķiet, nācis no pašiem aizlaikiem. Pēc tās krūzēs tika lieta tradicionālā cigoriņu kafija, kuras garša un aroms bija īsts pārsteigums nostalgiskā noskaņā. Laiks doties tālāk, lai baudītu zivis, kas ir šī krasta ļaužu meistarstiķis. “Lestes smeķis” – ar tik intriģējošu pieteikumu šovasar mūs atkal priecē Andris Antmanis savos Pitraga “Krogos”. “Krogu” saimnieks Andris Antmanis ir libiešu izcelsmes, viņa dzimta nāk no Melnsila un Kolkas puses, bet Pitragā dzīvo jau sestā paaudze. Andris jau turpat 30 gadus kūpina zivis, un doma nodarboties ar šāda veida uzņēmējdarbību viņiem ģimenē radās pašiem. 2012. gadā Andris sāka nodarboties ar tūristu uzņemšanu – klusā meža ielokā uzcēla brīvdienu namu un izveidoja kempinga laukumu. Tad “Krogos” blakus zivju kūpināšanai nāca klāt savdabīgs objekts – libiešu žogi. Tos viņš bija iecerējis celt savas saimniecības vajadzībām, bet, tūristu mudināts, iesāktajam pievērsās daudz nopietnāk. No



dēlišiem un mietiņiem, no zariem un resniem stabiem posmu pa posmam triju gadu laikā "Krogu" māju saimnieks pats savām rokām izveidoja 27 senā lībiešu jūrmalas žoga paraugus. Andra veidotais žogs ir vienīgais tāds objekts Latvijā. Tagad tūristi pie viņa brauc ne tikai baudīt zivju kūpināšanu, bet arī novērtēt lībiešu žogus. 2015. gadā Andris Antmanis par lībiešu žogu izveidi saņēma atzinību – kultūras zīmi "Latviskais mantojums" par lībiešu krasta kultūrvides saglabāšanu un daudzinašanu.

"Ziemā Pitragā ir tā patukšāk un klusāk. Cits citu ikdienā neredzam, bet zinām, ka esam. Taču vasarā gan nejūtam, ka šeit būtu normale, jo putekļi no ceļa nenosēžas," tā par savu ciemu saka Andris Antmanis.

## GADSIMTA PROJEKTS KOLKAS CENTRĀ

Lībiešu saieta nams Kolkā, kas atklāts salīdzinoši nesen – 2019. gada martā, piedāvā ieskatu Ziemeļkurzemes lībiešu kultūrā, tradicionālajās nodarbēs, valodas skanējumā un kultūrvēsturiskajā mantojumā. Ar digitālo tehnoloģiju palīdzību mūsdienīgā veidā atainota lībiešu kultūra ne tikai kā unikāla vēstures liecība, bet arī kā mūsdienu Latvijas kultūras sastāvdaļa, izceļot Ziemeļkurzemes lībiešu kultūras vēstures spilgtākos brīžus. Projekta īstenošanas gaitā izveidota ekspozīcija, kur apmeklētājiem, atverot plaknē iestrādātas durvis, tiek ļauts iedziļināties saturā vairākos līmeņos, pakāpeniski "atverot" piekļuvi Lībiešu krastam un lībiskajai identitātei.

Konkursā "Eksporta un inovācijas balva" kategorijā "Eksportspējīgākais jaunais tūrisma produkts" Lībiešu saieta nams Kolkā starp 52 finālistiem 2021. gadā ieguva godpilno trešo vietu. Līdz šai godalgai iets mērķtiecīgi, un, kā uzsvēra biedrības "Ziemeļkurzemes biznesa asociācija" koordinatore un projektu vadītāja Gunta Abaja, bijušā Kolkas pagasta pārvaldnieka Alda Pinkena spēja ticēt savam sapnim, spēja nenovirzīties no mērķa un nenolaist rokas, neskatoties ne uz kādiem šķēršļiem, kas gadījās ceļā, ļāva pabeigt šo gadsimta projektu toreizējā Dundagas novadā. Arī konkursā "Latvijas būvniecības gada balva 2018" nominācijā "Koka būve" ēka "Pastnieki", kur atrodas saieta nams, ieguva trešo vietu. Pirmajā darbības gadā, pirms pandēmijas, "Pastniekos" ļaudis pulcējušies vairāk nekā 40 dažādi pasākumi. Arī šovasar mūs gaida aizraujošs notikumu kalendārs, tādēļ ceļā uz Kolkasragu nepabrauksim garām Lībiešu saieta namam ciema centrā.

## UZ BĀKU PA ŠLĪTERES DABAS TAKU

Šlīteres nacionālais parks un Šlīteres bāka. Tomēr dažādi nosaukumi, kas prasa skaidrojumu. Kopš 1849. gada Šlīteres bāka slejas Zilo kalnu kraujas malā un joprojām kalpo par orientieri kuģiem, kas šķērso Irbes šaurumu Baltijas jūrā. Šī ir vienīgā bāka Latvijā, kas atrodas nevis jūras mūsdienu krastā, bet tās senkrastā piecus kilometrus no ūdens līnijas. Uzkāpjot bākas piektajā stāvā,



## NOTIKUMI LATVIJĀ UN PASAULĒ

nonākam nepilnu 100 metru augstumā virs jūras līmeņa. Skaidrā laikā no šī skatu punkta var redzēt Irbes bākas torni, kā arī Irbenes radiolokatora šķīvi un Miķeļbāku. Tieši pie bākas ir sākums daudzsološajai Šlīteres dabas takai, kas skrupulozi aprakstīta vietnē "Dodies.lv".

Kad izstaigāta dabas taka, varam doties atpakaļ Kolkas virzienā. Tā pievilina zivju gardummīļus, un arī Rimants Ziedonis savulaik nav varējis turēties pretim šim kārdinājumam: "Kolkā vēl zivju smaržas un smakas var atrast. Kolkas zvejnieki vienmēr varējuši ķert zivis gan Lielajā, gan Mazajā jūrā. Te vienmēr bijušas labas bušu vietas. Uz Ziemeļkurzemes piekrasti butes zvejot lielā skaitā braukuši arī no tālākiem zvejnieku ciemiem. Atbraucēji te apmetušies pagaidu mītnēs, dūmnamos veselām ģimenēm. Dundagas muiža par to iekasējusi naudiņu, kā tagad privātpašnieki par saviem maksas dīķiem un ezeriem. Zvejnieki te īpaši meistarīgi gatavojuši lestes, auksti kūpinātas butes, kuras var ilgāk glabāt. Tādas dabūju nogaršot pie Sīkraga zvejnieka Viļa Priedes. Otrs, ko Dundagas piekrastes zvejnieki dūšīgi zvejojuši, ir reņģes. Zvejnieki zinājuši vismaz deviņu paveidu reņģes: lielgalvainās reņģes, tukšvēdera reņģes, mazās dzeltenās reņģes, rudens reņģes, ledus reņģes, sīkās reņģes, nārsta reņģes, ievu reņģes un rudzu reņģes. Piemēram, pēdējās tā sauktas, jo bijušas nozvejojamas rudzu pļaujas laikā jūlija beigās." Lai mums visiem saulaina vasara un reņģes kaut vai līdz Ziemassvētkiem!■

Gints Šimanis





# ŠPROTES UZVARAS GĀJIENS – NO CARA GALMA LĪDZ EIROPAS SAVIENĪBAS NAMDURVĪM

**Latvijas krastā brētliņu kūpināšanai ir senas tradīcijas. Jau vairāk nekā 100 gadu “Rīgas šprotes eļļā” pārliecinoši iekarojušas vietu mūsu ēdienkartē. Tās par tikamām atzinuši pat smalkie franču un eksotiskie ķīniešu vēderi, nemaz nerunājot par visu plašo bijušo PSRS teritoriju, kurp savulaik aizceļoja lielākā daļa Latvijā ražoto šprotu.**

## ŠPROTU RAŽOŠANA – ROKU MEISTARĪBAS APLIECINĀJUMS

Latvijā zvejniecības tradīcijas attīstījušās daudzu simtu gadu garumā. Tas bijis iespējams, pateicoties mūsu valsts ģeogrāfiskajam stāvoklim – turpat 500 km garajai piekrastei. Kamēr vīri gāja jūrā, mājās palikušās sievas izmēģināja arvien jaunas receptes, kā pārvesto lomu pagatavot garšīgāk. Tā pamazām Latvija kļuva par zivju produktu ražotājvalsti. Pieprasījums auga, un mazās laivas pakāpeniski nomainīja arvien lielāki zvejas kuģi, bet krastā sāka veidoties zvejnieku apvienības, kas padomju gados pārtapa par zvejnieku kolhoziem.

Lai gan ierasts dzirdēt, ka latvieši ir silķu un reņģu ēdāji, senāko konservu gods tomēr pieder šprotēm eļļā. Arhīvos atrodamie dokumenti liecina, ka šīs delikateses pirmsākumi meklējami tālajā 1892. gadā, kad Rīgas līča piekrastē tika atvērta pirmā konservu fabrika “G. Gegingers”. Visticamāk tā ir atvasīte 1881. gadā Rīgā dibinātajam uzņēmumam AS “LW. Guegginger”, kas ražoja konfektes, biskvītus, šokolādi un dažādus konservus. Dokumentos atrodams 1897. gadā izteikts L. Gegingera lūgums Vidzemes guberņas pārvaldei pārvest konservu fabrikas daļu no Nikolaja ielas 65 uz Bruņinieku ielu. Savukārt 1936. gada martā Gegingera fabriku ievērojami paplašināja, blakus uzbūvējot jaunus korpusus. Turpmāk konfektes un konservus ražoja atsevišķos cehos.

1896. gadā Vidzemes guberņas valde atļauj atvērt konservu ražošanu A. Ādamsonam, bet turpmākajos gados darbu sāk vairākas citas konservu fabrikas Rīgā, kur, protams, tapa arī aromātiskās šprotes. Periodikā atrodams, ka 1911. gadā saražotas 5 000 982 kārbīņas šprotu konservu. Gan toreiz, gan tagad šī delikatese top pēc pavisam vienkāršas, bet ļoti skrupulozi ievērotas receptes. Turklāt tas ir viens no dabiskākajiem un cilvēka organismam nekaitīgākajiem produktiem, jo vienīgās izejvielas ir brētliņas, istā augu eļļa, sāls un tagad arī dažādas garšvielas, piemēram, citrons, pipari vai ķiploki.



Vārds “šprote”, visticamāk, radies no vārda “brētliņa” – angļu vārda *sprat* un vācu *Schprotte* krustojuma. Kad mūsu senči nolēma nokūpināt Baltijas jūrā nozvejoto mazo reņģi, nogriezti tai galvu un zivi iekonservēt eļļā, pasaulē tobrīd jau lielā vairumā ražoja sardiņu konservus. Šprotes atzinību guva apbrīnojami ātri un jau pēc 1900. gada, cara valdīšanas laikā, varēja lepoties ar skaistām, īpaši izstrādātām etiķetēm un pat izstādē saņemtām medaļām. Protams, ne viss gāja tik gludi, kā gribētos, un piedzīvotas arī krīzes. Piemēram, bija laiks, kad rūpnieki apsvēra iespēju šprotes saukt par sardinēm, jo tolaik zivju konservi ar šādu nosaukumu jau bija plaši pazīstami. Viņu nodoms gan neguva atzinību, jo šprotes krietni atšķīrās no īstajām sardinēm. Tagad jāteic – labi, ka tā.

Un nu mazliet par to, kā top šis zeltainais gardums. Vispirms jāņem vērā, ka “Rīgas šprotes” un “Ššprotes” – tie ir divi dažādi produkti, lai gan nezinātājs diez vai pamanītu kādu atšķirību. Pagājušā gadsimta pirmajā pusē šprotu ražošanā izmantoja Baltijas jūrā nozvegotās brētliņas un Rīgas liča reņģes. Kad pēc Otrā pasaules kara attīstījās zveja, reņģes atstāja citu produktu ražošanai, bet šprotu kārbās guldīja un joprojām gulda brētliņas. Tām esot ne tikai izcilāka garša, šīs mazās zivtiņas izkonkurē reņģes arī uzturvērtības ziņā.

Ražotāji joprojām par pamatu ņem 1939. gada noteikumus par kūpinātām reņģēm, derīgām šprotu izgatavošanai, tikai laika gaitā šīs tas ir pieslīpēts. Tātad, visas zivis pirms likšanas konservu kārbās tiek sašķirotas pēc augumiem – pieļaujama šprotu izmērs ir 7–11 cm. Pārstrādes procesā gādīgu roku tik ļoti apcubinātas, šķiet, nav nevienas citas zivis! Brētliņas uz irbiņiem ver un kārbās gulda simtiem sieviešu roku. Bija laiks, kad Latvijā iveda iekārtas no Norvēģijas un mēģināja mehanizēt šprotu ražošanu. Tomēr īstu panākumu nebija, un arī gribēšanas trūka, tāpēc līdz pat mūsdienām viss smagums un atbildība gulstas uz sieviešu – irbiņu vērēju un kārbās licēju – pleciem.

### **DZINTARAINS ZELTĪJUMS – KVALITĀTES GARANTS**

Šprotu ražošanai pārsvarā izmanto svaigi zvejas brētliņas, taču, ja kaut kādu iemeslu dēļ tās aprūkušās, der arī saldētas zivis. Piemēram, tukšais periods ir no maija līdz oktobra beigām, tad zivis barojas un tās nedrīkst izmantot šprotu ražošanai, jo zivju barības vads ir pilns, tās ir mīkstas, udeņainas un jūk ārā. Ja šāda zivs sajaucas ar eļļu, sanāk vien pelēka masa. Tas arī ir iemesls, kāpēc vasaras karstumā lielākie uzņēmumi nestrādā un pelnītā atvaļinājumā iet gan cilvēki, gan iekārtas, kuras šajā laikā remontē un apkopj. Protams, ne jau visus šos mēnešus rūpnīcas ir dīkstāvē, jo tiek izmantoti saldētu zivju krājumi. Tās, tāpat kā svaigās zivis, saver uz irbiņiem, tos sakar statnēs un stumj krāsnī, kur kūpna 140 grādu temperatūrā no alkšņu malkas iegūtas šķeldas dūmos. Šis process tad arī ir pats svarīgākais, lai zivs būtu patiešām garda, tāpēc labs kūpinātājs ir zelta vērtē. Šprotes kūpina apmēram 45 minūtes, kad tās gatavas, sākas pirmā pārbaude – netālu no krāsns nolikts katliņš ar uzkarsetu eļļu, kurā



ieliek vienu kūpināto zivtiņu. Ja tā kļūst zeltaini brūna, ādā nav vairāk par dažiem plisumiem jeb 30%, šprotes ceļo tālāk pa lenti pie meitenēm, kuras tās sašķiro pēc lieluma un saliek kārbās ar vēderiem uz augšu. Viens cilvēks dienā saver tūkstoti irbiņu, un tikpat daudz divas rokas sapako šprotu kārbu, kas tālāk slīd pa lenti pie sāls un eļļas dozētāja. Tradicionāli izmanto rapšu vai saulespuķu eļļu. Kad kārba papildīta, iekārta to aizvāko. Tālāk ceļš ved uz sterilizācijas nodaļu. Tur konservi krīt sietos, kas ielikti lielās vannās, pilnās ar ūdeni. Tas tādēļ, lai šprotu kārbas nesistos cita citai gar sāniem un nezaudētu labo izskatu. Sterilizēšana notiek 120 grādos apmēram 40 minūtes. Tad katru kārbu vēlreiz apskata, paņemot rokās, un nomazgā ar tvaiku. Pēc šīs garās



procedūras kārbas divas nedēļas “atpūšas” noliktavā, jo tieši tik ilgs laiks nepieciešams, lai zivs “sadrudzētos” ar sāli, eļļu un citām garšvielām, ja tās pievienotas. Vislabāk šprotes garšo pēc sešiem mēnešiem, kad notikuši visi ķīmiskie procesi.

## PANDĒMIJAS LAIKĀ VAIRĀK ĒD ZIVJU KONSERVUS

Apstrādātā zivju produkcija aizvien vairāk tika pieprasīta pandēmijas laikā, tai skaitā zivju konservi, kam ir garāks derīguma termiņš. Lai arī sagatavoto un konservēto zivju daudzums samazinājās, pieauga to vērtība, 2020. gadā pavisam tika realizēta produkcija par 166,4 miljoniem eiro – par 14 miljoniem vairāk nekā iepriekš. “Mums ir liels gandarījums, ka, neraugoties uz dažādām kritiskām situācijām valstī un pasaulē pandēmijas dēļ, 2020. gadā nozares rādītāji bijuši pozitīvi. Nav redzama lejupslīde vai kritiskas situācijas kādā no sektoriem,” vērtē Zemkopības ministrijas Zivsaimniecības departamenta direktors Normunds Riekstiņš. Tas vied pārliecību, ka nozare spēj pielāgoties dažādām kritiskām situācijām un tirgus izmaiņām.

Līdz šim nozarē bija pieejami 183,5 miljoni eiro, ko uzņēmēji aktīvi izmantojuši pievienotās vērtības radīšanai. Zvejniecībā ieguldīti 55,9 miljoni eiro, turpretī zivju apstrādē un tirdzniecībā tieši pandēmija sekmēja vajadzību pēc ieguldījumiem – pavisam investēti 50,4 miljoni eiro. 39 projektos veikti ieguldījumi iekārtās, to skaitā, kūpināšanas krāšņu, pakošanas un šķirošanas un citu līniju iegādei, bet 11 projektos veikta būvniecība.



Spriežot pēc Centrālās statistikas pārvaldes datiem, 2021. gadā pavisam eksportētas, sagatavotas vai konservētas zivis 96,69 miljonu eiro vērtībā, kas ir par 15 miljoniem eiro mazāk nekā 2020. gadā, taču vairāk nekā iepriekšējos gados. Lielākā eksporta valsts bija Vācija, kur realizēta produkcija 15,59 miljonu eiro vērtībā, seko Ukraina ar 9,6 miljoniem eiro un Zviedrija ar 9,1 miljonu eiro. Ceturtajā vietā ierindojās Lietuva ar eksporta produkcijas kopvērtību 8,2 miljoni eiro un Dānija ar 6,5 miljoniem eiro. Eksporta valstu pirmajā desmitniekā nav nedz Krievijas, nedz citu NVS valstu, toties ir ASV ar 5,8 miljoniem eiro. Eksports uz ASV lielāko apjomu sasniedza 2020. gadā, kad tā kopvērtība bija 111,23 miljoni eiro. Interesanti, ka līdz 2015. gadam ar retiemi izņēmumiem pirmo vietu nozīmīgāko eksporta partneru ziņā ieņēma Krievija, bet kopš 2016. gada šī valsts nav atrodamā pat pirmajā desmitniekā. Tas liecina, ka ražotāji ir atraduši jaunus noieta tirgus, jo darbs riskantajā Krievijas tirgū ne reizi vien sagādājis problēmas. Liela loma šajās pārmaiņās bija pret Latvijas zivrrūpniekiem vērstajām Krievijas sankcijām 2014. gadā. Izpētot eksporta struktūru, redzams, ka 2021. gadā lielāko daļu veidoja sagatavotas sardīnes, sardinellas un brētliņas jeb šprotes – tās eksportētas par 42,4 miljoniem eiro, aiz sevis atstājot sagatavotas vai konservētas makreles (21,79 miljoni eiro) un sagatavotas vai konservētas siļķes (8,9 miljoni eiro).

### **JAUDĪGS PIEPRASĪJUMS PĒC ŠPROTĒM**

Viens no zivju produkcijas ražotājiem, kuram izdevies veiksmīgi pārorientēties no Krievijas tirgus uz citu valstu tirgiem, ir SIA "Unda" Engurē. Līdz 2014. gadam šā uzņēmuma eksporta struktūrā Krievija aizņēma aptuveni 90%. Kad 2014. gadā Ukrainā sākās karš, tika ieviestas sankcijas un embargo, nācās atlaist darbiniekus, jo vienā brīdī viss Krievijas tirgus tika pazaudēts. Pagāja vairāki gadi, līdz SIA "Unda" ieguva klientus Polijā un Japānā. 2019. gada augustā pirmo reizi pieprasījums bija lielāks, nekā uzņēmums spēja saražot. Arī tagad tā lielākie eksporta tirgi ir Vācija un Polija, kas veido aptuveni 60%. Šobrīd pieaugošo energoresursu cenu dēļ vairs nav iespējams ilgtermiņā garantēt produkta cenu, jo nevar taču ražot un tirgot zem pašizmaksas. "Unda" jau uzbūvējusi saules paneļu parku, kas ļaus saulainās dienās saražot enerģiju, kas samazinās produkcijas pašizmaksu. SIA "Unda" valdes priekšsēdētājs Artūrs Bubišs ir konkrēts – tā ir atbildība pret senčiem, kas te saimniekojuši kopš 1907. gada. Nule kā aizsūtīta pirmā krava uz Ukrainu, un turpmāk piegādes karā skartajai valstij notikšot regulāri.

Zivju apstrādes nozares flagmanis un pagājušā gada visjaudīgākais eksportētājs ir SIA "Karavela". Šobrīd viņi ir trešie lielākie zivju konservu ražotāji Eiropā, kopumā savu produkciju eksportējot uz 46 valstīm. SIA "Karavela" līdzīpašnieks Jānis Endeles atklāj, ka pašlaik viens no svarīgākajiem jautājumiem ir resursu cenu kāpums. Viņš stāsta, ka sakarā ar pieprasījuma pieaugumu



Ukrainā ražošanas līnijām tagad ir milzīgs slodzes pieaugums un ka sadarbība ar esošajiem klientiem turpinās. “Jau tagad saulespuķu eļļa, ko plaši izmanto zivrnūpniecībā, tiek nomainīta ar olīveļļu, sojas eļļu un citām. Saulespuķu eļļas cena pieaugusi divas reizes, un skaidrs, ka cena nenoteiks tās pieejamību. Tagad Ukraina šo eļļu neizlaiž ārā no valsts, bet Krievijas precī mēs neizmantosim. Jau pagājušajā nedēļā Francija zivju produkcijā atļāva nomainīt saulespuķu eļļu pret citām eļļām,” skaidro J. Endele.

Saeimas deputāts un zivrnūpniecības eksperts Didzis Šmits secina: “Nozares šajā laikā spējusi sargrupēties, sapurināties, iegūt jaunus tirgus, un šodien nozares apgrozījums jau ir lielāks nekā pirms Krievijas tirgus aizvēršanas. Ja paskatāmies uz klasisko šproti – šis produkts atradis tirgus, par kuriem iepriekš nemaz nebijām iedomājušies. Sākumā tā šķita utopija, bet šobrīd viens no lielākajiem un strauji augošajiem tirgiem ir Japāna, kas ir ļoti stabils tirgus un potenciālo pircēju ziņā tikpat liels kā Krievija. Turklāt saistībā ar Japānas tirgu atšķirībā no Krievijas nebūs nekāda veida politisku vai tamlīdzīgu risku.”■

Gints Šimanis



## “ES OSKARA LAIVĀ IESĒŽOS”, UN KUR MAN ATKAL SIĻĶES DOS

Vasara neapšaubāmi ir labākais laiks, kad Latvijas piekrastē apvienot patikamo ar lietderīgo. Izstaigājot Libiešu krastu un apbrīnojot noskaloto Kolkasragu, ceļu tālāk vēlams mērot uz Ventspili, kas sevi pozicionē kā pilsētu ar ritdienu. Te Piejūras brīvdabas muzejā kā uz delnas izlikta Latvijas zvejniecības vēsture, sadzīvojot Oskara laivai ar lielāko enkuru kolekciju Baltijas jūras austrumu krastā. Kurzemes piekraste vienmēr spējusi pārsteigt – tā ir tuvāk Vakareiropai, un tepat pāri jūrai ir arī skandināviskā Gotlande. Kad no Pāvilostas uz Slīti vēl kursēja sirmā zviedru kapteiņa vadītais kuģītis “Madammen”, šķita, ka Visbija tepat vien ir, kā ar roku aizsniedzama. Tā teikt, uzsākuši dziesmu, līdz popūrijam nemaz netikām.

### NO OSKARA LAIVAS LĪDZ MILZU ENKURIEM

Pērn Ventspils Piejūras brīvdabas muzejā noslēdzās nozīmīgs projekts – tika uzbūvēta laivu māja, kurā izvietotas restaurētās laivas un zvejas rīki. Tā ir līdz šim apjomīgākā un daudzveidīgākā laivu un zvejas rīku kolekcija Baltijas valstīs. Tās veidošana aizsākās jau no pašiem muzeja tapšanas sākumiem – 20. gadsimta 60.–70. gados, kad ar muzeja dibinātāja līvu vēsturnieka un mākslinieka Andreja Šulca iniciatīvu muzejā nonāca visvairāk laivu. Turpmākajos gados tās tika apzinātas un vāktas gan Kurzemes piekrastē, gan Rīgas līcī, arī Ventspils ostā. Aktīvajā muzeja veidošanās posmā Kurzemes piekraste bija PSRS rietumu robežzona, kur zvejniecība tika mērķtiecīgi iznīcināta, liedzot piekrastniekiem piekļuvi jūrai, laivas tika konfiscētas vai lēnām sapuva kāpās.

Laivu mājā ir eksponēta arī tā sauktā Oskara laiva – tā pati, kas filmēta Viļa Lāča romāna “Zvejnieka dēls” 1939. gada ekranizācijā. Šī slavenā laiva atceļojusi no Rīgas līča un ir domāta lašu zvejai, tomēr muzejā tā ir īsta “kinozvaigzne”. Savukārt motorlaivas “Airā” un “Fricis” sākotnēji būvētas kā zvejas laivas, bet Otrā pasaules kara beigās tika izmantotas bēgļu pārcelšanai no Latvijas uz Zviedriju. “Airā” pat piedalījās zvejnieku kolhoza “Sarkanā bāka” pirmā traļa izmēģinājumos. Visas laivu mājā eksponētās laivas un kuteri ir restaurēti, ir atjaunots to oriģinālais krāsojums un darvojums, tiesa, airu laivā gan pašiem nesanāks iesēsties, jo tie tomēr ir muzeja eksponāti. Vienīgais izņēmums ir kuģītis “Vienība”, kas sagatavots tūristu apskatei, un uzkāpšana uz kuģīša klāja pa īpašu laipu kā pa trapu ikvienam liek justies kā kapteinim.



## KAD SIĻĶES DIKTĒJA LIEPĀJNIEKU GAITAS

Nonākot vēju pilsētā Liepājā, kājas tā vien nes uz arhitektoniski pievilcīgo namu Tirdzniecības kanāla krastā. Tas ir Liepājas “silķu brāķis” – zivju šķirošanas noliktava, kur savulaik vestas jūras veltes vai no visas Eiropas. Tās šķirotas trīs šķirās – kroņa, brāķa un dubultbrāķa, lai pēc tam mucās eksportētu tālāk uz Norvēģiju, Vāciju, plašo Krievzemi un citviet. Tie bija gadi, kad Liepāja bija viena no lielākajām un plaukstošākajām ostām Krievijas impērijā. Te ieradās kuģi ar Atlantijas okeānā nozvejoto zivju pilnām tilpnēm.

Tai laikā caur Liepāju plūda arī milzīgas bēgļu straumes no Iekšējās krievijas, lai ar tvaikoņiem, kas kursēja līnijā Liepāja – Ņujorka, dotos labākas dzīves meklējumos uz “jauno pasauli”. Tieši tad Liepāja strauji attīstījās kā kūrorta un tūrisma pilsēta ar tai raksturīgiem izklaides un atpūtas centriem – viesnīcām, grezniem kinoteātriem un maģisku cirku.

Kad esat iegājuši “silķu brāķī”, nepažēlojiet naudu ekskursijai. Tā ļaus piedzīvot Dzintara pilsētas īpašo šarmu ar izklaidējošām aktivitātēm visai ģimenei. Ekskursija ar gidu senajā noliktavā aizraus ne vien ar iespaidīgiem stāstiem un ekspozīciju, bet arī ar smaržām un garšām, piedāvājot piedzīvojumu visām maņām. Visi šie aptuveni 100 gadus senie notikumi Liepājā “silķu brāķī” savijas stundu garā interaktīvā ekskursijā un atklājas caur smeldzīgu mīlas stāstu, ļaujot apmeklētājiem pilsētu zem liepām sajūst un piedzīvot visā tās krāšņumā. (Ekskursijas notiek katru stundu latviešu valodā, ja vien grupai nav nepieciešams citādāk.)

Pēc “silķu brāķa” atliek tikai nokāpt stāvu zemāk, kur restorānā “Spīķeris” var baudīt gardu zivju maltīti. Šovasar tur īpašā cieņā ir apajais jūrasgrundulis, ko liepājnieki prasmīgi zvejo un ved krastā. Restorāna īpašnieki vēsta: “Esam



## NOTIKUMI LATVIJĀ UN PASAULĒ

apvienojušies vienā ciparā – 53 – un brīnišķīgā vietā – Promenādē, Vecās ostmalas spīķerī. Ši būs vienreizēja vieta, kur apvienot gardu maltīti, izziņošu ekskursiju, muzikālu vakaru, spēcinošus kokteiļus vai alus glāzi ar autentisku ostas atmosfēru, kas neatstās vienaldzīgu.”

Spīķera stāsts aizsākas ap 1880. gadu, kad tika uzcelta tam laikam iespaidīga izmēra ēka un tur ierīkota ostas noliktava. 19. gadsimta beigās Liepājas Tirdzniecības kanāls un tam abās pusēs esošie spīķeri veidoja būtisku ostas pilsētas ainavu. Pēc Otrā pasaules kara ostas teritorija bija slēgta publikai un spīķeris turpināja darboties kā graudu noliktava, lielā mērā saglabājot savu vēsturisko veidolu. Savukārt 90. gados degradētajā pilsētas centra ostmalas teritorijā esošā ēka stāvēja kā nevienam nevajadzīgs grausts.

1997. gadā uzņēmīgais Ervils Laugalis iegādājās spīķeri, lai izveidotu remonta bāzi un piestātņi saviem zvejas kuģiem. Laika gaitā īpašnieks atjaunoja ēku, maksimāli saglabājot vēsturisko senatnīgumu. 2000. gadu sākumā Liepājas dome nolēma attīstīt Promenādi, līdz ar to spīķera teritorija atkal bija sabiedrībai pieejama, taču to vēl joprojām izmantoja galvenokārt zvejniecības vajadzībām. Pēdējā desmitgadē Laugaļu ģimene sāka spīķera attīstīšanu – ēka tika pārveidota un atvērta sabiedrībai. 2020. gadā tika realizēti trīs projekti: četrstāvu spīķera pirmajā stāvā tika izveidots zivju apstrādes cehs, neliela alus darītava un zivju resorāns. Nu “siļķu brāķis” jau ir kļuvis par liepājnieku un pilsētas viesu iecienītu atpūtas vietu. 21. maijā te notika Līvas ciema svētki, bet 18. jūnijā biedrība “Liepājas rajona partnerība” rīkoja Apaļā jūrasgrunduļa svētkus. Biedrības izpilddirektore Inita Ate uzsver: “Projektā “Zivju sezona: gaidām ciemos – mums ir zivis!” tiks iesaistīti un popularizēti tikai un vienīgi komerczvejnieki. Neatbalstām tos, kas nopērk zivis tirgū un tad nokūpina.” Tā jau ir – ja nevar ķert zivis, ir jāķer tūristi. Inita Ate turpina: “Visā Latvijas piekrastē vietējās rīcības grupas šajā projektā ieliek pamatdomu – tuvāk iepazīt jūras iemītnieku sugas, dot iespēju apmeklētājiem uzzināt, kurā zvejniekciema sētā no Rucavas līdz Ainažiem šodien droši var klauvēt pie durvīm vai sētas vārtniņiem, lai iegādātos uz vietas noķertu un sagatavotu zivi.” Siļķes gan tās šoreiz nebūs, tomēr butes un citas gardas jūras veltes no Oskara laivas lai ir arī uz jūsu pusdienu galda!■

Gints Šimanis





# ĒRIKS STREIČS

(1939. 02. XI – 2022. 23. V)

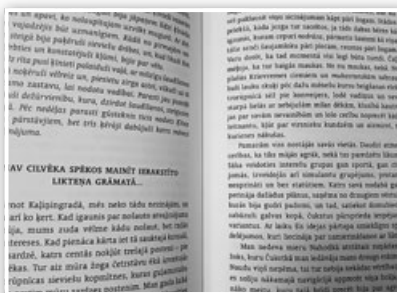
“Ēriks Streičs bija acīgs dzīves vērotājs un smējējs par cilvēku vājībām, pat nesaudzējot sevi. Vienmēr un visur labi ieredzēts, apveltīts ar apskaužamu komunikācijas talantu. Viņš bija interesants sarunu biedrs, jo daudz bija lasījis un piedzīvojis. Galu galā, pārstrādājis krietni pāri pensijas gadiem, brālītis apsedās, lai rakstītu,” tā par savu brāli saka režisors Jānis Streičs.



Izprātot dziļāk par iespējamo, just tagadni un pagātņi savijamies vienā kamolā un, ritinot to vaļā, rast dzīves smieklīgo pusi tur, kur citi vaimanā, – tas raksturīgs tikai Ērikam Streičam. Labestīgs stāstnieks, sabiedrības dvēsele, jaunībā gatavs doties pretī savam sapņu kuģim, pat braucot uz vagona jumta...” par savu dzīves draugu saka pazīstamā žurnāliste un rakstniece Maija Migla-Streiča. “Tikai četri mēneši pietrūka līdz brīdim, lai Ēriks turētu rokās savu grāmatu “Latviešu dēkainis krievu armijā”, ko izdeva apgādās “Zvaigzne ABC”. Grāmatu domās Ēriks bija jau pabeidzis, bet piesēdās pie datora un uzrakstīja neilgi pirms došanās mūžībā. Viņš vēl spējēja saņemt ziņu, ka grāmata tiks izdota, un tas viņa pēdējās dienas darīja gaišas.

Ir palikusi grāmata, viņa domas un daļiņa no dvēseles.”

Grāmatā aprakstītas latviešu un igauņu puīšu gaitas krievu armijā pagājušā gadsimta sešdesmitajos gados. Trulums un loģiskā saprāta trūkums, kas tajā valdīja toreiz, šķiet, nav mainījies, bet kļuvis tikai vēl dziļāks un noziedzīgāks. Bet jaunība un izcila humora izjūta to padarīja pamešamu, un krievu militāristu istā seja te atklājas zem daudziem slāņiem.





No Ēriks Streiča grāmatas: “Pie nākamā galda mums deva gimnastjorku, tas ir kā krievu tautiskais krekls no bieza kokvilnas auduma zaļgani pelēkā krāsā ar stāvu krādziņu, kuru aizpogā ar mazām zvaigžņotām bronzas krāsas podziņām. (..) Šis krekļveida apģērba ga-

bals netika bāzts biksēs, bet karājās tām pāri, un, kad Otrā pasaules kara nogalē krievi ienāca Latvijā, vietējie mēloja: – Ātrāk jau miera nebūs, kamēr krievs nesabāzīs kreklu biksēs.” ■

## MIĶELIS PESSE (1928. 04. I – 2022. 24. VI)

“Kāds ir atcerējies un pagodināja mani. Protams, ir patīkami, ka visa zāle pieceļas kājās un kādu laiku aplaudē,” tā Latvijas Zvejnieku federācijas biedrs Miķelis Pesse teica, saņemot apbalvojumu “Lielais loms – 2016” par mūža ieguldījumu Latvijas Republikas zivsaimniecībā.



apbalvojumu “Lielais loms – 2016” par mūža ieguldījumu Latvijas Republikas zivsaimniecībā.

Miķelis Pesse dzimis un audzis Papes ciemā, kopš 50. gadu sākuma dzīvoja Rīgā, tomēr ar dzimto vietu saikne joprojām nebija zudusi. “Kapsētās ir piederīgie,” Pesse mēdza teikt. Viņš savas zināšanas, pieredzi un darbu veltījis piekrastes zvejniecības saglabāšanai un attīstībai.

Kad 1949. gadā sākušies kolhozu laiki, viņam vajadzējies izvēlēties, ko darīt. Tolaik Papē atvērts zvejnieku kooperatīva veikals, kur par taloņiem varēja nopirkt arī cukuru un



konfektes. M. Pesse sācis strādāt par tā vadītāju. Pēc gada pusotra pārcelts uz Liepāju par zvejas flotes apgādes bāzes vadītāju. "Sāku domāt par iešanu jūrā," viņš stāsta.

Iestājies Liepājas jūrskolā, ko pabeidza 1961. gadā. "Toreiz nāca pirmais papildinājums no jūrskolas. Visi, viena gada būdami, sadraudzējāties," atceras Miķelis Pesse.



Miķelis Pesse, saņemot apbalvojumu "Lielais loms – 2016".

Labi veidojusies Miķeļa Pesses jūras karjera, taču tad noticis starpgadījums ar pirmo pārbēdzēju uz Zviedriju, un zvejnieku kolhoza "Boļševiks" zvejas flote *saskaldīta*. "Sakarā ar to, ka brālis bija leģionā, man aiztaisīja arī vīzu. Un tad piespiedu kārtā mana karjera sākās Rīgā, krasta darbos," atceras M. Pesse. "Tomēr man ir bijusi iespējas sevi parādīt."

Pēc 20 gadiem, kurus pavadījis jūrā, viņam piedāvāts kļūt par kolhoza "9. maijs" priekšsēdētāju, par ko nostrādājis četrus gadus. Vēlāk vadījis Latvijas Zvejnieku kolhozu savienību un šajā amatā nostrādājis vairāk nekā 30 gadu. "Padarīts ir ļoti daudz. Zvejas flote auga – Ventspilī un Rīgā uztaisījām zvejas ostas. Aiz robežām organizējām kuģu remontu, piemēram, pie Āfrikas krastiem, arī apkalpes maiņu ar lidmašīnām," atceras M. Pesse. Atmodas gados iesaistījies Latvijas Zvejnieku federācijas dibināšanā un bijis tās priekšsēdētājs. Viens no Miķeļa Pesses darbiem ir viņa uzrakstītā Latvijas zvejniecības vēsture.

Miķelis Pesse visu savu dzīvi ir bijis sabiedriski aktīvs un savu pieredzi un zināšanas licis lietā, rosīgi piedaloties likumprojektu izstrādē. Ne velti Pesses kolēģi viņu godā par zvejnieku zvejnieku, un tādu pagodinājumu šo raksturā paskarbo ļaužu aprindās spēj izpelnīties retais.■



# ĒRIKS TOMSONS

(1918. 31. XII – 2022. 19. X)



Dzimis 1918. gada 31. decembrī Vecsalacas pagastā, 1943. gadā pabeidzis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolu Rīgā, jūrnieka gaitas sācis uz Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņiem, 1944. gadā iesaistījies Latvijas Centrālās padomes organizētajā Latvijas bēgļu pārvešanā ar laivām uz Zviedriju, 1947. gadā apcietināts un notiesāts uz 25 ga-

diem spaidu darbu nometnē, sodu izcietis Noriļskā, 1957. gadā atbrīvots un atgriezies Latvijā, dzīvoja un mūžībā devās Valmierā.

Ēriks Tomsons sevi sauca par valmierieti, lai gan šūpulis kārts Salacgrīvas pusē – Vecsalacā. Vectēvs bijis lauksaimnieks, tēvs – rentnieks. Ģimenē bijuši četri bērni, Ēriks – jaunākais. Tēva brālis gājis uz buriniekiem, bijis tālbraucējs kapteinis. Kad tēvs spiedis kļūt par lauksaimnieku un palikt mājās par saimnieku, Ēriks dumpojies pretī – vilkusi un acinājusi jūra. Lai tiktu jūrskolā, gads bija jānobrauc jūrā par matrozi vai kurinātāju. Tam visam veiksmīgi ticis cauri, Ēriks absolvē Krišjāņa Valdemāra jūrskolu un sāk darba gaitas uz tvaikoņiem "Skrunda", "Amata" un "Kaija". Kara sākumā strādājis valsts jūrniecības departamentā, kas apkalpoja ostas.

1944. gada jūlijā no Mērsraga ostas redzējis, kā deg Jelgava. Ērika rīcībā bija velkonis, un, kad uz ostu sākušas plūst bēgļu straumes, sapratis, ka cilvēkiem jāpalīdz. Vienā reisā uz Gotlandi varējis aizvest 50 – 60 cilvēku. No Mērsraga, Kolkas, pa Irbes jūras šaurumu Ēriks devies pretim nezināmajam. Ja vakarā izbrauca, no rīta jau bijuši pie Gotlandes.

Ēriks saskaita astoņas reizes, kad laimīgi sasniedzis Zviedrijas krastu, pārcēlis bēgļus, kam Slītē uzreiz dota kafija un kūkas. Braucieni bija ļoti riskanti – velkonis ticis maskēts ar tikliem, lai vācu karakuģos domātu, ka ar to izbraukts zvejā. Pēdējā reisā Ēriks devies pēc bēgļu laivu organizatoriem, taču krievi kuģi



atgriezta, jo kāds viņus bija nodevis. Sirmmais vīrs gan saka, ka, dodoties toreiz uz Latvijas krastu, jau bijusi nelāga priekšnojauta, ka šī būs tā liktenīgā reize, un tā arī bijis.

Pēc čekas pratināšanām Ēriks Tomsons dabūjis 25 gadus Noriļskā un Kolimā. Tur trīs metru sienu vajadzējis spridzināt zelta raktuvēs. Bīstami, bet Dievs stāvējis klāt. Atgriežoties Latvijā, braucot caur Zil-



2018. gadā Ainažu vecajos kapos Ēriks Tomsons un Igors Vītols.

upi izmetis pēdējo cigareti un tā arī mūžā nekad vairs nav smēķējis. Pēc visa pārciestā un ar "sabojāto biogrāfiju" Valmierā bijis grūti atrast darbu. Līdz pensijas gadiem strādājis Valmieras ugunsdzēsības iekārtu rūpnīcā par atslēdznieku. Ilgus gadus dziedājis korī "Baltie bērzi", ar to tad daudzkārt būs zvejnieku un jūras svētkos.

Ēriks Tomsons teicis: "Nekur, izņemot Latviju, neesmu gribējis dzīvot. Vienmēr esmu zinājis, ka gulēšu Kocēnu kapiņos. Man tas ir nolemts."■



# GUNĀRS OZOLIŅŠ

(1936. 18. I – 2022. 23. XI)



Latvijas jūrniecības saimē kļuvis par vienu zinošu un sirdsgudru cilvēku mazāk. No mums aizgājis cilvēks, kurš, nebūdam jūrniece, savu dzīvi bija cieši saistījis ar jūru, jūras lietām un jūrniecības izglītību. Droši var teikt, ka viņā mājoja jūrniecības gars un dziļa izpratne par procesiem. Gunārs ļoti labi izprata cilvēkus un ne tikai prata novērtēt katra profesionālās spējas, bet arī sajūst līdzcilvēku dvēseles noskaņojumu.

Gunārs Ozoliņš padomju gados strādājis par Rojas zvejnieku kolhoza "Banga" valdes priekšsēdētāja vietnieku, vēlāk par Zvejnieku kolhozu savienības nodaļas vadītāju, Atmosdas laikā stāvējis pie Latvijas Jūrniecības savienības un Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanas, bijis Zivsaimniecības ministrijas un vēlāk Jūrlietu ministrijas personāldaļas vadītājs. Jau septiņdesmitajos gados izveidojis skolas jauniešu konkursu "Vai tu mīli jūru?", tāpēc tikai likumsakarīgi, ka atjaunotās Latvijas laikā tieši viņš bija tas, kuram līdz sirds dziļumiem rūpēja jūrniecības izglītības atdzimšana un uzplaukums. Tāpat Gunāru Ozoliņu var uzskatīt par Jūras svētku tēvu, jo, pateicoties viņa iniciatīvai, jūlija otrajā sestdienā tagad tiek svinēti šie svētki.



Gunārs Ozoliņš Latvijas Jūras akadēmijas 30 gadu jubilejas reizē kā viens no akadēmijas izveidošanas pamatlicējiem saņēma Pateicības rakstu.

Gunārs Ozoliņš aizgājis mūžībā, bet viņa padarītie darbi nepazūd, tie paliek ierakstīti Latvijas jūrniecības nozares vēstures grāmatā.■



## PIEMINOT 2022. GADĀ MŪŽĪBĀ AIZGĀJUŠOS JŪRNICĪBAS DARBINIEKUS

*LAIMĪGS, KAS TIC SAVAM SAPNIM;  
ARĪ NOMIRSTOT  
RĀDĀS TAM NĀKOTNES KRASTI,  
AIZSAULĒ IEEJOT.”  
(K. SKALBE.)*



### **MĀRIS TOMS VĪLIPS**

(1944. 20. IV – 2022. 29. I)

### **PĒTERIS ANSPOKS**

(1935. 19. IX – 2022. 19. X)



# JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – JUBILĀRI 2022!

## **DEVIŅDESMIT**

Edīte Muceniece

## **ASTOŅDESMIT PIECI**

Jānis Stepiņš  
Konstantīns Sukurs  
Arnolds Zantmans

## **ASTOŅDESMIT**

Edgars Bumburs  
Andris Gūtmanis  
Ojārs Maiss  
Māris Mertens

## **SEPTIŅDESMIT PIECI**

Antons Ikaunieks  
Vilnis Ozoliņš  
Kārlis Svilpis  
Ādolfs Zāgants  
Jānis Šuba

## **SEPTIŅDESMIT**

Ilmārs Balodis  
Inta Kārkliņa  
Āris Freibergs  
Vilnis Saltais  
Oskars Spāde  
Igoris Tarvīds  
Jānis Zīle

## **SEŠDESMIT PIECI**

Andris Kļaviņš  
Ivars Muravskis  
Māris Suseklis

## **PIECDESMIT**

Ivo Īstenais





# PALDIES PAR SADARBĪBU UN ATBALSTU!

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomei,

Latvijas Jūras administrācijai,

Rīgas brīvdostas pārvaldei,

Ventspils brīvdostas pārvaldei,

Liepājas SEZ pārvaldei,

Mērsraga ostas pārvaldei,

Skultes ostas pārvaldei,

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai,

NBS Latvijas Jūras spēkiem,

“Marine Services Group”,



**M A R I N E**  
SERVICES GROUP

SIA “LVR flote”,

SIA “Strek”,

SIA “LAPA Ltd”,

SIA “Baltic Container Terminal”,

SIA “Harbour Enterprises”,

SIA “Atlas Services Group Latvia”,

SIA “Marine Consulting Service”,

Jānim Munduram, Antonam Ikauniekam un Ēvaldam Grāmatniekam.

Paldies visiem, kas palīdzēja “Latvijas jūrniecības gadagrāmata 2022” sagatavošanā, neliedzot padomu, informāciju, fotomateriālus, kā arī finansiāli atbalstīja tās izdošanu



# SATURS

## TĀDI ESAM 2022

- 3 Ceturtā ir GARĪGĀ ATMODA
- 4 Jūra vieglos nepieprasa
- 9 Mūs vieno Latvijas svētais vārds
- 14 Mums ir pienākums aizstāvēt savu valsti
- 27 Admirāļa Arčibalda Pētera Teofila Keizerlinga laiks
- 34 Admirāļa Teodora Spādes laiks
- 41 Jūrniecības nozares notikumu TOP 10

## JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

- 46 Latvijas Jūrniecības savienība ievēl jaunu valdi un valdes priekšsēdētāju
- 48 Apzinot pieredzi, iet uz priekšu
- 54 Jūrniecības sabiedrība pauž protestu, Izglītības ministrija paliek pie sava viedokļa
- 57 Seminārs par jauniešu piesaistišanu jūrniecībai
- 59 Jūras svētku zaļumballe uz kuģīša "Vecrīga"
- 66 Jūra tev var dot visu, tikai jābūt paņemt...
- 71 Labākais vējš ir ceļavējš

## LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 90 Uzklusīt, lai rīkotos
- 98 Katrai paaudzei jāztur savī pārbaudījumi
- 109 Būtiski palielinās digitālās infrastruktūras pieejamības nozīme
- 110 Latvijai ir nozīmīga koordinēta TEN-T tīkla attīstība
- 110 Saeima trešajā lasījumā pieņem grozījumus Ostu likumā
- 111 MK apstiprinājis rīkojumus par RBP un VBP likvidācijas komisiju izveidi
- 111 Baltijas valstu un Polijas satiksmes ministri apspriež nozares stratēģiju un meklē kopīgus risinājumus Ukrainas preču transportēšanai
- 112 Prognozē Krievijas sankciju ietekmi
- 113 Pieaug Turcijas loma jaunu transporta koridoru attīstībā
- 114 Notiek pirmā Latvijas – Uzbekistānas transporta darba grupas sēde
- 114 Veicina Latvijas un Uzbekistānas sadarbību transporta un loģistikas jomā
- 115 Tiekas Latvijas un Somijas satiksmes ministri
- 115 Eiropas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji diskutē par Eiropas zaļā kursa mērķu sasniegšanu
- 116 5G forumā eksperti diskutē par digitālo tehnoloģiju un inovāciju efektīvu pielietojumu
- 116 Parakstīts memorands par udeņraža tehnoloģiju attīstīšanu Latvijā

## JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

- 118 Virziens uz digitalizāciju un sociālo atbildību
- 127 Latvija saglabā vietu Parīzes memoranda baltajā sarakstā



- 127 Kvalitātes vadības auditā neatbilstības nav konstatētas
- 128 EMSA vizītē izvērtē EK direktīvas ieviešanu Latvijā
- 128 2022. gadā turpināja pieaugt zem Latvijas karoga reģistrēto kuģu skaits
- 129 2022. gadā veiktas 338 ostas valsts kontroles inspekcijas
- 129 Latvijas Jūras administrācijas klientu aptaujas rezultāti
- 131 Baltijas valstu speciālisti pārrunā jūrnieku sertifikācijas un kuģošanas drošības jautājumus
- 133 Grozījumi noteikumos par kuģu reģistrāciju atvieglo reģistrācijas procesu
- 134 Dalība izstādē "Outdoor Rīga 2022"
- 135 Zvejas laivu ikgadējās pārbaudes
- 136 Ēnu diena Latvijas Jūras administrācijā
- 137 JA darbinieki ziedo humānai palīdzībai Ukrainai
- 137 Jūrnieku reģistrs veicis mācību vides drošuma novērtējumu
- 138 Pirms sezonas sākšanas tiek pārbaudīti pasažieru izbraukumu kuģi
- 139 21. jūnijs – Starptautiskā hidrogrāfijas diena
- 141 Izdotas Rīgas ostas kartes jaunajā augstuma sistēmā
- 141 Parakstīts atjaunotais līgums ar Apvienotās Karalistes hidrogrāfijas dienestu
- 142 JA speciālisti tiekas ar navigācijas līdzekļu apsaimniekotājiem
- 144 Bērni, kuri aug audžuģimenēs, saņem Ziemassvētku dāvanas
- 144 OVK kampaņas laikā uzmanība tiks pievērsta STCW konvencijas prasību ievērošanai
- 145 Bijusi sekmīga hidrogrāfisko mērījumu sezona
- 146 Karjeras diena Madonas Valsts ģimnāzijā
- 146 JA darbinieki ziedo siltās drēbes un naudu Ukrainas atbalstam
- 147 Apturēt laiku ar pirksta pieskārienu

## IZGLĪTĪBA

- 154 Latvijas Jūras akadēmijas 28. Izlaidums
- 157 Ciņa šķiet zaudēta, vai karā būs uzvarētāji?
- 164 Jūrniecības izglītība: uz lielās maģistrāles, krustcelēs vai bezdibeņa malā?
- 168 Emocijas bija saspīlētas abās pusēs
- 173 Patiesības, puspatiesības un nepatiesības
- 177 Jautājumi joprojām paliek bez atbildes
- 179 Konkurss "Enkurs" tiks atsākts, tiklīdz to atļaus epidemioloģiskā situācija un noteiktie ierobežojumi
- 180 Veiksmīgi atsācies konkurss "Enkurs"
- 184 Jauniešu piesaistes iespējas jūrniecībā
- 184 Karjeras izvēli motivējošie faktori
- 187 Aizputes vidusskola ir uzticīga "Enkuram"
- 191 "MareMathics" – inovatīvas matemātikas mācību metodes jūrniecības studentu izglītībā
- 195 LJA Jūrskolas "Erasmus" starptautiskā prakse 2022. gada vasarā
- 197 Liepājas Jūrniecības koledžā lekcijas lasa vieslektori no Marokas
- 198 "Erasmus+" projekta ietvaros spriež par jūrniecības izglītības nozīmi uzņēmējdarbībā
- 199 "Novikontas" piedāvā zvejniekiem apgūt ilgtspējīgas jūrniecības bezmaksas kursu



# SATURS

## JŪRNIECĪBA

- 202 Grozījumi MLC konvencijā neatrisina svarīgus jautājumus
- 205 Pasaules jūrniecības nozarei svarīgs nosacījums ir cilvēka faktors
- 206 Jūrnieku pilsonība
- 209 Jūra dod iespējas
- 222 Uzruna trīs minūšu garumā
- 225 Ahoi, mana cilts!
- 231 No buru kuģa "Sedovs" līdz jahtai "Itoja"
- 234 Pieņemt izaicinājumus un piepildīt ambīcijas
- 245 Īstas arodbiedrības pamats ir solidaritāte
- 249 "Jūrnieku forums" iesaka plānot savus izdevumus

## JŪRAS SPĒKI

- 254 Vienmēr jābūt dinamiskā darbībā
- 266 Jūras spēki svin atjaunošanas 30. gadadienu
- 269 Latvijas Jūras spēki 2022. gadā
- 269 "Virsaitis" dodas uz dežūru NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā
- 269 Notikusi BALTRON komandiera maiņa
- 270 Noslēdzies vērienīgs Apvienoto reaģēšanas spēku integrētais militārais vingrinājums Baltijas jūrā
- 270 "Tālivaldis" BALTRON sastāvā piedalījās starptautiskajās militārajās mācībās "Baltic MCM Squadex 22"
- 271 "Virsaitis" nodrošina SNMCMG1 štāba darbību Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā
- 271 Ūdenslīdzīgi aizvāc izskalotu torpēdas daļu
- 272 Starptautiskajās militārajās mācībās "BALTOPS 22" piedalās 14 NATO dalībvalstis
- 272 1. jūlijā 18. gadadienu svin Jūras spēku Mīnu kuģu un Patruļkuģu eskadras
- 273 "Virsaitim" jauns komandieris
- 273 Latvijas Jūras spēki piedalās Lietuvas Jūras spēku 30. gadadienas svinībās
- 273 Ūdenslīdzēju komanda neitralizē Pirmā pasaules kara enkurmīnu
- 274 Jūras spēki piedalās militārajās mācībās "Rekin" un "Northern Coasts 2022"
- 274 ASV Jūras spēku desantkuģa "USS Kearsarge" vizīte Rīgas ostā
- 275 Ministru kabinets atbalsta Latvijas dalību starptautiskajā operācijā "Sentinel"
- 276 Kuģa krustmātes pienākums ir vēstīt sabiedrībai par Jūras spēkiem
- 276 Jūras spēki piedalās lāpu gājienā Liepājā un militārajā parādē Rīgā
- 277 Ja dienēt, tad ar mūziku
- 291 Krustmātes ir daļa no Jūras spēkiem

## OSTAS

- 302 Stājies spēkā jaunais Ostu likums
- 304 Latvijas ostās pieaudzis kravu apjoms
- 306 Satiksmes ministrija palīdz uzņēmējiem atvērt durvis
- 311 Latvijas ostās pieaug Kazahstānas kravu sūtījumi
- 312 Kazahstāna plāno pārorientēt eksporta un tranzīta kravas uz Latvijas ostām
- 312 Latvijas transporta nozare ar vienoto zīmolu "VIA LATVIA" piedalās izstādē "Breakbulk Europe 2022"
- 312 Latvijas ostas slēdz Baltkrievijas militāro kravu pārvadājumiem



- 313 Latvijas ostas un biznesa kompānijas ar "VIA LATVIA" zīmolu piedalās izstādē Roterdamā
- 314 Krīzes apstākļos meklē jaunas sadarbības iespējas
- 315 "TransLogistica Uzbekistan 2022" ietvaros pārrunā sadarbības aktualitātes un sadarbības paplašināšanas iespējas
- 316 Top vienota platforma multimodālo kravu pakalpojumu digitālai transformācijai Latvijā
- 317 "Tallink" līdz 2023. gadam slēdz prāmju satiksmi maršrutā Rīga – Stokholma
- 318 Par maz ir runāt, jābūt darbiem
- 336 Ostai svarīgi būt spēles laukumā
- 346 Digitalizācija padarīs efektīvāku ostas darbību
- 347 Digitālo tehnoloģiju un IT projektu īstenošanā ieguldīs miljonu eiro
- 349 Zaļā enerģija investīciju sekmēšanai
- 350 Prezentē stratēģiskos investīciju projektus
- 351 Rīgas Eksportostas dienvidu daļā būs "Rīga RoPax Terminal"
- 353 Ambīcijas kļūt par ūdeņraža enerģijas tehnoloģiju centru
- 353 Rīgas brīvostas projekts iekļuvis IAPH Ilgtspējības balvas finālā
- 354 "Scandic Line" sāk regulārus ro-ro kravu pārvadājumus starp Rīgu un Sodertāli
- 356 Piedāvā Kazahstānai veidot jaunas loģistikas ķēdes caur Latvijas ostām
- 356 Daugavas akvatorijā notiek unikāla testēšana
- 357 "Rīga Nordic Terminal" sāk minerālmēslu pārkraušanu, fasēšanu un uzglabāšanu
- 357 Rīgas un Gdiņas ostas meklē sadarbības iespējas
- 358 Smeļas pieredzi Vācijā un Dānijā
- 359 Pieaug sadarbības iespējas ar Kazahstānu
- 359 Uzlabo jahtu ostas infrastruktūru
- 361 Jūras ceļotāji atgriežas Rīgas ostā
- 367 "Rīgas brīvostas flote" pārtop par "LVR Flote"
- 376 Šajos apstākļos ir jānoturas, jāizdzīvo un jāvirzās uz priekšu
- 381 Modernās tehnoloģijas ir viens no starptautiskās konkurētspējas stūrakmeņiem
- 388 Liepāja gatava jauniem izaicinājumiem
- 391 Jahtu ostai bijusi veiksmīga sezona
- LSEZ attīstības projekti 2022. gadā
- 393 Liepāja eksportēs dzeramo ūdeni
- 394 Turpinās Karostas kanāla sanācijas projekts
- 395 Tiks pabeigts zvejniekiem nepieciešamās infrastruktūras projekts
- 395 Osta kuģošanai droša dažādos laika apstākļos
- 397 Liepājā vizītē ierodas NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa
- 398 Liepājai – 397, Liepājas SEZ – 25
- 401 Ventspils osta lepojas ar prāmju satiksmi un ražošanas iespējām
- 402 "Stena Line" paplašina darbību Baltijas jūrā
- 402 Tiks būvēti četri saules parki
- 403 "Ventamonjaks" var apdraudēt cilvēku drošību
- 404 Turpinās priekšostas krasta nostiprinājumu atjaunošana
- 405 Kruīza kuģi ienāk arī Ventspilī
- 406 Kazahstānas vēstnieks apmeklē Ventspili



## SATURS

- 406 "Forpet Baltic" Ventspilī attīsta ražotni
- 408 Norvēģijas pieredze vides un klimata projektos
- 409 Ostā veic kuģu ceļu ārkārtas padziļināšanu
- 410 Valsts kontrole aicina uz valsts un pašvaldību lielāku ieinteresētību mazo ostu attīstībā
- 413 Mērsraga ostā katru gadu pieaug kravu apgrozījums
- 415 Salacgrīvas osta gatava jauniem izaicinājumiem
- 419 Skultes osta domā par darbības paplašināšanu

### **VĒSTURE**

- 422 Cilvēks, kurš izveidoja sevi
- 427 "Kurzemnieki" Tobāgo 20. gadsimta otrajā pusē: trimdas latviešu ieceres un sapņi
- 436 Kad kordiriģenta zizli piekrastē paceļ biedrības
- 440 Jegoram Raudsepam – 160
- 445 Kuģi – ne tikai jūrā! Atblāzmas no kuģu ceļa Lielupē
- 454 Par ko klusē Somu līča ūdeņi...
- 458 Jūrnieki un jūrniecības darbinieki – simtgadnieki

### **NOTIKUMI LATVIJĀ UN PASAULĒ**

- 462 Notikumi. Janvāris – decembris
- 477 Tiek risinātas Baltijas gāzes apgādes problēmas
- 478 Baltijas valstis vairāk nekā desmit gadus nespēja vienoties par viena reģionāla termināļa būvniecību
- 479 Savu peldējumu sācis Ojāra Stimbāna kuģis "Tālbraucēja kapteiņa atmiņas"
- 483 Atceroties kolhozu laikus
- 484 Ar Krišjāņa Valdemāra pirmo grāmatu rokās
- 485 Osta sadzīvo ar apkaimi: pirmais akadēmiskais pētījums
- 487 Bibliokuģis uzvelk buras Burtniekos
- 489 Lai satiktu indiāņus, ir jākāpj uz kuģa
- 491 Atgriezies Reņģēdāju festivāls Salacgrīvā
- 493 Pie smilšu pulksteņa starp Sakas tautastērpu un dzeloņdrāšu rulli Pāvilstā
- 498 Saulkrastu "Zvejnieku apmetne" turpina piekrastnieku kopdarbības tradīcijas
- 502 Zvejnieku sīkstums un paaudžu pēctecība: Lībiešu krasts mūs "sapurina" šai vasarai
- 507 Šprotes uzvaras gājiens – no cara galma līdz Eiropas Savienības namdurvīm
- 512 "Es Oskara laivā iesēžos", un kur man atkal siļķes dos
- 515 Pro Memoria
- 522 Jūrniecības darbinieki – jubilāri 2022!





# LVR FLOTE

## Mēs attīstāmies

saderīgi ar mūsu vīziju būt par kvalitatīvāko  
ostu tehnisko pakalpojumu sniedzēju Latvijā



Enkurs



Jūra



Kuģis



Cilvēks



Vide un  
inovācijas



Navigācija



Tehniskā  
apkalpošana

SIA "LVR FLote"  
Tālrunis: +371 66 932 616  
E-pasts: [info@lvrfloze.lv](mailto:info@lvrfloze.lv)  
[www.lvrfloze.lv](http://www.lvrfloze.lv)

