



Latvijas Jūrniecības GADAGRĀMATA 2005

Norwegian Sea



Baltic Sea



Baltic Proper

134739

0308091671

Latvijas Nacionālā
bibliotēka

4t
629.5

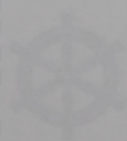
LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

Vai stubuma jūra jau izsmeltā?

LATVIJAS JŪRNICĪBAS GADAGRĀMATA

2005

RĪGA 2005



LATVIJAS JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005

Redkolēģija:

Antons Vjaters, Anita Freiberga, Ilze Bernsone.

Datorgrafika:

Kaspars Vēveris

Ilustrācijām izmantoti:

Ā. Freiberga, H. Apoga, R. Kaniņa, A. Kukemilka, L. Brieža foto, kā arī foto no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, Rīgas Brīvastas pārvaldes, Ventspils Brīvastas pārvaldes, Salacgrīvas ostas pārvaldes, Mērsraga Ostas pārvaldes, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūras spēku, Latvijas Jūras akadēmijas krājuma.

Rakstus, kuros nav norādīts autors, sagatavojusi Anita Freiberga

Makets sagatavots SIA "Jūras Informācija"

© Latvijas Jūrnieceības savienība

Vai stulbuma jūra jau izsmelta?

Gan grūtos brīžos, gan svētku reizēs mēdzam piesaukt leģendas un, citējot kādu no viņu teiktajiem domu graudiem, cenšamies pastiprināt iespaidu uz auditoriju. "Latvji, brauciet jūriņā!" savulaik aicināja leģendārais Krišjānis Valdemārs, kuram 2005. gadā apritēja 180 gadu. Tolaik, kad tika izteikts šis aicinājums, un vēl daudzus gadu desmitus vēlāk tam noteikti bija iedvesmojoša nozīme. Vietā šos vārdus bija teikt arī Atmodas laikā, kad atjaunoja un augšāmcēla jūrniecības lietas. Tagad, atklāti sakot, biežāk nevietā nekā vietā piesauktais aicinājums par braukšanu jūriņā un zelta krāšanu pūriņā izklausās visai naīvi. Taču tā nu gan nav leģendārā Latvijas jūrniecības tēva vaina, ka ir citi laiki, cita situācija un tam, lai pārliecinātu auditoriju, ir vajadzīgas citas uzrunas formas. Diemžēl mūsdienu tautas priekšstāvjiem par jūrniecību nav intereses, tāpēc arī nav jābrīnās, ka visu, kas attiecas uz šo nozari, viņi izsaka pagalam skopos vārdos, kas nevienu, īpaši jau nozares speciālistus, nespēj aizraut un pārliecināt.

"Latvijas ostām ir liela nākotne." "Jūrniecības izglītība Latvijai ir ļoti svarīga." "Katrs Latvijas karoga kuģis ir mūsu valsts lepnums!" Patiešām dziļa jēga un dedzīgs patriotisms slēpjas augstāko amatpersonu teiktajos vārdos! Smuki izklausās, tikai nevienu neiedvesmo un nepārliecina, jo kopš deviņdesmito gadu sākuma Saeima un valdība ir tikai radījušas iespaidu, kas jūrniecības nozare ir svarīga valsts tautsaimniecības sastāvdaļa, bet patiesībā tālāk par tukšām runām, ka vajadzīga jūrniecības politika, tā arī neviens nav ticis. Bet, kad Eiropa aicina izteikt viedokli par Eiropas jūrniecības politiku nākotnē, Latvija ir gatava to darīt. Kāds teiks – stulbums, runāt par jautājumiem, par kuriem ir miglaina nojausma!

Un tad prātā nāk kas cits, ar ko bez jūrniecības lietām vēl nodarbojās Krišjānis Valdemārs.

Viņš bija viens no pirmajiem, kurš visiem spēkiem cilvēkiem centās atvēra acis un, dibinot "Baltijas jūras izsmelšanas biedrību", par savu uzdevumu uzskatīja izsmelt tumsonības jūru tautasbrāļos un ar grāmatu palīdzību sekmēt gara gaismu. Nu Valdemārs rimti sēž Ventspilī ostmalas promenādē un domā, vai stulbuma jūru tiešām ir izdevies izsmelt un vai vienas vecās muļķības vietā nav nākušas simtiem citu? Atskatoties uz aizvadīto gadu jūrniecības nozarē, šāds jautājums ir īsti vietā. Un vai arī tagad ir kāds, kurš gatavs dibināt jaunu biedrību, lai tautasbrāļos iznīcinātu skaužamās īpašības? ■



Valsts apbalvojums Latvijas jūrniecības darbiniekiem

2005. gada 3. maijā valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga Latviešu biedrības namā pasniedza valsts augstākos apbalvojumus. Ordenu kapituls bija lēmis par nopelniem Latvijas labā apbalvojumu piešķirt arī pieciem jūrniecības nozares darbiniekiem.

Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas Atzinības krusts tika piešķirts pirmo reizi.

Ar V šķiras Atzinības krustu apbalvoti:

■ **Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kuģniecības nodaļas vadītāja vēsturniece, Ilze Bernsone;**

■ **bepeļņas organizācijas valsts akciju sabiedrības "Latvijas Jūras administrācija" Kuģu reģistra bijušais vadītājs Staņislavs Šmulāns;**

■ **bepeļņas organizācijas valsts akciju sabiedrības "Latvijas Jūras administrācija" Kuģošanas drošības departamenta direktors Gunārs Šteinerts;**

■ **akciju sabiedrības "Dambis" valdes priekšsēdētājs Edgars Zausajevs.**

Ar Atzinības krusta zelta goda zīmi apbalvots

■ **bepeļņas organizācijas valsts akciju sabiedrības "Latvijas Jūras administrācija" Jūrnieku reģistra bijušais vadītājs Harijs Līdaks.**



Ilze Bernsone, Atzinības krusta kavaliers: "Ir notikumi, kuriem mēs īsāku vai garāku laiku gatavojamies un jau iepriekš izdomājam, kā rīkosimies vienā vai otrā situācijā. Tomēr dzīve ne vienmēr ir prognozējama... Kādā 2005. gada aprīļa darba dienas rītā kā parasti nu jau trīsdesmit trešo gadu ierados darbā Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. Arī darba diena iesākās kā vienmēr – pie stipras kafijas krūzes pārrunājot ar kolēģiem, kā veicies vakar, kas darāms šodien. Un tad iezvanījās telefons. Zvanītāja bija muzeja direktore. Pēc viņas jautājuma: „Vai zini, ka tev piešķirts ordenis?“, es nodomāju, ka mani vienkārši izjoko. To, ka tas nav joks, sapratu tikai tad, kad manā priekšā jau bija „Latvijas Vēstnesis“, kurā direktores teiktais bija melns uz balta rakstīts. Kā





tai brīdī jutos? Neskatoties uz to, ka esmu "no dzelzsbetona", esmu arī sieviete – es sāku raudāt. Sapratu, ka mūsu valsts žurniecības organizācijas mani izvirzījušas augstajam apbalvojumam par divām 1998. un 2003. gadā izdotajām Latvijas žurniecības vēstures enciklopēdijām. Darbs pie tām ir desmit manas dzīves gadi – gadi, kad piedzīvoju mūžā lielākos priekus un bēdas, augstākās uzslavas un melnāko nopelumu, kad enciklopēdijas veidošanai bieži nepietika pat ar 12 stundām dienā, kad dzinu sevi un savu lielisko komandu, nedomājot par to, ka dzīvē ir arī citas vērtības. Tai laikā savādāk vienkārši nevarēja, jo darba pasūtītāji taču bija mums uzticējušies. Protams, saprotu, ka varējām izdarīt vēl vairāk, labāk, pilnīgāk, bet ir tā, kā ir. Šo gadu laikā iepazīnu simtiem krietnu žurnieku un žurniecības darbinieku, kas arī ir milzīga balva man. Katram no šiem cilvēkiem pienākas daļiņa no Atzinības krusta. Lai šeit visus nosauktu, vajadzētu vairākas grāmatas lappuses, bet Jūs, mani mīļie, taču paši zināt, ka tieši Jūs tie esat. Liels paldies par milzīgo godu, ko esat man parādījuši."

Gunārs Šteinerts, Atzinības krusta kavalieris: "Kas bija tie cilvēki, kas sāka un tagad turpina nozares problēmu risināšanu? Lai atbildētu uz šo jautājumu un raksturotu tā laika situāciju, kā piemēru varu minēt sevi. Biju sabiedris-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





ki aktīvs Atmosdas laikā, arī tad, kad tika dibināta Jūrniecības savienība. Kāpēc kļuva par ierēdni un vairs nebraucu jūrā, kur darbs bija labi apmaksāts? Viennozīmīgi nevaru uz to atbildēt, bet laikam jau tāpēc, ka tāda bija nacionālā stāja. Ja ne es, tad kurš, ja ne tagad, tad kad? Pārejas laikā daudzi gudri, cienījami un autoritatīvi cilvēki šīm idejām staigāja riņķī apkārt, bet tomēr neriskēja iesaistīties procesos, jo bija apdomīgi, varbūt arī kādreiz jau dabūjuši pa spārniem. Manī, iespējams, bija vairāk pārgalvības. Tagad runā par Rubika sarakstiem, domāju, ka arī es tajos biju iekšā, bet laikam jau toreiz bija pārņemusi ideja, tāpēc patieso situāciju ar vēsu prātu nespēju izvērtēt. Taču bez šādiem cilvēkiem arī nekas nenoiet, vai ne? Tie, kas toreiz bija kopā ar mani, bija tieši tādi paši pārgalvīgi fanātiķi, kas pirmie sāka virzīt jūrniecības nozari. Pragmatiskam un savtīgam aprēķinam tajās dienās nebija nekāda reāla pamata. Nedomāju, ka tā bija kāda gaišredzīga nākotnes vīzija, kas mūs virzīja. Tā vairāk bija praktiska ķepurošanās. Es gribu noliekt galvu to cilvēku priekšā, kuri strādāja neatkarības pirmajos gados, vispirms jau ministra Janovska priekšā, kurš bija vēl padomju laika ministrs, bet pietiekami drosmīgs, lai pārņemtu varu un izveidotu jauno sistēmu. Ļoti spilgti atmiņā palicis gadījums, kad kopā ar Janovski un Pētersonu aizgājām uz Latvijas jūras kuģniecību un paziņojām, ka šis tagad ir Latvijas uzņēmums. Vēl tagad acu priekšā stāv tās kokainās sejas, kas raudzījās uz mums. Mēs to pieredzējām un pārdzīvojām. Uzkrājām pieredzi, saņēmām belzienus, bet gājām uz priekšu. Nekas jau nerodas vienā dienā, tāpēc, lai raudzītos nākotnē, ir jāprot paskatīties arī pagātnē.

Gandarījums – tas vairāk ir tad, kad redzi, ka tavi ideāli arī citiem nav vienaldzīgi. Ir gandarījums par to, ka jūrniecībā ienāk jauni, labi izglītoti cilvēki. Tas liecina, ka process neapstājas un viss notiek. Vienīgi savstarpējās attiecībās grībētos vairāk cilvēciskuma.”



Staņislavs Šmulāns, Atzinības krusta kavalieris: “Laiks, kad braucu jūrā, nu jau salīdzinoši sen ir pagājis – kopš 1988. gada esmu krastā. Jūra no cilvēka prasa ļoti daudz. Tā ir gan fiziska, gan garīga slodze. Pavisam citas iespējas ir cilvēkam trīsdesmit gados un pavisam citas sešdesmit gados, protams, ja *nelaiž muļķi*, bet strādā pa īstam.

Bet arī krastā darbs ir saistīts ar grūtībām. Teikšu pilnīgi atklāti, deviņdesmito gadu sākumā sākt bija ļoti grūti, jo mums vajadzēja pārkārtot savu domāšanu un pārslēgties no PSRS sistēmas, kur viss bija valsts īpašums, uz privāto saimniekošanas sistēmu. Tieši šim klupšanas akmeņim ļoti grūti un sāpīgi nācās rāpties pāri. Arī pirmie likumdošanas dokumenti tapa ar grūtībām.



Mūsu darba pamats bija starptautiskās konvencijas, kas arī visu salika pa plauktiņiem. Jaunu velosipēdu nevajadzēja izdomāt, tāds jau bija, mums tikai vajadzēja iemācīties ar to pareizi braukt.

Tagad varu teikt, ka Kuģu reģistra speciālisti ne tikai iemācījās braukt ar velosipēdu, bet, tēlaini runājot, arvien uzlabo braukšanas tehniku. Tagad spējam analizēt, salīdzināt un izvērtēt un savā darbā lietot pašu drošāko metodiku. Dzīve iet uz priekšu, nāk jaunas tehnoloģijas, un mēs vairs nemulstam, jo esam pietiekami kompetenti, lai tās pārvaldītu.

Tagad ir sakārtota nodokļu sistēma un, lai gan LK ir privatizēta, kuģi tomēr sāk atgriezties zem Latvijas karoga. Varam būt gandarīti, ka kuģi atgriežas un, ja tiks turpināta labvēlīga valsts politika nodokļu jautājumos, turpinās atgriezties Latvijā. Savulaik tuvredzīga valsts politika gribēja apēst to vistu, kas dēj zelta oļņas, par laimi, tas neizdevās. Patriotisms ir laba lieta, bet bizness diktē savus noteikumus.

Arī tagad, kad esmu pensijā, sekoju visam, kas notiek Kuģu reģistrā, tomēr ar savu padomu nevienam virsū nebāžos, vien tad, ja jautā, atbildu. Protams, pieredze ir uzkrāta, bet jāprot to nodot tālāk. Es pilnīgi droši un ar mierīgu prātu varēju aiziet pensijā, jo zināju, ka manam darbam ir turpinātājs, ziņošs un jau pieredzējis speciālists, dažos jautājumos, kas saistīti ar jaunākajām starptautiskajām vēsmām, pat ziņošs par mani.

Esmu pilnīgi pārliecināts, ka katram vadītājam jau laikus jādomā, kas paliks viņa vietā, tad arī visas lietas iegūst loģisku secību. Un tāda man ir tuva sirdij."

Ar Atzinības krusta zelta goda zīmi apbalvotais Harijs Līdaks: "1992. gada 25. maijā klajā nāca jūras lietu ministra pavēle Nr. 90 par Jūrnieku reģistra izveidošanu. Tad arī sāku strādāt jaunā *činā* – par Jūrnieku reģistra biroja vadītāju. 1992. gada augustā izsniedzām pirmās jūrnieka grāmatiņas, bet daudz sarežģītāka par jūrnieka grāmatiņu izsniegšanu bija jūrnieku diplomēšana. Kad sākās diplomu maiņa, no agra rīta līdz vēlam vakaram cilvēki stāvēja rindā, mums bija milzīgi saspringtas un garas darba stundas. Tad citām problēmām piebiedrojās arī viltoto dokumentu lietas. Visbiežāk tika viltoti matrožu darba diplomēti. Cik tādu lieto savulaik tika nosūtīts izmeklēšanai, bet kāda no visa tā bija jēga?! Nevien taču noķerts netika. Jau tad, kad vairākus gadus biju pensijā, man pāris reizes vajadzēja iet uz Jūrnieku reģistru, lai salīdzinātu parakstus, jo vēl joprojām tika atklāti dokumenti, kuros viltots mans paraksts. Atceroties, kāds bija darbs Jūras administrācijas pirmajos gados, varu teikt, ka sākumā bija ļoti grūti, jo daudzas lietas bija jādara pirmo reizi. Bet mēs nekad nebaidījāmies no atbildības, mēs domājām par jūrniecības ideju atdzīvināšanu, par jūrniecības tradīcijām un, protams, par nozares nākotni.

Latvija taču ir jūras valsts, kā gan citādi! Bet par nelaimi Latvijā tagad reāli nav neviena, kas augstākajās varas aprindās pārstāvētu jūrniecības nozari.



Gadiem esam gan situši dūri galdā, gan čīkstējuši, bet tik un tā neko panākt nav izdevies. Jūrniecības savienība mēģināja *pieslīpēties* klāt vairākiem politiskiem spēkiem, bet ne no viena nav bijis nekāda labuma, valdības mainījās tik bieži, ka, ja arī kāds āķītis bija iemests, tas kopā ar aizejošo valdību aizpeldēja. Man ļoti sāp sirds arī par to, ka nav īstas kārtības jūrniecības izglītības jomā. Pirmajos gados pēc neatkarības atgūšanas tie, kuri cīnījās par jūrniecības nozares atdzimšanu, daudz darīja, lai jūrniecības izglītības sistēmu izveidotu, lai mums būtu tāds nacionālais lepnums kā Latvijas Jūras akadēmija. Bet kas notiek tagad? Vai tiešām jūrniecības izglītībai un Latvijas Jūras akadēmijai nav nākotnes? Tā nedrīkst būt!

Lai gan tagad esmu pelnītā atpūtā, joprojām jūtos piederīgs jūrniecības nozarei, Jūras administrācijai, jo ar to cieši saistīti daudzi darba gadi, tur ieguldīts daudz enerģijas. Tur iekšā ir daļa no manas sirds, no mana mūža!" ■



Jūrniecības savienība

Latvijas Jūrniecības savienības 2005. gada 17. marta pilnsapulces **REZOLŪCIJA**

Latvijas Jūrniecības savienības pilnsapulce aicina SM Jūrniecības departamentu un Latvijas Jūras akadēmiju realizēt šādu jūrniecības izglītības politiku:

1. Atbalstīt laika gaitā sevi attaisnojušo Latvijas jūrniecības izglītības divpakāpju sistēmu, pēc kuras operatīvā (*operational*) līmeņa jūras virsnieki tiek sagatavoti jūrniecības koledžā vai augstskolā, bet augstākie, t.i., vadības (*management*) līmeņa virsnieki – Latvijas Jūras akadēmijā.

2. Latvijas Jūras administrācijai un SM Jūrniecības departamentam, izstrādājot normatīvos aktus jūrniecības izglītības jomā, piesaistīt jūrniecības izglītības speciālistus.

3. Izstrādāt Latvijā mūsdienu prasībām atbilstošu vienotu jūrniecības profesionālās izglītības koncepciju.

4. Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas jūrniecības koledžas absolventus atzīt par profesionāli sagatavotiem jūras darba diplomu iegūšanai operatīvā un vadības līmenī bez otreizējas eksaminācijas Jūrnieku reģistrā.

5. Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistram veikt profesionālās jūrniecības izglītības uzraudzības funkciju, organizējot jūras izglītības iestāžu pārbaud-

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



des ne biežāk kā reizi divos gados, pārbaudēm pieaicinot ekspertus – kvalificētus jūrniecības izglītības speciālistus (profesorus, profesionālo jūrniecības iestāžu pasniedzējus) no citu valstu jūrniecības izglītības iestādēm.

6. Virzīt izglītības politiku uz pastāvīgu un progresējošu virsnieku īpatsvara pieaugumu, lai 10 gadu laikā sasniegtu vēlamu virsnieku/ierindas jūrnieku proporciju 60/40.

7. Lai sasniegtu STCW konvencijā noteikto profesionālo angļu valodas zināšanu līmeni, jūrniecības izglītības iestādēm ir jāpāriet uz bilingvālo apmācības metodi.

8. Latvijas Jūras akadēmijai nodrošināt 2001. gada akreditācijas ekspertu ziņojuma izpildi.

Latvijas Jūrniecības savienības pilnsapulce aicina Latvijas jūrniecības organizācijas un Jūrniecības savienības biedrus popularizēt, sekmēt un atbalstīt:

- jūrniecības kā amata izvēli jaunatnes vidū;
- jaunatnes mācības jūrniecības izglītības iestādēs;
- jūrniecības tālākizglītības un mūža izglītības attīstību;
- latviešu valodas lietošanu jūrniecības organizācijās, profesionālajosursos uz kuģiem;
- jūrniecības angļu valodas apguviursos un pašmācības ceļā.■

Latvijas tranzīta biznesa asociācija (LTBA)

Tālr.: 3601101; 5834050; 9269208, e-mail: ltba@ltba.info

Latvijas nacionālā kravas ekspeditoru asociācija (LAFF)

Tālr.: 7603102; 9542550, e-mail: laff@dtg.lv

Biedrība "Autopārvadātāju asociācija "Latvijas Auto"

Tālr.: 7389267, e-mail: sekretariats@lauto.lv

Latvijas kuģu brokeru un aģentu nacionālā asociācija (NALSA)

Tālr.: 371 7508800, 9225500, e-mail: nalsa@apollo.lv

Latvijas loģistikas un muitas brokeru asociācija

Tālr.: 7373300, e-mail: Brokeru.asociacija@parks.lv

Latvijas stivdorkompāniju asociācija

Tālr.: 7315564; 9238556, e-mail: papans@navigator.lv

Latvijas transporta attīstības un izglītības asociācija

Tālr.: 7028295; 7028294, e-mail: gutmanis@sam.gov.lv

Latvijas mazo ostu asociācija

Tālr.: 9238127, e-mail: megnis@apollo.lv



Palīdzot cilvēkam, tu palīdzi visai cilvēcei

2005. gadā Latvijas Jūrniecības savienībai pirmajā vietā ir bijis cilvēks, jo īpašu vē-rību pievēršot jūrniecības izglītībai. Tas ir tikai likumsakarīgi, jo tieši no tā, cik la-bi sagatavos jūrniecības speciālistus, būs atkarīgs visas jūrniecības nozares pres-tižs un attīstība. Visa pamatā ir cilvēks, speciālists, patriots. Par to ir pārliecināts Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs **Antons Vjaters**.

A.Vjaters: – 2005. gada martā Latvijas Jūrniecības savienības (LJS) kopsapulcē, runājot par Latvijas jūr-niecības problēmām, asas diskusijas izvērsās par izglītības jautājumiem un izglītības attīstības koncepciju nākotnē. Tāpēc, domājot par LJS darbības virzieniem 2005. gadā, jau kopsapulces rezolūcijā tika akcentē-ta jūrniecības izglītība, un, protams, izglītības jautājums bija mūsu svarī-gākais uzdevums. Izvērtējot 2005. gadu, varu teikt, ka izglītības pro-blēma nav atrisināta un darbs pie šī jautājuma turpinās, tāpēc arī 2006. gads neieviesīs lielas korekcijas LJS darbā. Tomēr pati Jūrniecības savie-nība ir pārmaiņu priekšā, ir sasnieg-ta tā robeža, kad uz mirkli jāapstā-jas, lai pārdomātu, izvērtētu un sa-prastu, kā dzīvot un strādāt tālāk. Tas ir likumsakarīgi, jo pagājis tas laiks, kad Jūrniecības savienība kā sabiedriska organizācija reāli piedalījās val-stiski svarīgu problēmu risināšanā. Ja atceramies Jūrniecības savienības pirmsā-kumus, tad varam teikt, ka mūsu organizācija bija gluži vai valsts struktūra, kas patiesībā arī sakārtoja jūrniecības jautājumus valsts līmenī. Tas bija pirmais uz-devums, kuru pildīja Jūrniecības savienība.

Otrs uzdevums bija jūrniecības likumdošanas sakārtošana, trešais – sekot pri-vatizācijas gaitai jūrniecības uzņēmumos. Tie bija, ja tā var teikt, trīs vaļi, uz ku-riem turējās Jūrniecības savienības darbība. Tagad valsts pārvaldes struktūra ir



LJS priekšsēdētājs Antons Vjaters.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005

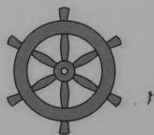




LJS biedru naudas samaksāšana ir svēts pienākums.

sakārtota, jūrniecības likumdošana pamatos pieņemta un privatizācija pabeigta, tāpēc Jūrniecības savienībai jābūt gatavai pieņemt drosmīgus lēmumus un atrast tos jautājumus, kuru lemšanā būtu svarīgs Jūrniecības savienības viedoklis un profesionāls padoms. Nereti tiek uzdots jautājums, vai Jūrniecības savienības pastāvēšanai ir reāls pamats? Man gribētos uzdot pretjautājumu: vai mēs sim plinti krūmos un izbeigsim darbību? Domāju, ka ne, jo mums vēl daudz darāmā. Ir ļoti daudz šķietami mazu darbu, kuri patiesībā ir ļoti svarīgi un arī laiktietilpīgi. Parasti par šiem mazajiem ikdienas darbiem nemēdzam skaļi runāt un piešķirt tiem publicitāti. Rūdolfs Blaumanis savulaik teicis, ka, palīdzot cilvēkam, tu palīdzi visai cilvēcei. Tieši šis rakstnieka atzinums varētu būt mūsu darba moto. Pateicoties Jūrniecības savienības juridisko biedru atbalstam, esam varējuši atcerēties jūrniecības veterānus, sagādājot viņiem dažus svētku brīžus. Nereti jūrniecības uzņēmumi, pat ja gada finansiālie rādītāji tiem nebūt nav spoži, tomēr ir atraduši iespēju atbalstīt vecos jūrniekus. Liels paldies jāsaka firmai "Hanza", kas pašus vecākos Jūrniecības savienības biedrus Ziemassvētkos iepriecināja ar dāvanām. Tā ir attieksme gan pret cilvēku, veterānu, gan arī pret jūrniecības nozari kopumā. Jūrniecības savienībai atbalstu nekad neatsaka arī Rīgas brīvostās pārvalde.

Ja runājam par rezolūciju, ko 2005. gada kopsapulcē pieņēmām, tad jāatzīst, ka šis dokuments nebija domāts tikai LJS valdei vai tās priekšsēdētājam. Rezolūcijā iekļautais bija tāds kā uzdevums visiem Jūrniecības savienības biedriem un patiesībā arī visiem, kas sevi uzskata par piederīgiem šai nozarei.





Pirms LJS kopsapulces saņemti Gadagrāmatu jau kļuvis par tradīciju.

Jūrnieku kompetence ir drošās rokās

Vērtējot un analizējot jūrniecības izglītības stiprās un vājās puses, nākas secināt, ka daudzus gadus jūrnieku kompetences pārbaudes nav bijušas pietiekoshi augstā līmenī, bet starptautiskie normatīvi prasa noteiktu zināšanu līmeni attiecīgā ranga speciālistiem. Beidzot Latvijas Jūrnieku reģistram ir kompetents, aktīvs, enerģisks un stingrs vadītājs, kurš radikāli mainījis Jūrnieku reģistra darbu un sācis reģistra sakārtošanu. Saprotams, ka visu nevar paveikt vienā vai divos gados, darba vēl daudz, bet jau tagad ir droša pārliecība, ka Jūrnieku reģistrā visas lietas tiks saliktas pa plauktiem. Un šīs sakārtojamās lietas ir jaunā jūrniecības izglītības programma un tās reāla ieviešana jūrniecības mācību iestādēs. Būs jāpanāk, lai mācību programmas, kas tiek izmantotas Latvijas Jūras akadēmijā un Liepājas jūrniecības koledžā, atbilstu gan konvenciju prasībām, gan būtu savstarpēji savietojamas. Ko tas nozīmē? To, lai kursants, kurš mācās, piemēram, Liepājas jūrniecības koledžā, varētu mācības turpināt Latvijas Jūras akadēmijā. Lai nebūtu tāda situācija kā pašlaik, kad programmas un prasības šajās mācību iestādēs ir tik atšķirīgas, ka studentiem no viņiem neatkarīgu iemeslu dēļ rodas lielas problēmas mācību vielas apgūšanā. Jūrnieku reģistrā prasības ir stingri definētas, tāpēc jūrniecības mācību iestādēm ir jādara viss iespējamais, lai nebūtu tā, ka šo mācību iestāžu beidzēji nespēj apliecināt savu kompetenci tikai tāpēc, ka kādā no mācību iestādēm programmas nav izveidotas atbilstoši starptautisko konvenciju prasībām.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Gunārs Ozoliņš lūdz balsot par kopsapulces darba kārtību.



LJS veterāni Ģertrūde Aniņa un Juris Leimanis.

Kāds būs jūrskolu liktenis?

Ne reizi vien ir izskanējis viedoklis, un to ir paudis arī bijušais Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš, ka mazās jūrskolas Salacgrīvā, Engurē būtu likvidējamās. Es šādam viedoklim nepievienojos, jo uzskatu, ka šīm skolām ar jūrniecības novirzienu ir liela nozīmē, īpaši tagad, kad tik ļoti trūkst jauniešu, kas vēlas mācīties, tai skaitā apgūt kādu no jūrniecības specialitātēm. Jo vairāk bērnu jau no mazajām klasītēm ieinteresēs pievērsties jūrai, jo lielāka iespējamība, ka daļa no viņiem tiešām turpinās mācības Jūras akadēmijā un kļūs par jūras virsniekiem vai arī apgūs kādu no ierindas jūrniecības specialitātēm. Iespējams, ka daļa no šiem jauniešiem strādās zvejas flotē. Kā liecina iepriekšējo gadu pieredze, aptuveni sešdesmit procenti no mazo jūrskolu beidzējiem turpina mācības Latvijas Jūras akadēmijā. Tie ir jaunieši, kas Jūras akadēmijā nav nokļuvuši nejaušības dēļ, jo jau no bērnības ir orientēti jūrniecības profesijas apgūšanai. Nereti šie studenti nāk no dzimtām, kas jau paaudzēs bijušas saistītas ar jūru. Un arī tad, ja jaunieši, kas mācījušies

mazajās jūrskolās, tālāk nemācās kādā no jūrniecības mācību iestādēm, skolā iegūtās zināšanas tā vai citādi noder viņu tālākajās gaitās, jo zināšanu nekad nevar būt par daudz. Protams, mazo skolu lietderība jāizvērtē speciālistiem, bet vajadzētu atcerēties, ka iznīcināt ir viegli, bet tā vietā radīt ko citu ir daudz sarežģītāk.

Kur izglītībai rast finansējumu?

Tas ir jautājums, kas jau no Latvijas neatkarības atjaunošanas brīža ne mirkli nav zaudējis aktualitāti. Valstiska pieeja – lūk, tas ir atslēgas vārds, kas varētu





LJS aicina diskutēt, kādai vajadzētu būt jūrniecības izglītības sistēmai. Vai šajā sistēmā vieta joprojām būs arī mazajām jūrskolām, kāda ir arī Engures jūrskola?

mainīt jūrniecības izglītības finansēšanas mehānismu. Ekonomikas zinātņu doktore Raita Karnīte uzsvera, ka laikā, kad katrs nākamais gads beidzas ar strauju iekšzemes kopprodukta pieaugumu, aptuveni 50 tūkstoši valsts iedzīvotāju devušies strādāt uz ārzemēm, un nodēvēja šos cilvēkus par vieglas dzīves meklētājiem. Negribētu piekrist, ka tie ir vieglākā ceļa gājēji, jo izejot šādi cilvēki izvēlei ir tieši valsts politika un programmas trūkums, kā piesaistīt jaunatni studēt, apgūt specialitāti un kā motivēt viņus strādāt Latvijas interesēs. Kā liecina statistika, Latvijas Jūras akadēmijā, koledžā un Liepājas jūrniecības koledžā ir procentuāli maz labi situētu vecāku bērnu, pamatā tie ir jaunieši no lauku rajoniem un no ģimenēm ar salīdzinoši pieticīgu rocību. Pats personiski esmu redzējis, ka daudzu studentu pusdienas ir baltmaizes kukulis un kola, jo vairāk naudas uzturam viņi nevar atļauties. Taču šos jauniešus mācīties motivē nākotnes iespējas, tas, ka pēc specialitātes iegūšanas, strādājot izvēlētajā profesijā, varēs saņemt mūsdienu prasībām atbilstošu un konkurētspējīgu atalgojumu. Protams, pēc studiju beigšanas speciālisti lielākoties strādā uz ārzemju kuģiem, bet nevajadzētu aizmirst, ka viņi savu naudu atved uz Latviju, ka viņu ģimenes ir šeit.

Valsts politika ignorē jūrniecību

Satiksmes ministrija izstrādājusi nozares attīstības programmu laika posmam no 2006. līdz 2013. gadam. Pārsteidzoši ir tas, ka apjomīgajā attīstības programmā, kas aptver Satiksmes ministrijai pakļautās nozares – dzelzceļu, autoceļus, gaisa satiksmi, sakarus un jūrniecību, jūrniecības programma izteikta vien dažās sko-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005





SM Jūrniecības departamenta direktors Aigars Krastiņš un JA direktors Ansis Zelčiņš seko LJS diskusijai par jūrniecības izglītību, kas bija 2005. gada kopsapulces svarīgākais jautājums.

pās rindkopās. Programmas prezentācijas laikā izteicu savu viedokli, uzsverot, ka attīstības programmā nekas nav teikts par jūrniecības izglītību, kurai pietrūkst valsts atbalsta. Vēl jo vairāk tagad, kad Eiropa piešķir finansējumu, akcentējot līdzekļu ieguldīšanu cilvēkresursos. Satiksmes ministrs Ainārs Šlesers, atbildot uz manu repliku, izteica viedokli, ka programma nav sastindzis dokuments, to var mainīt un papildināt, tomēr pieredze rāda – ja jau dokuments ir apstiprināts un iesūts vākos, tajā kaut ko mainīt ir ļoti grūti. Te nu kārtējo reizi rodas jautājums, kā pēc ministrijas ierēdņi, strādājot pie šī dokumenta, nekonsultējās ar nozares speciālistiem, profesionālajām asociācijām un sabiedriskajām organizācijām? Vai tiešām tas ir tik grūti? Bet varbūt tieši šādā veidā tiek izrādīta valsts attieksme pret jūrniecību, liekot saprast, ka tā nav prioritāra un tautsaimniecībai svarīga nozare.

Kā strādāsim tālāk?

Tas ir jautājums, uz kuru visiem Latvijas Jūrniecības savienības biedriem atbilde būs jāmeklē kopīgiem spēkiem. Esam veikuši lielu darbu un atbilstoši pastāvošajām prasībām pārreģistrējuši Latvijas Jūrniecības savienību Biedrību reģistrā. Tāpat esam apzinājuši savas iespējas un izdarījuši secinājumu, ka pagājis tas laiks, kad varējām ietekmēt valsts nozīmes procesus.

Par pašu Jūrniecība savienības pārvaldes struktūru runājot, jāatzīst, ka, lai gan valdes sastāvs samazināts līdz divdesmit cilvēkiem, strādāt ir diezgan grūti,





LJS kopsapulce 2005. gada 17. martā.

jo visi valdes locekļi pārsvarā ir vadošie darbinieki dažādās jūrniecības nozarēs, tāpēc aizņemtības dēļ viņi ne vienmēr spēj aktīvi piedalīties valdes darbā. Bet, lai pieņemtu kādu lēmumu, valdes sēdes balsojumā ir nepieciešams kvorums. Ideāli, ja valdes sastāvā būtu pieci līdz septiņi cilvēki, kuri aktīvi un operatīvi varētu reaģēt uz jebkuru procesu. Taču pagaidām Latvijas Jūrniecības savienības pārvaldes jautājums ir diskusiju procesā.

Bet darbs turpinās. Piemēram, Jūrniecības savienība iekļauta Vides konsultatīvā padomē, kas darbojas Vides ministrijas pakļautībā. Jau padomes nosaukums norāda, kas ir tie jautājumi, par kuriem tiek diskutēts. Vides konsultatīvās padomes nostāja ir diezgan kategoriska – nedrīkst pieļaut nekādu saimniecisko darbību, tai skaitā arī ostu attīstības projektu realizāciju. Varbūt tas ir labi, ka varam piedalīties šīs padomes darbā, ka varam paust un argumentēt savu viedokli, piemēram, par ostu projektiem, to nozīmīgumu un finansiālo pienesumu valsts budžetam. Cits jautājums, cik no teiktā šīs padomes locekļi vēlas saprast, pieņemt un akceptēt. Ir tikai loģiski, ka ekoloģiskajiem jautājumiem vienmēr jābūt ostu attīstības projektu uzmanības centrā, tomēr arī vides speciālistiem un aktīvistiem vajadzētu apzināties, ka viņu kategoriskā nostāja pret jaunu projektu attīstību ne vienmēr ir pamatota un saprātīga, īpaši attiecībā uz Rīgas ostu. Tomēr labi, ka viedoklis ir pausts.

Vienmēr izmantojam izdevību popularizēt mūsu ostas un skaidrot jūrniecības nozares aktuālos jautājumus. Šajā darbā palīdz divi televīzijas raidījumi – “Jūras

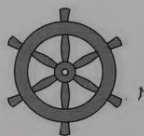




LJS kopsapulce 2005. gada 17. martā.

laiks" un "Latvji, brauciet jūriņā", kā arī vienīgais profesionālais nozares žurnāls "Jūras Vēstis".

Labas attiecības ir izveidojušās ar Kārdifā dzīvojošo kapteini Arvaldu Mārtiņu Kalniņu, kurš ieguldījis milzu darbu un apkopojis Latvijas jūrniecības vēsturi. Mēs cenšamies viņam sūtīt visus Latvijas izdevumus, kas saistīti ar jūrniecību, savukārt viņš regulāri mums sūta visus Anglijā pieejamos materiālus par jūrniecības jautājumiem. Šie materiāli nonāk Latvijas Jūras akadēmijas bibliotēkā un palīdz studentiem mācību procesā. Savukārt Jūrniecības savienība kopā ar citām jūrniecības nozares asociācijām ir pieņēmusi lēmumu kopīgiem spēkiem visos iespējamajos veidos popularizēt Latvijas Jūras akadēmiju, lai radītu jauniešiem interesi par darbu jūrā.■



Latvijas Jūrniecības savienības Sertificēšanas centrs

Latvijai atgūstot neatkarību, sagruva PSRS izveidotā plānošanas un tautsaimniecības vadības sistēma. Notika strauja pārkārtošanās uz privāto iniciatīvu, radot neparedzamas sekas.

Vispirms to izjuta projektēšanas sfēra. Smagās un ilglaicīgās projektēšanas vietā nāca projektu ātra izstrāde, pastāvošās projektēšanas organizācijas tika izkonkurētas. Ilgi aizturētā iespēja parādīt iniciatīvu un nopelnīt aizrāva daudzus speciālistus. Dibinājās nelieli kooperatīvi, bez pasūtījumiem palika un likvidējās projektēšanas institūti.

Bet līdz ar pieaugošo operativitāti sāka parādīties arī šīs darbības trūkumi.

Projektēšanas institūtos un birojos pastāvēja speciālistu atlase, atbildības noteiktā hierarhija ar kontroles funkcijām, bet sīkajās, pat viena cilvēka struktūrās tādas nebija. Sevišķi smagi tas skāra būvniecību.

Kā sēnes pēc lietus radās privātu uzņēmēji, kuri bija gatavi darīt it visu, ja par to maksā, bet nebija nekādas garantijas, ka cilvēki patiešām spēj saņemt darbu veikt.

Lai šajā jomā nodibinātu kārtību, ar valdības lēmumu tika ieviesta atbilstības kontrole, nosakot nepieciešamību saņemt zināšanu un varēšanu apliecināšus dokumentus. Juridiskajām personām šāds dokuments bija licence, fiziskajām personām – sertifikāts.

Ar valdības lēmumu un likumdošanas aktiem licenču izsniegšana tika uzticēta nozaru ministrijām, bet sertifikātu izsniegšana – profesionālajām sabiedriskajām organizācijām.

Lai nodrošinātu jūrniecības nozares specifisko būvniecību ar kvalificētiem speciālistiem, Latvijas Jūrniecības savienības valde nolēma pati veikt šo speciālistu sertificēšanu. 1995. gada 23. septembrī LJS kopsapulce lēmumu apstiprināja. Taču dažādu juridiska un birokrātiska šķēršļu dēļ atļauja veikt sertificēšanu tika saņemta tikai 1997. gada 21. martā. LJS tika piešķirtas tiesības sertificēt speciālistus visās profesijās, kas attiecas uz hidrotehniskajām būvēm jūrās un kuģu ceļos.

Dažkārt tika izteiktas šaubas par jūrniecības darbinieku kompetenci būvniecībā. Lai to novērstu un nodrošinātu autoritatīvu darbību, tika izveidota sertificēšanas komisija sešu cilvēku sastāvā: profesors Dr. sc. ing. Grigorijs Gladkovs, Dr. sc. ing. Nikolajs Burins, inženieri Vilnis Keris, Vladimirs Kozachenko, Juris Marnauza un Imants Zemļakovs, jūras tiesību speciāliste maģ. iur. Laila Medina.

Šāds komisijas sastāvs acīmredzot viesa uzticību, jo 1998. gadā Latvijas Jūrniecības savienībai papildus uzticēja arī speciālistu sertificēšanu lielajām HES.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005

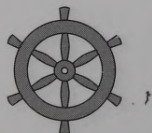


Atbilstoši likumdošanas prasībām 2002. gadā sertificēšanas komisija tika pārveidota par LJS Sertificēšanas centru un akreditēta Latvijas Nacionālajā akreditācijas birojā (LATAK). Tas nozīmē, ka speciālistu sertificēšana notiek atbilstoši Eiropas savienības standartiem un sertifikāti ir līdzvērtīgi jebkuras ES valsts izsniegtajiem sertifikātiem.

Sertificēšanas centru vada agrākais sertificēšanas komisijas priekšsēdētājs Vilnis Keris, kuram ir milzīga pieredze hidrobūvju projektēšanā un celtniecībā. Droši var teikt, ka bez viņa līdzdalības nav notikuši nevieni nozīmīgi darbi Latvijas ostās.

Laikā no 1997. līdz 2006. gadam ir izsniegti 279 sertifikāti. Profesionālās darbības uzraudzībai noslēgta vienošanās ar Valsts būvinspekciju, kas paredz, ka LJS Sertificēšanas centrs tiks informēts par visām pretenzijām pret sertificētajiem speciālistiem. Līdz šim nav bijis sūdzību no sertificējamo speciālistu vai pretenziju no LATAK darbinieku puses. Nav bijusi arī neviena pretenzija no pasūtītāja par sertificēto speciālistu darbu.

Jauns pavērsiens LJS Sertificēšanas centra darbībā notika 2006. gadā, kad sadarbībā ar Rīgas Tehnisko universitāti tika organizēta hidrobūves speciālistu tālākāpmācība, dodot iespēju pieredzējušiem speciālistiem iepazīties ar būvniecības tehnoloģiju sasniegumiem, jaunākajiem materiāliem un pasaules pieredzi hidrotehnisko būvju projektēšanā, būvniecībā un ekspluatācijā. Pirmie kursi RTU Būvniecības fakultātes Profesionālās tālākizglītības centrā (BF PTC) sākās 8. martā, uz tiem pieteicās 23 hidrobūves speciālisti. Kursus vada lektors Dr. sc. ing. Leonīds Ļakmunds.■



Jauni pilsētu mēri. Kā dzīvos ostas nākamos četrus gadus?

Centrālās vēlēšanu komisijas apkopotā statistika par pašvaldībās ievēlētajiem deputātiem vēsta, ka pavisam Latvijā ievēlēti 4179 deputāti, no tiem 57,7% (2413) ir vīrieši un 42,3% (1766) – sievietes. 56,6% (2364) deputātiem ir augstākā izglītība, 41,9% (1753) – vidējā, bet 1,5% (62) – pamatizglītība. 82,6% (3450) deputāti ir norādījuši, ka pēc tautības ir latvieši, 4,3% (181) – krievi, 2,2% (101) – citas tautības pārstāvji un vēl 10,7% (447) nav norādījuši tautību. Jaunākajam deputātam ir 18 gadi, vecākajam – 78, bet deputātu vidējais vecums ir 45,5 gadi.

Rīgā uz 60 vietām ievēlēti deputāti no astoņiem sarakstiem – Latvijas Pirmā partija – 4 vietas, TB/LNNK – 6, "Jaunais laiks" – 13, Tautas partija – 8, PCTVL – 9, "Jaunais centrs" – 5, LSDSP – 7, Politiskā apvienība "Dzimtene", Latvijas Sociālistiskā partija – 8.

"Jaunā laika" pārstāvis un kādreizējais Einara Repšes valdības tieslietu ministrs Aivars Aksenoks 29. martā ar 31 no 60 balsīm tika ievēlēts par Rīgas domes priekšsēdētāju.

Domes valdošajā koalīcijā apvienojies "Jaunais laiks", Tautas partija, Latvijas Pirmā partija, "Tēvzemei un Brīvībai"/LNNK.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Vicemēri – Andris Ārgalis (TP), Jānis Birks (TB/LNNK) un Juris Lujāns (LPP).

Liepājā uz 15 vietām ievēlēti deputāti no deviņiem sarakstiem: Liepājas partija – 6 vietas, Tautas partija – 2, PCTVL – 2, Tautas saskaņas partija – 1, TB/LNNK – 1, Latvijas Pirmā partija – 1, “Jaunais laiks” – 1.

Ventspilī uz 13 vietām ievēlēti deputāti no trim sarakstiem: “Latvijai un Ventspilij” – 10 vietas, “Jaunais laiks” – 2, Tautas saskaņas partija – 1 vieta.

Ventspils kurss nemainīsies

Ventspils pilsētas mērs **Aivars Lembergs**: – Ostā darbu sāks trīs jauni termināli – graudu termināls, kura celtniecība drīz būs pabeigta, sulu termināls, ko drīz sāks būvēt, un ogļu termināls, kas būs moderns un spēs apstrādāt lielus kravu apjomus.



Aivars Lembergs

Galvenais uzdevums, ko esam izvirzījuši, ir saglabāt kravu plūsmu apmēram 28 miljonu tonnu robežās. Tas ir kravu apjoms, ko mēs vēlētos noturēt. Pie labvēlīgas situācijas ir visas iespējas šo apjomu kāpināt, taču mēs nenodarbojamies ar utopisku mērķu izvirzīšanu.

Otrs svarīgs uzdevums ir attīstīt industrializāciju, realizēt šajā virzienā veiktās vairāku gadu iestrādes. Līdz ar Latvijas iestāšanos ES šīs iespējas ir palielinājušās.

Nākamajos četros gados mums Ventspilī vajadzētu radīt aptuveni pusotru tūkstoši jaunu darba vietu, vairāk plānot nevaram, jo tam pietrūks kvalificēta darbaspēka. Mēs rēķināmies, ka notiks straujāka attīstība, tāpēc varēsim piesaistīt darbaspēku arī no ci-

tiem, tā sauktajiem depresīvajiem rajoniem, pirmkārt jau no Kurzemes, no tādām pilsētām kā Kuldīga, Talsi, Saldus, Dobeles, kur ir salīdzinoši augsts bezdarba līmenis. Jau tagad Ventspilī ir nodarbināti aptuveni divi tūkstoši cilvēki, kas nav Ventspils iedzīvotāji. Diemžēl Latvijas neatkarības gados praktiski ir iznīcināta profesionālās izglītības sistēma, mums pietrūkst visu līmeņu speciālistu, un tā jau ir un tuvākajā laikā arī būs milzīga problēma. Kamēr runājam par brētliņu šķirošanu un likšanu bundžinās, darbaspēka netrūkst, bet, tiklīdz sākam domāt par augstākām tehnoloģijām, mums nav ar ko lepoties, un es uz šīm lietām skatos ar lielām bažām. Citus jautājumus atrisināsim un Ventspilī veidosim kā modernu Eiropas pilsētu, ko patiesībā jau tagad darām. Ieguvēji būs tie, kas sāks pirmie!



Viedoklis. Aptaujātie Ventspils uzņēmēji atzina, ka Ventspilī arī turpmākajos četros gados valdīs stingrās rokas demokrātija. Un, lai gan bija mēģinājums iedragāt šķietami stabilās ēkas pamatus, vēlēšanas parādīja (par Lemberga partiju nobalsoja 79,9% vēlētāju), ka pagaidām vēl tie, kas vēlas sekmīgi attīstīt savu biznesu tieši šajā Kurzemes pilsētā, par labāku uzskata neraustīt lauvu aiz ūsām.

Rīgas mērs nedod skaidras atbildes

Jaunais Rīgas mērs Aivars Aksenoks sarunās ar medijiem parādījis sevi kā piesardzīgu cilvēku. Viņš labprātāk lieto vārdu "mēs", nevis "es", izvairās no skaļiem solījumiem, bieži saka: "konsultēsimies" un "meklēsim kompromisus".

Kamēr tas bija noteikts likumā, Rīgas mērs bija arī ostas valdes priekšsēdētājs. Tagad, kad tā vairs nav, koalīcijas partneri vienojušies, ka ostas valdi vadīs Tautas partijas pārstāvis Andris Ārgalis. A. Aksenoks atzina, ka "Jaunais laiks" labprāt būtu uzņēmies šo vadību, bet, strādājot pie domes koalīcijas, katrai pusei nācās kaut kur piekāpties.



Aivars Aksenoks

Aivars Aksenoks: – Mans mērķis ir plānot darbu tā, lai rezultāti parādās ilgākā laika posmā, lai visi mērķi būtu izsvērti un tālejoši. Tāpēc gribu strādāt visus šos četrus gadus.

Domāju, ka jaunais Rīgas attīstības plāns būs jāapspriež no jauna, jo iebildumi bijuši ne tikai iedzīvotājiem, bet arī daudziem speciālistiem. Plāns jāizvērtē no vēsturiskā, stratēģiskā un pilsētas struktūras viedokļa, tas jāskata speciālistiem un pēc tam vēlreiz jānodod sabiedriskajai apspriešanai. Man nav īsti saprotama Mangaļsalas iekļaušana ostas teritorijā. Diskutabls ir jautājums par Kundziņsalu, apdzīvotas teritorijas iekļaušanu ostā. Bažas rada plāna realitāte: nav norādīti nekādi posmi, kad tas tiks īstenots. Pašlaik vēl spēkā esošajā 1995. gadā pieņemtajā attīstības plānā ir daudz kas no tā, kas ierakstīts arī jaunajā plānā. Jaunais patiesībā ir papildināts veicams. Vēl jāpiebilst par zaļo zonu. Te ir darbs speciālistiem. Salīdzinot ar pašreizējo, plāns paredz krietni samazināt zaļo zonu, it īpaši Daugavas krastos.



Uzskatu, ka arī Kundziņsalu varētu neiekļaut ostā. Esmu tur bijis. Ar gaisa tīrību tur nav tik traki kā otrajā krastā, "Aldara" tuvumā. Iedzīvotāji grib palikt Kundziņsalā. Viņiem pašlaik nav skaidra statusa, tur neko nedrīkst būt. Ja tur atļautu būt, izveidotos jauks ciemats.

Par ostas darbu man ir savs viedoklis. Uzskatu, ka ostas infrastruktūra ir attīstījies vāji, ostas darbs ar uzņēmējiem nav pietiekami caurskatāms.

Viedoklis. Aptaujātie Rīgas ostas uzņēmēji domā, ka Dievs tomēr ir bijis klāt Rīgas pašvaldības vēlēšanās, jo labējie, lai arī tikai ar vienas balss pārsvaru, tomēr guva uzvaru. Aizvadītie četri gadi, kad Latvijā bija labēja valdība, bet Rīgas pilsētā saimniekoja kreisie, ostas attīstībai bija katastrofāli slikti. Nevienš lēmums, kas būtu svarīgs un pat izšķirošs ostas attīstībai, nav pieņemts. Ostas uzņēmēji arī atzīst, ka jaunā pilsētas mēra Aivara Akšenoka spriedumi par ostu ir virspusēji, bet pārmetumi ostas vadībai pēc būtības neiztur kritiku, jo tieši lielā politika – neatbalstīt kreiso aktivitātes (atcerēsimies, ka Rīgas ostas valdes bijušais priekšsēdētājs Gundars Bojārs ir LSDSP biedrs) – traucējusi normālu saimniecisko darbību. Tagad uzņēmēji, skatoties uz labējiem Rīgas saimniekiem, cer, ka Rīgas ostas valdes priekšsēdētājs Andris Ārgalis būs patiess saimnieks ostai, jo viņam kā vienam no bijušajiem Rīgas mēriem, kas bijis arī ostas valdes priekšsēdētājs, jau ir priekšzināšanas par ostas darbību, un cer arī, ka pilsētas mērs Aivars Akšenoks nemētāsies ar nepamatotiem pārmetumiem, neargumentētiem viedokļiem un tukšiem saukļiem, bet gan atbalstīs ostas attīstību, kas nozīmīga ne tikai pilsētai, bet arī valstij kopumā.

Liepāja turpinās iesākto

Pēc Pašvaldību vēlēšanās būtiskas izmaiņas Liepājas pilsētas domē nav notikušas. Pilsētu turpina vadīt pieredzi un uzticību ieguvušais Uldis Sesks.

Viedoklis. Liepājas uzņēmēji ir apmierināti, jo pilsētā arī nākamos četrus gadus būs viss kārtībā, saimniekošana būs pārdomāta, mērķtiecīga, cilvēkam un videi draudzīga, investoriem interesanta. Jau iestrādātais pilsētas, ostas un speciālās ekonomiskās zonas mehānisms izturējis pārbaudi pašvaldību vēlēšanās, cilvēki atkārtoti teikuši "jā" Uldim Seskam, līdz ar to atbalstot pilsētas attīstību viņa vadībā. Lai arī daži cilvēki jaunajā domē mēģināšot duļķot ūdeni, kopumā tas uzņemto pilsētas un ostas attīstības kursu nemainīs. Uzņēmēji, kuri salīdzinoši nesen sākuši savu darbību Liepājā atzīst, ka šeit tiešām par uzņēmējiem domā un ar viņiem ne tikai rēķinās, bet arī iesaista stratēģisko plānu veidošanā un apspriešanā. Salīdzinot ar Rīgu, kuru plosa lielā politika, un Ventspili, kur zināmā mērā valda diktatūra, biznesmeņi Liepāju uzskata par paraugu tam, kā jāveido demokrātiska sabiedrība un civilizēts bizness. Liepājā eventuālam investoram pirmkārt jautā, ko pilsēta viņam var dot, nevis ko viņš var dot pilsētai.

Uldis Sesks: – Iepriekšējos gados mērķtiecīgi esam attīstījuši Liepājas ostas koplietošanas infrastruktūru: būvēti un sakārtoti ostas ievadceļi, veikta dzelzceļa tīklu un mezglu modernizācija.



Sabūvēti jauni šķidro kravu termināli – runa ir par firmai „Glen Oil” un „DG Termināls” piederošajām modernajām iekārtām, kas nodrošina vides aizsardzības un visu citu drošības prasību ievērošanu, pārkraujot naftas produktus.

Ostā ir uzbūvēti arī divi jauni beramkravu termināli, kas būtiski palielinājuši ostas beramkravu apstrādes jaudas un tehniskās iespējas.

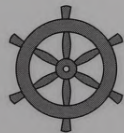
Domāju, ka pēc 12. martā notikušajām pašvaldību vēlēšanām būtiski nemainīsies pilsētas un ostas attiecības. Osta joprojām ir pilsētas sastāvdaļa, kuras attīstību iespēju robežās veicina arī pašvaldība.

Turpmāk plānojam piesaistīt ES strukturālo fondu līdzekļus. Pilsēta un osta plāno turpināt ostas pievadceļu izbūves programmu 2005. – 2006. gadam, kā arī uzsākt Karostas kanāla tīrīšanu.

Domāju, ka privātais kapitāls turpinās attīstīt esošos un būs jaunos terminālus. Arī NATO plāno investēt līdzekļus Liepājas ostas piestātņu attīstībā. Protais, to pilsēta atbalsta. ■



Uldis Sesks



Pa vidu starp burkānu un pātagu

Finanšu ministrs Oskars Spurdziņš nenoliedz, ka mūsu valstī visas lietas vēl nepavisam nav sakārtotas, arī finanšu jomā, taču viņš ir optimists, tāpēc ir pārliecināts, ka soli pa solim valsts, biznesa un indivīda attiecības nostājas pareizajās vietās. Šoreiz uz Latviju Eiropā, biznesu un cilvēku Latvijā paskatīsimies no finanšu ministra Oskara Spurdziņa skatu punkta.

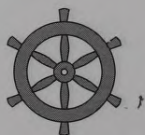
– Latvija apgūst Eiropas fondu finansējumu. Vai mēs ar tā piesaistīšanu projektiem reāli tiekam galā?

– Par finanšu ministru sāku strādāt Induļa Emša valdībā, kad sistēma, pēc kuras tiks un tagad arī reāli tiek apgūta Eiropas fondu nauda, jau bija izveidota, un naudas apgūšana sākās 2004. gadā. Toreiz mēs valdībā spriedām par izveidoto sistēmu principā un tām problēmām, kādas radīsies līdzekļu apgūvē šīs sistēmas ietvaros. Diskusijās izkristalizējās atziņa, ka pašu sistēmu mainīt nevaram, jo tad rodas risks finanses neapgūt vispār. Uzņēmēji mums pārmet, ka sistēma ir izveidota diezgan smagnēja un birokrātiska, pēc “Jaunā laika” aizdomīguma principa: ka tik kaut ko nenozog. Iespējams, nav slikti, ka ir tik daudz slūžu, jo tām cauri tiek paši godīgākie projekti, un arī finanšu sadale projektiem notiek maksimāli godīgi un pretendenti nevar krāpties. Diemžēl nekas nevar būt pilnīgi pasargāts no krāpnieciskiem momentiem, jo izdomāt mēdz visādas brīnumu lietas, līdz pat dokumentu viltošanai. Taču vēlreiz gribu uzsvērt, ka pie pašreizējās sistēmas tādas lietas ir maz iespējamās. Tā kā lauksaimniecības sektoram bija pieredze SAPARD finansējuma apgūšanā, tad jāatzīst, ka tieši lauksaimniecība bija visvairāk sagatavojusies Eiropas naudai. Jau 2004. gadā lauksaimniecībā tika izmantots trīs reizes lielāks finansējums, nekā triju gadu ciklā bija paredzēts.

2004. gads kopumā parādīja, ka naudu apgūstam normāli un caur Eiropas struktūrfondu un Kohēzijas fondu esam uzņēmušies samērā lielas saistības – aptuveni simt miljonu latu apjomā. Pozitīvs moments ir arī tas, ka naudas apguvi neesam atlikuši uz 2006. gadu un tieši 2005. gads ir plānots kā milzīga atvēršana gads, īpaši tas attiecas uz Satiksmes ministrijas pārraudzīto nozari – ceļu būvniecību un rekonstrukciju, pirmām kārtām tie ir lielie tranzīta ceļi.

Daudzas lietas nosaka arī mūsu Nacionālais attīstības plāns, tāpēc esam sākuši strādāt pie jauna plāna nākošajam finanšu ciklam. Mums jau tagad jābūt skaidrībā, kas tad notiks pēc 2006. gada.

Jāteic godīgi, nākas mācīties arī no kļūdām. Ja sākumā mūsu mērķis bija apgūt iespējami vairāk naudas, tad tagad esam sapratuši, ka ne mazāk svarīgi ir nodrošināt augstu kvalitāti, te domāju gan darba kvalitāti, gan projektu kvalitāti.



Tas gan nenozīmē, ka uz kvalitāti agrāk skatījāmies caur pirkstiem. Strādājot pie šiem projektiem, ļoti nepatīkami iezīmējās kāda nopietna problēma – profesionālu speciālistu trūkums. Trūkst profesionāļu visās jomās – gan projektu izstrādē, gan menedžēšanā, gan projektu reālajā ieviešanā. Latvijā kapitāli trūkst inženieru, to parādīja Kohēzijas fonda finansēto projektu īstenošana. Pie tiem darba apjomiem, ko esam ieplānojuši paveikt, mums pietrūks šā darba realizētāju. Mēs esam spiesti aicināt dāņus, zviedrus un citu valstu speciālistus.

– Tātad labā ziņa ir tā, ka Latvijā ienāks Eiropas nauda, bet sliktā savukārt tā, ka šī nauda kopā ar ārvalstu speciālistiem no Latvijas atkal aizies?

– Arī nauda, protams, bet bēdīgākais ir tas, ka mūsu cilvēkiem garām aiziet ļoti labi apmaksātas darba vietas, kuras mēs ar saviem speciālistiem nevaram piepildīt. Mani kā finanšu ministru uztrauc, ka tas rada mūsu tekošā konta deficīta palielināšanos, jo vairāk importējam, nekā eksportējam. Līdz šim nav bijis definēts valsts pieprasījums, tāpēc mūsu jaunieši ir aizrāvušies ar psiholoģijas, filozofijas un sociālo zinātņu studijām, bet inženieri mums arvien iet mazumā. Ministru prezidents Aigars Kalvītis diskusijas par šo problēmu ir pacēlis ļoti augstā līmenī, jo pienācis pats pēdējais laiks izglītības jautājumu un valsts pasūtījumu izglītības sfērai risināt.

Arī mums pašā ministrijas sistēmā trūkst speciālistu, jo nav jau noslēpums, ka valsts sektors pagaidām nevar nodrošināt speciālistus ar konkurētspējīgām algām, tāpēc jaunie cilvēki pie mums mīcās, uzkrāj labu pieredzi, un tad bankas viņus pārperk, maksājot ļoti pieklājīgu atalgojumu. Reizēm mēs pat izrādām pārlieku lielu iejūtību pret saviem darbiniekiem, lai nepazaudētu kaut cik spējīgu speciālistu.

Taču ministrijai jādomā par tālāko stratēģiju, tāpēc jau tagad cīnāmies par nākošo Eiropas naudas piesaisti, par to naudu, ko Latvija no Eiropas varētu iegūt



Oskars Spurdziņš

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



pēc 2006. gada. Kučinska kunga uzdevums ir veidot jaunu Nacionālās attīstības plānu, kas ir ļoti smaga lieta, jo Latvijā jau iedibinājusies tradīcija katrai nozarei vilkt segu uz savu pusi, nepūloties skatīt jautājumus kopsakarībās. Bet Nacionālās attīstības plāns būs tas arguments, kas mums ļaus pretendēt un pēc tam arī piesaistīt Eiropas naudu Latvijai svarīgu projektu īstenošanai. Patiesībā jau Eiropa nemaz nav tik dāsna, jo tā ļoti nopietni baidās no konkurences, tāpēc arī pasaka, ka nauda netiks dota konkurencei, bet attīstībai gan. Un mūsu uzdevums ir definēt tieši mūsu valsts attīstībai svarīgās lietas. Novērtējot Eiropas naudas apguvi Latvijā, resumējot varu teikt, ka kopumā kā finanšu ministrs ar darbu esmu apmierināts, bet ir iezīmējušās arī problēmas, kas neatliekami ir jārisina.

– Liela daļa no Eiropas naudas, jā tā var teikt, rada, bet zināma daļa tomēr aiziet iznīcināšanai. Te es domāju zvejas kuģu sagriešanu, līdz ar to arī konkurentu novākšanu no šā tirgus sektora. Vai finanšu ministrs ar šādu stratēģiju var būt un ir apmierināts?

– Tas, protams, nav labi, jo zvejniecība ir viens no Latvijas tradicionālajiem biznesa veidiem, bet globalizācijas lielais vilnis veļas arī pār mums, un tas līdzī aiznes arī konkurentus. Patiesībā mūs ar naudiņu pievilina, un mēs savus darbarīkus labprātīgi sagriežam. Protams, ir programmas jaunas flotes veidošanai, bet tur priekšā jau ir kvotas un ierobežojumi. Mūs nopērk ar naudu, un tā ir tā sliktā Eiropas ietekme. Eiropa konkurentus negrib, un tas ir zināms spiediēns, jo burkāns ir tas finansējums, bet tā pātaga, kas nāk pār mūsu muguru, ir sagrieztie kuģi.

– Kur ir tā pātaga un burkāns mūsu uzņēmējiem, kas strādā jūrniecības, tranzīta, ostu sektorā un darbojas biznesā vispār? Cik lielā mērā valsts politika un valsts vadītāju, tai skaitā arī Finanšu ministrijas, domas ir labvēlīgas uzņēmējiem?

– Domāju, valsts kopumā, bet pēdējos gados jo īpaši uz uzņēmējiem skatās kā uz budžeta vairotājiem.

– Jūs tiešām tā domājat?

– Protams, ir bijušas arī atkāpes. Ilgus gadus Valsts ieņēmumu dienests ir kalpojis vairāk kā represīvs mehānisms, un pagaidām man vēl pilnībā nav izdevies to pagriezt īsti pareizajā virzienā. Lietas būtība jau ir tāda, ka godīgs uzņēmējs ir jāciena vairāk par visu, jo viņš ir tas, kas ražo algas ārstiem un skolotājiem. Nezinu, vai jau tagad var just kādas izmaiņas Ieņēmumu dienesta darbā un attieksmē, bet man daudzi ir teikuši, ka pārmaiņas notiek. Nav jau tikai jāsoda, ir arī jāpalīdz, jākonsultē. Mana nostāja ir tāda – ja valstij tiešs kaitējums nav nodarīts, tad nav jāapliek ar soda naudām. Nevienas pārmaiņas nav vienkāršas, arī *Vidā* jānotiek paaudžu maiņai. Taču kopumā gribētu teikt, ka uzņēmējdarbības vide ir laba, arī no finanšu pārrauga, kāds pēc būtības ir finanšu ministrs, skatpunkta raugoties. Vienmēr ir un arī būs, ko uzlabot, jo allaž parādās kādas problēmas muitā, tranzītā, vēl citas lietas, bet tāda ir dzīve un tāds ir darbs.



Samazinot uzņēmuma ienākuma nodokli, izrādās, esam nošāvuši divus zaķus. Esam uzņēmējdarbības vidi padarījuši interesantāku investoriem, īpaši tas attiecas uz ārzemju investoriem, kuri, uzzinot par tik zemu nodokli, ir sajūsmā. Tas ļāvis kā ražotājiem Latvijā ienākt, piemēram, Vācijas uzņēmējiem. Mums šādu nodokļu politiku pārmet attīstītās Eiropas valstis ar augstu labklājības līmeni, prasot nodokļu harmonizāciju, kas mums nekādā veidā nav pieņemami.

– Cik ilgi spēsim turēties pretī šādam spiedienam?

– Kamēr būs konsensus un kamēr mēs nebūsim vienīgie, kam nepieciešama šāda nodokļu politika, spiediens mums nav bīstams. Mūsu sabiedrotie ir Lielbritānija, Īrija, Čehija, Slovākija, Lietuva, Igaunija, Kipra. Ļoti riskanti piekrist kādam finansējumam, kas, atvainojiet par salīdzinājumu, mūs uzturētu kā komas slimnieku ar kaut kādām Eiropas naudām, bet neļautu atveseļoties. Eiropai nopietnas konkurences apstākļos tas būtu izdevīgi, bet mēs šādam variantam nevaram piekrist un to pieļaut nedrīkstam. Mums ļoti svarīgi ne tikai sekot, bet būt iekšā visos Briseles notikumos, lai zinātu, kāda politika tiek veidota un ko varam sagaidīt nākotnē. Skaidrs ir viens – spiediens būs, un mums uz to jābūt gataviem.

Bet tas otrs zaķis, ko nošāvam, samazinot ienākuma nodokli, ir tas, ka maksājumi budžetā ir lielāki. Tātad esam uzņēmējiem pierādījuši, ka, godīgi maksājot nodokļus, viņi ir izgājuši ārā no pelēkās zonas, un tas mani ļoti iepriecina. Četrdesmit miljonus iekasējām virs plāna. Var jau teikt, ka bija slikts plāns, bet es gribētu teikt, ka plāns bija saspringts, un tomēr parādījās neplānoti apjomi. Tas ir ļoti svarīgs arguments, kad runāju ar saviem kolēģiem Eiropā. Samazināt nodokli par katru cenu nav mūsu pašmērķis, bet, manā skatījumā, piecpadsmit procenti arī turpmāk varētu palikt. Protams, var nākt jaunas valdības un jauni parlamenti, un domas var mainīties, no tā pasargāti neesam. Biežās valdības maiņas zināmu ļaunumu ir nodarījušas, jo valstī pietrūcis stabilitātes, bet finanšu sektorā jau no Šķeles pirmās valdības laikiem esam centušies ieturēt cietu fiskālo politiku. Ar nelielām atkāpēm, ko izsauca Krievijas krīze, un pārrāvumu pensiju sociālajā nodoklī, kad vajadzēja aizliegt pensionāriem strādājot saņemt arī pensiju. Daudzas lietas ir bijušas nepatīkamas, bet mēs esam atkopusies. 2003. gadā Repšes valdība lēma, ka mēs virzāmies uz eiro zonu, un tas man kā finanšu ministram ir ļāvis noturēt valsts budžetu zināmos rāmjos, neaizraujoties ar budžeta deficītu. Visliktākais rādītājs pagaidām ir augstā inflācija, kas lielā mērā nav atkarīga no mums. Kaut vai, ja runājam par degvielas cenu kāpumu, nevaram ietekmēt arī gāzes cenu celšanos, varam tikai pavilkt garākus ieviešanas termiņus. Kopumā jāteic, ka mums pašlaik ir labie laiki – par astoņu procentu pieaugumu mūs apskauž jebkura cita Eiropas valsts, bet tas liek būt uzmanīgiem, jo tam neglābjami sekos sliktie laiki, un mums jābūt uz to gataviem.

– Vai Jūs satrauc milzīgā atšķirība reģionu attīstībā Latvijā?

– Tā ir milzīga problēma, kas nav radusies vienā gadā, un vienā gadā to nevar atrisināt. Godīgi sakot, es pat nezinu, kā to vispār lai atrisina. Visā pasaulē tran-



zīta ceļi attīstās un ostu virzieni ir paši aktīvākie. Latvijas ostas dod lielu ieguldījumu reģionu attīstībā. Lielas attīstības perspektīvas ir Liepājas ostai. Mazajām un reģionālajām ostām arī ir liela nozīme reģiona attīstībā, bet to sekmīgs darbs lielā mērā tomēr ir pašvaldību ziņā.

Arī finansiāli ostām ir ļoti liela nozīme, veidojot Latvijas budžetu. Pienesums ir pietiekoši liels, lai mēs uztrauktos par ostu problēmām, kad tādas rodas, jo katra problēma tūlīt atsauca uz budžetu. Mēs ar šiem spēlētājiem rēķināties. Patiešām ļoti cenšamies darīt visu, lai uzlabotu un sakārtotu to darbības sektoru, par kuru atbildīga Finanšu ministrija. Iepriecina labās sarunas ar Ukrainu, arī Baltkrieviju par šo valstu tranzīta kravu plūsmu caur Latvijas ostām. Mums – ar to domāju valsti – tiešām tranzīta, ostu un jūrniecības nozare ir ļoti svarīga.

– Taču šajā nozarē iesaistītie uzņēmēji, kas apvienojušies profesionālajās asociācijās, piemēram, Latvijas Tranzīta biznesa asociācijā, ne vienmēr ir apmierināti ar to, kā valsts definē savu attieksmi pret šo tautsaimniecības nozari.

– Nenoliegšu, ka problēmas ir bijušas un arī turpmāk būs. Kad sāku strādāt finanšu ministra amatā, lielākā problēma, kas atklājās, bija tā, ka pēc iestāšanās ES neesam gatavi izpildīt tranzītkravu veterināro robežkontroli. Maksimāli īsos termiņos centāmies šīs lietas sakārtot, bet darbs tomēr prasīja gandrīz gadu, un tas ir nepiedodami, jo uzņēmēji savu darbību plāno ilgtermiņā, tāpēc daudz kravu un līdz ar to arī liela nauda mums aizgāja garām. Kravas tik drīz neatgriezīsies, jo to nosūtītāji jau pārorientējuši savu darbību uz kaimiņu ostām – Klaipēdu un Tallīnu, tāpēc vajadzēs pielikt lielas pūles vairāku gadu garumā, lai pierādītu, ka arī Latvijas ostās viss ir kārtībā. Es ļoti labi saprotu uzņēmējus un profesionālās asociācijas, kuru sašutums bija un ir pamatots. Ir vēl daudzas citas lietas, kas jārisina un jāsakārto. Piemēram, lai sakārtotu muitas darbu, nomainīju tās vadītāju. Kopā ar profesionālajām asociācijām uzrādījām vairāk nekā sešdesmit nepilnību muitas darbā, kas prasīja operatīvu rīcību. Tagad esamu apmierināts, ka jaunā muitas priekšnieka Drulles kunga vadībā 2004. gadā lielāko daļu jautājumu ir izdevies atrisināt, darba kārtībā palikuši vēl kādi desmit ilgtermiņā risināmi jautājumi. Arī Latvijas Ostu padomes locekļi atzina, ka muitas lietas Latvijā tiek sakārtotas. Taču gribu teikt, ka nekur un nekas nav pilnīgi ideāls, arī Eiropā ne. Un Eiropas pieredze mums ne vienmēr der, jo mums ir pavisam citāda situācija nekā tur. Nemītīgi notiek pielāgošanās un labākā risinājuma meklējumi. Negribu apgalvot, ka viss ir kārtībā, bet virzība noteikti ir pozitīva.

– Vai domājat, ka cilvēks mūsu valstī jūtas drošs un pasargāts?

– Cilvēki vienmēr vēlas dzīvot labāk, nekā viņi dzīvo, un cilvēkam vienmēr liekas, ka viņš vairāk dod valstij, nekā no tās saņem pretī, un ja saņem, tad ne tādā kvalitātē, kā gribētos. Viens no instrumentiem, lai cilvēks dzīvotu labāk, bija Latvijas iestāšanās ES, un lai dzīvotu drošāk – iestāšanās NATO. Mani mulsina tas, ka abās organizācijās esam iestājušies, bet kas tad būs tālāk? Kā izmantot tās iespējas, ko mums dod ES? Lūk, jautājumi, uz kuriem skaidras atbildes nav. Mūsu valsts





Latvijas finanšu ministrs Oskars Spurdziņš un Vācijas finanšu ministrs Hans Aihets.

A.F.I. foto

labklājības līmenis ir tikai četrdesmit procenti no Eiropas attīstīto valstu līmeņa, nerunājot par Luksemburgu, kur vidējais līmenis ir vēl augstāks. Taču uz neatbildētajiem jautājumiem mums vajadzēs meklēt atbildes. Nāksies atbildēt arī uz jautājumu – cik ātri mēs sasniegsim attīstīto valstu līmeni? Runājot par šīm lietām, nedrīkstam aizmirst, ka visu nosaka, virza vai bremsē konkurence. Latvija konkurē Baltijā, Baltija konkurē Ziemeļvalstu grupā, šī grupa savukārt ar Viduseiropu, Dienvideiropu un tā tālāk. Attiecības, protams, nav mežonīgas, bet ar konkurenci jārēķinās. Kādā tikšanās reizē savam vācu kolēģim aizrādīju, ka viņi apmierināti brauc lepnā vilcienā, mums iedevuši nožēlojamu drezīnu un mudina mūs kustēties enerģiskāk, lai panāktu viņu vilcienu. Un, lai mūsu uzdevums būtu vēl sarežģītāks, papildus izliktas dažādas aizlieguma zīmes. Tas līdzībās runājot. Bet, neskatoties uz diezgan neapskaužamo situāciju, attīstības potenciāls mums nenoliedzami ir. Lai arī Eiropas valstis aicina mūs tiekties pēc viņu dzīves līmeņa, tajā pašā laikā Eiropai ļoti negribētos, lai mēs tik drīz tai pietuvotos. Uz Eiropas fona mēs attīstāmies labi, bet pati Eiropa zināmā mērā stagnē. Darba pusdienās Eiropas valstu finanšu ministri vienmēr spriež, ka Eiropai būtu vajadzīga dinamiskāka attīstība, jo Amerika Eiropu ir krietni apsteigusi, pētījumi liecina, ka tā ir divdesmit līdz trīsdesmit gadus priekšā.

– Ja mēs jokotu, tad varētu teikt, ka Latvija ar savu dinamisko attīstību pavilks Eiropu uz augšu.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GĀDAGRĀMATA
2005



– Varbūt Latvija viena to nepavilks, bet visas jaunās Eiropas valstis kopā to noteikti izdarīs, ja vien mums atļaus saprātīgi darboties, tas ir, ja, baidoties no konkurences, mākslīgi neliks mums šķēršļus. No vienas puses, Eiropa lieliski apzinās, ka tā sasniegusi līmeni, ko ilgtermiņā uzturēt ir grūti, tāpēc kaut kas ir jāmaina, bet, no otras puses, saņemties, lai tiešām kaut ko mainītu, arī nesadūšojas. Savukārt daudzi Latvijas uzņēmēji tikai tagad sāk apzināties tās iespējas, kas viņiem paveras no Rīgas līdz Lisabonai. Protams, mūs nekur negaida ar atplestām rokām, jo Eiropai ir bailes no mūsu apetītes, bet tas vēl nenozīmē, ka mums jāņem vērā viņu bailes. Godīgi jāatzīst, ka mūsu uzņēmēju spēja pielāgoties, izdzīvot un attīstīties ir nesalīdzināmi lielāka nekā viņiem.

Uzņēmējus gribu nomierināt, sakot, ka šīs valdības darbība un politika neparedz uzlikt jaunus nodokļus, mēs tiešām nopietni domājam, kā uzņēmējiem palīdzēt. Es kā finanšu ministrs joprojām esmu tajās pozīcijās, ka uzņēmēji, kas ir godīgi pret valsti, ir jāciena, un varu visiem uzņēmējiem tikai pateikties par viņu pienesumu budžetā, jo tērēt jau mēs visi protam.

Tāpat mēs cenšamies, cik spējam, mūsu intereses aizstāvēt Eiropā, kaut gan ar nožēlu jāteic, ka mūsu iespējas nav tik lielas kā Vācijai vai Francijai. Tāpēc Eiropā mums tiešām ir jācīnās, tiesa gan, tīri diplomātiskā līmenī un korektā veidā, bet savas intereses nākas visai sūri aizstāvēt, jo tur veidojas dažādas interešu grupas, kas savus projektus cenšas visiem spēkiem izdabūt cauri. Esam mēģinājuši izveidot Baltijas kopējo viedokli, lai to izdarītu, aicināju uz tikšanos Lietuvas un Igaunijas finanšu ministrus, arī citu valstu ministrus, jo skaidrs ir viens – vienīgi paši mēs nevarēsim panākt. Tāpēc mans aicinājums uzņēmējiem ir nepārprotams – lai profesionālās organizācijas ir aktīvas, iesaistās procesos, savu viedokli aizstāv un pārstāv. Tikai darbojoties visiem kopā, mums izdosies kaut ko panākt. Un nevajag baidīties no apzīmējuma lobēt. Tas nav nekas slikts. Īpaši veiksmīgi ar to nodarbojas un prot darīt Amerika, citas valstis arī. Varu teikt, ka uz Finanšu ministriju rindām vien nāk ārvalstu vēstnieki, kuri pārstāv savu valstu uzņēmējus, pat Baltkrievijas vēstnieks Latvijā nekautrējas atzīties, ka lobē savu uzņēmēju intereses.

Latvija šajā ziņā tikai mācās, bet mums jāprot pašiem sevi aizstāvēt, jo tikai tad, ja to pratīsim, mūs cienīs. No Finanšu ministrijas puses varu teikt, ka mēs esam gatavi šādam darbam un to arī darīsim.■



Saglabāt Eiropas jūras un okeānus drošus, tīrus un veselīgus

24. oktobrī Eiropas Komisija ierosināja plaša mēroga stratēģiju Eiropas jūras vides aizsardzībai. Jūras vides aizsardzības un saglabāšanas tematiskajā stratēģijā paredzēts nodrošināt, lai līdz 2021. gadam visi Eiropas Savienības jūru ūdeņi būtu veselīgi vides aizsardzības izpratnē, tātad aizsargāt šo vērtīgo resursu bāzi, no kuras ir atkarīga ar jūru saistītā saimnieciskā un sociālā darbība. Šī ir otrā tematiskā stratēģija, ko Eiropas Komisija pieņem saskaņā ar 6. vides rīcības programmā paredzēto. Tā būs galvenā sastāvdaļa topošajā jūras politikā, ko Kopiena piedāvās 2006. gadā.

Vides komisārs Stavros Dimass sacīja: „Mūsu dzīves līmenim un ekonomiskajai labklājībai ļoti svarīgas ir Eiropas jūras un okeāni, taču to kvalitāte kļūst arvien zemāka pārlieku lielas ekspluatācijas, piesārņojuma, klimata izmaiņu un vairāku citu faktoru dēļ. Šajā jomā ļoti nepieciešama visaptveroša un integrēta Eiropas pieeja. Mēs vēlamies panākt, lai Eiropas iedzīvotāji jau šodien un nākamībā varētu gūt labumu no drošām, tīrām, veselīgām un dabas resursiem bagātām jūrām un okeāniem.”

Jauna jūras vides stratēģija

Mēs esam liecinieki ievērojamiem zaudējumiem jūru bioloģiskajā daudzveidībā bīstamu vielu, pārlieku liela barības vielu daudzuma, rūpnieciskās zvejas vai klimata pārmaiņu dēļ, un tie ir tikai daži no apdraudējumiem. Arvien krājas liecības par jūras vides apstākļu pasliktināšanos, tiek norādīts uz iespējami neatgriezeniskām pārmaiņām, kā to apliecina atsevišķu zivju krājumu samazināšanās Eiropā vai eitrofikācijas ietekme uz Baltijas jūras vidi.

Pašreiz notiekošā jūras vides apstākļu pasliktināšanās un ar to saistītā ekoloģiskā kapitāla samazināšanās apdraud labklājības un nodarbinātības iespēju radīšanu, ko dotu Eiropas okeāni un jūras, piemēram, zivsaimniecības un tūrisma nozarē.

Lai novērstu šādu situāciju, Eiropas Komisija ir izstrādājusi integrētas politikas pamatu, kas varētu palīdzēt novērst jūras vidi apdraudošo negatīvo ietekmi un spiedienu. Tā nosaka skaidras un izpildāmas pamatnostādnes labu vides apstākļu sasniegšanai visās ES jūras teritorijās līdz 2021. gadam. Stratēģija ir izklāstīta paziņojumā, ko papildina priekšlikums direktīvas pieņemšanai un stratēģijas attīstību atbalstoša analīze, kas ietverta klātpievienotajā ietekmes novērtējumā. Stratēģija tālāk attīstīs līdzšinējos sasniegumus Eiropas jūru aizsardzības jomā visos vadības līmeņos.





Piejūras reģioni

ES valstis dalās atbildībā par virkni dažādu jūras teritoriju, un katrai no tām ir atšķirīgas vides iezīmes (Baltijas jūra, Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļa, Vidusjūra). Lai ievērotu reģionālās atšķirības, Eiropas Komisijas priekšlikumā gan paredzēti kopīgi mērķi un metodes, taču tie jāievieš piejūras reģionu līmenī. Tas nozīmē, ka dalībvalstis, kurām ir kopīga jūras teritorija, būs atbildīgas par ciešu sadarbību, lai izstrādātu plānus, kuriem attiecīgajos jūras ūdeņos jānodrošina labas vides statuss. Šajos plānos jāiekļauj sīki izstrādāts vides

novērtējums, kurā noteikts, ko konkrētas reģionālās jūras kontekstā nozīmē labas vides statusa sasniegšana. Tiem arī jāsaturs konkrēti vides mērķi un uzraudzības programmas. ES līmenī netiks noteikti nekādi īpaši mērķi, taču plānus pārbaudīs un apstiprinās Eiropas Komisija.

ES dalībvalstīm un ārpus ES esošajām valstīm ir kopīgas jūras teritorijas, tāpēc, lai sasniegtu labas vides statusu, nāksies cieši sadarboties ar šīm trešajām valstīm. Dalībvalstis mudinās strādāt jau esošo reģionālo jūras konvenciju ietvaros, kuru darbībā iegūta plaša jūras vides aizsardzības pieredze. Katra dalībvalsts izstrādā rentablu pasākumu programmu ar mērķi panākt labas vides statusu jūras videi. Pirms jebkāda jauna pasākuma ieviešanas vajadzēs iesniegt tā ietekmes novērtējumu, ieskaitot sīki izstrādātu izmaksu un ieguvumu analīzi. Valstu programmas apstiprinās Eiropas Komisija.

Tematiskā stratēģija

Jūras stratēģija ir viena no septiņām tematiskajām stratēģijām, kuras Eiropas Komisijai jāiesniedz saskaņā ar ES 6. vides rīcības programmu (6EAP). Citas stratēģijas ir saistītas ar gaisa piesārņojumu, atkritumu novēršanu un pārstrādi, ilgtspējīgu resursu izmantošanu, augsniem, pesticīdiem un pilsētu attīstību. Gaisa piesārņojuma stratēģija tika publiskota 2005. gada 21. septembrī (<http://europa.eu.int/comm/environment/water/marine.htm>).

Pārējās stratēģijas ir jāiesniedz dažu nākamo mēnešu laikā. Tematiskās stratēģijas ir jauns pavērsiens lēmumu pieņemšanā. Tās balstās uz plašiem pētījumiem un konsultācijām ar ieinteresētajām personām un izvirzītās problēmas aplūko vienoti, ņemot vērā saiknes ar citām problēmām un politikas jomām, turklāt tām jāveicina labāka reglamentējošās sistēmas izveide. ■



Kad un kāda būs jaunā kuģošanas politika Eiropā?

2005. gada martā Eiropas Komisija publicēja paziņojumu par Eiropas Savienības jūrniecības politiku nākotnē.

Kad 2005. gada oktobra pirmajās dienās Eiropas Komisijas (EK) zivsaimniecības un jūras lietu komisārs Džo Borgs ieradās oficiālā vizītē Latvijā, viņš runāja tikai par zivsaimniecības problēmām un šīs nozares iespējamiem attīstības modeļiem nākotnē. Uz jautājumu, kādas būs pamatnostādnes Eiropas kuģošanas politikai nākotnē, komisārs atbildēja diezgan izvairīgi, vien noteica, ka pašlaik šis jautājums ir darba procesā.

No EK prezidenta H. M. Boroza un EK zivsaimniecības un jūras lietu komisāra Dž. Borga paziņojuma komisijai "Par turpmāko Eiropas Savienības jūrniecības politiku: Eiropas redzējums uz okeāniem un jūrām" var noprast, ka pagaidām tā ir komisijas vīzija par Eiropas okeāniem un jūrām. Izskan aicinājums aplūkot visus jautājumus kompleksā, integrēti, nevis kā tas notiek pašlaik, kad katra jūrniecības nozare atrauti no citām lobē savas intereses.

Paziņojumu var uzskatīt tikai par pirmo soli Eiropas jūrniecības politikas virzienā. Līdz 2006. gada otrajam ceturksnim paredzēts publicēt Zaļo grāmatu. Pēc Zaļās grāmatas pieņemšanas tiks organizēta konference, tai sekos plašs konsultāciju process, kurā apspriedīs jaunās idejas un problemātiskos jautājumus, notiks



LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Eiropas Komisijas zivsaimniecības un jūras lietu komisārs Džozep Borģs.

reģionālās konferencēs, lai noskaidrotu dalībvalstu, jo īpaši piekrastes apgabalu reakciju uz Zaļo grāmatu. EK plāno, ka šis process aizņems 2006. gada lielāko daļu, tāpēc reāla Eiropas jūrniecības politikas projekta izstrāde sāksies tikai 2007. gadā, un speciālisti pieļauj, ka tā stāsies spēkā ap 2010. gadu.

Kad centāties noskaidrot, kāpēc diskusijas par problemātiskajiem jautājumiem un jaunās idejas tiks apspriestas tikai pēc Zaļās grāmatas publicēšanas, neviens uz šo jautājumu nevarēja atbildēt. Kā vienmēr secinājums viens: tāda ir Eiropas nostādne. Un mēs tai paklausām.

To, ka jūrniecības politikas jautājums Eiropas Savienībā ir visai sensitīvs, neslēpj neviens no tiem Latvijas jūrniecības nozares speciālistiem, kuri dažādos līmeņos pārstāv Latviju Eiropas institūcijās. Nav noslēpums, ka tieši Eiropa ir viena no pasaulē aktīvākajām jūrniecības nozarē, kas izpaužas gan transportā, zivsaimniecībā un tūrismā, gan enerģijas ražošanā un citās nozarēs. Tā, piemēram, jūras transportā Eiropas Savienībā ir nodarbināti 2,5 miljoni cilvēku, pārkrauj vairāk nekā vienu miljardu tonnu kravu un pārvadā aptuveni 300 miljonus pasažieru gadā. ES zivsaimniecības nozare saražo 7,6 miljonus tonnu zivsaimniecības produktu gadā, un ES piekrastes rajoni ir iecienīti tūrisma objekti.

Tai pašā laikā tā tomēr ir ierobežota telpa, kurā Eiropā notiek dažādas jūrniecības aktivitātes, un šīs telpas izmantošanā valda diezgan spēcīga, reizēm pat nežēlīga konkurence.

Cik noprotams, ES jūrniecības politikas mērķis būs izlīdzināt šīs konkurences prasības attiecībā uz Eiropas okeānu un jūru resursiem tā, lai radītu lielāku ekonomisko labumu ilgtspējīgā skatījumā. Jau pieminētā Zaļā grāmata ne tikai dos vīziju uz Eiropas jūrniecības politiku nākotnē, bet tajā tiks iekļauti arī konkrēti priekšlikumi šīs politikas īstenošanai.

2005. gada martā Eiropas Komisija publicēja paziņojumu par Eiropas Savienības jūrniecības politiku nākotnē. "Okeāni un jūras ir būtiski svarīgs resurss, kas nodrošina dzīvību uz zemes. Tiem ir nozīmīga loma tautsaimniecībā, sabiedriskajā un kultūras dzīvē. Jūras vides ilgtspējīga izmantošana ir pats svarīgākais



priekšlikums, lai šo potenciālu pilnībā varētu likt lietā. Komisijas stratēģiskajos mērķos 2005. – 2009. gadam uzsvēta “īpaša nepieciešamība pēc visaptverošas jūrniecības politikas, lai attīstītu jūrniecības ekonomiku un visu ar jūru saistīto darbību potenciālu, kas ilgtermiņā neapdraud vidi”.

Ar šā paziņojuma publiskošanu tiek izveidota jūrniecības politikas taktikas grupa, kas sāks šo procesu, ņemot vērā prezidenta lēmumu izveidot komisāru koordinācijas grupu, kura vadīs tās darbu.”

Paziņojumā teikts, ka okeānu un jūru plašumi likuši cilvēkiem tos uztvert kā neizsmeļamu bagātību avotu un ka šo bagātību pilnīgu izmantošanu ierobežojusi tikai tehnikas attīstības pakāpe un pašas jūras vides pretestība cilvēka darbībai. Astoņdesmit procentus okeāna piesārņojuma izraisa cilvēka darbības uz sauszemes. Papildus vides problēmām piekrastes rajonus un jo īpaši salas skar arī citi draudi, kas pēdējā laikā arvien pieņemas spēkā: terorisms, narkotiku un cilvēku tirdzniecība, pirātisms, pārmērīga zvejniecība, apzināti noziegumi pret dabu un jau pieminētā konkurences cīņa.

ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencijas, kurai pievienojusies Eiropas Kopiena, preambulā teikts, ka “okeāna teritorijas problēmas ir cieši savstarpēji saistītas, un tās jāaplūko kā viens veselums”. Vairākas valstis, piemēram, Austrālija, Kanāda, arī ASV, jau sākušas jaunas un integrētas okeānu politikas iestrādi.

Eiropu aptver četras jūras un divi okeāni, tās krasta līnija ir septiņas reizes garāka nekā ASV un četras reizes garāka nekā Krievijai un attālāko reģionu dēļ Eiropas Savienībai ir pasaulē lielākā jūras teritorija. Divdesmit ES valstis ir piekrastes valstis, ja 2007. gadā ES pievienosies arī Rumānija un Bulgārija, tad tās robežas paplašināsies līdz Melnajai jūrai.

Jūras transports ir nozīmīga saikne Eiropas tirdzniecības tīklā, bet ražošanas pārvietošanās ārpus Eiropas rada lielu izaicinājumu Eiropas tautsaimniecībai un tai pašā laikā palielina Eiropas ostu un jūras transporta nozīmi. Eiropas uzdevums ir saglabāt konkurētspējīgu komerciālo floti un veselīgu kuģubūves industriju, bet tas prasa aktīvu rūpniecisko politiku. Viss liecina, ka Eiropas reģionālajā politikā nepieciešama integrēta piekrastes apsaimniekošana un attīstība.



Eiropa iezīmē Baltijas jūras lielceļus.



ES prezidents Borozo, nosakot ES zivsaimniecības un jūrlietu komisāra pienākumus, lūdza viņu vadīt jauno jūrniecības politikas darba grupu, lai sāktu plašas konsultācijas par Eiropas Savienības turpmāko jūrniecības politiku.

Kā ziņo no Briseles, daudzas dalībvalstis un reģionālās iestādes, ieinteresēto personu grupas un starptautiskie partneri jau iesnieguši daudzus atzinumus un ieteikumus turpmākajai politikai. Komisija jau veikusi darbu tādās jomās kā rūpniecība, vide, transports, zivsaimniecība, enerģētika, pētniecība, reģionālā politika, teritoriālā infrastruktūra un citas.

Jūrniecības politikas darba grupu vadīs un politiski konsultēs komisāru koordinācijas grupa, kas periodiski pārbaudīs tās darbu.

Atbildīgie komisāri: Ginters Ferhoigens, kas atbild par uzņēmējdarbību un rūpniecību, Žaks Baro – transports, Stavross Dimass – vide, Danuta Hūbnere — reģionālā politika, Janezs Potočniks – pētniecība un Andris Piebalgs – enerģētika.

Jūrniecības politikas darba grupas vadītājs ir zivsaimniecības un jūrlietu komisārs Džo Borgs.

Arī citi komisāri var tikt pieaicināti, ja pārrunas skars tematus, kas saistīti ar nozarēm, kuras viņi pārstāv. Sastādot konsultatīvo dokumentu, pieaicinās ekspertus no visdažādākajām politikas un tehnikas jomām.

Daži citāti

EK prezidents H. M. Borozo: "Eiropas pagātne, šodiena un nākotne ir saistīta ar okeāniem un jūrām. Tikai tad, ja mēs labi rūpēsimies par tiem, okeāni un jūras varēs gādāt par mums un nākamajām paaudzēm. ES jūrniecības politika palīdzēs atraisīt Eiropas milzīgo izaugsmes potenciālu, vienlaikus sargājot mūsu jūras vidi. Atbildīgi apsaimniekojot mūsu kopējos jūras resursus, visiem eiropiešiem okeāni un jūras gadiem ilgi būs bagātību un prieka avots."

Komisārs Dž. Borgs: "Jūrniecības politika ļaus mums identificēt, koordinēt un īstenot ar jūru saistītus pasākumus ES tā, lai ekonomikas un izklaides jomā ieguvumam no jūras būtu lielāka līdzdalība un ilgtspējība. Es ļoti gaidu to brīdi, kad ar saviem kolēģiem un ieinteresētajām valsts iestādēm un privātpersonām varēšu uzsākt šo projektu."

Kas tālāk?

Tiktāl viss ir kā būtu skaidrs. Pagaidām atklāti paliek vairāki jautājumi.

Kāda būs Eiropas jaunā jūrniecības politika? Kā Latvija paudīs savu viedokli un pratīs aizstāvēt savas intereses? Nevajadzētu taču aizmirst, ka nav tādu mistisku Eiropas interešu, ir biznesa intereses, kas Briselē tiek lobētas visaugstākajā līmenī. Arī Latvijai ir savas intereses, bet vai ir pietiekoši daudz domubiedru un vai jebkāds vērā ņemams lobījs? No visa iepriekš teiktā izriet pats būtiskākais jautājums: kur Latvijai būs ierādīta vieta jaunajā Eiropas jūrniecības politikā? Iespējams, ka atkal samierināsimies ar tik ierasto frāzi: "Tādas ir Eiropas prasības!" ■



Eiropas jaunās jūrniecības politikas kontekstā

Latvija meklē viedokli un pauž savu nostāju

Eiropā top jauna jūrniecības politika, savukārt Latvijas jūrniecības speciālisti un atbildīgās amatpersonas cenšas atrast mūsu valsts nostāju jaunās politikas sakarā un Eiropai paust stingru nostāju. Šāds process, protams, būtu atbalstāms un likum-sakarīgs, ja vien no Eiropas segas apakšas ārā nesprauktos vairāki īleni. Viens no tiem ir ES direktīvas projekts "Par tirgus pieeju ostu pakalpojumiem". Latvija šim direktīvas projektam jau ir izteikusi savu strikti noraidošo nostāju.

Lielie lobē savas intereses

EK ir saņēmusi vairāk nekā 400 iebildumu, ko paidušas ne tikai tā sauktās jaunās Eiropas Savienības dalībvalstis, bet arī vecā Eiropa. Tomēr, neskatoties uz izteikti negatīvo nostāju šajā jautājumā, Latvijas atbildīgās amatpersonas ir diezgan pesimistiski noskaņotas un pauž viedokli, ka visumā nepieņemamā direktīva tomēr tiks izbīdīta cauri EK varas gaitenīem un pieņemta, jo kā spēcīgi lobīji darbojas lielās transatlantisko jūras pārvadātāju kompānijas, kuras vēlas, lai ostas teritorijā zemi varētu iznomāt tikai uz 8 līdz 12 gadiem, bet pēc šā termiņa beigām tajā vietā darbu varētu uzsākt jebkurš cits.

Ieviešot šādu nosacījumu, lielās transatlantiskās kompānijas nonāktu monopolstāvoklī, savukārt mazie uzņēmumi tiktu iznīcināti, uzskata speciālisti.



LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Rīgas brīvostas pārvaldes juriste I. Čabe.

mi, kas pēc būtības ir alternatīvs projekts.

Rīgas brīvostas pārvaldes Stratēģiskās plānošanas un projektu vadības departamenta juriste **I. Čabe:**

– Direktīva pašlaik tiek skatīta EK Transporta komitejā, kurā iesniegti dalībvalstu priekšlikumi un iebildumi. Atbildīgais par darbu pie direktīvas ir transporta komisārs. Sekojot procesiem EK, var secināt, ka pretrunu direktīvas sakarā ir pārlielu daudz, un tas būs būtisks šķērslis vienprātīga lēmuma pieņemšanai pašas Komisijas līmenī, tāpēc ir iespēja, ka direktīvu varētu noraidīt. Pret direktīvu iebilst praktiski visas Eiropas Jūras ostu organizācijas dalībvalstis. Ostu organizācija bija tā, kas pēc būtības izvērtēja un analizēja direktīvas projektu, kā arī izstrādāja alternatīvu variantu. Latvijas nostāja, iebildumi un priekšlikumi, kuros iekļauta arī liela daļa ESPO priekšlikumu, EK tiek virzīti ar mūsu deputātu, konkrēti ar Roberta Zīles starpniecību. Zināmā mērā ir izveidojies vienots Eiropas Savienības valstu viedoklis, ka direktīva būtiski ietekmēs un samazinās ostu konkurētspēju.

Jau tagad Latvijas ostās pakalpojumi tiek sniegti atļaujas kārtībā, bet direktīva strikti ierobežo šo atļauju darbības termiņu atkarībā no ieguldījumiem kustamajā un nekustamajā īpašumā. Iespējams, ka tas arī nebūtu nekas slihts, ja vien šie termiņi nebūtu noteikti pārāk īsi. Piedevām vēl direktīvai tiek paredzēts atpakaļejošs spēks, kas saistīts ar noslēgto līgumu pārskatīšanu atbilstoši direktīvas uzstādījumiem. Tas nenoliedzami skars privāto īpašumu un ieguldījumus. Komisijas piedāvātais variants ļoti skaidri nosaka prioritāti jauniem pakalpojumu snie-



dzējiem, kuri, ienākot ostā, būs tiesīgi pieprasīt atklāta konkursa rīkošanu uz jebkuru ostas teritoriju, kas nozīmē, ka esošajam pakalpojumu sniedzējam būs jākonkurē ar jaunatnācēju. Var paredzēt, ka jaunie pakalpojumu sniedzēji būs lielās kompānijas, kas būs finansiāli spēcīgas un varēs noteikt zemākas pakalpojumu cenas. Nevienam pagaidām nevar atbildēt uz jautājumu, kas notiks ar ostā jau ieguldītajiem līdzekļiem. Vienīgā izeja no situācijas būs vērienīgi tiesvedības procesi, bet tie noteikti bremzēs ostas darbību, tātad arī tās attīstību.

Jauno un veco Eiropas Savienības valstu ostās situācija ir radikāli atšķirīga. Jauno valstu ostās pagaidām vēl ir daudz brīvu teritoriju, tātad salīdzinoši lielas rezerves, bet veco valstu ostu iespējas praktiski ir izsmeltas, jo brīvu teritoriju vienkārši nav. Patiesībā direktīva visbīstamākā ir tieši attīstīto valstu ostām, jo *jaunienācēji* ar savām iespējām piedāvāt lētākus pakalpojumus salīdzinoši viegli varēs tikt pie sakārtotas infrastruktūras. Nedaudz savādāk ir pie mums, kur pagaidām vēl ir daudz neizmantoju iespēju. Atklāts paliek jautājums, vai jaunienācēji vēlēšies ieguldīt līdzekļus jaunas infrastruktūras veidošanā, vai pretendēs uz jau sakārtotu vidi. Kā zināms buferis kalpos arī esošie ostu attīstības plāni, kuri tomēr paredz ostas attīstības stratēģiju, un to ignorēt arī lielajām haizivīm nebūs viegli. Grūti pateikt, kas ir patiesie jaunās direktīvas lobiji, bet ir aizdomas, ka lielās kompānijas. Kopienas dibināšanas līgumā ir noteikts, ka Eiropa neiejaucas dalībvalstu ipašuma administrēšanā. Ja šis līgums punkts tiek pārkāpts, nenoliedzami, draud tiesvedība.

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

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

Piedāvātajā regulējuma sfērā ietilpst:

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

- ostas pārvaldes lēmumu apstrīdēšanas kārtība;

- valsts finansējuma regulēšana;

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

Analizējot direktīvā iestrādātos nosacījumus, speciālisti saredz būtiskus riskus, kas regulas pieņemšanas gadījumā nopietni ietekmēs ostu konkurētspēju, jo skaidri saskatāma ir direktīvas lobiju vēlme iejaukties ostu darbībā. Viens no nopietnākajiem iebildumiem ir direktīvas atpakaļejošais spēks, kā arī tas, ka direk-



tīva neparedz pārejas periodu. Tas nozīmē, ka gadījumā, ja tiks rīkoti konkursi par pakalpojumu sniegšanu ostā, varētu tikt lauzti līgumi ar līdzšinējiem pakalpojumu sniedzējiem. Tas savukārt līdzī nestu tiesvedību visdažādākajos līmeņos, kur lielāka iespēja uzvarēt, protams, būtu lielajām transatlantiskajām kompānijām, nevis vietējiem uzņēmējiem. Atklāts paliek jautājums, vai Eiropā privātīpašums ir svēts? Speciālisti brīdina, ka direktīva ļoti riskē, jo pārkāpts tiktu Kopienas līguma 295. pants, kas tomēr paredz privātīpašuma neaizskaramību un aizsardzību.

Eiroskeptiķi jau pirms gadiem pieciem brīdināja, ka, iestājoties ES, Latvija tiks pakļauta nevienlīdzīgai konkurencei. Lai gan daudz runā par tiem Eiropas līdzekļiem, kas dažādu fondu un programmu veidā var nonākt līdz dažāda līmeņa uzņēmējiem, tomēr nepārprotami iezīmējas pasaules lielo kompāniju vēlme izskaust no tirgus mazos, vidējos un Latvijas mērogam atbilstošos lielos uzņēmējus.

Jau tagad ir skaidrs, ka, pieņemot šo direktīvu, tiktu izkropļots investīciju klimats un konkurence, kā arī ierobežota ostu autonomija.

Līdz šim ostas pārvalde ir bijusi tā institūcija, kas ne tikai administrē attiecīgās ostas darbu, bet arī veido attīstības stratēģiju, bet direktīva paredz būtiski samazināt un pat ierobežot ostas pārvaldes kompetenci. EK aicina nacionālo likumdevēju izveidot kompetentu institūciju, kas būs atbildīga par direktīvas ieviešanu, un šī institūcija var nebūt ostas pārvalde, bet gadījumos, kad osta pati ir pakalpojuma sniedzēja, pilnīgi noteikti jāveido neatkarīga kompetentā institūcija. Izskan viedoklis: ja kaut kas var nebūt (šai gadījumā ostas pārvalde), tad tas noteikti arī nebūs.

Eiropas Jūras ostu organizācija iestājas par ostas pārvaldi kā kompetento institūciju un iesaka, ka tikai gadījumos, kad osta pati ir pakalpojumu sniedzēja, jāveido neatkarīga kompetentā institūcija, kas sūdzību gadījumā izvērtē ostas pārvaldes pieņemtus lēmumus.

Direktīva kropļos tirgu

Latvijas ostu asociācijas prezidents **Kārlis Leiškals**:

– Rezumējot EK piedāvāto direktīvas variantu, jāatzīst, ka direktīvas noteikumi ir neskaidri, vēl vairāk, direktīvas punkti ir savstarpēji pretrunīgi. Mēs uzskatām, ka apšaubāms ir direktīvas izdošanas tiesiskais pamatojums. Direktīvas ieviešana izkropļos un ierobežos ostu konkurētspēju, īpaši salīdzinājumā ar trešo valstu, piemēram, Krievijas ostām. Nav jau nekāds noslēpums, ka ES lielā cieņā ir birokrātija, un arī šī direktīva radīs papildu birokrātisko mehānismu, kas paaugstinās pakalpojumu administrēšanas izmaksas, tātad arī pakalpojumu cenas. Domāju, ka direktīvas pieņemšana izraisīs ne vienu vien vērienīgu tiesvedības procesu gan nacionālajā, gan Kopienas līmenī. Bet kas notiek tiesāšanās laikā? Nekas nenotiek! Rezultāts tāds, ka tiek iesaldēta ostu attīstība, jauni projekti, investīciju ienākšana, infrastruktūras sakārtošana. Tiek radīti papildu izdevumi gan ostām, gan pakalpojumu sniedzējiem un šo pakalpojumu lietotājiem ostā. Visa



rezultāta cieš ne tikai katra atsevišķa osta vai valsts, bet ES dalībvalstis kopumā.

Latvijas priekšlikumi

Rodas jautājums: kam tad īstenībā ir izdevīgi ES līmenī lobēt šādu direktīvu, ja tās ieviešanas gadījumā cietēja būs pati ES? Droši vien jau valstīm vai ekonomiskajiem veidojumiem, kas šajā savienībā nepiedalās.

Latvijas Ostu asociācija un Ostu padome ir izteikušas savu viedokli konkrētu priekšlikumu veidā:

- noteikt, ka kompetentā institūcija ir ostas pārvalde, bet, ja osta pati ir pakalpojumu sniedzēja, tad tās pieņemtos lēmumus var pārsūdzēt neatkarīgā institūcijā (šādu priekšlikumu izsaka arī ESPO);

- dalībvalstis pašas nosaka kārtību, kādā izsniedzamas atļaujas pakalpojumu sniedzējam ostā;

- atklāts konkurss rīkojams tikai monopolpakalpojumu vai valsts finansējuma gadījumā;

- svītrot direktīvā definēto pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežošanas koncepciju juridiskās neskaidrības un pretrunīguma dēļ;

- līgumu ar esošo pakalpojumu sniedzēju var pagarināt jebkurā laikā, izņemot gadījumus, kad piemērojams atklāts konkurss;

- pagarināt atļauju darbības termiņus atbilstoši ESPO priekšlikumam – 10 gadu vispārīgos gadījumos, 15 gadi, ja bijušas būtiskas investīcijas kustamajā mantā, un 45 gadi, ja bijušas būtiskas investīcijas nekustamajā mantā (EK paredz attiecīgi 8 – 12 – 30).■



Lielo ostu asociācijas prezidents un Rīgas brīvostas pārvaldes sabiedrisko attiecību departamenta direktors Kārlis Leiškalns.



Jautājums paliek darba kārtībā



JA speciāliste Gertrūde Aniņa.

Jautājums par īpaši jutīga jūras rajona statusa piešķiršanu Baltijas jūrai saasinājās 2003. gada beigās un 2004. gada sākumā, īpaši attiecībā uz loču un eskorta pakalpojumu obligātu ieviešanu Baltijas jūrā.

IMO Jūras vides aizsardzības komitejas (MEPC) 51. sesijā, kas notika 2004. gada marta beigās un aprīļa sākumā, lēmumu par īpaši jutīga jūras rajona (PSSA) statusa apstiprināšanu Baltijas jūrai pieņēma principā, izņemot Krievijas ūdeņus, jo Krievija šādam jautājuma risinājumam nepiekrīt. Jāatzīst, ka ne tikai Krievija pret īpašā statusa ieviešanu izturas noraidoši. Jautājums nav tik viennozīmīgs, kā pirmajā brīdī varētu likties. Par to liecina plašās un asās diskusijas, kas notika pirms lēmuma pieņemšanas. Latvija,

pēc Helsinku komitejas domām, bija nepaklausīga, jo nāca klajā ar savu oficiālo pozīciju, ko 2004. gada 27. martā formulēja un pieņēma ar Ministru kabineta rīkojumu Nr. 178, kurā tiek paziņots, ka Latvija principā atbalsta PSSA statusa piešķiršanu Baltijas jūrai, bet neatbalsta tādu saistīto drošības pasākumu ieviešanu kā obligātie loču pakalpojumi un tankkuģu eskortēšana.

Par to, ka jautājums ir aktuāls un nav svītrots no darba kārtības, liecina kaut vai tas, ka MEPC 52. sesijā, kas 2004. gada oktobrī notika Londonā, šis jautājums atkal tika skatīts, kaut gan nebija iekļauts oficiālajā darba kārtībā. Latvijas pilnvarotie pārstāvji atkal pauda Latvijas viedokli.

Dažu valstu lobēto priekšlikumu par loču un eskorta pakalpojumu ieviešanu Baltijas jūrā steidzamības kārtā mēģina izdabūt cauri Eiropas Savienība.

2001. gadā IMO Asambleja pieņēma rezolūcija A 927(22) "Norādījumi par speciālo rajonu noteikšanu MARPOL 73/78 sakarā un norādījumi par īpaši jutīgu jūras teritoriju statusa noteikšanu un piešķiršanu", saskaņā ar kuru tālākā procedūra PSSA statusa noteikšanai Baltijas jūrai ir šāda:



■ IMO Jūras vides aizsardzības komiteja par pieņemto lēmumu informē IMO Navigācijas komiteju;

■ Navigācijas apakškomiteja jautājumu par Baltijas jūru skata tikai tad, kad attiecībā uz PSSA statusa noteikšanu iesniedzējvalstis būs iesniegušas priekšlikumus par saistītajiem aizsardzības pasākumiem un kad par šo jautājumu būs lēmusi un savas kompetences līmenī lēmumu apstiprinājuši IMO Kuģošanas drošības komiteja.

Tikai tad var lemt jautājumu par PSSA statusa galīgu piešķiršanu Baltijas jūrai.

IMO aktivitātes

2004. gadā tika izveidota IMO darba grupa Zviedrijas vadībā, lai sagatavotu pamatotos priekšlikumus par iespējamiem saistītajiem aizsardzības pasākumiem un formulētu variantu PSSA statusa piešķiršanai Baltijas jūrai.

Darba grupā strādā visas Baltijas jūras valstis, arī Krievija, kas šāda statusa piešķiršanai nepiekrīt, un Latvija, kas piekrīt principā, bet neatbalsta eskorta un loču pakalpojumu obligātu ieviešanu.

Pašlaik ir sagatavots priekšlikums “Kuģu ceļi, ziņošana un ar to saistītie jautājumi”, kas Baltijas jūras valstu vārdā iesniegts IMO un ko 2005. gada jūnijā skatīs Navigācijas apakškomitejas sesijā. Vienīgā no Baltijas jūras valstīm ir Krievija, kas arī šo priekšlikumu neatbalsta.

Sagatavoto priekšlikumu komplekss ietver jaunas satiksmes sadales shēmas realizāciju, plānots arī ieviest ieteikto dziļūdens fārvateru lielajiem kuģiem un noteikt divus rajonus – “Hoburgs Bank” un “Norra Midjobanken” –, no kuriem kuģošanā būtu jāizvairās, lai aizsargātu šo rajonu ekosistēmu.

Latvijas Jūras administrācijas speciālisti uzskata, ka šie drošības pasākumi ir atbalstāmi, jo palīdzēs labāk organizēt kuģu satiksmes plūsmas un veicinās kuģošanas drošību, bet kuģu īpašniekiem neradīs papildus izdevumus.

Ja Navigācijas apakškomiteja jūnijā apstiprinās šos priekšlikumus, tad jau jūlija beigās IMO Jūras vides aizsardzības komiteja varētu lemt jautājumu par PSSA statusa galīgo piešķiršanu Baltijas jūrai.

HELCOM aktivitātes

Sakarā ar PSSA statusa noteikšanu Baltijas jūrai HELCOM ietvaros izveidotas divas darba grupas.

Pirmā – HELCOM loču darba grupa – ir sagatavojusi gala ziņojumu, kurā pamatojusi kritērijus augsta riska jūras teritoriju noteikšanai un iesaka HELCOM dalībvalstīm, ņemot vērā ziņojumā minētos argumentus, apsvērt iespēju par loču pakalpojumu izmantošanu minētajās teritorijās. Pagaidām šis ziņojums nevienam nekādus pienākumus neuzliek.

Otrā ir HELCOM kuģu ceļu darba grupa, kas gatavo vadlīnijas kuģu satiksmei Baltijas jūrā. Šajā dokumentā būs ietverta informācija par kuģu ceļiem, atklātās



jūras ločiem, ledus navigāciju, navigācijas bīstamību, ziņošanas sistēmām, glābšanas dienestiem, vides aizsardzības pasākumiem u.c.

Ja speciālisti uzskata, ka Kuģu ceļu darba grupas aktivitātēs jāiesaistās arī Latvijai, jāizpilda sava darba daļa un jābūt gatavai sniegt gan nepieciešamo informāciju, gan vajadzības gadījumā arī pakalpojumus.

Labās un sliktās ziņas

Jautājumā par PSSA statusa piešķiršanu ir trīs ziņas – viena laba un divas sliktas.

Labā ir tāda, ka loču un eskorta pakalpojumu jautājumu, ko īpaši aktualizē un lobē dažas HELCOM dalībvalstis, ne uz mirkli no sava redzesloka neizlaiž Latvijas atbildīgās institūcijas. Visos iespējamajos gadījumos tiek akcentēts Latvijas viedoklis šajā jautājumā, Jūras administrācijas speciālisti visaugstākajā līmenī pārziņā šo lietu, tāpēc nevar negaidīti notikt kāda lēmuma pieņemšana.

Viena sliktā ziņa ir tāda, ka loču un eskorta obligāto pakalpojumu ieviešanā ieinteresētās HELCOM dalībvalstis ļoti spēcīgi aizstāv savu projektu un negrasās atteikties no tā īstenošanas.

Otra sliktā ziņa ir tāda, ka Latvijai īsti nav sabiedroto, jo Lietuva šajā jautājumā ieņem tādu kā neitrālu pozīciju, bet Igaunija vairāk sliecas atbalstīt eskorta un loču pakalpojumus. Krieviju, kas noraida visus priekšlikumus, arī nevar uzskatīt par sabiedroto, jo tā pagaidām nav gatava uz kompromisiem un tās rīcību pat var uzskatīt par destruktīvu.

Ir vēl kāda ziņa, kas kārtējo reizi parāda, ka arī pašu mājās lietas nav pienācīgi sakārtotas. Speciālisti, kas Latviju pārstāv IMO un HELCOM, atzīst, ka nepietiekami efektīvi sadarbojas Vides ministrija, kas koordinē HELCOM aktivitātes Latvijā, Satiksmes ministrija, kas ir vadošā institūcija kuģošanas drošības jautājumos, un Aizsardzības ministrija, kuras pārziņā ir cilvēku glābšana, operāciju koordinēšana naftas avāriju un kuģu avāriju gadījumā. ■



Ostu bizness pasaules procesos

Rīgas ostas 805 gadu svinību ietvaros 1. un 2. jūnijā Rīgas brīvdostas pārvaldes konferenču zālē notika starptautiska konference "Rīgas brīvdostas loma jaunas Eiropas loģistikas platformas veidošanā". Darba kārtībā bija jautājumi, kas skāra Eiropas Savienības transporta politiku ostu nozarē, pilsētas un ostas attīstības kopsakarības, kā arī ostu drošības aspektus.

Konferenci atklāja LR satiksmes ministrs Ainārs Šlesers, kurš sveica Rīgas ostu nozīmīgajā jubilejā un izteica pārliecību, ka Rīga jau tagad ir uzskatāma par ostas pilsētu, jo tieši osta pilsētas attīstībā dod nopietnu ieguldījumu.

A.Šlesers: – Pasaulē viss ir savstarpēji saistīts, un ostas biznesu nevar nodalīt no visas pasaules procesiem, no kravu kustības un tirdzniecības tendencēm pasaulē. Latvija skaidri redz un apzinās savu vietu jaunajā Eiropā, tai ir stratēģiska nozīme Eiropas Savienībā, vēl jo vairāk tāpēc, ka Latvijas ir ES un Krievijas robeža. Latvija ir uzskatāma ne tikai par tranzitkravu pārkraušanas punktu, bet arī par loģistikas centru. Šeit par paraugu Latvijai var kalpot Nīderlande, arī Īrija, taču jāatceras, ka Latvijai tomēr jāiet savs ceļš. Pēdējā laikā pasaulē arvien aktuālāka un tirdzniecības ziņā interesantāka kļūst Ķīna, tāpēc Latvija aktīvi iesaistās sarunās, kas norisinās starp Ķīnu un Krieviju. Kādam mūsu plāni var likties pārlieku ambiciozi, taču viss sākas tieši ar ambīcijām šā vārda labākajā nozīmē.

Tieši tāpēc mums visiem skaidri jāpasaka, ka esam gatavi konkurencei Baltijas jūras reģionā un savas pozīcijas nevienam neatdosim. Un pašiem jāapzinās, ka pienācis pēdējais laiks pieņemt drosmīgus lēmumus.



Satiksmes ministrs Ainārs Šlesers.

Vienota Eiropa, nevienādi spēles laukumi

Rīgas brīvdostas pārvaldnieks **Leonīds Loginovs:** – Domāju, ka ikviens speciālists tikšanās un komunikēšanās dod pozitīvu vēstījumu cilvēkiem, kuri nodarbojas ar konkrētām lietām. Ostiniekam ir ļoti svarīgi sanākt kopā, lai apmainītos ar informāciju un uzklausītu viedokļus, iegūtu no citiem un darītu zināmu savu pieredzi, arī to pieredzi, kāda ir atsevišķās valstīs, uzsveru, valstīs un šo valstu ostās. Plānojot Rīgas ostas 805 gadu svinības, nolēmām organizēt arī starptautisku konferenci, kuras ietvaros vispirms jau paši, te es domāju Rīgas ostas un arī ostas pārvaldes dar-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs un Rīgas brīvostas valdes loceklis Jānis Birks.

biniekus, vēlējāmie saprast un apzināties, cik svarīgs ir ostas darbs, cik nozīmīga ir Rīgas ostas loma un cik godājams ir katra cilvēka veikums. Mums bija svarīgi apzināties, ka Rīgas ostai ir bijusi, ir un nākotnē būs ļoti liela ietekme un nozīme, pateicoties gan tās ģeogrāfiskajam stāvoklim, gan pieņemto politisko lēmumu sakritībām, gan to cilvēku profesionalitātei, kuri šeit strādā. Tieši tāpat mums bija svarīgi, lai ikviens, kas strādā ostā, arī teiksim, ostas pārvaldes grāmatvedis, saprastu, cik nozīmīgs ir viņa darbs. Reizēm cilvēks nāk astoņos uz darbu un piecos dodas mājup, bet tā īsti nemaz neizprot, cik dzīvs un patiesībā starptautisks ir ostu bizness.

Izraugoties konferences spēkerus, mēs orientējamies uz dažādu valstu pārstāvjiem un viedokļiem, ko tie pārstāv un pauž. Varējām pārlicināties, ka viedokļi nav nogludināti vai piepucēti, tie nav vienādi un arī viennozīmīgi vērtējami.

Konferencē daudzas Eiropas ostas prezentēja savus sasniegumus un ceļus, kādi ieti, lai šādus sasniegumus gūtu. Daudzas lietas pat vadošajiem ostas speciālistiem bija atklājums un pārsteigums.

Patiesībā ar to vien, ka Latvija ir uz kartes, ka tagad ir iezīmēta jauna līnija starp Rīgu un Maskavu, viss nebeidzas, bet tikai sākas. Konference, uzrunājot daudzus uzņēmējus un politiķus, skaidri pateica, ka nekas nevirzīsies uz priekšu, ja paši šo virzību nesekmēsīm. To apliecināja arī kolēģi no Roterdamas ostas, kā piemēru minot faktu, ka 1880. gadā kāds Holandes filozofs izteicis redzējumu, ka Roterdamas ostai nākotnē būs viena no galvenajām lomām pasaules ostu vidū. Tieši tā tas ir noticis. Zināmā mērā arī Rīgas osta tagad ir ļoti labās pozīcijās, lai kļūtu par centru, un tikai no mums pašiem ir atkarīgs tas, vai mēs tiešām par šādu centru kļūsim, vai arī turpināsim krustot politiskos šķēpus un starptautiskā līmenī cits citu nomelnot.

Ko dos politiskās batālijas?

L. Loginovs: – Līdz pēdējās pašvaldību vēlēšanās ievēlētajam Rīgas domes sastāvam uz lēmumu pieņemšanu, arī to, kas skar Rīgas ostas attīstību, ļoti liels iespaids bija dažādiem politiskajiem spēkiem un tā dēvētajiem politiskajiem līderiem. Tā kā daudzi politiskie līderi savu ietekmi uz Rīgas domes lēmumiem tagad ir





Ostas drošības jautājumi ir saistoši un aktuāli.

zaudējuši, es vēl pēdējo reizi šai dzīvē ceru, ka jaunā dome būs spējīga adekvāti domāt par Rīgas pilsētas un tai skaitā arī par Rīgas ostas attīstību. Lēmumiem jābūt izsvērtiem. Kāda jēga tam, ka mēs Kundziņsalā uz ostu esam uzbūvējuši ceļu, ja Rīgas pilsētas infrastruktūrā ceļi nav sakārtoti un kravu caurlaides spēja ir ierobežota. Jautājums jau nav par to, vai es vai kāds cits kaut ko grib, svarīgi, lai notiktu kopīgs darbs labāku rezultātu sasniegšanai. Vēlēšanos kopdarboties mūsu rīkotās konferences laikā apliecināja satiksmes ministrs Ainārs Šlesers, arī Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Vīgo Legzdīnš, Rīgas pilsētas vicemērs un Rīgas ostas valdes priekšsēdētājs Andris Ārgalis. Visi šie kungi apliecināja, ka nav šķēršļu, kas varētu stāties ceļā svarīgu un izsvērtu lēmumu pieņemšanai. Iepriekšējās domes sešdesmit deputāti bija tie, kas balsoja pret Rīgas ostas attīstības projektiem, arī pret naftas terminālu attīstību, un es ļoti ceru, ka šīs domes sastāvs objektīvi izvērtēs viena vai otra projekta nepieciešamību un akceptēs ostas attīstībai svarīgus projektus. Ja turpināsies vecais scenārijs, man neatliks nekas cits, kā vien ņemt laukā Tallinas ostas fotogrāfiju un visiem uzskatāmi rādīt, kā attīstās Tallinas osta.

Attīstot jauno ostas plānu, nedrīkst kļūdīties. Jau esam pateikuši, ka ostai jāvirzās prom no centra, bet, veidojot specializētos terminālus, iespējams, pareizi būtu pat no kāda kravu veida attiekties par labu citai Latvijas ostai, varbūt par labu mazajām ostām.

Lai redzētu, kā osta nākotnē strādās un izskatīsies, ir jābūt profesionālām zināšanām, bet Latvijā, piemēram, liela problēma ir plānotāji, arhitekti un dizaineri,

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Rīgas vicemērs un Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ārgalis uzsvēra Rīgas brīvostas ieguldījumu pilsētas ekonomiskajā un sociālajā izaugsmē. Pēc Ārgaļa teiktā, no 2000. līdz 2004. gadam brīvostas pārvaldes ieskaitījumi Rīgas pilsētas budžetā sasnieguši 3,54 miljonus latu, bet brīvostas uzņēmumi nodokļos samaksājuši 118,9 miljonus latu. Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments paredz pilsētas attīstības plānā 2006.–2018. gadam iekļaut vairākus ar ostas attīstību saistītus projektus, sacīja departamenta direktora vietnieks Pēteris Stranciņš. Viens no tādiem būs Ziemeļu jeb Piejūras maģistrāle, kas šķērsos Daugavu tuvāk iztekai. Šāds risinājums sasauca ar kravu ostas pārceļšanos tuvāk jūrai.

īpaši tie, kas saistīti ar ostas specifiku. Zinu divas trīs kompānijas, kas zīmē un projektē pēc sentēvu metodēm. Mēs esam reāli saskārušies ar to, ka rodas problēmas, ja nepieciešams izstrādāt dizainu. Nākamā problēma ir milzīgi birokrātiskā saskaņošanas kārtība, kas nereti pārvelk krustu projektam, jo, piemēram, sešdesmit deputātu, neko nesaprotot no ostas attīstības lietām (vismaz iepriekšējā Rīgas domes sasaukumā), paceļ roku un nobalso pret. Bet mums taču jāpatur prātā, ka Rīgas osta nav vienīgā vieta biznesa attīstībai, un bizness aiziet tur, kur tam ir vislabvēlīgākie nosacījumi.

Aktualizējas Ķīnas virziens

No 2005. gada 8. līdz 17. aprīlim A. Šlesers viesojās Ķīnas Tautas Republikā un apmeklēja Ķīnas Dzelzceļa un Satiksmes ministriju. Vizītes laikā Ainārs Šlesers kopā ar Latvijas uzņēmējiem pabija Šanhajas, Honkongas un Sendženas ostās. Vizītes izskaņā LR satiksmes ministrs tikās ar Honkongas administrācijas transporta ministru un LR Goda konsulu Honkongā R. Kingu. Vizītei Ķīnas Tautas Republikā bija sva-



rīga loma Latvijas un ĶTR sadarbības nostiprināšanā transporta jomā.

Par ĶTR Satiksmes ministrijas delegācijas vizīti Latvijā

No 29. līdz 31. maijam Latvijā viesojās Ķīnas Tautas Republikas Satiksmes ministrijas delegācija, ko vadīja satiksmes ministrs. Delegācijā bija arī kuģniecību „Cosco” un „China Shipping” viceprezidenti, kuri vēlējās iepazīties ar ostu piedāvātajām iespējām loģistikas un distribūcijas jomā.

29. maijā Ainārs Šlesers tikās ar „China Shipping” un „Cosco” viceprezidentiem un šo firmu meitas uzņēmumu prezidentiem. Ķīnas delegācija tika informēta par konkrētām maksām, klientiem, režīmiem. Par pozitīvu faktoru tika atzīts kravu pārvadājumu straujais pieaugums pasaulē, kas šā gada pirmajā ceturksnī jau sasniedza visa pagājušā gada apjomu.

30. maijā Ķīnas delegācija apmeklēja Liepāju un Ventspili.

Liepājā Ķīnas delegācija tikās ar pilsētas mēru, Liepājas SEZ un Liepājas ostas vadītājiem, kā arī apmeklēja uzņēmumus „Liepājas osta LM”, „Terrabalt” un „Liepājas metalurģ”.

Ventspilī delegāciju sagaidīja domes priekšsēdētājs Aivars Lembergs un Ventspils brīvdostas pārvaldnieks Imants Sarmulis. Ķīnas pārstāvji iepazīs ar SIA „Nord Natie Ventpils Termināls”, „Ziemeļu osta” un Ventspils brīvdostu kopumā.

31. maijā Ķīnas delegācija satiksmes ministra Aināra Šlesera pavadībā apmeklēja Rīgas brīvdostu, kā arī Kuģu vadības centru, “Baltic Container Terminal” un “Strek”.

Ķīnas Satiksmes ministrijas vizīte Latvijā ir atbilde uz Latvijas Satiksmes ministrijas vizīti Ķīnā, kas notika no 8. līdz 17. aprīlim.

L. Loginovs: – Pēdējā laikā īpaši aktualizējies Ķīnas jautājums, un mēs esam pārliecinājušies, ka ķīnieši savām kravām meklē ērtākos ceļus, tai skaitā viņi skatās



Eiropā pieņemts lēmums Rīgu iekļaut nākotnes Paneiropas kartē kā prioritāru transporta mezglu Austrumu – Rietumu tranzīta koridorā, konferencē “Rīgas brīvdostas loma jaunas Eiropas loģistikas platformas veidošanā” informēja Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Vīgo Legzdīņš.





Antverpenes Transporta un jūrniecības institūta profesors Vilijs Vinkelmans starptautiskajā konferencē stāstīja par ES transporta politikas ietekmi uz ostu biznesu.

un pēta arī Baltijas valstu iespējas. Pavašanā notika Latvijas valsts delegācijas vizīte Ķīnā. Varu teikt, ka Ķīnas satiksmes ministrs ļoti uzmanīgi klausījās, kad vizītes laikā mēs stāstījām par Latviju un arī par Rīgas ostas iespējām. No tā brīža nepagāja pat mēnesis, kad Ķīnas satiksmes ministrs ar atbildes vizīti ieradās Latvijā. Viņš apmeklēja arī Klaipēdas ostu, lai salīdzinātu un analizētu, kur tad vislabāk un ātrāk apstrādājama krava.

bet vai tad kāds viņam vispār uzdeva jautājumu par ziemas navigācijas apstākļiem Rīgas ostā? Diez kāpēc Lembergs neko nepastāstīja arī par Rīgas ledlauzi? Šo Lemberga neizskaidrojamo iniciatīvu publiski negribētos nepieklājīgi apzīmēt. Par iekšējo konkurenci gan nosaukt to nevar.

Pēc Ķīnas satiksmes ministra vizītes Latvijā, kuras laikā viņš apmeklēja Rīgas, Liepājas un Ventspils ostu, palicis kāds jautājums, uz kuru nespēju rast civilizētu atbildi. Kāpēc tad, kad Ķīnas delegācija viesojās Ventspilī, Lembergam, stāstot par Ventspils ostas iespējām, vajadzēja klāstīt, piemēram, kā aizsalst Rīgas osta? Vai tad nevarēja stāstīt, kā aizsalst Tallina vai Sanktpēterburga? Nē, viņš ņemas par Rīgas ledu, bet vai tad kāds viņam vispār uzdeva jautājumu par ziemas navigācijas apstākļiem Rīgas ostā? Diez kāpēc Lembergs neko nepastāstīja arī par Rīgas ledlauzi? Šo Lemberga neizskaidrojamo iniciatīvu publiski negribētos nepieklājīgi apzīmēt. Par iekšējo konkurenci gan nosaukt to nevar.

Savukārt mēs tikšanās laikā Rīgas ostā Ķīnas delegācijai vien centāmiem parādīt, ka Rīga varētu kļūt par kravu sadales ostu, lai tālāk transportētu kravas. Kravas ies ne tikai uz Austrumiem, bet arī uz Zviedriju, Igauniju un Lietuvu, pa visu Baltijas jūru, bet centrs būs Rīgas osta, kā tas ir bijis daudzus gadu simtus. Pašlaik tie vairs nav tikai tukši vārdi vai nepamatotas ambīcijas, jo izveidojusies ļoti izdevīga situācija, kuras pamatā ir būtiski argumenti. Vispirms jau pēc daudzu gadu cīņaiem panāks, ka Rīgas – Maskavas tranzītceļš atzīts par prioritāti Eiropā. 4. maijā es kā Rīgas brīvostas pārvaldnieks saņēmu vēstuli no Maskavas mēra Jurija Lužkova, un šo vēstuli viņš adresējis arī Krievijas Federācijas vēstniekam Latvijā Kaļuzņijam. Tajā teikts, ka vairāk nekā divi tūkstoši Krievijas pārtikas un rūpniecības preču piegādātāju un ražotāju ir izteikuši interesi un vēlēšanos transportēt kravas caur Rīgas ostu. Tagad kopīgi ar Krievijas vēstniecību izveidojām darba grupu, lai veiktu ekonomisko analīzi un sagatavotu pamatotu ziņojumu par to, kādas ir Rīgas ostas priekšrocības.





No kreisās: Briseles Universitātes profesors Mihaels Doms, Antverpenes Transporta un jūrniecības institūta profesors Vilijs Vinkelmans, ESPO vides komitejas priekšsēdētājs Hermans Žurnē un Rīgas brīvostas pārstāvis ESPO Vladimirs Makārovs.

Rīgas ostas uzņēmēji runā ar Rīgas mēru

Jūnija sākumā Rīgas domē notika Rīgas pilsētas vadības un Rīgas ostas uzņēmēju tikšanās, kas vēlreiz apliecināja, ka nav zudušas pretrunas starp Rīgas brīvostas pārvaldi un dažu asociāciju vadītājiem, kuriem nešķiet pieņemama ostas pārvaldes darbība. Piemēram, Stividorkompāniju asociācijas vadītāji ir pārliecināti, ka jaunais Rīgas ostas attīstības plāns neatbilst ostas uzņēmēju interesēm. Vajadzētu mainīt arī ostas pārvaldes un valdes attieksmi pret ostas uzņēmējiem, kaut vai padarot publiskas ostas valdes sēdes. Kuģu aģentu un brokeru vadītāji uzsvēra, ka uzņēmēji vairs neticot sadarbībai ar ostas vadību, jo viņiem svarīgi lēmumi tiek pieņemti, pašiem uzņēmējiem klāt neesot.

Par to, kādai jābūt ostas attīstībai un ostas uzņēmumu savstarpējai sadarbībai, kopīga viedokļa nav arī ostas stividoru vidū. Kā tikšanās laikā atzina firmas "Vega stividors" viceprezidents Juris Ķirsis, ostas uzņēmēji ir sadrumstaloti un veido vismaz četrus grupējumus, kuri nevar atrast kopīgu valodu, pieņemot lēmumus un veidot stratēģiju. Daži stividorkompāniju vadītāji atzina, ka viņu piederību vienai vai otrai asociācijai nosaka vien fakts, ka nepieciešama nepastarpināta informācija par asociācijas aktivitātēm, bet praktiska labuma no asociatīvās piederības tomēr nav. Domājot par Rīgas ostas tālāko attīstību, "Rīnūži stividors" prezidents Kasalis izteica viedokli, ka, lai plānotu uzņēmuma biznesu, ļoti svarīgi ir zināt, kāda būs ostas, dzelzceļa un autotransporta infrastruktūras attīstības stratēģija, kā konkrēti tiks



plānota Daugavas šķērsošana un kāds būs Rīgas pilsētas attīstības plāns. Ir jautājumi, uz kuriem Rīgas dome nedod skaidru atbildi, jo arī pilsētas attīstības plāns vēl tikai top.

"Man-Tess" izpilddirektors Kārlis Līcis izteica domu, ka ir daudz neatrisinātu problēmu un pretrunīgu viedokļu par ostas turpmākās attīstības iespējām. Ostas teritorijai ir daudz apgrūtinājumu, kurus varētu noņemt, ja vien Rīgas pilsētas līmenī tiktu pieņemti tālredzīgi lēmumi. Kaut vai par dabas pamatnes statusu ostas teritorijā, arī par to, kas nākotnē notiks ar iedzīvotājiem, kuri dzīvo ostas teritorijā.

Pagaidām pilsētas vadības līmenī skaidrs viedoklis netiek pausts, tik vien kā vispārīgas frāzes par to, ka visi šie ir būtiski jautājumi, ka pienācis laiks pieņemt lēmumus un izteikt viedokli, pēdējais laiks rīkoties, citādi mazinās Rīgas ostas konkurētspēja. Bet ostas konkurētspēju ļoti nopietni ietekmē politiskās kaislības, kas virmo Rīgas domē un ļoti tieši skar arī ostas darbību. Daudzi uzņēmēji ir vienprātīgi, ka pagātnē pieļauts ne mazums kļūdu, taču šo kļūdu labošana neattiecas ne uz Rīgas brīvostas pārvaldnieku Leonīdu Loginovu, ne ostas pārvaldi, ne biznesa uzņēmumiem. Tālākās attīstības nebūs, ja nebūs ostas teritorijas attīstības plāna, taču tā pieņemšanā pilsētas tēviem beidzot no vārdiem jāķeras pie darbiem. Diemžēl darbi gadu pēc gada kavējas. Tā kā pēdējā laikā daudz tiek runāts, ka nākotnē osta atstās pilsētas centru un tās darbība pārcelsies tuvāk Daugavas ietekai jūrā, uzņēmēji, kas pašlaik strādā pilsētas centram tuvākajās ostas teritorijās, vēlas zināt, kad un kā reāli notiks šo ostas teritoriju atbrīvošana, kā arī to, kā tiks noteiktas un izmaksātas kompensācijas. "Mēs vēlētos piedalīties procesā, kad tiek izskatīti ostas attīstības jautājumi, lai zinātu, ar ko jārēķinās, uz ko jābūt gataviem, lai mēs jaunajā situācijā būtu juridiski aizsargāti," teica "Rīgas centrālā termināla" vadība.

Bet, atgriežoties pie jautājuma par Rīgas brīvostas pārvaldes un uzņēmēju attiecībām, jāatgādina K. Līča teiktais: "Mīlestībai ir jābūt abpusējai, daudzus mezglus var atsiet, tikai meklējot kompromisu."

Meklējot iespējamus kompromisa ceļus, ostas uzņēmējiem dzima doma dibināt Rīgas ostas konsultatīvo padomi, kurā līdzīgās daļās būtu pārstāvēta valsts, pašvaldība un uzņēmēji, bet par šīs padomes atbildīgo koordinatoru ieteica ievēlēt Gunti Drunku.

Vai jaundibināmā konsultatīvā padome būs panaceja vecām kaitēm? Būs bēdīgi, ja jauno organizāciju veidos un vadīs tie paši cilvēki, kuri jau tagad kopīgu valodu ar ostas pārvaldi atrast nevēlas vai nespēj. Daži ierindas biedri pat ieteikuši mainīt asociāciju vadību, ja tas biznesa attīstībai varētu nest gaidītos augļus. Taču neviens prezidents labprātīgi no amata neatteiksies, tāpēc viss liecina, ka pagaidām situācija uz labo pusi nemainīsies. Rīgas brīvostas pārvaldnieks joprojām paliek pie tā, ka viņam nepatīk tukša muldēšana, jo ir vajadzīgs profesionāls darbs, vēlēšanās un prasme plašāk un profesionālāk paskatīties uz daudzām lietām, tai skaitā arī uz savu biznesu. Rīgas ostas uzņēmuma "Alpha osta" prezidents Igors Sokols kādā sarunā teica, ka Rīgas ostai un Rīgas ostas uzņēmumiem tā bija liela veiksmē, ka Rīgas ostas pārvaldi sāka



vadīt Leonīds Loginovs. "Godīgi gan jāatzīst, ka sākumā mēs viņu uzņēmām ne visai labi. Uz jauniem vadītājiem vienmēr skatās ar aizdomām un neuzticību," saka Sokols. "Loginovs mums iemācīja skatīties uz lietām nevis šauri, no sava pīļu diķa, bet gan pacelties augstāk un saredzēt lietas kopsakarībās. Neiedomāties, ka mūsu termināls un mūsu osta ir pasaules centrs, bet spēt aptvert, ka ir Baltijas jūras reģions, ir Roterdama, ir tranzīta ceļi, ir viss cits, kas savijas vienotā ķēdē. Un nedrīkst uzskatīt, ka kāds no šiem posmiem ir mazsvarīgs, iedomāties, ka mūsu posms ir pats galvenais, un visu uzmanību koncentrēt tikai uz savām interesēm vai vietēja mēroga ambīcijām. Domāju, ka "Alpha osta" ir pratusi skatīties plašāk, un šai ziņā Loginovs mums ir ļoti palīdzējis."

Rīgas pilsētas mērs Aivars Aksenoks: "Man ļoti patīk tā doma, ka nevajag konfrontēt Rīgas ostas uzņēmējus savā starpā un arī ostas uzņēmējus ar Rīgas brīvostas pārvaldi. Jārosina sadarbība, tāpēc esmu ļoti priecīgs, ka neesmu Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs, jo tas man paver lielākas iespējas šo sadarbību veidot."

Reizēm rodas jautājums, vai daudzu konfliktu pamatā nav personāliju jautājums. Pagaidām vēl nevaru to ne apgalvot, ne noliegt. Vispirms ir jāsāk veidot sadarbību, un tad laiks rādīs, kas ir bijis nesaskaņu pamatā – personālijas vai sistēma. Ja izrādīsies, ka visa pamatā ir nevēlēšanās strādāt, tad gan tas varētu kļūt par personāliju jautājumu.

Lai gan jau tagad jūtu, ka esmu ostas pilsētas mērs, tomēr vēl daudz jādara, lai Rīga pilnībā kļūtu par ostas pilsētu šā vārda labākajā nozīmē. Un tas nav tikai biznesa ziņā, svarīgs ir arī emocionālais līmenis, tas, kā pilsēta sadzīvo ar ostu un ot-rādī. Un tiešām ir vēl daudz jādara, lai veidotu šo savstarpējo sapratni.

Konferences sensācija – darba likumsakarīgs rezultāts

Par sensāciju nosaukt faktu, ka tranzīta ceļš, kas savieno Rīgu ar Maskavu, ir iekļauts Eiropas Savienības ceļu infrastruktūras sarakstā kā 10. Paneiropas tran-



Rīgas mērs Aivars Aksenoks domā, ka nevajag konfrontēt ostas uzņēmējus.

Tam piekrit Rīgas brīvostas pārvaldes Stratēģiskās plānošanas un projektu vadības departamenta direktors Vladimirs Makārovs.

LATVIJAS
JURNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



zīta ceļš, protams, var atļauties tikai žurnālisti. Patiesībā tas ir Satiksmes ministrijas valsts sekretāra Vigo Legzdiņa desmit gadu ilgs smags un nenogurstošs darbs. Desmit gadus Vigo Legzdiņš ir darījis visu, kas vien ir cilvēka, speciālista un valsts ierēdņa spēkos, lai Eiropa saprastu, cik ērts un izdevīgs ir Latvijas piedāvātais tranzīta ceļš. Deviņus gadus Eiropa ar izpratni lūkojās kartē, lieliski saprazdama, ka savienojums Rīga – Maskava tiešām ir tuvākais un ērtākais kravu ceļš, taču visus šos gadus Eiropas ierēdņi no lēmumu pieņemšanas atturējās. Iespējams, ka tieši tā viss turpinātos arī nākamajos deviņus gadus, ja vien 2004. gada 1. maijā Latvija nebūtu teikusi savu jāvārdu Eiropai. Nu Latvijas lietas zināmā mērā ir kļuvušas par Eiropas lietām, Latvijas un Krievijas robeža par Eiropas Savienības ārējo robežu, un arī tranzīta ceļi tagad ir tāda kā Eiropas kopīgā lieta.

Valsts sekretārs Vigo Legzdiņš, atskatoties uz aizvadītajiem desmit gadiem, nenoliedzami izjūt gandarījumu, jo nu ir skaidrs, ka nav strādāts gluži veltīgi. Valstis sprieda un lēma, svēra un vērtēja, cik pamatoti ir vairāk nekā 250 iesniegtie priekšlikumi par tā vai cita ceļa atzara iekļaušanu Eiropas prioritāšu sarakstā. Latvijai savu projektu aizstāvēt izdevās, Lietuvai un Igaunijai šoreiz ne, tātad varam priecāties par Latvijas uzvaru. Vigo Legzdiņš vēl piebilda: ja viņš būtu gados vecāks ierēdnis, tad pēc šādas uzvaras mierīgi varētu doties pensijā ar labi padeņta darba apziņu. Par laimi Vigo Legzdiņa gadi neļauj viņam doties pelnītā atpūtā, tāpēc varam priecāties, ka vēl kādu laiku Satiksmes ministrija, jūrniecības, ostu un tranzīta nozare varēs paļauties uz viņa spējām ne tikai runāt par Latvijai svarīgiem projektiem, bet tos arī aizstāvēt visaugstākajā līmenī.

Ostu aizsardzība: visiem viena, tomēr katram sava

Rīgas ostas 805 gadu svinībām veltītajā starptautiskajā konferencē otrās dienas semināra tēma bija "Ostas drošības aspekti". Semināra priekšsēdētājs bija Latvijas Jūras administrācijas direktors Ansis Zeltiņš, kura vadītā institūcija Latvijā sniedza informāciju ostām un termināliem par izvirzītajām prasībām, uzraudzīja sagatavošanās procesu, vērtēja terminālu iesniegtos drošības pasākumu plānus, kā arī apstiprināja to atbilstību starptautisko prasību standartiem.

Prasība par ISPS kodeksa ieviešanu kļuva aktuāla pēc 11. septembra terora akta ASV.

2004. gada jūnija beigās, tikai dažas dienas pirms ISPS kodeksa ieviešanas, kas bija noteikta 1. jūlijā, vien 9,2% no 20 722 inspicētajiem kuģiem bija ieguvuši ISPS prasībām atbilstošu sertifikātu, dokumenti tam, lai novērtētu atbilstību ISPS prasībām, tai pašā laikā bija iesniegti par 57,5% kuģu, bet no 5578 inspicētām ostām un termināliem sertifikātu saņēma 5,4% un 23% bija iesnieguši plānus.

Aktuāls kļuva jautājums, kas tad būs ar tiem, kuri laikus nepagūs sagatavoties 1. jūlijam.

Daudzās ostās pastāvēja reāls drauds pazaudēt apdrošināšanu. IMO ģenerālsekretārs Mitropoulos šoreiz taktiski deva mājieni ieinteresētajām valstīm, ka stei-





Santanderas ostas pārvaldnieks Džafirs (Javier) de la Riva pievienojās viedoklim, ka ISPS kodeksa prasības zināmā mērā tomēr ietekmē ostu biznesu.

dzami jāveic nepieciešamie pasākumi, pat līdz drakoniskiem, lai kaut pēdējā brīdī pagūtu stāvokli labot. Ja tas nenotiks, situācija pēc 1. jūlija pasliktināsies tik jūtamī, ka tas būtiski ietekmēs pasaules ekonomiku. Mitropoulos vēl atgādināja, ka saskaņā ar kodeksu kuģu īpašniekiem, ostām, termināliem un ostu operatoriem ir nepieciešami personiskie drošības plāni, bez tam jābūt ieceltām par drošību atbildīgajām personām.

No informācijas, ko 2004. gada beigās bija apkopojusi Starptautiskā Jūras organizācija (IMO), izrietēja, ka vairāk nekā 90% no pasaulē reģistrētajiem 9000 ostu termināliem ISPS kodekss tomēr ir ieviests un tie atbilst visiem drošības standartiem. Arī 90% kuģu bija piešķirti drošības sertifikāti. IMO šādu ostu un kuģu atbilstību drošības standartiem vērtē ļoti pozitīvi, jo 2004. gada 1. jūlijā, kad ISPS kodeksa prasības stājās spēkā, tām atbilda tikai 69% ostu terminālu un 86% kuģu. Ziņojumā bija teikts, ka visgausāk jaunajām prasībām pakļaujas Āfrikas, Austrumeiropas un bijušās PSRS teritorijā esošās ostas.

Latvija, kā jau likumpaklausīgai valstij pienākas, centās prasības izpildīt, taču īpaši gludi negāja, jo sākumā ostu termināli pielāva, ka varbūt stingrie noteikumi ies secen. Tikai 2004. gada maija vidū ostiniekī saprata, ka joki nebūs, un vairāk vai mazāk aktīvi stājās pie plānu rakstīšanas un atbildīgo cilvēku apmācīšanas. Jūras administrācija bija nepatīkami pārsteigta par to, ka, lai gan visi precīzi noformētos dokumentos laikus bija informēti par prasībām, termināli iesniedza vāji sagatavotus projektus, kas neatbilda noteiktajiem standartiem. Panikai īsti pamata nebija, bet satraukumam gan. Kopumā Latvijā atbilstība ISPS kodeksa prasībām bija jānodrošina 83 ostu iekārtām, bet 2004. gada 1. jūlijā tām vairs neatbilda tikai 10 ostu termināli.



Izrādās, ka Eiropā ar ISPS kodeksa ieviešanu neveicās daudz labāk un arī tagad attieksme pret tā prasībām nav viennozīmīga. Prasības ir apgrūtinošas, tās uzliek papildu slogu privātajam biznesam, sadārdzina pakalpojumu izmaksas, nereti kavē ritmisku ostas darbu. Bet pats galvenais tomēr ir un paliek jautājums, vai visas šīs prasības ir garantis tam, ka terora akti pasaules ostās ir kļuvuši neiespējami. Pārliecinošu atbildi nespēj dot neviens. Par ISPS kodeksa prasību uzraudzību Antverpenes ostā atbildīgais drošības dienesta vadītāja vietnieks Harijs de Batists atcerējās, cik apjukusi bija ostas vadība, kurai nebija viedokļa, ko un kā darīt. Harijs de Batists personiski apmeklēja visus ostas terminālus un pārliecinājies, ka privātais sektors nevēlas investēt jaunajos drošības pasākumos. Ļoti satraucošs bija fakts, ka visiem katastrofāli trūka informācijas, bet vadība joprojām snauduļoja. Laiks gāja, lietas nevirzījās, kā to varētu vēlēties, tāpēc sākās neliela panika, tika izveidots pat krīzes centrs, kurā risināja neatliekamus jautājumus. Piemēram, Beļģijā aptuveni pusgads ir jāgaida, lai saņemtu atļauju būvēt žogu. Tik ilgi gaidīt nebija laika, tāpēc atrada citu risinājumu – tika uzstādīti pārvietojamie žogi. Problēmas radās tiem ostas dienestiem, kuri nodrošina tauvošanas darbus, veic kuģu apgādi un sniedz citus pakalpojumus, jo tie neatbilda drošības standartiem. Neviens nebija padomājis, kā ISPS kodeksa prasības izpildīs tūkstošiem baržu, kas ienāk un strādā Antverpenes ostā. Daudziem cilvēkiem šīs baržas ir arī dzīves vieta, no kuras citi ģimenes locekļi dodas uz darbu vai skolu ārpus ostas, bet vakaros atgriežas mājās. Šā jautājuma risināšanu patiešām bija grūti uzsākt, un nevar teikt, ka visas pretrunas jau izdevies novērst.

Daudzās Eiropas ostās ļoti aktīvi darbojas pasažieru termināli. Santanderas, Kopenhāgenas un Malmes, kā arī daudzās citās Eiropas ostās īpašu vērību nācās veltīt pasažieru terminālu drošības pasākumiem, teritoriju nožogojšanai. Pagaidu žogi joprojām tiek izmantoti pasažieru pārvadājumam un kruīzu sezonas laikā. Tagad visiem kā fakts jāpieņem tas, ka osta no apkārtnes ir norobežota: pilsētas iedzīvotājiem jāsaprot, ka osta vairs nav atklāta un viņi nevar staigāt pa tās teritoriju, savukārt pasažieriem jāsamierinās ar sastrēgumiem, kas nereti veidojas pie terminālu vārtiem.

Ne tik senā pagātnē palicis laiks, kad Latvijas ostinieki brauca pieredzes apmaiņā uz Eiropas ostām un viņus pārsteidza atklātās ostas koncepcija. Ne tikai pasažieru, bet arī citi ostas termināli nebija norobežoti ar žogiem, un likās, ka tie netiek pakļauti īpašām drošības pārbaudēm. Ārzemju kolēģi, apmeklējot Latvijas ostas, parasti šausminājās par žogiem, kas iekļāva ostu un joprojām bija tāds kā padomju laika simbols. Tagad Austrumeiropas ostinieki var uzgavilēt, jo pagātnes paliekas vismaz ostu žogu izskatā tiem ir palīdzējušas ietaupīt ne vienu vien grasi.

Ostas un kuģi ISPS prasībām tiek pakļauti jau vairāk nekā gadu, un var teikt, ka no drošības kodeksa ieviešanas ostām ir zināmi ieguvumi, piemēram, tiek samazināti apdrošināšanas riski, jo ir noteikti pastiprināti drošības pasākumi. Pateicoties ISPS, tiek aizšķērsots ceļš ne vienai vien kontrabandas kravai, bet kruīza pasažieri ir apmierināti un iepriecināti, ka viņu drošībai tiek pievērsta pastiprināta uzmanība.



Taču, neraugoties uz pieminētajiem ieguvumiem, ir jautājumi, kas joprojām nodarbina ne tikai Eiropas ostu speciālistus vien, bet arī ostiniekus visā pasaulē.

Ir zināmas ISPS kodeksa prasības, kas stingri jāievēro katrai atsevišķai ostai, bet ne Eiropā, ne pasaulē nav pieņemts vienots starptautisks protokols un vienotas rīcības plāns. Ir daudz atsevišķu plānu, ir prasība pēc drošības nodrošināšanas un riska menedžments, bet neviens atbildīgais speciālists un amatpersona nevar atbildēt uz jautājumu, kas notiks, ja būs nepieciešams starptautisks rīcības plāns un drošības pasākumu koordinēšana starpvalstu līmenī.

Līdzšinējā prakse liecina, ka lēmumi tiek pieņemti starptautiskā līmenī, uzraudzīti tiek katras valsts valdības līmenī, bet pati drošības pasākumu ieviešana un administrēšana ir uzvelta ostas uzņēmēju pleciem. Ne tikai Latvijā, bet arī Eiropā (un par to liecināja starptautiskajā konferencē teiktais) uzņēmēji ir neapmierināti ar situāciju, ka valsts pilda tikai uzrauga lomu. Skandināvijas, Eiropas un Baltijas valstu ostas uzņēmēji ir neapmierināti, ka operatoriem bija jāiegulda liela nauda ISPS kodeksa prasību ieviešanā, tagad arī administrēšanā, jo šāds finansējums samazina ostas konkurētspēju. Tā kā atklātās ostas koncepcija vairs nav iespējama, arvien aktuālāka kļūst prasība par ostu darbības pārvietošanu tālāk no pilsētas vides. Arī šīs koncepcijas realizācija prasīs milzīgus kapitālieguldījumus, bet pagaidām nav skaidrs, kāds būs kompensācijas mehānisms uzņēmējiem, kuru bizness pašlaik notiek ostu teritorijās, kur šī darbība tuvākā vai tālākā nākotnē tiks pārtraukta. Uzņēmēji ir neziņā, kas notiks ar nekustāmā īpašuma vērtību.

Rezumējot konferencē skartos ostu drošības jautājumus un to ietekmi uz biznesa vidi, secinājumi bija visai skarbi. Daudzu ostu speciālisti un zinātnieki ar nožēlu atzina, ka Eiropa gan vēlas būt vienota, bet reālā situācija katrā valstī ir pilnīgi atšķirīga, Eiropā nav viena spēles laukuma, tāpēc tiem, kas pieņem likumus, ir jāzina, ka apstākļi un standarti šeit ir dažādi. Diemžēl līdz šim nekas tāds netiek ņemts vērā, piedevām ES prasības bieži vien tiek definētas neskaidri.

Katra domu apmaiņa, protams, ir nozīmīga, bet vai pēc šādas domu apmaiņas kas būtiski mainīsies? Vai Eiropas likumdevēji ar lielāku sapratni novērtēs nevienādo situāciju dažādās Eiropas Savienības valstu ostās? Šie jautājumi pagaidām paliek bez atbildes, bet pilnīgi droši ir zināms, ka Eiropa jūnijā jau sākusī drošības standartu izpildes pārbaudi un ka pirmās pārbaudei tiek pakļautas Beļģijas ostas.■



No katastrofām iespējams izvairīties

Nekad agrāk nav pieredzēti tik apjomīgi energonesēju pārvadājumi gar Norvēģijas arktisko piekrasti un pa Baltijas jūru, turklāt pārvadājumu apjoms aug un turpinās augt. Runa ir par Krievijas naftas un gāzes eksportu uz Eiropas valstīm un ASV. Pāriesim pie skaitļiem. Pēc Rietumu ekspertu datiem, "2002. gadā caur Norvēģijas ūdeņiem izbrauca 160 lieltonnāžas tankkuģu, 2003. gadā jau 250, un turpmāk to skaits vēl pieaugs. Pieaugums būs atkarīgs no tā, uzbūvēs vai neuzbūvēs naftas vadu Rietumsibīrija – Murmanska. Ja naftas vadu neuzbūvēs, 2015. gadā no Murmanskas katru nedēļu uz ASV dosies vismaz divi 300 tūkstošu tonnu tankkuģi un uz Eiropu viens 100 tūkstošu tonnu, ja uzbūvēs, kuģu skaits pieaugs līdz sešiem trīssimt tūkstošniekiem uz ASV un vienpadsmit simt tūkstošniekiem uz Eiropu. Reizinām šo skaitli ar divi, jo no ostas aizbraucošo piekrauto tankkuģu skaitam jābūt tādām pašām kā uz ostu pēc kravas braucošo kuģu skaitam, bet Norvēģijas unikālajai ekoloģijai draudus rada pat tukšs tankkuģis..." ("The Scandinavian Shipping Gazette").

... "Naftas tranzīts pāri Baltijas jūrai no Krievijas naftas vadiem uz Rietumiem strauji palielinās, līdz ar to pieaug tankkuģu satiksme Somu jūras līcī un Dānijas šaurumos. Paredzams, ka Krievijas jaunie naftas vadi uz Primorskas ostu ļaus ap 2010. gadu transportēt pār Baltijas jūru 300 miljonus tonnu naftas gadā, bet līdz



2017. gadam pārvadājumu apjoms divkāršosies. Tankkuģi aizvien vairāk apdraud Barenca un Baltijas jūru..." (vides aizsardzības apvienība "Bellona").

Un nobeigumā: "...nelaime ir tā, ka pasaulē nav tādu līdzekļu un pasākumu, kas spētu pasargāt piekrasti no katastrofas gadījumā, ja uz akmeņiem uzskrietu piekrauts VLCC klases supertankkuģis, vai vismaz pietiekami efektīvi cīnīties pret šādas avārijas sekām" ("The Scandinavian Shipping Gazette").

Ņemot vērā ekspertu atzinumu, ka nav iespējama patiesi efektīva aizsardzība pret naftas noplūdēm, kuģošanas drošības jautājums iegūst pavisam citu raksturu, pat ar tādu kā traģisku nokrāsu, un liek pavisam citā rakursā paraudzīties uz daudzām lietām. Par Norvēģijas piekrastes, Baltijas jūras un Ziemeļu Ledus okeāna piekrastes drošību jau sākuši uztraukties. 2003. gadā ar Eiropas Savienības atbalstu sāka realizēt ARCOP – starptautisku zinātniskās izpētes un tehnoloģijas projektu (tā īstenošanā piedalās arī Krievija), kas sastāv no sešām sadaļām, un šai gadījumā pati svarīgākā ir sadaļa par vienotas transporta sistēmas izstrādi naftas un gāzes pārvadājumiem arktiskajos ūdeņos. Par ko tad īsti te ir runa?

Vienota transporta sistēma

Ja jautājumu par Krievijas naftas un gāzes transportēšanu caur arktiskajiem ūdeņiem un Baltijas jūru skata kompleksi, ekonomiku nenošķirot no drošības, tad var sacīt, ka:

- pārvadājumi vienmēr ir bijuši, ir un turpmāk vēl vērsīsies plašumā, jo pieprasījums pēc naftas un gāzes ir un būs, un tā kā jūras ceļš ir izdevīgākais un reizēm arī vienīgais iespējamais, runām par kaut kādām alternatīvām nav ne mazākā pamata, tās lielākoties kalpo tikai islaicīgām politiskajām vai citām interesēm;

- neviena no pusēm, vai tas būtu eksportētājs kā, piemēram, Krievija, vai valsts, gar kuras krastiem ved pārvadājumu maršruti, kā, piemēram, Baltijas jūras valstis, pārvadājumu drošības problēmu nevar atrisināt vienatnē;

- minētajām valstīm un reģioniem tankkuģu avāriju un katastrofu draudi ir daudz lielāki nekā, piemēram, terorisma draudi;

- nav iespējams garantēt vienas atsevišķas valsts drošību, nenodrošinot kompleksi visas drošības sastāvdaļas, un pēc autora domām tādas ir trīs:

- mūsdienu kuģu konstrukcijas drošība un apgāde ar modernām iekārtām;
- kuģu apkalpju pienācīga sagatavošana un kvalifikācija;
- kuģošanas drošība, par ko jārūpējas eksportētājvalstīm un importētājvalstīm, kā arī valstīm, gar kurām ved pārvadājumu maršruti.

Tieši pēdējais ir tas, ko var saukt par "vienotu transporta sistēmu", kas vispirms jau nozīmē vienota drošības sistēmas centra izveidi, kur būs koncentrēti visi sakaru un novērošanas līdzekļi un no kurienes tiks veikta katra pārvadājuma posma un visas ķēdes vienota bezierunu vadība.



Iekraušanas un izkraušanas ostās drošības sistēmai vajadzēs nodrošināt:

- iekraušanas un izkraušanas līdzekļu un kopumā visu terminālu tehniskā stāvokļa kontroli;
- kuģu aizsardzību pret iespējamiem terora aktiem gan ostās, gan braucienu laikā, novēršot mīnēšanas vai kuģu mehānismu sabojāšanas iespējas;
- jūrā izejošo kuģu tehniskā stāvokļa un apkalpju kvalifikācijas un vispārējā stāvokļa kontroli.

Attiecībā uz kuģu pārbraucieniem drošības sistēma paredz:

- noteikt konkrētus fiksētus maršrutus sevišķi bīstamu kravu pārvadāšanai;
- izveidot koridorus sevišķi bīstamu kuģu braucieniem atbilstoši to maršrutiem ar iespēju daļēji vai pilnīgi slēgt šos maršrutus visiem citiem peldlīdzekļiem un kuģošanas veidiem;
- izveidot vienotu sistēmu kuģu kustības izsekošanai un sakaru uzturēšanai, lai centrā jebkurā brīdī būtu pieejamas ziņas par katru kuģi un sakariem ar to;
- palīgflotes, vispirms jau avārijas un glābšanas flotes uzturēšanu ar tādu aprēķinu, lai glābēji noteiktā laikā varētu nokļūt līdz avarējušam tankkuģim (piemēram, ja avarējušais tankkuģis noteiktos apstākļos sāk dreifēt krasta virzienā un aprēķinātais minimālais laiks līdz uzskriešanai un sēkļa ir tik un tik stundas, glābējiem, lai novērstu katastrofu, līdz tankkuģim jātiek tik un tik stundās, tātad avārijas un glābšanas flotei jāatrodas šim laikam atbilstošā brauciena attālumā), un/ vai pastāvīga eskorta nodrošināšanu tankkuģim(-iem) visā brauciena maršrutā vai atsevišķos rajonos.

Iespējams, ka, ņemot vērā pārvadājumu pieauguma perspektīvas, šādas sistēmas realizācijai būs vajadzīgi jauni kuģi. Par impulsu supertankkuģu būvniecībai kļuva ekonomiskie aprēķini un Suecas kanāla slēgšana. Šai gadījumā nepieciešamību radīt jaunus kuģus – daudz lielāka izmēra un kravnesības, nekā tiek būvēti patlaban, nosaka ekonomika un drošība, jo, pastāvot efektīvai satiksmes drošības sistēmai, lētāk un drošāk maršrutā būs uzraudzīt un apsargāt vienu megatankkuģi, nevis divus trīs vai pat vairāk parasta lieluma tankkuģus.

Nepieciešama arī kadru attiecīga sagatavošana – līdzīga ledlaužu komandējošā sastāva kadru sagatavošanai.

Tragēdiju gaidot

Iepriekš jau minēju, ka sausie skaitļi un ekspertu nesaudzīgie secinājumi situācijai piedod tādu kā tragisku nokrāsu. Nenosaucu šos skaitļus un secinājumus līdz galam, taču nepielūdzamā statistika un sarežģīti aprēķini liecina, ka "tik un tik gados tik un tik piekrastes jūdžu garumā pie tādiem un tādiem kuģošanas nosacījumiem" avārija ar katastrofālām sekām gadās reizi 5–10 gados, bet tā kā tankkuģu satiksme mūs interesējošajos rajonos aug un augs, ir gaidāma novirze mazākā skaitļa virzienā, tātad pieci gadi plus minūs. Bēda jau nav tikai tā, ka aug pārvadājumu apjoms, bet arī tā, ka pārvadājumi notiek kuģošanai ārkārtīgi sarežģītos rajonos jeb, speciālistu vārdiem runājot, "naidīgā vidē".





ARCOP projektam it kā vajadzētu kardināli atrisināt drošības problēmu. Bet lasām projekta oficiālo aprakstu, kur teikts: *“Projekta mērķis ir izstrādāt rekomendācijas vienotas transporta sistēmas izveidei naftas un gāzes arktiskajiem pārveidājumiem no Krievijas atradnēm uz Eiropu un vienotas ekoloģisko risku vadības sistēmas izveidei. Projektu paredzēts realizēt trijos gados. Tā kopējās izmaksas ir 5,23 milj. eiro, tai skaitā ES finansiālais atbalsts 3,02 milj. eiro apmērā.”*

Novērtēsim projekta mērķus un termiņus, paturot prātā avāriju statistiku. Trīs gadi – rekomendāciju izstrādei. Un kas pēc tam? Ies ar rekomendācijām uz ES un pie ieinteresēto valstu valdībām? Kas tieši ies? Kas notiks tālāk? Pieņemsim, ka ES un valdības ieklausīsies rekordīsos termiņos un lēmumu pieņems gada laikā. Acīmredzot lēmums būs izveidot kaut kādu grupu, kas izstrādās sistēmas izveides projektu. Tam dos tik un tik gadu un naudas. Sekos izskatīšana un apstiprināšana parlamentos un valdībās. Ja visas puses izrādīs labu gribu, veiksmes gadījumā ap 2010. gadu jau būs radīts kaut kas izmēģināšanas vērts. Ja atgriezīamies pie mūsu statistikas, redzam, ka statistikai laba griba, veiksmē, grupu un parlamentu godprātīgs darbs vairs neko nenozīmēs. Katastrofa notiks. *“...tas radīs smagas un pat neatgriezeniskas sekas jūras un piekrastes zonai...”* (vides aizsardzības apvienība “Bellona”).

Tā nebija nejaušība, ka “naidīgu vidi” es salīdzināju ar karadarbību, jo minētā naftas un gāzes pārveidājumu drošības sistēma, ja to pareizi saprot, stipri vien atgādina 2. pasaules kara militāro konvoju sistēmu. Bija uzdevums – maksimāli saglabājot kravu, nogādāt to no A valstīm uz B valstīm “naidīgas vides” apstākļos. Šai nolūkā tika izstrādāta vienota sistēma, atrasti spēki un līdzekļi, noteikti nepieciešamie pasākumi, tehnika un taktika. Ja konvoju sistēmu tolaik veidotu ar



mūsdienu metodēm, labi, ja pirmais konvojs izietu jūrā pēc pieciem gadiem, un pēc tam būtu vēl viens izstrādāšanas, precizēšanas, grozīšanas un labošanas gads. Bet kara laikā tam visam nebija vajadzīgas pat piecas nedēļas.

Kas vainīgs un ko darīt?

Man var pārmetēt diletantismu un to, ka neapziņos, cik sarežģīts ir uzdevums, bet, būdams stūrmanis, kas aizvadījis ne vienu vien arktisko navigāciju, kaut ko tomēr saprotu. Varu atbildēt, ka es nopeļu nevis šīs lietas tehnisko pusi, bet gan pieeju tai. Ir skaidrs, ka efektīvu sistēmu īsā laikā ar minimālām izmaksām ir iespējams izveidot tikai tad, ja visas puses apzinās tās nepieciešamību un saprot, ka citas izejas nav un ka notiek skriešanās ar laiku un statistiku. Kā savulaik rakstīja neaizmirstamais Bulgakovs, bardaks nav lietās, tas ir galvās. Ja nemainīsies pieeja, nenovēršami pienāks tas nejaukais rīts, kad atvērtajiem māju logos Baltijas jūras piekrastē ieplūdīs nevis uzmundrinoša jūras smarža, bet gan ar naftu saindēta gaisa smārds un mirušo vilņu čāpstināšana. Ko tad pieprasīs sašutusi sabiedrība un priecīgi pārtvers politiķi? Aizliegt naftu pārvadāt pa jūru, vest to ar kameļiem un ziemeļbriežiem? Vispār Baltijas jūras valstu, visas Eiropas un tās sabiedrības pozīcija vieš, maigi izsakoties, neizpratni. Tieši tās pirmām kārtām apdraud ekoloģiskā katastrofa. Tieši tām jāzvana trauksmes zvani un jāklauvē pie visām durvīm. ARCOP projekts ir vajadzīgs, jo tas izstrādā lietas tehnisko pusi. Bet ar politisko nenodarbojas neviens, izņemot "zaļos", kuru ekstremālās prasības būtībā tikai kaitē. Paralēli ar ARCOP jāiedarbina sistēmas radīšanas mehānisms, iesaistot visas ieinteresētās puses, sākot no ES vadības un beidzot ar pārvadātājiem un tirgotājiem. Bet kā nav, tā nav. Ir papīru čaukstoņa, neskaidra balsu duņoņa, kautrīga ieklepošanās un laiku pa laikam glāžu šķindas banketos.

Un ir vēl viena lieta – Krievijas naftas pārvadājumu temata malšana pasaules plašsaziņas līdzekļos vispār un jūrniecības it īpaši. Diemžēl jautājums nepavisam netiek skatīts no konstruktīvām pozīcijām, nerunājot nemaz par labvēlīgām. Ap tuveni tā: "...augošais Krievijas naftas eksports, pēc ekspertu domām, nenovēršami novedīs pie "Prestige" tipa katastrofas atkārtošanās..." ("Fairplay").

Skaidrs, ka Eiropa tradicionāli no Krievijas neko labu negaida un nenogurstoši par to runā un raksta, bet kas tiek piedāvāts šai gadījumā? Kāpēc nepiedāvāt aizliegt Krievijas naftu, īpaši jau pašā apkures sezonas karstumā? Un kāpēc nepiedāvāt amerikāņiem pievienoties šim aizliegumam? Kāpēc nepiedāvāt naftu transportēt tikai pa cauruļvadiem, un tikmēr, kamēr tos būvēs, kurināt ar malku un braukt ar spirtu? Nu vajag taču kaut kādu loģiku ievērot! Kritizējiet, bet nepiedāvājiet. Bet te nedz tieši kritizē, nedz piedāvā, vienkārši cenšas iedzīt galvā, ka būs katastrofa, jo naftu ved no Krievijas. Sabiedrība arvien vairāk uztraucas, bet joprojām neko nedara. Jājautā, vai kāds kaut ko dara? Jā, dara, un dara daudz, jo citādi katastrofa jau būtu notikusi. Krievijas puse "Sovkomflot" personā iesaka projektēt un būvēt šiem pārvadājumiem optimālas kravnesības kuģus (tam būs



liela nozīme, veidojot vienotu transporta sistēmu) un attiecīgi sagatavot peldošā sastāva kadrus.

Un ne tikai iesaka. Šā gada 18. aprīlī kompānijas "Sovkomflot" un "Stena" parakstīja līgumu par sadarbību kuģu apkalpju sagatavošanā, vienojoties par atbalsta sniegšanu Admirāļa S. Makarova Valsts jūras akadēmijai talantīgu jauno speciālistu sagatavošanas nodrošināšanā. Paredzēts, ka atbalsts akadēmijai tiks realizēts, izveidojot ledus trenāžieru centru un pilnīgojot esošās mācību programmas. Ņemot vērā, ka "Stena" jau cieši sadarbojas ar Gēteborgas "Chalmers Lindholmen Maritime School", Krievijas un Zviedrijas kuģniecības kompānijas vienojās veicināt abu minēto jūrniecības mācību iestāžu sakarus. Puses paredzējušas sadarboties arī "labas jūrniecības prakses" apmaiņas jomā, lai turpmāk apkopotu kompāniju uzkrātu pieredzi tankkuģu flotes vadīšanā.

Bet vispār izveidojusies interesanta situācija – Skandināvijas un Baltijas jūras reģiona ekoloģiskā drošība ir kompāniju un beigu beigās to cilvēku ziņā, kuri vada milzīgos kuģus ar naftu un dabasgāzi tankos. Kamēr pārvaldājumi atrodas tādu kompāniju kā "Sovkomflot" un Murmanskas jūras kuģniecība, somu "Fortum Shipping" un vēl dažu pārziņā, lai nu par ko, bet par kuģu kvalitāti un apkalpju kvalifikāciju nav pamata uztraukties. Šai tirgū strādā pavisam nedaudz kompāniju, tās veido tādu kā elitāro klubu, jo jau pieminētā kuģošana "naidīgā vidē" izvirza ārkārtīgi augstas prasības, un iekļūt šajā klubā ir nesalīdzināmi grūtāk, nekā vienkārši kļūt par kuģu īpašnieku, pat lielu.

Tāču ar "ledus kluba" biedru neapšaubāmo drošumu un atbildīgumu ir par maz, jo tie tomēr ir tikai daļa no vienota veselā, lai arī ļoti svarīga daļa. Piemēram, neviens jau nav atcēlis tādu katastrofas cēloni kā "nepārvarama vara", arī pašu juridisko terminu ne. Pasreizējā situācijā neviens nevar garantēt, ka kāds sagrabējis banānvedējs, ko vada pusizglītoti "speciālisti" no lētā darbaspēka valstīm, nesa-dursies ar lieltonnāžas tankkuģi, un būtu jau labi, ja ciestu tikai banānvedējs. Būtu labi, ja Baltijas jūru pārklātu banānu putra, bet, ja to pārklās biezs naftas slānis, ko tad iesākt? Ko tad vainos Eiropas sabiedrība? Savu kāri pēc banāniem?

Iznāk, ka šobrīd, neraugoties uz šur tur sacelto troksni, sabiedrība un to valstu valdības, kuras visvairāk apdraud ekoloģiskā katastrofa, no cīņas pret šiem drau-diem ir norobežojusās, pārliekot atbildību galvenokārt uz krievu jūrnieku pleciem.

No katastrofām iespējams izvairīties!

Faktiski katastrofas iespēju pārskatāmā nākotnē var novērst, cerot, ka pēc desmit vai pat pieciem gadiem radīsies citi šīs problēmas risināšanas paņēmieni vai problēma vispār būs zudusi. Bet, lai tā būtu, Skandināvijas un Baltijas jūras valstu sabiedrībai un valdībām jāapzinās, ka tradicionālās šāda veida projektu realizācijas metodes nav pieņemamas, jo tās prasīs tieši tos gadus, kas izriet no likte-nīgās statistikas – "reizi 5–10 gados".■

M. Voitenko, "Morskije Vesti Rossiji"



Gada pārmaiņas

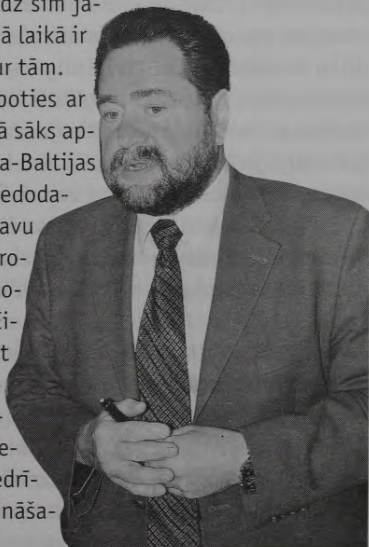
2005. gadā būtiskas pārmaiņas notikušas VAS "Latvijas dzelzceļš". Pēc tam, kad uzņēmuma padome bija pieņēmusi lēmumu, no ģenerāldirektora amata labprātīgi atkāpās ilggadējais šī uzņēmuma vadītājs Andris Zorgevičs.

Šis notikums netiek viennozīmīgi komentēts un vērtēts. Daudzi uzskata, ka pārmaiņas dzelzceļā bija nepieciešamas, tomēr lauzt stereotipu, ka LDz ir tas pats, kas Andris Zorgevičs, nebūs viegli.

A. Šlesers: "Uģa Magoņa profesionālās īpašības un pieredze ļaus LDz sekmīgi attīstīties."

Satiksmes ministrs Ainārs Šlesers: – U. Magonis ir pierādījis sevi kā labu nozares speciālistu un spējīgu vadītāju. Ir svarīgi, lai jaunajam VAS „Latvijas dzelzceļš” vadītājam būtu gan nozares uzņēmēju, gan darbinieku atbalsts. Kā satiksmes ministrs esmu izvirzījis mērķi panākt būtisku kravu apjoma pieaugumu, konkurences palielināšanos kravu pārvadājumos, kā arī pasažieru pārvadājumu attīstību, tāpēc ir nepieciešams veikt uzlabojumus uzņēmumā un dzelzceļa nozarē kopumā. Esmu pārliecināts, ka jaunais uzņēmuma vadītājs to spēs. LDz valdes priekšsēdētājam sadarbībā ar LDz padomi, Satiksmes ministriju un nozares uzņēmējiem ir jāuzņemas iniciatīva un atbildība panākt, ka Latvija nostiprinās par Baltijas jūras reģiona loģistikas un tranzīta centru. Šajā jomā LDz, sadarbojoties ar ostām, gan būs daudz nopietnāk nekā līdz šim jākonkurē ar Igauniju un Lietuvu, kuras pēdējā laikā ir panākušas, ka daļa kravu tiek novirzītas caur tām.

U. Magonim būs jāspēj veiksmīgi sadarboties ar uzņēmējiem no Ķīnas, kuri jau tuvākajā laikā sāks apjomīgus kravu pārvadājumus maršrutā Ķīna-Baltijas valstis-Rietumeiropa, un Latvijai būtu nepiedodami laist garām šādu izdevību palielināt kravu apgrozījumu, kā arī jāuzņemas iniciatīva projekta "RailBaltica" virzīšanā, jo tas ir ekonomiski un politiski svarīgs jautājums visam Eiropas Savienības austrumu reģionam, turklāt tam ir pievērsta arī liela ES un mediju uzmanība. Bet nepieciešamo uzlabojumu kontekstā uzņēmumā jaunais LDz priekšsēdētājs nedrīkst pievilt Latvijas Dzelzceļnieku arodbiedrības uz viņu liktās cerības atalgojuma palielināšanas jautājuma risināšanā. ■



Zorgevics atkāpies no VAS „Latvijas dzelzceļš” vadītāja amata

29. augustā VAS „Latvijas dzelzceļš” (LDz) padomes sēdē tika pieņemts lēmums atbrīvot Andri Zorgevicu no LDz valdes priekšsēdētāja amata, pamatojoties uz paša A. Zorgevica piekrišanu atstāt šo posteni. Kopā ar Zorgevicu no valdes locekļu pienākumiem atbrīvoja S. Boiko, M. Gavaru un J. Vēveri, ko formulēja kā pāriešanu strādāt citā amatā LDz struktūrā.

LDz padome pateicās A. Zorgevicam par paveikto uzņēmuma vadītāja amatā. Vienlaikus padomes priekšsēdētājs Guntis Mačs norādīja, ka LDz ir jāklūst par Eiropas Savienības tirgus un konkurences prasībām atbilstošu uzņēmumu, nepieciešams veikt plānoto uzņēmuma restrukturizāciju, lai veicinātu konkurences attīstību kravu pārvadājumos un panāktu LDz straujāku attīstību.

Apstiprināta jaunā VAS „Latvijas dzelzceļš” valde

Tajā pašā 29. augustā VAS „Latvijas dzelzceļš” padomes sēdē tika apstiprināta jauna uzņēmuma valde. Par valdes priekšsēdētāju ievēlēts iepriekšējais LDz padomes priekšsēdētājs Uģis Magonis. Valdes locekļu amatos ievēlēti Uldis Pētersons un Aivars Stranšas.

Valdes locekļu kandidatūras jau iepriekš bija izvērtētas Satiksmes ministrijā, pirms ar tām iepazīstināja LDz padomi.

Valdes priekšsēdētāja Uģa Maģoņa kandidatūra atbalstu bija guvusi Latvijas Dzelzceļnieku arodbiedībā, pozitīvu nostāju bija ieņēmuši arī tranzīta biznesa uzņēmēji, kuru vidū viņš tiek vērtēts kā profesionālākais kandidāts LDz valdes priekšsēdētāja postenim.



Satiksmes ministrs Ainārs Šlesers un Andris Zorgevics.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



LDz padomes priekšsēdētājs Guntis Mačs izteica pārliecību, ka Uģis Magonis spēs veidot LDz par mūsdienīgu uzņēmumu, veikt uzņēmuma restrukturizāciju atbilstoši Eiropas Savienības likumdošanas prasībām, būtiski palielināt kravu pārvadājumu apjomus. "Viņa līdzšinējā pieredze tranzīta biznesa un kravu pārvadājumu jomā ļauj cerēt, ka Uģis Magonis spēs veiksmīgi attīstīt „Latvijas dzelzceļu”, sadarbojoties ar partneriem gan austrumos, gan rietumos," norādīja padomes priekšsēdētājs G. Mačs.

Uģis Magonis no 2003. gada līdz 2005. gada augustam bija LDz padomes priekšsēdētājs, viņš vienlaikus ir arī Latvijas Kuģu brokeru un aģentu asociācijas viceprezidents, kā arī Latvijas Nacionālās ekspedītoru asociācijas dibinātājs. Pieredze kravu pārvadājumu nozarē ir iegūta vairāk nekā 15 gadus ilgā darbā šai jomā.

U. Magonis ir iesaistījies arī sabiedriskajās aktivitātēs, līdzdarbojies Latvijas izlases hokejistu Artūra Irbes un Sanda Ozoliņa olimpiskajā fondā, no 1995. līdz 1998. gadam bijis Latvijas Hokeja federācijas prezidents, sekmējot Latvijas hokeja izlases iekļūšanu pasaules hokeja elites grupā 1997. gadā. ■

Latvijas dzelzceļa galvenais pārvadājumu veids bija un joprojām ir tranzīta kravu pārvadājumi caur jūras ostām. Tranzītā caur jūras ostām pārvesto kravu īpatsvars no kopējiem kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu ir 74%, jeb 40,6 milj.t. Salīdzinājumā ar 2004.gadu tas palielinājies par 10%, jeb 2 milj.t., kam par iemeslu ir akmeņogļu pārvadājumu pieaugums.

Pārkrauto kravu apjomi pa LDz:

Ventspils osta - 54%

Rīgas osta - 41%

Liepājas osta - 5%.



“Latvijas dzelzceļam” vajadzīga svaiga elpa

Sarunas ar Uģi Magoni ievadā žurnālā “Klubs” rakstīts, ka sabiedrības lielākajai daļai valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” (LDz) jaunā vadītāja Uģa Magoņa vārds ir pasvešs. Jūrniecības nozares cilvēku vidū U. Magonis ir pat ļoti labi pazīstams, jo bija viens no pirmajiem, kas vēl divdesmitā gadsimta astoņdesmito gadu beigās kopā ar tagadējo firmas “Hanza” īpašnieku Andri Jurdžu, protestējot pret “Latvijas jūras kuģniecības” īstenoto politiku, dibināja firmu “Māras līnija”, lai dotu iespēju ne tikai Latvijas, bet arī latviešu puīšiem strādāt tirdzniecības flotē. Viņa vārds saistīts ar Latvijas jūrniecības ideju augšāmcelšanu Atmodas laikā. Tagad U. Magonis kļuvis par LDz valdes priekšsēdētāju un ir pārliecināts, ka daudzas detaļas šajā lielajā mehānismā ir jāmaina.

U. Magonis: – Nevar teikt, ka valsts akciju sabiedrība “Latvijas dzelzceļš” visus gadus pēc neatkarības atjaunošanas Latvijā būtu strādājusī neefektīvi. No padomju laikiem mantojumā saņemtā struktūra, kad Baltijas dzelzceļa atzars kļuva par “Latvijas dzelzceļu”, tika diezgan labi pārformēta. Bez sociālās spriedzes savulaik ir pagājusi arī restrukturizācija, kad no divdesmit tūkstošiem strādājošo LDz palika trīspadsmit. Tas notika bez streikiem. Jāteic, ka kā pāravadātājs LDz strādā. Taču, godīgi sakot, mūsu dzelzceļam pietrūkst nākotnes skatījuma un tas strādā šodienai. Ir kravas – vedam, vajag kaut ko izremontēt – remontējam, bet nav ilgtermiņa stratēģijas. Lielākā daļa izstrādāto biznesa plānu nesniedzas tālāk par nākamā gada darbību. Bet mums ne tikai jāzina, ko darīsim pēc pieciem gadiem, mums jau tagad jāorganizē darbs, lai plānotais pēc pieciem gadiem kļūtu par realitāti. Ir arī pirmajā brīdī šķietami sīkumi, kas būtībā nemaz tādi nav. Kaut vai šodienas prasībām atbilstošas civilizētas informācijas nepietiekamība. Nav tik elementāras lietas kā vilcienu saraksti, nav vienota telefona, kur diennakts laikā cilvēks varētu zvanīt, izsūdzēt savas bēdas un atrisināt problēmas, tātad pietrūkst komunikācijas ar pasažieriem vai eventuālajiem dzelzceļa pakalpojumu izmantotājiem. Mēs esam liela kompānija, tāpēc uzskatu, ka mums vajadzīgs pašiem savs informācijas dienests ar labi darbojošos tīklu visā Latvijā, lai par starpniekiem nebūtu jāizmanto ziņu dienesti. Tieši tas pats attiecas arī uz kravu pārvadājumiem. Visi it kā zina, ka pa dzelzceļu kaut kas tiek vests, bet kas tas ir un kāpēc vajadzīgs, lūk, šādas izpratnes nav, jo pietrūkst informācijas. Dzelzceļam jābūt atvērtākam.

Arī finansiālā situācija LDz nav spīdoša. Lai gan apgrozījums ir liels, reālā peļņa ir salīdzinoši pieticīga: no aptuveni trīsdesmit četrus miljonus apgrozījuma uzņēmuma peļņa bija tikai aptuveni divi miljoni, tātad rentabilitāte ir nieka divi

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



procenti, bet normālos apstākļos tai jābūt aptuveni desmit procentiem. Protams, pasažieru pārvadājumi ir iecirtuši pamatīgu robu dzelzceļa makā, un šo problēmu savulaik atrisināt nebija bijušā ģenerāldirektora Andra Zorgevica spēkos, jo valsts politika noteica, ka no kravu pārvadājumiem jāsedz pasažieru pārvadājumu izmaksas. Ceru, ka tagad šai sistēmai ir pielikts punkts, lai gan daži valstsvīru izteikumi ir divdomīgi, kas tomēr rada bažas, ka jautājums līdz galam nav nedz izprasts, nedz atrisināts. Dzelzceļš ir tas, kam jānodrošina gan kravu, gan pasažieru pārvadājumi, bet tas šo pakalpojumu nodrošina, ja ir pasūtījums, par ko tiek samaksāts. Dzelzceļu nevar piespiest sniegt pakalpojumu, par kuru netiek maksāts. Ir zināms, kāds finansējums nepieciešams pasažieru pārvadājumiem, tagad ir jābūt skaidrībai, kādos maršrutos tiek saņemts valsts pasūtījums. Ja valsts atbalsta minimālo variantu, tad pārvadājumi arī tiek nodrošināti šādā līmenī. Arī pašvaldībām ir jāiesaistās, lai gan saprotams, ka mazajām pašvaldībām to izdarīt ir grūti, bet atstāt jautājumu pašplūsmā ir nepareizi. Aizvērt acis un izlikties, ka problēmas nav, vai cerēt, ka to atrisinās kāds cits, – tas taču nav risinājums, jo cilvēki arī no mazajiem pagastiem brauc uz Rīgu strādāt, bet viņu nodokļi nonāk attiecīgajās pašvaldībās. Rīga nevēlas viena pati segt eventuālās pasažieru pārvadājumu izmaksas, jo lielā mērā ir zaudētāja – darbaspēks plūst uz Rīgu, bet nodokļi aiziet citām pašvaldībām. Tāpēc arī Rīgas intereses apstājas pie Imantas, Juglas un Mangaļiem. Rīga kļūst pārslogota un, ja netiks atrisināts pasažieru pārvadāšanas jautājums, kļūs necaurbraucama.

Šķiet, ka arī jaunais Rīgas pilsētas attīstības plāns neko daudz neatrisinās, jo tas nav tendēts uz pasažieru pārvadāšanu pa dzelzceļu. Jaunais attīstības plāns iezīmē kravu pārvadājumu maršrutus – Mangaļu virziens, Bolderājas virziens, bet noteiktu pasažieru pārvadājumu maršrutu nav. Tas gan vairāk jāvērtē kā sadarbības nepietiekamība dažādu institūciju starpā nekā paša dzelzceļa neizdarība.

Taču kā nepilnība dzelzceļa darbībā ir vērtējams sadarbības trūkums ar starptautiskajām organizācijām. Austrumu virzienā šī sadarbība bijusi aktīva un ir pozitīvi vērtējama, bet ar Eiropu ir jāsadarbojas daudz vairāk. Protams, Eiropas valstu dzelzceļiem ir citas problēmas, ne tādas, kā jārisina mums, bet tas jau neizslēdz pieredzes apmaiņas un finanšu piesaistes iespējas. Mums pašiem daudz aktīvāk Eiropā ir jāskaidro savas problēmas, jo daudzas lietas Eiropa atklāj no jauna. Tikai tagad ir uzsākts dialogs, kas varēja sākties jau pirms gadiem trim.

– Vai ostu problēmas atspoguļojas arī dzelzceļā?

– Pa mūsu dzelzceļu pārvadā galvenokārt tranzitkravas, kas no robežas tiek transportētas uz ostām. Un arī šajā ziņā problēmu netrūkst. Rīgas osta vairs nevar efektīvi strādāt, jo, piemēram, dažādas institūcijas ne tikai bremsē, bet pat bloķē labā krasta attīstību, bet tā ir vispiemērotākā vieta kravu saņemšanai no austrumiem un nosūtīšanai šajā virzienā. Osta, cīnoties gan ar *zaļajiem*, gan birokātiju, nerod skaidrību, kā tālāk strādāt un attīstīties. Kravu plūsmas centra virzienā nākotnē nav iespējama, jo jau tagad daudzas kravas ir nonākušas gandrīz



līdz Prezidentes pilij, tālāk tām ceļa vienkārši nav. Tas ne tikai grauj prestiža rajona tēlu, bet arī nesaskan ar pilsētas nākotnes attīstības vīzijām. Savukārt Mangaļu virzienam, kuru arī mēs esam iezīmējuši dzelzceļa attīstības projektos, pagaidām netiek dota zaļā gaisma. Pašlaik neviens skaidri nav pateicis, vai ostai tiks dota atļauja šajā virzienā attīstīties. Arī Rīgas brīvdostas attīstība Daugavas kreisajā krastā nav definēta.

– Kas finansēs jaunos dzelzceļa projektus virzienā uz ostām?

– LDz brīvu līdzekļu nav, jo, kā jau teicu, cik nopelnām, tik arī tērējam, tāpēc vajadzētu meklēt izdevīgus partnerus. Tas varētu būt Eiropas finansējums ar valsts kapitāla līdzdalību, tas varētu būt Rīgas pilsētas projekts, bet tikpat labi tas varētu būt arī dzelzceļa projekts. Tā kā dzelzceļš ir

ieinteresēts pārvadāt iespējami vairāk kravu,

mēs varētu teikt ostiniekiem – jūs tagad

izbūvējiet ceļu, un mēs jums ieguldītos lī-

dzekļus atdosim, kad kravas būs sasnie-

gušas konkrētu apjomu. Dzelzceļš ne-

var atļauties ieguldīt līdzekļus, būvējot

ceļus un izveidojot infrastruktūru, ja

pats projekts nav pamatots un kravas

paredzētajā virzienā un apjomā nemaz

netiek sūtītas. Ja plāni ir bi-

juši nereāli, idejas ir dzī-

votspējīgas tikai uz papī-

ra un kravu plūsma nesa-

sniedz plānotos apjo-

mus, tad, atvainojiet,

tas ir bijis uzņēmēja

biznesa risks, ku-

rā LDz nav ga-

tavs dalīties.

Reizēm tieši

tas, ka pro-



LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



jektā jāiegulda paša uzņēmuma līdzekļi, liek saprātīgāk un nopietnāk analizēt tirgus situāciju un ļauj izvairīties no naudas nelietderīgas izsviešanas nerealizējamos saņšos.

– Jūs teicāt, ka dzelzceļš līdz šim ir bijis pasīvs spēles dalībnieks. Ko esat gatavi mainīt, lai kļūtu par aktīviem spēlētājiem?

– Mani neapmierina skatītāja statuss, tāpēc LDz turpmāk ir gatavs iesaistīties projektos, lai aktīvi meklētu un piesaistītu kravas, nevis gaidītu, kad kāds vēlēsies izmantot mūsu pakalpojumus. Ir ļoti daudzas lietas, kuras mēs varam izdarīt kopā ar mūsu partneriem – Krievijas un Kazahstānas dzelzceļu. Piemēram, veidot vienotu transporta loģistikas ķēdi, saņemt labas tarifu atlaides un nogādāt kravu līdz ostām, kurās, iespējams, arī esam partneri. Mēs nevēlamies nodarboties ar kravu pārdali, tāpēc tas nekādā gadījumā neattiecas uz tām kravām, kas jau tagad nāk uz mūsu ostām. Neiesim taču pie kravu īpašnieka un neteiksim, ka mēs viņa kravu vadāsim lētāk, bet ir pietiekami daudz neizmantotu rezervju, un mums jābūt tik gudriem, lai nepalaistu garām iespējas. Kā pakalpojuma sniedzējiem mums vienmēr jābūt gataviem uz tirgus izmaiņām un jāapzinās, ka neesam tik privilģētētā situācijā kā monopolists “Latvenergo” – elektrība ir plūdusi un plūdis pa vadiem, bet kravu plūsma var arī pārtrūkt, ja vien nebūs izveidots drošs mehānisms, kas neļaus tam notikt. Viens no variantiem ir iesaistīt projektā kravu īpašnieku, kas dotu garantiju, ka viņš būs ieinteresēts savu kravu vest tieši pa šo dzelzceļu un tieši uz Latvijas ostām.

Jau tagad var teikt, ka dzelzceļa infrastruktūra uz Latvijas trim lielajām ostām ir labi sakārtota un nav iespējama situācija, ka dzelzceļš kādu kravu nevarētu nogādāt Rīgas, Ventspils vai Liepājas ostā. Vēl pirms gada ļoti jutīgs bija Liepājas virziens, tagad šā virziena pilnveidošanai ienāk Eiropas nauda, tomēr jāatzīst, ka pagaidām tas vēl ir realizācijas stadijā.

– Aizvadītajos gados LDz ir lepojies, ka ne tikai prot piesaistīt Eiropas finansējumu, bet arī spēj šo naudu apgūt, realizējot projektus.

– Projekti jau ir sazīmēti līdz 2007. gadam. Esam lielu finansējumu piesaistījuši infrastruktūras sakārtošanai, arī drošības celšanai. Tas viss ir ļoti labi vērtējams, bet tagad jāmeklē līdzekļi, lai atjaunotu rītošo sastāvu, un tas attiecas ne tikai uz pasažieru, bet arī kravas vilcieniem. Lai gan lokomotīvu uzturēšanu veicam ļoti citīgi, tomēr vecums dara savu. Pagaidām mūsu darbu bremsē tas, ka īsti nezinām, kā attīstīsies elektrifikācijas projekti. Skaidri zināms ir tikai tas, ka ir tendence dzelzceļus elektrificēt. Tas notiek arī Krievijā, kur aptuveni puse no astoņdesmit tūkstošiem kilometru jau ir elektrificēta. Arī mums ir jāiet šajā virzienā, un tam būs nepieciešami vairāk nekā seši simti miljoni eiro. Lielākais finanšu avots ir Eiropas Savienības fondi, arī valsts finansējums un paša LDz ieguldījums. Tas būs jādara, kaut vai tikai domājot par cenu celšanos degvielas tirgū.

– Kā veidosies kravu pārvadājumu tarifu politika, uz ko jābūt gataviem mūsu tranzītbiznesa uzņēmumiem?



– Kā jau tas gadu gaitā iegājies, darba grupa intensīvi strādā, lai rastu kompromisu kravu pārveidējumu tarifiem. Dzelzceļa izmaksas ar katru gadu pieaug, jo, pamatojoties uz darba koplīgumu, ir jāceļ darba samaksa dzelzceļniekiem. Tas jādara ne tikai tāpēc, ka arodbiedrība seko darba samaksai, tas jādara arī tāpēc, lai mūsu cilvēki nedotos peļņas meklējumos uz ārzemēm. Kadru aizplūšana tiešām ir reāls drauds, jau tagad cilvēki pamet darbu dzelzceļā – gan mašīnisti un motoristi, gan arī citi speciālisti. Ja vēl nesenā pagātnē, piemēram, Rēzeknē un Daugavpilī LDz praktiski bija tas, kas deva darbu vietējiem iedzīvotājiem, tad tagad arī šeit izjūtam problēmu ar darbaspēku. Ir objektīvi iemesli, kāpēc tarifi ir jāpaaugstina, vēl jo vairāk tāpēc, ka pagaidām mūsu pakalpojumi ir paši lētākie, ja tos salīdzinām ar kaimiņu un konkurentu tarifiem. Mēs jau lieliski saprotam, ka uz Ventspili kravu nevaram vest dārgāk, nekā to ved uz Tallinu. Lai pakalpojumu izmaksas būtu līdzvērtīgas, uz Ventspili krava jāved divas reizes lētāk. Protams, mēs cītīgi sekojam tranzīta koridoru izmaksām, tāpēc varu teikt, ka ne vienmēr kravu virzienu ietekmē tikai cena vien. Piemēram, krava no Baltkrievijas iet tranzītā caur Latviju uz Tallinas ostu, lai gan tas izmaksā par sešiem dolāriem dārgāk, nekā to pašu naftu vest uz Ventspili. Kāpēc tā? Pagaidām uz šo jautājumu nevaru atbildēt, to varbūt varēs izdarīt mūsu loģistikas kompānija, kas tagad sāks darboties. Ceļot tarifus, mēs ceļam bāzes cenu, bet, ja kāds atnāks un pateiks, ka vai nu mēs vedam par šādu cenu, vai arī šī krava vispār neies caur Latviju, tad, domāju, mēs kopīgi risinājumu varētu atrast. Bet tad ir jābūt dzelzainiem cipariem un atklātībai no tranzīta uzņēmuma puses. Pagaidām atklātību prasa no mums, pret ko es nebūt neiebilstu, jo mēs taču esam valsts akciju sabiedrība un mums nav nekas slēpjams. Savādāk, protams, ir privātajam biznesam, kur jāievēro konfidencialitāte, bet, lai mēs varētu pieņemt kādu būtisku lēmumu par labu kādam uzņēmumam, tomēr zināmai atklātības dēļ no viņu puses ir jābūt. Taču vēlos uzsvērt, ka mēs ļoti mīlam savus klientus.

– Vai pašā dzelzceļā ir sagaidāmas kādas pārmaiņas?

– Divus gadus esmu nostrādājis LDz padomē, taču reizēm nebija viegli izvērtēt, vai līdzekļi vienmēr tiek mērķtiecīgi novirzīti tieši tiem projektiem, kas dod vislielāko atdevi, un nereti radās šaubas par kāda finansējuma saprātīgumu. Mums jābūt daudz taupīgākiem. Situācija, ka LDz ir tikai divi procenti rentabilitātes, manī satrauca jau pagājušajā gadā. Domāju, ka jaunie valdes locekļi spēs revidēt veco kārtību un pieņemt dzīvotspējīgus, uz nākotni vērstus projektus.

– **Cik droši par savu krēslu var justies speciālisti? Dzird runājam, ka savu darbu esat sācis ar valsts valodas pārbaudi Jūsu vadītajā uzņēmumā.**

– Redzat, es jau nevaru nekādā veidā traucēt valstij veikt tās darbu. Šoreiz, gandrīz jāteic, ļoti neveiksmīgi, sakrīta valodas atestācija LDz ar manu stāšanos amatā. Valodas inspektore atnāca un rādīja man papīrus, kuros rakstīts, ka pēc grafika valodas atestācija uzņēmumā bija jāveic jau pirms trim mēnešiem. Protams, nekas nebūtu noticis, ja šī pārbaude tiktu veikta arī nākošā gada janvārī,



taču kāds bija izlēmis, un viss notika tieši tagad. Godīgi sakot, šī sakritība man izdarīja lāča pakalpojumu, tā radīja nevajadzīgu spriedzi jau tā saspringtajā atmosfērā, jo strādājošajiem radās iespaids, ka nu tikai sākas tīrīšana, vispirms jau pēc nacionālā principa. Es esmu atnācis vadīt uzņēmumu, nevis to graut no iekšienes. Valodas zināšanas jautājums ir ļoti jutīgs, un būtu labi jāapdomā, kam kādas prasības izvirzīt. Piemēram, apkopējai ir uzlikts sods par to, ka viņa neprot latviešu valodu. Atvainojiet, apkopēja vispār varētu nerunāt, un neviens nevar atbildēt, kāpēc viņai jāpārvalda valoda tieši tādā līmenī!

Ko domāju par to, kā kopumā jūtas un var justies speciālisti? Droši vien katru pārmaiņu laikā cilvēki jūtas nedroši, bet speciālistiem tā justies tomēr nevajadzētu. Lielākajai daļai no mūsu speciālistiem nevajadzētu justies apdraudētiem, jo viņi kā strādājuši, tā arī strādās, tikai attapsies, ka mainījies oficiālais nosaukums, jo restrukturizācijas gaitā tiks veidoti meitas uzņēmumi. Taču tas neietekmēs viņu darbu un sociālās garantijas. Meitas uzņēmumi tiek veidoti, lai nodalītu funkcijas.

– Vai kaimiņvalstu dzelzceļi vairāk ir LDz partneri vai konkurenti?

– Konkurentes ir ostas, mēs, dzelzceļi, vairāk esam partneri. Laiku pa laikam saņemam tādas kā aizrādījumus vai pārmetumus par to, ka mūsu tarifi ir zemāki, ka mums ir dempinga cenas, bet, no otras puses, šie pārmetumi tiek izteikti tādā kā līdzjūtības formā. Gandrīz skaidri tiek pateikts: redzat, mūsu tarifi ir augstāki, bet mēs kravas tik un tā vedam un pelnām. Ja man jautā, kāpēc tā, domāju, ka daļēji tas sakņojas vēsturē. Igaunija ir spējusi savām ostām piesaistīt kravu īpašniekus, kuru intereses iestrādātas ostas terminālos. Klaipēdai ir cits trumpis, un tā ir Kaļiņingradas osta, tāpēc viņi mierīgi var "sist cauri" savas intereses, jo Krievija kravas uz Kaļiņingradu sūtīs vienmēr. Latvijai pietrūkst ietekmēšanas mehānisma.

– Tas, ka Latvijai izveidojusies šāda ne visai labvēlīga situācija salīdzinājumā ar mūsu kaimiņiem, jūsuprāt, ir valsts politikas vai politikas trūkuma rezultāts?

– Kopumā jau valsts tranzīta politika nav skaidri definēta un īsti nav novērtēta arī tranzīta nozīme Latvijas tautsaimniecībā un ieguldījums valsts budžetā. Nav jau tā, ka vienā teikumā var ietvert veselas nozares darbību, bet ir jābūt konkrētiem lēmumiem un konkrētām darbībām, kas veicina nozares attīstību. Taču par kādu attīstību var runāt, piemēram, Rīgas ostas gadījumā, ja tā vietā, lai veicinātu ostas sekmīgu darbību un veidotu stratēģiju, tiek likti visdažādākie šķēršļi ostas attīstībai? Pat gadījumos, kad ir reāls kravas piedāvājums un klientu vēlme strādāt ar Rīgu, kravu nevar apstrādāt, jo vienā ostas terminālā notiek tiesvedības process ar bijušajiem īpašniekiem, citā savulaik, kad osta piedzīvoja spēju kravu kritumu, tika atbrīvoti speciālisti un tagad, kad kravas vēlas atgriezties, nav darbinieku, kas varētu tās apstrādāt. Savukārt izšķiroši lēmumi par jaunu teritoriju apgūšanu netiek pieņemti, tādējādi bremsējot ostas attīstību.





Atšķirībā no Rīgas Ventspili tiek apgūtas teritorijas un būvēti termināli, pat tad, ja tie stāv tukši, kā tas ir ar "Noord Natie Ventspils terminālu". Pagaidām konteinerkravas izvēlas Rīgu, taču arī te termināls nav pietiekami noslogots. Gan jau laiks rādīs, vai veidosies konteinerlīnijas arī uz Ventspili. Savukārt Liepājā pagaidām kravu apgrozījums ir salīdzinoši neliels, un varbūt tieši tāpēc LDz iepriekšējā vadība Liepāju bija ierindojusi tādā kā nemīluļā kārtā, kur vairāk nākas investēt un tērēt, nekā var dabūt atpakaļ. Es uzskatu, ka Liepājai ir jāpalīdz attīstīties, jo tai ir lielas izaugsmes iespējas un potenciāls, ir brīvas teritorijas, arī lielle kuģi ir atraduši ceļu uz Liepāju. Izskatās, ka Liepājā viss notiek likumsakarīgi, tāpēc nav izslēgts, ka ar laiku uz Liepāju būs jābūvē divsliežu līnija.

– Vai redzat tos virzienus un ceļus, pa kuriem arī uz Latvijas ostām varētu nākt jaunas kravu plūsmas?

– Kravas pasaulē nesamazinās, un viens no strauji augošiem reģioniem ir Ķīna, kas ļoti dinamiski ienāk tirgū. Ķīnas virziens ir viena no mūsu prioritātēm, un praksē jau ir reāli pierādīts, ka pārvadājumi pa dzelzceļu ir divreiz ātrāki un par trešdaļu lētāki. Ja kravu apjoms no Ķīnas uz Eiropu pieaugs, tad, loģiski, tiks veidoti distribūcijas centri. Reālā situācija ir tāda, ka sliežu platums Eiropas valstīs un Ķīnā ir vienāds, bet postpadomju telpā, tostarp arī Latvijā, cits, tāpēc ir vairāki projekti, kā organizēt preču plūsmu no un uz Ķīnu.

Pirmais variants, ka kravas no Ķīnas nāk caur Vladivostoku un Vostočņijas ostu, tad tālāk pa Krievijas teritoriju. Otrs variants, ka kravas tiek koncentrētas uz Krievijas un Kazahstānas robežas, kur izveidots spēcīgs termināls, tālāk tiek formēti vilcieni, un tad šīs kravas tiešām varētu nākt uz Rīgu. Šeit, protams, jāattīs-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



ta infrastruktūra un jāveido distribūcijas centrs. LDz loģistikas departamenta pirmais uzdevums ir panākt, lai šāds konteinerlīciens reāli kursētu, kaut gan jāteic, ka jau tagad šajā līnijā kravas vismaz vienā, Eiropas virzienā, jau tiek pārvadātas.

Protams, nedrīkst aizmirst, ka Ķīnai ir savas kuģu konteinerlīnijas, tās ir spēcīgas un labi sakārtotas, tāpēc nebūs iepriecinātas par jauniem konkurentiem, kas kravas pārvadā pa sauszemi, bet Ķīnas kravu pieauguma dinamika tomēr liecina, ka preču šajā sektorā pietiks gan jūras, gan sauszemes pārvadājumiem.

Arī satiksmes ministrs Ainārs Šlesers Ķīnas virzienu ir iezīmējis kā prioritāru un tā attīstībā aktīvi iesaista ostas.

– Arī autopārvadātāji aktīvi darbojas, lai ieņemtu savu vietu kravu pārvadājumos no Ķīnas uz Eiropu. Vai autopārvadātāji varētu radīt konkurenci dzelzceļam?

– Uz zināmu kravu procentu, nenoliedzami, pretendē arī autopārvadātāji, taču tos šajā virzienā par dzelzceļa konkurentu īsti uzskatīt nevarētu. Savādāk, protams, ir Eiropā, kur autopārvadātāji ir dzelzceļa lielākie konkurenti, un otrādi. Eiropā mēs lieliski jūtam, kā strādā autopārvadātāju lobiji, kuri visiem spēkiem cenšas panākt, piemēram, obligātās apdrošināšanas ieviešanu kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu, kas sadārdzinātu pakalpojumus. Pagaidām dzelzceļš turas pretī šādam spiedienam, jo ir spēcīga Eiropas dzelzceļa organizācija, kuras priekšgalā ir misters Ludvigs. Tieši viņš ļoti nopietni seko visam, kas notiek Briselē, skaidro tur dzelzceļa politiku un aizstāv dzelzceļa intereses. Lai mēs piedalītos visos procesos, mums aktīvi jāiesaistās Eiropas dzelzceļa organizācijā, kam aizvadītajos gados netika pievērsta vajadzīgā uzmanība. Diemžēl man jāatzīst, ka salīdzinoši vāji ir strādājis mūsu Ārējo sakaru departaments, un ne jau tāpēc, ka šī departamenta cilvēki būtu strādājuši slikti, gluži vienkārši tāds bijis uzstādījums. Uzskatu, ka Briselē jābūt arī LDz pārstāvjiem, jo ir tik daudz sensitīvu jautājumu, kas jārisina ikdienas darbā, un Brisele daudzas lietas skata tikai no sava redzespunkta. Bet dzelzceļš vecajās Eiropas valstīs un pie mums ir pavisam atšķirīgas lietas, un mums savas pozīcijas ir jāprot aizsargāt.■



Ministrijas nevar sadalīt ietekmes sfēras

Nesaskaņas Valsts robežsardzes un Jūras spēku Krasta apsardzes starpā brieda jau sen, ik pa laikam strīdam piešķirot arī zināmu devu publicitātes.

Žurnāla "Jūras vēstis" lasītāji ir varējuši iepazīties ar Jūras spēku un tā pakļautībā esošā Krasta apsardzes Meklēšanas un glābšanas dienesta darbu. Arī par Valsts robežsardzes sasniegumiem žurnāla veidotāji ir rakstījuši.

Runājot par pretējo pusi, kā vieni, tā otri neko saudzīgi viss nebija. Katram savā taisnība un patiesība. Samilzušo strīdu, visticamāk, būs jāatrisina Ministru kabinetam, jo tā vien izskatās, ka Iekšlietu ministrija un Aizsardzības ministrija nevienosies par problēmas atrisināšanu. Šoreiz spēkā nav spārnotais teiciens "Jūra vieno!", jo tieši jūra ir tā, kas šķir, bet, lasot *jūra*, šoreiz vajadzētu meklēt tur ieskalotos zemtekstus un zemūdens akmeņus.

Lai mazinātu pretrunas, kas joprojām pastāv starp Jūras spēkiem un Valsts robežsardzi, ar Ministru kabineta lēmumu ir izveidota darba grupa. Pagaidām reālu labumu tā vēl nav devusi, tomēr tas ir solis sapratnes virzienā. Kamēr darba grupa savai misijai vēl tikai iešūpojas, Aizsardzības ministrija it kā no robežsardzes puses saņemot apmelojošas vēstules, ka, piemēram, JS kuģi, tērējot valsts līdzekļus, bezmērķīgi braukā gar krastu. JS vadība domā, ka atbildēt uz šādām vēstulēm būtu līdzīgi tam, kā iesaistīties "pats muļķis" vārdu apmaiņā, kas pie labas sapratnes nekad n noved. Kā saka JS komandieris Pavlovičs, "ir darba jautājumi".

2005. gada 29. martā Latvijas Ostu padomes darba kārtībā bija iekļauts jautājums par Meklēšanas un glābšanas (Krasta apsardzes) darbībai nepieciešamo tehnisko un organizatorisko resursu nodošanu Aizsardzības ministrijas rīcībā (iekļauts saskaņā ar Iekšlietu ministrijas lūgumu). Krasta apsardzes vadītāja Hermana Černova ziņojums par meklēšanas un glābšanas funkciju dublēšanu un peldlīdzekļu neracionālu izmantošanu Ostu padomē tika uzklauts jau 2004. gada 10. novembrī. Tad arī sēdes protokolā radās ieraksts: "Aicināt Iekšlietu ministriju kopīgi ar Aizsardzības ministriju izlemt jautājumu par meklēšanas un glābšanas dienesta (Krasta apsardze) darbībai nepieciešamo tehnisko un organizatorisko resursu nodošanu Aizsardzības ministrijas rīcībā, lai nodrošinātu valsts meklēšanas un glābšanas resursu centralizāciju un kontroli."

29. martā Latvijas Ostu padome (LOP), uzklautot Krasta apsardzes priekšnieku Hermani Černovu un robežsardzes ģenerāli Gunāru Dāboliņu, nolēma informāciju pieņemt zināšanai un aicināt Ministru kabinetu pieņemt lēmumu, kura no struktūrām tad būs tā, kas realizēs meklēšanas un glābšanas darbus. Bet finanšu ministrs Oskars Spurdziņš, kurš todien vadīja LOP sēdi, rezumējot teica, ka izšķirt abu pušu



strīdu nav LOP kompetencē un, spriežot pēc asās viedokļu apmaiņas, kā arī robežsardzes ģenerāļa kategoriskās nostājas, kopīgu valodu atrast nebūs viegli.

Katram savs viedoklis un argumenti

Žurnāla JV 2004. gada 4. (7.) numurā ievietotajā intervijā Gunārs Dāboliņš teica: "Uzskatu, ka visam, kas saistīts ar jūras robežu un Latvijas teritoriālajiem ūdeņiem, ir jābūt Iekšlietu ministrijas (IeM) pakļautībā, un arī visi tie jautājumi, kas saistīti ar zvejas kontroli, dabas resursu sargāšanu, cilvēku meklēšanu un glābšanu, viss, kas saistīts ar šīs sfēras likumu ievērošanu, jāuzrauga IeM. Ja likums netiek ievērots, iestājas soda sankcijas, ko realizē vai nu IeM, kas veic attiecīgo izmeklēšanu, vai citas ministrijas, bet nekādā gadījumā tā nevarētu būt Aizsardzības ministrija."

IeM valsts sekretārs Juris Rekšņa 2004. gada 20. decembrī, atbildot LOP uz aicinājumu robežsardzes peldlīdzekļus nodot Aizsardzības ministrijas Jūras spēkiem, raksta: "...Iekšlietu ministrija uzskata šādu nostāju par neatbilstošu valsts robežas drošības interesēm un Eiropas Savienības Padomes nostādnēm cīņā ar nelegālo imigrāciju uz jūras. Šādu nostāju nav atbalstījusi neviena no iepriekšējām valdībām, pat vairāk, tika atbalstīta Eiropas Savienības nostādne, ka krasta apsardzes funkcijas, kuras pašreizējos apstākļos prasa speciāli sagatavotu robežapsardzības vienību starptautisku konsolidāciju, ir jāveic attiecīgi kompetentām institūcijām, kas atbild par robežu drošību kopumā."

Taču vēl jo kategoriskāk ES prasību piesaukšana notika iestāšanās procesā. Jau 2000. gadā Ārlietu ministrija (ĀM) aicināja sakārtot Valsts krasta apsardzes darbību, un ar Ministru prezidenta (A. Bērziņš) rīkojumu Nr. 63 ĀM vadībā tika izveidota darba grupa Valsts krasta apsardzes dienesta pilnveidošanai, lai precizētu ES prasības attiecībā uz jūras robežas apsardzības funkcijām un to izpildi, kā arī izvērtētu Valsts krasta apsardzes dienesta darbības atbilstību ES prasībām.

Darba grupa secināja, ka, lai palielinātu Latvijas atbilstību jūras robežas apsardzības jomā, nepieciešams sakārtot LR normatīvo aktu bāzi un precizēt starp iesaistītajām institūcijām noslēgtos sadarbības līgumus.

Darba grupai, kurā bija Ārlietu, Iekšlietu, Aizsardzības, Satiksmes ministriju, Valsts robežsardzes un Valsts ieņēmuma dienesta pārstāvji, viedoklis par to, kuras institūcijas pakļautībā jāatrodas krasta apsardzes dienestam, bija atšķirīgs.

Ārlietu ministrs Indulis Bērziņš vēstulē ministru prezidentam Andrim Bērziņam toreiz rakstīja: "Ņemot vērā, ka Krasta apsardzes dienesta (Krasta apsardzes flotiles) funkciju nodošana vai pakļautības maiņa prasītu ievērojamus finansiālos resursus, kā arī to, ka visas darba grupā pārstāvētās institūcijas uzskata par nepieciešamu uzlabot krasta apsardzes funkciju praktisko īstenošanu, piedāvāju: darba grupai turpināt darbu, lai izstrādātu sadarbības mehānismu starp institūcijām, konsultējoties ar EK un ES dalībvalstu pārstāvjiem, papildināt darba grupu, pieaicinot citu iesaistīto institūciju ekspertus.





Kuģu vadības centrs Rīgas ostā.

Pie jautājuma par Krasta apsardzes dienesta institucionālo pakļautību darba grupa varētu atgriezties gadījumā, ja tiek mainītas vai precizētas ES prasības attiecībā uz jūras robežas apsardzi.”

Taču, tā kā ES/Sengenas normatīvajos aktos nav noteiktas prasības attiecībā uz jūras robežas apsardzības organizēšanu, t.i., kuru institūciju pakļautībā atrodas robežas apsardzība, ES vienīgā prasība ir nodrošināt, lai jūras robežas kontrole un apsardzība būtu efektīva un droša.

EK ekspertu 1998. gada 18.–22. maija ziņojumā par Latviju norādīts: “Būtu dabiski, ja šāda veida pienākumu (zilās robežas apsardzību un krasta glābšanas darbu) veikšana tiktu iekļauta iekšējās drošības kompetencē.”

Taču 1998. gada Progresā ziņojumā par Latviju EK ir ieteikusi divus iespējamus problēmas risinājuma variantus, izvēli par labu vienam vai otram atstājot Latvijas ziņā: “Lai atbilstu ES standartiem, vai nu atbildība par jūras robežu ir jāpārnes no Jūras spēkiem uz Robežsardzi, vai arī Jūras spēkiem jāpiešķir attiecīgās pilnvaras un tie jāapmāca, kā veikt robežas kontroli.”

Arī EK 1999. gada Progresā ziņojumā nav ieteikumu mainīt jūras robežas apsardzības institucionālo pakļautību, bet tiek norādīts, ka jāturpina darbs robežkontroles jomā, jāveido vienota informācijas sistēma, kurā jāiesaista Jūras glābšanas dienests un Jūras spēki, un jānosaka Jūras spēku krasta apsardzes statuss.

Bet 1999. gadā Tamperē pieņemtais ES Padomes dokuments aicina uz ciešāku sadarbību starp dalībvalstu robežkontroles dienestiem, īpaši uz jūras robežām, bet tajā tāpat kā Progresā ziņojumā nav norādīts, kurām institūcijām jābūt atbildīgām par jūras robežas apsardzību.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Jūras spēku Krasta apsardzes priekšnieks Hermanis Černovs.

Interpretācijas turpinās

Šoreiz jāatzīst – žēl, ka Eiropai pietrūka stingrības un tā strikti nenoteica, kā un kas darāms Latvijā. Tāpēc turpinājās un vēl arvien turpinās dažādas interpretācijas.

Jau pieminētā darba grupa, pamatojoties uz ES dokumentiem, izdarīja secinājumus, ka, tā kā no ES puses nav noteiktas stingras prasības, bet gandrīz visi tehniskie resursi, lai veiktu jūras robežas apsardzību, ir NBS Jūras spēku pārziņā un arī LR spēkā esošie normatīvie akti nosaka, ka jūras robežas apsardzību nodrošina NBS JS un ka JS amatpersonām ir tiesības veikt pretlikumīgas darbības novēršanu uz jūras, JS pilda ne tikai jūras robežas apsardzības funkcijas, bet arī pārējās krasta apsardzes funkcijas – meklēšanas un glābšanas, ekoloģisko katastrofu identifikācijas un seku likvidācijas, zvejas inspekcijas. Darba grupa piedāvāja risinājumu saglabāt jūras robežas apsardzību NBS JS kompetencē, juridiski definējot sadarbības mehānismu un novēršot pretrunas LR spēkā esošajos normatīvajos aktos. Tā kā ES/Šengenas normatīvie akti nenosaka, ka krasta apsardzes struktūrai jābūt civilai, kā arī paredz, ka specifisku funkciju veikšanai uz jūras var tikt pieaicināti civilie speciālisti, nav nepieciešams pārveidot krasta apsardzi par civilu struktūru.

IeM nostāja pret darba grupas pieņemto lēmumu bija noraidoša, jo tā uzskatīja, ka, izstrādājot ziņojumu, darba grupa nav ņēmusi vērā IeM priekšlikumus. IeM



pārstāvji nepiekrīt izstrādātajam dokumentam kopumā, jo uzskata, ka jebkādi situācijas risinājumi var tikt meklēti, par pamatu ņemot tikai un vienīgi IeM nostāju, kas pilnībā atšķiras no pārējo darba grupas locekļu viedokļiem.

Konsultāciju rezultātā tika panākta vienošanās par likumdošanas grozījumiem trijos likumos: Robežsardzes likumā, Latvijas Republikas Valsts robežas likumā un Nacionālo bruņoto spēku likumā. Grozījumi tika akceptēti MK 2001. gada 3. aprīļa sēdē, kuras laikā papildus tika pieņemts lēmums, kas noteica, ka IeM neveido savu jūras un gaisa novērošanas sistēmu, bet izmanto NBS rīcībā esošos tehniskos līdzekļus, un sakarā ar to, ka MK neparedz finanšu līdzekļus Valsts robežsardzes peldošo līdzekļu iegādei un uzturēšanai, Valsts robežsardze savu uzdevumu veikšanai jūrā izmantos NBS peldlīdzekļus un krasta infrastruktūru.

Atgriežoties pie IeM valsts sekretāra Jura Rekšņas 2004. gada 20. decembra atbildes LOP, lasām: "Valsts robežas likuma 21. panta piektā daļa IeM nosaka pilnvaras un pienākumu būt atbildīgai par vienotu valsts robežas apsardzību un kontroli."

Uzziņai. Valsts robežas likuma 21. panta piektā daļa: "Tekšlietu ministrija: ir atbildīga par vienotu robežas kontroli un apsardzību; savas kompetences ietvaros regulē ar valsts robežas režīma pārkāpšanu saistītos incidentus; plāno pasākumus, kas saistīti ar Robežsardzes materiāltechnisko apgādi – bruņojumu, ieroču, sakaru līdzekļu un transporta līdzekļu iegādi, kā arī objektu celtniecību un infrastruktūras izveidi; nodrošina Robežsardzes uzdevumu izpildi; sniedz Aizsardzības ministrijai nepieciešamo informāciju un atbalstu tās uzdevumu veikšanā."

Lai gan Juris Rekšņa zina, ka Robežsardzes likuma 13¹. pants nosaka, ka Valsts robežsardze uzdevumu veikšanai jūrā "izmanto NVS tehniskos līdzekļus, peldlīdzekļus un gaisa kuģus MK noteiktajā kārtībā", tomēr, šķiet, pilnīgi apzināti dara zināmu un zināmā mērā pat lepojas ar to, ka robežsardze noteikto kārtību neievēro, ko apliecina citāts no viņa parakstītās vēstules: "Valsts robežsardze ar tās rīcībā esošiem peldošiem līdzekļiem uz jūras pilda gan savus tiešos pienākumus, gan papildus arī Meklēšanas un glābšanas dienesta (Krasta apsardzes) pienākumus. Valsts robežsardzes peldlīdzekļu izmantošanas intensitāte, salīdzinot ar Jūras spēkiem, ir par labu Valsts robežsardzei. Tā, piemēram, robežapsardzības uzdevumi 2003. gadā ar Jūras spēku peldošajiem līdzekļiem tika veikti 18 reizes (1304 j. jūdzes), ar Valsts robežsardzes peldošajiem līdzekļiem 29 reizes (5651 j. jūdze), 2004. gadā ar Jūras spēku peldošajiem līdzekļiem 10 reizes (679 j. jūdzes), ar Valsts robežsardzes peldošajiem līdzekļiem 40 reizes (8242 j. jūdzes). Tas liecina, ka 94% no valsts robežas apsardzības uzdevumiem uz jūras tiek veikti ar Valsts robežsardzes peldošajiem līdzekļiem."

Jūras spēku Krasta apsardzes priekšnieks Hermanis Černovs šādu informāciju uzskata par klaju demagoģiju, jo noskrietās jūras jūdzes liecinot vienīgi par nelietderīgi tērētiem valsts līdzekļiem, preventīvie pasākumi ir jāveic krastā, nevis



nevajadzīgi jābraukā pa jūru. Vēl jo vairāk, ja šādu braucienu rezultātā netiek nokerti robežpārkāpēji.

H. Černovs: "Valsts robežsardzes rīcība pēc savas būtības ir kaitējusi valsts interesēm un novedusi pie nelietderīgas valsts budžeta līdzekļu tērēšanas. Šādu viedokli ir izteikusi Valsts kontrole, kura 2003. gadā veica pārbaudi par valsts budžeta līdzekļu izmantošanu Baltijas jūras vides aizsardzības konvencijas realizēšanai. Pildot MK noteikumus, NBS Jūras spēki 2003. gadā uzsāka Valsts robežsardzes nodrošināšanu ar peldlīdzekļiem tās uzdevumu veikšanai jūrā. Kopumā 2002. gadā tika veiktas astoņdesmit patrulēšanas un jūrā pavadītas 789 stundas. Analizējot patrulēšanu un tās efektivitāti, tika konstatēts, ka šādas darbības nedod vēlamo rezultātu, jo patrulēšanas laikā netika konstatēts neviens robežpārkāpums. Pēc vienošanās ar Valsts robežsardzes vadību jau 2003. gadā patrulēšanu skaits tika samazināts, bet 2004. gadā pieņemts lēmums veikt vienu kopējo patrulēšanu katru mēnesi. Un arī šajās patrulēšanas reizēs atpazītie peldlīdzekļi jau pirms tam bija identificēti ar NBS Jūras novērošanas sistēmas palīdzību.

Neskatoties uz to, ka Valsts robežsardze atteicās no intensīvas NBS Jūras spēku kuģu izmantošanas, pašreiz Valsts robežsardzes amatpersonas ir izvērsušas kampaņu, kuras mērķis ir parādīt, ka NBS Jūras spēki nevēlas sadarboties, tāpēc vienīgais pareizais risinājums ir nodot krasta apsardzes funkcijas viņiem."

Jūras spēku vadība ir sašutusi arī par Valsts robežsardzes apgalvojumiem, ka Valsts robežsardze ar tās rīcībā esošiem peldošiem līdzekļiem uz jūras pilda gan savus tiešos pienākumus, gan papildus arī Meklēšanas un glābšanas dienesta (Krasta apsardzes) pienākumus.

H. Černovs: "Attiecībā uz šo apgalvojumu varu teikt, ka Valsts robežsardze ir pārkāpusi MK noteikumus Nr. 674 "Noteikumi par cilvēku meklēšanu un glābšanu aviācijas un jūras avāriju gadījumā". Valsts robežsardzes (VR) atskaitēs tiek minēti skaitļi, kas parāda, cik reižu patrulēts un cik cilvēku jūrā izglābts. Mums šādu ziņu nav, jo Valsts robežsardze mūs par savām aktivitātēm nav informējusi. Mūsu rīcībā ir citi cipari, kas parāda, ka 2002. gadā no 123 SAR operācijām vienā piedalījās VR, bet vienu reizi bija nepieciešams glābt VR peldlīdzekli, 2003. gadā nevienā no 225 SAR meklēšanas un glābšanas operācijām VR nepiedalījās, bet 2004. gadā VR peldlīdzekli no 193 operācijām piedalījās divās, un vienu reizi Jūras meklēšanas un glābšanas centrs saņēma atteikumu piedalīties operācijā. Skaitļi liecina, ka no 2002. līdz 2004. gadam VR piedalījies trīs no 541 JS SAR operācijām.

Taču no VR informācijas izriet, ka tā nodarbojas ar meklēšanas un glābšanas operācijām jūrā, neinformējot par tām Jūras spēku Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centru. Saskaņā ar VR informāciju tās peldlīdzekli 2002. gadā jūrā izglābuši 16 cilvēkus, bet 2003. gadā jūrā izglābti 7 cilvēki. Kā tas var būt, ka valsts institūcija neievēro likumus un saistošos noteikumus?

Vēl vairāk, varu teikt, ka 2002. gadā, kad JS pārņēma meklēšanas un glābša-



nas funkcijas, tika konstatēts, ka VR pārstāvji bija vienojušies ar Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta Operatīvās vadības centru, ka informācija par jūras negadījumiem vispirms nonāk pie VR, lai tie varētu reaģēt pirmie, un tikai tad, ja VR rīcībā nav iespēju reaģēt, informācija tiek sniegta citām institūcijām. Šāda prakse ne tikai bija nelikumīga, bet arī apdraudēja cilvēku dzīvību.”

Jūra viena, pienākumu daudz

VR uzskata: ja viņu peldlīdzekļi tiktu nodoti JS, tas tieši apdraudētu izveidojušos starptautisko sadarbību cīņā ar nelegālo imigrāciju Baltijas jūras reģionā. VR peldošie līdzekļi regulāri piedalās Baltijas jūras reģiona robežkontroles konferences sagatavotajās starptautiskajās operācijās, un pašlaik Latvijas VR ir noteikta par šīs organizācijas Starptautiskās koordinācija centru uz jūras. Ja jautājums par peldlīdzekļiem tiktu izlemts par labu AM, tas ievērojami vājinātu Latvijas jurisdikcijā esošās Eiropas Savienības ārējās (jūras) robežas apsardzības sistēmu, kā arī VR daļēji pārstātu pildīt pret pārējām ES valstīm pieņemtās saistības robežu apsardzības jomā un cīņā pret nelegālo imigrāciju.

JS savukārt ir pārliecināti, ka spēj nodrošināt visas prasības un vajadzības, ko attiecībā pret VR viņiem uzliek Latvijas likumdošana un MK noteikumi.

VR nav apmierināta ar JS tehnisko nodrošinājumu, tāpēc paredzējusi iegādāties deviņus ātrgaitas jūras kuterus, vienu kuģi uzraudzībai un patrulēšanai un vienu kuģi uz gaisa spilvena. JS ir cits uzskats – viņu kuģi ir labi aprīkoti, bet VR, veidojot savu floti, pārkāpj likumdošanu.

VR ģenerālis G. Dāboliņš ir pārliecināts, ka ar cilvēku glābšanu ir jānodarbojas IeM, nevis militārajam resoram. Viņš arī nezina, kur citur pasaulē militāristi nodarbojas ar tiem uzdevumiem, ar ko nodarbojas mūsu Krasta apsardze, jo Jūras spēkiem jāgatavojas militārām operācijām un par to jāsaņem nauda. JS izpētījuši jautājumu, kur kas veic krasta apsardzes funkcijas 18 no 25 Eiropas dalībvalstīm, un secinājuši, ka ES deviņās dalībvalstīs krasta apsardzes funkcijas veic jūras spēki, vienā civila struktūra pakļauta AM, trīs valstīs SM sastāvā, trīs valstīs funkcijas sadalītas starp vairākām ministrijām.



Valsts robežsardzes ģenerālis Gunārs Dāboliņš.



JS uzskata, ka nav juridisku šķēršļu, lai VR rīcībā esošos kuģus, ko VR saņēmuši kā dāvinājumu no Somijas valdības, nodotu JS rīcībā, jo Latvijas Jūras spēki taču nav trešā valsts, kam bez saskaņošanas ar Somijas valdību šos kuģus nevarētu nodot. Tam savukārt nepiekrīt VR, jo Somijas valdības līgums nepieļaujot tos nodot kādai citai iestādei.

VR saka, ka Ventspils pārvaldē izveidots Nacionālais koordinācijas centrs, kas veic sadarbību robežapsardzībai un robežkontrolei aktuālās informācijas apmaiņas jomā ar Dānijas, Igaunijas, Somijas, Vācijas, Zviedrijas, Lietuvas, Norvēģijas, Krievijas un Polijas robežsardzes dienestiem. Savukārt JS nesaprot, kāpēc Ventspilī izveidots Operāciju koordinācijas centrs, kurš nevar pilnvērtīgi funkcionēt, jo nav aprīkots ar nepieciešamo jūras sakaru aparāturu un nav savienots ar NBS Jūras spēku un Gaisa spēku sakaru sistēmām, pat neskatoties uz to, ka VR izmanto NBS JS peldlīdzekļus un GS lidaparātus, un IeM sakaru sistēma MOTOROLA nenodrošina pārklājumu Latvijas teritoriālajos ūdeņos.

Tā varētu turpināt un turpināt, bet tik sīks abu ministriju un atbildīgo dienestu nesaskaņu apraksts, visticamāk, nenogurdina tikai pašus strīdniekus un ietekmes sfēru dalītājus. Lasītājs, protams, gribētu zināt: vai, kad un kurš šim strīdam pieliks punktu.

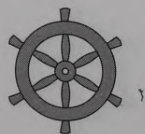
Punkts vai daudzpunkte?

Jau pieminētajā LOP 29. marta sēdē Jūras spēku viedokli pauda Krasta apsardzes komandieris Hermanis Černovs. Pieliekot punktu savai uzrunai, viņš secināja, ka Latvija nav tik bagāta valsts, lai varētu šķiest līdzekļus, uzturot divas flotes, kas pēc būtības veic vienus un tos pašus pienākumus. Un vēl uzsvēra, ka Latvijas likumdošana jau tagad ir sakārtota un stingri nodala funkcijas, kas jāpilda VR un JS. Te arī varētu pielikt punktu. Ja vien nesekotu VR ģenerāļa Gunāra Dāboliņa teiktais: "Jūras spēku tehniskais aprīkojums ir novecojis un nemoderns, tāpēc JS vēlas pārņemt VR moderno tehniku! Mēģiniet mums to atņemt, bet jums tas neizdosies! Punkts!"

Jā, mēs esam paredzējuši papildināt savu floti ar moderniem peldlīdzekļiem, mēs to darīsim un jau 2007. gadā vairs nebūsim atkarīgi no JS! Pamēģiniet mums to neļaut! Nevarēsiet! Punkts!"

LOP pieņēma lēmumu, ka izšķirt šo strīdu nav tās kompetencē, un uzskata, ka ar jautājuma risināšanu jānodarbojas Ministru kabinetam. Un nolēma MK darīt ziņāmu savu viedokli un pie šī jautājuma vairs neatgriezties. Punkts!

Un tikai nākotne rādīs, vai Ministru kabinets šai lietai pieliks punktu. ■





Kopējās tendences Eiropas Savienības ostās

Kā liecina statistikas dati, viena no būtiskākajām iezīmēm Eiropas Savienības ostās ir salīdzinoši straujais kravu apjoma pieauguma temps. 1980. gadā kravu apgrozījums ES ostās salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu palielinājās par 26%, 1992. gadā pieaugums bija 41,6%, bet 2004. gadā ES ostās kravu apjoms pieauga par 58%. Viena no būtiskām iezīmēm ES ostās ir Āzijas valstu, jo īpaši Ķīnas, preču apjoma pieaugums. Šo kravu piesaistes jomā vienotas politikas Eiropā nav, katra ES valsts mēģina pārliecināt partnerus Āzijā, ka tieši viņu ostas ir izdevīgākais kravu transportēšanas ceļš.

ISPS drošības kodekss, kas ES ostās stājās spēkā 2004. gada 1. jūlijā, izraisījis neviennozīmīgas diskusijas par ostās veicamajiem drošības pasākumiem. Diezgan uzstājīgi izskan viedoklis, ka ISPS kodekss kavē biznesa attīstību, tātad arī investīciju piesaisti ostām. Par drošības jautājumiem izvērsušās diskusijas Briselē, un ES Parlamentā notiks balsojums par direktīvu ostu pakalpojumu jautājumā.

Liels uzsvars ES ostās tiek likts uz infrastruktūras sakārtošanu un augstāka līmeņa pakalpojumu sniegšanu.

Raksturīgi, ka pēdējā laikā no Eiropas varas struktūrām arvien uzstājīgāk izskan prasība pēc dalībvalstu paklausības un notiek varas centralizēšanās Briselē. Eiropai ir jābūt spēcīgai, jāpalielina Eiropas ostu kapacitāte, lai šis kontinents noturētu stabilas pozīcijas pasaules tirgū. ■

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Latvijas ostu kravu apgrozījums 2004./2005. gadā (tūkst. t)

Osta	2004. gada 12 mēnešos			2005. gada 12 mēnešos		
	nosūtīts	saņemts	kopā	nosūtīts	saņemts	kopā
Rīga	22 157,9	1 833,4	23 991,3	22 045,6	2 383,5	24 429,1
Ventspils	27 111,8	693,5	27 805,3	29 034,2	828,8	29 863,0
Liepāja	3 792,4	681,8	4 474,1	3 766,4	742,1	4 508,4
Salacgrīva	209,3	12,2	221,5	308,1	65,5	373,6
Mērsrags	259,8	4,5	264,3	346,1	12,5	358,6
Roja	12,9	10,2	23,2	12,4	10,8	23,2
Pāvilosta	0,0	7,2	7,2	0,0	0,0	0,0
Lielupe	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Engure	0,0	1,4	1,4	0,0	1,1	1,1
Skulte	556,8	55,2	612,0	377,5	107,5	485,0
Mazās ostas kopā	1 038,8	90,8	1 129,6	1 044,1	197,4	1 241,4
Kopā visās ostās	54 100,9	3 299,5	57 400,3	55 890,2	4 151,8	60 042,0



Raksturīgo kravu salīdzinājums Rīgas ostā (tūkst. t)

Kravas veids	1998.	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2005./ 2004., %
Beramkravas	2 914,5	2 619,6	3 023,2	5 045,4	6 689,3	9 801,1	12 970,4	14 766,1	13,8
ķīmiskās beramkravas	1 145,1	1 111,2	1 558,9	1 527,5	1 750,0	2 018,4	1 491,3	1 365,5	-8,4
ogles	0,0	0,0	0,0	1 221,6	2 497,8	5 253,6	9 444,4	10 713,7	13,4
koksnes šķelda	206,6	260,6	427,3	558,1	858,5	1 157,3	1 163,0	1 177,6	1,3
Lejamkravas	2 067,1	2 360,3	3 000,6	3 649,4	5 357,3	5 044,5	4 478,4	3 458,9	-22,8
naftas produkti	1 996,7	2 176,9	2 831,4	3 456,6	5 162,5	4 900,1	4 347,1	3 309,9	-23,9
Generālkravas	8 333,7	7 032,6	7 327,9	6 189,1	6 061,7	6 876,1	6 542,5	6 204,1	-5,2
konteineri	1 205,3	863,7	857,8	1 036,8	1 281,1	1 319,9	1 451,8	1 613,9	11,2
skaitis TEU	129 580	85 911	84 928	101 077	121 784	145 655	152 166	156 008	2,5
Roll on/Roll of	142,9	229,9	111,8	178,9	359,8	681,2	481,8	637,1	32,2
skaitis	21 211	17 847	10 460	10 884	19 173	38 716	39 303	50 445	28,3
koksne	3 585,2	3 461,8	4 152,9	4 256,7	4 169,2	4 533,1	4 390,8	3 854,5	-12,2
tūkst, m ³	4 543,6	4 426,2	5 216,0	5 497,0	5 254,7	5 482,6	5 334,5	4 724,8	-11,4
meļnie metāli un to izstrādājumi	2 511,9	1 679,8	1 761,6	406,0	5,9	15,7	98,2	16,8	-82,9
Kravas kopā	13 315,3	12 012,5	13 351,7	14 883,9	18 108,3	21 721,7	23 991,3	24 429,1	1,8





Raksturīgo kravu salīdzinājums Ventspils ostā (tūkst. t)

Kravas veids	1998.	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2005./ 2004., %
Beramikravas	5 192,7	6 280,4	5 912,8	7 398,2	7 605,5	7 995,4	9 210,4	10 691,7	16,1
ķīmiskās beramikravas	4 515,3	5 171,5	4 980,9	4 874,4	4 679,5	4 798,1	4 476,0	5 138,0	14,8
ogles	0,0	26,1	468,1	1 554,1	1 440,4	1 734,3	3 906,7	4 597,9	17,7
koksnes šķelda	4,5	16,6	7,7	24,6	83,5	281,3	430,4	497,0	15,5
Lejamkravas	27 465,5	25 706,2	27 275,1	29 496,4	20 538,8	18 441,4	17 726,4	18 109,5	2,2
jēlnafta	14 549,2	13 050,7	13 625,7	14 980,5	7 475,4	3 283,0	2 184,2	244,1	-88,8
naftas produkti	11 659,2	11 276,4	12 745,4	13 692,9	12 574,4	14 237,2	14 689,6	16 853,2	14,7
Generālkravas	3 388,2	2 150,8	1 444,2	1 042,1	559,4	879,4	868,5	1 061,8	22,3
konteineri	13,6	3,3	2,1	0,0	1,3	32,6	2,2	7,1	222,7
skaitis TEU	862	195	207	0	1 044	2 573	292	559	91,4
Roll on/Roll of	102,9	0,0	12,3	37,8	44,0	237,2	354,8	584,0	64,6
skaitis	4 651	0	879	2 882	3 526	10 824	19 236	27 117	41,0
koksne	638,2	589,0	511,3	414,7	409,1	443,9	395,4	359,0	-9,2
tūkst, m ³	775,8	700,0	574,3	487,8	481,4	522,6	471,4	422,4	-10,4
melnie metāli un to izstrādājumi	2 554,1	1 475,8	981,6	488,3	11,6	0,0	0,7	6,2	785,7
Kravas kopā	36 046,4	34 136,5	34 755,4	37 936,7	28 703,7	27 316,2	27 805,3	29 863,0	7,4

Raksturīgo kravu salīdzinājums Liepājas ostā (tūkst. t)

Kravas veids	1998.	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2005./ 2004., %
Beramkravas	244,8	296,9	400,6	512,0	799,2	1 063,1	1 129,6	1 651,4	46,2
labība un tās produkti	27,7	6,1	46,7	103,6	422,1	535,3	492,2	1 011,8	105,6
koksnes šķeida	52,3	67,1	137,7	220,5	208,0	267,2	286,8	228,8	-20,2
Lejamkravas	105,9	296,5	484,1	587,1	887,6	1 077,1	863,3	668,0	-22,6
jēlnafta	0,0	0,0	5,2	5,2	90,3	295,8	212,0	202,4	-4,5
naftas produkti	79,2	241,2	390,2	530,0	722,6	703,1	595,7	433,7	-27,2
Ģenerālkravas	1 945,8	1 730,6	2 066,6	2 161,3	2 631,4	2 717,2	2 481,2	2 189,0	-11,8
konteineri	59,4	60,4	50,8	26,6	34,0	33,9	38,9	36,2	-7,1
skaitis TEU	5 129	4 044	3 278	2 276	2 798	2 652	2 764	3 144	13,7
Roll on/Roll of	460,3	330,2	448,0	537,1	654,9	800,8	696,4	468,3	-32,8
skaitis	27 184	20 444	20 856	25 173	29 263	33 627	30 231	22 099	-26,9
koksne	724,8	634,2	732,7	701,7	774,8	895,1	783,8	735,0	-6,2
tūkst, m ³	913,1	1 361,8	882,8	855,5	927,3	1 083,6	933,7	787,0	-15,7
mehinie metāli un to izstrādājumi	534,3	563,9	541,4	575,3	922,4	775,2	769,0	748,2	-2,7
Kravas kopā	2 296,5	2 324,1	2 964,7	3 260,4	4 318,1	4 857,4	4 474,1	4 508,4	0,8



Raksturīgo kravu salīdzinājums Latvijas ostās (tūkst. t)

Kravas veids	1998.	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2005./ 2004., %
Beramkravas	8 368.8	9 226.0	9 382.2	13 008.0	15 193.1	19 073.0	23 592.5	27 579.7	16.9
ķīmiskās beramkravas	5 680.4	6 283.2	6 557.4	6 448.6	6 431.9	6 816.5	5 967.3	6 503.8	9.0
ogles	0.0	26.1	468.1	2 775.7	3 938.2	6 987.9	13 387.8	15 343.1	14.6
koksnes šķelda	263.4	344.3	595.6	853.2	1 236.0	1 801.7	2 057.7	2 102.3	2.2
Lejamkravas	29 638.5	28 363.0	30 759.8	33 732.9	26 783.7	24 563.0	23 068.1	22 236.4	-3.6
jēlnafta	14 549.2	13 050.7	13 630.9	14 985.7	7 565.7	3 578.8	2 396.2	446.5	-81.4
naftas produkti	13 735.1	13 694.5	15 967.0	17 679.5	18 459.5	19 356.6	19 251.4	20 325.9	5.6
Ģenerālkavas	14 284.2	11 437.2	11 701.4	10 173.6	10 178.1	11 118.6	10 739.7	10 225.8	-4.8
konteineri	1 278.3	929.9	910.7	1 063.4	1 316.4	1 386.4	1 492.9	1 657.2	11.0
skaitis TEU	135 571	90 372	88 692	103 353	125 626	137 334	155 222	159 711	2.9
Roll on/ Roll of	706.1	560.1	572.3	753.8	1 058.8	1 719.2	1 533.0	1 689.4	10.2
skaitis	53 046	38 291	32 195	38 939	51 962	83 167	88 770	99 661	12.3
koksne	5 527.2	5 179.7	6 100.4	6 130.2	6 250.8	6 491.8	6 381.7	5 694.6	-10.8
tūkst. m ³	7 014.5	7 074.9	7 410.8	7 673.8	7 719.0	7 815.9	7 693.7	6 810.9	-11.5
melnie metāli un to izstrādājumi	5 601.1	3 719.5	3 191.6	1 454.5	939.9	790.9	869.9	771.2	-11.3
Kravas kopā	52 291.5	49 026.2	51 843.4	56 914.5	52 154.8	54 754.6	57 400.3	60 041.9	4,6



Dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu salīdzinājums 1998. – 2005.g. (tūkst.t)

Pārvadājumu iedalījums	1998.	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2005./ 2004., %
Kopējais pārvadājumu apjoms	37 856,6	33 207,8	36 412,0	37 884,1	40 100,4	48 355,3	51 058,0	54 860,7	7,4
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	2 431,6	1 938,5	1 752,9	2 616,3	2 314,5	2 329,3	2 428,2	2 633,3	8,4
Starptautisko pārvadājumu apjoms	35 424,8	31 269,3	34 659,1	35 267,9	37 785,9	46 026,0	48 629,8	52 227,4	7,4
Eksporta kravu apjoms	2 555,0	1 663,0	1 935,8	714,4	662,4	991,1	1 089,4	1 049,1	-3,7
Importa kravu apjoms	4 642,8	3 576,4	3 999,6	3 292,5	3 492,0	4 114,3	4 305,5	4 874,3	13,2
Kopējais tranzīta kravu apjoms	28 227,2	26 029,9	28 723,7	31 261,0	33 631,5	40 920,6	43 234,9	46 304,0	7,1
Tranzīta apjoms caur ostām	25 464,8	23 884,3	25 924,6	28 392,5	29 602,7	37 237,6	38 667,2	40 595,8	5,0
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	2 762,4	2 145,6	2 799,1	2 868,5	4 028,8	3 683,0	4 567,7	5 708,2	25,0

Pēc Satiksmes ministrijas informācijas



Vai kokvilna no Latvijas ostām pazudīs?

Sākot no 1994. gada, Latvijas ostās, īpaši Rīgā, palielinājās kokvilnas kravu apstrāde. Kokvilna stabili ienāca "Rīnūžos" un "Man-Tess" ostā. 2005. gadā situācija ir kardināli mainījusies.

Kā liecina statistika, kokvilna ar jūras transportu caur Latvijas ostām tikpat kā netiek transportēta, caur Rīgas ostu kokvilnas kravas vispār neiet. Uz Latviju kokvilnu ved pa dzelzceļu, bet no Latvijas uz Eiropu – ar autotransportu. 2004. gadā pa dzelzceļu Latvijā ievada 414,7 tūkstošus tonnu kokvilnas, no Latvijas izveda 287 tūkstošus tonnu.

Jau 1995. gada nogalē firmas "Man-Tess" darbinieki rūpīgi pētīja kokvilnas transportēšanas, uzglabāšanas un pārkraušanas iespējas. Drīz pēc tam notika toreizējā valsts prezidenta Gunta Ulmaņa vizīte Uzbekistānā, un delegācijas sastāvā bija arī firmas prezidents Jūlijs Krūmiņš, kurš vēlējās personiski tikties ar iespējamajiem sadarbības partneriem Uzbekistānā. Toreiz vairākas Latvijas firmas gribēja iegūt uzbeku labvēlību, bet, piedāvājot vislabāko pakalpojumu paketi, to ieguva "Man-Tess". Taču, pirms parakstīt sadarbības līgumu, Uzbekistānas pārstāvji ieradās Latvijā un trīs nedēļas pētīja piedāvājumu. Rezultātā tika noslēgts



Kārlis Līcis.



līgums par 120 tūkstošu tonnu kokvilnas apstrādi gadā.

Līdzīgi klājās arī toreiz vēl valsts stividor-kompānijai "Rīnūži", kas paplašināja noliktavas un no 20 tūkstošiem tonnu kokvilnas kravu apstrādi kāpināja līdz 150 tūkstošiem tonnu gadā. Kokvilna tika pārkrauta arī Ventspils ostā, taču jau 1997. gadā šīs kravas apjoms salīdzinājumā ar 1996. gadu, bija krities par 28 procentiem. Arī Rīgai sāka klāties arvien grūtāk: 1997. gadā šeit apstrādāja 215,4 tūkstošus tonnu, bet 1998. gadā kravas apjoms jau bija samazinājies par 45 procentiem. Kopš 2000. gada Latvijas ostu pārskatos vairs neparādās tāds kravas veids kā kokvilna, jo tās apstrādes apjoms ir tik nenozīmīgs, ka nav pieminēšanas vērts.

Firmas "Man-Tess" izpilddirektors **Kārlis Līcis**: – Kokvilnas biznesa firmā "Man-Tess" patlaban ir praktiski iznīcis. Īsti nevaru pateikt, kāpēc tā noticis, jo deviņdesmito gadu vidū Jūlijs Krūmiņš izsita logu uz kokvilnas tirgu un gadus sešus mēs ar šo kravu ļoti veiksmīgi strādājām. Nāca tāds kā lūzums, kad jutām – kāds mūs vēlas no spēles izslēgt pavisam. Kopā ar toreizējo satiksmes ministru Anatoliju Gorbunovu devāmies uz Taškentu pie ārējo sakaru ministra Gaļijeva, lai skaidrotu situāciju. Un bija arī ko skaidrot, jo daudzie konkurenti, kas vēlējās biznesā ienākt mūsu vietā, palaida visdažādākās baumas, arī tādas, ka "Man-Tess" esot uz bankrota robežas.

No Uzbekistānas sūtīja vēstules bankām ar jautājumu, kāda ir "Man-Tess" finansiālā situācija. Bankas atbildēja, ka ar firmu viss ir kārtībā, kredītaistības tiek pildītas un finansiālais stāvoklis ir stabils. Vēstules tika adresētas arī Rīgas brīvostas pārvaldei, kura rakstītājiem atbildēja, ka "Man-Tess" ir ostas lielāko stividorkompāniju skaitā. Vēstules saņēma arī Satiksmes ministrija, kas savā atbildē rakstīja, ka problēmu nav.



1997. gads. Kokvilna "Man-Tess" piestātnēs.



Pēc šādas sarakstes, pārliecinājies, ka ar firmu "Man-Tess" viss ir kārtībā, Uzbekistānas ārējo sakaru ministrs Gaļijevs atbildēja ar kopuzņēmuma "Uzbaltran" veidošanu, un "Man-Tess" kļuva par šā kopuzņēmuma dibinātāju. Izveidotā kopfirma mums ļāva trīs gadus stabili strādāt, līdz 2004. gadā biznesā notika kārtējā reorganizācija un priekšroka kokvilnas uzglabāšanā tika atdota citai noliktavai. Tā kā "Man-Tess" ir stividorkompānija, nevaram atļauties zemu pakalpojumu efektivitāti, un ar tādu paņēmieni kā cenu dempings tirgū nestrādāsim. Savukārt, lai nodarbotos ar tirdzniecību, ir nepieciešami lieli ieguldījumi, bet kompānijai "Man-Tess" visi ieguldījumi aiziet naftas biznesā, kas, protams, dod vislielāko efektivitāti.

Runājot par kokvilnas biznesu vispār, jāatzīst, ka tas ir ievērojami mainījies. Augstais eiro kurss padarīja ražošanu Eiropā neefektīvu, un jau pirms diviem gadiem notika milzu pavērsiens Austrumāzijas virzienā, īpaši tas attiecas uz Ķīnu. Astoņdesmit procenti Uzbekistānas kokvilnas caur Irānu aiziet uz Ķīnu, un mēs nevaram gribēt, lai šī krava tiktu transportēta caur Latviju. Spēcīgu konkurenci veido Ukraina, kas tagad pārdzīvo Latvijas deviņdesmito gadu sākuma periodu, kad 100 dolāru ļāva justies gandrīz vai bagātam. Noslēdzot līgumus dolāros, Ukraina var strādāt par pusi no mūsu pašizmaksas. Arī šo procesu ietekmēt nav mūsu spēkos.

Trešais iemesls, kas būtiski ietekmē kokvilnas biznesu, ir "Latvijas dzelzceļa" pieņemtais lēmums paaugstināt tarifus par 25 procentiem. Jāteic, ja tagad es dabūju kokvilnas kravu uz "Man-Tess", tad vēl neesmu drošs, ka esam ieguvēji, jo nav pārliecības, ka gūsim kaut nelielu peļņu, varbūt izdosies iziet vienīgi pa nulēm. Tomēr kokvilnas biznesu vēlamies saglabāt, jo esam saņēmuši solījumu, ka rudens pusē esošos līgumus par kokvilnas uzglabāšanu varētu pārskatīt.

Kamēr kokvilnas glabāšanā ir pārrāvums, pieņemām lēmumu kokvilnas noliktavu pārveidot par pārtikas noliktavu. Šāds lēmums bija pareizs, jo pēc 2004. gada 1. maija daudzas pārtikas noliktavas zaudēja sertifikātu. Vēl mūsu noliktavās tiek glabāta elektrotehnika, polistirols, plastmasa un citas kravas. Šīs kravas mēs uzglabājam, lai uzturētu esošo infrastruktūru. Mēs darām visu, kas ir mūsu spēkos, lai no trim pavedieniem – kravas īpašnieks, tirgotājs un pircējs – izveidotu vienu mezglu, kurā cieši būtu iesieti arī mēs – ostas, kas kravu apstrādā.■



Graudi elpo Baltijas valstu ostās

“Grauds tāpat kā cilvēks ir dzīva radība. Tas elpo tāpat kā cilvēks, svīst un zaudē svaru. Es pret graudu tiešām izturos kā pret dzīvu būtni,” saka Rīgas ostas elevatora direktors **Žanis Eihmanis**.

Elevators Rīgā uz pulvera mucas

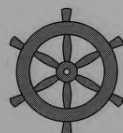
Savulaik caur Rīgas ostu gadā veda aptuveni trīsarpus miljonus tonnu graudu – no Krievijas un uz Krieviju. Padomju savienības darba sistēmā allaž bija vāji posmi un nesakārtotas lietas, un vienmēr vajadzēja meklēt izeju no situācijas. Savulaik graudu transportēšanai caur Rīgas ostu trūka dzelzceļa vagonu, un bija jādomā, kur un kā graudus uzglabāt. Tā arī radās elevatora projekts, kas tika realizēts kā kompensators, lai ostā sakārotu un uzlabotu darba organizāciju.

Deviņdesmito gadu sākumā mainījās sistēma, bija jāpārkārto arī elevatora darbs. Elevatora direktors **Žanis Eihmanis**: – Pārbūve notika ar pašu uzņēmuma darbinieku spēkiem. Viņi mums ir labi inženieri un spēja paveikt šo ne visai vieglo darbu, lai elevators varētu strādāt ar plašu sortimentu – saulespuķu, rapšu, sinepju sēklām un, protams, arī graudiem. Tagad strādājam ar visu ko. Patiesībā tieši tas ļāva izdzīvot lielajā konkurencē.



Rīgas ostas elevators.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Žanis Eihmanis.

Viens no galvenajiem konkurentiem mums ir Mūga Igaunijā, kur graudu terminālā var apstrādāt lielus kravu apjomus. Graudu termināls Mūgā bija viena no pēdējām padomju sistēmas dāvanām Igaunijai, un tobrīd tas bija viens no modernākajiem šāda veida termināliem Eiropā. Šķiet dīvaini, kā tas var būt, ka PSRS laikos Mūgas ostā izbūvē kaut ko, kas ir modernākais Eiropā. Izrādās, šā termināla būvdarbos roku nepie-

lika neviens padomju celtnieks, ne krievs, ne igauņis, ne latvietis. To visu cēla tikai ārzemju speciālisti – somu, vācu, zviedru inženieri un celtnieki. Vienmēr paliek liels jautājums: kāpēc šādu terminālu būvēja Tallinā?

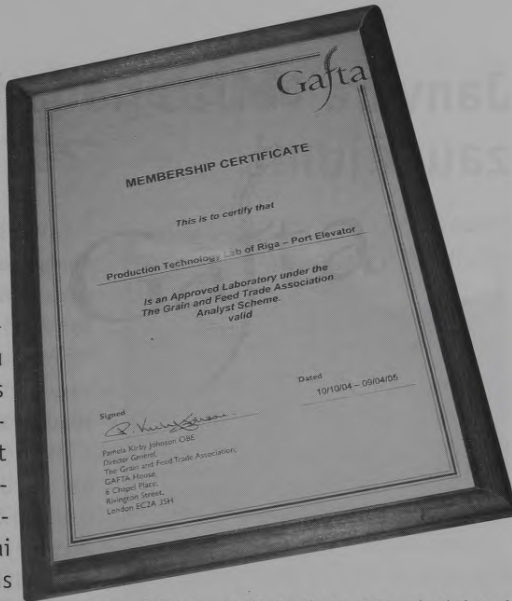
Graudu tirgus ir īpašs

Graudu tirgus ļoti atšķiras no citu preču tirgiem, jo tas ir saistīts ar ražu, neražu vai neprognozēti lielu ražu. 2004. gadā Vācija paziņoja, ka piedzīvojusti labāko graudaugu ražu pēdējo simt gadu laikā, bet šādas ražas apstākļos nav nedz iepirkuma, nedz tirgus kustības. Eiropas Savienībā graudu intervencē iepirkti vairāk nekā seši miljoni tonnu, tātad izveidota solīda rezerve, un nu tirgū kotējas un tiek pieprasīti vien augstākās kvalitātes graudi. Šāda situācija graudu tirgū likusi Rīgas elevatoram 2005. gadu sākt ar pilniem rezervuāriem un pilnīgu pasivētāti tirgū. Tirgus diktē savus noteikumus, osta ir spiesta pielāgoties, un ostas termināls šādos apstākļos darbojas tikai kā viena liela noliktava, kas atrodas visai ekskluzīvā ne tikai ostas, bet arī Rīgas pilsētas rajonā, kur zeme ir dārga. Tā kā vieta ir dārga, arī pakalpojumi ir salīdzinoši dārgi. Klienti to zina, bet viņiem nav citas izejas, jo graudi pienācīgi jāuzglabā. Grūtīte laiki jāpārdzīvo. Visi jau cerēja, ka tirgū kustība būs.

Mūsu pakalpojumu galvenais pircējs kādreiz bija Krievija, bet politiskā situācija jauca pa vidu ekonomikai. Tonnas graudu aizvešana no Maskavas līdz Zilupei maksā divas reizes dārgāk nekā tādas pašas kravas transportēšana no Maskavas



līdz Sanktpēterburgai. Krievijas noteiktie dzelzceļa tarifi panāca, ka nevienam vairs nebija izdevīgi strādāt ar Latviju. Krievijas politika visus aizvadītos gadus ir gribējusi nospiegt uz ceļiem Latvijas ekonomiku, kas, protams, skāra arī mūs. Tikai pateicoties tam, ka Latvijas graudu audzētāji savus grūtus laikus ir pārdzīvojuši un savā biznesā atspērušies, pēdējo desmit gadu laikā izveidojusies situācija, ka visi graudi, kas tiek uzglabāti mūsu elevatorā, ir tikai Latvijas produkts. Latvijas



zemnieki ir spējīgi eksportēt pietiekami lielus graudu apjomus, pamatā kviešus un rapšus.

Elevatora saimnieki neko bagāti nav kļuvuši, viss ir ieguldīts attīstībā, jo ar vecām darba metodēm un vecu krievu tehniku labi strādāt nevarēja. Tagad elevatori atbilst Eiropas Savienības prasībām. Esam Starptautiskās graudu asociācijas locekļi, bet, lai noturētos šajā statusā, nepietiek tikt asociācijā iekšā, katru gadu divas reizes statuss ir jāapliecina speciālās pārbaudēs. Apliecību pagarina tikai uz pusgadu. Ja apliecināt sava pakalpojuma kvalitāti, lūdzu, apliecība tiek pagarināta vēl uz vienu pusgadu. Baltijas reģionā no elevatoriem mēs esam vienīgie dalībnieki šajā asociācijā, Tallinas, Kaļiņingradas un Klaipēdas tur nav. Savukārt asociācijas biedra statuss mums palīdz nostiprināt klientu uzticību un apliecina, ka esam vienā līmenī ar attīstītajām Eiropas valstīm.

Pēdējos četrus gadus dzīvojam kā uz pulvera mucas, jo viss, kas atrodas ap elevatoru, tiek pārdots, un arī mēs tiksīm pārdoti. Tas saistīts ar pilsētas un ostas attīstības plānu, kas vairs neparedz elevatora darbību šajā teritorijā. Viss, ko esam darījuši, paliks pagātnē, nākotnes šajā vietā mums nav. Nezinām, vai atradīsimies šeit vēl divus gadus vai tikai divus mēnešus

Cik zinu, mūsu saimnieki būvēt elevatoru citā vietā nav paredzējuši. Mēs ar ceļībām skatāmies uz firmu "Man-Tess", kas nopietni domā par graudu termināla celtniecību Kundziņsalā. Jūlijam Krūmiņam ļoti noderēs speciālisti, kuriem ir pieredze darbā ar graudiem. ■

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



Janvāra vētras nodarītie zaudējumi



Pēc vētras Salacgrīvas ostā.

Ainārs Šlesers iesniedzis finanšu ministram Oskaram Spurdziņam Satiksmes ministrijas apkopoto informāciju par 2005. gada janvāra vētras nodarītajiem zaudējumiem transporta un sakaru nozarē. **Kopējais zaudējumu apjoms ir aptuveni 8 milj. latu.**

Būtu atbalstāms finansējums navigācijas līdzekļu atjaunošanai un ostu dziļumu atjaunošanai. No Satiksmes ministrijas viedokļa par prioritāti būtu uzskatāma zaudējumu atlīdzināšana stratēģiski svarīgo ostu (Ventspils, Rīga, Liepāja) kravas transporta infrastruktūrai, tad vietējās nozīmes ostu (Salacgrīva, Skulte, Mērsrags un Roja) kravas transporta infrastruktūrai.

Ostu zaudējumi: Ventspils brīvosta

– Ls 1 639 408, Liepājas osta – Ls 417 000, Rīgas brīvosta – Ls 3 460 000, Salacgrīvas osta – Ls 745 000, Skultes osta – Ls 150 000,

Mērsraga osta – Ls 145 000, Rojas osta – Ls 52 200, Pāvilostas osta – Ls 50 000, Engures osta – Ls 35 000, Lielupes osta – Ls 100 000.

Autoceļiem nodarīti zaudējumi apmēram 455 tūkst. latu apmērā, dzelzceļam –108 tūkst., ostām – 6,8 milj. latu apmērā. Aviācija būtiskus zaudējumus nav cietusi. Sabiedriskā transporta jomā vētras izraisītie zaudējumi pārsvarā saistāmi ar negūtajiem ieņēmumiem, jo tika pārtraukti pārvadājumi vai ievērojami kritās to intensitāte (aizšķērsotas brauktuves, atcelti reisi, jo nestrādāja skolas).

Satiksmes ministrija uzskata, ka papildu līdzekļi no valsts budžeta (aptuveni 6,5 milj. latu) būtu nepieciešami vētras seku likvidēšanai ostās un autoceļu jomā. ■



Ūdensmalas pagaidām vēl neapgūtas

Ūdensmalu teritoriju apguve ir viena no prioritātēm, kas paredzēta arī turpmāko gadu Rīgas pilsētas attīstības plānā, konferences "Waterfront Expo 2005" atklāšanā uzsvēra mērs Aivars Aksenoks.

Ūdensmalu teritorijas Rīgā pagaidām vēl nav attīstītas. Piemēram, 11. novembra krastmalā Daugavai gandrīz vispār nav iespējams piekļūt, citas ūdensmalu teritorijas ir nesakoptas un krūmiem aizaugušas, sacīja Aksenoks. Pilsētas interesēs ir attīstīt šīs teritorijas, lai tās būtu pieejamas iedzīvotājiem un tiktu radīta patīkama vide.

Apspriedē aplūkoja vairākus piemērus, kad vecu ostu un noliktavu teritorijās tiek veidoti biroji, dzīvojamās ēkas un radītas atpūtas iespējas iedzīvotājiem.

Aksenoks pauda gandarījumu, ka sanāksme notiek Rīgā, jo 17% pilsētas teritorijas aizņem ūdenstilpes. Mūsu speciālistiem tā būs laba iespēja mācīties no tiem, kas jau realizējuši ūdensmalu apguves projektus, sacīja Rīgas mērs.

Konferences organizētājas Lielbritānijas pasākumu rīkotājsabiedrības "Media Generation Events Ltd." direktors Marks Bomonds pauda viedokli, ka sanāksmes rīkošana attīstīs pilsētas potenciālu ūdensmalu attīstībā un dos iespēju runāt par Rīgu kā Baltijas reģiona biznesa un kultūras centru ar vēl neizmantotām attīstības iespējām.

Apspriedē prezentētās idejas ir jauns izaicinājums dažādu nozaru speciālistiem, kuri var kaut ko daļīt ūdensmalu teritoriju attīstības labā, sacīja Bomonds. Piemēram, Nīderlandes pārstāvji iepazīstināja ar projektu, kurā nekustamie īpašumi tiek būvēti ne tikai ūdensmalā, bet arī uz ūdens virsmas.

Nekustamo īpašumu uzņēmuma "Colliers International" Baltijas valstu biroja ģenerāldirektors Mihails Morozovs pastāstīja, ka pirmo lielo ūdensmalu attīstības projektu varētu realizēt turpmākajos

Mihails Morozovs.



LATVIJAS
JURNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Atpūtas un biznesa centrs Dubajā.

desmit gados Andrejostā. 39 hektāru platībā esošie objekti tiktu apvienoti ar modernās arhitektūras paraugiem, tā radot vietu, ko varētu rādīt pilsētas viesiem, kā arī izmantot pilsētnieku atpūtai.

Starptautiskajā konferencē un izstādē "Waterfront Expo 2005" pārstāvji no trīsdesmit piecām pasaules valstīm demonstrēja pasaulē veiksmīgākos ūdensmalu izmantošanas piemērus, iepazīstināja ar ostu attīstības tendencēm, ar vides uzlabošanas un ūdensmalu teritoriju reģenerācijas projektiem Eiropā un Āzijā.

– Katru gadu kādā no valstīm notiek konference, kurā izskata, vērtē un analizē ūdensmalu projektus, gūst informāciju un uzkrāj pieredzi. Kāpēc šī

tēma starptautiskā līmenī tiek aktualizēta?

Nekustamo īpašumu uzņēmuma "Colliers International" Baltijas valstu biroja ģenerāldirektors Mihails Morozovs: – Ūdens jau sen ir cilvēka dzīves neatņemama sastāvdaļa. Tā ir iespēja dzīvot, strādāt, pavadīt brīvo laiku. Vēlēšanās izmatot iespējas, ko dod ūdens tuvums, cilvēkiem piemīt neatkarīgi no tā, kurā pilsētā vai valstī tie dzīvo. Ūdensmalu apsaimniekošanas jautājums īpaši aktuāls, protams, ir pilsētām, kuras atrodas pie jūras vai citas ūdenstilpes un kuru attīstība vēsturiski ir saistīta tieši ar ūdens tuvumu. Vēl nesen varēja teikt, ka cilvēki ūdeni izmanto kā iespēju pārvadāt preces un attīstīt ražošanu, taču, attīstot ražošanu, par ūdens tīrību daudz domāts netika, tāpēc tas ar katru gadu kļuva arvien piesārņotāks.

Tagad pasaules tendences rāda, ka ūdens ir novērtēts un tā aizsardzībai tiek pievērsta aizvien lielāka vērība. Sabiedrība vairs nedomā vienīgi par biznesa attīstību, tā vairāk uzmanības velta vides attīstībai un vispārējās atmosfēras veido-



šanai pilsētvidē. Tas viss tiek ņemts vērā, veidojot pilsētu attīstības stratēģiju. Līdz šim kā pievilcīgi ūdens projekti tika popularizētas tādas ar ūdeņiem bagātas pilsētas kā Venēcija un Amsterdamā, arī Stokholma un Hamburga. Pēdējā laikā arvien vairāk pasaules pilsētu apzinās, ka tieši ūdens ir viens no tiem argumentiem, kas ļauj tām kļūt interesantām arī tūristu skatījumā. Tādai pilsētai kā Rīga, kurai ir ārkārtīgi izdevīgs ģeogrāfiskais stāvoklis un tik liela ūdens virsma, būtu tuvdzīgi neizmantojot ūdeni savās interesēs. Vēlreiz gribu uzsvērt, ka ūdensmalu izmantošana aktuāla kļuvusi vispirms jau tāpēc, ka ir mainījusies tieši cilvēku attieksme šajā jomā.

– Tomēr daudzus gadus cilvēku attieksmē nekas nemainījās. Vai šo attieksmes maiņu tomēr neietekmē vēl kādi faktori? Varbūt nauda?

– Kā jau minēju, mēs neesam ne pirmie, ne pēdējie, ne arī vienģie pasaulē, kas, jo īpaši pēdējā laikā, ir sapratuši ūdens vērtību. Tiek apzinātas vēl neizmantotās rezerves, kas, saprātīgi un mērķtiecīgi visu sakārtojot, ļauj pilsētai kļūt daudz atraktīvākai un interesantākai.

Varam uzskatīt, ka situāciju ietekmē vairāki faktori: no vienas puses, mēs esam mainījuši savu attieksmi, no otras puses, to ietekmē mūsu nekustamo īpašumu tirgus straujā attīstība, var pat teikt, šā tirgus bums, kas ļauj domāt par finansiāli tik ietilpīgiem projektiem, kuri var arī atmaksāties. Protams, pirms gadiem desmit šādi projekti Latvijā nebija realizējami, jo investīcijas tajos ir lielas, bet iespēja tās atpelnīt tolaik bija visai niecīga. Tai laikā bija pārlieku liels risks sākt apjomīgus un finansiāli ietilpīgus projektus, jo faktiski nebija nekādu valsts ekonomisko un politisko garantiju. Tagad situācija ir mainījusies, jo Latvija ir Eiropas Savienības dalībvalsts, tā ir valsts ar caurspīdīgu ekonomiku, un tas paver pavisam citas iespējas. Daudzas ārzemju kompānijas izrāda ļoti lielu interesi par ieguldījumiem Latvijā, bet tās neinteresējas par maziem projektiem, tām ir nepieciešami vērienīgi projekti, tieši šādus projektus lielie investori uzskata par interesantiem, jo tie atbilst gan viņu vajadzībām, gan prasībām.

– Kāda ir ostas vieta ūdensmalu apsaimniekošanas projektos un kā tiek ievērotas ostas intereses?

– Ostas intereses un ostas perspektīvas, protams, ir jārespektē, jo ostai Rīgas attīstībā ir nenovērtējama nozīme, tāpēc uzskatīt, ka ostas teritorijas būtu jāveido kā dzīvojamās vai izklaides industriju zonas, būtu nepareizi. Runa var būt tikai par kādas noteiktas ostas daļas izmantošanu pilsētnieku atpūtai un izklādei, sakārtojot infrastruktūru un dodot iespēju piekļūt pie ūdens. Taču, attīstot kādus projektus, nekādā gadījumā nedrīkst domāt vienģi par pilsētnieku izklaides un atpūtas interesēm, aizmirstot, ka tieši osta pilsētas iedzīvotājiem ir reāla darba devģja, bet tas savukārt cieši saistģts ar pilsētnieku materiālo labklājģbu un viņu interesģm par izklādi. Vajadzģtu apzinģties, ka daļu līdzekļu, ko varģtu iegģt no ostas teritorģjas pārbģves, vajadzģtu ieguldģt ostas attģstģbģ, lai nemazinģtos tģs konkurģtģspģja Baltģjas jģras reģģonģ. Katra rģdzģnieka attģeksmeģ pret ostas sek-



mīgu attīstību vajadzētu būt tikai pozitīvai, jo tieši ostas attīstība ienes naudu pilsētas budžetā.

Tā kā mēs tomēr neesam tādā attīstības pakāpē kā vecās Eiropas valstis, un arī politiskie strāvājumi ietekmē saimniecisko darbību ne tikai ostā, bet arī pilsētā un valstī, varam teikt, ka daudzu lietu civilizēta sakārtošana diemžēl kavējas. Tai skaitā arī pilsētas attīstības plāns, ko vajadzēja pieņemt jau sen. Tomēr mēs kā konsultantu kompānija esam priecīgi, ka tagad vismaz jau radies priekšstats par to, kas, kā un kur Rīgā attīstīsies. Tas lielā mērā atvieglo projektu attīstītāju darbu, jo investīciju ieguldītāji vēlas apzināties un novērtēt iespējamo risku.

Esmu pārliecināts: ja izdotos veiksmīgi attīstīt virkni projektu un apgūt Daugavas krastos esošās teritorijas, tuvāko desmit piecpadsmit gadu laikā vairāk nekā divdesmit pieci procenti pašreizējo Rīgas pilsētas ofisu varētu rast mājvietu pie ūdens.

– Jau vairākus gadus tiek aktualizēts Andrejsalas projekts, pret kuru cilvēku un masu mediju attieksme ne vienmēr bijusi tikai pozitīva. Visi grib zināt, kas slēpjas aiz tik vērienīgiem un finansiāli ietilpīgiem projektiem.

– Vispirms jau atklāti jāpasaka, ka šis projekts ir perspektīvs Andrejsalas izdevīgās atrašanās vietas dēļ. Jau tagad varam runāt nevis par kādu atsevišķu ēku vai ēkām, bet gan par veselu rajonu, kas ļoti labi un viegli pieejams cilvēkiem. Vēsturiski rajons ir bijis saistīts ar pilsētu, jo senāk šī teritorija nebija iekļauta ostas zonējumā. Tagad Andrejsala atgriezīsies pilsētā un dos savu ieguldījumu pilsētas attīstībā, pievienojot vērtību gan ar sakārtotu infrastruktūru, gan labām idejām.

Tiem, kuri izsaka aizdomas, ka Andrejsala kļūs par lielā biznesa, kā arī ekskluzīvas atpūtas un izklaides vietu tikai bagātākajam iedzīvotāju slānim, gribu teikt, ka nevienam attīstītājam nav intereses ieguldīt līdzekļus kādā ļoti riskantā projektā. Ja runājam par prioritātēm, tad katrs attīstītājs un katrs investors vēlas redzēt pieprasījumu un vēlas attīstīt tikai tādu projektu, kas tiešām varētu būt pieprasīts. Varam prezumēt, ka investoru intereses ir tas drošais pamats, kas dod pārliecību, ka projekts būs balstīts uz tirgus pieprasījumu un uz savas stabilas nišas aizņemšanu. Runām, ka Andrejsalas rajons lielās dārdzības dēļ nebūs pieejams, nav pamata, jo tur tiks attīstīti ļoti dažādi projekti, kas atbilst dažādam izmaksu līmenim. Tieši šī dažādība ļaus katram izvēlēties viņam pieņemamu variantu. Tur plānotas gan sociālas, gan publiskas zonas. Daudzi jautājumi, kas saistīti ar Andrejsalas projekta attīstību, vispirms ir saistīti ar cilvēkiem un tiem pamatā ir cilvēku vajadzības. Tikai šāda pieeja ļaus projektam harmoniski sadzīvot un iekļauties apkārtējos rajonos, veidojot vienotu pilsētvidi. Varbūt tieši tāpēc, lai panāktu šādu efektu, tik nopietni un ilgi tiek strādāts pie projekta koncepcijas. Tas tiek darīts, lai nepieļautu kļūdas, ko vēlāk vajadzētu nožēlot un labot. Ņemot vērā, ka tā ir ilgtermiņa programma, nedrīkst sasteigt pašu projektu.





Rīgas ūdensmalas pagaidām vēl neapgūtas.

Tā kā mēs esam Andrejsalas projekta konsultanti un strādājam ar pasūtītāju, kuram ir savi plāni un apsvērumi, nevaru publiski paziņot, kādā attīstības stadijā ir Andrejsalas projekts. Kad pienāks laiks, paši projekta attīstītāji to darīs zināmu, varu vien piebilst, ka kāds paziņojums par Andrejsalas projektu varētu nākt klajā jau līdz 2005. gada beigām.

“Colliers” skatījumā Baltijas reģions ir viens no Eiropas nekustamā īpašuma tirgus “karstajiem punktiem”. Reģiona straujā ekonomiskā izaugsme paver firmām, kas darbojas nekustamā īpašuma biznesā, jo īpaši ūdensmalu attīstībā, labas iespējas. Pagaidām vēl vairākumā lielo pilsētu ap Baltijas jūru ir lielas neatīstītas ūdensmalu teritorijas, kuras ir nobriedušas attīstībai.

Ja runājam par Rīgas ūdensmalas izmantošanas plāniem kopumā, var teikt, ka gandrīz vai katram zemes gabalam ir izstrādāts kāds plāns, cits jautājums, cik katrs no tiem ir pamatots un kurš būs reāli īstenojams. Zaķusala, Lucavsala, citi rajoni nenoliedzami interesē investorus. Top projektu vīzijas un skices, un tikai nākotne parādīs, vai visi projekti būs dzīvotspējīgi.

Ne tikai Rīgā, bet arī Liepājā un Ventspilī ir ļoti saprotamas perspektīvas, jo šajās pilsētās ir vietas, kur var veidot jaunus projektus. Patiesībā jau tagad daži projekti tiek apspriesti. Klaiņpēdā top divi interesanti projekti, arī Kauņā un Tallinā ir izstrādāti interesanti projekti. Var teikt, ka visās Baltijas valstu pilsētās, kas atrodas pie ūdens, tiek attīstīti interesanti projekti, idejas, kas pašlaik ir dažādās attīstības stadijās.





Ventspils pilsētas promenāde atrodas tieši iepretim ostai.

Vidējais līmenis ir ļoti labs, bet, salīdzinot Rīgas lielo projektu attīstību ar Tallinu vai Viļņu, jāatzīst, ka Rīga pagaidām tomēr ir zemākā līmenī. Nedomāju, ka tas ir vērtējams negatīvi, jo Rīgai ir iespējas mācīties no citu kļūdām, sekmīgi no tām izvairīties un veidot daudz modernākus projektus, nekā to izdarījuši kaimiņi.

– Vai mums ir ko mācīties no pasaules pieredzes ūdensmalu projektu attīstīšanā?

– Ikvienam projektam Eiropā ir bijušas savas problēmas, ne jau visi iesākumā bija veiksmīgi. Norvēģijas Akebrūkes projekts sā-

kumā pat bankrotēja. Tajā tika ieguldīti lieli līdzekļi, bet tad, kad projektam vajadzēja sākt sevi atpelnīt, nekustamā īpašuma tirgus piedzīvoja krīzi. Problēmas bija arī Londonā, jo tur lieli līdzekļi tika ieguldīti tieši infrastruktūras izveidošanā, kas, protams, nedod tik lielu peļņu un atdevi. Nepatīkamus mirkļus ir piedzīvojuši Dublīnas Doklande. Tāpēc vērtīgākā pieredze, kas iegūta, attīstot lielos projektus, ir tas, ka liels darbs jāiegulda tieši paša projekta izveidē un ka nepieciešami nopietni pētījumi, lai paredzētu iespējamus riskus, kas ļautu būt neatkarīgam no vienas vai otras tirgus situācijas. Stratēģiski jāprot izvērtēt visus scenārijus gan tirgū kopumā, gan arī attiecībā uz konkrēto projektu. Tirgus, tai skaitā arī nekustamā īpašuma tirgus, attīstās viļņveidīgi, piedzīvojot pacēlumus un kritumus. No tā, cik profesionāli ir novērtētas tirgus svārstības un tirgus pieprasījums, būs atkarīga projekta veiksmē vai arī neveiksmē. Ja tirgus neattīstās likumsākarīgi, ja visi cenšas tikt pie kaut kādas nišas, tādējādi radot nevajadzīgu stresu, un sāk piedāvāt tirgū produktus, kas nav vajadzīgi, nenovēršami rodas krīzes situācija.

Tai pašā laikā jāteic, ka daudzi projekti, kuri iesākumā ir piedzīvojuši neveiksmi, tomēr spējuši no nepatīkamās situācijas izkļūt, jo savlaicīgi bijusi kļūdu



analīze, tirgus situācijas izvērtēšana, kā arī izdarīti pareizie secinājumi, lai tirgū piedāvātu pieprasītu produktu.

Visiem, kas stājas pie jebkāda projekta īstenošanas, īpaši jau finansiāli ietilpīga, derētu atcerēties, ka, izstrādājot koncepciju vai projektu, ir svarīgi izvērtēt visus iespējamus riskus, pareizi definēt nišu, ko attiecīgais projekts vēlas aizņemt, saprast tirgus vajadzības un produkta pārdošanas iespējas un apzināties, cik riskanti ir ieguldīt finanses laika ziņā apjomīgos projektos. Daudz gudrāk ir tērēt laiku un līdzekļus, investējot koncepcijas izpētē, nevis iesākumā būvēt un tikai pēc tam domāt, ko ar to visu darīt. Vajag izvērtēt savas un tirgus iespējas.

Noslēgts sadarbības līgums

“Colliers International” un “Jaunrīgas attīstības uzņēmums” noslēguši līgumu par Andrejsalas projekta tālāku attīstīšanu. Saskaņā ar šo līgumu Andrejsalas projekta ilgtermiņa attīstības programmas ietvaros “Colliers International” pētīs un gatavos ekspertu slēdzienu par piemērotākajiem teritorijas pārveides risinājumiem, kā arī izstrādās teritorijas attīstības koncepciju un zonējumu.

Projekta izstrāde un īstenošana plānota no 2005. līdz 2020. gadam. Īpaši šim projektam tiek veidota ūdensmalu projektu attīstīšanā pieredzējušu profesionāļu komanda, kurā būs arī speciālisti no “Colliers International” ASV, Apvienotās Karalistes un Īrijas birojiem.

Projekts paredz, ka Andrejsalas teritorijā tiks radīts moderns jauktas apbūves rajons ar dažādiem pilsētvides elementiem – kultūras un izklaides objektiem, birojiem un mājokļiem, atpūtas un zaļajām zonām, sabiedriskā transporta shēmu un citām pilsētas komunikācijām. Lai sekmīgi izstrādātu projektu, “Colliers International” sadarbosies ar vairākiem ārvalstu arhitektiem un pilsētplānotājiem.

“Colliers International” ģenerāldirektors Baltijas valstīs Mihails Morozovs: – Manuprāt, šis projekts ir lieliska iespēja piesaistīt Rīgai ārvalstu investorus un projektu attīstītājus. Mūsu kompānijai šis projekts ir ļoti būtisks, jo ir ne tikai viens no lielākajiem, bet arī viens no pēdējā laikā izaicinošākajiem un radošākajiem.

Andrejsalas projekts likvidēs vides piesārņojumu un nodrošinās jaunas attīstības iespējas uzņēmējdarbībai. Tas ir arī vides transformācijas ilgtermiņa projekts, kuru īstenojot, Rīga iegūs ievērojamas investīcijas, sakārtotu vidi un infrastruktūru.

SIA “Jaunrīgas attīstības uzņēmums” valdes priekšsēdētājs Valters Maziņš: – Pēdējo pusgadu esam strādājuši ar vietējiem speciālistiem arhitektūrā un pilsētplānošanā. Esam konstatējuši, ka Andrejsalas plašajā teritorijā ir pietiekami daudz risku un problemātisku jautājumu, kuru risināšanai Latvijas speciālistiem noderētu vairāk pieredzes. Tādēļ esam pieaicinājuši starptautiskus eksper-



tus, kuri varētu sniegt profesionālas konsultācijas par to, kas Andrejsalā varētu būt visnoderīgākais un visperspektīvākais.

Nekustamo īpašumu konsultāciju uzņēmumam "Colliers International" ir liela pieredze Andrejsalai līdzīgu projektu attīstīšanā. Līdz šim visā pasaulē ir attīstīti un īstenoti vairāk nekā 100 pieūdus projektu. Starp tiem var minēt tāds veiksmīgus projektus kā "Puerto Rico Convention Center" (Puertoriko) ar kopējo platību 44 hektāri un investīcijām aptuveni 2,1 miljarda dolāru apjomā. "Colliers International" izstrādāja šā projekta attīstības plānu un veica visefektīvākās izmantošanas izvērtēšanu, ka arī ekonomisko analīzi. Var minēt arī tādu liela mēroga projektu 8,4 hektāru platībā kā "Hyatt Development" (Masačūsetsa, ASV), kas ietver viesnīcu, trīs dzīvojamās un trīs biroju ēkas, jaunu Modernās mākslas institūtu, parkus un citus objektus. Kopā investīcijas pārsniedza 1,3 miljardus dolāru. "Colliers International" šim projektam izstrādāja attīstības plānu, veica pētījumus un investīciju analīzi, īstenoja mārketingu.

Viedokļi par ūdensmalu attīstību Rīgā

„Colliers International” Baltijas valstu biroja ģenerāldirektors Mihails Morozovs: – Pēdējo desmit gadu laikā visā pasaulē ir vērojama tendence, ka to pilsētu, kuru robežās vai tuvumā ir kāda ūdenstilpe, attīstība ir cieši saistīta ar jaunu mikrorajonu celtniecību un veco pilsētas kvartālu atjaunošanu šo ūdensstilpu tuvumā.

„Colliers International” pilsētvides reģenerācijas un attīstības direktors Filips Harkorts (Londonas birojs, Lielbritānija): – Jēdzieni "ilgspējīgums" un "līdzsvarošana" ir Rīgas pilsētas attīstības atslēgvārdi XXI gadsimtā, un šeit būtiska loma ir Daugavai, jo šī upe pilsētai sniedz lieliskas iespējas. Pētījumi liecina, ka atrašanās pie ūdens resursiem vai tiešā to tuvumā palielina nekustamā īpašuma vērtību vismaz par 20%, un šie ienākumi var tikt izmantoti sabiedriskajām vajadzībām un papildu peļņas gūšanai.

"Colliers International" vecākā viceprezidente Kārena Makši (Bostonas birojs, ASV): – Rīgai ir ļoti liels ūdensmalu rajonu attīstības potenciāls, piemēram, piesaistot privātās investīcijas un īstenojot veiksmīgu sabiedrisko politiku. Piekrastes rajoni var tikt pārveidoti par daudzfunkcionālām zonām, atpūtas parkiem, izklaides rakstura objektiem, kas būtu pieprasīti ne vien no vietējo iedzīvotāju, bet arī tūristu puses. Precīzs ūdensmalu zonu attīstības plānojums un politika ne vien pozitīvi ietekmē pilsētas iedzīvotāju labklājību, bet arī veicina tās ekonomisko attīstību.

Rīgas brīvostas pārvaldes Stratēģiskās plānošanas departamenta direktors **Vladimirs Makārovs:** – Tas ir likumsakarīgi, ka Andrejostai jāattīstās kā pilsētvides teritorijai. Pilsētai ir jāatrod tāds modelis un izmantošanas veids, lai šī teritorija kalpotu rīdziniekiem. Nedomāju, ka tur būs daudz dzīvojamo namu. Zināmā mērā arī es vēlos no šīs pilsētas kaut ko saņemt. Jo vairāk būs sakārtotu teritori-



ju, jo labāk. Andrejsalas teritorija nevar būt ar mīnusa zīmi. Tendence ir ļoti pozitīva. Jautājums par pasažieru terminālu ir sarežģīts – kāds upes šķērsojuma veids tiks izraudzīts, tas arī noteiks, kur būs pasažieru prāmji, bet ostai šai ziņā ir savs redzējums.

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētplānošanas pārvaldes attīstības plānu vadības nodaļas vadītājs Andis Kublačovs: – Rīgā atšķirībā no daudzām citām Eiropas pilsētām, kur ūdens teritorijas aizņem ievērojamu pilsētas daļu, ūdeņi un ūdensmalas kā augstvērtīgas publiskās ārtelpas un rekreācijas resurss netiek izmantoti efektīvi. Tai pašā laikā ūdensmalu attīstība minēta kā viena no pamatnostādnēm Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijas līdz 2025. gadam projektā un Rīgas teritorijas plānojuma no 2006. līdz 2018. gadam pirmajā redakcijā.

Pilsētas attīstības plānā tiks uzsvērts, ka jāattīsta „Zilās Rīgas” priekšrocības – peldvietu un krastmalu labiekārtošana un kopējas rekreācijas sistēmas izveide ap un gar ūdenstilpēm, atbrīvojot krastmalas gājējiem, riteņbraucējiem, skrējējiem, skrituļslidotājiem un citām atpūtas vajadzībām.

Krastmalas attīstīšanu var realizēt vairākos posmos, sadalot visu attīstības procesu divās galvenajās kārtās:

1. Teritorijā starp Vanšu un Akmens tiltiem tiek izveidots zemūdens tunelis (to var veidot arī kā iegremdētu platformu) automašīnām un arī pazemes autostāvvietas. Daugavas krastmala starp Vanšu un Akmens tiltiem tiek veidota kā galvenā valsts un Rīgas pilsētas publisko notikumu un svētku vieta. Krastmalā zemes līmenī tiek saglabāts sabiedriskais transports (tramvajs), ievērojot gājēju prioritātes.

2. Teritorijā starp Akmens un Dzelzceļa tiltiem tiek izveidots parks ar aktīvās atpūtas iespējām jauniešiem.

Galīgais Vecrīgas krastmalas posma risinājums būs iespējams tikai pēc Daugavas šķērsojumu un centra apvedceļu izbūves, kad Akmens tilts varētu funkcionēt tikai kā gājēju, velosipēdistu un sabiedriskā transporta tilts.

Uzziņai „Colliers International” ir lielākā un pieredzes bagātākā nekustamo īpašumu kompānija Baltijas reģionā. Tai ir 250 biroji 50 pasaules valstīs. Pirmais birojs Baltijā tika atvērts 2004. gada martā Rīgā. 2005. gada janvārī atvēra biroju Viļņā (Lietuva). Šobrīd „Colliers” piedāvā pilnu pakalpojumu spektru darījumos ar komercplatībām: biroju, tirdzniecības platību un noliktavu noma un tirdzniecība, koncepciju izstrāde, tirgus pētījumi un analīze, konsultācijas, nekustamā īpašuma vērtēšana u.c. pakalpojumi. ■

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



“Scandlines” no Liepājas aizeiet uz Ventspili

Vācijas un Dānijas kopuzņēmuma AS “Scandlines” uzraudzības padome 5. jūlijā paziņoja, ka pieņemts lēmums par prāmju līniju Rostoka – Ventspils un Kārļshamna – Ventspils izveidi un pārvadājumu sākšanu 1. oktobrī.

Prāmis starp Ventspili un Rostoku kursēs četras reizes nedēļā – otrdienās, ceturtdienās, piektdienās un svētdienās. Kā informē “Scandlines” preses dienests, “līdz ar to Ventspils un Rostoka kļūs par galvenajām “Scandlines” ostām Baltijas valstu un Krievijas virzienā”.

Plānots, ka rudenī starp Ventspili un Rostoku kursēs prāmji “Urd” un “Ask”. Tajos kravas transportēšanai paredzētā platība ir 1400 līnijmetru, bet pasažieru pārvadāšanai paredzētas 186 vietas. Līdz šim prāmis “Urd” kursēja maršrutā Rostoka – Liepāja, bet “Ask” strādāja Vidusjūrā.

Savukārt starp Ventspili un Kārļshamnu kursēs kravas un pasažieru prāmis “Petersburg” ar 1570 līnijmetriem kravas transportēšanai un 140 pasažieru vietām. “Scandlines” arī norāda, ka netiks pārtraukta arī satiksme līnijā starp Ventspili un Zviedrijas pilsētu Nīneshamnu, kurā kursē prāmis “Fellow”.

Pieaugot prāmju kustībai ostā, Ventspils bīvostas pārvalde paredzējusi Plosu ielā uzbūvēt jaunu prāmju pasažieru terminālu. Termināla ēkas būvniecība ir viens no projekta “Pievedceļu rekonstrukcija Ventspils ostas termināliem” objektiem. Projekts iesniegts finansiāla atbalsta saņemšanai no ES Kohēzijas fonda un





Uldis Sesks.



Aivars Boja.

tā realizāciju paredzēts sākt jau šogad.

Liepājas SEZ pārvaldnieks G. Krieviņš ir sašutis, ka "Scandlines" laikus nav brīdinājusi Liepājas ostu, kas vēl tikai pirms pusgada piešķīra "Scandlines" speciālas ostas maksu atlaides.

"Ir skumji, ja tā vietā, lai piesaistītu Latvijai jaunus investorus un tādā veidā attīstītu valsts ekonomiku, par mērķi tiek izvirzīta agresīva citas pilsētas ekonomiskā sagrāve," komentējot prāmju līniju īpašnieces "Scandlines" lēmumu pārcelt prāmju līnijas no Liepājas uz Ventspili, sacīja Liepājas mērs Uldis



Guntars Krieviņš.

Sesks. Viņš izteica aizdomas, ka Ventspils osta nodarbojas ar dempingu, bez maksas atļaujot prāmju līnijām izmantot ostu. Sesks nenoliedza, ka prāmju līnijām varētu sekot avioliņija, jo regulārā reisa Rīga – Liepāja atvēršana aizkavējusies tāpēc, ka Latvijas "Gaisa satiksme" demontējusi Liepājas lidostā lidmašīnu apkalpošanai nepieciešamo aparatūru. "Pilsēta strādā, lai piesaistītu jaunus investorus, taču es negribu pat aptuveni nosaukt, kādām jomām, jo nevaru izslēgt, ka tūlīt sāksies mērķtiecīga darbība, lai investorus pārvilinātu uz Ventspili," atzina A. Boja.■





Rīgas ostai – 805

Rīgas osta savā garajā mūžā pieredzējusi daudz, piedzīvojusi dažādus laikus un valdīšanas, karus un mieru, pavasara plūdus un ledus iešanu.

Arheologu pētījumi un atradumi apliecina, ka vieta, kur augusi un attīstījies tagadējā Rīgas pilsēta, bijusi apdzīvota jau 12. gadsimtā. Un, lai gan dokumentālas liecības tam, ka šī vieta bijusi apdzīvota jau krietni senāk, atrast pagaidām nav izdevies, tomēr ir dokumenti, kas stāsta par Daugavu kā tirdzniecības ceļu starp Baltijas un Melno jūru. Šis ceļš tika izmantots jau 5. gadsimtā, bet īpaši dzīva satiksme te notika 9. gadsimtā, kad Eiropā sīroja vikingsi. Pa Daugavu un Dņepru veda slavenais un teiksmām apvītais ceļš no varjagiem uz grieķiem. Arī tagad, piemēram, daudzu šķietami neprātīgu ideju autors un realizētājs "Man-Tess" īpašnieks Jūlijs Krūmiņš kādā sarunā prātoja, ka, iespējams, viņš to laiku vairs nepagūs pieredzēt, bet viņa mazbērni gan: "Tad tu redzēsi, pienāks laiks, un no Rīgas pa Daugavu ar jahtu varēs aizceļot līdz Melnajai jūrai. Iedomājies, cik tas būs forši! Un nevajag domāt, ka es esmu ķerts un runāju par neticamu viziju! Tie, kas to piedzīvos, varēs apliecināt, ka Krūmiņam bijusi taisnība, jo labas idejas nepazūd, tām vienkārši jāsaagaida īstais laiks, un viss notiek!"

Arī pirms vairāk nekā 805 gadiem daudzas idejas likās neprātīgas. Pie naturālās saimniekošanas pieradušie ļaudis pat iedomāties nespēja, ka Eiropā tik strau-





jā attīstīsies ekonomika, ka tirgus meklēs jaunas un izdevīgas atbalsta vietas un ka viens no vissvarīgākajiem nosacījumiem būs izeja uz jūru.

Rīgai izeja uz jūru bija, patiesībā izeja uz jūru bija vietai, kur vēlāk tika uzcelta skaistā pilsēta Rīga, un, lai gan Rīga savā mūžā ir daudz cietusi, tomēr šī ir Dieva izredzēta un mīlēta vieta. Vai gan savādāk var izskaidrot to, ka pati daba Daugavas ieteku jūrā veidoja piemērotu ostas vajadzībām. Pirms daudziem gadu simtiem Daugavas lejtece leļpus Rīgas bijusi vismaz trīs kilometrus plata, pati upe sēkļiem kā nosēta, bet apkārtnē salām un salīņām apņemta, salu bijis tik daudz, ka visām par vārdus nav varējuši izdomāt.

Taču sanesto smilšu slānis ar laiku kļuva biezāks un plātāks, jūra attālinājās un krasti nostiprinājās, senā kalna pakājē pamazām sāka augt krūmi un koki, vieta kļuva piemērota pastāvīgai apmetnei. Pateicoties savam izdevīgajam ģeogrāfiskajam stāvoklim, līdz ar ostu auga pilsēta, kas bija atbalsta punkts svešzemju tirgotājiem, bet Rīgas osta jau tolaik veidojās par tranzītostu.

Vecrīga – pirmā Rīgas osta

Gandrīz vai katrs rīdzinieks zina, ka Rīga ir arī ostas pilsēta. Patiesībā tajos laikos šo vietu, kur tagad rīdzinieki un Rīgas viesi omulīgi dzer alīņu vasaras kafējnīcās un klausās ielu muzikantus, kur notiek banku operācijas un tiek spēlētas teātra izrādes, par Vecrīgu, protams, neviens nesauca, jo, balstoties uz vēstures pētījumiem un liecībām, var droši apgalvot, ka 12. un 13. gadsimtā šeit bijusi osta. Torņa un Smilšu ielas krustojumā, Līvu laukumā, tur, kur tagad ir Krievu drā-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GĀDAGRĀMĀTA
2005





mas teātris, starp Kalēju un Riharda Vāgnera ielu, šķērsojot Gleznotāju un Teātra ielu, tad pa Rīdzenes ielu līdz Alberta laukumam un uz Daugavu gluži kā čūska līkumojusi Rīdzenes upe, kas 400 metrus garā posmā no Audēju līdz Pasta ielai bijusi 50 metrus plata, vietām dziļums sasniedzis pat piecus metrus, bet pie krasta gan nav bijis dziļāks par metru. Tāda, lūk, bijusi pirmā un senākā osta lībiešu un citu tagadējās Vecrīgas ciemu iedzīvotājiem, kur savus kuģus iekraut.

Vēlāk strauji augošo Rīgas pilsētu vajadzēja aizsargāt pret uzbrukumiem, arī upes krasti bija jānostiprina, un osta sāka pamest pilsētas centru, lai savu darbību tālāk attīstītu jau Daugavas krastos. 15. gadsimtā Rīgas osta jau bija pārvietojusies uz Daugavu, bet Rīdzenes upe kļuva par laivu piestātņu, mazu kuģu ziemošanas un kuģu izvietošanas vietu kara laikā, kas tolaik nebija nekāds retums.

13. gadsimtā, tā ap 1223. vai 1226. gadu, īsti precīzas liecības nevarot atrast, tika nodibināta Rīgas rāte, kas tā paša gadsimta otrajā pusē, noslēdzot tirdzniecības līgumus ar Zviedriju, Norvēģiju, Dāniju un Franciju, kā arī ar vairāku Vācijas valstiņu firstiem, kļuš par tranzītostu un Hanzas savienības locekli.

Turpinājās nebeidzamie kari, interešu sadales un pārdales. Ostas attīstību traucēja biežā karadarbība, bet augstās muitas nodevas sadārdzināja kravu pārvadājumu izmaksas un mazināja Rīgas ostas konkurētspēju. Ap 1630. gadu tālbraucēju burinieku skaits svārstījies ap 300, vēlāk tas gan palielinājies, gan samazinājies, pat līdz traģiski zemi atzīmei – 1710. gadā ostā ienāca tikai 14 burinieki.

Arī tagad daudzi uzskata, ka Rīgas ostā nav kuģu. Par laimi, skaitļi rāda, ka 2004. gadā Rīgas ostā ienāca 4500 kuģu. Bet atbilde uz jautājumu: "Ja jau ostā ienāk tik daudz kuģu, tad kāpēc tos nevar redzēt?", ir salīdzinoši prozaiska: no jūras vārtiem līdz Vanšu tiltam kuģu ceļš ir 15 kilometri. Parasti ostas koncentrējas mazākā teritorijā, tāpēc viss, kas tur notiek, ir ļabi pārredzams un arī kuģu šķiet vairāk.

Var, protams, jautāt, vai tagad ostas sekmīgs darbs un iespējas veidot jaunus projektus nevienam vairs nešķiet svarīgi?



Rīgas pilsētas vadītāji visi kā viens ir deklarējuši, ka Rīgas pilsēta un osta ir nedalāmi lielumi. Diemžēl daudzas deklarācijas paliek vien skaļi pateiktu vārdu līmenī. Visi Ministru prezidenti ir teikuši, ka ostas ir viens no stratēģiski svarīgākajiem objektiem, bez kuru sekmiņas darbības nav domājama valsts attīstība. Skan jau labi, bet, atkal jāteic, diemžēl tikai skan.

Rīdzinieki par ostu parasti dzird vien tad, kad noticis kas nelāgs. Kāds ar kādu sastrīdējies, kaut ko nav varējuši sadalīt, kādam ir radušās aizdomas par afērām un izlaupīšanu. Tas nekas, ja vēlāk izrādās, ka aizdomas bijušas nepamatotas. Vārds ir pateikts un palaists pasaulē, tas turpina dzīvot savu dzīvi. Pavaicāji Rīgas iedzīvotājiem, ko viņi zina par ostu? Tur notiek visādas nelikumības. Tā rīdzinieki atbildēs uz jautājumu, bet viens otrs vēl piebīdīs, ka osta nu gan Rīgai nebūtu vajadzīga.

Bet varbūt mums nav iedibinājusies tradīcija izjust Rīgu kā ostas pilsētu tā vienkāršā iemesla dēļ, ka izaugušas vairākas rīdzinieku paaudzes, kuru apziņā osta joprojām ir un paliek objekts, kas no pārējās pilsētas nošķirts ar augstu mūri, šajā gadījumā nevis fiziski, bet gan psiholoģiski. Ilgajos padomju gados osta dzīvoja savu dzīvi, pilsēta šāvu. Kas tagad pateiks, cik gadu, nedod Dievs, gadsimtu būs nepieciešams, lai pilsētnieki savas apziņas līmenī spētu pieņemt ostu un saprast: lai kaut ko iegūtu, ir jāprot arī zaudēt, atteikties un pieciest.

Par spīti visam, Rīgas osta dzīvo. Jau desmito gadsimtu ostas piestātnēs piestāj kuģi. Osta strādā un dod darbu pilsētai. Osta pelna un dod naudu pilsētniekiem.■



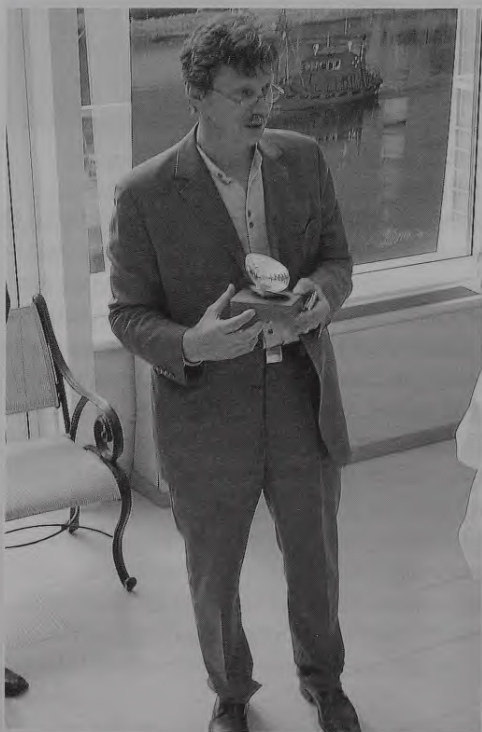
Rīgas osta iedibina nozares apbalvojumu

Rīgas ostas ārējo sakaru speciālists **Haralds Apogs**: “Zinot, ka tiks rīkotas Rīgas ostas 805 gadu svinības, sapratām, ka jāizveido balva, tāpēc daudz un pama- tīgi domājām, kādai tad šai balvai vajadzētu izskatīties, lai tā būtu pietiekoši es- tētiska un tai pašā laikā simboliski atspoguļotu mūsu ostnieku darbu.

Tad atmiņā atausa doma par pērli, tā dēvēto saldūdens pērli, ko savulaik varē- ja atrast Gaujā, arī Daugavā, vēl dažās Latvijas upēs. Par to ir saglabājušās vēstu- res liecības arī Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. Muzeja fondos ir pat rotas- lietas, kurās iestrādātas šīs saldūdens pērles. Tā varbūt nav tik skaista, ideāli apa- ļa un nesatur tik daudz perlamutra kā siltajos ūdeņos zvejotās pērles, bet tā ir ga- na skaista, lai gan mazliet tumšāka, tomēr bagāta ar īpatnējām nokrāsām.

Domājot par pašu balvu, sapratām, ka nevaram izvēlēties simbolu, kas ir saīs- tīts tikai ar jūru, jo mūsu osti- nieki apvieno gan jūras, gan krasta darbu. Cilvēki, kas strādā ostā, godprātīgi veicot savu darbu, ir tas drošākais pamats ostas sekmīgai darbī- bai. Viņiem beidzot ir jāapzi- nās sava vērtība un par pa- veikto jāsaņem arī pienācīgs novērtējums. Tāpēc domā- jām, ka tieši pērle varētu nest šo simbolisko slodzi, tādējādi pielīdzinot cilvēku darbu pēr- les spožumam.”

Haralds Apogs šo savu re- dzējumu nodeva komisijas un ostas vadības izvērtējumam, un atzinums bija, ka ideja ir laba un atbalstāma, bet to va- jadzēja materializēt, tāpēc sekoja reāls darbs. Tā kā nebi- ja ticības, ka Rīgas brīvostas pārvaldes ļaudīm viņu šefa Leonīda Loginova vadībā va- rētu izdoties sazvejojot īstas



Haralds Apogs.



saldūdens pārles, savukārt uzturēt leģendu par pašu pērlēm, balvās pasniedzot Singapūras ūdeņos zvejotās, būtu diezgan muļķīgi, bija vien jāmeklē cits ceļš, kā tikt pie balvām. Tā vispirms radās Apoga zīmētās skices, kas metālmākslinieka Armanda Jēkabsona izpildījumā pārtapa patiešām spožās lietās. Vēl tikai jāpiebilst, ka metālmākslinieks Armands Jēkabsons ir radījis gandrīz visas populārākās balvas Latvijā, tai skaitā arī prestižo Lielo mūzikas balvu.

Balvas veidošanā ir izmantots dārgmetāls – pats gliemežvāks ir no sudraba, bet pērle no zelta.

Pavisam ir izveidotas divas balvas. Mazā jeb piemiņas velte ir sudraba gliemežvāks ar zelta pērli vidū. Tā domāta tieši šim notikumam – Rīgas ostas 805. gadadienai, lai to pasniegtu ārzemju viesiem, kas piedalījās svinībās, tai skaitā arī svētku ietvaros rīkotajā konferencē. Tie ir Rīgas ostas ārzemju partneri, kas reāli atbalstījuši mūsu ostu un patiešām palīdzējuši tās attīstībā.

Piemiņas velti saņēma Eiropas Jūras ostu organizācijas ģenerālsēkretārs Patriks Verhoevens un Rīgas sadraudzības ostas Santandera (Spānija) un Hanvra (Francija).

Otra ir lielā jeb Stividoru balva, kas ostas uzņēmējiem tika pasniegta pirmo reizi Rīgas ostas 805 gadus ilgajā vēsturē.

H. Apogs: "Rīgas brīvdostas vadība ļoti vēlētos šo iedibināto tradīciju turpināt un katru gadu, izvērtējot paveikto, apkopojot darba rezultātus, saskaitot tonnas un latus, pasniegt balvu ostas labākajiem uzņēmumiem. Katru gadu, veidojot šo balvu, kā nemainīga dominante paliks sudraba gliemežvāks ar zelta pērli vidū, bet kā tiks veidots pats ietērs – to parādīs laiks. Šoreiz pavērtais gliemežvāks kopā ar pērli bija ielikts tādā kā kuģa korpusā, kuram apkārt viļņojas ūdensaugi.

Šķiet, ka visi – gan tie, kas balvu saņēma, gan tie, kas to aplūkoja un par to priecājās, ir šo simbolisko veidojumu pieņēmuši. Protams, mēs vēlamies, lai šī balva kļūtu prestiža un tās saņemšana izvērstos par ostas lielāko gada notikumu. Katru gadu



Rīgas ostas 805 gadus ilgajā vēsturē Stividoru balva uzņēmējiem tika pasniegta pirmo reizi.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



jau osta nesvin apaļas jubilejas, bet tas nenozīmē, ka balvu pasniegšanai jāpaliek vienīgi par lielu svinību sastāvdaļu. Turpināsim darbu pie kritēriju izstrādes, lai uzņēmēji zinātu, kādas būs iespējamās nominācijas un kas jāpaveic, lai kļūtu ne tikai par nominantiem, bet arī iegūtu pašu balvu.

Tā kā šī bija pirmā reize, kad pasniedza balvu, šoreiz tika vērtēts uzņēmumu ieguldījums ostas attīstībā no 1990. līdz 2005. gadam. Balvas, ja tā var teikt, tika piešķirtas par mūža ieguldījumu, pareizāk sakot, par ieguldījumu pēdējos piecpadsmit gados.

Es personiski esamu gandarīts gan par šīs balvas iedibināšanu un vizuālo noformējumu, jo domāju, ka esmu palīdzējis radīt to atspēriena punktu, gan arī par krūšu nozīmes izveidošanu, ar ko tika un tiks apbalvoti ostas darbinieki. Cilvēkam nekas nevar būt svarīgāks par viņa darba novērtējumu, jo ikviens godīgi un labi padarīts darbs un šī darba veicējs vēlas saņemt gandarījumu.

Tas ir novērtējums ostas uzņēmumiem, kuri ikdienā piesaista un apstrādā kravas, jo kuģi taču nāk, mēs saņemam ostas maksas, pateicoties kurām varam turpināt ostas pārvaldīšanu. Tikpat svarīgs ir katra ostas darbinieka novērtējums, jo te strādā pietiekami daudz cilvēku, kuri sava mūža lielāko daļu ir atdevuši Rīgas ostai. Viņi ir ieguvuši profesionālās iemaņas un likuši tās lietā savā ikdienas darbā. Zinot, ka katrs darbs ir cienījams un godājams, kā arī apzinoties, ka viņu darbs tiek izvērtēts un novērtēts, cilvēki ikdienā strādās ar vēl lielāku atdevi un, ja vēlaties, izjutīs lielāku patriotismu pret savu ostu. Ne tikai darba novērtējums algas izteiksmē cilvēkam dod gandarījumu, ir vajadzīgs vēl kas tāds, kas ceļ viņa pašapziņu, šai gadījumā tā ir ostas vadības pateicība un publiski izteikta atzinība."

Stividoru balva

Leonīds Loginovs: "Domāju, ka es pietiekami ilgi jau strādāju par ostas pārvaldnieku, lai arī varētu piedalīties ostas stividoru izvērtēšanā, lai izvērtu, kas ko ir paveicis un ieguldījis Rīgas ostas attīstībā. Mēs vairākus gadus no ostas stividoriem lūdzām informāciju par to, kā viņi paši vērtē savus sasniegumus, kā palielinājušies viņu ieņēmumi, kā tiek maksāti nodokļi valstij un kāda vispār ir jēga tam, ka viņi strādā tieši Rīgas ostā. Stividori bija atsaucīgi un dalījās ar mums gan savās pārdomās, gan ciparos. Tikai viena ostas kompānija – "Statoil" – ostas pārvaldei atteicās sniegt informāciju, paziņojot, ka tā ir konfidenciāla. Ja nevēlas, lai nesniedz informāciju un nepedalās. Osta tā ir vieta, kur cilvēks var justies drošs par savu kravu, osta ir vieta, kur var kaut ko nolikt un var kaut ko paņemt.

Līdz šim nozares apbalvojuma nebija, tagad tas ir nodibināts, nu atliek vien tradīciju turpināt."

Pērle ir Dieva prieka asara

Viena no senajām teikām stāsta, ka jūras malā sēdējusi gliemenīte un pavērtu muti skatījusies debesīs. Garām lidojis Pērkons un metis gliemenītes mutē zibe-



ni, tā muti aizvērusi, bet zibens bulta pārta-
pusi pērlē.

Uzskata, ka pērle ir Dieva prieka asa-
ra, tā nekad nesaistās ar skumjām un ir
pateicības simbols.

Pērle daudz spožāk spīdot, ja sajū-
tot cilvēka siltumu, tāpēc pērles jā-
nēsā vislabāk uz kailas miesas.

Tā nu iznāk, ka arī Rīgas ostas
balvā iestrādātā zelta pērle nes itin
simboliskū slodzi, jo arī šī pērle ie-
mirdzas tikai tad, ja cilvēki sevi pil-
nībā atdevuši darbam un apliecinā-
juši augstu profesionalitāti, tātad
atdevuši visu savu sirds siltumu, lai vi-
ņu pērle mirdzētu jo spoži.

Latvijā vairākās vietās pērles atra-
tas līdz par 20. gadsimta trīsdesmitajiem gadiem. Lai pērles varētu izaugt, ir va-
jadzīgs ļoti tīrs ūdens, bet vairākus gadu desmitus ūdeņi tika nežēlīgi piecūkoti,
un gliemenes, kurās izauga Latvijas pērles, masveidā aizgāja bojā. Zinātnieki gan
apgalvo, ka arī tagad dažās Latvijas upēs vēl var atrast pērles, bet, lai tās pasar-
gātu no cilvēkiem, neizpauž, kurās upēs tad pērles mājō.



Mazā jeb piemiņas velte ir sudraba gliemeznīca ar pērli vidū.

Haralds Apogs

Starptautiskajā ostu asociācijā



Starptautiskajā ostu asociācijā (IAPH) notikušas izpildkomitejas pārvēlēšanas, un Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonids Loginovs ievēlēts par tās locekli.

IAPH šobrīd ir 230 pastāvīgie dalībnieki – vadošās ostas no 90 pasaules valstīm. 2002. gadā IAPH dalībostas kopā apkalpoja 7,1 miljardu tonnu kravu, kas veido aptuveni 60% no visas pasaules jūras tirdzniecības apjoma.

IAPH pamatuzdevumi:

■ sekmēt ostu un jūrniecības industrijas attīstību, veicinot sadarbību starp dalībostām, veidojot ciešas partnerattiecības un tādejādi sekmējot mieru pasaulē un cilvēces labklājību;

■ nodrošināt industrijas interešu pārstāvniecību starptautiskajās organizācijās, kuras izstrādā starptautisko tirdzniecību un kravu pārvadājumus regulējošos normatīvos dokumentus.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Pirmo reizi ostas vēsturē piešķirta Stividoru balva

2005. gada 3. jūnijā Melngalvju manā notika svēīgais pasākums, kurā piedalījās satiksmes ministrs Ainārs Šlesers, Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Vīgo Legzdīņš, Rīgas mērs Aivars Aksenoks, daudzi Latvijas politiķi, Saeimas un Rīgas domes deputāti, Rīgas brīvdostas valdes locekļi un pārvaldes darbinieki, Rīgas brīvdostas uzņēmēji un Eiropas ostu pārstāvji. Pasākums izvērtās par notikumu, kas tiks ierakstīts ne tikai Rīgas ostas vēsturē, bet paliks kā svarīgs notikums visas Latvijas mērogā, jo pirmo reizi Latvijas ostu vēsturē tika pasniegta Stividoru balva labākajiem ostas uzņēmumiem.

Šoreiz vairāk tika vērtēts tas ieguldījums, ko ostas uzņēmēji devuši pēdējo piecpadsmit gadu laikā. Tā kā ostas vadība ir pārliecināta, ka pirmā Stividoru balvas pasniegšana nekļūs par pēdējo, turpmāk balvas pretendentiem tiks izvirzītas citas prasības. Gan uzņēmēji, gan amatpersonas bija vienprātīgi, ka iedibināto tradīciju vajadzētu turpināt, un visi izteica cerību, ka Stividoru balvas pasniegšana turpmāk varētu izvērsties par gada svarīgāko notikumu ostas dzīvē.

Par ieguldījumu Rīgas brīvdostas attīstībā

Specializēto terminālu kategorijā – SIA „Alpha osta”

“Alpha ostas” apspriežu zālītē pie sienas ir uzraksts japāņu valodā, kas vēsta: “Ja tev kaut kas neizdodas sešas reizes, tad nemet šo lietu pie malas, dari septīto reizi, tad noteikti izdosies!” Ir vajadzīga tīrība, sakārtotība un estētika arī cil-



vēku attiecībās, jo visu, ko darām šodien, darām saviem bērniem. Ja to sapratīsim, dzīvojot un veidojot savu biznesu, tad gan pašiem, gan arī mūsu bērniem būs mazāk nepatīkamu mirkļu un mazāk sirdssāpju.

Labākais konteineru kravu termināls Rīgas brīvēstā

SIA „Baltic Container Terminal”

Izpilddirektors Aldis Zieds: “Kopumā Baltijas jūrā ir ierobežots konteineru pārvadātāju skaits, pamatā strādā lieli pārvadātāji, kas, ja tā var teikt, regulāri *piestaigā* ar saviem kuģiem, ir vēl daži pārvadātāji, kas izmanto regulārus fiderkuģu pakalpojumus. Patīkamākais šobrīd ir tas, ka pēdējā laikā terminālā arvien vairāk parādās jauni pārvadātāju vārdi, tādi kā “Evergreen”, “Chine Shipping”, un arī citas kompānijas pārvadājumiem sāk izmantot Rīgas ostu. Ir parādījusies tendence, ko gan vēl nevarētu saukt par procesu, bet tendence tomēr ir.”

Par ieguldījumu Rīgas brīvēstas attīstībā

Specializēto terminālu kategorijā – SIA “Man-Tess”

SIA “Man-Tess” īpašnieks Jūlijs Krūmiņš: “Mēs, Rīgas ostas stīvdori, kas dodam 24 miljonus kravu gadā, nevēlamies daudz un arī no politiķiem neprasām daudz, tik vien kā netraucēt mums strādāt! Taču politika bieži vien nodara lielu kaitējumu un kavē biznesa attīstību. Ja tā nebūtu, kravu apgrozījuma pieaugumu par piecdesmit procentiem nevajadzētu gaidīt pēc diviem, trim vai vēl vairāk gadiem, mēs to būtu sasnieguši jau pagājušajā gadā. Domāju, ka izteikšu visu Rīgas uzņēmēju viedokli, ja teikšu: mēs ļoti vēlamies normāli strādāt, tāpēc, lūdzu, ļaujiet mums to darīt!”



Stīvdoru balvu saņem: “Alpha osta”



SIA “Baltic Container Terminal”



SIA “Man-Tess”

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





SIA "Strek".

ki pirms piecpadsmit gadiem bija tā bāze, uz kuras viss arī attīstījās, bet tagad viņu palicis ļoti maz. Taču viņi savu pieredzi ir nodevuši tālāk, un pie mums jau ir izaugusi nākamā speciālistu paaudze."



SIA "Jaunmīlgrāvja ostas kompānija".

Par sasniegumiem beramo kravu kategorijā

Labākais beramo kravu termināls Rīgas brīvostā – SIA „Strek”

Ģenerāldirektors Mihails Gaņevs: “Zaudēt speciālistus nozīmētu pakļaut turpmāko darbību neveiksmei, jo speciālisti ostas darbam jāgatavo gadiem, tas nenotiek vienā dienā. Speciālistu sagatavošana ir tas pamatu pamats, kas veido un nosaka ostas darba prestižu. Vecie strādnie-

Labākais ģenerālo kravu termināls Rīgas brīvostā

SIA “Jaunmīlgrāvja ostas kompānija”

Prezidents Juris Jansons: “Domāju, ka ostas darbiniekiem ir ļoti svarīgi, ka viņu darbs tiek novērtēts. Katram morim gribas, lai arī viņam kādreiz būtu kādi gaišāki brīži, kāda gaišāka svītra pelēkajā ikdienā. Šī balva bija liels pārsteigi-

gums, un mēs pirmajā darba dienā pēc svētkiem saaicinājām kopā visus kompānijas darbiniekus, lai viņiem parādītu mūsu visu kopīgi nopelnīto balvu un pastāstītu, kādi atzinības vārdi tika teikti viņu darbam. Izlījušam un nosalušam, darot melno ikdienas darbu, dzīve izskatās savādāka, nekā tā ir svētkos un arī tad, ja tu apzinies, ka tavs darbs ir pamanīts un novērtēts. Tad sajūta, nenoliedzami, ir pacilājoša.

Balvas pasniegšanas brīdī teicu, ka tagad vajadzētu sacīt paldies mammai, papum un Loginovam, varbūt vēl kādam, bet būtībā vislielākā pateicība jāpasaka tiem, ar kuriem ikdienas darbā tas viss ir paveikts.”

Labākais daudzfunkcionālais termināls Rīgas brīvostā

SIA „Rīgas centrālais termināls”

Padomes loceklis Valentīns Jevstignejevs: “Balva ir uzticība, kas nopelnīta smagā un neatlaidīgā ikdienas darbā. Esam apņēmības pilni turpināt darbu un



sniegt saviem klientiem pakalpojumus visaugstākajā līmenī."

Par labākajiem ekonomiskajiem rādītājiem kuģu aģentēšanā Rīgas brīvostā

SIA „Astramar”

Direktors Aleksandrs Sprīševskis: "Nenoliedzami, ir liels gods un ļoti patīkami saņemt šādu atzinību no Rīgas brīvostas pārvaldes. Jau kopš 1994. gada mūsu kompānija ir viens no lielākajiem kuģu aģentiem Rīgas ostā, ko apliecina aptuveni 60 aģentētie kuģi, kas ik mēnesi ienāk Rīgas ostā. Esam pārliecināti, ka arī turpmāk strādāsim un vedīsim kuģus uz Rīgas ostu, kopīgi ar ostas pārvaldi risinot tos jautājumus, kas rodas ikdienas darbā, jo darbs taču ir nemītīgā attīstības procesā."



SIA "Rīgas centrālais termināls".



SIA "Astramar".

Ostas kapteiņa mēraukla ir profesionalitāte

Pirmo reizi Rīgas ostas kapteiņa amats vēstures liecībās minēts 1563. gadā. Tas bija nemierīgajā Rīgas patstāvības laikā, kas ilga no 1561. līdz 1581. gadam. Toreiz *Wassercapitaine*, tātad ūdens kapteiņa, pienākums bija Rīgas kuģu konvoģēšana caur poļu apdraudēto upes grīvu.

Ūdens kapteinis ir Rīgas ostas galvenā amatpersona arī krievu pārvaldes sākumos 18. gadsimta sākumā, kad viņa tiesības un arī pienākumi tiek stipri vien paplašināti. "Kapteinim kopā ar viņam nodotajiem karavīriem un ločiem cītīgi jāuzmana, lai pilsētai nerastos zaudējumi no tā, ka kādas preces paliktu nemuitotas vai nodevām neaplīktas, vai arī kāds kuģis, pirms uz pilsētu atnācīs (Daugavā lejpus Rīgas), tiktu izkrauts vai pielādēts." Tā rakstīts vēsturiskajos dokumentos. Un vēl tur var uzzināt, ka ūdens kapteinis atbild praktiski par visu, kas notiek Rīgas ostā, pat par to, lai kroņa zaldāti bez atļaujas necirstu malku pilsētas krūmājos, lai slepeni neuzpirktu lopus, nepārdotu labību, sviestu, lašus un citas preces un lai kuģi un laivas nomaksātu ostas nodevas. Viņam jā rūpējas, lai upē izlīkās mucas un bojās naktī neizgrūstu no vietas vai neapskādētu. Viņam arī jāpārbauda un jāatzīmē uz ienākošiem kuģiem atrodošos personu vārdi un jāpārbauda izejošie kuģi. Un vēl: ne tikai pavasaros, bet jo bieži un rūpīgi pašam jā mēra dziļumi grīvā un par izmērtajiem dziļumiem jādod patiesas ziņas tirgotā-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005





Ministru kabineta Atzinības rakstu un Rīgas brīvdostas pārvaldes krūšu nozīmi no satiksmes ministra Aināra Šlesera rokām saņem Rīgas brīvdostas kapteinis Eduards Delvers.

jiem un kapteiņiem. Divas reizes gadā viņam pret kvīti jānodod iekasētā loču nauda.

Ūdens kapteinis nedrīkst uzpirkt neko – ne sāli, ne sieru, un, lai nezaudētu savu dienestu, viņš nedrīkst pieņemt pienesumus vai dāvanas, ne arī tās prasīt. Arī ar krogus lietām ūdens kapteinis nodarboties nedrīkst.

Ūdens kapteiņa dienesta un dzīves vieta bija tagadējā Bolderāja, kas toreiz vēl bija Daugavas labais krasts, bet darbība zona – Daugava lejpus Rīgas, savukārt ostā pie pilsētas visa atbildība nonāk krastmalas meistara un laipu meistara pārziņā.

Arī tagad Rīgas ostas kapteinis kuģošanas drošību uzrauga un procesus vada no Daugavas labā krasta, tikai nu tā vairs nav Bolderāja, bet gan Vecmīlgrāvis, kur atrodas arī Kuģu satiksmes vadības centrs.

Pēc neatkarības atgūšanas Rīgas ostai ir bijuši divi kapteiņi. No 1991. gada šo amatu pildīja Konstantīns Gailišs, kurš 2005. gada 8. maijā beidza šīs zemes nemierīgās gaitas. 1995. gadā Konstantīnu Gailišu ostas kapteiņa amatā nomainīja Eduards Delvers. Līdz 2000. gadam, kad ostas kapteindienestu nodeva ostas pārvaldes pārziņā, tas bija pakļauts Latvijas Jūras administrācijai. Kā atzīst E. Delvers, neatkarīgi no pakļautības pirmām kārtām nepieciešama atbildība par savu darbu. Kuģošanas drošība ir tā mēraukla, ar kuru mēra ostas kapteiņa darbu un profesionalitāti. ■



Galvenais – sasniegt emocionālu katarsī

*Jau pirms pieciem gadiem, kad Rīgas osta svinēja 800 gadu jubileju, un arī tad, kad 2003. gadā Rīgas ostā ienāca "Cutty Sark Tall Ship Races" regate, kas uz šejieni atveda vairāk nekā divus simtus burinieku un jahtu, pasākumu norises scenāriju uzticēja veidot visiem labi pazīstamajai solistei un režisorei **Mirdzai Zīverei** un viņas aģentūrai "Mūza".*

Tā nu iznācis, ka ostas 800. dzimšanas dienas svinības neizvērtās tik plaši, kā tas bija šogad, kad svētku ietvaros norisinājās ļoti daudzi pasākumi, kam būtībā katram bija savu slodze un katram vajadzēja sasniegt savu mērķi.

Mirdza Zīvere: "Man vienmēr līcies, ka ir ļoti svarīgi nostrādāt katru sīkumu, lai mazās lietas nesabojātu kopējo gaisotni un viss kopā veidotu paliekošu iespaidu, labā nozīmē, protams.

Tas attiecas pilnīgi uz visu, arī uz uguņošanu, jo nepiekrītu tam, ka kaut kas notiek tāpat vien, piemēram, gaisā tikai tiek šautas raķetes. Pēc maniem kritērijiem arī uguņošanas brīdī jābūt emocionālai katarsei.

Varu teikt: lai noorganizētu Rīgas ostas 805. gadu svinības, bija jāiegulda milzīgs darbs. Pirmkārt, vajadzēja izdomāt svētku koncepciju, tātad saprast, kas būs tie, kas šajos svētkos tiks uzrunāti.

Iznāca, ka četru dienu laikā notika visdažādākie pasākumi un uzrunāta tika visdažādākā auditorija. Notika starptautiska konference, kur Eiropas ostu speciālisti sprieda par svarīgām ostu lietām. Kongresu namā notika jubilejas koncerts ostas darbiniekiem, bija svinīgais vakars Melngalvju namā ar Stīvidoru balvas pasniegšanu, visbeidzot plaši svētki Pasažieru ostā.

Katra pasākumā pamatā bija milzu darbs un dziļa analīze, kāpēc tā un ne citādi viss notiks. Kāpēc dziedās vai spēlēs tieši tie, nevis citi mākslinieki, tieši tas, nevis cits kolektīvs. Bija ļoti rūpīga mākslinieku un repertuāra izvēle, bija mēģinājumi, pat ar tādiem šķietamiem sīkumiem kā tērpu maiņa



Rīgas ostas 805 jubilejas svinību režisore Mirdza Zīvere.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





solistēm dažādos uznācienos. Patiesībā šādās reizēs sīkumu nav, jo tikai viss kopā veido svētku sajūtu, noskaņu un iespaidu.

Strādāt bija patīkami, jo Rīgas brīvostas pārvalde uzticējās, ļāva izpausties, ar sapratni uzņēma un atbalstīja manas idejas, par ko jāsaka liels paldies.

Jau uzsākot darbu pie svētku scenārija, dzima doma, ka visiem – gan tiem, kam osta ir nesaprotams monstros, gan tiem, kas novērtē tās devumu pilsētas attīstībā, vajadzētu parādīt, kāds tad patiesībā ir ostas darbs, ar ko un kas Rīgas ostā strādā. Ļoti vēlējos izmantot ostas tehniku, lai svētku viesi saprastu, kas osta nav mums svešs un naidīgs veidojums.

Ostas tehniku izmantoja arī svētku uguņošanas laikā, kad velkoņi, metot ūdens strūkļas, radīja ūdens ekrānu, uz kura tika veidotas tādas kā gaismas spēles. Ja šāda ekrāna izveidei būtu izmantota tā tehnoloģija, ar ko strādā speciālisti pasaulē, tad izrādes izmaksas būtu grandiozas, tās tuvotos miljonam. Mēs pirmo reizi Latvijā šo izrādi veidojām, ejot savu, netradicionālu ceļu. Nevar teikt, ka tas maksā maz, bet varu droši apgalvot, ka maksa ir adekvāta radītajai izrādei. Īpaši šim pasākumam Valts Pūce rakstīja mūziku, un arī šeit, pirms izvēlējamies viņu, rūpīgi analizējām, kurš no autoriem varētu radīt vispiemērotāko kompozīciju.

Varu teikt, ka Rīgas ostas 805 gadu svinības izdevās lieliski. Mazliet gan sašļuka dūša, kad sestdien, 4. jūnijā, pievakarē sāka gāzt lietus. Piezagās neticība, vai cilvēki lietus laikā nāks uz ostmalu, un bija milzīgi žēl, ka ieguldītais darbs var pagaist vējā. Trijās lielajās teltīs – šlāgermūzikas, popmūzikas un jauniešu – taču spēlēja ļoti labi mūziķi, kuri gaidīja klausītājus un dejotājus. Izrādījās, ka ba-





Svētku kulminācija bija krāšņā uguņošanas izrāde, kurai mūziku sarakstīja komponists Valts Pūce.

žām nav pamata: cilvēki nāca, priecājās, klausījās labu mūziku, dejoja un izdživoja svētkus.

Kad redzēju prieku cilvēku sejās, arī man tas deva gandarījumu par paveikto. Tas patiesībā ir vārdos nepasakāmi, tā ir tā emocionālā katarse, kas vai nu atnāk, vai ne." ■



LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Rīgas ostas svētku ceturtajā dienā svinības notika Daugavas krastā Pasažieru ostā. Bija ostas kuģu parāde, koncerti, atrakcijas, dziesmas, dejas un alus.



Pirmo reizi ASV pasažieru kuģis "Constellation" Rīgas ostu apmeklēja 2003. gada 7. jūlijā. Tā kā Pasažieru ostas nepietiekamo parametru dēļ kuģis tur iebraukt nevarēja, tas bija spiests pietautoties pie "Baltic Container Terminal" pietātnes Kundziņsalā.

Pēc diviem gadiem kuģis atkal ienāca Rīgas ostā, bet šoreiz par pietāšanās vietu tas izvēlējās "Krievu salas termināla" dziļūdens pietātni Daugavas kreisajā krastā.

Pasažieri pārceļas uz Daugavas kreiso krastu

Tā nebūt nav pirmā reize, kad lielajiem kruīza kuģiem Rīgas pasažieru ostā ja nav par šauru, tad par seklu gan. Līdz šim bija izveidojusies gluži vai tradīcija, ka tie sniegbaltie un citu nokrāsu pasažieru laineri, kuriem nepietika vietas Pasažieru ostā, pietāja "Baltic Container Terminal" kravas pietātnēs.

Laiks iet, daudz kas mainās (pagaidām izņemot Rīgas pasažieru termināla nespēju uzņemt lielos kruīza kuģus), un arī kruīza kuģi sāk izmest pirmos enkurus Daugavas kreisajā krastā.

28. maijā "Krievu salas termināla" deviņus metrus dziļajā pietātnē pietauvojās kruīza laineris "Constalation", kas uz Rīgu bija atvedis vairāk nekā divus tūkstošus pasažieru, kurus ar aptuveni 40 autobusiem aptuveni stundas laikā aizveda ekskursijā pa Rīgas vēsturiskajām vietām. Novērtējot pirmo pasažieru prāmja apkalpošanu "Krievu salas terminālā", tā izpilddirektors Andis Bunkšis atzina, ka nezina, vai visi ar darbu bija apmierināti, bet visādā ziņā neapmierināto nav bijis. Patiesībā "Krievu salas terminālam" tā nav bijusi parasta darba diena, bet gan svētki, kad nākuši viesi, arī kolēģi no citiem termināliem, ar kuriem iznācis daudz runāt un apspriest visdažādākos jautājumus. Uz ostu nākuši vienkārši cilvēki, kuri vēlējušies vienkārši apskatīt kuģi.

"Krievu salas termināla" izpilddirektors Andis Bunkšis ir gandarīts, ka "Constalation" ienācis tieši viņu terminālā. "Tas bija 2004. gada beigās, kad aģentu kompānija "Lat-Finn" negaidīti piedāvāja sadarbību šī kuģa uzņemšanā. Piedāvājums nāca laikā, kad kravu apgrozījums nebija nekāds iepriecinošais, tāpēc arī garstā-





Kravas laukumi "Krievu salas terminālā".

voklis bija diezgan slikts. Mēs paši sev uzdevām jautājumu: kāpēc gan nepamēģināt? Atteikties taču ir visvienkāršāk. Uzreiz vēlos teikt, ka norobežojāties no jautājuma, kāpēc kuģis neiet uz Pasaziēru ostu, un tamlīdzīgiem. Piedāvājums bija izteikts tieši mums, un tieši mums arī bija jārisina problēmas, kas saistītas ar pasažieru kuģa uzņemšanu, jo īpaši tām prasībām, kas bija stājušās spēkā pēc 2004. gada 1. jūlija sakarā ar ISPS kodeksa ieviešanu. Izvērtējām situāciju un nospiedām, ka nav iemeslu, kādēļ nevarētu pamēģināt.

Galvenais, ko ieguvām, ievēdot ostā "Constalation", nebija samaksa par kuģa apstrādi, bet gan publicitāte. Radās izdevība tieši ar darbu apliecināt, ka mēs ne tikai esam, bet arī to, ka "Krievu salas termināls" ir jauna, moderna osta, kas spēj uzņemt un profesionāli apstrādāt jebkuru kuģi, tai skaitā arī tādu pasažieru milzeni kā "Constalation".

Jāsaka paldies visiem, kas piedalījās šā kuģa uzņemšanā, jo īpaši apsardzes priekšniekam Valdim Kalvānam, kurš ar vislielāko atbildību veica savu darbu. Dzīve rādīs, vai pie mums arī turpmāk nāks pasažieru kuģi. Mums, protams, tā nav prioritāte, to nedarīsim par katru cenu. Taču esam pierādījuši, ka varam kvalitatīvi sniegt arī šo pakalpojumu, un, ja mums vēlreiz to uzticēs, noteikti piekritīsim. Protams, ir daudz birokrātijas sakarā ar drošības pasākumiem, lai nepieļautu terorisma iespēju.

Ir vēl kāda ļoti svarīga lieta, ko izdarījām, gaidot "Constalation", – sakārtojām savu terminālu tādu, kādu patiesībā paši to vēlamies redzēt. Ikdienas darbā vienmēr atrodas aizbildinājums, kāpēc pagaidām tas vēl nav izdarīts, bet sakārtot sevi, arī iekšēji, tā ir liela lieta, tikai ne vienmēr viegli izdarāma. Sakārtot sevi – tā ir milzīga vērtība. ■



Andis Bunkšs.



Kas vēlas ostas regresu?

“Latvijas sabiedrībā, manuprāt, joprojām mākslīgi tiek radīts Rīgas ostas kā bieda, drauda sabiedrībai tēls. Bet, ja paskatāmies uz cipariem un ieklausāmies faktos, izrādās, ka pilsēta lielā mērā attīstās, tieši pateicoties ostai. To apliecina ostas darbs – pēdējo desmit gadu laikā kravu apgrozījums tajā ir pieaudzis četrkārt.

*Taču ir arī kāda cita statistika: pēdējo desmit gadu laikā Latvija ir kļuvusi par tirdzniecības lielvalsti, bet ražošanas apjoms nepieaug. Parādās arvien jauni supermārketi bijušo rūpnīcu vietā. Ikvienam saprātīgam cilvēkam sāp sirds, ka vairāk esam patērētāji nekā ražotāji.” Tādas pārdomas radušās Rīgas brīvostas pārvaldes Stratēģiskās plānošanas un projektu vadības departamenta direktoram **Vladimiram Makārovam**. Ar viņu arī saruna par Rīgas ostas turpmākās attīstības iespējām.*



Vladimirs Makārovs.

Deviņdesmito gadu beigās veiktie pētījumi un aprēķini parādīja: lai izveidotu vienu darba vietu ostā, ir nepieciešami ieguldījumi aptuveni pusmiljona dolāru apjomā. Šķiet neticami, bet tomēr fakts, jo šie ieguldījumi aptver iekārtotus kravas laukumus, uzbūvētas un sakārtotas piestātnes, dzelzceļa pievadus, terminālus, ostas tehniku, transportu un tā tālāk. Kā redzams, darba vieta ostā ir viena no dārgākajām un to nevar salīdzināt ar vienas darba vietas ierīkošanu citās apkalpojošajās sfērās. Piedevām vēl, ja mēs zinām, ka Rīgas brīvostā strādājošo skaits ir aptuveni divdesmit tūkstoši, tad varam aprēķināt, kādus ieguldījumus ir veikusi ostas pārvalde un ostas kompānijas un kāds ir reālais investīciju apjoms Rīgas brīvostā.

Nevienu Rīgas iedzīvotāju nevar apmierināt smagais autotransports, kas ik dienas pārvietojas Rīgas vēsturiskā centra tuvumā, un mēs ar sašutumu lasām ziņas par tā radīto augsto izplūdes gāzu līmeni. Rīgas brīvosta, pirms vēl bija izskanējusi sabiedrības prasība atslogot pilsētu no smagā autotransporta, apzinājās, ka ir nepieciešams savlaicīgi pateikt nē kravas darbiem Rīgas centra tuvumā un meklēt reālus ceļus, kā kravas operācijas novirzīt uz Daugavas deltu, kur pilsēta vēl nav sasniegusi tādu attīstību kā centra tiešā tuvumā. Arī Tallinas, Helsinku un



daudzu citu mūsu kaimiņvalstu pieredze rāda, ka ostas iet prom no centra, atbrīvojot šo pilsētas daļu no salīdzinoši smagā apgrūtinājuma.

– Ne reizi vien arī žurnālā ir uzdots jautājums un meklēta atbilde: kur Rīgas ostai tālāk attīstīties? Pilsētas, ostas un rīdzinieku skatījums uz jautājuma risinājumu nereti ir radikāli atšķiries. Vai 2005. gada rudenī, kad skaidras aprises ieguvis ne tikai Rīgas ostas, bet arī Rīgas pilsētas jaunais attīstības plāns, šis jautājums beidzot ir kļuvis skaidrāks?

– Viena no perspektīvās attīstības vietām, protams, ir Mangaļsala. Bet pret ostas attīstīšanu šajā teritorijā joprojām protestē dabas draugi, savus iebildumus argumentējot ar to, ka tā ir skaista un, raugoties no dabas aizsardzības viedokļa, ļoti nozīmīga vieta. Tomēr līdz šim neviens tā arī nav skaidri pateicis, kā šo nozīmīgo vietu sakārtot, uzturēt un padarīt arī sabiedrībai pieejamu. Un kas par to maksās? Osta skaidri pasaka, ka tā ir gatava sakārtot un saglabāt daļu no vēsturiskā mantojuma, pārveidot to pieejamu tūristiem un padarīt par atraktīvu tūristu un pilsētas iedzīvotāju atpūtas vietu, kā arī labiekārtot daļu no pludmales. Bet tas ir iespējams tikai ar nosacījumu, ka ostai tiek dota atļauja attīstīties un, izmantojot labākās tehnoloģijas, būvēt šeit arī ostas terminālus. Osta nekad nav pretendējusi uz naftas terminālu celtniecību Mangaļsalā, bet tā izjūt nepieciešamību pēc pārtikas preču, beramkravu un ģenerālkraavu termināliem. Un vēl kāds būtisks, iespējams, pats nopietnākais arguments, kas liek ostai domāt par tālāko attīstību šajā rajonā, ir kuģi ar aizvien lielāku iegrimi Baltijas jūrā. Šādu kuģu apstrādi pašlaik var nodrošināt mūsu konkurentu ostas Primorska, Sanktpēterburga, Tallina, Klaipēda, bet diemžēl Rīga tik lielas iegrimis kuģus uzņemt nevar. Domāju, ka ne tikai saprātīgi, bet arī ekonomiski tālredzīgi būtu reaģēt uz kravu pārvādzību tirgus tendencēm, savlaicīgi veidojot attiecīgu infrastruktūru.

– Ja vērtē pavisam objektīvi, cik daudz laika pārdomām vēl ir?

– Ņemot vērā tos biznesa pieteikumus, ko Rīgas brīvostas pārvalde saņem no ostas stividorkompānijām par eventuālo kravu apjomu pieaugumu, liekai spriedelēšanai laika vairs nav, pienācis laiks lēmumu pieņemšanai. Jāsaprot, ka no politiska lēmuma pieņemšanas līdz projekta realizēšanai arī ir nepieciešams laiks, bet tā mums ir ārkārtīgi maz un tas ir ļoti dārgs. Rīgas brīvostas speciālisti ir pārliecināti, ka neizmantojot daļu Mangaļsalas ostas attīstībai un daļu kā pilsētnieku, nevis dzērāju, kā tas ir pašlaik, iecienītu atpūtas zonu ir noziedzīgi.

Visbriesmīgākais ir tas, ka, novilcinot laiku, bojā iet arī vēsturiskās vērtības, kas vēl bija saglabājušās un saglabājamās. Tās pazūd uz neatgriešanos. Personiski es varu salīdzināt, kā pēdējo piecu gadu laikā, kopš īpaši aktualizējusies sabiedriskā doma par Mangaļsalas aizsargāšanu no ostas attīstības draudiem, šī teritorija ir degradējusies, un godīgi varu teikt, ka šajā laikā te ir noticis viss – amorālas darbības, laupīšana, nelikumīga meža ciršana un tikpat nelikumīga būvniecība. Kamēr mēs novilcinām lēmuma pieņemšanu, nelikumības rit pilnā sparā. Gribot negribot rodas jautājums, kam tad ir izdevīgi nepieņemt lēmumu? Laikam jau

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



tiem, kuri slēpj nelikumības, kas pašlaik notiek Mangaļsalā. Vēlreiz varu teikt, ka ostas pozīcija ir skaidra, ostai ir nepieciešama teritorija termināla celtniecībai, lai kravas aizietu no Rīgas centra un pilsētas centru neapgrūtinātu smagais transports.

– Otra strīdīgā vieta joprojām ir Kundziņsala, kas, kā liecina jaunākā informācija, tiks iekļautas ostas teritorijā un ko paredzēts apsaimniekot kā jauktas apbūves teritoriju. Tas ļaus Kundziņsalā attīstīt ostas darbību un uzturēt arī tajā esošās dzīvojamās mājas.

– Ir noticis tā, ka Kundziņsalā uzbūvēts gan konteinertermināls, gan lejamkravu termināls. Jaunie projektu pieteikumi liecina, ka šeit paredzēts attīstīt graudu terminālu un, iespējams, arī paplašināt konteinerterminālu. Padomju laikā Kundziņsalā tika uzbūvēta dzelzceļa stacija, to tagad vajadzēs atjaunot. Kundziņsalas iedzīvotājiem pašiem vajadzēs izlemt, vai viņi vēlas dzīvot industriālā teritorijā vai arī šīs teritorijas industrializāciju izmantot, lai dārgi pārdotu savus īpašumus. Rīgas pilsētas attīstības plānā paredzētās iespējamās kompensācijas teritorijas, kur pārvietoties Kundziņsalas iedzīvotājiem, ir pietiekoši loģisks risinājums. Taču tas nenozīmē, ka kādam ar varu var likt pārdot savu īpašumu Kundziņsalā. Zinu, ka kā kompensācijas teritorija tiek piedāvāta Pakalniešu iela Ķīšezera krastā, ir vēl citi iespējamie varianti. Kuru no variantiem izvēlēties, tas paliek pašu cilvēku ziņā, skaidrs ir viens – mēs nevaram atteikties no pilsētas attīstības, no jaunu darba vietu radīšanas, lai pēc gadiem divdesmit Rīga nekļūtu par spoku pilsētu, jo nebūs reālas nodarbošanās iespējas. Vai patiešām Rīgu nākotnē vēlamies redzēt kā pensionāru vai mazdārziņu pilsētu? Laikam jau ne. Tāpēc jābūt tālredzīgiem, jārada jaunas darba vietas, un osta reāli to var izdarīt.

– Ja Jūs būtu Kundziņsalas iedzīvotājs un Jums vajadzētu pieņemt lēmumu, kādu scenāriju izvēlētos?

– Godīgi varu teikt, ka nezinu, kā rīkotos, ja būtu Kundziņsalas iedzīvotājs. Bet padomju laikā es ļoti priecājos, kad man izdevās nopirkt kooperatīvo dzīvokli tikai kādus simt metrus no dzelzceļa, jo nebija citas iespējas. Ar dzelzceļa sagādātājām neērtībām samierinos arī tagad, jo vēl joprojām dzīvoju turpat. Vai varu kādam pieprasīt, lai likvidē dzelzceļu? Tāpēc vēlreiz gribu uzsvērt: tikai Kundziņsalas iedzīvotājiem pašiem jālemt, kā rīkoties. Pilsētai ir jāpiedāvā izvēles iespējas, lai varbūtējo protestu gadījumā varētu pateikt: tā ir jūsu izvēle – dzīvot vai nedzīvot līdzās ostas termināliem. Iespējams, ka piemērs, kuru minēju, lieliski raksturo arī Kundziņsalas situāciju. Pašā Ženēvas centrā iepretim Starptautiskās darba organizācijas daudzstāvu mītnei ir kādus septiņus hektārus liela zemnieku saimniecība, kurā nodarbojas ar zirgu audzēšanu un apstrādā zemi. Zemnieku saimniecības īpašnieks ir apmierināts. Esmu ar saimnieku sarunājis un pārliecinājies, ka cilvēks lieliski apzinās, kādos apstākļos viņš dzīvo un strādā, ka tā ir bijusi viņa izvēle. Tas vēl vairāk ir nostiprinājis manu attieksmi pret procesiem, kuros cilvēkam ir dota iespēja izvēlēties un viņš izvēlas sev pieņemamāko variantu. Bet tas arī nenozīmē,





Rīgas osta.

ka uz nodokļu maksātāju rēķina Kundziņsalā vajadzētu mākslīgi uzlabot sadzīves apstākļus, būvējot platas ielas un veidojot citu infrastruktūru. Atbilstoši ostas attīstības plānam Rīgas brīvostai ir iespējas attīstīt darbību Kundziņsalā, Krievu salā un daļā Mangaļsalas, veicot tur teritorijas sakārtošanu.

Ja šos projektus ostai ļaus attīstīt, mēs varēsim teikt, ka Rīgas osta spēs piedalīties un dot savu ieguldījumu Eiropas kopējā transporta tīklā un palīdzēs atslēgt autoceļus, kravu pārvadājumus novirzot uz jūras maģistrālēm. Normālas attīstības gadījumā ostai būs ārkārtīgi nozīmīga loma Rīgas pilsētas nākotnē, jo bez ostas nav iespējama pilsētas attīstība. Un te nav runa tikai par naudu, ko osta un ostas uzņēmumi nodokļu veidā ienes pilsētas budžetā. Dīvaini, ka cilvēki vairāk uztraucas par jaunu terminālu veidošanu Rīgas ostā, nevis par neskaitāmajām spēļu zālēm, kuras nevis pilda, bet gan tukšo maku.

Laī gan pēc būtības Kundziņsalas nākotne varētu būt skaidra, līdz brīdim, kamēr nav apstiprināti konkrēti investīciju projekti un paredzēts finansējums detalizētu projektu izstrādei un būvniecībai, *hop* teikt ir pārāgrī. Bet Rīgas brīvostas pārvalde ir gatava ambiciozām izaicinājumam turpmākajiem desmit gadiem.

– Kā Rīgas osta sadzīvo un nākotnē sadzīvos, piemēram, ar programmu “Natura 2000”?

– Eiropas Savienības zaļā ideoloģija prasa, lai ne mazāk kā astoņiem procentiem valsts teritorijas būtu dabas aizsardzības statuss. Latvijā šis cipars tuvojas divpadsmit procentiem, ņemot vērā mūsu salīdzinoši reti apdzīvoto valsti. Vai vienmēr dabas aizsardzības teritorijas statuss ir jānosaka tur, kur reāli var attīstīt saimniecisko darbību? Ja paskatāmies uz Piejūras dabas parka veidošanas vēsturi Mangaļsalā, tad, cik atceros, lēmums tika pieņemts ar domu nepieļaut jaunbagātņieku villu celtniecību, saglabājot to kā pilsētas iedzīvotāju atpūtas vietu. Pagājuši piecpadsmit gadi, un jāatzīst, ka šīs visu aizmirstais nostūris ir piegānīts, izlaupīts, aizaudzis. Lieliski tur jūtas jautras kompānijas, kas vismazāk domā par dabas aizsardzību – iedzer, kurina ugunsiskus un bijušajos fortos rod sev pajumti. Tā varu atļauties runāt tāpēc, ka pats visu to esmu redzējis savām acīm.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Mēs uzdodam jautājumu, kas un tieši kur Mangaļsalā ir vērtīgs un aizsargājams? Mums atbild, ka tāda ir visa teritorija. Tagad padomāsim, kas notiks vēl pēc gadiem desmit. Šajā pamestajā teritorijā, kurai netiek atvēlēts finansējums, ierodas Eiropas Savienības dabas aizsardzības eksperti. Apskatot teritoriju, viņi neatrod to, ko mēs šeit esam vēlējušies aizsargāt. Latvija ir pieļāvusi teritorijas degradāciju, un Latvijai būs jāmaksā sods tikai tāpēc, ka tā aizsargājamo teritoriju nav uzturējusi atbilstoši noteiktajiem Eiropas standartiem. Tātad, pirms noteikt tik augstu statusu kādai teritorijai, vajadzētu visu izsvērt, vajadzētu droši zināt, ka tādi vai citādi putni tur tiešām mīt, un piedāvāt atbilstošus aizsardzības pasākumus. Tieši tāpat, kā vajadzētu būt skaidrībai, kādi reti un aizsargājami augi tur reāli aug. Ļoti žēl, bet nekādas skaidrības nav. Uzskatu, ka teritorijas, kuras ir iespējams izmantot saimnieciskajai darbībai, par aizsargājāmām vajadzētu pasludināt tikai tad, ja citur nekur Latvijā vairs nebūtu sastopams attiecīgais augs, dzīvnieks vai kukainis. Nevajadzētu nodarboties ar situācijas dramatisēšanu un pārspilējumiem.

– Pieņemsim, ka tomēr tiks pieņemti attiecīgi lēmumi par ostas attīstību Daugavas deltā. Tajā pat laikā taču jāatzīst, ka ostas aiziešana no centra būs dārgs pasākums.

– Nebūtu pareizi to noliegt, jo process tiešām būs ļoti dārgs. Bet dārgs ir arī terminālu piestātņu renovācijas process un Daugavas gultnes padziļināšanas darbi 15 kilometru garumā. Un arī iespējamie zaudējumi, ko osta var nodarīt sabiedrībai, dzenot cauri pilsētai smago autotransportu, nevarētu būt mazi. Pagaidām mēs vēl īsti nenovērtējam cilvēka veselību, kas cieš autotransporta radītā piesārņojuma rezultātā. Varu teikt, ka, ņemot vērā manu iepriekšējo politisko darbību, kas pamatā saistīta ar vides un ekoloģijas jautājumiem, lielā mērā Rīgas ostā esmu ienesis zaļo domāšanu, un šī ideoloģija ostā tiek attīstīta. Ostas attīstības jautājumus skatām kompleksi, jo nevaram rēķināties tikai ar vienu saimniecisko faktoru, mums jāredz kopsakarības, tai skaitā jāaktualizē arī ietekmes uz vidi novērtējums. Ostas pārvalde atbilstoši starptautiskajām prasībām un standartiem to arī dara, bet dabas draugi diemžēl nevar parādīt, ka viņu aktivitāšu rezultātā, piemēram, Mangaļsalā ir sakārtota vide.

– Kā Jūs varētu definēt ostas darbības plānu?

– Ostas pārvaldes rīcībā ir vairāki ostas attīstības scenāriji, katram no tiem ir izvērtēti riski, bet nedrīkst aizmirst, ka mūsu lielā iespēja ir 2007. gads, kad sākas jaunais Eiropas Savienības finanšu periods. Ja nākamā gada laikā ostai neizdodas iestrādāt savas intereses un projektus Latvijas nacionālajā attīstības plānā un mūsu valsts politiskajos dokumentos, kas tālāk tiks vērtēti EK, es sliecos domāt, ka ostas plānus gaida krahs. Izstrādātie ostas attīstības scenāriji ir profesionāli sagatavoti un pilnībā atbilst prasībām, kas jāizpilda, lai pretendētu uz ES finansējumu no Eiropas fondiem 75 procentu apmērā. Tagad valsts politikas veidotājiem jāizrāda politiskā griba un profesionalitāte, kas parādīs, vai Rīgas osta



un tās attīstība tiek pietiekoši nopietni atzīta valsts līmenī. Ja tas nenotiks un mēs neizmantosim Eiropas finanšu instrumentus, tad paši pasakām – Rīgas osta Latvijai nav vajadzīga un Rīga kā ostas pilsēta pazūd no pasaules aprītes. Pilsēta varēs meklēt citus darbības veidus, tai skaitā kultivēt nezāles ostas teritorijā, bet ostas šeit nebūs, ostu varēsīm norakstīt.

Kas ir “Natura 2000”?

Uzziņai. Visas Eiropas Savienības valstis ir apņēmušās izveidot kopīgu aizsargājamo teritoriju tīklu ar nosaukumu “Natura 2000”.

Kopš 2004. gada arī Latvijā ir izveidojusi savu daļu no šī tīkla. Tas tika veidots no jau esošajām īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, pievienojot klāt vēl 122 jaunas. Teritoriju izveidošanas pamatnosacījums ir visā Eiropā retu un apdraudētu augu un dzīvnieku sugu un to dzīves vietu (biotopu) aizsardzība. Šādu sugu un biotopu saraksti ir iekļauti divās ES direktīvās, un to aizsardzība ir obligāta visām ES valstīm. No direktīvu sarakstos iekļautajām sugām un biotopiem Latvijā atrodamas un tiek aizsargātas 20 augu, 20 bezmugurkaulnieku, 5 zīdītāju, 3 rāpuļu, 11 zivju, 70 putnu sugas un 60 biotopu veidi.

“Natura 2000” Latvijā

“Natura 2000” tīklā Latvijā ir iekļautas 336 teritorijas – četri dabas rezervāti, trīs nacionālie parki, 250 dabas liegumi, 38 dabas parki, kurus apsaimnieko saskaņā ar „Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējiem aizsardzības un izmantošanas noteikumiem”, šo teritoriju dabas aizsardzības plāniem un individuālajiem aizsardzības un izmantošanas noteikumiem, 9 aizsargājamo ainavu apvidi, 9 dabas pieminekļi un 23 mikroliegumi.

Tas kopā aizņem 11,9% no Latvijas platības. Šīm teritorijām ir atšķirīgi aizsardzības un apsaimniekošanas režīmi – no minimāliem ierobežojumiem aizsargājamo ainavu apvidos līdz pat pilnīgam saimnieciskās darbības aizliegumam dabas rezervātos.

Vides ministrs **Raimonds Vējonis**: – Ne tikai vecajās ES dalībvalstīs, arī pie mums īpašnieki pamazām saprot, ka nosaukums “Natura 2000” ir kā kvalitātes zīme vietai, kurā jebkurš cilvēks var baudīt ekoloģiski tīru maltīti un atpūsties nesagandētā dabā, līdzīgi kā tas ir ar Zilo karogu pludmalēm.



Raimonds Vējonis.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Dabas sargāšana netiks pārtraukta

2005. gada decembrī Eiropas Komisija Rīgā organizēs semināru tā sauktajām boreālā reģiona valstīm (Zviedrija, Somija, Igaunija, Latvija un Lietuva), kur tā kopā ar neatkarīgiem ekspertiem izvērtēs katras dalībvalsts sagatavoto "Natura 2000" teritoriju datu bāzi. Ļoti iespējams, ka Komisija atzīs, ka Latvija nav pietiekami nodrošinājusi kādas retas sugas vai biotopa aizsardzību un mums nāksies veidot vēl kādu jaunu teritoriju. Piemēram, Latvija tāpat kā citas jaunās dalībvalstis vēl nav izveidojusi jūras aizsargājamās teritorijas, jo līdz šim nebija skaidru nosacījumu to noteikšanai. "Natura 2000" tīkla izveidošana un tajā esošo sugu un biotopu aizsardzības nodrošināšana ir katras dalībvalsts nopietna atbildība. Arvien biežāk saņemam informāciju par to, ka Eiropas Kopienas tiesa dalībvalstīm piemēro milzīgas soda sankcijas par kādu ekonomiskās interesēs realizētu projektu, kuru īstenojot ignorētas dabas aizsardzības prasības. Šīs summas nav pat salīdzināmas ar bēdīgi slavenā zviedru kuģa sagriešanas gadījumu. Ļoti ceru, ka Latvija līdz tam nenonāks.

Uzziņai. Strukturālo, lauku attīstības vai LIFE+ fonda priekšlikumi to pašreizējā formā negarantē ne obligāto finansējumu "Natura 2000" tīklam, ne arī papildu finansējumu tiem instrumentiem, kuros šī prioritāte ir atspoguļota, – finansiāls atbalsts nav paredzēts jūras un citām "Natura 2000" teritorijām, kā arī sugām, kas atrodas teritorijās, kurās piemēro dažādus īpašumtiesību veidus.

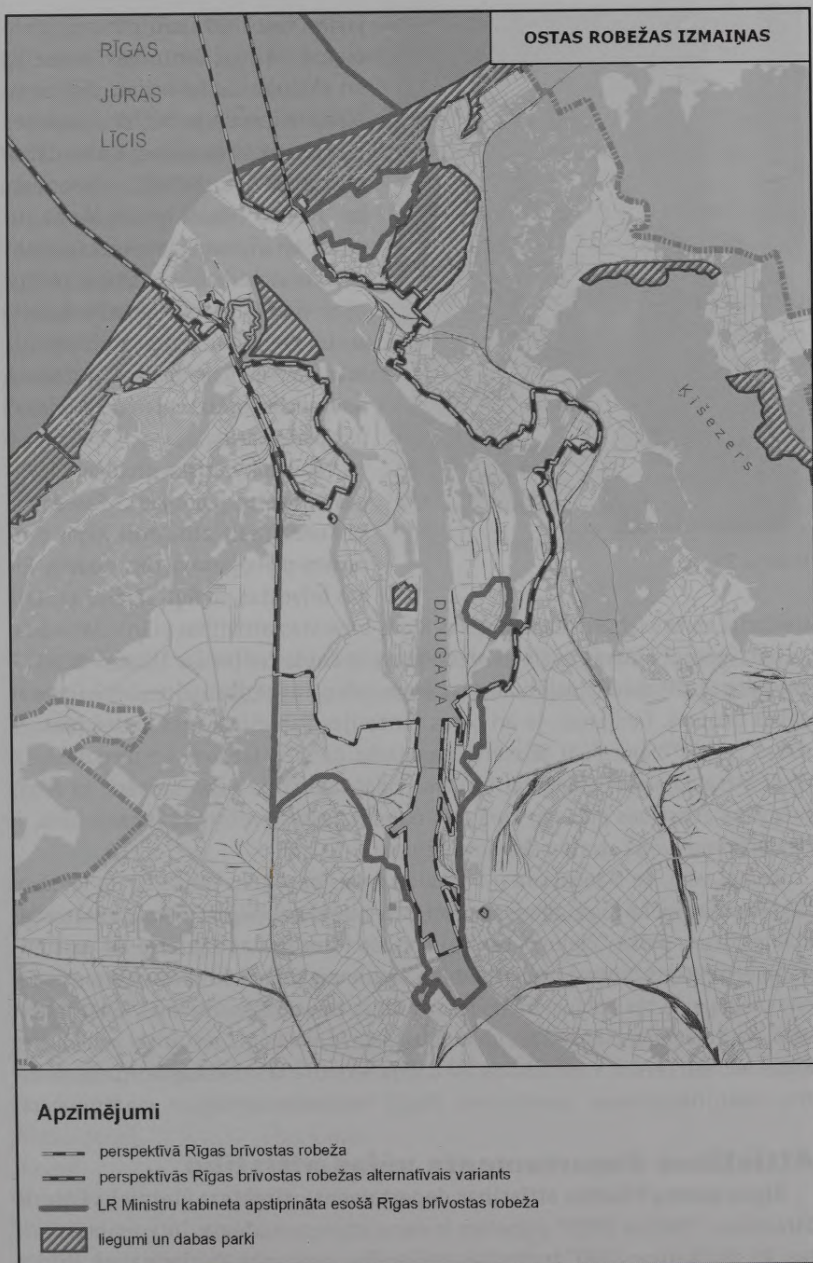
Vides sargi nevēlas ostas attīstību

Pamatojoties uz jauno Rīgas attīstības plānu 2006. – 2018. gadam, Vides ministrija nosūtīja Rīgas domei izvērtēto Vides pārskatu Rīgas attīstības plānam 2006.–2018. gadam, kurā ietverta Rīgas attīstības programma 2006.–2012. gadam un Rīgas teritorijas plānojums 2006.–2018. gadam. Ministrija norāda uz vairākām Rīgas attīstības plāna problēmām.

Viena no tām ir Vides pārskatā norādītā bioloģiskās daudzveidības samazināšanās Rīgā. Tāpat Vides pārskatā doti konkrētu sugu un biotopu uzskaitījumi, kas tiks iznīcināti vai ietekmēti. Atbilstoši pārskatā sniegtajai informācijai plāns paredz būtiski samazināt apstādījumu un dabas teritoriju platības. Plāns arī pilnībā nenodrošina vērtīgo biotopu un sugu atradņu aizsardzību vietās, kas atrodas ārpus īpaši aizsargājamām dabas teritorijām. Nepietiekami ir izvērtētas iespējamās alternatīvas, kas nodrošinātu efektīvāku bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu Rīgā.

Kā nozīmīga problēma jānorāda dabas parka "Piejūra" plānotā apbūve – plāns paredz mainīt dabas parka dabas aizsardzības plānā noteikto zonējumu, lai pēc šādām izmaiņām varētu daļu teritorijas apbūvēt. Vides ministrija, izvērtējot tās rīcībā esošos materiālus, ir konstatējusi, ka plānotā būvniecība veicinās pilnīgu vai daļēju dabas parka "Piejūra" daļas iznīcināšanu. Iznīcinot daļu no dabas parka, tiks ietekmēta arī pārējā dabas parka teritorija, tajā atrodošās īpaši aizsargā-





LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Pēteris Strancis.

jamās sugas un īpaši aizsargājamie biotopi, kā arī teritorijas vienotība un ekoloģiskās funkcijas. Līdz ar to plāna īstenošana būtiski ietekmēs Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju "Natura 2000" – dabas parku "Piejūra", īpaši aizsargājamo sugu, īpaši aizsargājamo biotopu labvēlīgas aizsardzības statusu, teritorijas vienotību, ekoloģiskās funkcijas un struktūru. Vides ministrija uzsver, ka zonējuma maiņa un plānotā būvniecība dabas parkā "Piejūra" nav pieļaujama.

Vēl viena būtiska problēma ir Rīgas brīvostas plānojums. Paredzēts, ka Kundziņsala atbilstoši Rīgas teritorijas plānojumam tiks nodota Rīgas brīvostas pilnīgā pārziņā un šajā

teritorijā zemes izmantošanu noteiks Rīgas brīvostas attīstības plāns. Jānorāda, ka ostai pieguļ Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas "Natura 2000" – dabas parks "Piejūra" (daļēji atrodas Rīgas brīvostas teritorijā) un Vecdaugavas dabas liegums. Gadījumā, ja arī ostas teritorijas paplašināšanās netiek plānota dabas parkā "Piejūra", ir jāizvērtē paredzēto darbību ietekme uz piegulošajām īpaši aizsargājamām dabas teritorijām. Vides ministrija vēlas uzsvērt, ka Rīgas brīvostas attīstības plānam, kurā tiks noteikta ostas teritorijas izmantošana, ir nepieciešams veikt stratēģisko novērtējumu.

Ņemot vērā, ka Mangaļsala ir nozīmīga dabas pamatnes teritorija un iedzīvotāju atpūtas vieta Rīgā, nepieņemami ir centieni paplašināt ostas robežas, iekļaujot dabas parka "Piejūra" teritorijā esošo Mangaļsalas daļu. Lai arī pastiprinātie rekreācijas procesi un bezdarbība apsaimniekošanā šo teritoriju piesārņo, nav pieļaujama tās apbūve un nodošana Rīgas brīvostas valdījumā. Tāpat jāņem vērā, ka Bolderāja, Mangaļsala un Kundziņsala ir nozīmīgi, vēsturiski veidojušies Rīgas nomaļu centri, kuru pilnīga vai daļēja iekļaušana brīvostas teritorijā nodarītu neatgriezeniskus zaudējumus Rīgas kultūrvēsturiskajam mantojumam.

Attīstības departaments vēlas attīstību

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta direktora vietnieks Pēteris Strancis: – "Natura-2000" patiešām ir viena interesanta tēma. Interesantākais ir tas, ka šīs "Natura-2000" teritorijas pašvaldība vispār nav apstiprinājusi. Vai jūs saprotat, ka tas ir absurdi?



Par šīm "Natura-2000" teritorijām pat nav prasīta pašvaldības rekomendācija. Cik man zināms, Latvija vispār ir pasteigusies šo sarakstu iesniegt pati pirmā, neizvērtējot, kādas var būt sekas.

Ir viena slikta lieta, kas pēdējā laikā parādās arvien vairāk – investori tiek uzverti kā ļaunais bubulis. Patiesībā mums būtu jāprieccājas, ka tādi investori vispār ir un iegulda šeit savu naudu.

Es varu pilnīgi atklāti pateikt, kura līdž šim ir bijusi lielākā problēma un kur visvairāk veidojušās domstarpības. Galvenā problēma ir bijusi plāna detalizācija. Tas tika veidots kā rāmis, ietvars. Mūsu likumdošana noteica, ka šis ir tikpat saistošs kā detālplānojums. Līdz ar to teritorijas atļautā izmantošana caur šo nevisai precīzo plānu tika noteikta ļoti detalizēti. Lietas, kas nebija precizētas, radīja daudz domstarpību. Es domāju, ka šī detalizācija izskaudīs ļoti daudz no tā, ko jūs saucat par investoru interesēm. Kad veidojas spiedienu? Tad, kad nav īsti skaidri spēles nosacījumi. ■

Rīgas brīvdostas pārvalde informē, ka 2005.gada 13.decembra valdes sēdē ir apstiprinātas jaunās Rīgas ostas maksas, kas stājas spēkā 2006. gada 1. martā.

Ostas kopējā teritorija	7 337,7 ha;
ostas zeme	2 520,0 ha;
akvatorija	4 817,7 ha.

Brīvdostas terminālu (aprēķinātā) kravu pārkraušanas jauda ir **45 milj.t.** gadā.

Rīgas brīvdosta aktīvi līdzdarbojas starptautiskās organizācijās – IAPH, ESPO, BPO, Europe Cruise Organization

Attālums no Rīgas līdž :

Hamburgai	851 jūras jūdzes
Antverpenei	1237 jūras jūdzes
Havrai	1410 jūras jūdzes
Roterdamai	1167 jūras jūdzes
Maskavai	924 km
Harkovai	1392 km
Kijevai	1070 km

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Jauna piestātne Rīgas ostā

2005. gada rudenī SIA "Jaunmīlgrāvja ostas kompānija" atklāja jaunu piestātņi Rīgas ostā – JM 23, kuras garums ir 130 m un projektētais dziļums 10,5 m.



SIA "Jaunmīlgrāvja ostas kompānija" atklāj jauno piestātņi JM-23. No kreisās: Daiga Ramona, Juris Jansons, Gundega Antonoviča un Jurijs Petuhovs.



Jaunās piestātnes lentu griež Juris Jansons, Rīgas ostas kapteinis Eduards Delvers un firmas "BGS" direktors Jānis Tērauds. Firma "BGS" veica piestātnes celtniecības darbus.

Piestātnes atklāšanas brīdī klāt bija draugi, kolēģi un konkurenti.



Kompānija BMGS ir atvērta sadarbībai

Jau vairāk nekā 50 gadus AS BMGS piedāvā pakalpojumus hidrotehniskās un civilās būvniecības jomā. Kompānijas galvenais darbības virziens ir ostu būvju, jebkura tipa pāļu pamatņu, tiltu, dzelzceļu būvju celtniecība, kā arī pakalpojumi projektēšanas un ģeotehniskās izpētes jomā.

Vēsture

AS BMGS ir 1952. gadā dibinātā tresta "Baltmorgidrostroj" tiesību pārņēmēja. BMGS interešu sfērā ietilpst viss Baltijas reģions. Šie paši tirgi ir pamatā arī kompānijas darbībai pašreiz. Visās Baltijas valstīs un reģionos ir BMGS pārstāvniecības, kas sekmē kompānijas stratēģiskos nodomus.

BMGS ir apvienotās Eiropas telpas būvuzņēmējs un tiecas realizēt kompleksus pārveidojumus, kas ļautu paplašināt piedāvājamo pakalpojumu robežas.

Latvija tradicionāli tiek uzskatīta par valsti, kas, pateicoties ģeopolitiskajam stāvoklim, var kalpot par tiltu starp Austrumiem un Rietumiem. BMGS jau sen izmanto šo iespēju partnerattiecību veidošanai, kurās Latvijas kompānija darbojas kā apvienojošs un organizējošs posms starp Krievijas ekonomiskajām vienībām un Rietumeiropas valstīm.

Kaut arī BMGS ir Latvijas kompānija, tā, no vienas puses, labi pārzina austrumu kaimiņa tradīcijas un mentalitāti, no otras, tai ir ilggadēja pieredze sadarbībā ar rietumu kompānijām, kas ļauj BMGS būt neaizvietojamam starpniekam, lai realizētu finansiālos un būvniecības projektus, piedaloties Eiropas un Krievijas partneriem. Mēs arī turpmāk apņemamies pievērst lielu uzmanību šāda veida biznesa darījumiem un attīstīt lietīšķus kontaktus kā rietumu, tā arī austrumu virzienā.

Filozofija

Lai realizētu AS BMGS tuvāko gadu ambiciozos uzdevumus, ir izstrādāta stratēģiskā platforma, kas nosaka kompānijas darbību un ir izteikta savstarpēji atkarīgā ķēdē: **kvalitāte->drošība->estētiskums->nekaitīgums->partnerattiecības->nozīmīgums**

Šī stratēģija paredz darba pilnveidošanu, zināšanu līmeņa un personāla kvalifikācijas paaugstināšanu, tehnikas un menedžmenta jaunāko sasniegumu ieviešanu.

Kompānija saprot, ka sasniegumi nenāk paši no sevis, tie ir visa kolektīva kopīgo centienu rezultāts. Tāpēc arī BMGS uzskata par nepieciešamu kompānijai pastāvīgi un kompleksi attīstīties visos līmeņos, kas vienīgi var nodrošināt darbuzņēmēja konkurētspēju un pieprasījumu mūsdienu tirgū.

Mēs esam atvērti sadarbībai ar visām ieinteresētajām pusēm un gatavi izskatīt visus potenciālo pasūtītāju un partneru piedāvājumus.■

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Ventspils osta

Kravu sadalījums pa grupām Ventspils ostā

	2003	2004	2005
Lejamkravas	67,6%	63,7%	60,6%
Beramkravas	29,2%	33,1%	35,8%
Ģenerālkraavas	3,2%	3,2%	3,6%

No 1. maija līdz 31. oktobrim pa Ventspils ostu kursē ekskursiju kuģis „Hercogs Jēkabs”

1. maijs – 31. oktobris

Darba dienās: 10:00; 11:00; 13:00; 14:00; 15:00; 17:00; 19:00.

Sestdienās un svētdienās: 10:00; 11:30; 13:00; 14:30; 16:00; 17:30; 19:00.

Jūnijs, jūlijs un augusts

Darba dienās: 10:00; 12:00; 14:00; 16:00; 18:00; 19:00.

Sestdienās un svētdienās: 10:00; 11:30; 13:00; 14:30; 16:00; 17:30; 19:00.

Septembris

Darba dienās: 10:00; 11:00; 13:00; 14:00; 15:00; 17:00; 19:00.

Sestdienās un svētdienās: 10:00; 11:30; 14:30; 16:00; 17:30; 19:00.

Oktobris

Katru dienu:

11:00; 13:00; 15:00; 17:00; 18:00.

■ Biļešu cenas

Pieaugušajiem – 50 sant.

Skolēniem, studentiem, pensionāriem

(uzrādot apliecību) – 20 sant.

Karavīriem – 20 sant.

Pirmskolas vecuma bērniem bez maksas.

■ Biļetes var iegādāties tikai uz kārtējo dienu no plkst. 09:00 kasē.

■ Kuģītis atiet no pietātnes Nr.18 (Tirgus un Ostas ielas krustojums). Brauciena ilgums 45 minūtes.

■ Biļešu kase atrodas blakus pietātnēi Nr.18.

■ Bērni līdz 10 gadu vecumam uz kuģīša var atrasties tikai pieaugušo pavadībā.

■ Organizētus braucienus var pieteikt grafiku starplaikos. Maksa par vienu braucieni Ls 50.

■ Iepriekšējā pieteikšanās iespējama tikai tūrisma firmām ar gidiem pa tālruni 6353344.

Papildu informācija: 6353344; 3622586.





■ Reisi var tikt atcelti vai mainīti grafika laiki neparedzētu apstākļu, stipra vēja vai miglas dēļ.

Pašlaik Ventspils brīvosta apkalpo piecas regulārās prāmju līnijas.

Uz Zviedriju: Ventspils – Nīnēšamna

- M/k "Petersburg"
- 5 reizes nedēļā
- operators "Scandlines"
- www.scandlines.com

Uz Zviedriju: Ventspils – Kārlshamna

- M/k "Fellow"
- 3 reizes nedēļā
- operators "Scandlines"
- www.scandlines.com

Uz Vāciju: Ventspils – Rostoka

- M/k "ASK" un m/k "URD"
- 4 reizes nedēļā

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



- operators "Scandlines"
- www.scandlines.com

Uz Vāciju: Ventspils – Lībeka

- M/k "Mermaid II"
- 1 reizi nedēļā
- operators "DFDS Tor Line"
- www.dfdstorline.lv

Uz Igauniju: Ventspils – Mintu (Sāremā), reisu sāk 2006. gada 1. maijā

- M/k "Scania"
- 6 reizes nedēļā
- operators "SLK Ferries"
- www.slkferries.ee

Ventspils brīvostas termināli

Šķidro kravu termināli

Šķidro kravu rajonā ir 9 piestātnes, kuru dziļums ir no 11,5 līdz 17,5 m. Pie šīm piestātnēm iespējams apkalpot *afamax* tipa kuģus ar 150 000 dwt.



SIA "Ventspils nafta termināls".

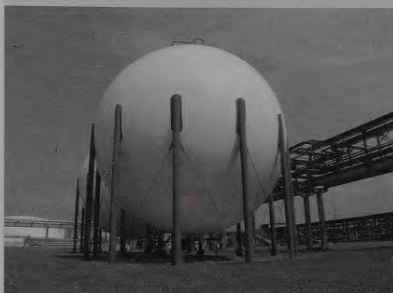
Pārkraušanas jauda – 29 miljoni tonnu gadā. Talsu iela 75, Ventspils, LV-3602, Latvija. Tālr.: +371 36 64090. Fakss: +371 36 24341. E-pasts: terminals@vn.vnt.lv

AS "Ventbunkers" – nodarbojas ar

gaišo un tumšo naftas produktu pārkraušanu. Rezervuāru parka ietilpība – 275 000 m³, pārkraušanas jauda – 10 milj. t gadā. Sanatorijas iela 29, Ventspils, LV-3602, Latvija. Tālr.: +371 36 02501. Fakss: +371 36 02504. E-pasts: ventbunkers@ventbunkers.lv

AS "Ventamonjaks" – viens no lielākajiem

Baltijas jūras reģiona ķīmisko produktu pārkraušanas termināliem. Dzintaru iela 66, Ventspils, LV-3602, Latvija. Tālr.: +371 36 63195. Fakss: +371 36 80105. E-pasts: office@ventamonjaks.lv





Beramkravu termināli

AS "Kālija parks" – lielākais minerālmēslu pārkraušanas termināls Eiropā, apkalpo apmēram 20% no pasaules kālija sāls tirdzniecības apjomiem. Pie termināla vienlaicīgi var iekraut divus *panamax* tipa kuģus (75 000 dwt). Nolikta-
vu kopējā ietilpība – 120 000 tonnu, nākotnē to paredzēts palielināt vēl par 70 000 tonnu. Dzintaru iela 20a, Ventspils, LV-3602, Latvija. Tālr.: +371 36 68620. Fakss: +371 36 25345. E-pasts: director@kp.vcp.lv

AS "Ventspils Grain Terminal" ir specializēts graudu glabāšanas un pār-
kraušanas termināls. Tā uzglabāšanas jauda ir 130 000 tonnu, projektētā caur-
laides spēja – līdz 2,5 milj. t gadā. Termināla pietātnēs iespējams iekraut *pa-
namax* tipa kuģus. Kuģu kraušanas intensitāte – līdz 1500 tonnu stundā. Dzin-
taru iela 41, Ventspils, LV-3602, Latvija. Tālr.: +371 36 68802. Fakss: +371 36
68850. E-pasts: vgt@vgt.lv

Ģenerālkraavu termināli

AS "Ventspils tirdzniecības osta" specializējas dažādu ģenerālkraavu un be-
ramkravu pārkraušanā. Uzņēmuma uzglabāšanas laukumu platība sasniedz
200 000 m². Dzintaru iela 20a, Ventspils, LV-3602, Latvija. Tālr.: +371 36 68706.
Fakss: +371 36 68860. E-pasts: vcp@vto.lv

SIA "Noord Natie Ventspils terminals" – modernākais konteineru un ro-ro
kraavu termināls Baltijas jūras reģionā. Beļģijas – Latvijas kopuzņēmums ir aprī-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





kots ar modernāko iekraušanas/izkraušanas un terminālu pakalpojumu piegāšanai nepieciešamo tehniku. Pēc pirmās termināla izbūves kārtas pabeigšanas pārkraušanas jauda ir 150 000 TEU gadā. Plostu iela 7, Ventspils, LV-3601, Latvija. Tālr.: +371 36 07300. Fakss: +371 36 07301. E-pasts: nnvt@nnvt.lv

SIA "Ventplac" nodarbojas ar apaļkoksnes un kokmateriālu pārkraušanu. Pašreizējais "Ventplac" kravu apgrozījums sasniedz 0,5 milj. t, bet potenciālais ir 1 milj. t. Prāmju iela 2, Ventspils, LV-3601, Latvija. Tālr.: +371 36 22388. Fakss: +371 36 24518

SIA "Zvejas osta" pieder plašs uzglabāšanas komplekss, ieskaitot noliktavu saldētām kravām (2000 t). Medņu iela 40, Ventspils, LV-3601, Latvija. Tālr.: +371 36 22212. Fakss: +371 36

Kuģu aģentūras Ventspils brīvostā

Ventspils brīvostā darbojas 15 kuģu aģentūras, tostarp pēc apkalpoto kuģu skaita Latvijā lielākās kuģu aģentūras ar filiālēm vairākās citās Baltijas jūras ostās. To pamatdarbībā ietilpst ne tikai kuģu aģentēšanas pakalpojumi, bet arī ekspeditoru, brokeru un citu saistītu pakalpojumu piegāšana.

Vide un drošība

Ventspils brīvostas pārvalde uztur naftas noplūžu likvidācijas vienību, kura ir 24 stundu gatavībā. Noplūdes vietā vienība var nokļūt 10 minūšu laikā, kas ga-



rantē naftas produktu neiekļūšanu jūrā.

Lielākie uzņēmumi ir ieguvuši ISO 14000 un EISO 9000 sertifikātus. Visiem Ventspils brīvpostas uzņēmumiem ir Ventspils pilsētas domes izsniegtas vides aizsardzības licences.

Ventspils pilsētā un brīvpostā vides aizsardzības un drošības jautājumu veiksmīgu risināšanu nodrošina pilsētas Vides politikas plāna 3. redakcija, kas izstrādāta 10 gadu periodam.

Kuģošanas drošību ostā nodrošina Ventspils brīvpostas pārvaldes pakļautībā strādājošais ostas kapteiņdienests, kas aprīkots ar modernāko kuģu satiksmes vadības sistēmu, kurā ir jaunākās paaudzes "STN ATLAS 9730" radars un radio-lokators. Sistēmu apkalpo sertificētu un pieredzes bagātu darbinieku komanda. Kuģu kustību ostā regulē 17 profesionālas loču komandas, savukārt SIA "Ostas flote" pārvalda 8 velkoņus, kuru vidējā jauda ir 250–300 ZS.

Lai celtnes vides drošību un aizsardzību, tiek strādāts pie Ventspils brīvpostas vides infrastruktūras attīstības projekta "Vides aizsardzība pret naftas un naftas produktu noplūdi". Projekta sagatavošanas posmā ir paredzēts izstrādāt tehniski ekonomisko pamatojumu un inženiertehnisko pamatojumu, veikt ziemeļu mola sagatavošanu iekārtu uzstādīšanai, bonu izvilšanas iekārtu uzstādīšanu. Projekta realizācijas rezultātā tiks radīta iespēja norobežot ostas izeju, kas samazinās risku piesārņojumam izplatīties atklātā jūrā, kā arī tiks veikta ziemeļu mola tālāka aprīkošana, kas garantēs efektīvu naftas piesārņojumu lokalizāciju.

Brīvpostas attīstība

Ventspils ostas attīstība tiek plānota, ievērojot trīs galvenos mērķus:

1. Saglabāt un nostiprināt ostas pašreizējās pozīcijas šķidro un beramkravu tirgū
2. Attīstīt jaunus darbības virzienus
3. Attīstīt ostā rūpniecisko darbību

Izvirzīto mērķu ietvaros tiek realizēta virkne ostas infrastruktūras un termiņālu jaudu uzlabojumu, lai nodrošinātu gan efektīvu ostas darbību, gan tās atbilstību vides aizsardzības un drošības standartiem.

1. Ostas pašreizējo pozīciju saglabāšana un nostiprināšana šķidro un beramkravu tirgū

1.1. 1998. gadā tika pabeigta ostas akvatorijas padziļināšana, sasniedzot 17,5 m maksimālo dziļumu šķidro kravu rajonā un tādējādi nodrošinot iespēju apkalpot *afamax* tipa tankkuģus ar kravnesību līdz 150 000 dwt.

1.2. 1999. gadā tika pabeigta ostas akvatorijas padziļināšana, sasniedzot 15,5 m maksimālo dziļumu ģenerālkraavu un beramkravu rajonā, tādējādi nodrošinot iespēju apkalpot *panamax* tipa kuģus ar kravnesību līdz 75 000 dwt.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



1.3. Valsts investīciju programmā (1999.–2010. gadam) iekļautais projekts “Pievedceļu rekonstrukcija Ventspils brīvostas termināliem” paredz dažādus ostas infrastruktūras uzlabojumus, lai atvieglotu pieeju ostas termināliem. Projekta ietvaros tiks atjaunoti ostas pievedceļi Rīgas, Piltenes, Kolkas, Kuldīgas, Užavas virzienos, ir paredzēta esošā autosatiksmes tilta rekonstrukcija, paplašinot to līdz 4 kustības joslām un atjaunojot tilta vidējo daļu, lai to varētu pacelt līdz 25 000 dwt kuģu satiksmei. Plānota pasažieru prāmju termināla būvniecība. Tiek plānots izbūvēt arī viaduktu, kas ļautu nodrošināt tiešus dzelzceļa pievadus ostas pietātnēm. 2004. gadā 17. pietātnē ir pielāgota prāmju pieņemšanai.

1.4. VAS “Latvijas dzelzceļš” ir realizējis austrumu – rietumu dzelzceļa koridora jaudas palielināšanas projektu, kuru finansēja EIB, ERAB, Latvijas valdība un VAS “Latvijas dzelzceļš”. Šā projekta ietvaros 2003. gada 12. jūnijā tika atklāts jaunais apvedceļš un šķirotava “Jūras parks”, palielinot Ventspils dzelzceļa mezgla caurlaides spēju līdz 34 miljoniem tonnu, kā arī atvieglojot kravu piegādi ostas termināliem pa dzelzceļu.

1.5. Ņemot vērā akmeņogļu pārkraušanas apjomu straujo pieaugumu Ventspils brīvostā, drīzumā tiks uzsākta jauna slēgta tipa ogļu termināla ar kopējo jaudu 5 milj. t būvniecība 26. pietātnes rajonā.

1.6. 2005. gada oktobrī ekspluatācijā tika nodots graudu pārkraušanas termināls. Projekts realizēts 6. un 7. pietātnē. Termināla jauda ir 2,5 milj. t gadā.

1.7. Ir sākta sulu koncentrāta pārkraušanas termināla celtniecība. Saskaņā ar biznesa plānu sulu koncentrāts tiks pildīts speciāli pielāgotos kuģos un transportēts līdz Ventspilij, tālāk to pārkraus sauszemes transportā un transportēs uz Krieviju.

2. Jaunu darbības virzienu attīstīšana

2.1. Lai attīstītu jaunus darbības virzienus (ro-ro un konteineru kravu apkalpošana), ir uzbūvēta konteineru termināla SIA “Noord Natie Ventspils termināls” 1. kārtā. Termināla jauda ir 150 000 TEU gadā, un tas piedāvā konteineru, ģenerālo un ro-ro kravu pārkraušanas pakalpojumus. Uzņēmums piedāvā arī kravu uzglabāšanas un komplektēšanas iespējas.

2.2. Pašlaik Ventspils brīvosta apkalpo četras regulārās prāmju līnijas un vienu sezonas līniju. Piecas reizes nedēļā ar *ro-pax* tipa prāmi ir iespējams nokļūt Zviedrijas pilsētā Nīnēshāmnā (60 km no Stokholmas), trīs reizes nedēļā – Zviedrijas pilsētā Kārlshāmnā. Visiem kravu sūtītājiem, kas meklē iespēju apgūt Vācijas tirgu, Ventspils osta piedāvā prāmju līniju Ventspils – Rostoka, kurā prāmis kursē četras reizes nedēļā, kā arī līniju Ventspils – Lībeka (aptuveni 80 km no Hamburgas), kurā reisi abos virzienos tiek veikti vienu reizi nedēļā. Sākusi darboties arī sezonas prāmju līnija, kas no maija līdz septembra beigām nodrošina satiksmi maršrutā Ventspils – Mintu (Sāmsala). Piedzīvojumu meklētājiem





šī līnija dod iespēju sešas reizes nedēļā nokļūt uz Igaunijai piederošās salas.

Regulārās satiksmes intensificēšanās ir radījusi nepieciešamību uzbūvēt mūsdienīgu pasažieru terminālu, kas ļautu ērti un ātri apkalpot pienākošos prāmjus. Šī projekta realizēšanai jau ir veiktas nepieciešamās iestrādes.

3. Rūpnieciskās darbības attīstīšana ostā

3.1. Rūpnieciskās darbības attīstīšana brīvostā ir viens no trim attīstības pamatvirzieniem. Lai veiksmīgi īstenotu šo uzdevumu, intensīvi tiek strādāts pie ārvalstu un pašmāju investoru piesaistes darbībai Ventspils brīvostas teritorijā.

Lai efektīvāk nodarbotos ar izvīzītajiem uzdevumiem, ir uzsākta "Ventspils brīvostas rūpniecības attīstības stratēģijas" realizēšana, ievērojot noteiktas vadlīnijas, pēc kurām pilsēta visveiksmīgāk varētu īstenot rūpniecisko attīstību.

Ir pamats uzskatīt, ka pilsētā varētu attīstīt kokrūpniecību, zivrrūpniecību un naftas pārstrādi. Tomēr netiek izslēgta arī citu nozaru, tai skaitā vieglās rūpniecības un augsto tehnoloģiju, attīstīšana Ventspilī.

Kā potenciālās ražotņu atrašanās vietas ir noteiktas Ventspils brīvostas neizmantotās teritorijas ("greenfield").

3.2. Ar lidostas attīstību nākotnē var saistīt jaunu augsto tehnoloģiju uzņēmumu piesaisti, kuriem nepieciešami lidostas pakalpojumi, kā arī sava veida lidostas biznesa parka izveidošanu.

3.3. 2004. gadā Ventspils brīvostas pārvalde realizēja divus ar rūpniecību



saistītus projektus: 1) dāņu investors Ventspilī sāka dekoratīvo sveču ražošanu jaunizveidotā uzņēmumā SIA "Diana sveces", radot ap 150 jaunu darba vietu; 2) vācu/šveiciešu mašīnbūves uzņēmums AS "Bucher Automotive" reģistrēja savu meitas uzņēmumu SIA "Bucher Schoerling Baltic", kas Ventspilī ražos ielu tīrāmo mašīnu komplektējošās detaļas.

3.4. Ventspils brīvostas teritorijā darbojas divi industriālo parku attīstītāji: SIA "Industriālās Investīcijas" un SIA "NP Ventspils Biznesa parks".

4. Ostas teritorijas turpmākā attīstība

4.1. Lai uzturētu Ventspils brīvostas piestātnes labā tehniskā stāvoklī, tiek veikta regulāra to noturības un stiprības atjaunošana. Īpaši tas attiecas uz piestātnēm, kas apkalpo naftas un naftas produktu, kā arī šķidrās ķīmisko produktu kravas.

Ventspils brīvostas pārvaldes pakļautībā darbojas kuģis "Dzelme", kas nodarbojas ar ostas akvatorijas dziļuma uzturēšanu, nodrošinot ostas akvatorijas padziļināšanas laikā iegūtos dziļumus navigācijas kanālos un pie ostas piestātnēm.

4.2. Ir veikts pētījums par iespējamajiem ostas attīstības variantiem, kurā ieteikts teritorijas attīstību plānot divās fāzēs:

1. fāze

Šajā fāzē paredzēts atjaunot tiltu pār Ventas upi, tādējādi nodrošinot starp dzelzceļa un autoceļa tiltiem esošās teritorijas izmantošanu rūpnieciskās darbības attīstībai.

2. fāze

Ostas teritorijas attīstības 2. fāze paredz ostas akvatorijas dziļuma uzturēšanai izceltās smiltis izmantot jaunu piestātņu būvniecībai aiz ziemeļu mola.■

Ventspils Brīvostas pārvalde



Ventspilī mūsdienīgs graudu termināls

2005. gada 26. augustā darbu sāka jaunais graudu termināls AS "Ventspils Grain Terminal", kas Ventspils brīvostas teritorijā pārkraus un eksportēs graudus no Kazahstānas, Krievijas, kā arī citām NVS un Baltijas valstīm uz pasaules tirgiem.

Uzņēmums nodarbinās aptuveni 100 cilvēku. Tajā strādās tehniskie darbinieki ar konveijeru un kuģu iekraušanas tehnoloģisko iekārtu apkalpošanas iemaņām, dokeri mehanizatori, ostas operāciju organizēšanas speciālisti, dispečeri, svērēji, komercdarbības speciālisti, kā arī kvalitātes kontroles speciālisti – ķīmiķi laboranti. Notiek speciālistu apmācība darbam ar jaunajām iekārtām.

Lai nodrošinātu jaunā uzņēmuma sekmīgu darbību, Ventspils brīvosta veica nepieciešamās publiskās infrastruktūras izveidi – dzelzceļa un auto pievedceļu būvniecību, kā arī teritorijas labiekārtošanu. Īpaši terminālam uzbūvēta jauna piestātne. Ventspils brīvosta infrastruktūrā kopumā investējusi aptuveni 5 miljonus latu.

Kompleksa celtniecības darbi bija sadalīti divās kārtās. Pirmajā kārtā bija plānots izbūvēt aptuveni 4 km garu sliežu ceļu, vagonu izkraušanas mezglus un noliktavu kompleksu, kas sastāv no 12 krājvertnēm (11 lielas + 1 maza) ar kopējo ietilpību 74 tūkstoši tonnu, izveidot dziļūdens piestātni ar dziļumu 14,5 m, uzstādīt kuģu iekraušanas mašīnu, uzbūvēt mehāniskās darbnīcas un saimnieciski administratīvo kompleksu, kā arī laboratoriju, izveidot tehnoloģisko nodroši-



Ventspils graudu termināls.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



nājumu – uzstādīt konveijeru iekārtas, paraugu noņēmējus, statistiski dinamiskos dzelzceļa svarus, konveijeru svarus, graudu attīrīšanas iekārtas.

Jūlija sākumā ekspluatācijā bija nodotas mehāniskās darbnīcas, uzstādīta kuģu iekraušanas mašīna, nobeigumam tuvojās tehnoloģisko iekārtu uzstādīšana un pieslēgšana.

Otrajā kārtā plānota 9 lielo krājvertņu celtniecība ar kopējo ietilpību 60 tūkstoši tonnu.

Akciju sabiedrība “Ventspils Grain Terminal” ir Latvijas un Kazahstānas kopuzņēmums ar reģistrēto pamatkapitālu Ls 3 280 600.

Kazahstānas Republiku kopuzņēmumā pārstāv vadošie pasaules tirgus graudu tirgotāji un eksportētāji. Termināls vienādās daļās pieder abu valstu partneriem. Projekta kopējais investīciju apjoms ir aptuveni 30 miljonu ASV dolāru.

Kad projekts būs pilnībā realizēts, termināla tehniskās iespējas ļaus pārkraut aptuveni 2,5 miljonus tonnu graudu gadā, termināls varēs apkalpot *panamax* tipa kuģus ar kravnesību līdz 70 tūkstošiem tonnu.■

Atklāta prāmju satiksme no Ventspils uz Sāremas salu

17. maijā tika atklāta jauna prāmju satiksmes līnija no Ventspils uz Sāremas salu Igaunijā. Prāmis kursē uz Montas ostu, kas atrodas netālu no Sāremas lielākās pilsētas Kuresāres.

Lai atvieglotu tūristiem ceļošanu pa salu, atklāta arī jauna autobusu līnija no Montas uz Kuresāri. Brauciens ar prāmi ilgst četras stundas. Biļetes cena vienam

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



150



pieaugušajam vienā virzienā – 11 lati, pērkot biļeti turp un atpakaļ – 18 lati. Jauno līniju apkalpo prāmīši „Scania” ar 300 pasažieru vietām un spēju pārvadāt līdz 60 vieglajām mašīnām. Prāmīši var uzņemt arī autobusus un kravas automobiļus.

„Jaunas prāmju līnijas atklāšana vērtējama pozitīvi. Tagad, lai sasniegtu Sāre-
mas salu, ko labā laikā no Kolka raga var pat saskatīt, vairs nebūs jāveic garš ap-
kārtceļš. Tas būs izdevīgi ne tikai Latvijas un Igaunijas, bet arī Lietuvas iedzīvo-
tājiem,” uzsver Jūras administrācijas direktors Ansis Zeltiņš. Viņš norādīja, ka
prāmīši, kas pirms tam veicis piekrastes pārvadājumus, ir modernizēti, aprīkoti ar
jaunākās paaudzes navigācijas iekārtām un atbilst visām starptautiskajām kuģo-
šanas prasībām. Pirms reisa kuģi kopā ar igauņu kolēģiem pārbaudīja kuģu kon-
troles inspektori. Ar pirmo reisu Latvijā ieradās Igaunijas ekonomikas un trans-
porta ministrs Edgars Savisārs. Viņš uzsvēra, ka jaunā prāmju līnija nav tikai tilts
starp divām kaimiņvalstīm, bet arī iespēja tūristiem no Rietumeiropas saīsināt
ceļu uz Somiju, Zviedriju un citām Skandināvijas valstīm.

Paredzētas biļešu cenu svārstības, ko iespaidos aktīvā tūrisma sezona. Tās lai-
kā no 1. jūlija līdz 31. augustam biļete vienā virzienā maksās 12 latus, abos vir-
zienos – 19 latus.

Tiek piedāvātas dažādas opcijas, kas arī katrā atsevišķā gadījumā nosaka biļe-
šu cenu. ■

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Antverpenes Transporta un jūrniecības institūta profesors Viljjs Vinkelmans pro-
gnozē, ka nākotnē pieaugs Austrumu -Rietumu transporta koridoru nozīme. Paš-
laik ES transporta tirgū dominē Ziemeļu – Dienvidu ass.

Latvijai piešķirto loģistikas “draudzīguma” indeksu 57%, Viljjs Vinkelmans rak-
sturo kā “labas pozīcijas”. Igaunijas indekss ir 63%, Lietuvas – 71%. Veco ES da-
lībvalstu vidējais indekss ir 85%.

AS "Ventamonjaks" piedalās EK Leonardo da Vinči programmas projektā

AS "Ventamonjaks" piedalās EK Leonardo da Vinči programmas projektā LV/04/B/F/PP-172.001 "Kompetences ietvars mobilai un paštrinātai profesionālai apmācībai loģistikas informācijas sistēmās" – LOGIS MOBILE.

LOGIS MOBILE projekta mērķis ir izstrādāt, testēt un izplatīt jaunu mobilu m-apmācības tehnoloģiju. Jaunās kombinētās apmācības un konsultāciju sistēmas ietvaros tiks izmantota kompakta loģistikas informācijas sistēmu profesionālās terminoloģijas vārdnīca un mūsdienīgas mobilo telekomunikāciju tehnoloģijas interneta WAP/WML vidē.

Piedāvātās metodes ir ekonomiski izdevīgas un nodrošina ērtu piekļuvi profesionālās kvalifikācijas paaugstināšanai un konsultāciju pakalpojumiem visiem apmācības dalībniekiem – studentiem, loģistikas speciālistiem, uzņēmumu vadītājiem, mācību organizētājiem u.c., izmantojot tikai mobilo GSM/UMTS telefonu. Kompetences ietvars LOGIS MOBILE apvieno pieredzējušus sadarbības partnerus. Tie ir AS "Latviešu intelektuālās sistēmas" (Latvija), "Fraunhofer Institut Fabrikbetrieb und-automatisierung" (Vācija), "Otto-von-Guericke Universitat Magdeburg" (Vācija), "Universitat Autonoma de Barcelona" (Spānija), "Universitat Politècnica de Catalunya" (Spānija), "Mettle Groupe" (Francija), "Klaipėdos Universitetas" (Lietuva), AS "Ventamonjaks" (Latvija), "IDC informācijas tehnoloģijas" (Latvija), Latvijas Nacionālā kravas ekspeditoru asociācija, Rīgas Tehniskā universitāte un "Politechnika Warszawska" (Polija). Partneri cieši sadarbojas ar lielākajām Eiropas loģistikas asociācijām.

Daudzfunkcionālas loģistikas informācijas sistēmu skaidrojošās vārdnīcas sagatavošanu un tās publicēšanu drukātā un elektroniskā formātā var minēt kā projekta galveno rezultātu. Apmācības materiāli tiks ievietoti GSM/UMTS mobilo komunikāciju tīklā un interneta vidē, nodrošinot e-apmācības un m-konsultāciju iespējas saskaņā ar projekta ietvaros izstrādāto metodiku. Projekta rezultātu un starprezultātu izplatīšanas un izmantošanas plāns paredz informācijas izplatīšanu, izmantojot LOGIS projekta pirmā posma laikā izveidoto klientu datu bāzi, kas nodrošinājusi LOGIS projekta rezultātu ieviešanu jau 26 valstīs. Otrajā posmā m-apmācības rīki tiks izvietoti tīmekļa serverī <http://www.logis-edu.com>. Par projekta rezultātiem tiks sniegti ziņojumi starptautiskās konferencēs. Projekta dalībnieki veicinās līdzīgus starptautiskus projektus un tīkla sadarbību.■



Vētra Ventspilī

Naktī no 2005. gada 8. uz 9. janvāri vēja ātrums Ventspilī pārsniedza 30 m/s, kā rezultātā pusnaktī tika pilnībā pārtraukta elektroenerģijas piegāde pilsētai. Tika veikti visi nepieciešamie drošības pasākumi, visu nakti strādāja Ventspils pilsētas ārkārtas situāciju komisija Ventspils pilsētas domes priekšsēdētāja Aivara Lemberga vadībā. Paaugstinātā gatavībā bija Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests. Ar pagaidu elektroapgādi no ģeneratoriem tika nodrošināta pilsētas slimnīca un ostas uzņēmumi AS „Ventamonjaks”, AS „Ventbunkers” un AS „Ventspils nafta”. Palīdzību, lai nodrošinātu elektroenerģijas pagaidu piegādi, sniedza Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests, aizgādājot uz Ventspili ģeneratorus no Liepājas un Rīgas. Naktī no 9. uz 10. janvāri vētra bija rimusies, un nekādi postījumi pilsētā nav nodarīti.

Uzziņai. 20. janvārī akciju sabiedrībā “Ventamonjaks” notika LR Vides ministrijas Valsts vides dienesta ārkārtas kompleksā pārbaude. Komisijā bija vides uzraudzības dienestu, ugunsdzēsības dienesta un Valsts darba inspekcijas pārstāvji. Tika pārbaudīts amonjaka pārkraušanas komplekss, kā arī drošības pārskatā un citos dokumentos norādīto datu un informācijas par rīcību ārkārtas gadījumā atbilstība faktiskajam stāvoklim, notika intervijas ar strādājošajiem un vadību.

AS “Ventamonjaks” darbinieku rīcībā 9. janvāra naktī komisija pārkāpumus nekonstatēja.

Vai bija draudi Ventpilij?

Sešpadsmit stundas AS “Ventamonjaks” amonjaka komplekss bija bez elektrības. Tas satrauca visus, pilsētā valdīja panika, pilsētnieki steigza pamest Ventspili, jo pa “bezdrāts telefonu” viņus sasniedza baismīga ziņa – gaisā var uziet amonjaka mucas. Citas Latvijas pilsētas arī cieta no vētras, bet to iedzīvotāji pie sevis klusībā nodomāja, ka, salīdzinot ar ventspilniekiem, viņi ir drošībā. Jau nākošajā dienā Ventspili pametušie cilvēki sāka atgriezties, taču īstas pārliecības par drošību viņiem nebija. Tā vien šķita, ka visas atbildīgās amatpersonas kaut ko slēpj un nepasaka līdz galam.

AS “Ventamonjaks” vadība skaidro, ka, tiklīdz Rietumu elektrotīkli pārtrauca elektroenerģijas padevi Ventpilij, tai skaitā arī AS “Ventamonjaks” uzņēmumam, amonjaka komplekss automātiski pārgāja citā darba režīmā – amonjaku dedzināja, izmantojot lāpu, kas ir droša un vienkārša metode, tai nav rotējošu daļu un sarežģītu mehānismu. To paredz amonjaka glabāšanas tehnoloģija gadījumā, ja tiek pārtraukta elektroenerģijas padeve. Šo operāciju veic maiņas operatori saskaņā





ar savām amata instrukcijām un reglamentu bez īpašiem rīkojumiem un vadības iejaukšanās. Amonjaka glabātavas vadības centrālais punkts arī automātiski pārgāja darba režīmā, kāds paredzēts apstākļos bez elektrības padeves, un sāka saņemt energoapgādi no akumulatoru baterijām.

– No šīm pašām akumulatoru baterijām varētu aizdedzināt lāpu, ja tā pēkšņi nodzistu, kas nenotika ne reizi visā diennaktī 9. janvārī, – skaidro AS “Ventamonjaks” izpilddirektors **L. Strujēvičs**.

– Kas notiktu, ja lāpa nodzistu pēc tam, kad akumulatoru baterijas būtu izlādējušās un ģenerators nebūtu?

– Amonjaka sadedzināšanas lāpu var aizdedzināt kaut vai ar automobiļa akumulatora palīdzību. Amonjaka tvaiku dedzināšana ar lāpu nodrošina nepieciešamo spiediena līmeni amonjaka rezervuāra iekšpusē. Ikdienā lāpa deg nepārtraukti dežūrrežīmā, bet parastos apstākļos to nav

iespējams novērot liesmas nelielā augstuma dēļ. Spiediens rezervuāra iekšpusē ir galvenais nosacījums, lai amonjaka glabāšana būtu droša. Normāls spiediens rezervuāra iekšpusē skaitās no 250 līdz 600 mm ūdens staba. Parastos apstākļos šo spiedienu uztur tā, ka rezervuārā radušos amonjaka tvaikus novada uz kompresoru, pārveido šķidrā stāvoklī, un tad tie nonāk atpakaļ rezervuārā. Ja kompresors pārstāj darboties (kas notiek, ja pārtrūkst elektroenerģijas padeve), tad tvaiks tiek automātiski novadīts uz lāpu un sadedzināts. Turklāt spiediens amonjaka rezervuāra iekšpusē tiek kontrolēts ar četrus drošības vārstus palīdzību, kas sāktu darboties automātiski, ja pēkšņi kaut kādu iemeslu dēļ lāpa pārstātu darboties, amonjaka tvaiki netiktu novadīti un spiediens rezervuāra iekšpusē palielinātos, pārsniedzot pieļaujamo normu (636 mm ūdens staba). Neviens no drošības vārstiem 9. janvārī nesāka darboties, un tas nozīmē, ka iekšējais spiediens rezervuārā nesasniedza bīstamo robežu. Tas ir fiksēts diagrammā, kuru paraksta maiņas meistars. Tajā redzams, ka pēc tam, kad pilnībā pazuda elektroenerģija, spiediens



rezervuārā tika uzturēts 300 mm līmenī, bet pēc elektroenerģijas pieslēgšanas 9. janvāra vakarā spiediens samazinājās līdz 260 mm ūdens staba.

– Kāda loma amonjaka kompleksa drošības nodrošināšanā to ekstremālo 16 stundu laikā bija atvēlēta ģeneratoram?

– Pabeidzot situācijas apspriedi plkst. 1.15, koordinācijas štābs pieņēma kursu papildināšanas plānu gadījumam, ja avārijas režīmā vajadzētu strādāt vairākas diennaktis. Akumulatoru bateriju uzlādes pietiktu astoņām stundām (rūpīgas lietošanas gadījumā ilgāk). Pēc tam amonjaka cehs un visu tehnoloģisko procesu centrālā vadības pults kopā ar visiem darbiniekiem paliktu bez gaismas un siltuma.

Propāna gāzes rezerves amonjaka tvaiku sadedzināšanai pietiktu četrarpus diennaktīm, bet, lai papildinātu gāzes rezerves, kad strāvas padeve ir pārtraukta, vajadzīgs ģenerators. Tā kā sava ģenerators mums tajā brīdī nebija, vērsāmies pēc palīdzības pie pilsētas ārkārtas situācijas komisijas. Pirmo ģeneratoru mēs saņēmām no Rietumu elektrotīklu Ventspils rajona un stundas laikā pieslēdzām amonjaka kompleksa vadības centrālajai pultij, lai apgaismotu un apsildītu visu cehu, kā arī lai uzlādētu baterijas.

Otru ģeneratoru, ko piegādāja no uzņēmuma "Ūdeka", izmantoja, lai papildinātu gaisa rezerves.

– Kas varēja notikt, ja tā rezerves nebūtu atjaunotas?

– Saspiesto gaisu izmanto, lai nodrošinātu aizbīdņu un drošības vārstu darbu – tur, kur pēc drošības tehnikas nedrīkst izmantot elektrību. Bez saspiestā gaisa visus minētos procesus veic ar rokām un tumsā. Taču saspiestā gaisa rezerve amonjaka kompleksā vētras sākumā bija 600 kubikmetru, ar to bez papildinājuma pietiktu četrarpus dienām.

No Liepājas pienākušo ģeneratoru mēs novirzījām uz Ventspils gāzes sadales staciju, lai papildinātu propāna gāzes rezervi gadījumā, ja amonjaka tvaikus vajadzētu dedzināt vairāk nekā četras dienas. Tālāk šo ģeneratoru un citus, kas bija saņemti no Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta, izmantoja pašvaldības uzņēmumos, lai atjaunotu normālu pilsētas ikdienas dzīvi. Mēs no tiem atteicāmies, jo nebija vajadzības.

– Kur bija AS "Ventamonjaks" ģenerators un vai bija pieļaujama situācija, ka tā nebija terminālā?

– Uzņēmuma ģeneratoru (jauda 1 megavats), kas bija nokalpojies vairāk nekā 25 gadus, pagājušā gada beigās atzina par nederīgu turpmākai izmantošanai. Pirms vairākiem mēnešiem pieņēma lēmumu par jauna analogiska ģenerators pirkšanu, nauda tam paredzēta uzņēmuma 2005. gada budžetā. Veicot amonjaka kompleksa iekārtu apsekošanu, mēs noteicām kārtību, kādā vajadzētu nomainīt visas iekārtas. Daudz svarīgāka par ģeneratoru maiņu bija visas lāpas iekārtas un amonjaka rezervuāru siltumizolācijas pilnīga atjaunošana. Prakse pierādīja tāda lēmuma pareizību. Ja orkāna laikā ģenerators būtu



bijis jauns, savukārt lāpa un rezervuāru siltumizolācija – veca, tad situācija būtu daudz sarežģītāka.

Kur radās baumas?

– **Pilsētā klīda baumas, ka tonakt amonjaka kompleksa darbiniekus atlaida mājās, jo palikt darbā bija bīstami.**

– Grūti komentēt to, kā patiesībā nebija. Visi AS “Ventamonjaks” darbinieki strādāja parastajā režīmā. Papildus maiņas personālam uzņēmumā atradās visi direktori un struktūrvienību vadītāji, kuriem bija jāapseko savas teritorijas, vai nav kādu bojājumu. No darba svētdien atbrīvoja tikai tos darbiniekus, kuru pienākumos ietilpst teritorijas uzkopšana. Veikt šādu darbu vētras apstākļos nebija jēgas.

9. janvārī plkst. 8.00 uzņēmumā mainījās maiņas un darbā ieradās viss maiņas personāls bez izņēmumiem.

– **Pilsētā runāja, ka zvani par bīstamu situāciju tonakt pienāca arī no “Ventamonjaka”.**

– Šādi fakti nav apstiprinājušies. Jo vairāk jautājums tiek pētīts, jo vairāk nākas pārliecināties, ka patiesos panikas cēlājus Ventspilī nemaz nevajadzētu meklēt.

– **No kā radās tauku traipi uz logiem, neparasta blāzma virs ostas?**

– Traipus varēja pagāršot un pārliecināties, ka tie ir sāļi. Tas nebija nekas cits kā jūras ūdens, smilšu un citu no jūras un zemes sacelto putekļu sajaukums. Tādi paši tauku traipi tika atklāti pēc vētras uz logu un automašīnu stikliem Liepājā, Pāvilstā, Staldzenē un citās vietās. Ja tas būtu amonjaks, logu stikli būt kļuvuši tīrāki, nevis netīrāki, jo kādreiz, kad nebija tik daudz tīrāmo un mazgājamo līdzekļu, logu mazgāšanai izmantoja ožamo spirtu, kas satur amonjaku.

Vēl gribētu atbildēt arī tiem, kuri tonakt redzēja blāzmu virs ostas. Mēs arī redzējām šo blāzmu – tā nāca no tirdzniecības ostas teritorijas apgaismojuma, kur šim mērķim izmantoja ģeneratoru.

Vairākus ventspilniekus tonakt pārbiedēja spēcīgā liesma virs mūsu lāpas. Parastā režīmā amonjaka tvaiku atlikumu sadedzināšanai mēs izmantojam 20 kilogramus propāna stundā. Spēcīgā vēja apstākļos gāzes padeves intensitāti palielinājām līdz 150 kg/h, lai vējš nenopūstu liesmu. Mūsu propāna gāzes rezerves amonjaka sadedzināšanai būtu pietikušas vairāk nekā četrām dienām. 16 stundu laikā mēs sadedzinājām 2,6 tonnas amonjaka un 2,5 tonnas gāzes. Uzņēmumam radītie zaudējumi šai sakarā ir minimāli.■



Liepājas osta

Saskaņā ar Liepājas SEZ valdes 24.11.2005. lēmumu Nr. 123., Liepājas ostas tarifi „Liepājas ostas maksas un maksas pakalpojumu maksimālie robežlīmeņi” tiek izteikti jaunā redakcijā, kas stājas spēkā 2006. gada 16.janvārī.

Saskaņā ar Liepājas pilsētas domes 2006. gada 19. janvāra lēmumu ir apstiprināta Liepājas ostas noteikumu jaunā redakcija.

Liepājas ostas stividori

LSEZ AS “Liepājas Osta LM”

Adrese: Sliežu iela 7/1, LV-3405, Liepāja. Tālrunis: (+371) 34 24515. Fakss: (+371) 34 27003. E -pasts: info@liepajaport.lv. Mājas lapa: www.liepajaport.lv

LSEZ AS “Piemare”

Adrese: Kaiju iela 11, Liepāja, LV-3401. Tālrunis: (+371) 34 24429. Fakss: (+371) 34 27333. E -pasts: nfo@piemere.lv. Mājas lapa: www.piemare.lv

LSEZ SIA “Baltic Transshipment Centre”

Adrese: Turaidas iela 24, LV-3402, Liepāja. Tālrunis: (+371) 34 07196. Fakss: (+371) 34 07197. E-pasts: btc@btc.lv. Mājas lapa: www.btc.lv

LSEZ SIA “Laskana”

Adrese: Liepājas osta, LV-3401, Liepāja. Tālrunis: (+371) 3423111. Fakss: (+371) 3424462 E-pasts: laskana@apollo.lv. Mājas lapa: http://home.anet.lv/laskana

LSEZ SIA “Mols L”

Adrese: Bāriņu iela 7 / Jaunā iela, Liepāja, LV-3401. Tālrunis: (+371) 34 81168 Fakss: (+371) 34 81172 E-pasts: mols@one.lv

LSEZ SIA “Terrabalt”

Adrese: Brīvosta, 46. piestātne, LV-3405, Liepāja. Tālrunis: (+371) 3425756. Fakss: (+371) 3481454. E-pasts: info@terrabalt.lv. Mājas lapa: www.terrabalt.lv

SIA “DG Termināls”

Adrese: Pulvera iela 4, Liepāja, LV-3405. Tālrunis: (+371) 3424604. Fakss:

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



(+371) 3486334 . E -pasts: dg-terminals@delfi.lv. Mājas lapa: www.dgterminals.lv

LSEZ SIA "Duna"

Adrese: Atslēdznieku iela 29, Liepāja, LV-3401. Tālrunis: (+371) 34 27227. Fakss: (+371) 34 23753. E -pasts: duna@apollo.lv

LSEZ SIA "Glen Oil"

Adrese: Pulvera iela 2, LV-3401, Liepāja Tālrunis: (+371) 7246622. Fakss: (+371) 7139358. E -pasts: glenoil@balticom.lv

LSEZ SIA "Transwide Services",

Adrese: Brīvības iela 123, LV-3401, Liepāja. Tālrunis: (+371) 3486363. Fakss: (+371) 3486316. E -pasts: tws@tws.lv

SIA "Baltic Bunkering Company"

Adrese: Kaiju iela 33, Liepāja, LV-3401. Tālrunis: (+371) 3447418. Fakss: (+371) 3426833. E-pasts: bbl@mail.anet.lv,bbl@apollo.lv

LSEZ Ltd "Liepaja Petroleum"

Adrese: Baznīcas ielā 18-6, LV-3401, Liepāja. Tālr.: (+371) 34 27628. Fakss: (+371) 34 26833

SIA "Silva"

Adrese: Vienības gatve 87e, LV-1004, Rīga. Tālrunis: (+371) 7804343. Fakss: (+371) 7804340. E-pasts: mailbox@silva.lv. Mājas lapa: www.silva.lv

Kuģu aģenti

LSEZ AS "Liepājas Osta LM"

LSEZ SIA "Laskana"

LSEZ SIA "Terrabalt"

SIA "Alfa Shipping Agency"

SIA "Andre"

SIA "Astramar Liepāja K.A."

SIA "Baltijas Tranzīta aģentūra"

SIA "Hanza Liepāja"

SIA "Kompas Tranzīts Liepāja"

SIA "Latma - S"

SIA "Remars-Ship Agent"



Piedāvā vērtīgas idejas Jūrmalas parka ziemeļu daļas attīstībai

Divdesmit trīs Latvijas un Lietuvas arhitekti novembra beigās trīs dienas gatavoja ideju un priekšlikumu bāzi, kā harmoniski, ievērojot tradīcijas un jaunus izaicinājumus, attīstīt Liepājas Jūrmalas parka ziemeļu daļu, kas atrodas starp jūru, Tirdzniecības kanālu, Olimpijas stadionu, Hikes un Vites ielām un Peldu ielas posmu pie koncertestrādes „Pūt, vējiņi!”.

Trīs darba grupas „Kaimiņi, „Radi” un „Draugi”, kurās iekļāvās arhitekti, pilsētu plānotāji, ainavu, vides un vēsturiskās apbūves speciālisti, strādāja cita no citas atsevišķi, lai savstarpēji neietekmētos. Plenēra dalībnieki ikdienā strādā Viļņā, Klaipēdā, Rīgā, Jūrmalā, Kuldīgā un Liepājā. Šīs pilsētas, izņemot Kuldīgu, ir Baltijas pilsētu savienības plānošanas reģiona partneres, tātad plenērs bija konkrēta sadarbības izpausme.

„Plenēra rezultāts ir ne tikai šo pilsētu pārstāvju cilvēcisko kontaktu nostiprināšanās, bet arī gluži profesionāli ieguvumi,” saka plenēra vadītāja Vecliepājas arhitekte Gunta Šņipke.

Atbildes palīdzēs pieņemt saprātīgus lēmumus

Raibu skiču un rakstisku piezīmju veidā tapušie uzmetumi un ieteikumi par parka zaļās zonas plānošanu, vēsturisko vērtību saglabāšanu un izmantošanu, transporta un citas infrastruktūras attīstību, saimnieciskās, dzīvokļu, biroju un izklaides apbūves blīvumu un zonējumiem deva atbildes uz daudziem, taču ne visiem jautājumiem, kas bija izvirzīti plenēra dalībniekiem. Neviens priekšlikums vai ideja šobrīd nenozīmē, ka tūlīt sekos gatavs lēmums vai reāli būvdarbi. Līdz tiem būs vēl jāpagaida.

„Taču plenēra rezultāti būs vienreizēja ideju bāze, kas palīdzēs labāk sagatavot un īstenot turpmākos lēmumus. Arhitektu ieteikumus izmantos Jūrmalas parka teritorijas detaļplānojuma korekcijai vai arī šīs teritorijas plānojuma grozījumu izstrādei. Pie tiem būvvaldes sāks strādāt nākamā gada sākumā,” piebilst Gunta Šņipke.

Plenērs „Par Jūrmalas parka ziemeļu daļas attīstību” no 25. līdz 27. novembrim bija nepieciešams tāpēc, ka kopš iepriekšējā detaļplānojuma „Jūrmalas parka perspektīvās attīstības koncepcija Liepājā” izstrādāšanas un apstiprināšanas (domes 2001. gada 8. februāra lēmums nr. 48) ir notikušas vides un saimnieciskās situācijas izmaiņas. Pašvaldība ir saņēmusi ierosinājumus no uzņēmējiem ša-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Plenēra darba moments. Darba grupas „Draugi” dalībnieki (no kreisās) ainavu speciālists Normunds Līcis (Jūrmala), arhitekte Iveta Ansons (Liepāja, grupas vadītāja), arhitekts Dainis Bērziņš (Rīga) un Kuldīgas domes priekšsēdētājs arhitekts Edgars Zalāns diskutē, vai apbūve Jūrmalas parka ziemeļu daļā esošās vides un vēsturiskās vērtības spēs darīt „labākas”.

jā pilsētas teritorijā veikt saimniecisko darbību. Viens no priekšlikumiem – veidot šeit veselības uzlabošanas centru (SPA), izmantojot pieejamos apakšzemes minerālūdens resursus.

Pielauj augstceltņu panorāmu skatā no jūras

Plenēra pirmajā dienā katrs dalībnieks saņēma informāciju par plānojamo teritoriju, darba uzdevumu, devās ekskursijā pa pilsētu un klātienē vēl atsevišķi apskatīja Jūrmalas parka ziemeļu daļā esošos objektus. Arhitektiem tika jautāts: kādas funkcijas būtu nepieciešamas un pieļaujamas šajā zonā? Kā veidojamas attiecības starp parku un apbūvi? Kā nodrošināt vides kvalitāti? Vai un kur būtu koncentrējama apbūve? Kādi ierobežojumi būtu nosakāmi? Kā sabalansēt esošo ražošanas apbūvi un plānoto attīstību? Bija vēl citi sarežģīti jautājumi.

Darba grupu atbildēs izskanēja gan vienotas, gan atšķirīgas atziņas. Plenēra dalībnieki vienprātīgi uzsvēra, ka šis rajons jāpadara atvērts, saistošs, patīkams.

Pludmale ir attīstāma līdz Dienvidu molam, pagarinot esošās Jūrmalas parka centrālās daļas takas līdz pat kanālmalai, kur tās satiktos ar promenādi un veidotu ērtu velosolīņa maršrutu. Transporta plūsmu šeit papildinātu arī jaunu tramvaja līniju loki vai pat gaisa tramvaja trase.



Visas darba grupas pieļāva augstceltņu un jauna Liepājas silueta veidošanos, raugoties no jūras puses. Šobrīd šis siluets ir vienmuļš, neizteismīgs, ceļotājiem pa jūru ir grūti noteikt, vai viņi tuvojas tieši Liepājai.

Apbūve būtu sevišķi iespējama un koncentrējama tagadējās akciju sabiedrības „Kursa” teritorijā pie kanāla un ap mazo zvejas kuģu ostu. Šī pilsētas daļa iedzīvotājiem šobrīd ir slēgta un zināmā mērā pat degradēta, ar ļoti nepievilcīgu vidi.

Piedāvātais apbūves augstums gan krasi atšķiras – no ieteikuma būt mēreniem, vienotiem un līdzsvarotiem līdz pieļāvumam celt pat 30 stāvu augstus atsevišķus objektus, kas veidotu vilnim līdzīgu dinamisku panorāmu.

Iesaka sākt ilgtermiņa apzaļumošanas plānu

Atšķirīgs bija arhitektu skatījums uz zaļās zonas un apbūves blīvuma attiecībām. Lietuvieši, kas bija apvienojušies darba grupā ar nosaukumu „Kaimiņi”, skaidri un nepārprotami norādīja, ka uz apbūves rēķina nedrīkst likvidēt nevienu kvadrātmetru no esošās parka teritorijas. Tas attiecas arī uz vietu, kur šobrīd atrodas suņu pastaigu laukums, bet nākotnē investori saredz kūrorta centru.

Šī grupa ieteica pilsētai veidot ilgtermiņa apzaļumošanas plānu un tā ietvaros pakāpeniski īstenot zaļo vērtību rekonstrukciju, sakopšanu un atjaunošanu parka ziemeļu daļā.

Arī dalībnieki no grupas „Draugi” uzskatīja, ka zaļā josla gar pilsētas rietumu jeb Baltijas jūras malu ir vērtība, kas nebūtu jāpadara „labāka” ar jaunceltnēm. Turpretim darba grupa „Radi” uzskatīja, ka ir iespējams piekrastes zaļumu joslu papildināt arī ar jaunceltnēm. Tas gan būtu jā dara ļoti uzmanīgi.

Risinājuma variantus nosaka iepriekš sarīkotā diskusijā

Atšķirībā no iepriekš notikušiem līdzīgiem plenēriem Liepājā un Latvijā šis norisinājās divās daļās jeb posmos. Pirmais posms notika 14. novembrī Jūrnieku centrā, kur arhitekti, plānotāji, pašvaldības speciālisti, domes deputāti, kā arī vairāki Liepājas uzņēmēji veica parka ziemeļu daļas teritorijas tā saukto SWOT analīzi un rakstiski formulēja, viņuprāt, svarīgākās šīs teritorijas attīstības problēmas un iespējamus risinājuma variantus. Diskusiju vadīja Liepājas arhitekts Uģis Kaugurs, tās gaitā gūtās atziņas, ieteikumi un vērtējumi ļāva precīzāk noteikt darba uzdevumu plenēra otrā posma dalībniekiem. Plenēra otro daļu rīkoja Liepājas pilsētas būvvalde, piedaloties vides un sabiedrisko attiecību nodaļas speciālistiem. ■

Aigars Štāls

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Granīta „matračī” sargā jūras krastu no vēja un viļņiem

Ar valsts un pašvaldības atbalstu 2005. gadā ir izdevies nostiprināt Baltijas jūras krastu 250 metru garumā un novērst pēc 8. un 9. janvāra vētras radušos draudus Liepājas pilsētas notekūdeņu attīrīšanas iekārtu kompleksam. Paveiktais, iespējams, kļūs par labu piemēru tam, ko iespējams izdarīt arī citu Latvijas piekrastes apdraudēto posmu aizsardzībai.

Jūras krasts pie Šķēdes dienu pēc orkāna „Ervinš” plosīšanās, kad maksimālais vēja ātrums sasniedza 34,7 metrus sekundē, izraisīja pamatotu satraukumu pašvaldības un SIA „Liepājas ūdens” speciālistos.

Vējš un viļņi bija izskalojuši krasta posmu aptuveni 360 metru garumā un vietām pat 12 metru platumā. Neatgriezeniski bija sabojātas krasta stiprinājumu konstrukcijas, kuras 1989. gadā bija izveidotas no autoriepu krāvuņiem un betona stabiem. Jūra daļēji atsedza arī attīrītā notekūdens izplūdes cauruli, kas krasta joslā pirms tam atradās ieguldīta gruntī. Caurule jūrā zem ūdens iestiepjas kilometru tālu no krasta. Bez grunts stiprinājuma tā ik brīdi varēja pārlūst un tādējādi apdraudēt attīrīšanas iekārtu normālu darbību.

Lai novērstu bīstamo situāciju, nekavējoties tika piesaistīti finanšu līdzekļi un uzsākti neatliekamie postījumu likvidēšanas darbi.

Pēc pašvaldības lūguma dažas dienas pēc vētras Liepājā ieradās vides ministrs Raimonds Vējonis un finanšu ministrs Oskars Spurdziņš. Viņi savām acīm pārliecinājās, ka situācija ir nopietna. Tāpēc jau februāra sākumā valdība piešķīra finansējumu Ls 150 000 apmērā no rezerves fonda neparedzētajiem gadījumiem. Līdzfinansējumu Ls 10 000 apmērā piešķīra pašvaldība, tādu pašu summu no savām rezervēm vētras sekas likvidēšanai novirzīja SIA „Liepājas ūdens”.

Februārī SIA „HT-Konsaltings” sadarbībā ar SIA „Liepājas ūdens” izstrādāja tehnisko projektu “Krasta aizsardzība Liepājas notekūdens attīrīšanas iekārtu teritorijā vētras radīto sekas likvidēšanai”. Maijā sākās krasta nostiprināšana, bet 14. oktobrī attīrīšanas iekārtu apsaimniekotājs SIA „Liepājas ūdens” aicināja uz gatavās būves atklāšanu.

Bija īstenots kāpu un liedaga posma aizsardzības alternatīvs risinājums, kas, iespējams, kļūs par labu piemēru tam, ko iespējams izdarīt arī citu Latvijas piekrastes apdraudēto posmu aizsardzībai. Šovasar īstenoto Baltijas jūras krasta nostiprināšanas variantu pie Šķēdes attīrīšanas iekārtām atzinīgi novērtējuši Anglijas konsultantu firmas „Halcrow Group Ltd.” speciālisti. Jaunā būve vismaz 10 – 15 gadus spēsot izturēt līdzīga stipruma vētras, kādu liepājnieki piedzīvoja šā gada janvārī.





Pēc krasta nostiprināšanas.

Tagad Šķēdē pie attīrīšanas iekārtām ir atjaunots kāpas slīpums. Kāpa pārklāta ar ģeotekstila materiālu un nostiprināta ar hidrotehniskajās būvēs plaši izmantotiem pītas stieples „matračiem” (gabioniem), kas pildīti ar laukakmeņiem un šķembām.

Speciālisti uzskata, ka granīts un akmens šķembas ir izturīgāks materiāls pret sāļo jūras ūdeni nekā dzelzsbetons un autoriepas. Aizsargbūvē vēl ietilpst atsevišķa daļa – maisi, kas pildīti ar betonu un ar kuriem nostiprināta un aizsargāta izplūdes caurule jūrā.

2005. gada janvāra vētra Liepājā nodarīja postījumus nepilnu triju miljonu latu apjomā. Lielākos zaudējumus cieta osta un attīrīšanas iekārtas Šķēdē. Pēc „Liepājas ūdens” speciālistu aprēķiniem, postījumu likvidēšanai šeit kopumā nepieciešams 1,1 miljons latu.

Liepājas pilsētas dome oficiāli vērsusies pie Finanšu ministrijas un Vides ministrijas ar lūgumu piešķirt vēl Ls 250 000 krasta darbu turpināšanai. Finanšu ministrs O. Spurdziņš ir apsolījis naudu no Eiropas Savienības Solidaritātes fonda.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Pirms krasta nostiprināšanas.

Latvija no šī fonda janvāra vētras seku likvidēšanai saņēmusi 9 miljonus eiro (6,7 miljonus latu). Ja finansējums tiešām būs, nākamajā gadā Šķēdē darbi turpināsies.

Krasta aizsardzības būve viena metra garumā izmaksā aptuveni Ls 1000. Uzņēmuma „Liepājas ūdens” direktors Andris Dejus sola, ka

krasta aizsardzības projekta ietvaros konsultanti sagatavošot risinājumu, kas būtu jādara vēl tālākā nākotnē, lai pasargātu notekūdeņu attīrīšanas iekārtas no izskalošanas.

Liepāja ir viena no tām Latvijas pilsētām, kuras teritorijā atsevišķās vietās intensīvi noārdās Baltijas jūras krasts. Noārdīšanās procesi viegli pamanāmi tieši pie pilsētas attīrīšanas iekārtām. Ik gadus jūra krastu šeit noskalo vidēji par četriem metriem. Pēdējo 30 gadu laikā krasta līnija pārvietojusies par 135 metriem tuvāk attīrīšanas iekārtām. To parāda arī statistika:

- 1972. gadā attālums no attīrīšanas iekārtu būvēm līdz jūrai bija 200 metru;
- 1985. gadā – 144 metri;
- 1995. gadā – 100 metru;
- 1996. gadā – 60 metru;
- Pēc 2005. gada 8. un 9. janvāra vētras – tikai 40 metru.

2005. gadā uzbūvētās jūras krasta aizsargbūves garums ir 250 metru, platums 8,3 metri, augstums 4 metri, tajā izmantoti 800 kubikmetru akmeņu.■

Aigars Štāls



“Liepājas osta LM” attīsta jaunus projektus

“Liepājas osta LM” 2005. gada 20. septembrī ekspluatācijā nodeva amerikāņu un dāņu kopuzņēmuma “Dan Store Latvia” graudu terminālu. Pirmais kuģis, ko uzkrāva jaunajā terminālā, bija handymax tipa “Olimpic Miracle”, kas uzņēma 25 000 tonnu lopbarības graudu, lai nogādātu tos Lisabonas ostā.

Novembra vidū “Dan Store Latvia” no Liepājas nosūtīja vēl 40 000 tonnu graudu uz Portugāli. Arī tie bija lopbarības kvieši, kas galvenokārt (80–85%) audzēti Latvijā, nedaudz Lietuvā un Igaunijā. Līdz 2005. gada beigām caur jauno SIA “Dan Store Latvija” graudu terminālu bija eksportēti 75 000 tonnu graudu, bet līdz lauksaimniecības gada beigām 2006. gada maijā “Dan Store Latvia” domā caur Liepājas ostu izvest aptuveni 150 000 tonnu lopbarības graudu. “Nav noslēpums, ka tuvāko gadu laikā graudu apjoms postpadomju valstīs pieaugs un pārsniegs Eiropas Savienības apjomu. Latvijā audzētie graudi galvenokārt ceļo uz Spāniju, graudu noiets ir arī Ziemeļāfrikā un Saūda Arābijā. Domāju, ka projekts realizēts īstajā laikā, un varam būt gandarīti, ka esam bijuši tālredzīgi, strādājot šajā virzienā. Šādu projektu realizācija nenotiek ātri, nepieciešams ilgs un pacietīgs darbs, bet tagad varu teikt, ka “Liepājas osta LM” ir gatava strādāt ar šīm kravām,” saka “Liepājas osta LM” prezidents Pēteris Iesalnieks.



Pēteris Iesalnieks.

LSEZ AS “Liepājas osta LM” prezidents Pēteris Iesalnieks turpina: “LSEZ AS “Liepājas osta LM” piedāvā kravu piegādi pēc principa “no durvīm līdz durvīm” jebkurā planētas punktā ar jūras, dzelzceļa un autotransportu. Mūsu loģistikas un fraktēšanas speciālisti piedāvās jums arī optimālas kravu transportēšanas shēmas.

Savukārt tiešie līgumi ar Latvijas, Lietuvas, Igaunijas, Krievijas, Kazahstānas, Baltkrievijas un Ukrainas dzelzceļiem ļauj samazināt kravu sauszemes transportēšanas izdevumus, un kontakti ar pasaules lielākajām kuģošanas kompānijām, tā-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



dām kā "Pan-Ocean", "Beluga Shipping", "Coil-Line", "COSCO", dod iespēju saņemt izdevīgas fraktēšanas likmes līdz jebkurai pasaules ostai.

Pieredzējuši mūsu kompānijas stividori nepieļauj kravas bojāšanos pārkraušanas un glabāšanas laikā un nodrošina pareizu iekraušanas procesu un drošu kravas nostiprināšanu kuģī, lai izvairītos no tās bojājumiem jūras pārbraucienā laikā. Mūsu kompānija uzņemas atbildību par Jūsu kravu un piegādes termiņiem no sākuma līdz beigām."

"Liepājas osta LM" investīcijas: 2003 – 2,5 milj. USD, 2004 – 2,5 milj. USD, 2005 – 3 milj. USD.

Galvenie kravu veidi

Metāls – 62,8 %

AS "Liepājas metalurģs" eksporta produkcija 35,5 %

Tranzīts – 27,3 %

Metālkravu veidi: kvadrātveida un apaļā sagatave pakās, armatūra, velmējums saišķos, čuguns, metāllūžņi, ferrosakausējumi, caurules, loksnes pakās, lietņi.

Koksne – 5%

Koksnes kravu veidi: baļķi, papīrmalka, dēļi, paketētie kokmateriāli.

Minerālmēsli – 5%

Minerālmēsļu veidi: birstošie, maisos un *big-bag* tipa maisos fasētie.

Lauksaimniecības kravas – 22,5%

Lauksaimniecības kravu veidi: sojas spraukumi, saulespuķu spraukumi, kukurūzas milti, graudi, sojas pupiņas.

Pārtikas kravas – 4 %

Pārtikas kravu veidi – cukurs maisos, rīsi maisos, zivju milti maisos un *big-bag* tipa maisos, kā arī birstošas kravas veidā.■

Paredz modernizēt ostas velkoņu floti

Šā gada nogalē Liepājas ostā darbu sāks pilnīgi jauns velkonis "Amber", kas pašlaik top firmas "Damen Shipyard" kuģu būvētavā Gdiņā, Polijā. Jauno velkoni pasūtījusi SIA "Amberholdings Liepāja", kas šeit sniedz velkoņu pakalpojumus. Tas notiek atbilstoši uzņēmuma izstrādātajai velkoņu flotes modernizācijas programmai, lai firma būtu gatava lieltonnāžas kuģu apkalpošanai ostā.

SIA "Amberholdings Liepāja" velkoņu pakalpojumus sniedz jau piecus gadus. Pērnā gada nogalē uzņēmumam mainījās īpašnieks, to iegādājas firma "LSF Holdings", kas nodarbojas ar tranzītbiznesu Rīgas un Ventspils ostā. Tagad tā pievēr-



susies arī velkoņu biznesam Liepājā. "Ostā tiek būvēti jauni termināli, kas jau tagad spēj apkalpot kuģus ar kravnesību līdz 40 000 tonnām, bet, ņemot vērā ostas attīstības plānus, nākotnē radīsies nepieciešamība palielināt un modernizēt Liepājas ostas velkoņu floti. Tāpēc arī izstrādājām programmu, kas paredz mūsdienīgu ostas velkoņu iegādi," skaidroja SIA "Amberholdings Liepaja" direktors Sergejs Odincovs.

Pērn izsludinātajā konkursā par jauna velkoņa būvi piedalījās vairāk nekā 10 vadošās Eiropas kuģu būvētavas. Holandes sabiedrības "Damen Shipyard" piedāvājums izraudzīts, jo tā specializējusies tieši velkoņu būvē. Kopš 1968. gada kompānija uzbūvējusi vairāk nekā 3,5 tūkstošus dažāda tipa un jaudas velkoņu.

Jaunais velkonis Baltijas jūrā būšot viens no jaudīgākajiem ar ļoti augstu manevrēšanas spēju – nepieciešamības gadījumā, atrodoties uz vietas, tas spēs apgriezties par 360 grādiem. Par modernu aprīkojumu gādās tādas pasaules vadošās kompānijas kā "Caterpillar", "Rolls-Royce", "Bosch" u.c. Bez tam jaunajam velkonim būs paaugstināta ledus klase, to varēs izmantot arī ledus laušanai. Jaunais velkonis kompānijai izmaksās četrus miljonus eiro.

Interesanti bijuši arī kuģa nosaukuma meklējumi. Sākumā firma gribējusi velkonim nodēvēt par "Liepāju", taču kuģītis ar šādu nosaukumu jau vago Daugavas ūdeņus pie Rīgas. Tad gribēja to nosaukt par "Kurzemi", bet arī šis vārds izrādījies aizņemts. Un nolemts jauno velkonim nosaukt par "Amber", kas arī ir viens no Liepājas simboliem. Latviskais nosaukums "Dzintars" jau pieder vienam no kompānijas velkoņiem.

Patlaban SIA "Amberholdings Liepaja" flotē ir trīs velkoņi, kas būvēti pagājušā gadsimta 70. gados, taču aizvien vēl teicami pilda savas funkcijas. Firma nodarbina vairāk nekā 20 cilvēku, un līdz ar jaunā velkoņa stāšanos ierindā radīsies vēl 10 darba vietu. Šās ekipāžas locekļus paredzēts apmācīt Holandē.

S. Odincovs norādīja, ka "Amber" nebūs vienīgais jaunais velkonis kompānijas flotē. Tikšot pasūtīti arī citi, taču tie nebūs tik jaudīgi kā pašlaik vēl būvēšanas stadijā esošais "Amber". Salīdzinājumam: šobrīd lielo *panamax* tipa kuģu apkalpošanai vajadzīgi četri velkoņi, bet, kad darbu sāks "Amber", pietiks ar diviem. ■



Mērsraga osta

Mērsraga ostā ir 5 piestātnes:

Nr.	Garums (m)	Dziļums	Īpašnieks
1	120	4,5	AS "Mērsrags"
2	48	3,5	AS "Mērsrags"
4	50	4,5	SIA "Gamma-Rent"
6	90	6,5	Ostas pārvalde
7	160	6,5	Ostas pārvalde

Mērsraga ostas pārvalde piesaista jaunus ES līdzekļus

Mērsraga ostas pārvalde ir panākusi PHARE programmas fondu piesaisti ostai. 2004. gada septembrī ostas pārvalde iesniedza LR Finanšu ministrijā pieteikuma projektu „Economic diversification programme for Small ports of Latvia on example of Mersrags port”. Šā gada 19. janvārī projektam tika piešķirts finansējums 47 047,80 eiro jeb 80% apmērā no pasākuma kopējām attiecināmajām izmaksām.

Šis projekts ir kā turpinājums jau pabeigtajam projektam ar ES līdzfinansējumu. Ir izremontēta Mērsraga ostas caurlaides ēka, izveidojot tur biznesa centru, iegādāts tehniskais aprīkojums un labiekārtotas telpas, izveidota ostas mājas lapa, izdoti bukleti un sagatavots ostas industriālā parka attīstības makets.

Par jaunā projekta līdzekļiem tiek plānots turpināt iesākto darbu – veikt topo-grāfiskos un ģeoloģiskos pētījumus industriālā parka teritorijā, izveidot tehnisko projektu perspektīvā plānotajiem ostas ceļiem un izstrādāt jaunu ostas attīstības plānu. Mērsraga ostas pārvalde plāno šo projektu realizēt līdz 2006. gada februārim.

Turpinās Ziemeļu mola būvniecība

ERAF programmas “Latvijas mazo ostu kopējējo hidrotehnisko būvju rekonstrukcija un attīstība” projekta “Mērsraga ostas Ziemeļu mola rekonstrukcijas I kārtā” ietvaros ir paredzēts rekonstruēt Ziemeļu molu 430 metru garumā. Projekta realizācija ir ļoti nozīmīga ostai, jo mols atrodas kritiskā stāvoklī un neno drošina efektīvu kuģu ceļa aizsardzību no smilšu sanešiem, kā arī ostas akvatoriju no viļņošanās.

Līdz 2005.gada decembrim SIA “BGS” ir izveidojusi būvniecības laukumu, kurā tiek uzkrāti būvmateriāli un celtniecības tehnika. Ir veikti sagatavošanās darbi būvniecības uzsākšanai.

Mērsraga ostas teritorijas platība ir 83,49 ha, no tiem 10,19 ha aizņem akvatorija. Ostas piestātņu kopējais garums sasniedz 468 metrus. Kopš 2003.gada



Mērsraga ostā ir būtiski uzlabojušies navigācijas apstākļi, sasniedzot maksimālo iegrimi kuģu pievadkanālā – 6,5 metri, bet pie 6. piestātnes no 3,5 līdz 6,2 metriem. Mērsraga ostā ir iespējams pieņemt ledus klases kuģus pie 6. un 7. piestātnes, nodrošinot navigāciju visa gada garumā. Mērsraga ostas pārvaldes rīcībā ir 2 velkoni, kuri palīdz kuģiem droši ienākt un iziet no ostas. Mērsraga ostā ir iespējams nodot kuģa bilzūdeņus.

Mērsraga osta līdz šim ir bijusi arī ļoti veiksmīga stratēģisko partneru piesaistītē, kas ir viens no būtiskākajiem faktoriem, nodrošinot stabilus kravas apjomus ostai. Mērsraga ostā darbojas pasaules mēroga kompānijas meitasuzņēmums un vietējie uzņēmumi, kas nosūta koksnes produkciju: SIA "Silva", SIA "Domše Latvija" un SIA „Meždaris”.

Ļoti nozīmīga loma Mērsraga ostai ir arī zivju pārstrādes uzņēmumu attīstības kontekstā, un jāatzīmē, ka Talsu rajons Latvijā ir viens no tiem piejūras reģioniem, kur zivju pārstrādes uzņēmumu koncentrācija ir viena no augstākajām. Pašlaik Mērsraga ostas teritorijā darbojās divas zivju pārstrādes rūpnīcas, kuras nodrošina 700 pastāvīgas darbavietas gan Mērsraga iedzīvotājiem, gan arī viesstrādniekiem no Jūrmalas un Talsu rajona.

Jauns velkonis „Malta”

Mērsraga ostas pārvaldei līdz šim bija divi velkoni – „Henriks” un „Ezis”, abi 40 gadus veci, tik nolietoti, ka jau sāka apdraudēt uz tiem strādājošo cilvēku dzīvību.

Tika pieņemts lēmums būvēt jaunu velkonī un izveidota darba grupa – Jānis Budreika, Oskars Veinbergs, Gunārs Rožkalns un Aigars Šteinbergs. Pateicoties darba grupas entuziasmam un aktivitātēm, tika uzbūvēts velkonis „Malta” – 14 m garš, 4 m plats, ar dzinēja jaudu 400 ZS un iegrimi 1,5 m. Ar Latvijas Jūras administrācijas tehnisko inspekciju ir nokārtotas visas nepieciešamās formalitātes, un velkonis jau ir pilntiesīgs Mērsraga ostas pārstāvis.

Mērsraga ostas pārvaldnieks izsaka pateicību visiem, kas piedalījās projekta realizācijā. ■



LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



Rojas osta

Roja ostas pārvalde ir ar Rojas pagasta padomes 1995. g. 11. janvāra lēmumu nr. 6 izveidota pastarpinātās pārvaldes iestāde. Tā ir juridiska persona. Ostas pārvaldes sastāvā ir ostas valde, kas ir augstākā lēmējinstītūcija, un tai pakļauts izpildaparāts, kuru vada ostas pārvaldnieks.

Ostas pārvalde Rojas ostas pārvaldīšanu realizē Likumā par ostām, ostas nolikumā, ostas noteikumos un citos normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

Ostas infrastruktūra

Attālums no ostas piestātnēm līdz asfaltētiem autoceļiem Rīga – Kolka un Rīga – Roja – Talsi ir 200 – 300 m. Attālums līdz dzelzceļa stacijai Stende – 59 km.

Piestātnēs iespējams pieslēgties elektrostrāvai un saņemt kvalitatīvu dzeramo ūdeni. Ir mobilo tālrunu tīklu pārklājums. Ostas tiešā tuvumā ir banka, kases automāts, viesnīca, pārtikas veikali, pirts, veļas mazgātava, pasts, frizētava.

2002. gadā sāktās ostas rekonstrukcijas un modernizācijas rezultātā piestātņu garums palielinājies par 200 m, akvatorija padziļināta līdz 6,2 m.

Ģeogrāfiskais stāvoklis

Rojas osta atrodas Rīgas līča rietumu krastā 16,5 jūras jūdzes uz DDA no Kolkas raga. Tās koordinātes: 57 30.5 N, 22 48.5 E.

Osta izveidota Rojas upes grīvā un aizsargāta no jūras ar ziemeļrietumu un dienvidaustrumu moliem. ZR mola garums ir 430 m, DA – 658 m.

Rojas ostas reids atrodas vārtu priekšā un neaizsargā kuģus no ZR, Z, ZA, A un DA vējiem. Kuģi var stāvēt uz enkura ne tuvāk kā vienu jūras jūdzi no ostas vārtiem.■



Salacgrīvas osta

Salacgrīvas ostas pārvalde tika izveidota 1994.gada 19.oktobrī ar Salacgrīvas pilsētas domes lēmumu.

Ostā ir izbūvētas 6 piestātnes – divas Salacas upes kreisajā krastā un četras Salacas upes labajā krastā.

Ostā kokmateriālu eksportam izmanto trīs piestātnes – Nr.1, Nr.2 un Nr.4., teorētiski šajās piestātnēs ostā var apstrādāt 900 tūkst. m³ kravu gadā. Pēc veiktajiem aprēķiniem (izmantoti "jūras" tipa kuģi, kuru vidējā kravnesība ir aptuveni 3000 m³) piestātnes Nr.1 teorētiskā jauda ir 400 tūkst. m³ gadā, piestātnes Nr.2 teorētiskā jauda – 100 tūkst. m³ gadā, piestātnes Nr.4 teorētiskā jauda arī sasniedz 400 tūkst. m³ gadā.

Piestātnes Nr.1, Nr.2 un Nr.4 ir aprīkotas ar mobilo hidraulisko iekraušanas tehniku, kuras iekraušanas ātrums ir vairāk nekā 180 m³ kokmateriālu stundā.

Zivrupniecības kravu apstrādei Salacas labajā krastā pie piestātnes Nr.3 atrodas divi mazie stacionārie celtni ar celtspēju līdz 1 t. Kravas pie piestātnēm no ostas kraujlaukumiem vai tās tuvumā esošajiem kraujlaukumiem piegādā ar auto-transportu.

Ostas teritorijā ir izbūvēti kraujlaukumi 45 000 m² platībā, kuri tiek intensīvi izmantoti. Vairāki kraujlaukumi atrodas ārpus ostas teritorijas, tālākais atrodas 6 km no ostas. Ostā papildus iespējams izbūvēt vairāk nekā 8 ha kraujlaukumu.

Jahtu osta ir novietota tā, ka jahtu ienākšana un iziešana no tās, kā arī tajā atrodošās jahtas netraucē komerckuģu kustību un to apkalpošanu. 1999.gada vasarā tika veikti jahtu ostas remontpadziļināšanas darbi, kā rezultātā pie jahtu piestātnes pašreiz var pienākt jahtas ar iegrīmi līdz 2,5 m. Ostā ir 40 m gara pel-doša piestātne ar 25 jahtu vietām.■



Skultes osta

Skultes ostas pārvalde izveidota 1994.gada 30.novembrī ar Saulkrastu domes lēmumu.

Uzņēmumi Skultes ostā

Kuģu aģenti:

SIA "BALTICA KUĢNIECĪBA". Blaumaņa iela 12-6, Rīga, LV – 1011, tālr.: 7 224 254, fakss: 7 224 265, e-pasts: baltica@baltica.lv, www.baltica.lv

SIA "KOMPASS TRANZĪTS". Mazā Pils iela 13, Rīga, LV – 1050, tālr.: 7 503 910, fakss: 7 503 911, e-pasts: agency@kompass-tranzits.com, www.kompass-tranzits.com

SIA "HANZA JŪRAS AĢENTŪRA". Eksporta iela 10, Rīga, LV – 1045, tālr.: 7 320 215, fakss: 7 830 062, e-pasts: hanza@hanza.lv, www.hanza.lv

SIA "BARWIL ANDERSSON AGENCIES". Eksporta iela 6, Rīga, LV – 1020, tālr.: 7 326 404, fakss: 7 326 417, e-pasts: riga@barwil.lv, www.barwil.com

SIA "ASTRAMAR". Katrīnas dambis 14, Rīga, LV – 1045, tālr.: 7 096 700, fakss: 7 096 701, e-pasts: astramar@astramar.net, www.astramar.net

SIA "ALFA KUĢU AĢENTŪRA". Elizabetes iela 2, Rīga, LV – 1010, tālr.: 7 229 073, fakss: 7 242 493, e-pasts: mail@alfa.lv, www.alfa.lv

SIA "IRBE REDEREJA". Daugavgrīvas iela 93, Rīga, LV – 1007, tālr.: 7 460 807, fakss: 7 460 858, e-pasts: irbe@irberedereja.lv, www.irberedereja.lv

SIA "TRAMP AĢENTŪRA". Daugavgrīvas iela 83/89, Rīga, LV – 1007, tālr.: 7 815 308, fakss: 7 473 637

SIA "NURMINEN MARITIME LATVIA". Katrīnas dambis 22a, Rīga, LV – 1045, tālr.: 7 517 948, fakss: 7 517 949, e-pasts: info@nurminen.lv, www.nurminen.lv

Kuģu aģenti veic ar kuģu ienākšanu, pārvietošanu ostā un iziešanu jūrā saistītās operācijas un attiecīgo dokumentu noformēšanu.

Kokmateriālu iepirkšana, uzglabāšana kravas laukumos, stividoru pakalpojumi, eksporta un importa kravu apkalpošana <http://www.skulte-timberport.lv>

SIA "Skultes kokosta". Katrīnas iela 5, Rīga, LV -1045, tālr. 7329783,, fakss: 7329976, e-pasts: skultes.kokosta@parks.lv

SIA "EMU Skulte". Nākotnes iela 1-304, Mālpils, LV – 2152, tālr.: 7925341, fakss: 7925040, e-pasts: emu@latnet.lv

Zvejniecība, zivju apstrāde

SIA "Krasts". Pamatdarbība – piekrastes zveja, ēku un būvju apsaimniekošana. Komētas iela 1, Zvejniekiems, LV-2161

SIA "Varita". Pamatdarbība – zvejniecība, ar zvejniecību saistītie pakalpojumi. Bērzu aleja 3 – 20, Zvejniekiems, LV-2161

Tūrisms, atpūtas organizēšana

SIA "Atpūtas serviss" apsaimnieko tūrisma un atpūtas bāzi "Jūras priede", organizē sabiedriskās ēdināšanas, kultūras un masu pasākumus.■





Jūras administrācija

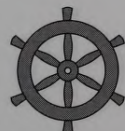
■ ■ ■ No 2004. gada 1. novembra BO VAS "Latvijas Jūras administrācija" pārrēģistrēta par VALSTS AKCIJU SABIEDRĪBU "Latvijas Jūras administrācija".

■ ■ ■ Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienests uzņēmts par Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas pilntiesīgu biedru. Latvija ir 75. šīs starptautiskās organizācijas dalībvalsts.

■ ■ ■ 2005.gada 19.maijā Latvijas Jūras administrācija saņēma apliecinājumu tam, ka no 1.jūlija Latvija kļūst par pilntiesīgu Parīzes memoranda dalībvalsti.

■ ■ ■ 15.novembrī pieņemti un 24.novembrī stājās spēkā LR MK noteikumi Nr.856 "Noteikumi par jūrnieku profesionālās izglītības programmu atbilstības un jūrnieku profesionālās izglītības īstenošanas uzraudzības kārtību un kritērijiem". Šie noteikumi nosaka kārtību un kritērijus, kuriem atbilstoši JA Jūrnieku reģistrs (JR)uzrauga jūrnieku profesionālās izglītības programmu atbilstību starptautisko normatīvo aktu prasībām, kā arī jūrnieku profesionālās izglītības īstenošanu. Noteikumi nosaka, ka JR, ja nepieciešams, izstrādā mācību kursu programmas standartu (standartprogrammu), ievērojot STCW konvencijas prasības attiecībā uz jūrnieku minimālajiem kompetences standartiem un obligāto papildmācību. Šādā standartprogrammā

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



tiek noteiktas minimālās prasības mācību kursu programmas noformēšanai, saturam un īstenošanai.

■ ■ ■ 10.novembrī Saeima pieņema un 30.novembrī Valsts prezidente izsludināja likumu **“Grozījumi “Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā”**”. Grozījumi stājas spēkā 14.12.2005.g. Tie izdarīti likuma 6.pantā “Latvijas Jūras administrācijas kompetence”, tostarp to papildinot. Noteikts, ka Latvijas Jūras administrācijas kompetencē ietilpst arī sertificēt atzītās aizsardzības organizācijas; uzraudzīt atzīto aizsardzības organizāciju, kā arī klasifikācijas sabiedrību (atzīto organizāciju) darbību; izsniegt jūrnieku profesionālās apmācības instruktoriem un jūrnieku profesionālās kvalifikācijas vērtētājiem sertifikātus, kas apliecina viņu atbilstību 1978.gada Starptautiskajā konvencijā par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu un tās grozījumos noteiktajām prasībām.

Likumā noteikts, ka, lai veiktu kuģa karoga valsts uzraudzību un ostas valsts kontroli, Latvijas Jūras administrācijas inspektoriem, uzrādot dienesta apliecību, ir tiesības ierasties Latvijas ostas teritorijā un pie ostas teritorijā esošajiem komersantiem.

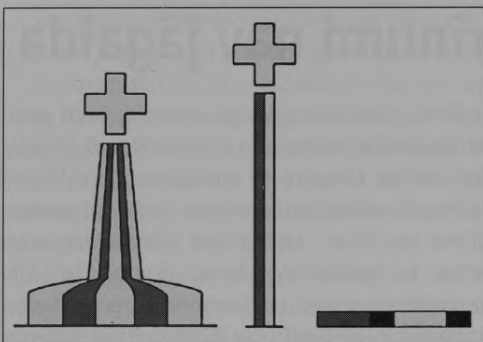
Ministru kabinetam dots uzdevums noteikt atzīto aizsardzības organizāciju atzīšanas, sertifikācijas un darbības uzraudzības kārtību un klasifikācijas sabiedrību (atzīto organizāciju) uzraudzības kārtību. Izdarīti arī citi grozījumi.■

Būs jauna navigācijas zīme – vraku apzīmēšanas boja

Bāku īpašnieku asociācijas IALA ANM (*International Association of Lighthouse Authorities; Aids to Navigation management*) padomē šā gada beigās paredzēts apstiprināt jaunu rekomendāciju – par avārijas vraku apzīmēšanas boju. Rekomendācijas projekts pieņemts IALA komitejas 7. sesijā, kas notika ASV Krasta apsardzes navigācijas līdzekļu mācību centrā Jorktaunā. Latvijā sesijā pārstāvēja Latvijas Jūras administrācijas (JA) nacionālais koordinators Aigars Gailis.

Īpašas bojas bīstamu avārijas kuģu vraku apzīmēšanai līdz šim nebija. IALA rekomendācija paredz jauno boju apzīmēt ar vertikālām zilām un dzeltenām svītrām, kas pēc vairāku gadu ilgiem pētījumiem tika atzītas par visatbilstošākajām kuģotāju uzmanības pievēršanai.





Uguns raksturojums:
zils 1,0 s + tumsa 0,5 s +
dzeltens 1,0 s + tumsa 0,5 s
= 3,0 s

Avārijas vraku apzīmēšanas boja būs paredzēta īslaietīgai lietošanai – līdz informācija būs izziņota visiem kuģotājiem. Šī boja tiks iekļauta IALA boju sistēmā.

IALA padome šogad apstipri-

nāja vadošos norādījumus par „Rīcības plānu avārijas vraku apzīmēšanā”. Navigācijas līdzekļu apsaimniekotājiem pēc bojas apstiprināšanas nākamgad būs jāizstrādā minētais plāns un jāiegādājas šādas bojas.

IALA sesijas laikā tika skatīti vairāki svarīgi jautājumi – sagatavota apstiprināšanai jaunā “Navguide” izdevuma redakcija, vadošu norādījumu projekti par zilas krāsas zibšņuguņu lietošanu, par navigācijas līdzekļu apsaimniekošanas līgumu slēgšanu u.c., kā arī sagatavota IALA ANM komitejas darba programma laika posmam no 2006. līdz 2010. gadam.

Komitejas sesija bija pēdējā pirms IALA konferences, kas maijā notiks Ķīnā.

Latvija jau ir saņēmusi pateicības vēstuli par aktīvu līdzdalību IALA dokumentu tapšanā. ■

Latvijas Jūras administrācijas pilnvaroto kuģu klasifikācijas sabiedrību saraksts.

1. American Bureau of Shipping (ABS)
2. ABS Europe Ltd.
3. Bureau Veritas (BV)
4. Det Norske Veritas Classification AS (DNV)
5. Germanischer Lloyd (GL)
6. Lloyd's Register Shipping (LR)
7. Russian Maritime Register of Shipping (RS)

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



No Eiropas brīnumi nav jāgaida

*"Strādāt vienmēr var labāk, tomēr jāatzīst, ka 2005. gads bija pirmais pilnais gads, kad Latvija kā pilntiesīga Eiropas Savienības dalībvalsts ir piedalījies Briseles procesos. Domāju, ka Jūras administrācijas kompetencē esošās nozares intereses esam pārstāvējuši profesionāli, dažreiz pat nācies pārliecināties, ka Eiropā ne vienmēr ir tie gudrākie un profesionālākie speciālisti, reizēm tieši mēs spējam ienest svaigas vēsmas. Ar prieku jāsecina, ka beidzies tas lampu drudzis, kas bija pārņēmis Latvijas, tai skaitā arī jūrniecības nozares, amatpersonas, speciālistus un ierēdņus. Iegūta pieredze, apzināta realitāte un izgaisušas ilūzijas. Paliek ikdienas darbs, kas, ja tā var teikt, iegājis normālās sliedēs," stāsta Jūras administrācijas direktors **Ansis Zeltiņš**.*

– Daudz bija jādara likumdošanas sakārtošanas jomā, jo daudzi Satiksmes ministrijas normatīvie akti atbilstoši ES prasībām bija jāpārveido par Ministru kabineta noteikumiem, un Latvijas Jūras administrācija vistiešākajā veidā strādāja pie šo normatīvo aktu sakārtošanas.

Dokumentu sagatavošana un pieņemšana ir birokrātisks process, kas aizņem ļoti daudz laika. Piedevām jūrniecības nozare ir pietiekami specifiska un tehniska, tāpēc ne vienmēr to ir viegli izteikt juridiskajā valodā. Ja grozījumi Drošības likumā vairāk bija juridiskā teorija, tad grozījumi Jūras kodeksā vistiešākajā veidā ir saistīti ar mūsu, te es domāju ne tikai šauri JA, bet arī visu Latviju kopumā, darbu un nākotnes iespējām, jo nosaka to kārtību, kādā tiks reģistrēti kuģi Latvijas Kuģu reģistrā. Strādājot pie izmaiņām Jūras kodeksā, mūsu uzdevums un mērķis bija radīt dokumentu, kas atvieglotu kuģu reģistrēšanas procedūru, lai esošie un topošie kuģu īpašnieki, kas vēlēties reģistrēt savus kuģus Latvijas Kuģu reģistrā (LKR), nesaskartos ar birokrātiskiem šķēršļiem. Procedūrai jābūt iespējami optimizētai un ērtai, kā arī finansiāli izdevīgai, tomēr saglabājot nacionālā reģistra specifiku, jo nedrīkstam kļūt par tā saukto lēto karogu vai atklāto reģistru. Būtiskākās izmaiņas, kas jau otrajā lasījumā izgājušas Saeimas balsojumu, ir tās, ka LKR savus kuģus varēs reģistrēt ne tikai Latvijas pilsoņi vai Latvijā reģistrētas firmas kā kuģu īpašnieki, bet arī ārzemnieki – ar nosacījumu, ka menedžmenta kompānija ir reģistrēta Latvijā. Pavisam cits jautājums, uz kuru pašreiz neviens atbildēt nevar, ir tāds, vai pēc izmaiņām Kodeksā tūlīt būtiski palielināsies Latvijā reģistrēto kuģu skaits. Domāju, ka neatskanēs lielgabala šāviens un brīnumi nav gaidāmi. Bet likumdošana ir sakārtota un iespējas ir radītas, tāpēc šo jautājumu jāskata ilgtermiņā. Cerams, ka jau 2006. gada 1. janvārī izmaiņas Kodeksā iegūs likuma spēku.

Ministru kabinets pieņēma jūrnieku sertifikācijas noteikumus, un tas, nenoliedzami, atvieglos Jūrnieku reģistra darbu. Cerams, ka pēc jūrnieku sertifikāci-



jas noteikumu stāšanās spēkā beigsies tās spekulācijas, sūdzības un pat apmelojumi, kas pēdējā laikā apgrūtināja normālu darbu.

Projorjām aktuāla JA ir paaudžu maiņa, un šis jautājums kļūst arvien aktuālāks, tāpēc dažās pozīcijās meklējam cilvēkus ar domu, ka sūtīsim tos mācīties. Taču jābūt godīgiem un jāatzīst, ka Latvijā nav īpaši lielu cilvēku resursu, tāpēc izvēle ir salīdzinoši ierobežota, vēl jo vairāk ņemot vērā, ka zināma sabiedrības daļa nav noskaņota apgrūtināt sevi ar mācībām. Tie, kuri vēlas mācīties, to jau dara un savu specialitāti ir izvēlējušies.

Ja domājam par krasta speciālistu, tai skaitā arī JA speciālistu, atalgojumu, tūlīt jāsaprot, ka ne vienmēr vietā ir jautājums, vai krasta speciālistu algas var konkurēt ar jūrnieku algām. Tie nebūt nav salīdzināmi lielumi, un ne jau vienmēr viss, ko iegūst vieni vai otri, ir izsakāms tikai naudas izteiksmē. JA vadība cītīgi seko inflācijai un izdara secinājumus, tāpēc JA speciālistu algas arī attiecīgi palielinās, protams, ne jau vienmēr tik daudz, lai visi administrācijas darbinieki būtu simtprocentīgi apmierināti.

Kuģošanas politika – kur un kāda?

Ir daudzas lietas, kas Eiropā ir, bet Latvijā nav, un viena no tādām lietām ir jūrniecības politika. Pēc Eiropas Savienības paplašināšanas noris darbs pie jaunas kuģošanas politikas izstrādes, un arī no Latvijas tiek prasīta noteikta nostāja, bet

kā lai to pauž, ja Latvijā pēc neatkarības atgūšanas šāda politika nav bijusi? Ir

sludinātas valdības deklarācijas, pieņemti dažādi dokumenti, bet tiem

visiem bijis īss mūžs – šodien tas ir svarīgi, bet rīt aktuāls kļūst pavisam

kas cits. Tā nav valsts nozares politika, jo politikai jābūt visaptverošai.

Zināmas izmaiņas ieviesīs satiksmes ministrs Ainārs

Šlesers, kurš vispirms jau Satiksmes ministrijas

līmenī aktualizējis nozares attīstības

jautājumu. Ir izveidots dokuments

“Satiksmes ministrijas darbības stratēģija līdz 2013. gadam”,

kurā ir arī jūrniecības sadaļa. Vispirms šis

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Pirmais kuģis, ko Latvija pārbaudīja Parīzes memoranda dalībvalsts statusā.

dokuments jāakceptē Ministru kabinetā. Protams, pagaidām neviens nevar paredzēt, kā šis dokuments darbosies un ietekmēs ar jūrniecību saistītās lietas, bet droši var apgalvot, ka tieši šis ir pareizais ceļš, kas ejams, lai sakārtotu nozari. Daudz ir runāts par to, ka ostas, kuģniecība, Jūras administrācija, stividori, aģenti, un tā šo uzskaitījumu varētu turpināt vēl un vēl, katrs aizstāv savas intereses un *bīda* savus jautājumus. Un viss it kā notiek valsts interesēs un nozares attīstības vārdā. Taču aizvadītajos piecpadsmit gados katrs ir braucis savā virzienā un nekāda vienota politika nav bijusi. Līdz šim tā arī nezinām, kādā virzienā, piemēram, jūrniecības nozarei vajadzētu attīstīties. Esam pieņēmuši, ka tas, ko darām, ir pareizi un valstiski. Bet varbūt tā nemaz nav? Kā piemēru varam minēt tos pašus obligātos loču pakalpojumus, kurus Eiropa Baltijas jūrā tā vēlas uzspiest. Skaidrs, ka arī tās ir intereses, ko kāds vēlas *dabūt cauri*, bet nevajag naivi domāt, ka kāda Eiropa nāks un aizstāvēs mūsu intereses un cīnīsies par mūsu vajadzībām. Vēl jo vairāk, ja mēs paši nezinām, ko vēlamies. Kaut vai mūsu ostas – ko tad mēs gribam, kas lai šajās ostās notiktu? Lai nāk visu veidu kravas? Varbūt. Bet, iespējams, ka nepieciešama specializācija. Varbūt vēl kāds vēlas, lai ostās ligzdo tikai putni.

Jūras administrācija savas kompetences līmenī spriež par to, kā piesaistīt un reģistrēt iespējami vairāk kuģu Latvijas Kuģu reģistrā un kā izveidot jūrniecības izglītības sistēmu, lai palielinātu jūrnieku skaitu, jo pasaulē šīs profesijas



speciālisti ir deficīts. Bet varbūt Latvijai tas nemaz nav vajadzīgs, varbūt lieki tiek tērēti līdzekļi, laiks un enerģija pilnīgi bezcerīgā pasākumā?

Atbilžu uz šiem jautājumiem joprojām nav!

ISPS kodekss palīdz sakārtot sistēmu

Osta ir dzīvs mehānisms, un kā jau katram dzīvam mehānismam tai ir stiprās un vājās vietas. Būtu maldīgi domāt, ka pilnīgi visu, ko ieved ostā un izved no ostas, var izkontrolēt. Ja tiktu izvirzīts šāds uzdevums, tad darbs ostā būtu paralizēts, tāpēc ikviena kontrole tiek balstīta uz zināmu sistēmu un informāciju.

Patiesībā jau nav nekādu būtisku pārmaiņu, kas būtu notikušas pēc ISPS kodeksa ieviešanas, taču ISPS kodekss ir viens no instrumentiem, kas palīdz sakārtot ostu apsardzes un kontroles sistēmu. Piemēram, Rīgas brīvoostā tiek sakārtoti jautājumi, lai varētu ieviest vienotu caurlaides apliecību. Tāpat veidojas jauna sistēma, kas pašiem ostiniekam rada sapratni par drošības jautājumiem.

Visi ostu termināli nav vienādi vērtējami. Tieši tāpat kā no terminālu puses nav vienādas attieksmes pret drošības kodeksa prasībām, arī apsardzes firmas ir dažādas un tikpat atšķirīga ir to attieksme pret darbu.

Darbu pie ISPS kodeksa varētu nosacīti iedalīt vairākos posmos. Pirmais posms bija terminālu iesniegto drošības plānu izvērtēšana un, ja tie atbilda noteiktiem standartiem, to apstiprināšana. Otrais posms uzlika par pienākumu pārliecināties, vai tas, kas rakstīts uz papīra, reāli darbojas standartiem atbilstošā kvalitātē.

Tālāk nāk periodiskās pārbaudes (un nevar teikt, ka tās notiktu reti), lai pārliecinātos, ka sistēma ne tikai ir izveidota un ieviesta standartiem atbilstošā kvalitātē, bet arī tiek uzturēta un darbojas sistemātiski. Ja konstatē, ka sistēma īsti nedarbojas, tad tiek pieņemts lēmums par termināla neatbilstību ISPS drošības kodeksam. Termināli to uztver līdzīgi kā nāves spriedumu, bet faktiski jau tas nozīmē tikai to, ka ir lietas, kas nedarbojas atbilstoši pašu izstrādātajā plānā ierakstītajam, tāpēc nepilnības gluži vienkārši ir jānovērš. Ja pārkāpumi ir nopietni, bet netiek veikts pienācīgs darbs, lai tos novērstu, sertifikāts tiek anulēts. Pašlaik var teikt, ka lielākās nepilnības ir caurlaides režīmā, šo pārbauzu norisē.

Ir arī citi vājie punkti, piemēram, kokmateriālu novietošana mazaizjās ostās, bet tiem ir izskaidrojami iemesli, šai gadījumā ierobežotie kravas laukumi. Tomēr prasības ir prasības, un, plānojot turpmāko kravu izvietošanas stratēģiju, jāņem vērā arī ISPS drošības kodeksa prasības.

Un visiem jāatceras, ka ostu atbilstību ISPS drošības kodeksa prasībām pārbaudīs arī Eiropas eksperti un dažās Eiropas ostās šīs pārbaudes jau ir sāktas. Eiropa ir paziņojusi, ka pārbauzu plāns netiks publiskots, tomēr informācijai par gaidāmo pārbaudi jābūt sešas nedēļas pirms ekspertu ierašanās. Lielu interesi par ISPS drošības kodeksa darbību ir izrādījuši ASV eksperti.



Problēmas vienas, risinājumi atšķirīgi

Palūkojoties 2006. gada kalendārā, varu teikt, ka pārsteigumiem jūrniecības nozarē nevajadzētu būt.

Ja runājam par JA darbu nākamajā gadā, domāju, ka lielas pūles veltīsim birokrātijas mazināšanai, lai pakalpojums, ko sniedz JA, kļūtu pieejamāks, saprotamāks, lai komunikācija kļūtu ātrāka un ērtāka, bet informācijas aprīte produktīvāka.

Eiropā iezīmējušās lielas stratēģiskas problēmas, bet pašlaik vēl nevar paredzēt, kādu virzību šo jautājumu risināšana iegūs. Visaugstākajā līmenī Eiropā ir pacelts jūrnieku izglītības un darba tirgus jautājums, par ko viedoklis vairākumam valstu ir vienāds, bet problēmas risinājums katrai jāmeklē pašai. Protams, situācija jūrniecības izglītībā, piemēram, Latvijā un Nīderlandē ir atšķirīga, tāpēc nav iespējams problēmu šajās valstīs risināt ar vieniem un tiem pašiem paņēmieniem. Bet kopīgais ES viedoklis ir tāds, ka jūrnieka profesija ir jāpopularizē, citādi ES valstis var nonākt situācijā, ka šīs profesijas speciālistu pietrūks ne tikai valsts sektorā, bet arī privātajā biznesā.

Eiropā iezīmējusies tendence integrēt Parīzes memorandu, lai tas nedarbotos kā neatkarīgu valstu institūcija, bet būtu pakļauts Eiropas Komisijai. Tas skaidrojams ar ES vēlēšanos palielināt politisko varu, nododot lielākas pilnvaras un izlemšanas iespējas EK un samazinot katras atsevišķas ES dalībvalsts ietekmi jautājumu risināšanā. Šāda ES politika nav tikai jūrniecības nozarē, tā skar praktiski visas tautsaimniecības nozares. Īsi raksturojot situāciju, var teikt – tāda ir politika. ■

2005. gadā Latvija pievienojusies 54 starptautiskajām konvencijām.

No tām 2005. gadā 4 konvencijām:

1974. gada 1. novembra IMO Starptautiskās konvencijas par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras 1978. gada protokols (Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974. Pievienošanās datums 17.03.2005, tulkota.

2001.gada 23.marta Starptautiskā konvencija par civilo atbildību par bunkera degvielas piesārņojuma radīto kaitējumu (BUNKER). Likums pieņemts 03.03.2005, tulkota.



Kuģu un ostu aizsardzības inspekcijas 2005. gada statistika

Pasākums	Skaitis
Veikts ostu un ostu iekārtu aizsardzības sistēmu novērtējums	6
Veiktas pārbaudes ostu iekārtās, t.sk.:	98
ostu un ostu iekārtu sākotnējās pārbaudes	8
ostu iekārtu atjaunojošās pārbaudes	27
ostu iekārtu starposmu pārbaudes	23
ostu iekārtu atkārtotās pārbaudes	30
ostu iekārtu ārkārtas pārbaudes	10
Izsniegti ostu iekārtu atbilstības apstiprinājumi ostām un ostu iekārtām	23
Apstiprināti kuģu aizsardzības plāni Latvijas kuģiem	10
Veiktas pārbaudes Latvijas kuģiem, t.sk.:	17
kuģu aizsardzības sistēmas sākotnējās pārbaudes Latvijas kuģiem	11
kuģu aizsardzības sistēmas atkārtotās pārbaudes Latvijas kuģiem	5
kuģu aizsardzības sistēmas atjaunojošās pārbaudes Latvijas kuģiem	1
Izsniegti starptautiskie kuģu aizsardzības pagaidu sertifikāti	2
Izsniegti starptautiskie kuģu aizsardzības sertifikāti	11

1970.gada Konvencija par apkalpes telpām (papildus noteikumi) (Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970) Izskatīts Saeimas prezidijā 08.07.2005, tulkota.

1996.gada Konvencija par jūrnieku darba laiku un kuģu apkalpes komplektēšanu (Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996). Izskatīts Saeimas prezidijā 08.07.2005, tulkota.

Notiek Eiropas Savienības normatīvo aktu (acquis) transponēšanas process nacionālajā likumdošanā. Kā Latvijas prioritāte jūrlietu jomā ir noteikta kuģošānas drošības un jūras vides aizsardzības kontroles efektivitātes uzlabošana Latvijā, ieskaitot administratīvās kapacitātes palielināšanu jūrlietu pārvaldē atbilstoši Eiropas Savienības rekomendācijām.



Ostu iekārtu drošību apdraud personāla bezatbildība

Kādā no Latvijas mazajām ostām netiek ievērotas Starptautiskā kuģu un ostu iekārtu aizsardzības (ISPS) kodeksa prasības. Veicot atkārtotu pārbaudi, to konstatēja Latvijas Jūras administrācijas Kuģu un ostu aizsardzības inspekcijas (KOAI) inspektori.

Piemēram, ostas iekārtā strādājošie cilvēki nepārbauda kokvedēju mašīnas, kas iebrauc termināla teritorijā ar kokmateriālu kravu, paļaujoties uz to, ka šīs mašīnas tiek pārbaudītas, iebraucot ostas teritorijā. Šāda rīcība neatbilst ostas iekārtas aizsardzības plānam un ir uzskatāma par nopietnu pārkāpumu. Citā tās pašas ostas terminālā dežurants pat īsti nebija lietas kursā par saviem pienākumiem, aizbildinoties, ka „instrukcijas atrodas Rīgā”.

KOAI inspektors Harijs Arnicāns uzsver, ka šādi pārkāpumi ir visbiežāk sastopamie, bet visa izstrādātā aizsardzības sistēma nevar darboties, ja ostu iekārtu darbinieki nepilda vai pat nezina viņiem uzticētos pienākumus.

KOAI Latvijas Jūras administrācijā darbojas kopš 2003. gada 30. oktobra. Nepilnu divu gadu laikā KOAI inspektori ir apsekojuši 83 ostu iekārtas (terminālus), par prasībām atbilstošām ir atzītas 56.

ISPS kodeksa prasību ieviešana ostās notiek pēc noteiktas sistēmas. Vispirms KOAI novērtē situāciju, analizē aizsargātības līmeni, sagatavo rekomendācijas. Pēc tam ostas iekārtas atbildīgās amatpersonas izstrādā aizsardzības plānu, ņemot vērā situācijas novērtējumā iekļauto informāciju un rekomendācijas, kā arī Latvijas Jūras administrācijas, valsts drošības iestāžu un Starptautiskās Jūras organizācijas rekomendācijas un prasības. Plānu sagatavošanai var pieaicināt Jūras administrācijas pilnvaroto aizsardzības organizāciju speciālistus. Pašlaik pilnvarotas šai darbībai ir astoņas organizācijas:

1. „Group 4 Falck Maritime Safety & Security” (Dānija);
2. AS “Falck Apsargs” (Latvija);
3. „BLG Consult GmbH” (Vācija);
4. „ARMSTRONG” (Latvija);
5. „Cap Gemini Ernst & Young” (Zviedrija);
6. SIA “BST” (Latvija);
7. SIA “EVORS” (Latvija);
8. “Detektīvu un apsardzes komerciālā aģentūra” (DAKA) (Latvija).



Sagatavoto plānu apstiprina Jūras administrācija, pēc tam tiek ieviesti plānā paredzētie aizsardzības pasākumi.

KOAI inspektori novērtē ieviesto pasākumu atbilstību plānam, un, ja viss atbilst prasībām, ostas iekārta saņem atbilstības apstiprinājumu.

Informācijas sākumā minētajām ostas iekārtām aizsardzības apstiprinājumi netiks izsniegti, informē H. Arnicāns.

ES direktīvas "Par ostu aizsardzības stiprināšanu" projekts paredz 18 mēnešu laikā ieviest pasākumus aizsardzībai pret terorismu visās ostās. Līdz šim aizsardzības pasākumu sistēma tika piemērota katrai ostas iekārtai (terminālam), nevis visai ostai kopumā.

Saskaņā ar direktīvas projektu kompetentajai organizācijai – Latvijā tā ir Latvijas Jūras administrācija – jānosaka ostas aizsardzības robežas. Ostu aizsardzības robežas var atšķirties no reālajām ostu robežām – tās var būt gan lielākas, gan mazākas. Ostu teritorijām aizsardzības robežu ietvaros jāsaprot vienots aizsardzības plāns, jāieceļ ostas aizsardzības virsnieks un jāievieš plānā paredzētās procedūras.

Taču jau tagad ostu pārvaldes ir ieinteresētas, lai ostas iekārtas atbilstu ISPS kodeksa prasībām, jo pastāv iespēja, ka uz termināliem, kam nav sagatavoti, apstiprināti un realizēti aizsardzības plāni, kuģus var nenovirzīt. Ja kuģis, kas sertificēts kā aizsardzības noteikumiem atbilstošs, piestāj pie nesertificēta termināla, kuģim nepieciešams veikt papildu aizsardzības pasākumus, kas, protams, tam nav izdevīgi. ■

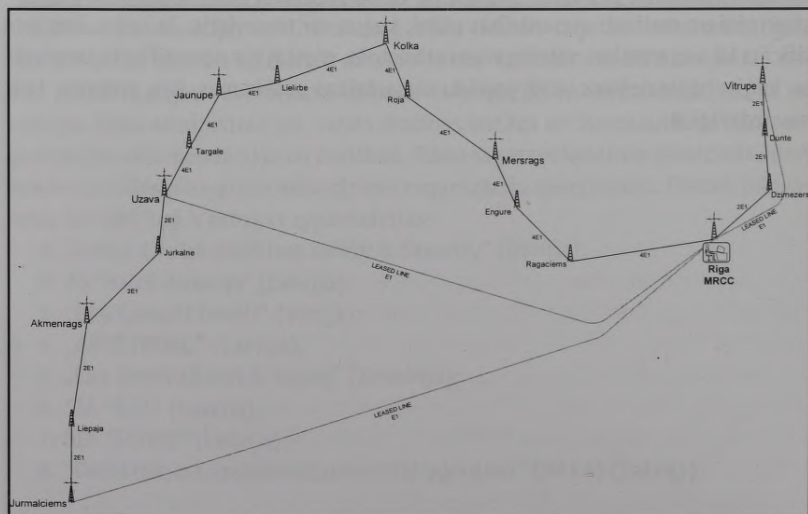


Sāk darboties Baltijas automātiskā jūras transporta identifikācijas sistēma (AIS)

Jūlija sākumā Helsinku komisija oficiāli atklāja automātisko identifikācijas sistēmu (AIS) Baltijas jūras transporta novērojumiem. Tā ir VHF radio bāzēta automātiska sistēma, kas ļauj noteikt ikviena Baltijas jūrā esoša kuģa ar masu virs 300 tonnām nosaukumu, atrašanās vietu, kursu, ātrumu, iegrimi un kravu, kā arī uzrāda visus pieejamos datus par visa reģiona fona karti.

„Sistēma pilnībā sāk darboties un nosedz visu Baltijas jūru un Norvēģiju,” saka HELCOM izpildsekretāre Anne Kristīne Brusendorfa (*Anne Christine Brusendorff*). „Tā ievērojami samazinās negadījumu risku un atvieglos lēmumu pieņemšanu par jauniem pasākumiem kuģošanas drošības uzlabošanai Baltijas jūrā.”

AIS sastāv no visās Baltijas jūras piekrastes valstīs izvietotām sauszemes stacijām, kuras saņem informāciju no kuģiem, kas šķērso teritoriālos ūdeņos, kā arī no tā saucamā „HELCOM servera”, kas apkopo visus pieejamos datus un sniedz visaptverošu informāciju HELCOM dalībvalstu kompetentajām iestādēm par kuģu satiksmi Baltijas jūrā reālā laikā. Kuģu atrašanās vieta tiek precizēta ik pēc 6 minūtēm.



Bez informācijas sniegšanas piekrastes stacijām AIS arī dod iespēju kuģiem uztvert un identificēt citam citu. AIS ziņojumi satur informāciju par kuģa identitāti, atrašanās vietu, kursu un daudz citu datu.

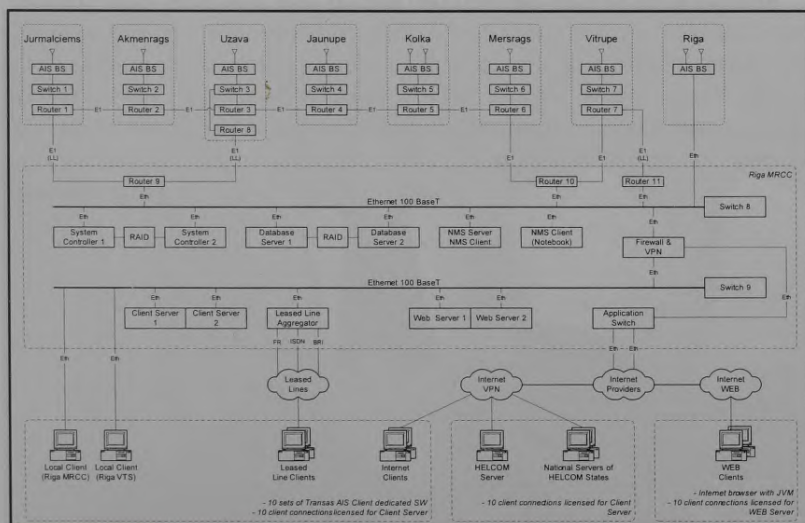
Piekrastes staciju tīkla primārais uzdevums ir nodrošināt kompetentās iestādes ar monitoringa līdzekli uzraudzības, statistikas, riska analīzes, meklēšanas un glābšanas (SAR), ostas valsts kontroles, drošības un citu uzdevumu veikšanai, lai nodrošinātu intensīvās kuģu satiksmes drošību Baltijas jūrā.

Pateicoties HELCOM AIS tīklam, būs iespējams ne vien novērot kuģu satiksmi, bet arī pilnveidot statistiku par kuģošanas raksturu un apmēriem, kā arī par Baltijas jūrā transportēto kravu apjomiem. Tas būs pamats turpmākajiem riska novērtējumiem un papildu pasākumu nepieciešamības identificēšanai.

„Automātiskās identifikācijas sistēmas AIS ieviešana bija izaicinājums un nepieciešams uzdevums visām dalībvalstīm, bet mēs spējam nodrošināt, ka sistēma sāk darbību 2005. gada 1. jūlijā, kā noteikts Kopenhāgenas deklarācijā,” teica Benijs Petersons (*Benny Pettersson*), AIS ekspertu darba grupas vadītājs.

Lēmumu par nepieciešamību izveidot krastā izvietotu kuģu monitoringa sistēmu, kas izmantotu AIS signālus, pieņēma HELCOM ministru ārkārtas sanāksme 2001. gadā Kopenhāgenā, kas sekoja vienai no nopietnākajām nesenažām naftas noplūdes avārijām Baltijas jūrā, kad 2001. gada 29. martā Dānijas un Vācijas jūras robežas tuvumā, divkorpusu tankkuģim „Baltic Carrier” saduroties ar kravas kuģi „Tern”, jūrā izplūda 2700 tonnu smagās frakcijas degvielas, kuras ievērojama daļa sasniedza Dānijas piekrasti.

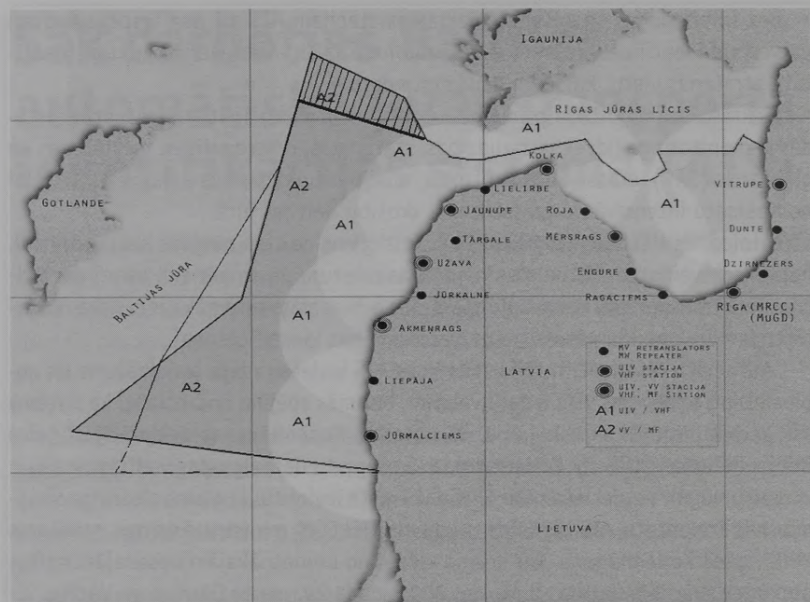
Šī sistēma īsteno Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) prasību kuģiem būt aprīkoti ar AIS. Kopā ar sauszemes staciju izveidošanu, kuras var uztvert AIS



LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



Jūras administrācija



datus, Baltijas jūras valstis tagad spēj apkopot informāciju par kuģu satiksmi Baltijas jūrā. Šis HELCOM darbs dos nozīmīgu ieguldījumu arī Eiropas līmenī ES direktīvas par satiksmes monitoringu un informāciju izpildē, saskaņā ar kuru AIS apmaiņas sistēmai jābūt ieviesta līdz 2008. gada beigām.

Helsinku komisija (saīsināti HELCOM) Baltijas jūras piekrastes valstu starpvaldību sadarbības ietvaros strādā Baltijas jūras vides aizsardzībai no visa veida piesārņojuma. HELCOM dalībvalstis ir Dānija, Igaunija, Eiropas Ekonomiskā Kopiena, Somija, Vācija, Latvija, Lietuva, Polija, Krievija un Zviedrija. HELCOM ir Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzības konvencijas (plašāk pazīstamas kā Helsinku konvencijas) izpildinstitūcija. ■

Artūrs Brokovskis

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



Latvijā ievieš automātisko identifikācijas sistēmu

Automātiskā identifikācijas sistēma (AIS) ir jauna tehniska sistēma, kas balstīta uz informācijas izplatīšanu ultraīsviļņu diapazonā un dod iespēju veikt kuģu kontroli no krasta stacijām un kuģa komandtiltņa.

Ņemot vērā kuģošanas drošības un jūras vides aizsardzības nodrošinājuma paaugstināšanos Baltijas jūrā, 2001. gada 10. septembrī Kopenhāgenā Baltijas jūras valstu valdību pārstāvji parakstīja HELCOM Kopenhāgenas deklarāciju un pieņēma izmaiņas un papildinājumus HELCOM konvencijā, kas paredzēja:

1. Dalībvalstīm ne vēlāk kā līdz 2005. gada 1. jūlijam izveidot nacionālās kuģu automātiskās identifikācijas krasta sistēmas, kas veiktu kuģu novērošanu Baltijas jūrā un ostās, balstoties uz kuģu AIS darbības signāliem;

2. Izveidot vienotu HELCOM datu bāzes serveri ar pieeju nacionālajām datu bāzēm, kas ļautu saņemt informāciju par kuģiem Baltijas jūrā un pat ārpus tās;

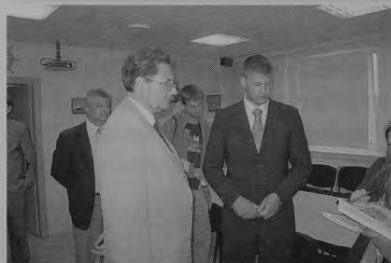
3. Veicināt kuģu kustības statistikas apkopošanu, analīzi un izmantošanu kuģošanas drošības un vides aizsardzības pasākumu realizācijai.

Pamatojoties uz šo deklarāciju, tika izveidota Baltijas jūras valstu Helsinku komisijas ekspertu darba grupa, kas Zviedrijas Jūras administrācijas vadībā 2002. gada 18.–19. februārī sanāca uz pirmo sanākumi un sāka situācijas izpēti vienotas krasta AIS ieviešanai. No Latvijas Jūras administrācijas darba grupā piedalījās Jānis Zlidnis un Armands Murāns, no Rīgas Koordinācijas centra – Vladimirs Sadoha.





JS Krasta apsardzes priekšnieks Hermanis Černovs.



Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Lakševics un JA direktors Ansis Zeltiņš.



Jānis Zlidnis un Artūrs Brokovskis.

Kopš Latvija kļuvusi par Eiropas Savienības dalībvalsti, tai ir saistošas ES direktīvas 2002/59/EC prasības un Eiropas Transporta padomes secinājumi, kas nosaka ieviest AIS.

AIS ieviešana gaita Latvijā

Ievadā minēto iemeslu dēļ AIS ieviešana bija jāsāk ne vēlāk kā 2003. gadā, ieskaitot izpēti, konkursa dokumentācijas izstrādi un konkursa norisi.

Laikā veicinātu tehnisko izpēti un nepieciešamo līdzekļu aprēķinu, Zviedrijas Jūras administrācija (ZJA) piedāvāja piesaistīt ZJA speciālistus un ekspertus, kuriem jau ir pieredze Zviedrijas krasta AIS izveidošanā un ekspluatācijā. Sadarbībā ar LR Finanšu ministriju radās iespēja piesaistīt Zviedrijas Starptautiskās attīstības aģentūras (SIDA) finansiālo palīdzību, un 2003. gada 17. septembrī tika noslēgts līgums starp Latvijas Jūras administrāciju (JA) un ZJA par Latvijas krasta AIS ieviešanas stratēģiju „Tehniski ekonomiskais pamatojums automātiskās identifikācijas sistēmas ieviešanai” (*Feasibility study for automatic identification system implemetation*), pamatojoties uz esošo GMDSS infrastruktūru.

Saskaņā ar noslēgto līgumu no 2003. gada septembra līdz 2004. gada janvārim ZJA eksperti, piedaloties JA un Aizsardzības ministrijas Jūras spēku (JS) speciālistiem, veica situācijas izpēti, kuras rezultāti, apkopoti dokumentā “Feasibility Study for AIS Network in Latvia”, kas kļuva par pamatu tehniskajai specifīkacijai starptautiskajam konkursam. Latvijai AIS krasta





AIS vadības centrs atrodas Kuģu vadības centrā Rīgas ostā.

tīkla izveidošanai tika paredzēts izmantot jau esošo GMDSS infrastruktūru (masus, aparatūras konteinerus un citas iekārtas).

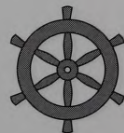
Pamatojoties uz šo dokumentu. Satiksmes ministrijas un Aizsardzības ministrijas izveidotā darba grupa izstrādāja AIS ieviešanas konkursa dokumentāciju, un 2004. gada jūlijā tika izsludināts starptautisks konkurss, kurā piedalījās divas firmas (kompānijas) no Zviedrijas un pa vienai no Dānijas, Norvēģijas un Nīderlandes.

SM un AM izveidotā konkursa komisija par uzvarētāju konkursā par krasta automātiskās identifikācijas sistēmas projekta izstrādi un ieviešanu atzina Zviedrijas kompāniju "Transas Scandinavia AB", un 2004. gada 17. decembrī starp SM un minēto kompāniju tika parakstīts līgums par AIS ieviešanu Latvijā ar izpildes termiņu 2005. gada 1. jūlijs.

Atbilstoši līgumam tika veikti AIS ieviešanas darbi: uzstādītas AIS krasta stacijas Vitrupē, Rīgā un Mērsragā, nosedzot Rīgas jūras līci, un Kolkā, Jaunupē, Užavā, Akmeņragā un Jūrmalcieņā, nosedzot Baltijas jūras Latvijas piekrasti; apmācīti JS Krasta apsardzes dienesta Rīgas koordinācijas centra (MRCC), kā arī Rīgas, Ventspils un Liepājas ostu kapteiņu kuģu satiksmes dienesta speciālisti; pārbaudīta AIS datu apmaiņa ar Igauniju, HELCOM serveri Kopenhāgenā.

2005. gada 14. jūlijā, SM valsts sekretāram V. Legzdīnam un "Transas Scandinavia AB" pārstāvim O. Trjapkinam parakstot Pagaidu pieņemšanas sertifikātu (*Provisional Acceptance Certificate*), noslēdzās gandrīz divus gadus ilgais Latvijas krasta automātiskās identifikācijas sistēmas izveidošanas projekts.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



AIS darbības veids un tās lietotāji

AIS vadības centrs Latvijā ir MRCC, kas nodrošina krasta staciju darbību, starpvalstu informācijas apmaiņu un AIS informācijas pieslēgumu Latvijas lietotājiem. Tiešsaistes datus (*on-line data*) caur MRCC var saņemt Liepājas, Rīgas un Ventspils KSD, SM, AM un JA.

Sistēma ļauj novērot ar AIS aprīkotas kuģus Baltijas jūrā, Dānijas šaurumos un Norvēģijas piekrastē (Norvēģija brīvprātīgi piedalās HELCOM projektā), veikt kuģa meklēšanu pēc tā vārda, izsaukuma signāla, MMSI numura, IMO numura. Balstoties uz kuģa AIS ziņojuma saturu, ir iespējams iegūt informāciju par kuģa galamērķi (ostu), kuģa tipu (pasažieru, kravas kuģis, tankkuģis), kravas veidu (parasta vai bīstamā), kuģa parametrus (garums, platums, iegrime), noteikt kuģa ātrumu, kursu, attālumu un peilējumu līdz izvēlētam punktam vai objektam. Un ļoti svarīgi, ka ar šīs sistēmas palīdzību var nosūtīt izvēlētam kuģim vai kuģu grupai drošības ziņojumus, t.i., navigācijas brīdinājumus, vētras brīdinājumus vai cita veida informāciju.

Pašlaik AIS informācijas galvenie lietotāji ir AM un SM, bet lietotāju loku būs iespējams paplašināt atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem par AIS darbības nodrošinājumu un informācijas apriti, kuri tiks izstrādāti tuvākajā laikā.

Tālākā perspektīvā AIS informācija būs izmantojama Latvijas Jūras transporta informatīvajā sistēmā (*SafeSeaNet*), kura saskaņā ar ES direktīvu 2002/59/EC dalībvalstīm jāizveido līdz 2009. gadam. ■

Artūrs Brokovskis

Jaunākie IMO apkārtraksti

IMO – apkārtraksts par pasažieru evakuācijas analīzi

MSC Circ. 1166 (6/27/05).

IMO – tiek slēgti INMARSAT-E services by Inmarsat Ltd. pakalpojumi

MSC Circ. 1171 (5/23/05).

IMO – kuģi, uz kuriem jābūt neatliekamās palīdzības aptieciņai

MSC Circ. 1172 (5/23/05).

IMO – papildinājumi IAMSAR rokasgrāmatai

MSC Circ. 1173 (5/23/05).

IMO – SOLAS II-2 daļas terminoloģija

MSC Circ. 1169 (6/1/05).



14. starptautiskais jūras negadījumu izmeklētāju forums

14. starptautiskais jūras negadījumu izmeklētāju forums (MAIIF 14) notika no 29. augusta līdz 2. septembrim Vanuatu galvaspilsētā Vilā. Klusā okeāna valstiņa Vanuatu šogad atzīmēja tikai valsts neatkarības 25. gadadienu, bet jau ir ievērojama kā viena no pasaules ietekmīgākajām Atklātā starptautiskā kuģu reģistra valstīm ar 600 kuģiem kuģu reģistrā. Ģeogrāfiski valsts atrodas uz 80 salām Jaunhebridu arhipelāgā 560 jūdžu garumā, un tajā ir 170 000 iedzīvotāju.

Šajā gadskārtējā sesijā piedalījās 53 delegāti (galvenokārt jūras negadījumu izmeklētāji) no 27 valstīm, Mikronēzijas federālajām valstīm un Klusā okeāna kopienas sekretariāta, pavisam pārstāvētot trīs ceturtdaļas pasaules kuģu tonnāžas. Dalībnieku nelielo skaitu ietekmēja attālums un ceļa izdevumi. No Eiropas valstu jūras administrācijām bija pārstāvēta tikai Francija, Latvija, Lielbritānija, Norvēģija, Nīderlande, Somija, Vācija, Zviedrija un arī Krievija (Novorosijskas osta).

Latvijas Jūras administrāciju (JA) pārstāvēja Avāriju izmeklēšanas nodaļas vecākais inspektors kapteinis Staņislavs Čakšs un JA direktora vietnieks kapteinis Artūrs Brokovskis.

Sesiju vadīja MAIIF priekšsēdētājs ASV Krasta apsardzes Jūras izmeklēšanas nodaļas vecākais izmeklētājs Dags Rabe. Forumā darbības praktisko pusi nodrošināja Vanuatu Jūras administrācija (*Vanuatu Maritime Services*), piesaistot 27 sponsorus.



LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



14. starptautiskais jūras negadījumu izmeklētāju forums (MAIIF 14), kurā piedalījās 53 delegāti no 27 valstīm, notika no 29. augusta līdz 2. septembrim Vanuatu galvaspilsētā Vilā.

MAIIF mērķis ir veicināt, attīstīt un stiprināt profesionālās sadarbības attiecības starp nacionālajiem jūras negadījumu un incidentu izmeklētājiem ar nolūku uzlabot un dalīties zināšanās un pieredzē, tātad uzlabot kuģošanas drošību un vides aizsardzību, daloties ar izmeklēšanas procesā iegūto informāciju un attīstot starptautisko sadarbību.

Foruma sesijas darba kārtība bija ļoti plaša, bet galvenais punkts bija priekšlikumu izskatīšana par grozījumiem Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) pieņemtajā Jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanas kodeksā, kuram pašreiz ir rekomendējošs raksturs. MAIIF piedāvā IMO apstiprināt grozījumus kodeksā un pārskatīt tā statusu, pieņemot to kā obligātu dokumentu jūras negadījumu izmeklēšanā, kas vienādotu izmeklēšanas procedūras IMO dalībvalstīs un atvieglotu komunikācijas iespējas starp izmeklēšanas institūcijām. MAIIF arī ir sācis procedūru par konsultatīvas organizācijas statusa piešķiršanu IMO.

Vēl sesijā apsprieda priekšlikumu MAIIF organizācijas statūtiem un piederības (biedra) noteikumiem, sprieda par dažāda veida negadījumiem, to izmeklēšanas gaitu un rezultātiem, par sadarbību vai nesadarbību starp dažādu valstu negadījumu izmeklēšanas institūcijām un par informācijas apmaiņu.

Interesantākās ziņas:

■ Vācijā gadā notikuši 398 jūras negadījumi, par 160 ziņots IMO, negadījumu apraksti parasti tiek publicēti internetā un ir publiski pieejami.

■ Japānā reģistrēti 336 000 zvejas kuģu, 2004. gadā ar tiem notikuši 5569 negadījumi, par 760 pieņemts spriedums. Gada laikā pāri Japānas salām ir brāzušies 10 taifūni, kas ir bijis par iemeslu 268 jūras negadījumiem.

■ Vanuatu ir 600 kuģu, bet nav avārijas izmeklētāju, negadījumu reizēs tiek nolīgti eksperti jeb izmeklēšanas inspektori no dažādām valstīm; ja negadījums noticis Vanuatu ūdeņos, tiek piesaistīti Jaunzēlandes vai Austrālijas izmeklētāji.

■ Somija un Lielbritānija prezentācijās demonstrēja pētījumus par noguruma ietekmi uz kuģa apkalpes sardzes dalībniekiem. Uzskatāmi tika parādīta vecākā stūrmaņa darba analīze, noguruma rašanās un ietekme atkarībā no sardzes ilguma un grafika, sevišķi, kad cilvēks atrodas 6 stundas sardzē un tikai 6 stundas ir atvērta atpūtai (6 on, 6 off).

■ Lielbritānijā tiek gatavota publicēšanai zvejnieku darba drošības rokasgrāmata – "Safety Practice for Fishermen". Iespējams, ka tā nāks klajā jau 2006. gadā.

Ļoti noderīga informācija, protams, tika iegūta arī privātās sarunās.

Secinājumi pēc foruma:

■ Jūrniece mācību iestādēm ir vēlams organizēt jūras negadījumu izmeklēšanas seminārus, jo, kā rāda dzīve, kadeti un jaunieji virsnieki, beidzot jūrskolu, nav pietiekamas informācijas par negadījumu analīzi un profilaksi, tā-





Latvijas Jūras administrāciju forumā pārstāvēja Avāriju izmeklēšanas nodaļas vecākais inspektors kapteinis Staņislavs Čakšs un JA direktora vietnieks kapteinis Artūrs Brokovskis.

tad arī nav zināšanu par negadījumu varbūtību un izvairīšanos no tiem. Šādas informācijas analizē un datu apkopošanā varētu iesaistīt Latvijas Jūras akadēmijas studentus. Darba rezultātus varētu izmantot diplomdarbiem un kursa darbiem. Diplomdarbu tematikā piedāvāju iekļaut tematus par jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanas organizāciju valstī un pasaulē, izskatīt atsevišķus negadījumus un izstrādāt rekomendācijas to profilaksei.

■ Negadījuma izmeklēšanas materiāliem būtu jābūt publiski pieejamiem ieinteresētajām pusēm (personām) un medijiem, ja negadījums nav krimināla rakstura.

■ Nepieciešams papildināt STCW kodeksu par apmācības un diplomēšanas prasībām elektrikiem un elektromehāniķiem, sevišķi nosakot atbilstības līmeni vai ierobežojumus strādāt uz dīzelelektrokuģiem, pasažieru kuģiem un ro-ro pasažieru kuģiem, jo pašreizējās prasības mehāniķiem elektroiekārtu ekspluatācijas nodrošināšanā ir par vājām.

■ Pēc negadījuma izmeklēšanas, bet pirms ziņojuma publicēšanas, būtu jāveic negadījuma iztirzāšana apaļā galda sarunu formā, piedaloties JA vadības, Satiksmes ministrijas, ar negadījumu saistītā kuģa īpašnieka vai menedžmenta par kuģošanas drošības atbildīgajām amatpersonām. Šādu sarunu rezultātā var tikt izstrādāti konkrēti pasākumi un darbības līdzīgu negadījumu novēršanai.

Nākamās gadskārtējās MAIIF sesijas darbu uzņēmās nodrošināt Panamas kanāla administrācija Panamas pilsētā. ■

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Katrs 100. Latvijas iedzīvotājs ir jūrnieks

Pašlaik Latvijā ir vairāk kā 20 000 aktīvo jūrnieku. Tas nozīmē, ka turpat katrs simtais iedzīvotājs ir jūrnieks. 18 600 ir sertificēti tirdzniecības flotes jūrnieki, no tiem 8 200 ir kapteiņi un virsnieki, 10 400 – ierindas jūrnieki. Bez tam ir ap 1500 zvejnieku un tikpat iekšzemes ūdeņu jūrnieku.

Tikai 10% jūrnieku strādā uz Latvijas karoga kuģiem, citi dodas darbā uz ārvalstīm. Eiropas valstīs vidēji 60% reģistrēto jūrnieku ir virsnieki un 40% ierindas jūrnieki, bet Latvijā virsnieki ir mazākumā. Matrožu un motoristu algu līmenis ir daudz zemāks nekā virsniekiem. Kaut arī pēc pašlaik spēkā esošajiem noteikumiem lielākā daļa jūrnieku nemaksā nodokļus Latvijas valstij, viņi tomēr gadā vidēji Latvijā ieved un iztērē ap 200 miljoniem dolāru.

Ierindas jūrniekiem grūtāk atrast darbu – ārvalstu kuģu īpašnieki labprātāk izvēlas lētāku darbaspēku, piemēram, Filipīnu un Krievijas mazkvalificētos jūrniekus. Prognozes liecina, ka tuvāko gadu laikā jūrnieku skaits Latvijā nedaudz samazināsies, taču vairāk būs jūras virsnieku. Kā apgalvo zinātāji, Latvija vienmēr ir bijusi jūras un jūrnieku valsts.■

Jūrnieku Reģistra darbības statistika

	2003.g.	2004.g.	2005.g.
Izdotās jūrnieku grāmatiņas:			
Jūrnieku grāmatiņu skaits	1 659	1 782	2021
Izsniegtie kvalifikācijas sertifikāti:			
Kapteiņi	292	255	249
Stūrmaņi	234	252	334
Kuģu mehāniķi	502	523	556
El. mehāniķi	81	82	66
Ref. mehāniķi	22	45	16
GMDSS, radiotelefonisti	334	411	419
Diplomu apstiprinājumi	868	626	397
Izsniegtās kvalifikācijas apliecības (ierindas jūrnieki un ostu darbinieki):			
Matroži	1231	1229	1049
Motoristi	491	519	447
Kuģu pavāri	82	168	154
Sūkņu mašīnistu, virpotāji	166	233	162
Stjuarti	43	47	39



Loči, VTS operatori	5	2	1
Jūrnieku reģistrā atestētie jūrnieki:			
Kuģu virsnieki	1 003	1 631	1 551
Ierindas jūrnieki	1 435	1 985	1 798
Reģistrētas kursu apliecības:			
Apliecību skaits	15 685	14 426	9 519

VAS "Latvijas Jūras administrācija" Jūrnieku reģistra pakalpojumu tarifi (Ls)

Nr.p.k. Pakalpojums	Cena PVN 18%		Kopā
1. Jūrnieku kompetences novērtēšana			
1.1. STCW konvencionālais sertifikāts/apliecība:			
1.1.1. Kapteinis (kuģa BT>500), vecākais mehāniķis, vecākais kapteiņa palīgs, otrais mehāniķis	51.00	9.18	60.18
1.1.2. Pārējie virsnieki un kapteiņi (kuģa BT<500)	34.00	6.12	40.12
1.1.3. Ierindas jūrnieki	17.00	3.06	20.06
1.1.4. GMDSS operators	17.00	3.06	20.06
1.2. Nekonvencionālais sertifikāts/apliecība:			
1.2.1. Zvejas un iekšējo ūdeņu kuģa kapteinis, stūrmanis, mehāniķis	17.00	3.06	20.06
1.2.2. Visi pārējie virsnieki	34.00	6.12	40.12
1.2.3. Ierindas jūrnieki, zvejas kuģu šķiperi, traļmeistari	13.00	2.34	15.34
2. Jūrnieku grāmatīņas izsniegšana *			
2.1. Jūrniekam	42.50	7.65	50.15
2.2. Praktikantam	4.50	0.81	5.31
3. Sertifikātu un apliecību izsniegšana **			
3.1. Konvencionālais sertifikāts/apliecība			
3.1.1. Kapteinis, vecākais mehāniķis, vecākais kapteiņa palīgs, otrais mehāniķis	19.00	3.42	22.42
3.1.2. Sardzes stūrmanis, sardzes mehāniķis, GMDSS operators	19.00	3.42	22.42
3.1.3. Ierindas jūrnieka apliecība	10.00	1.80	11.80
3.1.4. Sertifikāta atkārtots apstiprinājums	10.00	1.80	11.80
3.2. Nekonvencionālais sertifikāts/apliecība			
3.2.1. Kapteinis, vecākais mehāniķis, vecākais kapteiņa palīgs, otrais mehāniķis (zvejas kuģus ieskaitot) piekrastes kuģošanā	19.00	3.42	22.42
3.2.2. Pārējie virsnieki	19.00	3.42	22.42
3.2.3. Ierindas jūrnieka, zvejas kuģu šķiperi, traļmeistara apliecība	10.00	1.80	11.80
4. Ārvalstu jūrniekiem iesniegtie dokumenti			
4.1. Izziņa par dokumentu iesniegšanu karoga valsts apstiprinājumam	19.00	3.42	22.42



4.2.	Sertifikāta apstiprinājums	28.00	5.04	33.04
5.	Visu veidu kursu apliecību reģistrēšana	1.00	0.18	1.18
6.	Pagaidu atļauju izsniegšana Latvijas virsniekiem	10.00	1.80	11.80
7.	Izziņas izsniegšana	1.00	0.18	1.18
8.	Jūrnieku grāmatīņu reģistrācijas karte /iesniegums (1 komplekts); medicīniskās pārbaudes sertifikātu veidlapas	1.00	0.18	1.18
9.	Aizturēto jūrnieku dokumentu uzglabāšana (1.gads)	4.50	0.81	5.31

* Par steidzamības kārtā izsniegtu dokumentu (līdz 48 h) tiek piemērots dubults tarifs.

** Par steidzamības kārtā izsniegtu dokumentu (līdz 24 h) tiek piemērots dubults tarifs. Studentiem pēc mācību iestādes beigšanas tiek izsniegti sertifikāti ar 50% atlaidi no attiecīgā tarifa. Dokumentu nozaudēšanas un anulēšanas gadījumā jaunu dokumentu izsniedz, piemērojot dubulto tarifu.

Personu iekārtošanai darbā uz kuģiem licencēto komersantu saraksts

Nr.p.k.	Uzņēmuma nosaukums	Juridiskā adrese	Tālr. Nr.
1	Anglo-Eastern (IOM) Limited filiāle Latvijā	Rīga, Citadeles 12	7320969
2	BALTIC KONTOR	Rīga, Mazā Alūksnes 7	7381467
3	Baltijas Internacionālais Marinas Serviss 1	Rīga, Kr.Valdemāra 161-909	7321272
4	CANDINA BALTICA	Rīga, Strēlnieku 19-9	7243306
5	CSM BALTIJA	Rīga, Andrejsala 1	7325007
6	EKOHIDROTEHNIKA un Ko	Rīga, Ludzas 2	7508207
7	EUROSAILOR	Rīga, Andreja Pumpura 6-401	7331503
8	EXPROMO AGENCY	Rīga, Lubānas 78	6549696
9	GGB	Rīga, Kr.Valdemāra 149-309a	7378707
10	Hanza Jūras menedžments	Rīga, Pils 6	7222980
11	Liepājas tirdzniecības un kuģniecības aģentūra	Liepāja, Kungu 21-2	3480440
12	LIVONIA SHIPPING COMPANY	Rīga, Sesku 63-14	7240762
13	LSC Shipmanagement	Rīga, Andrejostas 4a	7020402
14	RUBIN PF	Rīga, Jūrmalas gatve 101-52	9133401
15	SAIME-K	Rīga, Stabu 94	7372708
16	SP MANAGEMENT	Liepāja, Spīdolas 10-24	8871129
17	UNISHIP	Rīga, Dunties 17	7076354
18	VEGA Z	Rīga, Kuģu 11	7614107



Starpniecības pakalpojumiem jūrnieku iekārtošanai darbā uz kuģiem licencēto komersantu saraksts

Nr.p.k.	Uzņēmuma nosaukums	Juridiskā adrese	Tālr. Nr.
1	ALPO	Liepāja, Uliha 57	3480853
2	AKVAŠĪPS	Rīga, Bajāru 59-2c	7804900
3	ALPHA SHIPPING COMPANY	Rīga, Elizabetes 2	7229073
4	ALIOTH	Rīga, M.Rinkas 7-67	9145171
5	BALTIC MARINE FISHING COMPANY	Rīga, Atlantijas 7	7353207
6	Baltic Shipping Agency	Rīga, Kr.Valdemāra 161-905	7326048
7	Baltija & Okeāns	Rīga, Baltāsbaznīcas 52	7353506
8	BMGS	Rīga, Ģertrūdes 33/35	7272717
9	Baltic Shipmanagement Ltd.	Rīga, Dunties 17	7076390
10	BALTIC NAVIGATION	Rīga, Apes 3a	7045760
11	DIENVIDI	Rīga, Puškina 3-33	7204694
12	DOBSONA KUĢNIECĪBAS AĢENTŪRA	Liepāja, Uliha 57	3480853
13	ENTRA AĢENTŪRA	Rīga, Rencēnu 2a	7382738
14	INC SHIPMANAGEMENT RIGA COMPANY LIMITED	Rīga, Ausekļa 14	7326021
15	LAPA Ltd	Rīga, Kr.Valdemāra 33-3a	7332887
16	LAT.B.G.I	Rīga, Kr.Barona 33/35-10	7506310
17	Liepājas jūras birojs	Liepāja, Klaiņpēdas 19/21-504	3428404
18	Oceanwide Baltics	Ventspils, Kuldīgas 53-6	3624529
19	Rīgas kuģniecība	Rīga, Skaistkalnes 15a	7601133
20	Rīgas Transporta Flote	Rīga, Baltāsbaznīcas 52	7353880
21	RSS UN PARTNERI	Jūrmala, Tērbatas 32-75	7324524
22	ROKO SHIPMANAGEMENT	Rīgā, Dunties 34-306	7358745
23	SCANDINAVIAN SHIP SERVICES	Liepāja, Drāšu 5	3426052
24	SeaManShip LTD	Rīga, Brīvības gatve 411-45	7790436
25	ŠULTE GRUPA, KUĢU EKIPĀŽU KOMPLEKTĒŠANAS UN KUĢNIECĪBAS BIROJS	Rīga, Brīvības 103-1	7501360
26	SUNRITA	Rīga, Merķeļa 11-217	7225022
27	SOL S	Rīgas rajons, Mārupes pagasts, Mārupe, Liepkalnu 14	7601701
28	Teekay Shipping (Glasgow) Limited	Rīga, Torņa 4, 2c-102	7508092
29	TESMA CREW MANAGEMENT	Rīgā, Elizabetes 2	7324768
30	UNIKOM RĪGA Ltd	Rīgā, Ganību dambis 19	7316003
31	UNIMARS	Jelgava, Satiksmes 39-27	7076396
32	VSHIPS MARINE SERVICES BALTIC	Rīga, Kārļa Ulmaņa gatve 2	7623623
33	WELL	Rīga, Bezdelīgu 12	7607971

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Eiropas prasības ir saistošas Latvijas jūrniekiem

*“Tam, ka Latvija ir Eiropas Savienības dalībvalsts, ir plusi un ir mīnusi. Kā vairāk – plusu vai mīnusu? Domāju, ka plusu, jo piederība ES liek Latvijai gribot negribot sakārtot valsts sistēmu, tai skaitā arī jūrmiecības nozari visplašākajā nozīmē. Kas attiecas uz jūrniekiem, tad kā mīnusu var minēt problēmas, kas pēc 2004. gada 1. maija saistītas ar jūrnieku darba tirgu, kā arī birokrātiju, kas Eiropā ir nesalīdzināmi lielāka nekā Latvijā. Eiropā risināt pat konkrētus jautājumus nav viegli.” Tā domā Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs **Jāzeprs Spridzāns**, kurš atbilstoši starptautisko jūrmiecības organizāciju un Eiropas Savienības prasībām un standartiem jau trīs gadus strādā pie Latvijas Jūrnieku reģistra sistēmas sakārtošanas.*

Jāzeprs Spridzāns: – Reizēm šķiet, ka Briselē tā pa īstam neviens nekādus jautājumus risināt nemaz nevēlas, tāpēc mums nozīmīgi jautājumi aplūkoti un risināti netiks, ja vien paši nebūsim tik gudri, lai aktualizētu sev svarīgu problēmu, un tik uzstājīgi, lai spētu panākt sev svarīgu jautājumu risināšanu.

Pēc iestāšanās ES mūsu jūrniekus skāra nodarbinātības jautājums. Pamatojoties uz regulu par jūrnieku sociālo aizsardzību, tika reglamentētas darba attiecības, konkrēti – darba samaksa un nodokļi jūrniekiem, kuri strādā uz ES valstu karoga kuģiem. Taču ko mēs varam iesākt un izdarīt Eiropas līmenī, kā aizstāvēt mūsu jūrnieku intereses, ja tepat Latvijā nav sakārtota jūrnieku sociālā aizsardzība. It kā pati sistēma jau ir izveidota, bet reāli Latvijā tā nedarbojas. Bet, ja nedarbojas, tas nozīmē, ka sistēma nav gluži pareizi izveidota, vismaz tai pakāpē, kādā tā ir pašlaik. Tātad spēkā vecā patiesība, ka vispirms jāievieš kārtība pašu mājās un tikai pēc tam var meklēt taisnību pasaulē.

Reālā šīs dienas situācija ir radījusi problēmu, kas nebija aktuāla, kad pastāvēja rēderejas, kuras piederēja senām jūrnieku dzimtām ar stabilām tradīcijām. Tolaik visas jūrmiecības lietas bija ļoti prestižas un jūrnieks bija gluži vai izredzētais. Tagad lielākā pasaules flotes daļa pieder bankām, un tās pēc savas būtības ir ļoti tālas no jūrmiecības un jūrmiecības tradīcijām. Bankām svarīgs ir bizness, un, godīgi sakot, tām ir pilnīgi vienalga, vai tas ir Anglijas karoga kuģis un vai uz tā kuģa strādā angļu vai filipīniešu apkalpe. Svarīgākās ir izmaksas, un tās vienmēr ir jāsamazina, tāpēc jūrnieku darba tirgū arvien izdevīgāk ir nodarbināt trešo valstu jūrniekus. Daudzu kuģu īpašnieku skatījumā ideāla situācija būtu tad, ja darba līgumus par zema līmeņa algām varētu slēgt ar augsta līmeņa speciālistiem. Tā kā apdrošināšanas sektors ir ļoti labi attīstīts, kuģa īpašnieks var mierīgi gulēt pat tad, ja uz viņa kuģa klāja strādā gandrīz tikai filipīnieši. Protams, tiek prasīts arī labs profesionālais līmenis, kuģa īpašnieks vēlas, lai uz kuģa strādātu profesionā-



la apkalpe. Tomēr pirmajā vietā nenoliedzami ir izmaksas, un, lai tās samazinātu, nereti profesionalitāte tiek upurēta. Jūras kravu pārvadājumos bankas vēlas iespējami vairāk nopelnīt, pašā kuģošanas biznesā ieguldot iespējami mazāk līdzekļu, un tas ietekmē jūrnieku darba samaksu. Jābūt reālistiem un jāsaprot, ka šī tendence, kas tik stabili ienākusi kuģošanas biznesā, nekur nepazudīs un mums nāksies ar to samierināties un mācēt pielāgoties apstākļiem. Pagaidām



Jāzepe Sprīdzāns.

nav skaidrības, kā Eiropas līmenī panākt tādu normu ieviešanu, kas veicinātu speciālistu vēlēšanos strādāt jūrā. Pašlaik Anglija ir prezidējošā valsts, un tā kā Anglija ir valsts ar bagātām jūras tradīcijām, tad par vienu no prioritātēm ir pasludināta jūrnieku nodarbinātība, ietverot šajā jautājumā ļoti plašu problēmu spektru – gan jūrnieku izglītību, gan jūrniecības imidžu, gan jūrnieku piesaisti jūrai. Labi jūrniecības speciālisti ir nepieciešami arī krastā, jo ir ļoti daudz krasta organizāciju, kas saistītas ar kuģošanas biznesu, un tiek izvirzīta prasība, lai arī šīs krasta organizācijas pilnībā izprastu kuģošanas nišas. Šis jautājumu kopums ir saistošs visām tām Eiropas valstīm, kas iesaistītas kuģošanas biznesā un uzskata sevi par piederīgām jūrniecībai. Angļi ir izstrādājuši un EK nodevuši apspriešanai dokumentu projektu, kur pamatā atspoguļotas Anglijas kuģošanas biznesa problēmas, piemirstot konsultēties ar citām ES valstīm. Jūrlietu jautājumu apspriešanā Eiropā piedalās pamatā divas valstu grupas: valstis, kurām ir liela flote, un valstis, kurām ir maza flote, bet daudz jūrnieku, un ne vienmēr šo valstu intereses sakrīt. Bet ja jau ES ir valstu kopums, tad problēmas vajadzētu aplūkot Eiropas kontekstā un kopsakarībās. Loģiski būtu, ja Eiropas Savienības valstis vienotos, ka darba tirgū priekšroka ir Savienības valstu jūrniekiem, un tas nebūt nenozīmētu, ka uz Anglijas kuģiem būtu jānodarbina tikai angļu jūrnieki, jo tikpat labi tie varētu būt arī Latvijas vai kādas citas ES valsts jūrnieki. ES vecās valstis ir gana pārtikušas un īsti neko nevēlas sistēmā mainīt, tāpēc jūrniecībā netiek risināti būtiski jautājumi,

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



bet aktivitātes tiek vērstas reklāmas veidošanas, informatīvu materiālu izplatīšanas un vispārīgu jūrniecības jautājumu aprakstīšanas virzienā. Kad Latvija ES līmenī pievērsa uzmanību jūrniecības prestiža pazemināšanās tendencei, atgādinot, ka senāk jūrniecībai bija ļoti augsts prestižs, un aicināja meklēt iemeslus, kāpēc tas ir noticis, atsaucību pievērsties problēmas apzināšanai par labu nosaukt nevarēja. Lai analizētu visas problēmas, kas ietekmējušas jūrniecības nozari un kuģošanas biznesu, ir jāiegulda kolosāls darbs, kurā būtu jāiesaistās Eiropas Komisijai (EK). Taču EK nevēlas nekur iesaistīties, un mēs Eiropas līmenī kaut ko varēsīm panākt vienīgi tad, ja būsīm neatlaidīgi un prasmīgi aktualizēsīm sev svarīgos tematus.

Kā šī uzdevuma realizēšanas mehānismu varam izmantot darba grupas, aktīvi iesaistoties to darbā. Darba grupās ir pārstāvētas arī EK augstākās amatpersonas, kurām tad arī varam darīt zināmu savu viedokli un nostāju. Otrs svarīgs mehānisms ir jauno ES valstu kopīga darbība, jo daudzām valstīm – Latvijai, Lietuvai, Igaunijai, Polijai, vēl arī citām – ir kopīgas problēmas. Diemžēl tālāk par secinājumu *vajadzētu* neizdodas pavisināties. Triju četru valstu grupa jau ir pamanāms spēks, kura aktualizētos jautājumus nostumt malā vairs nav tik viegli. Nevajadzētu būt naiviem, domāt un gaidīt, ka mūsu problēmas Eiropā visiem liksies tik ļoti svarīgas, taču ar kaut ko ir jāsāk. Nevieni cits mūsu problēmas nerisinās kā vien mēs paši, tāpēc Latvijai jābūt aktīvai, un arī tas nav maz, ja no ES panākam izpratni. Protam panākt, lai mūsos ieklausās.

Virsnieku trūkst? Bet varbūt paliek pāri?

Atbildi gaida jautājums: vai jūrnieku darba tirgū trūkst pieprasījuma vai piedāvājuma? Manuprāt, nav pieprasījuma, un šādam viedoklim pievienojās ar mani angļu kolēģi. Ja jau jaunie stūrmaņi, kuri pabeiguši koledžu un ieguvuši diplomu, nevar iekārtoties darbā par stūrmaņiem, bet tiek ņemti darbā par matrožiem, tad nākas domāt, ka pēc stūrmaņiem nav pieprasījuma. Anglijas statistika liecina, ka aptuveni trīsdesmit procenti no studentiem pamet mācības, nepabeidzot studijas koledžā. Uz ko tas norāda? Vispirms jau uz to, ka jaunajam cilvēkam, izšķīroties studēt jūrniecību, interesē darbs jūrā. Saņemot vairāk informācijas ne tikai par jūrnieka profesijas labumiem, bet arī par jūrnieku grūto dzīvi un to, cik sarežģīti būs iekārtoties darbā, jo trešo valstu jūrnieki izspiež Eiropas valstu jūrniekus no darba tirgus, topošie jūrnieki atsakās no savas izvēles un koledžu pamet. Kā mazināt šo tendenci un problēmu risināt? Tikai ES līmenī pieņemot lēmumu, ka šī problēma ir jārisina. Tieši tāpat, kā tas notiek ar lauksaimniecības nozari, kur dotācijās aiziet četrdesmit trīs procenti no ES budžeta. ES varētu stimulēt kuģu īpašnieku, lai tas darbā pirmām kārtām ņem Eiropas valstu jūrniekus. Pašlaik kuģu īpašnieki kā iemeslu, kāpēc priekšroka tiek dota filipīniešiem, min lielās algas, kas jāmaksā Eiropas valstu jūrniekiem. Lai kuģu īpašnieks spētu izturēt konkurenci, pēc zināmu prasību izpildes viņam varētu piešķirt noteiktas atlaides. Piemēram, ja tas ir Eiropas Savienības kuģis un kuģa īpašnieks darbā ņem sešdesmit procentus Eiropas



valstu jūrniekus, tad viņš saņem nodokļu atlaides. Vai arī līdzīgi lauksaimniecības fondam jāveido jūrniecības fonds, no kura varētu dotēt nozari. Viens vai otrs būtu loģisks risinājums un izeja no situācijas, jo nevar taču piespiest, lai kuģu īpašnieks ņemtu darbā tik un tik procentus Eiropas jūrnieku, ja viņam tas ir finansāli neizdevīgi. Lai izvairītos no problēmām, teiksim, angļu kuģis aiziet zem Libērijas karoga, nodokļi arī aiziet uz Libēriju, rezultātā zaudētāja ir Anglija, bet kuģa īpašnieks šādā situācijā nepaliek cietējos.

ITF jau ilgus gadus cīnās par to, lai tiktu pieņemti lēmumi, kas tik viegli neļautu reģistrēt kuģus zem lētajiem karogiem. Nedomāju, ka šādu lēmumu izdosies panākt, jo tas nesaskana ar liberālu tirgus politiku. Latvija Eiropas līmenī ir izteikusi viedokli par atlaižu vai subsīdiju veidošanu, un šim viedoklim pievienojas Lietuva, Igaunija, Polija un Kipra, gandrīz tādu pat pozīciju pauž Eiropas transporta darbinieku federācija, taču tālāk par viedokļa izteikšanu nekas nav pārvirzījies.

Eiropā it kā neviens neapšaubā kuģošanas biznesa un jūrniecības lomu, jo aptuveni 90 procenti no Eiropas Savienības eksporta iet pa jūru, 43 procenti iekšējā tirgus darījumu notiek, izmantojot flotes pakalpojumus. Tātad flotei Eiropai ir ļoti nozīmīga, jo jūras kravu pārvadājumi ieņem svarīgu vietu kopējā kravu pārvadājumu spektrā.

Taču par ko esam pārliecinājušies, kopš esam ES? Nav tādas vienotas Eiropas. Ir valstis, katra ar savām interesēm, un katra mēģina izcīnīt sev vislabākos spēles noteikumus. Tā ir ilūzija, ja kāds domā, ka Eiropā kopā sanāks valstis, lai pēc būtības un sirdsapziņas risinātu kādu svarīgu lietu.

Latvijas jūrnieki kļuvuši labāki

Daudzi ir pārsteigti, ka Latvija jūrnieku skaita ziņā ieņemt trešo ceturto vietu Eiropā. Jāteic, ka daudzās Eiropas valstīs nav tik precīzi izveidotas datu bāzes par jūrniekiem kopumā un aktīvajiem jūrniekiem, kā tas ir Latvijā. Šai ziņā mēs esam lielvalsts, par mums vairāk jūrnieku ir Polijā, iespējams, Grieķijā, bet šajā valstī nav precīzas datu bāzes.

Pēdējā laikā tirgū ienāk kompānijas, kas gatavas piedāvāt jūrniekiem Eiropas valstu algas, lai uz saviem kuģiem nokomplektētu labas apkalpes. 2001. gadā Eiropas Savienībā darba tirgū pietrūka trīspadsmit tūkstoši virsnieku, bet ir aprēķināts, ka 2006. gada beigās virsnieku deficīts ES valstīs sasniegs trīsdesmit sešus tūkstošus. Analizējot datus par Latvijas jūras virsniekiem, nākas secināt, ka lielākā daļā no pašlaik aktīvajiem astoņiem tūkstošiem mūsu jūras virsnieku sasnieguši aptuveni piecdesmit gadu robežu. Vecajās Eiropas valstīs stāvoklis ir vēl bēdīgāks, jo komandējošais sastāvs jau sasniedzis pensijas vecumu un tuvākajā laikā no darba tirgus aizies. Ja darba devējs jaunākajam komandējošajam sastāvam bez problēmām ņem arī filipīniešu zemākos virsniekus, tad augstākajam komandējošajam sastāvam tiek pieprasīti Eiropas valstu virsnieki. Iemesls ir ļoti vienkāršs: svairņa ir kopīga izpratne par lietām un mentalitāte. Arī krasta darbs arvien vairāk pa-



ņem jūrniekus, jo krastā tāpat nepieciešami labi jūrniecības speciālisti ar jūras darba pieredzi. Ir nepieciešami četri gadi jūrā, lai varētu ieņemt kādu amatu krastā, bet, lai būtu labs krasta speciālists, ir vajadzīgi desmit jūrā nostrādāti gadi. Tāpēc tie, kas pašlaik studē kādā no mūsu jūrniecības mācību iestādēm, var būt pārlicināti, ka tuvākajos desmit divdesmit gados viņiem darba netrūks. Savukārt darba apstākļi noteikti uzlabosies, jo jaunā ILO konvencija to pieprasa. Ļoti nopietni tiek skatīts flotes atjaunošanas jautājums, un Eiropas līmenī tas no darba kārtības vairs netiks noņemts. Pašlaik Eiropas jūrnieku darba tirgū ir nesamērīgas proporcijas, kas svaru kausu lielā mērā noliec uz ierindas jūrnieku pusi, radot pārprodukciju, un tajā pašā laikā ļoti pietrūkst jūras virsnieku.

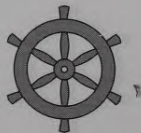
Jāatzīst, ka pusotra gada laikā mūsu jūrnieki ir kļuvuši labāki, tāpēc ka mūsu valstī ir daudz stingrākas prasības, un jūrnieki tās respektē. Cilvēki cenšas papildus apgūt to, ko palaiduši garām vai aizmirsuši. Arī eksāmenu rezultāti liecina, ka zināšanu līmenis kļūst augstāks. Jūrniekam, kurš vēlas atrast darbu starptautiskajā tirgū, stingras prasības izvirza arī kruinga kompānijas.

Pēdējā laikā mūsu jūrnieki ļoti aktīvi cenšas iegūt Latvijas pilsonību, tāpēc ka daudzi ārzemju kuģu īpašnieki pieprasa pilsoņus, lai nebūtu jārisina pārvietošanās problēmas. Īpaši daudz kapteiņu mācās latviešu valodu, lai varētu nokārtot naturalizācijas eksāmenu un iegūt pilsonību.

Taču, lai mainītos ārzemju kuģu īpašnieku attieksme pret Latviju kā bijušo PSRS republiku, ir jāpaiet laikam. Pagaidām par mums pārāk maz zina, tāpēc nevar objektīvi novērtēt, kādu attīstības pakāpi esam sasnieguši. Mums pašiem sevi jāreklamē, lai labās lietas sasniedz dzirdīgas ausis. Protams, tās lietas, kas prasa prāvus naudas ieguldījumus, tik drīz vēl atrisinātas netiks. Tas attiecas uz pasniedzēju atalgojumu, uz tehnisko aprīkojumu. Taču kopumā mūsu pluss ir iespēja piedalīties starptautiskos pasākumos, kur darbs nenotiek tikai sēžu zālē, bet veidojas arī privāti kontakti, paplašinās paziņu loks un to speciālistu skaits, kuri uzzina arī par Latvijas jūrniecības nozares sasniegumiem. Es tādās reizēs aicinu savus ārzemju kolēģus padomāt par mūsu priekšrocībām. Mums ir bagātāka pieredze, jo esam iepazīnuši gan Austrumu, gan Rietumu sistēmu, kas dod lielāku iespēju salīdzināt labo un sliktu, plusus un mīnus, un ārzemju kolēģi atzīst mūsu priekšrocības šajā ziņā. Mums atliek izmatot savas priekšrocības, vien jātiek skaidrībā, kura Latvijas institūcija būs tā, kas paudīs Latvijas nostāju jūrniecības jautājumos.

Līdz šim neesam pratuši izmantot to Eiropas naudu, ko jūrniecības nozare ir varējusi iegūt kā finansējumu dažādu apmācības programmu realizēšanai. Iespējas ir, bet jāmacās šo naudu piesaistīt konkrētiem projektiem. Daudzi atmet ar roku un saka, ka nepatīk rakstīt tos papīrus, bez kuriem projektu realizēt nevar, bet, lai tiktu pie finansējuma, ir taču jāmacās papīrus noformēt.

Secinājums ir ļoti vienkāršs: pašiem vien jāaizstāv savas intereses, jo neviens cits to mūsu vietā nedarīs.■



Jūrnieku darbu reglamentēs vienots dokuments

Vairāk nekā 60 dažādu dokumentu, kas līdz šim reglamentēja jūrnieku darbu, tiek apvienoti vienā konsolidējošā konvencijā. Šo darbu Starptautiskā darba organizācija (ILO) sāka 2001. gadā, šogad konvencijas izstrāde tiks pabeigta. No Latvijas puses konvencijas izstrādāšanā piedalās Latvijas Jūras administrācijas speciālisti.

Konvencijas teksts tapis, trīspusēji vienojoties gandrīz visu pasaules valstu valdību, jūrnieku un kuģu īpašnieku pārstāvjiem, un paredzams, ka to ratificēs lielākā daļa valstu.

„Kopš pagājušā gadsimta sākuma Starptautiskā Darba organizācija bija pieņēmusi lielu skaitu konvenciju, kas noteica minimālās prasības, lai personas varētu strādāt uz kuģa – darba līgumu nosacījumus, prasības attiecībā uz kajītēm, atpūtas un izklaides vietām, uzturu un ēdināšanu, darba aizsardzību, medicīnisko aprūpi, labklājību un sociālo aizsardzību, kā arī šo prasību ieviešanu un izpildes kontroli. Vēlākās konvencijās, ņemot vērā industrijas attīstību, jau tika paredzēti mūsdienu prasībām atbilstoši risinājumi. Tā



JA Jūrnieku reģistra Konvencionālās uzraudzības daļas vecākais inspektors Krišjānis Kiziks.

kā visas valstis nav ratificējušas vienas un tās pašas konvencijas, bet jūrnieki pārsvarā strādā uz ārvalstu karogu kuģiem, tas rada lielus sarežģījumus jūrnieku darba tiesību aizsardzībai visā pasaulē. Lai nodrošinātu efektīvu darba standartu ieviešanu un to izpildes uzraudzību jūrniecības nozarē, ir izstrādāta Konsolidētā jūrniecība darba konvencija, ko paredzēts apstiprināt 2006. gada februāra konferencē Ženēvā,” skaidro Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra Konvencionālās uzraudzības daļas vecākais inspektors Krišjānis Kiziks.

Aprīļa nogalē notika ILO starpsesiju sanāksme, kuras laikā panākta vienošanās par vēl neatrisinātajiem jautājumiem, kas galvenokārt bija saistīti ar konvencijas ieviešanu un tās izpildes uzraudzību, īpašu uzmanību pievēršot ostas valsts kontrolei un jūrnieku sūdzību izskatīšanai. Pašlaik ILO Redakcijas komiteja veic attiecīgus labojumus konvencijas tekstā.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Rudenī konvencijas teksts tiks nosūtīts visu ILO dalībvalstu valdībām, tai skaitā Latvijas valdībai, un sociālajiem partneriem, lai sagatavotos konferencē. Konferencē izskatīs tikai tās rezolūcijas, kuras atbildīs darba kārtībā ietvertajiem jautājumiem un kuras atbalsta vismaz vēl viena valsts.

K. Kiziks uzsver, ka Konsolidētā jūrniecības darba konvencija atšķirībā no līdzšinējiem jūrnieku darbu reglamentējošiem dokumentiem nodrošinās darba ņēmēju un viņu tiesību aizsardzību neatkarīgi no tā, uz kādas valsts karoga kuģa viņi strādā. Tāpat tiks garantēta godīgāka konkurence kuģu īpašnieku vidū, speciāla jūrniecības darba sertifikāta nepieciešamība kuģiem, apjomīgākas inspekcijas ostās un efektīvāka informācijas apmaiņa. Būs noteiktas stingrākas sankcijas jūrnieku darba tiesisko normu neievērošanas gadījumā, atvieglota jūrnieku sūdzību iesniegšanas kārtība un aktīvāka starpvalstu sadarbība to izskatīšanā, kā arī citi pasākumi, kas cels jūrnieku labklājību. ■

Parīzes memoranda valsts statusā Latvijā pārbaudīti 133 kuģi

2005. gada 1. jūlijā Latvija kļuva par pilntiesīgu Parīzes memoranda dalībvalsti. 2005. gadā pārbaudīta 387 kuģu atbilstība starptautisko kuģošanas drošību reglamentējošo aktu prasībām. Rīgas ostā inspektori kontrolējuši 181 ku-

Aizturētie ārzemju kuģi Latvijas ostās 2005. gadā

Aizturēšanas datums un vieta	Kuģa nosaukums/ tips	Bruto nosaukums/ tilpība	IMO numurs/ būves gads	Karogs	Īpašnieks/ operators	Klasifikācijas sabiedrība	Aizturēšanas iemesls	Atbrīvošanas datums
22/03/2005 Liepāja	Sailta sauskravas	1580	8022614 1981	Antigva un Barbuda	Baltec Ltd	Lloyd's Register	Plaisa korpusā. Kreisā sānā priekšgalā vairākas korpusa apšuves platisas	30/03/2005
31/05/2005 Rīga	Pilgrim 2 sauskravas	1551	8811625 1987	Kambodža	Setos-Service Ltd	RMRS	Nav nodrošināta nepārtaukta sardze mašintelpā – uz kuģa tikai viens sardzes mehāniķis	03/06/2005
07/10/2005 Rīga	Linda sauskravas	1069	6715281	Kambodža	Lackner Ventures Ltd	Inclamar	Nedarbojas avārijas navigācijas uguns	11/10/2005
28/10/2005 Rīga	Aras 6 sauskravas	1590	7614654 1978	Gruzija	Skylar Group Ltd.	RMRS	Nedarbojas mašintelpas bilžuķeru līmeņa signalizācija	29/10/2005



Latvijas karoga kuģu ostas valsts pārbaudes ārzemju ostās

Kuģa vārds: IMO Nr.:	PSC pārbaudes datums un vieta	Defektu skaits
BALTIC COURIER 7615036	24-11-2003: Monstera, Sweden	0
	10-10-2003: Belfast, United Kingdom	3
	24-02-2003: Stockholm, Sweden	1
	05-02-2003: Turku, Finland	0
BALTIC KRISTINA 7224459	01-04-2003: Stockholm, Sweden	3
LINDA 6715281	10-12-2003: Vaasa, Finland	0
RODSHER 7523312	20-10-2003: Sundsvall, Sweden	1
	21-08-2003: Rotterdam, The Netherlands	3
SEA FOX 7510676	15-10-2003: Liverpool, United Kingdom	2
VIKA 6873148	13-10-2003: Vastervik, Sweden	1
	18-09-2003: Saint Petersburg, Russia	8

ģi (no tiem 71 jau Parīzes memoranda valsts statusā), Ventspilī pārbaudīti 139 kuģi (45 kopš pievienošanās memorandam), Liepājā – 67 kuģi (17 kopš pievienošanās memorandam).

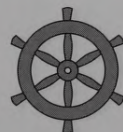
Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs uzsver, ka inspektoru darbs kopš 1. jūlija būtiski nav mainījies, jo arī pirms tam kuģi tika kontrolēti atbilstoši Parīzes memoranda prasībām.

“Tīri emocionālā ziņā strādāt ir vieglāk – kuģu apkalpju attieksme ir daudz atsaucīgāka un pretimnākošāka. Līdz 1. jūlijam, kad mūsu pārbaudes oficiāli netika atzītas Parīzes memoranda valstu ostās, jūrnieki mūsu darbu nereti uztvēra kā lieku laika tērēšanu, jo bija iespējams, ka nākamajā ostā pārbaude tiks veikta vēlreiz,” skaidro A. Ošs.

Inspekcijas vadītājs atzīst, ka pēdējo mēnešu laikā nav novērotas būtiskas izmaiņas pārbaudīto kuģu atbilstībā drošības prasībām. “Mūsu reģionā ļoti reti nenāk patiešām “krimināli” kuģi,” saka A. Ošs.

Šā gada maijā Latvijas Jūras administrācija saņēma Parīzes memoranda valstu apstiprinājumu par pievienošanos, septembra beigās pievienošanos apstiprināja arī LR Ministru kabinets.

Parīzes memorandu 1982. gadā noslēdza vairākas valstis, lai nepieļautu zema standarta kuģu izmantošanu starptautiskajā kuģošanā.■



Grūti mācībās, viegli darbā

Eiropas Savienības Kuģošanas drošības aģentūra (EMSA) ir izstrādājusi apmācības projektu jaunajām Parīzes memoranda dalībvalstīm, kas vēl tikai plāno vai arī jau ir iestājušās organizācijā. Projekts attiecas uz Latviju, Lietuvu, Igauniju, Maltu un Kīpru. Stāsta JA Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs.

Pirmā mācību nodarbība notika Kīprā. Latvija bija otrā valsts, kur šis projekts tika turpināts, un mācības notika maija beigās. Ideja bija tāda, ka Rīgā ierodas EMSA pārstāvji, kas koordinē šīs mācības kopā ar ekspertiem – pa vienam no Spānijas un Polijas. Eksperti devās līdzī Latvijas Jūras administrācijas Ostas valsts kontroles inspektoriem uz kuģiem, vēroja viņu darbu un dienas otrajā pusē deva savu vērtējumu mūsu inspektoru veikumam, sīki analizējot viņu darbību. Varētu teikt, ka tā bija lieliska pieredzes apmaiņa, kur ārzemju kolēģi dalījās savā pieredzē, bet tās Spānijas un Polijas ekspertiem ir diezgan, jo viņi daudzus gadus ir strādājuši tieši ostas valsts kontroles jomā un ir pazīstami arī kā mācību spēki Parīzes memoranda ietvaros. Vēl pirms šī mācību procesa sākuma, kad notika pasākuma organizēšana, mēs nosūtījām organizatoriem savus jautājumus, kas mūsu inspektoriem ir neskaidri un rodas ikdienas darbā. Par mūsu uzdotajiem jautājumiem eksperti bija sagatavojuši īpašas prezentācijas, lai dalītos pieredzē.

Ja runājam par pašu mācību nedēļu, tad tā izvērtās ļoti intensīva, jo nestrādājām tikai Rīgā, bet braucām arī uz Liepāju un Ventspili, tātad mācībās bija iesaistīti arī tie mūsu inspektori, kuri strādā šajās ostās. Kad bija noslēguma tikšanās, no ekspertiem saņēmām virkni ieteikumu, bet kopumā mūsu inspektoru darbs tika ļoti novērtēts.

Rudenī mācību process varētu turpināties, un viena no tēmām varētu būt par Parīzes memoranda procedūru ievērošanu. Arī jau esošā projekta ietvaros mācības turpināsies un rudenī tās notiks Maltā.

Kā jau minēju, ir jautājumi, ar kuriem saskaras mūsu inspektori un kas prasa papildu skaidrojumu. Piemēram, 19. maijā stājās spēkā MARPOL konvencijas 6. pielikums "Par gaisa piesārņojuma ierobežošanu", bet ir vēl daudz neskaidrību un neatbildētu jautājumu, kā veikt pārbaudes šajā jomā. Tā kā 6. pielikums stājās spēkā tikai nepilnu nedēļu pirms mūsu mācībām, arī ārzemju kolēģiem pašiem vēl bija daudz neskaidru jautājumu. Patī kuģu sertifikācija saistībā ar šo pielikumu ir visai izstiepts jēdziens, taču 6. pielikums ir viens no kuģu pārbaudes punktiem, tāpēc katra informācija un pieredzes apmaiņa mūsu inspektoriem ir ļoti noderīga. Tā notiek ar daudziem normatīvajiem dokumentiem, likumiem un regulām, kas uz papīra šķiet gludas, bet, sākot tās ieviest praksē, tiek konstatēti daudzi negludumi.

Ir Parīzes memoranda instrukcijas, kas pa punktiem nosaka, kā veicamas pārbaudes, bet jautājumi jau rodas un radīsies.



Latvija kļuvusi par Parīzes memoranda dalībvalsti

Latvijas Jūras administrācija ir saņēmusi apliecinājumu, ka no 1. jūlija Latvija ir pilntiesīga Parīzes memoranda dalībvalsts. Pievienošanās memorandam paver daudz plašākas iespējas ārvalstu kuģu drošības kontrolei Latvijas ostās.

Memorandam pievienojušos valstu ostās veiktās kuģu kontroles rezultāti tiek ievietoti īpašā datu bāzē. Ienākot kuģim kādā no dalībvalstu ostām, tiek pārbaudīta gan šī kuģa atbilstība kuģošanas drošības, gan vides aizsardzības prasībām.

„Kļūstot par Parīzes memoranda dalībvalsti, mūsu inspekcijas veiktajām pārbaudēm būs pavisam cits svars. Par mūsu konstatētajiem trūkumiem tūlīt tiks informēti arī pārējo valstu atbildīgie kontroles dienesti,” uzsver Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs.

Parīzes memorands tika pieņemts 1982. gadā. Atsevišķas valstis izveidoja šo memorandu, lai nepieļautu zema standarta kuģu izmantošanu starptautiskajā kuģošanā. Pašlaik Parīzes memoranda dalībvalstu skaits ir ievērojami pieaudzis. Līdz ar Latvijas un Igaunijas (kura arī šogad kļūs par dalībvalsti) pievienošanas memorandam dalībvalstu skaits būs sasniedzis 22 valstis (Kanāda, Krievija, Beļģija, Horvātija, Dānija, Somija, Francija, Vācija, Grieķija, Islande, Īrija, Itālija, Nīderlande, Norvēģija, Polija, Portugāle, Slovēnija, Spānija, Zviedrija un Lielbritānija).

Parīzes memorands – vai dzīvosim savādāk nekā līdz šim?

Artūrs Ošs: – Manuprāt, tas, ka Latvija no 1. jūlijā ir Parīzes memoranda pilntiesīga dalībvalsts, uzliek mums papildu atbildību. Ja līdz 1. jūlijam bijām tādā kā mācekļu statusā, tad tagad esam līdzvērtīgi spēles dalībnieki. Iepriekšējā laika posmā mēs veicām ostas valsts kontroles funkciju un mūsu sniegtā informācija tika ievietota datu bāzē, bet šīs ziņas neņēma vērā, veidojot kopējo statistiku par gada laikā veiktajām pārbaudēm. Mūsu pārbaudes gan tika analizētas Parīzes memoranda sekretariātā un Eiropas kuģošanas drošības aģentūrā, bet, kad formēja statistiku, kas tieši nosaka “melnā”, “pelēkā” vai “baltā” saraksta sastādīšanu, mūsu, lietuviešu un igauņu statistika netika ņemta vērā.

Ne vienmēr kuģu īpašnieki un menedžmenta kompānijas ir apmierinātas ar mūsu ostas valsts kontroles darbu, jo nepiekrīt konstatētajiem trūkumiem. Bieži vien nākas skaidrot un pierādīt, kāpēc atzīmēti konkrētie trūkumi. Domāju, ka tagad, kad mūsu darbs ietekmēs kuģošanas biznesu un mūsu sniegtajai statistikai būs lielāks svars, arī pretenziju būs vēl vairāk nekā līdz šim. Tā varētu būt pirmā atšķirība, kas būs raksturīga pēc Latvijas pievienošanās Parīzes memorandam.

Svarīgi, ka tagad mēs varam pilnībā izpildīt Eiropas Savienības direktīvas prasības. Līdz šim bijām visai dīvdomīgā situācijā – valsts nevar pilnībā izpildīt ES direktīvas prasības, jo tā nav Parīzes memoranda dalībvalsts. Tas attiecas uz spe-



ciālām paplašinātām kuģu pārbaudēm. Direktīvā ir noteikts, ka pārbaudei jābūt veiktai Parīzes memoranda telpā, tā kā nebijām memoranda dalībvalsts, mūsu pārbaudes netika ņemtas vērā, līdz ar to kā ES dalībvalsts mēs nevarējām nodrošināt ES direktīvas prasību izpildi. Zināmu neapmierinātību no kuģu īpašnieku puses izsauca tas, ka mūsu Ostas valsts kontrole veica kuģa pārbaudi, bet, ieejot memoranda telpas ostā, pārbaude notika atkārtoti. Likumdošanas pretrunu dēļ bija izveidojies tāds kā apburtais loks, ar ko īsti apmierināts nevarēja būt neviens. Tīri koleģiāli jau Eiropas valstis centās ņemt vērā mūsu darbu, bet juridiski neviens nav tiesīgs neievērot spēkā esošo likumdošanu.

Kādā sarakstā noturēsies Latvija?

Deviņdesmito gadu sākumā "Latvijas kuģniecība" reģistrēja savus kuģus zem citiem karogiem, zem Latvijas karoga palika mazo kompāniju kuģi, kuru īpašniekiem nebija nedz iespēju, nedz vēlēšanās tos pienācīgi uzturēt. Veidojās salīdzinoši dramatiska aizturēto Latvijas karoga kuģu statistika, kas Latviju ierindoja "melnajā" sarakstā.

A. Ošs: – No savas puses ieviesām papildu pārbaudu sistēmu Latvijas karoga kuģiem, daudz strādājām ar kuģu īpašniekiem, un rezultātā 2002. gadā mums izdevās iekļūt "pelēkajā" sarakstā. Lēnām sākām virzīties uz šī saraksta augšgalu un pēc 2004. gada rezultātiem bijām jau pavisam tuvu "baltajam" sarakstam, bet šā gada pirmais pusgads mums nav visai iepriecinošs. Ja par "Sea Fox" avāriju (varat lasīt žurnāla "JV" š. g. 1. (8) nr. materiālu "Sea Fox" sasveras, bet neno-grimst") mums izdevās vienoties ar Anglijas Jūras administrāciju un šis gadījums nav noformēts kā kuģa aizturēšana, kas negatīvi ietekmētu statistiku, tad ir citi gadījumi, kas šo statistiku tomēr sabojās. Ir notikušas visai kuriozas lietas.

Divas reizes šogad ir aizturēti "Irbe rēdereja" piederošais kuģis "Skulte". Pirmā aizturēšana notika janvārī, jo apkalpe nebija gatava inspekcijai: nespēja palaist ugunsdzēsības sūkni un viss uz kuģa nebija sakārtots atbilstoši ISPS prasībām.

Otru šā kuģa aizturēšanu tiešām var saukt par kuriozu. 2003. gadā kuģis tika reģistrēts Latvijas Kuģu reģistrā un atradās Vācijas "Lloyd" uzraudzībā. Pārreģistrācijas brīdī "Skulte" atradās Spānijā, kur pārbaudē piedalījās arī mūsu inspektori. Kuģim viss bija kārtībā. Vācijas "Lloyd" inspektors, kas pārbauda kuģi, šādos gadījumos izsniedz pagaidu apliecību, pēc tam ilgtermiņa apliecību uz pagaidu apliecības pamata jau izsniedz "Lloyd" birojs, kas atrodas Hamburgā. Tur cilvēks, kas noformēja ilgtermiņa apliecību, pieļāva kļūdu – aprikojuma sarakstā neierakstīja dežūrļaivu, bet attiecīgajā ailē ievilkā svītriņu. Protams, dežūrļaiva uz kuģa bija, kas arī bija fiksēts pagaidu sarakstā. Tad nāca ikgadējā apskate, ko arī veica vācu "Lloyd", un nepareizo ierakstu nepamanīja, arī pēc kuģa remonta Rīgā neviens neievēroja, ka dežūrļaiva ir, bet sarakstā tās nav. Tomēr atradās kāds, kas



šim faktam pievērsa uzmanību, un tas bija kuģa intendants, kurš kapteinim teica apmēram tā: kuģa apliecībā tev dežūrļaiva nav minēta, ko tā lieki uz kuģa aizņem vietu! Un dežūrļaivu novāca, kaut gan pēc noteikumiem šādi laivai ir jābūt. Kuriozs un kuģošanas praksē droši vien vēl nebijis gadījums, kad, nenoskaidrojot apstākļus, tiek pieņemts lēmums. Kuģis aizgāja uz Angliju un tur tika aizturēts, jo tam nebija dežūrļaivas. Lūk, arī ieraksts datu bāzē un mīnuss mūsu statistikai.

Negatīvo statistiku papildināja arī kāds neliels sauskavas kuģītis "Vika", kas tikai dažas reizes gadā veic pārvaļījumus. Tas liktenīgi bija sadomājies doties uz Zviedriju un pirms ieiešanas



Artūrs Ošs.

ostā nakts laikā uzsēdās uz akmens. Kompānija ir neliela un trūcīga, tāpēc apkāpe, satraukusies, ka nebūs naudas, ko samaksāt par glābšanas darbiem, nolēma tikt nost no akmeņiem pašu spēkiem un par notikušo nevienam neziņoja. Kamēr viņi tā cīnījās, Zviedrijas Krasta apsardze šos piefiksēja un aizturēja par neziņošanu. Noteikumi paredz, ka par visiem šādiem avārijas gadījumiem ir jāziņo, jo avārijas rezultātā var notikt degvielas noplūde, kas piesārņo apkārtējo vidi. Par laimi kuģim nekādu bojājumu nebija, arī noplūdes nebija, tomēr formalitātes tika kārtotas un, lai gan kuģis tika palaists uz Liepāju, zviedri šo gadījumu noformēja kā aizturēšanu, un tas jau iekļauts datu bāzē.

Šogad pirmajā pusgadā mums ir bijušas divdesmit divas inspekcijas, 2004. gadā visa gada laikā bija 28 pārbaudes. Pieaug inspekciju skaits, nedaudz pieaug arī kuģu skaits, salīdzinoši daudzi kuģi atrodas remontā.

Notiek klasifikācijas sabiedrību auditēšana

Pirmā no klasifikācijas sabiedrībām tiks pārbaudīta "Det Norske Veritas".

Valstīm, kas ir ratificējušas starptautiskās konvencijas, ir jānodrošina šo konvenciju prasību ievērošana un jāraugās, lai visi kuģi būtu atbilstoši sertificēti. Lai izpildītu visas prasības, valsts varētu izveidot tādu administrāciju, kurā darbotos tik spēcīga inspekcija, kas kuģus ne tikai pārbaudītu, bet arī sertificētu. Sertificēšanu var uzticēt arī kādai no klasifikācijas sabiedrībām.

A. Ošs: – Man nav informācijas, kas pasaulē ir kāda administrācija, kas visu darba apjomu veic pati, jo prakse liecina, ka kuģu sertificēšana tomēr tiek deleģēta

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



klasifikācijas sabiedrībām. Taču nedrīkst aizmirst, ka atbildība par visām izsniegtajām apliecībām tomēr gulstas uz karoga valsti, tāpēc, lai viss atbilstu standartiem, ir ES direktīva, kas nosaka, kā notiek sadarbība starp karoga valsti un klasifikācijas sabiedrību, kā tiek slēgti līgumi un kas šajos līgumos jāparedz, kad un kā karoga valstij jāveic klasifikācijas sabiedrību audits.

Pamatojoties uz ES prasībām, noslēdzām jaunus līgumus ar piecām klasifikācijas sabiedrībām, un tā kā ES direktīva paredz, ka mums šajās sabiedrībās pārbaude jāveic reizi divos gados, esam sākuši pārbaudi, kas jāpabeidz līdz gada beigām. Pagaidām pieredzes nav ne mums, ne arī mūsu kolēģiem citās valstīs, tāpēc nākas analizēt situāciju un meklēt pareizākos risinājumus. Pirmo pārbaudām klasifikācijas sabiedrību "Det Norske Veritas", jo tās pārraudzībā ir pasažieru prāmji, kas kursē no Rīgas un Ventspils. Sabiedrības pārbaudi īstenojam trijos posmos: vispirms bijām klāt, kad "Det Norske Veritas" veica pārbaudi pasažieru prāmju me nedzmenta kompānijās, tad strādājām "Det Norske Veritas" birojā, lai pārbaudītu, kā tiek kārtota dokumentācija un ievērota kuģu sertificēšanas procedūra, pievēršot uzmanību tam, kā tiek ievēroti standarti un prasības. Trešajā posmā pārliecināsimies, kā tiek atjaunota pasažieru kuģa drošības apliecība prāmim "Mermaid II", kurš tagad ir remontā Ščecinā. Jūras administrācijas inspektori klātienē vēroja, kā "Det Norske Veritas" speciālisti veic prāmja pārbaudi, kā notiek apliecības sagatavošana. ES direktīva prasa, lai ziņojums par klasifikācijas sabiedrībā veikto pārbaudi tiktu nosūtīts uz Briseli. Jau tagad var teikt, ka kopējais iespaids par klasifikācijas sabiedrību "Det Norske Veritas" ir labs.

Pēc "Det Norske Veritas" kārtā būs Vācijas "Lloyd" klasifikācijas sabiedrībai, kura par neuzmanīgi noformētiem dokumentiem aizrādījumu no mūsu puses jau ir izpelnījusies. Tad tiks pārbaudīta "Bureau Veritas". Šai sabiedrībai esam pieprasījuši kompānijas "Baltic Shipmanagement" ārpuskārtas pārbaudi, jo ar tās me nedzmentā esošajiem kuģiem ir bijušas salīdzinoši nopietnas problēmas. Strādāsim arī ar Krievijas reģistru, tā uzraudzībā ir samērā liela mazo kuģu flote un gada laikā ir sakrājies diezgan daudz jautājumu, uz kuriem kopīgi jāmeklē atbildes. Gada beigās audita sarakstu noslēgs Anglijas "Lloyd's" klasifikācijas sabiedrība.

Vai kāds šķirsies no Latvijas karoga?

Latvijas Jūras administrācija ļoti nopietni seko Latvijā reģistrēto kuģu darbībai, apkopo informāciju, kas, pateicoties labi izveidotajam sakaru tīklam, ir visai plaša. Analizējot pārkāpumus un aizrādījumus, arī kuģu aizturēšanas gadījumus, veidojas Latvijas kuģošanas biznesa kopējā aina. Reizēm dažādu apstākļu sakrītība ne sevišķi labi ietekmē statistiku.

Jau tagad Jūras kodeksā ir ierakstīts: "Kuģu reģistrators anulē visas kuģa apliecības, izņemot tās, kuras apliecina īpašuma tiesības uz kuģi un kuģa apgrūtinājumus, ja: ..konstatē, ka attiecībā uz kuģi netiek ievērotas būtiskas starptau-



tisko normu un Latvijas normatīvo aktu prasības un kuģis faktiski ir zaudējis patieso saikni ar Latvijas valsti..”

A. Ošs: – Es būtu priecīgs, ja par prasību neievērošanu kuģi varētu izslēgt no reģistra. Kaut gan jau tagad Kodekss paredz iespēju izslēgt kuģi no reģistra, tomēr definīcija ir visai nekonkrēta. Ja kuģis tiek aizturēts, tad pats par sevi saprotams, ka starptautiskās normas nav bijušas ievērotas, bet vai tas tūlīt nozīmē, ka kuģis ir zaudējis arī saikni ar Latvijas valsti? Latvijas Kuģu reģistrā pagaidām nav nekādu kuģa vecuma ierobežojumu, bet, piemēram, Malta un Kīpra šāds ierobežojumus ir ieviesušas, jo arī tās vēlas kļūt par Parīzes memoranda dalībvalstīm. Tās ir valstis ar ļoti lielu floti, kuras tikai nesen ir nonākušas starp “melno” un “pelēko” sarakstu. Uz šīm valstīm tika izdarīts liels spiediens, lai tās izkļūtu no “melnā” saraksta, un kā vienu no risinājumiem tās uzvēlējās reģistrā paredzēt ierobežojumus.

Kā jau teicu, Latvijā šādu ierobežojumu nav, un kompānijas, kas uz reģistru nāk ar saviem kuģiem, pārsvarā ir nelielas un ne īpaši bagātas – to īpašumā ir salīdzinoši veci un nelieli kuģi. Kā mums uz šo faktu reaģēt? No vienas puses, protams, kuģošanas kompānijas attīstība notiek pēc jau pazīstamas shēmas – vispirms nopērk vecu, bet diezgan lētu kuģi, ar to strādājot nopelna naudu un iegādājas jaunāku kuģi. No JA inspekcijas viedokļa raugoties, trīsdesmit un vairāk gadus vecs kuģis ir liels drauds un potenciāls aizturēšanas kandidāts. Lai arī cik rūpīgi tiek veiktas kuģa pārbaudes, būt drošs par to, ka kaut kas neatgadīsies, nevar būt neviens. Nereti mūsu inspektori gandrīz nedēļu pavada uz kuģa, lai piespiestu to savest kārtībā. Labi, ja šāds kuģis pirms kuģošanas biznesa uzsākšanas ir kādā no mūsu ostām, kur to pārbauda mūsu inspektori, taču nereti kuģu īpašnieki nopērk kuģi un tūlīt vēlas sākt pārvadājumus, nemaz nepārlicinoties, vai kuģis ir tehniskā kārtībā un atbilst starptautiskajām prasībām. Kompānijas mēdz būt dažādas. Tās, kuras ir saistītas ar kuģošanas biznesu, lieliski apzinās, ko nozīmē piedalīties šajā biznesa. Diemžēl ir arī tādi cilvēki, kas jūrniecības nozarē nonākuši vien tāpēc, ka padzirdējuši, ka arī šeit var diezgan labi nopelnīt, bet par pašu kuģošanu, kuģošanas drošību un kuģošanas biznesu neko nezina. Ir labi, ja šādi ļaudis nolīgst spēcīgu menedžmenta kompāniju, kas visus jautājumus pienācīgi sakārto, bēdīgāk ir tad, ja nevienam netiek prasīts padoms. Šāds biznesmenus ir jāpiespiež ievērot noteikumus.

Taču visiem vajadzētu atcerēties, ka Jūras administrācija ne tikai kontrolē un pārbauda, bet arī palīdz. Vēlos lūgt visiem: ja ārzemju ostās rodas kādas problēmas ar ostas valsts kontroles inspekcijām, zvaniet, sūtiet e-pastu, dodiet ziņu, lai mēs varētu sazināties ar saviem ārzemju kolēģiem, jo ne jau vienmēr kuģu aizturēšana ir neapstrīdama un reizēm var mēģināt kaut ko vērst par labu, protams, tas nenozīmē, ka katru gadījumu var nokārtot, bet mēģināt palīdzēt tomēr varam. ■



Latvijas Kuģu reģistra statistika

	2002.g.	2003.g.	2004.g.	2005.g.
Reģistrēti kuģi	23	24	29	21
<i>(t.sk. uz Berbouta līguma pamata)</i>	3	3	11	-
Reģistrēti būvējamo kuģu korpusi / izslēgti kuģa korpusi	40	13	10 / 8	10
No reģistra izslēgti kuģi	34	31	36	45
Pārreģistrēti kuģi <i>(īpašnieka maiņa)</i>	39	45	57	25
Reģistrētas / dzēstas kuģu un jahtu ķīlas	79/45	111/54	90 /100	55/39
Kuģiem izsniegtas apliecības <i>(t.sk. karoga apliec., īpašuma apliec. un apkalpes minimālā sastāva apliec.)</i>	346	613	361	197
Reģistrētas jahtas	50	83	85	48
No reģistra izslēgtas jahtas	6	5	3	4
Pārreģistrētas jahtas <i>(īpašnieka maiņa)</i>	47	54	17	14
Veiktas apskates un sniegtas konsultācijas jahtu būves vietās	8	8	10	-
Reģistrētas jūras laivas	34	333	755	6
Latvijas Kuģu reģistrā reģistrēti kuģi:	2003.g.	2004.g.	2005.g.	
Kuģu skaits	491	471	447	
Reģistrēto kuģu krāvnese:	2003.g.	2004.g.	2005.g.	
Kuģu krāvnese <i>(tūkst.t)</i>	164,1	440,0	428,3	
Latvijas Kuģu reģistrā reģistrētie kuģi ar bruto tilpumu 100 BT un lielāki <i>(brauc ar Latvijas karogu):</i>				
Kuģa tips	2003.g.	2004.g.	2005.g.	
Kravas kuģi	21	30	30	
Ledlauži	1	1	1	
Palīgflote	79	69	55	
Pasažieru kuģi	7	8	7	
Velkoņi	27	25	27	
Zvejas kuģi	99	91	86	
Latvijas Jahtu reģistrā reģistrētās buru un motorjahtas:				
	2003.g.	2004.g.	2005.g.	
Buru jahtas	202	275	305	
Motorjahtas	228	290	30	



Kuģu reģistrā varēs reģistrēt arī ārvalstu kuģus

2005. gada 24. novembrī Saeimā otrajā lasījumā pieņemtie grozījumi Jūras kodeksā paredz, ka Latvijas Kuģu reģistrā turpmāk varēs reģistrēt arī ārvalsts fiziskai vai juridiskai personai piederošus kuģus.

Tas būs iespējams, ja kuģa tehnisko vai operatīvo vadību uz berbouta līguma vai kuģa menedžmenta līguma pamata veic Latvijā reģistrēta, Starptautiskā drošas pārvaldes kodeksa prasībām atbilstoši sertificēta juridiska persona.

Patlaban spēkā esošā Jūras kodeksa redakcija nosaka, ka Latvijas Kuģu reģistrā var reģistrēt tikai Latvijas īpašniekam piederošus kuģus.

Lai nodrošinātu ārvalstu kuģu reģistrāciju, ar grozījumiem Jūras kodeksā ir papildinātas arī prasības attiecībā uz kuģu reģistrācijas procesu un iesniedzamajiem dokumentiem.

Tāpat Jūras kodekss tiks papildināts, paredzot, ka Ministru kabinets nosaka kārtību, kādā Latvijas Nacionālā kuģu brokeru un aģentu asociācija (NALSA) veic fizisku personu – kuģu aģentu sertifikāciju darbībai attiecīgajās Latvijas ostās.■

Nodota tālāk Kuģu reģistra stafete

Pati unikālākā JA struktūrvienība ir Latvijas Kuģu reģistrs, kas izveidots 1991. gadā un pēc Latvijas Jūras administrācijas nodibināšanas tika iekļauts tās sastāvā. Kuģu reģistram nebija vajadzīga reorganizācija, pārveidošana vai pārprofilēšana, jo tā tiesiskais pamats bija izveidots, principi un darbības mērķi skaidri. Vēl KR iezīmīgs ar to, ka visus šos gadus tam ir bijis viens vienīgs priekšnieks – LKR vadītājs Staņislavs Šmulāns. Nu jau jāteic, bijušais KR vadītājs, jo no 2005. gada 1. marta Staņislavs Šmulāns devies pensijā, vadības stafeti tālāk nodotot R. Vingrim.

S. Šmulāns uzskata, ka neviena sistēma nekad nav līdz galam izveidota un pilnīga, tāpēc arī Kuģu reģistram visus aizvadītos gadus, bet jo īpaši deviņdesmito gadu sākumā, bija nepieciešama liela modrība, lietā vajadzēja likt zināšanas, pieredzi un intuīciju.

Darba pamatā bija starptautiskās konvencijas, kas arī noteica darbību un visu salika pa plauktiņiem. Jaunu velosipēdu nevajadzēja izdomāt, tāds jau bija,

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





SM Jūrniecības departamenta direktors Aigars Krastiņš pasniedz atzinības rakstus Imantam Zemļakovam un Staņislavam Šmulānam.

mums tikai vajadzēja iemācīties ar to pareizi braukt. Un Kuģu reģistra speciālisti ne tikai iemācījās braukt ar velosipēdu, bet, tēlaini sakot, arvien uzlaboja un uzlabo braukšanas tehniku. Dzīve iet uz priekšu, nāk jaunas tehnoloģijas, un jābūt pietiekami kompetentiem speciālistiem, lai tās pārvaldītu. Arī Kuģu reģistrā nāk jauni speciālisti, un viņu izglītības līmenis, protams, ir mūsdienu prasībām atbilstošs. S. Šmulāns atceras sevi un savus kolēģus, kuri izglītību bija ieguvuši PSRS laikos, kad nevien-

nam par sapņos nerādījās, ka nāks citi laiki un cita saimniekošanas sistēma.

Jāskatās uz priekšu

S. Šmulāns: – Viens ir skaidrs, nevar dzīvot vakardienā un tikai ar veco bagāžu, jādzīvo līdz laikam. Nāk jauni dokumenti, jaunas prasības, tāpēc vienmēr jāturas līmenī, bet, lai to spētu, ir jāmacās, jāizurbjas cauri papīru kalniem, jāīkņojas un jā-reagē operatīvi. No vienas puses jau es varētu sēdēt mierīgi – kodekss ir, nolikums ir – un lēnītēm *čūcināt* uz priekšu. Bet tas nav manā dabā, un arī dzīve saka priekšā, ka stāvēt uz vietas nedrīkst. Iesākumā nebija nekā, viena rakstāmmašīna, kam nebija par latviešu šrifta, kuģu statistiku rēķinājām ar kalkulatoru. Bet viss gāja uz priekšu, tagad ir programmas, ir izveidota mājas lapa, ir interneta versija par reģistrētajiem kuģiem, notiek dinamiska informācijas apmaiņa. Nevar stāvēt uz vietas un izlikties par beigtu. Kāds paziņa man jautā, vai es vēl strādāju? Strādāju. Nu tad turpini, kamēr nedzen prom. Mani nedzen, es protos pats, jo uzskatu, ka mans laiks ir pagājis. Protams, pieredze ir uzkrāta, bet jāprot to nodot tālāk. Es pilnīgi droši un ar mierīgu prātu varu aiziet pensijā, jo zinu, ka manam darbam ir turpinātājs, zinošs un jau pieredzējis speciālists, dažos jautājumos, kas saistīti ar jaunākajām starptautiskajām vēsmām, pat zinošāks par mani.

Katram vadītājam jau laikus jādomā, kas paliks viņa vietā. Jaunas asinis ir vajadzīgas, un tiem, kas uzkrājuši pieredzi, ir pienākums palīdzēt jaunajiem. Savukārt jaunajiem vispirms jau ir jāvēlas strādāt un ņemt pretī to, ko mēs spējam dot.■



Staņislavs Šmulāns.



Kuģu reģistrā būtisku pārmaiņu nebūs

No 1991. gada Latvijas Kuģu reģistru vadīja Staņislavs Šmulāns. 2005. gada 1. martā viņš devās pensijā, un par reģistra vadītāju kļuva Raimonds Vingris, kurš 2003. gada 1. jūlijā no "Latvijas kuģniecības" pārgāja strādāt JA Kuģu reģistrā.

Divdesmit gadus nostrādājis jūrā uz "Latvijas kuģniecības" tankkuģiem un 1995. gadā gandrīz vai pārpratuma dēļ iemēģinājis darbu kuģniecības krasta dienestā, Raimonds Vingris sapratis, ka arī te, krastā, var itin labi strādāt. Kad LK sākušies tādi kā juku laiki, no JA direktora vietnieka Artūra Brokovska nācis piedāvājums strādāt Kuģu reģistrā ar perspektīvu kļūt par šā reģistra vadītāju. Tagad, kad priekšnieka amatā nostrādāts gandrīz pusgads, R. Vingris atzīst, ka nekādu pārsteigumu nav un viņš tādus nav arī gaidījis.

R. Vingris: – Jau strādājot "Latvijas kuģniecībā" nodarbojos ar kuģu reģistrēšanas jautājumiem, nereti bija jānāk arī uz Jūras administrāciju kārtot dokumentus, tāpēc šis darbs man nav svešs. Protams, nekas nestāv uz vietas, tāpēc vienmēr jābūt gatavam uz visdažādākajām pārmaiņām. Pašlaik strādājam pie grozījumiem Jūras kodeksā, lai mūsu Kuģu reģistru nedaudz vairāk tuvinātu Rietumvalstu darbības standartiem. Daudzas lietas mūsu reģistrs ir pārņēmis no padomju laika standartiem. Mans viedoklis ir tāds, ka mums tuvāks ir Rietumu, nevis Austrumu modelis. Pēc vecajiem standartiem tiek izsniegta Īpašuma apliecība un Karoga apliecība, bet nekur citur pasaulē šādas prakses nav. Reģistrācijas apliecība ir pierādījums tam, ka kuģis reģistrēts Latvijas Kuģu reģistrā, bet pārējās apliecības ir tikai lieki papīri. Piemēram, Īpašuma apliecība nepieciešama gadījumā, ja īpašnieks vēlas savu kuģi pārdot, un šādu apliecību vajadzības gadījumā izsniedz arī citas valstis, savukārt Karoga apliecība ir mantojums no krievu laikiem.

Nopietni strādājam arī pie tā, lai Jūras kodeksa grozījumos paredzētu ārzemju kompāniju reģistrēšanu Latvijas Kuģu reģistrā. Pagaidām ārzemnieki to var darīt vien tad, ja pierēģistrē firmu Latvijā, bet viņi ļoti piesardzīgi vērtē šādas prasības un īpaši nesteidzas šeit dibināt savas firmas, jo pagaidām baidās. Diezin kāpēc ērtajiem karogiem parasti līdzī nāk krietna piesardzības deva un tie ne vienmēr



Raimonds Vingris.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GĀDAGRĀMĀTA
2005



tiek labi novērtēti, bet es domāju, ka nav nekas peļams, ja Latvijas karogs būtu kaut kas līdzīgs ērtajam karogam, bet bez negatīvajiem zemtekstiem. Ceru, ka izmaiņas kodeksā daudziem kuģu īpašniekiem pavērs ceļu uz mūsu reģistru, jo interese no viņu puses ir jūtama. Domāju, ka pēc grozījumiem kodeksā pie mums atnāks arī "Latvijas kuģniecības" kuģi. Pašlaik šķērslis ir tieši īpašuma reģistrēšanas vieta, bet, ja likumdošana pieļaus, ka īpašums paliek reģistrēts ārzonās, tad nebūs argumentu, kāpēc nevarētu reģistrēt kuģi zem Latvijas karoga. Ceru, ka jau līdz gada beigām Saeima pieņems grozījumus Jūras kodeksā.

Daudzas valstis savu kuģu reģistrā ir ieviesušas kuģu vecuma cenzu, kas nosaka, ka tur nevar būt reģistrēti par divdesmit gadiem vecāki kuģi. Mēs šādu prasību neieviešam, jo uzskatām, ka viss ir atkarīgs no ekspluatācijas un tehniskās pārbaudes, līdzīgi kā tas ir ar automašīnām. Var jau arī desmit gadus vecs kuģis būt nodzīts un līdzināties graustam. Pirms katra kuģa reģistrēšanas Jūras administrācijas inspektori ļoti rūpīgi pārbauda kuģa tehnisko stāvokli, un tikai tad, ja atzinums ir pozitīvs, kuģis iekļūst Latvijas Kuģu reģistrā. Grausti pie mums netiks reģistrēti, lai cik jauni vai veci tie būtu.

Zvejas flotē brīnumi nenotiek

Kā jau bija paredzēts, Latvijas zvejas kuģu flote samazinās, jo vecie zvejas kuģi par Eiropas naudu tiek sagriezti. Pamatojoties uz ES piešķirtajām kvotām, jaunus zvejas kuģus var būvēt vien tad, ja lūžņos sagriež vecos. Taču pagaidām nav jūtama tendence, ka zvejas flote varētu papildināties ar jauniem kuģiem.

Ienāk jaunas rēderejas

Vēl pirms kāda laika tas būtu milzīgs pārsteigums, ka Latvijā rodas jaunas rēderejas. Tagad jaunas rēderejas jau ir kā fakts, ar kuru mums ir jārēķinās. "Irbe rēdereja" attīsta darbību, viņi jau ir nopirkuši pāris sauskravas kuģīšus un plāno pirkt vēl. Varam secināt, ka šī kompānija ir nopietni nolēmusi strādāt kravu pārvadājumu biznesā, jo nopelnīto naudu iegulda biznesa attīstībā. Arī "Rīgas kuģniecība" ir sarosījusies.■



Kuģu reģistrā reģistrētie kuģi

Kuģu tips	Kuģu skaits	Bruto tilpība	Neto tilpība	Kravnesība
Kravas	30	217928	99780	332555
Ledlauži	1	4121	1236	4968
Palīgflote	162	93371	10766	66597
Pasažieru	14	41265	13309	12179
Velkoņi	58	7367	1857	2166
Zvejas	180	39734	12064	16289
Dienesta	7	0	0	127
Kopā	452	403786	139012	434881

Kuģu reģistrā reģistrētie kuģi ar bruto tilpību 100 BRT un lielāki

Kuģu tips	Kuģu skaits	Bruto tilpība	Neto tilpība	Kravnesība
Kravas	30	217928	99780	332555
Ledlauži	1	4121	1236	4968
Palīgflote	61	91412	10355	58019
Pasažieru	8	41075	13254	12116
Velkoņi	27	6255	1741	1960
Zvejas	87	34444	10483	14308
Kopā	214	395235	136849	423926
T.sk. SOLAS konv. kuģi	26	253825	110762	340221

Jahtu reģistrā reģistrētas

Buru jahtas	289
Motorjahtas	23
Kopā	312
Jūras laivas	757



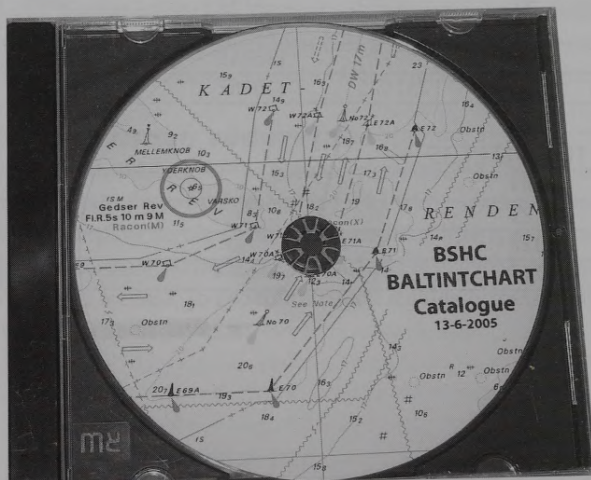
Hidrogrāfijas dienesta darbības statistika

Hidrogrāfiskos mērījumos nomērīto kilometru salīdzinājums pa gadiem (km):

	2003.g.	2004.g.	2005.g.
Daudzstaru eholots	2 534,3	2 962,6	2 026,8
Vienstara eholots	455,3	404,6	246,6

Izdevumu un karšu realizācija:

	2003.g.	2004.g.	2005.g.
Grāmata "Ugunis un zīmes LR ūdeņos"	22	150	31
Grāmata "Baltijas jūras locija, Latvijas piekraste"	54	48	26
Izdevums "Latvijas jūras navigācijas karšu simboli un saīsinājumi"	70	44	29
Latvijas karšu komplekts jahtām	127	154	123
Jūras navigācijas kartes	827	703	369



Kartes un publikācijas iespējams pasūtīt vairākos veidos:

1. Internetā

Pircējs var iepazīties ar preču cenām, atļaidēm kā arī redzēt pasūtījuma kopsumu pirms pasūtījuma izdarīšanas. Sistēma nodrošina, ka mēs iegūstam visus nepieciešamos datus rēķina sastādīšanai.

2. e-pasts vai fakss

Mūsu e-pasta adrese: shop@lhd.lv

Faksa numurs +371 7148741.

Lūdzu, neaizmirstiet norādīt visu nepieciešamo informāciju:

■ fiziskai personai:

- vārds un uzvārds
- telefons/fakss
- piegādes vieta un veids
- personas adrese
- personas kods (Latvijas iedzīvotājiem)

■ juridiskai personai:

- kontaktpersonas vārds un uzvārds
- telefons/fakss
- nosaukums
- nodokļu maksātāja kods
- bankas nosaukums
- bankas kods
- norēķinu konta Nr. (IBAN)
- juridiskā adrese
- piegādes vieta un veids
- piegādes adrese, ja tā atšķiras no juridiskās adreses

Neskaidrību gadījumā zvaniet +371 7148 740

Korektūra

Navigācijas kartēm un publikācijām, lai tās būtu derīgas kuģošanai, nepieciešama korektūra, kas ir maksas pakalpojums.

Kartes un publikācijas ir iespējams pasūtīt ar vai bez korektūras.

Korektūras cena tiek iekļauta preces cenā.

Cenas

Navigācijas karšu un publikāciju cenas ir pieejamas internetā. Dažām publikācijām ir atlaide, ja pārkat vairāk par 10 eksemplāriem.



Mūsu pastāvīgajiem klientiem cenas tiek noteiktas atbilstoši noslēgtajiem līgumiem.

Samaksa

Pasūtījuma samaksa ir veicama ar bankas pārskaitījumu.

Lai samazinātu piegādes laiku, lūdzam Jūs informēt Hidrogrāfijas dienestu par samaksas veikšanu.

Bankas izsniegtais maksājumu apliecinošs dokuments ir jāuzrāda vai arī jānosūta pa faksu (vēlamais).

Vai atsūtiet informāciju, kurā būtu:

maksājuma datums, vārds vai nosaukums, valsts, rēķina Nr., summa.

E-pasts: shop@lhd.lv

Fakss: +3717148741

Piegāde

Pircējs var saņemt pasūtījumu pēc samaksas.

■ Hidrogrāfijas dienestā

■ Latvijas teritorijā

Par pasūtījuma nosūtīšanu uz adresi Latvijas teritorijā ir nepieciešama iepriekšēja vienošanās.

■ ārzemēs

Pasūtījums tiek nosūtīts ar Latvijas pasta starpniecību kā ierakstīta bandrole.■

Tiek iedibināta starptautiskā Hidrogrāfijas diena

Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija (IHO) pieņēmusi lēmuma, turpmāk 21.jūniju noteikt par starptautisko Hidrogrāfijas dienu. Šādas rīcības mērķis ir popularizēt IHO darbu un veicināt visu pasaules valstu sadarbību, tā garantējot drošu navigāciju visā pasaulē.

Hidrogrāfu ikdienas darbs ir jūras karšu izgatavošana, kuģu ceļu un ostu dziļuma mērīšana, kā arī navigācijas līdzekļu (bāku, boju un citu kuģiem domātu zīmju) kontrole.

IHO dalībvalstis tiek aicinātas izmantot Hidrogrāfijas dienu, lai pievērstu savu valstu valdību un sabiedrības uzmanību hidrogrāfijas un drošas navigācijas nozīmei. Paredzēts, ka katru gadu profesionālo svētku atzīmēšanai tiks izvēlēta kāda tēma, un 2006. gadā tā būs "IHO ieguldījums navigācijas drošībā 85 gadus", tā atzīmējot organizācijas dibināšanu pirms 85 gadiem.

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta (JA HD) vadītājs Jānis Krastiņš atzina, ka ideja par šādas dienas iedibināšanu IHO izskanējusi jau pirms vairākiem gadiem, un lai gan Latvijā hidrogrāfu nav daudz maz, tas nebūt ne-traucē atzīmēt profesionālos svētkus.



Latvija pievienojas Starptautiskajai Hidrogrāfijas organizācijai

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienests saņēmis atļauju pievienoties Starptautiskajai Hidrogrāfijas organizācijai. Organizācijā apvienojušies ap 70 jūras valstu hidrogrāfijas dienesti, organizācijas mītne atrodas Monako.

Kā pastāstīja Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Jānis Krastiņš, iestāšanās process Latvijai ilga turpat trīs gadus, jo, lai iestātos šajā starptautiskajā organizācijā, ir jāsaņem vismaz divu trešdaļu dalībvalstu piekrišana.

Latvijai iestāšanās starptautiskajā organizācijā paver plašas sadarbības iespējas, kā arī nodrošina operatīvu informācijas apmaiņu.

Pēc speciālistu atzinuma, Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija ir konservatīva un darbībā smagnēja institūcija, tādēļ daudzas tās dalībvalstis ir gatavas veikt radikālus grozījumus organizācijas struktūrā. Par šiem jautājumiem tiks lemts organizācijas ārkārtas konferencē, kas notiks apnī. Šajā konferencē ar lēmējtiesībām piedalīsies arī Latvijas pārstāvji.

“Strādājam arī dažādās darba grupās un reģionālās komisijās,” saka J. Krastiņš, “savukārt jūnijā Latvijā paredzēts rīkot Baltijas jūras valstu hidrogrāfijas dienestu konferenci, kurā piedalīsies arī Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas vadības pārstāvji un es kā Latvijas Hidrogrāfijas dienesta vadītājs pārņemšu komisijas vadītāja pilnvaras, un nākamos divus gadus komisija strādās Latvijas vadībā.”■



JA Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Jānis Krastiņš kopš 2005. gada 2. marta ir Jūras administrācijas valdes loceklis. Šajā amatā viņš stājies Kuģu reģistra bijušā vadītāja Staņislava Šmulāna vietā. Nākamos divus gadus Latvija vadīs Baltijas jūras Hidrogrāfijas komisiju (strādā IHO ietvaros, att. 43. lpp.), un J. Krastiņš būs tās priekšsēdētājs. J. Krastiņš atceras, cik sarežģīti, sākot piedalīties starptautiskos pasākumos, bijis orientēties dažādos tematos un cik piesardzīgi vecie hidrogrāfijas speciālisti vērtējuši jaunpienācēju. Tagad Krastiņš IHO jūtas kā līdzvērtīgs un līdztiesīgs partneris.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



Baltijas jūras valstu hidrogrāfu konference Jūrmalā

No 15. līdz 17. jūnijam Jūrmalā notika Baltijas jūras valstu hidrogrāfu konference. Tajā piedalījās Latvijas, Lietuvas, Igaunijas, Polijas, Zviedrijas, Somijas, Dānijas, Vācijas un Krievijas hidrogrāfijas speciālisti, kā arī pārstāvji no Lielbritānijas un Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) vadītāji un darba grupu locekļi. Latvija par IHO pilntiesīgu dalībvalsti kļuva šogad.

IHO dalībvalstis ik pēc diviem gadiem tiekas reģionālās konferencēs. Reģionos valstis ir sadalītas pēc jūrām, kas tās apskalo: Baltijas jūras valstis, Vidusjūras, Ziemeļjūras un tamlīdzīgi. Šogad Baltijas jūras valstu hidrogrāfi sprieda par IHO turpmāko attīstību, par kuģu drošības informācijas izziņošanu Baltijas jūrā, par elektronisko karšu pārklājuma izveidošanu Baltijas jūrai, par speciāla fonda dibināšanu, lai sniegtu palīdzību vājāk attīstīto valstu hidrogrāfijas dienestiem, kā arī par citiem jautājumiem.

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienests ir salīdzinoši neliels tajā strādājošo cilvēku skaita ziņā, taču izpelnījies starptautisku atzinību jau pirms kļūšanas par pilntiesīgu IHO biedru. Mūsu valsts jūras ūdeņi ar jūras kartēm „pārklāti” pilnībā jau kopš 1997. gada, bet daudzās valstīs, arī Somijā un Zvied-





Konferences dalībnieki Jūrmalā.



Konferences darbu palīdzēja organizēt sekretariāts. Attēlā no labās – Baiba Strautmane

LĀTVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





rijā, šis darbs vēl nav pabeigts. Latvijas hidrogrāfi bija vieni no pirmajiem, kas sāka jūras kartes sagatavot vispirms elektroniski un tikai pēc tam „uzlikt” uz papīra, ieviešot jaunākās programmas, kuru izstrādāšanā paši piedalījās. Bez tam mūsu hidrogrāfijas speciālisti paši projektēja kuģi “Kristiāns Dāls” hidrogrāfijas darbu veikšanai. Kuģi uzbūvēja Somijā 2001. gadā, vēlāk pēc tā paša projekta kuģus pasūtīja arī somu un lietuviešu hidrogrāfijas dienesti.

Hidrogrāfu ikdienas darbs ir jūras karšu izgatavošana, kuģu ceļu un ostu dziļuma mērīšana, navigācijas līdzekļu (bāku, boju un citu kuģiem domātu zīmju) kontrole. ■



AS "Latvijas kuģniecība" skaitļos un faktos

Par kompānijas dibināšanas datumu tiek uzskatīts 1940. gada 29. oktobris, kad ar PSRS Tautas komisāru padomes lēmumu Nr. 2132 tiek izveidota Latvijas Valsts jūras kuģniecība. Tās pirmais direktors ir P. Stakle.

Uzņēmumam pieder 54 kuģi.

1991. gadā Latvija atgūst neatkarību.

Tās jurisdikcijā pāriet 87 bijušās Padomju Savienības tirdzniecības flotes kuģis.

2005. gadā

LK flotē ir 40 kuģu:

32 tankkuģi;

2 gāzvedējkauģi;

5 refrižeratorkuģi;

1 sauskravas kuģis.

AS "Latvijas kuģniecība" koncerna neauditētā peļņa 2005. gadā:

30,4 miljoni ASV dolāru.

Pušu kapitāls 2005. gada beigās bija 387,3 miljoni ASV dolāru jeb 1,94 ASV dolāri uz vienu akciju. Tas ir labākais rādītājs LK kā privātas sabiedrības darbības laikā.

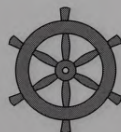
LK pasūtīti 14 jauni tankkuģi.

10 kuģi tiks būvēti Horvātijas kuģu būvētavā "3. Maj",

4 - Korejas kuģu būvētavā "Hyundai Mipo Dockyard Ltd." ■



LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



“Latvijas Kuģniecībai” – 65

Karš tēva pagalmā

Tā varētu raksturot situāciju, kas 2005. gada pirmajos divos mēnešos valdīja akciju sabiedrībā “Latvijas kuģniecība” (LK). Gads iesākās visai vētraiņi – ar apvērsuma mēģinājumu. Šajā laikā par likumīgām sevi uzskatīja divas LK valdes: viena, ko 2005. gada 14. februārī ievēlēja jaunā LK padome, otra – atceltā LK valde.

2005. gada 14. februārī jaunievlētā valde paziņoja, ka pret vecajiem valdes locekļiem un vēl citiem LK darbiniekiem uzsākta dienesta izmeklēšana. Savukārt atceltā valde paziņoja, ka tai ir aizdomas par viltotiem zīmogiem, tādēļ vecā valde vērsusies kriminālpolicijā.

Jaunā valde LK prezidenta un valdes priekšsēdētāja krēslā atstāja Imantu Vikmani, kurš paziņoja, ka bijušie valdes locekļi ir atcelti un atstādināti arī no vadītāju pienākumu veikšanas, jo viņi prezidenta slimības laikā pieņēmuši pretlikumīgus lēmumus.

Publiski izskanēja viedoklis, ka “Ventspils nafta” (VN) vēlējās pārņemt varu LK, par ko liecinot situācija, ka LK padomē darbojas tikai 49,9% īpašnieces VN ieteiktās 10 personas.

Finanšu eksperti pieļāva domu, ka arvien pieaugošā neskaidrība par notiekošo LK var kļūt par iemeslu tam, ka bankas, pirms piešķirt papildu finansējumu flotes modernizēšanai, var pieprasīt papildu garantijas no LK, bet neskaidrība ar vadību



“Vidzeme”.





"Rīga".

var kļūt par pietiekami nopietnu iemeslu, lai bankas pat atteiktos strādāt ar šo uzņēmumu. Rezultātā Rīgas Fondu biržā (RFB) strauji kritusies LK akciju cena.

RFB valdes priekšsēdētāja vietniece Daiga Auziņa-Melnalksne neslēpa, ka neskaidrā situācija neveicina kompānijas pozitīvu tēlu, jo jebkuras neskaidrības un nesaskaņas negatīvi iespaido uzņēmumu. Lai nu cik nepatīkama bija situācija, birža neapturēja LK akciju tirdzniecību.

Jaunieceltā valde pārņēma varu kuģniecībā, izmantojot profesionālas apsardzes palīdzību, kas bijusi nepieciešama, lai novērstu nepiederošu personu iekļūšanu telpās.

2005. gada sākumā laikrakstā "Dienas Bizness" bija lasāms: "Sabiedrībai interesanti var šķīst kredīta apmēri – 360 miljoni eiro, kas ļauj daļēji nojaust LK patieso vērtību. VN ar starpniekiem savulaik par uzņēmuma 49,9% akciju samaksāja ap 30 miljoniem latu. Tā ir oficiālā informācija. Nav zināms, kādas attiecības lielākajam akcionāram ir ar dažiem mazākajiem – ārvalstu kompānijām, kuru īpašumā ir mazākas kuģniecības akciju paketes, kas kopā nodrošina pilnīgu kontroli. Ikvienā gadījumā tobrīd LK akcijas izmaksāja ne vairāk par 70 miljoniem latu. Šobrīd tā novērtēta vismaz četrreiz dārgāk. Rēķinot, ka kredītu parasti dod mazāku par ķīlas jeb uzņēmuma aktīvu apmēru, kuģniecības tirgus vērtība šobrīd ir vēl augstāka.

Pašreizējie notikumi liecina, ka beidzot aktivizējusies privatizācijas noslēguma fāze. Pagaidām rezervē nolikti "Lattelekom" un LMT, kur jācīkstas ar ārvalstniekiem. Savukārt Ventspils uzņēmumos valda "vietējie", un daļa no tiem nolēmusi izjaukt gadiem ilgušo interešu un ietekmes līdzsvaru."

Akciju sabiedrības "Latvijas kuģniecība" likumīgi ievēlētā valde ar valdes priekšsēdētāju Imantu Vīkmani priekšgalā atbilstoši savām likumīgajām pilnvarām turpina uzņēmuma vadību visu akcionāru interesēs. Valdes pašreizējā sastāvā iekļauti profesionāli darbinieki kuģošanas biznesa, finanšu un juridiskajos jau-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



tājumos, kuru izglītības un lietišķā darba pieredze tiks izmantota AS "Latvijas kuģniecība" darba stabilā nodrošināšanā, ievērojot visu akcionāru intereses uzņēmuma attīstībā un tā vērtības palielināšanā. "Darīsim visu, lai AS "Latvijas kuģniecība" flote tiktu palielināta un uzņēmuma vērtība augtu, taču tikai stingri saskaņā ar likumdošanas normām un visu akcionāru, tajā skaitā Latvijas valsts, interešu ievērošanu," norāda I. Vikmanis.

2005. gada 11. februārī AS "Latvijas kuģniecība" akcionāru ārkārtas sapulce par AS "Latvijas kuģniecība" padomes locekļiem uz trim gadiem ievēlēja Pēteri Putniņu, Aldi Āķi, Laimoni Junkeru, Vladimīru Krastiņu, Olgu Pētersoni, Uldi Pumpuru, Andri Linužu, Vladimīru Solomatinu, Ansi Sormuli, Mamertu Vaivadu. AS "Latvijas kuģniecība" padome savā pirmajā sēdē nolēma par padomes priekšsēdētāju ievēlēt Uldi Pumpuru, par padomes priekšsēdētāja vietniekiem – Olgu Pētersoni un Andri Linužu.

2005. gadā "Latvijas kuģniecības" darbība bijusi veiksmīga

Akciju sabiedrības "Latvijas kuģniecība" (LK) koncerna darbība pērn bijusi veiksmīga, liecina LK koncerna 2005. gada nerevidētais konsolidētais finanšu pārskats. Kopumā labvēlīgais kuģošanas tirgus, kā arī efektīva koncerna flotes kuģu nodarbināšana ir galvenie iemesli, kas ļāvuši akciju sabiedrības "Latvijas kuģniecība" koncernam gūt 30,4 miljonu ASV dolāru neauditēto peļņu. Jāatzīmē, ka 2004. gada koncerna kopējā peļņa bija 71,4 miljoni ASV dolāru, bet tās ievērojamu daļu jeb 42,6 miljonus ASV dolāru veidoja LK flotes kuģu iepriekšējos gados veiktās vērtības samazināšanas reversēšana grāmatvedības uzskaitē. Par 17,6 miljoniem ASV dolāru, salīdzinot ar 2004. gadu, pieaudzis arī AS "Latvijas kuģniecība" koncerna apgrozījums, pārskata periodā sasniedzot 198,7 miljonus ASV dolāru.

„2005. gadu raksturo AS "Latvijas kuģniecība" koncernam nozīmīgi un labvēlīgi notikumi: Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistrā tika izdaāti ieraksti par izmaiņām AS "Latvijas kuģniecība" padomes un valdes sastāvā, kas novērsa visas tiesiska rakstura neskaidrības saistībā ar LK likumīgās padomes un valdes pilnvarām. Vienlaicīgi Horvātijas kuģu būvētavā "3. Maj" sāka metāla griešanu pirmajiem LK pasūtītajiem tankkuģiem, un jau 2006. gadā plānojam saņemt trīs visām starptautiskajām konvencijām atbilstošus dubultā korpusa kuģus. Turpinām arī koncerna reorganizāciju, atsakoties no neefektīvām saimnieciskām aktivitātēm, kas ļauj optimizēt administratīvās izmaksas un paaugstināt sniegtu pakalpojumu kvalitāti," atzīst AS "Latvijas kuģniecība" padomes priekšsēdētājs Uldis Pumpurs.

AS "Latvijas kuģniecība" tradicionālā līdera tankkuģu flotes darbības rezultāts sasniedza 44,1 miljonu ASV dolāru, par 11,5 miljoniem ASV dolāru pārsniedzot 2004. gada rādītāju. Tankkuģu frakts likmēm raksturīgais sezonālais pazeminā-





Imants Vikmanis griež LK 65. dzimšanas dienas torti.

jums bija vērojams ne tikai 2005. gada vasarā, bet arī atsevišķos rudens mēnešos.

AS "Latvijas kuģniecība" valdes priekšsēdētājs Imants Vikmanis uzsver: „Koncerna pozitīvie finanšu rezultāti vēlreiz apliecina, ka, konsekventi realizējot LK stratēģijā izvirzītos mērķus, kopā ar saliedētu un profesionālu komandu mēs varam gūt panākumus. Tuvāko gadu laikā a AS "Latvijas kuģniecība" saņems 14 jaunu tankkuģus – tas ir garants uzņēmuma ilgtermiņa nākotnes attīstībai un konkurētspējas saglabāšanai, ko novērtē arī mūsu sadarbības partneri.”

Refrīžeratorkuģu tirgus segmentā, kurā sezonālitate ir vēl izteiktāka nekā tankkuģiem, 2005. gada pirmajos trijos ceturkšņos frakts likmes saglabājās iepriekšējā gada līmenī. Tomēr pārskata perioda pēdējā ceturksnī tās piedzīvoja strauju kritumu,

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Kruinga kompāniju asociācijas prezidents Aleksejs Čurkins un "Unimars" prezidents Oļegs Butenko.



Latvijas Jūras administrācijas vīri sveic LK dzimšanas dienā.





Imants Vikmanis un Marita Ozoliņa sagaida viesus.



Imants Vikmanis mājas tēva lomā.



Dzied Linda Leen.



Bijušais LK direktors Andris Kļaviņš.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



tādējādi nepiepildot pasaules refrīžeratorkuģu īpašnieku optimistiskās cerības par šī segmenta uzplaukumu. Nelabvēlīgo pārmaiņu pamatā bija vairāki globālu notikumu izraisīti apstākļi: pirmkārt, liellopu mutes un nagu sērģa Brazīlijā, kā rezultātā Krievija un citas valstis aizliedza Brazīlijas gaļas importu, otrkārt, daudzās tropiskās vētras ievērojami izpostīja banānu plantācijas Karību jūras baseinā, līdz ar to ievērojami samazinot pārvadājumu apjomus, treškārt, netipiski saussais laiks Ekvadorā negatīvi ietekmēja banānu ražu un izraisīja īpaši augstas šo augļu eksporta cenas.

Tomēr, neraugoties uz minētajiem apstākļiem, LK refrīžeratorkuģu flotes darbības rezultāts arī 2005. gadā bija pozitīvs – 0,6 miljonu ASV dolāru.

Arī LK sauskravas kuģa darbības rezultāts pārskata periodā bija sekmīgs – 0,1 miljons ASV dolāru. 2005. gada pēdējā ceturksnī pagarinātais kuģa laika nomas līgums bija ar ievērojami augstāku frakts likmi nekā iepriekš.

Kā stabila un veiksmīga vērtējama abu LK gāzvedējkuģu darbība “ScandiGas” pula ietvaros. Par to liecina pārskata perioda darbības rezultāts – 8,8 miljoni ASV dolāru, kas ir par 2,2 miljoniem ASV dolāru vairāk nekā 2004. gadā.

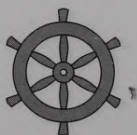
Pārskata periodā tika turpināta LK tankkuģu atjaunošanas programmas realizācija, kuras ietvaros Horvātijas kuģu būvētavā “3. Maj” ir pasūtīti desmit jauni tankkuģi, bet Korejas kuģu būvētavā “Hyundai Mipo Dockyard Ltd.” – četri. Lai nodrošinātu kuģu piegādes atbilstoši grafikam, 2005. gadā ir sāka metāla griešana pirmajiem trim no desmit Horvātijā pasūtītajiem kuģiem. 2006. gada 25. februārī kuģu būvētavā “3. Maj” ūdenī tika nolaists pirmais no tankkuģiem, kuru plānots nodot ekspluatācijā šajā vasarā. Arī Korejas kuģu būvētavā “Hyundai Mipo Dockyard Ltd.” pasūtīto tankkuģu būve rit atbilstoši grafikam, un tos plānots nodot ekspluatācijā 2007. gadā.

Pārskata periodā ir aktualizēta koncerna darbības stratēģija 2005. – 2010. gadam, kura nemaina uzņēmuma stratēģisko mērķi un galvenos uzdevumu tā saņiegšanai – flotes atjaunošanu un modernizēšanu.■

Tiek būvēti jauni kuģi

Horvātijas kuģu būvētavā “3. Maj” pasūtīti desmit jauni tankkuģi, Korejas kuģu būvētavā “Hyundai Mipo Dockyard Ltd.” – četri. Lai nodrošinātu kuģu piegādes atbilstoši grafikam, 2005. gada 22. jūnijā tika sāka metāla griešana pirmajam no desmit Horvātijas kuģu būvētavā “3. Maj” pasūtītajiem kuģiem, kuru plānots nodot ekspluatācijā 2006. gada vasarā.

Korejas kuģu būvētavā “Hyundai Mipo Dockyard Ltd.” pasūtīto tankkuģu būve rit atbilstoši grafikam. Saskaņā ar Eiropas Savienības un starptautisko konvenciju pastiprinātajām prasībām kuģošanas drošības jomā visiem minētajiem kuģiem būs dubults korpuss. Jau 2006. gadā plānota pirmā kuģa saņemšana, paredzot, ka līdz 2008. gadam tiks piegādāti arī pārējie tankkuģi.



Akciju sabiedrības "Latvijas kuģniecība" valdes priekšsēdētājs Imants Vikmanis vairākkārt uzsvēris koncerna flotes atjaunošanas vitālo nepieciešamību.

I. Vikmanis : – LK kuģu skaita ziņā ir ne tikai viens no lielākajiem vidēja izmēra tankkuģu īpašniekiem pasaulē, bet arī konkurētspējīgs uzņēmums pasaules kuģošanas biznesā. Tomēr novecojušie kuģi ir nopietns iemesls, lai pašreizējās flotes nodarbinātības perspektīvu varētu uzskatīt par nelabvēlīgu. Tādēļ man ir pamatots prieks par šodien uzsākto nozīmīgo posmu tankkuģu būvju projekta realizēšanā. Koncerna flotes atjaunošana ir arī pozitīvs signāls AS "Latvijas kuģniecība" klientiem, jo tikai kompānija, kas investē nākotnes attīstībā, rūpējoties par savu ražošanas pamatlīdzekļu – kuģu – atjaunošanu, starptautiskajā kuģošanas tirgū tiek uztverta kā uzticams un drošs sadarbības partneris."

AS "Latvijas kuģniecība" flotē 2005. gadā pārmaiņas nav notikušas, tajā joprojām ir 40 kuģu: 32 tankkuģi, 2 gāzvedējkuģi, 5 refrīžeratorkuģi un viens sauskraavas kuģis.

Handy jeb vidēja izmēra tankkuģu klasē LK tankkuģu flote ir viena no lielākajām pasaulē. Tajā ir 32 kuģi ar kravnesību no 6000 līdz 68 000 tonnām, kas paredzēti drošai naftas produktu un ķīmisko kravu pārvadāšanai. Vairāk nekā puse kuģu atbilst ledus klasei.

Ar šiem kuģiem tiek veikti dažādu eļļu, jēlnaftas, vieglo ķīmisko vielu, tumšo un gaišo naftas produktu pārvadājumi.

AS "Latvijas kuģniecība" pieder divi moderni tankkuģi, kas īpaši piemēroti naftas, sašķidrinātās gāzes, amonjaka un vinilhlorīda monomēra pārvadāšanai. Tie būvēti 1997. gadā Korejas kuģubūves rūpnīcā "Hyundai Heavy Industries Co. Ltd.". Katra kuģa ietilpība ir 20 500 m³. ■



Uldis Pumpurs.

Kuģniecība netiks iztirgota

2006. gada svarīgākie "Latvijas kuģniecības" uzdevumi ir veco kuģu izņemšana no flotes, jaunu kuģu būve un darba algas paaugstināšana jūrniekiem.

Tā apgalvo akciju sabiedrības "Latvijas kuģniecība" padomes priekšsēdētājs **Uldis Pumpurs**.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Uldis Pumpurs: – Godīgi sakot, nekad nebiju domājis, ka kādreiz vadīšu “Latvijas kuģniecības” padomi. Šāds piedāvājums man bija liels pārsteigums un izaicinājums, taču nenoliegšu, ka piedāvājums bija arī patīkams.

Tā kā līdz šim mans darbs nav bijis saistīts ar kuģniecības un jūras kravu pārvadājumu biznesu, lieliski apzinājos, ka būs ļoti daudz jāmacās, lai saprastu, ko īstenībā šis bizness nozīmē, lai varu attaisnot cerības un pildīt uzdevumus, kas man uzticēti.

Neslēpšu, ka pirmos trīs mēnešus bija ļoti grūti, jo vispirms bija jāsak orientēties. Katru dienu klāt nāk jaunas lietas un ātri jāreaģē katrā tirgus situācijā. Tagad varu teikt, ka pamatos daudzas lietas esmu sapratis un varu orientēties šajā biznesā.

Nākot uz “Latvijas kuģniecību”, īsti nezināju, ko es šeit varu sagaidīt, bet skaidri zināju, ko vēlos panākt. Vispirms jau, lai kuģniecība reitings celtos un tā netiktu iztirgotā, lai uzņēmums saglabātu iepriekšējo darbības virzienu – kuģošanas biznesu un dotu labumu Latvijas valstij. Tāds bija mans uzstādījums un tādas bija manas prasības. Ja šīs prasības netiktu respektētas, es nekādā gadījumā nepiekrīstu kļūt par padomes vadītāju.

Man ir liels gandarījums, ka LK biznesa rādītāji kļūst arvien labāki, bet tas nenozīmē, ka mērķis jau ir sasniegts. Vienmēr var būt vēl labāk un vienmēr var strādāt vēl produktīvāk. Un tas ir jādara.

Parasti ļoti daudz vēribas velta uzņēmuma sasniegumiem, skaitļiem un procentiem. Tas, protams, nav mazsvarīgi, tomēr aiz ieņēmumu un izdevumu bilances bieži vien nepamanīti paliek speciālisti, cilvēku darbs, kas pēc būtības ir pamats, lai uzņēmums kaut ko varētu sasniegt. Domāju, ka arī mums, uzņēmuma vadītājiem, pienācis laiks lielāku vērbu veltīt kuģniecības darbiniekiem. Nesen nopietni pētīju jūrnieku algu sarakstus, lai izvērtētu situāciju un saprastu, kā nākošajā gadā veidot algu politiku. Nav noslēpums, ka arvien grūtāk nākas nokomplektēt kuģa apkalpes personālsastāvu, nemaz nerunājot par kapteiņiem. Pagaidām algu ziņā LK nevar konkurēt ar ārzemju kuģošanas kompānijām.

Pienācis laiks mainīt domāšanu. Visiem vajadzētu saprast, ka LK vairs nav valsts uzņēmums, tas ir akcionāru īpašums, tāpēc ļoti nopietni jāvērtē, cik lietderīgi ir tērēt naudu, tai skaitā arī sponsorējot vienu vai otru pasākumu vai nozari. Protams, naudu jāprot tērēt arī valsts labā, ieguldot kultūras pasākumos, sportā, ieguldot jūrniecības vēstures izpētē un tradīciju saglabāšanā. Esmu gandarīts, ka laba sadarbība kompānijai izveidojusies, piemēram, ar Ainažu muzeju, kas apliecina mūsu attieksmi pret Latvijas jūrniecības pamatlicēja Krišjāņa Valdemāra devumu jūrlietu attīstībā un viņa piemiņas saglabāšanu.

Saimnieciskā dzīve

LK prezidents Imants Vikmanis un departamenta vadītāji man jautāja, kā tad tālāk attīstīsies uzņēmums? Vai mēs koncentrēsimies tikai uz tankkuģu flotes at-



tīstību, vai attīstīsim arī citus virzienus. Uzskatu, ka galvenā uzmanība, protams, jāpievērš uzņēmuma ienesīgākajai daļai, un tā tiešām ir tankkuģu flote. Bet biznesā nedrīkst iet tikai vienā virzienā. Tirgus ir svārstīgs, tāpēc būtu nepareizi visu likt uz vienu kārti – uz tankkuģu floti, pakāpeniski vajadzētu attīstīt arī refrīžeratorkuģu floti, īpaši jau tāpēc, ka pēdējo divu gadu laikā rīferi uzrāda arvien labākus rezultātus.

Kā padomes priekšsēdētājs piedalos ražošanas apspriedēs un valdes sēdēs. Pēdējā laikā arvien lielāks uzsvars tiek likts uz tirgus analīzi, kas neaprobežojas vienīgi ar to, ka tankkuģu un rīferu flotes departamentu direktori datorā apkopo tirgus situāciju un izdara secinājumus par stāvokli jūras kravas pārvadājumu tirgū. Ir jāaiziet līdz produkta īpašniekam, lai profesionāli prognozētu tendences, izvērtētu situāciju vienā vai otrā tirgus segmentā un paredzētu riskus. Tikai tad mēs spēsim izvairīties no nepatīkamiem pārsteigumiem, jo, prognozējot tirgus attīstību, var plānot arī uzņēmuma darbu. Iespējams, ka mūsu uzņēmuma speciālisti tieši šādai analīzei bija veltījuši pārlieku maz vērības, bet tagad šis darbs notiek, un esmu pārliecināts, ka tas dos ļoti labus rezultātus.

Jaunu kuģu būve

Flotes atjaunošanu vajadzēja sākt jau sen. Ideāli, ja šis darbs būtu sākts aptuveni 1993. gadā, tad mēs nebūtu nonākuši tik saspringtā situācijā kā tagad, kad kuģu vidējais vecums ir astoņpadsmit gadi. Uzsveru, tas ir vidējais vecums, bet ir arī kuģi, kas jau sasnieguši trīsdesmit gadu robežu. Neesmu kompetents spriest, kas šajā situācijā vainojams: iepriekšējās vadības tuvredzīga darbība vai politiķu tuvredzība ieilgušajā uzņēmuma privatizācijas procesā. Ja politiķi vēlas vadīt ekonomiku un arī tik specifisku biznesu, kāds ir kuģošanas bizness, tad viņiem jāapzinās, kādu atbildību un risku viņi uzņemas. Politiķiem vajadzēja būt tālredzīgiem un paredzēt, kāds ļaunums var rasties no viņu absurdās darbības. Bizness ir jāattīsta ritmiski, nevis lēcienveidīgi vai vēl kādā citā manierē.

Ja mēs pazaudējam savus kuģus, tas nozīmē, ka mēs tiekam izņemti no aprītes. 2005. gadā no flotes nav izņemts neviens kuģis, bet 2006. gadā divi kuģi vecuma dēļ no flotes aizies. Šāds lēmums "Latvijas kuģniecības" vadībai jāpieņem, neskatoties uz mūsu vēlmēm, jo veco kuģu izņemšana no kuģošanas biznesa ir pakļauta starptautiskajām prasībām.

Apkalpe un kuģa karogs

Pašlaik tieši darba samaksa ir tas noteicošais faktors, kāpēc mums ir grūtības ar apkalpiju komplektēšanu. Procentuāli atšķirība varbūt nemaz nav tik liela, tā svārstās tikai procenta robežās, bet skaitļos tomēr veido palielu summu. Pašlaik ar nožēlu jāatzīst, ka pat LK kapteiņa algu salīdzinājumā ar citu valstu flotes kapteiņu atalgojumu nevar uzskatīt par konkurētspējīgu. Tā kā ir gada beigas, mēs strādājam pie 2006. gada budžeta, kurā prioritāte noteikti būs speciālistu atalgojums.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



“Latvijas kuģniecības” kapteiņu un komandējošā sastāva vidējais vecums ir salīdzinoši liels, tāpēc, iespējams, svarīgākas par pasaules līmeņa algām viņiem šķiet tās sociālās garantijas, ko dod darbs LK. Vēl esmu pārliecināts, ka speciālistiem, kuri sava darba mūža lielāko daļu ir nostrādājuši šajā kompānijā, ar to saistītas arī citas attiecības, ko varētu nodēvēt par uzticību vai pienākumu pret kompāniju. Zinu arī to, ka “Latvijas kuģniecībā” strādājošie jūrnieki augstu vērtē to stabilitāti, ko garantē mūsu kompānija. Viņi ir droši par savu rītdienu, jo zina, ka darbam nav gadījuma raksturs, ka pēc viena reisa mūsu kuģošanas kompānijā nebūs jāmeklē darbs citā.

Kad atnācu strādāt par LK padomes priekšēdētāju, viens no pirmajiem jautājumiem, ar kuriem iepazinos, bija kuģu karoga piederība. Nevajadzētu vainot sabiedrību, kas joprojām nosoda bijušo LK vadītāju pieņemtus lēmumus par kompānijas kuģu reģistrēšanu tā sauktajos lēto karogu reģistros, jo cilvēki neko daudz nezina par starptautiskā kuģošanas biznesa, jūras kravu pārvadājumu tirgus konkurences un nodokļu politikas kopsakarībām. Lai kompānija varētu noturēties tirgū, kas nav pakļauts Latvijas likumdošanas un nodokļu politikas noteikumiem, ir jābūt tālredzīgiem, gudriem un elastīgiem, laikā pieņemot lēmumus, pat tādus, kurus neatbalsta Latvijas sabiedrība.

Latvijas karogs uzliek saistības kaut vai apkalpes komplektēšanā, jo pasaka, ka uz Latvijas karoga kuģiem var strādāt tikai Latvijas pilsoņi. Tas ir reāls ierobežojums, jo citu valstu karogi šādus ierobežojumus neuzliek. Ja mēs vēlamies uz LK kuģiem, kas reģistrēti zem Latvijas karoga, pieņemt darbā citu valstu jūrniekus, tad kompānijai par katra jūrnieka darba atļauju jāsamaksā pieci simti latu, piedevām šī atļauja nav spēkā ilgāk par astoņiem mēnešiem. Šādu prasību pildīšana mums ir finansiāli neizdevīga. Savukārt, ja kompānijai piederošu kuģi, kas reģistrēti citas valsts reģistrā, vēlamies pārreģistrēt zem Latvijas karoga, šī pārreģistrācija izmaksā krietnu summu.

Patriotisms ir apsveicama lieta, bet tēriņus tikai idejas vārdā kompānija tomēr nevar atļauties, jo bizness ir nežēlīgs un diktē pavisam citus noteikumus.

Bet ir arī tādi ieguldījumi, kas nepieciešami, jo no tiem būs atkarīga kompānijas nākotne, un te es domāju par izglītību. Jau tradicionāli ir izveidojusies sadarbība starp “Latvijas kuģniecību” un Latvijas Jūras akadēmiju. Mūsu speciālisti akadēmijā lasa lekcijas, piedalās eksaminācijas komisijas darbā, un tas galvenokārt notiek uz brīvprātības pamata, jo atalgojums, ko jūrniecības praktiķi par šo darbu saņem, ir tīri simbolisks. Jau ilgu gadu spēkā ir starp LK un akadēmiju noslēgtais līgums par finansējuma piešķiršanu stipendijām un mācību procesa uzlabošanai, kā arī akadēmijas studentiem ir garantētas prakses vietas uz LK kuģiem. Tas ir ieguldījums kompānijas nākotnē, domājot par jūrnieku sastāvu, kas nenovēršami būs vajadzīgs “Latvijas kuģniecībai”. ■



No vēstures uz rītdienu

Tauta, kas savu valstisko neatkarību ieguva tikai 1918. gadā, labi zināja, ka mūsdienu pasaulē izdzīvot un attīstīties var, tikai iegūstot zināšanas. Vēlme mācīties, labi apgūt savu arodu un ar godprātīgu darbu nest Latvijas vārdu pasaulē ir kļuvusi par latviešu jūrniecības tradīciju, ko mūsdienās tālāk nes šo tradīciju mantinieci – AS “Latvijas kuģniecība”.

Par kompānijas dibināšanas datumu tiek uzskatīts 1940. gada 29. oktobris, kad ar PSRS Tautas komisāru padomes lēmumu Nr. 2132 tiek izveidota Latvijas Valsts jūras kuģniecība. Tās pirmais direktors ir P. Stakle. Uzņēmumam tobrīd pieder 54 kuģi, Rīgas, Liepājas, Ventspils un Šventojas ostas, kā arī kuģu remonta rūpnīcas. Līdz ar vācu karaspēka uzbrukumu PSRS kuģniecība uz laiku darbu pārtrauc un atsāk 1944. gada 21. oktobrī direktora N. Andersena vadībā. Toreiz flotē bija tikai 8 tvaikoņi.

1958. gadā, kad par uzņēmuma direktoru kļuva J. Avots, kuģniecībai jau piederēja 12 kuģi, Rīgas, Ventspils un Liepājas ostas, Rīgas kuģu remonta rūpnīca, apkalpes dienests “Inflot”, zemsmēlēju dienests, Navigācijas kamera, Rīgas jūrskola un Rīgas jūrnieku nams.

Turpmākajos gados, līdz ar uzņēmuma izaugsmi turpinājās arī tā specializācija, kurā liela nozīme bija Ventspils ostas naftas bāzei, kas sāka darbu 1961. gadā, kā arī kļuva pārkraušanas terminālam, kas tika nodots ekspluatācijā 1980. gadā. Kuģniecības flote pakāpeniski tika papildināta ar tankkuģiem, refrīžeratoriem,



LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



gāzvedējiem un, pateicoties Rīgas ostā izbūvētajam konteineru terminālam, arī ar konteineru pārvadātājiem.

No 1976. līdz 1987. gadam uzņēmuma direktors ir V. Dirčenko, no 1987. līdz 1991. gadam – J. Paderovs.

1991. gadā Latvija atgūst neatkarību, un tās jurisdikcijā pāriet 87 bijušās Padomju Savienības tirdzniecības flotes kuģi, kas bija pierakstīti Latvijas ostās. Tas ir pamats valsts uzņēmuma “Latvijas kuģniecība” izveidei. Par kompānijas direktoru tiek iecelts P. Avotiņš.

1996. gadā kompānija kļūst par valsts akciju sabiedrību “Latvijas kuģniecība”, kas atrodas Latvijas Privatizācijas aģentūras valdījumā. No 1998. gada LK prezidents ir A. Kļaviņš.

Pētera Avotiņa laiks

Stingrā roka jeb valsts valsti

Tauta modās un apzinājās savu varenību, un viens no šīs varenības simboliem bija valsts uzņēmums “Latvijas kuģniecība”. Godīgi jāatzīst, ka neviens, pat jūrniecības nozares piederīgais un sevi par īstenu jūrniecības speciālistu uzskatošais, īsti nenojauta, cik patiesībā LK ir varena. Un bagāta. Summas, ar kurām operēja LK, nevienam mirstīgajam pat sapņos nerādījās. Vēl viens atmodas un varenības simbols, vismaz jūrniecības nozarei jau nu noteikti, bija LK direktors, vēlākajos gados prezidents Pēteris Avotiņš. Pēteri Avotiņu aicināja, lūdza pagodināt ar klātbūtni un gaidīja. Visdažādākajos jūrniecības saietos viņu uzņēma ar vislielāko pietāti, izrādot patiesu cieņu, pat bijību, viņam atvēra durvis un sēdināja goda vietā. Ja varēja paziņot, ka arī Avotiņš apsolījies piedalīties, piemēram, Jūrniecības savienības valdes sēdē vai kopsapulcē, tad tas nozīmēja, ka notiekošais ir ievērojams vērts, tāpēc pat tie, kuri vēl šaubījās, piedalīties vai ne, steigda apliecināt savu dalību. Kā gan citādi, ja jau pats Pēteris Avotiņš solījies būt klāt! Ja Jūras svētku oficiālā, kur nu vēl neoficiālā daļa notika Pētera Avotiņa zvaigznājā, tad svētki bija izdekušies.

Un, protams, visam līdzī, bet visbiežāk jau pa priekšu gāja nauda, ko LK dāsni ziedoja kultūrai, izglītībai, svētkiem, pasākumiem gan nopietniem, gan ne tik nopietniem.

No Pētera Avotiņa baidījās un viņu respektēja. Uz konkrētiem jautājumiem viņš vēlējās saņemt tikpat konkrētas atbildes. Jau deviņdesmito gadu sākumā Avotiņš bija biznesa cilvēks, kurš vadīja valsts uzņēmumu, tāpēc diemžēl bieži vien nebija situācijas noteicējs, jo Latvijā pirmo vijoli vienmēr ir spēlējusi politika ar visām no tā izrietošajām sekām. Arī tad, kad uz spēles tika liktas lielas likmes, kaut vai “Bankas Baltija” pirmsbankrota posmā.

Avotiņu nesaprata, nosodīja un daudzi nosoda vēl tagad. Kā drīkstēja pieļaut, ka mūsu, LK kuģi, tika reģistrēti zem tā dēvētajiem lētajiem karogiem?! Jau de-



viņdesmito gadu sākumā P. Avotiņš skaidroja: "Kuģošanas bizness ir ļoti specifiska sfēra, kur mums ir jāpieņem tirgus cenas, jāpieņem tirgus piedāvājums vai arī jānoraida. Pēdējā gadījumā kuģiem trūkst darba un tie stāv pietātnēs."

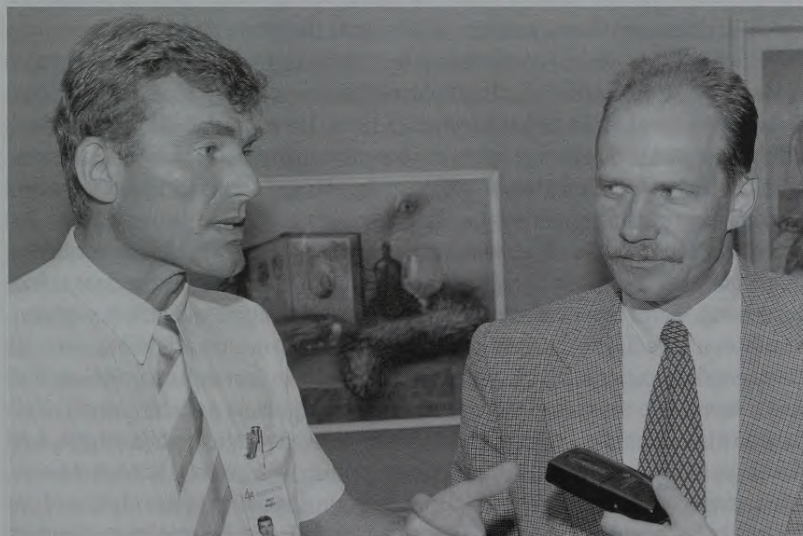
Valdība neko nedarīja, lai kuģošanas biznesam, tai skaitā arī LK, nevajadzētu meklēt visdažādākos ceļus sekmīgas darbības saglabāšanai, jo vistaisnākais ceļš – valsts jūrniecības nodokļu politika – pat 2005. gadā ir tikai daļēji sakārtots.

Avotiņa laikā notika LK audīts un tika sāka privatizācija, uzņēmums strādāja ar zaudējumiem, valsts, cik vien spēja, sūkņēja no tā ārā, pretī piedāvājot tikai privatizāciju.

Visdivainākā bija Avotiņa noņemšana. 1997. gada 24. janvāris. Notiek LK padomes sēde, izvērtē 1995. un 1995. gada rezultātus, izsaka neapmierinātību ar



Pēteris Avotiņš.



Jānis Naglis un Druvis Skulte.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



P. Avotiņa darbu un nobalso par viņa atstādināšanu. Vienbalsīgi. Tie, kuri vēl var kar bija spieduši Avotiņam roku, jau šodien nevienam neieteica to darīt.

Avotiņa laiks LK bija beidzies.

Andra Kļaviņa laiks

Privatizācijas periods bija ilgs un mokošs

Andris Kļaviņš par "Latvijas kuģniecības" prezidentu kļuva laikā, kad bija sākta šī valsts uzņēmuma privatizācija, un amatā nomainīja iepriekšējo Kuģniecības vadītāju Pēteri Avotiņu. Tas bija salīdzinoši nepateicīgs laiks, jo mokošs bija pats privatizācijas process. Lai arī Kļaviņš bija uzņēmuma prezidents, īstas varas un teikšanas viņam tomēr nebija: "Latvijas kuģniecība" vistiešākajā veidā atradās Privatizācijas aģentūras pakļautībā un tai pašā laikā bija pakļauta arī partiju un amatpersonu spiedienam un politiskajām kaislībām.

"Latvijas kuģniecībā" (LK) sāku strādāt 1981. gadā pēc Makarova Jūras akadēmijas pabeigšanas, bet patiesībā jau mācoties zināju, ka strādāšu Kuģniecībā, jo Makarova akadēmijā skaitījtos tāds kā nacionālais kadrs, un mana darba dzīve ļoti ilgu laiku, līdz pat 2003. gadam, ir bijusi saistīta ar "Latvijas kuģniecību", saka Andris Kļaviņš. "Esmu pateicīgs šim uzņēmumam un izvēlētajai profesijai, jo darbs Kuģniecībā un profesijā ir devis gandarījumu, pieredzi un rūdījumu, kas man arī tagad palīdz ikdienas darbā."

*Par savas prezidentūras laiku LK atmiņās dalās **Andris Kļaviņš**.*

– Kāds bija uzņēmums, kad Jūs to pārņēmt no Pētera Avotiņa?

– Iznāca tā, ka visus Kuģniecības privatizācijas gadus biju tās prezidents un valdes priekšsēdētājs. Kuģniecība Privatizācijas aģentūras pārraudzībā bija nodota jau 1995. gadā, taču tā īsti šis process sākās 1997. gadā. "Latvijas kuģniecība" bija liels un ļoti nozīmīgs valsts uzņēmums, tāpēc droši vien bija lielas diskusijas par to, kas tad pēc Pētera Avotiņa uzņēmumu vadīs. Bija ļoti grūts laiks, kad Avotiņa kungu atbrīvoja no amata. Uzņēmums trīs mēnešus bija bez vadības. Tolaik tikai dažus mēnešus biju nostrādājis par Kuģniecības pirmo viceprezidentu, pirms tam strādāju par Tankkuģu departamenta direktoru, un šos neziņas mēnešus ieņēmu vietas izpildītāja amatu. Kad manu kandidatūru izraudzījās prezidenta postenim, godīgi sakot, neizjutu pārlieku lielas bailes no atbildības, vien tik daudz satraukuma, cik izjūt katrs cilvēks, kurš sāk ko jaunu. Pats grūtākais visā šajā procesā bija savas komandas komplektēšana, jo kopā ar Pēteri aizgāja liela daļa no viņa komandas, tai skaitā arī vairāki valdes locekļi. Tie bija cilvēki, kuri lieliski pārzināja Kuģniecības specifiku, stiprās un vājās vietas. Uzņēmums mainījās, pirmo reizi valdes sastāvā iekļāva ārzemju speciālistus, kuri šeit nokļuva Privatizācijas aģentūras rīkotā konkursa rezultātā. Toreiz Privatizācijas aģentūra tenderi saņiņoja, nekonsultējoties ar uzņēmuma vadību un speciālistiem par to,



kādas tad ir uzņēmuma vajadzības. Ne-teikšu, ka bija viegli strādāt ar ārzemju speciālistiem, jo viņu mentalitāte ir ļoti atšķirīga. Viegli nenācās arī savākt profesionālu komandu, piedevām visam klāt vēl neziņa par paša uzņēmuma nākotni, un kā zobens vīrs galvas karājās uzņēmuma iepriekšējo gadu milzīgie zaudējumi, kas bija radušies dažādu iemeslu dēļ.

Neskatoties uz visām grūtībām, man tomēr izdevās izveidot lielisku komandu, un tiem cilvēkiem, kuri strādāja kopā ar mani, esmu un būšu pateicīgs vienmēr. Arī ar ārzemju speciālistiem izveidojās laba sapratne un sadarbība. Ja runājam par pašu uzņēmumu, tad tas tika reorganizēts; varētu teikt, ka no veca padomju laika monstra, kur visa darbība bija koncentrēta vienās rokās, uzņēmums pārtapa par holdingu.

Protams, tas nebūtu iespējams, ja Privatizācijas aģentūra neatbalstītu uzņēmuma vadības ieceres, tāpēc paldies jāsaka arī Jānim Naglim, kurš kā Privatizācijas aģentūras vadītājs nelika šķēršļus šādai mūsu darbībai, bez kuras nekādi nebūtu iespējams padeit uzņēmumu rentablu. Protams, sākumā lieliski varēja just piesardzību no Privatizācijas aģentūras puses, un tas bija tikai loģiski, jo es biju jauns uzņēmuma vadītājs, mani tā īsti neviens nepazina, tieši tāpat kā jaunizveidoto komandu. Visu iepriekšējo laika posmu visās sabiedriskajās aktivitātēs un biznesa attiecībās Kuģniecību vienmēr pārstāvēja tikai Pēteris Avotiņš, un arī tas bija tikai likumsakarīgi, jo valsts uzņēmumu vadīja direktors un uzņēmumā nebija valdes. Taču Privatizācija aģentūra drīz vien saprata, ka pārmaiņas, ko vēlamies ieviest, dos uzņēmumam tikai labumu, tāpat arī viņi pārliecinājās, ka cilvēki, kas strādāja pie Kuģniecības attīstības stratēģijas, ir profesionāli un vēlas sakārtot uzņēmuma darbību.

Darbs bija sarežģīts, bet interesants. Tagad, kad pārdomāju Kuģniecības vadībā nostrādātos gadus, varu teikt, ka liela nozīme bija jūrā nostrādātajam laikam. Esmu pilnīgi pārliecināts, ka visi, kas strādājuši par kuģu virsniekiem, ir ieguvuši lielisku pieredzi darbā ar cilvēkiem. Jūrā darbs ir smags, vieniem un tiem pašiem cilvēkiem kopā noslēgtā vidē jāatrodas četrus, piecus vai sešus mēnešus, tāpēc ļoti svarīgi, kā kuģa virsnieki prot saturēt komandu. Tās ir īsts rūdiņums visai turpmākai dzīvei.

Privatizācijas procesā kā ilens no maīsa laukā sāka līst – kā lai to pareizāk pa-



Andris Kļaviņš

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



saka? – politika un ieinteresētība privatizācijas norisē. Uzņēmums piederēja valstij, valsts to privatizēja, un katrs saimnieks ar savu mantu rīkojas tā, kā uzskata par pareizu. Kā māc, tā saimnieko, tas ir viss, ko varu pateikt par “Latvijas kuģniecības” privatizāciju. Gan Pēteris Avotiņš, gan es bijām tikai menedžeri, kas strādā algotu darbu. Protams, mantojums no padomju laikiem bija liels, šo mantojumu vajadzēja sakārtot. Flote bija liela, bet jau salīdzinoši veca, lai gan labi uzturēta, tomēr modernizējama. Privatizācijas aģentūra pret šādu programmu izturējās ar sapratni un atbalstīja jaunu kuģu būvēšanas nepieciešamību, tomēr ar flotes atjaunināšanu gluži tik labi negāja. Lai nu kā, tomēr daļu flotes mums izdevās atjaunot, un uzskatu, ka šis solis bija pareizs. Tolaik flotes atjaunināšanai bija ļoti daudz oponentu un pretinieku, kuri vēlējās privatizēt Kuģniecību un griebeja, lai šajā uzņēmumā būtu iespējami vairāk brīvo līdzekļu. Viņu interesēs neietilpa naudas ieguldīšana kuģu būvē.

– Intervijā 1998. gada Gadagrāmatai Jūs teicāt, ka Kuģniecībai ir nauda, kas nepieciešama jaunu kuģu pasūtīšanai.

– Jā, nauda tiešām bija un nekur jau nepazuda. Tā kā Kuģniecība bija privatizācijas procesā, ļoti uzmanīgi tika sekots visam, kas notiek uzņēmumā. Katru brīdi kāda partija vai interešu grupa varēja paaugstināties, kur un kā tiek izlietoti līdzekļi, tas taču vēl joprojām bija valsts uzņēmums, nevis privāta saimniecība, kur īpašnieks to pārvalda, kā vēlas. Toreiz izdevās iegādāties trīs jaunus tankkuģus. Es nekad neesmu teicis, ka tas bija lēts pirkums, tomēr tagad jāatzīst, ka tas jau ir atmaksājies ar uzviju.

Ja jautā, kāds bija mans skatījums uz Kuģniecības privatizāciju, varu atbildēt, ka viss tas, kas tagad ir ielikts “Latvijas kuģniecības” attīstības plānā, ir arī mans skatījums uz šī uzņēmuma tālāko attīstību. Kad strādājām pie Kuģniecības attīstības plāna, tika aprakstītas papīru kaudzes. Es vēl tagad atceros, kā man nepatika agri no rīta braukt uz radio vai vēlu vakarā uz televīziju, lai sniegtu intervijas par Kuģniecības privatizācijas gaitu un nākotnes izredzēm, bet tas viss piederējās pie lietas un amata.

Uzskatu, ka privatizācijas procesā mēs izdarījām tik daudz, cik spējām, cik mums atļāva, bet mēs cīnījāmies par savu taisnību un aizstāvējām to visiem iespējamiem paņēmieniem.

Ar saviem darbiem mēs pierādījām, ka spējām un protam strādāt, jo mums izdevās uzņēmumu sakārtot, darbam bija labi rezultāti, mēs parādījām, ka esam labi menedžeri, bet nekas cits no mums nebija atkarīgs. Katrs īpašnieks ar savu mantu dara, ko uzskata par labāku.

Neskatoties uz visām batālijām, kas notika privatizācijas laikā, mēs tomēr šo uzņēmumu novadījām līdz privatizācijai un netikām nomainīti. Laikam jau tas nozīmē, ka uzņēmumu vadītājiem profesionāli un nebija vajadzības pēc uzņēmuma vadītāja maiņas. Ja kāds politiskais spēks ar uzņēmuma vadību mēģināja runāt par privatizācijas norisi, atbilde bija viena – par šo tematu runājiēt ar Privatizācijas





1996. gads. Preses konferencē tiek paziņots par LK gatavību privatizācijai.

aģentūru vai Ekonomikas ministriju, un nepagāja ilgs laiks, kad uzņēmumā ieradās kārtējā pārbaude. Mani sauca uz visādām komisijām un komitejām, nācās atbildēt uz visdažādākajām vēstulēm un pieprasījumiem. Paldies manai komandai un visvairāk jau sekretārei Ilzei, kas lieliski bija ievingrinājusi roku atbilžu rakstīšanā.

– LK strādājāt tik ilgus gadus, atdevāt tai savu enerģiju, zināšanas un nervus. Vai bijāt gatavs tam, ka pēc privatizācijas pabeigšanas kļūsiet šim uzņēmumam nevajadzīgs?

– Privatizācijas process bija ieildzis, un tā beigu posmā arī presē daudz tika rakstīts par to, ka pēc privatizācijas Kļaviņš uzņēmumam vai nebūs vajadzīgs. Jāsaka, ka es tam pilnībā biju gatavs. Protams, pie sirds tas nedaudz ķērās, bet es centos to uztvert mierīgi. Uz kuģa esmu izgājis no pašas apakšas līdz pašai augšai, arī LK krasta dienestā sāku strādāt par kuģa operatoru un nonācu līdz prezidenta krēslam. LK pazīnu ļoti labi un no visām pusēm, bet arī lieliski apzinājos, ka esmu menedžeris, īpašnieks par darbu man maksā algu, bet jebkurā brīdī varu kļūt darba devējam nevajadzīgs. Jau 2001. gadā bija skaidrs, ka pēc privatizācijas Kuģniecībā darba man nebūs. Tolaik gan izjutu tādu kā diskomfortu, taču zviedru kolēģi mani mierināja, ka tas ir tikai normāli, ka tā dzīvē notiek: nāk jauns īpašnieks un veido jaunu kadru politiku, vecā komanda kļūst lieka. Ja tā padomā, tad katru dienu notiek šādas kadru maiņas, un tas patiešām nav nekas ārkārtējs. Kad jau pēc privatizācijas notika akcionāru pilnsapulce, kurā tika ievēlēta jaunā valde, man nebija





nekāds pārsteigums, ka esmu šajā uzņēmumā zaudējis darbu. Morāli jau biju tam gatavs. Tagad atceroties varu teikt, ka pēdējā laikā man viss jau bija apriebies, jo nevarējām vairs mierīgi strādāt, nemitīgi nācās rakstīt ziņojumus, uzņemt vienu pārbaudi pēc otras. Pat ja man pēc privatizācijas būtu piedāvāts vadīt Kuģniecību, diez vai es šo piedāvājumu pieņemtu, diez vai būtu gatavs vēlreiz visu sākt no gala un pildīt jauno īpašnieku prasības. Bet visādā ziņā darbs "Latvijas kuģniecībā" bija interesants, un šis laiks man ir ļoti daudz devis.

– Kad strādāt Kuģniecībā kļuva grūti, Jūs taču varējāt visu pamest un aiziet. Kas lika palikt un paveikt iesākto līdz galam?

– Laikam jau tāds raksturs: ja kaut kas ir iesākts, tas jāpadara līdz galam. Man tā bija principa lieta – nepadoties, jo diezgan daudzi būtu bijuši priecīgi, ja mans krēsls atbrīvotos un tāds Kļaviņš nestrādātu privatizējamajā valsts uzņēmumā "Latvijas kuģniecība". Es pēc rakstura esmu pedants, ko var vērtēt gan pozitīvi, gan negatīvi. Pedantisms ir raksturīgs daudziem jūrniekiem – visas mantas jāsaliek kārtībā, jo tu nekad nevari zināt, kad jūrā sāksies vētra.

– No Jūsu teiktā var saprast, ka daudziem esat bijis neērts vadītājs.

– Ir dažādi politiskie spēki un dažādas interešu grupas. Latvijā ir tā: ja tu ar kādu esi bijis kopā kādos pasākumos, tad tevi ieskaita viņa cilvēkos. LK padomes priekšsēdētājs bija Druvis Skulte, "Latvijas ceļa" pārstāvis, tāpēc arī mani automātiski pierakstīja "Latvijas ceļam", lai gan patiesībā neesmu balstījies nevienu partiju un līdz pat šai dienai neesmu bijis nevienas partijas biedrs. Tad nāca laiks, kad "Latvijas ceļš" sāka zaudēt ietekmi politisko partiju vidū, un nāca jauni politiskie spēki, kas vēlējas ietekmēt LK privatizācijas procesu. Tas arī bija viens no iemesliem, kāpēc privatizācija bija tik ilga un mokoša. Un arī tas nav nekas jauns, ka Kuģniecība privatizācijas dalībniekiem bija interesanta kā tankkuģu operators, kas arī tagad ir LK svarīgākais sektors. Privatizācijai pieteicās daudzas kompānijas, tai skaitā arī daudzas kuģošanas kompānijas, kuras vairākus gadus padziļināti pētīja uzņēmuma darbību un, konstatējušas, ka viss ir kārtībā, apgalvoja, ka gadījumā, ja viņi uzņēmumu privatizēs, es varēšu darbu turpināt. Redzat, tikai tiem, kas Kuģniecību beigu beigās privatizēja, mans darbs vai es pats nebiju pieņemams.

– Vai atceraties tos laikus, kad gan tie, kas teicās kaut ko saprotam no starptautiskā kuģošanas biznesa, gan arī tie, kas no šīm lietām neko nesaprata, de-





1997. gads. Sākas garais un mokošais LK privatizācijas process.

dzīgi apsprieda LK kuģu reģistrēšanu zem svešiem karogiem?

– Tiešām, par to ir runāts un diskutēts bez gala. Iespējams, ka savā darbības laikā esmu pieļāvis kļūdas, bet tas nu gan ir skaidrs, ka lēmums reģistrēt kuģus citos reģistros nebija kļūda, tā bija iespēja saglabāt gan kuģus, gan pašu uzņēmumu. Ja tas nebūtu darīts, tad valsts no “Latvijas kuģniecības” privatizācijas nebūtu ieguvusi pat tik daudz, cik izdevās iegūt. Kuģošanas bizness tiem, kas tajā nav iesaistīti, ir visai nesaprotams, tāpēc reizēm rodas nevajadzīgas un bezjēdzīgas diskusijas. Kuģniecība kopā ar Latvijas Kuģu īpašnieku asociāciju, kad to vadīja Antons Ikaunieks, ieguldīja laiku un naudu, lai veicinātu jaunās kuģošanas politikas izstrādi un Latvijas kuģi varētu atgriezties zem Latvijas karoga.

– **Tai laikā, kad Kuģniecību vadīja Pēteris Avotiņš, bija pašsaprotami, ka LK ir visdažādāko pasākumu, preses izdevumu, gandrīz vai visa iespējamā sponsors. Kā Jūs turpinājat menedžēt sponsorēšanas sadaļu?**

– Deviņdesmito gadu sākumā “Latvijas kuģniecība” viena pati Latvijai deva astoņdesmit vai pat deviņdesmit procentus no visiem ārvalstu valūtas ieņēmumiem. Uz kopējā fona tas bija ļoti bagāts uzņēmums un varēja ar sponsorēšanu nodarboties. Piedevām LK bija valsts uzņēmums, kura direktors bija tiesīgs vienpersoniski izlemēt, cik un kur tērēt. Kā direktors lemj, tā arī notiek. Kad Kuģniecība kļuva par privatizējamo valsts uzņēmumu, mainījās statuss un arī iespējas. Tomēr centāties atbalstīt lietas, kas bija saistītas tieši ar jūrniecību, citām nozarēm atbalstu nesniedzām. Man ir gandarījums, ka esmu savu roku pielicis, piemēram, “Latvijas jūrniecības enciklopēdijas” izdošanā, kas ir paliekošs ieguldījums.

– **Kā Jūs jutāties, kad amatā nomainījāt Pēteri Avotiņu? Vai viens otram roku spiežat vēl tagad?**

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Imants Vikmanis

– Mēs ar Pēteri esam bijuši kolēģi. Savulaik, kad Avotiņš veidoja savu komandu, viņš mani uzaicināja darbā. Pirms tam nebijām pazīstami, jo es strādāju uz ķīmiķiem, bet viņš uz tankkuģiem. Kad, Avotiņa virzīts, kļuva par pirmo viceprezidentu, mums bija koleģiālas attiecības. Arī tad, kad viņš no Kuģniecības direktora amata tika atstādināts un kādu laiku uzturējās ārpus Latvijas, man prātā nenāca no viņa vairīties, jo tam nebija nekāda pamata. Nekad neesmu slēpis, ka mani strādāt “Latvijas kuģniecībā” uzaicināja tieši Pēteris. Kādu laiku pēc viņa atstādināšanas daudzi teica: nu jā, Kļaviņš taču ir no Avotiņa komandas. Draugi gan mēs nekad neesam bijuši.

– **Kā jūs viens otru uzrunājat?**

– Kā jau jūrnikiem pieņemts, mēs viens otru uzrunājam uz tu.

Imanta Vikmaņa laiks

Privatizācija beigusies, sācies darbs

2002. gada 5. jūnijā pēc vairākiem ļoti politizētiem privatizācijas mēģinājumiem uzņēmums kļuva par publisku akciju sabiedrību. Kompānijas lielākais akcionārs ir Latvijas uzņēmums AS “Ventspils nafta”.

Tiem, kuriem nevilšus joprojām izsprūk “mūsu kuģniecība”, Imants Vikmanis pieklājīgi aizrāda, ka nu šis uzņēmums ir privāta kompānija, tāpēc spēles noteikumi mainījušies.

Tagad, atbrīvojusies no attīstību traucējošās politiķu aizbildniecības, AS “Latvijas kuģniecība” tās prezidenta Imanta Vikmaņa vadībā ir starp stabilākajām kuģniecībām pasaulē. Visi AS “Latvijas kuģniecība” flotes kuģi ir saņēmuši ISM (*International Safety Management*) sertifikātu.

Kompānijai ir četri meitas uzņēmumi. SIA “LSC Shipmanagement”, kas uzrauga kuģu tehnisko stāvokli, risina tehniskās problēmas un nodrošina kuģu drošu ekspluatāciju. Firma veic kuģu apkalpju komplektēšanu un nodrošina tās ar visu sekmīgai kuģošanai nepieciešamo.

SIA “Jūras servisa centrs” nodarbojas ar kuģu klāja mehānismu, enerģētisko iekārtu un specifisku degvielas bunkuru projektēšanu, uzstādīšanu un nepiecie-



šāmās dokumentācijas izstrādi, bet SIA "Jūras servisa centrs" ķīmiskā laboratorija veic kuģu degvielas, smērvielu, tvaiku, ūdens apkures katlu, mehānismu dzesēšanas sistēmu, sateču ūdeņu un citu ūdens paraugu analīzi atbilstoši ISO, AS-TIM un IP standartiem.

SIA "LSC Marine Training" veic jūrnieku apmācību atbilstoši starptautiskajām kuģošanas prasībām. Savukārt SIA "Kuģu remonta bāze" nodarbojas ar kuģu remontu savā pietātnē un piedāvā augsti profesionālus remonta pakalpojumus reisu laikā, kā arī kravu iekraušanas/izkraušanas darbos.

Valde šādu lēmumu pieņēmusi, pamatojoties uz akciju sabiedrības "Latvijas kuģniecība" darbības stratēģiju 2003.–2010. gadā, kas nosaka, ka LK pamatdarbība ir jūras kravu pārvadājumi, un paredz ar pamatdarbību nesaistītu saimniecisko aktivitāšu pakāpenisku pārtraukšanu. Savulaik SIA "Transporta bāze" tika izveidota akciju sabiedrības "Latvijas kuģniecība" nekustamā īpašuma apsaimniekošanai.

Anī pēc gadiem pieciem "Latvijas kuģniecības" flotē būs aptuveni tikpat daudz kuģu kā pašlaik, jo veco kuģu vietā nāks jauni, kuru būve jau sākta vai par kuru būvniecību parakstīti līgumi. Kuģniecība negrasās arī pēc pieciem, desmit gadiem atstāt savas pozīcijas, piemēram, tankkuģu pārvadājumu ziņā un droši apgalvo, ka pirmo desmitnieku nepametīs. Anī pēc gada, pieciem vai desmit "Latvijas kuģniecība" strādās sev raksturīgajā kuģošanas biznesā, tai pašā laikā atbrīvojoties no tiem darbības veidiem krastā, kas īsti neatbilst uzņēmuma darbības profilam. ■



Vai „Latvijas kuģniecības” panākumu pamatā ir tonnāžas nodokļa fenomens?

Latvijas kuģus var sastapt jebkurā kontinentā, jebkurā pasaules okeānā un jūrā. Jūrniecības tradīcijas Latvijā ir senas. Šo seno tradīciju spilgtākais turpinājums ir Latvijas ekonomikas lepnums – AS “Latvijas kuģniecība”.

“Deloitte” vienmēr ir cieši sekojusi līdzī jaunākajām ziņām no šī transporta industrijas sektora. Jautājumu loks, kas pastāvīgi atrodas mūsu uzņēmuma uzmanības lokā, ir ļoti plašs.

Ņemot vērā mūsu pētījumus, varam apgalvot, ka pašlaik jūras kravu pārvadāšanas sektors atrodas “uz viļņa”. Apstiprinājums tam ir AS “Latvijas kuģniecība” auditētie finanšu rādītāji 2004. gadā – 38,5 miljoni latu liela peļņa.

Īpaši “Deloitte Latvia” seko līdzī naftas pārvadājumiem, kas arī ir saprotami, ņemot vērā “Latvijas kuģniecības” stratēģisko attīstības virzienu.

No “Deloitte” straptautiskā pētījuma “Trends in shipping” izriet, ka šis ir labākais cikls pēdējo 50 gadu laikā. Kuģniecībām ir rekordaugsti ieņēmumi, pēdējo reizi salīdzinoši tik augstas likmes ir bijušas 1956. gadā.

No lielās peļņas, ko gūst kuģniecības uzņēmumi, savukārt izriet nodokļu jautājumi. Tāpat kā daudzās citās valstīs, arī Latvijas Republikā likumdošana šajā jautājumā sniedz zināmu manevrēšanas brīvību. “Deloitte Latvia” savulaik jau ir sniegusi savus komentārus kuģniecību nodokļu jautājumos.

Latvijas teritorijā kuģniecības uzņēmumiem ir atļauts izvēlēties maksāt uzņēmuma ienākumu nodokli (UIN) vai arī tonnāžas nodokli (TN).

Tonnāžas nodoklis tiek uzskatīts par visplašāk lietoto nodokļu pamudinājumu. Bez Latvijas tonnāžas nodokli ir ļauts maksāt arī Beļģijā, Kiprā, Grieķijā, Dānijā, Indijā, Somijā, Īrijā, Francijā, Itālijā, Vācijā, Nīderlandē, Nīderlandes Antiļās, Norvēģijā, Pakistānā, Dienvidkorejā, Spānijā un Lielbritānijā.

“Deloitte Latvia” nodokļu konsultanti skaidro, ka par TN maksātāju var kļūt iekšzemes uzņēmums, kuram Valsts ieņēmumu dienests (VID) ir piešķīris TN maksātāja statusu un kurš savus kuģus izmanto starptautiskajos pārvadājumos un ar to saistītās darbībās, kā arī saimnieciskās darbības stratēģiskā, komerciālā, tehniskā un apkalpes komplektēšanas funkcija tiek veikta Latvijā.

Ar TN apliekamo ienākumu aprēķina, summējot aprēķinātos ar tonnāžas nodokli apliekamos ienākumus par katru kuģi, kurš ir izmantots starptautiskajos pārvadājumos un ar to saistītās darbībās.

Atgādināsim, ka TN lielums Latvijā ir šāds:



■ 0,0022 Ls – kuģiem ar kravnesību no 100 līdz 1000 tonnām;

■ 0,0019 Ls – kuģiem ar kravnesību no 1001 līdz 10 000 tonnām par katru tonnu, kas pārsniedz 1000 tonnu;

■ 0,0016 Ls – kuģiem ar kravnesību no 10 001 līdz 25 000 tonnām par katru tonnu, kas pārsniedz 10 000 tonnu;

■ 0,0007 Ls – kuģiem ar kravnesību virs 25 000 tonnām par katru tonnu, kas pārsniedz 25 000.

Katrs kuģu īpašnieks Latvijā, izmantojot minētos skaitļus, var aprēķināt TN lielumu saviem kuģiem.

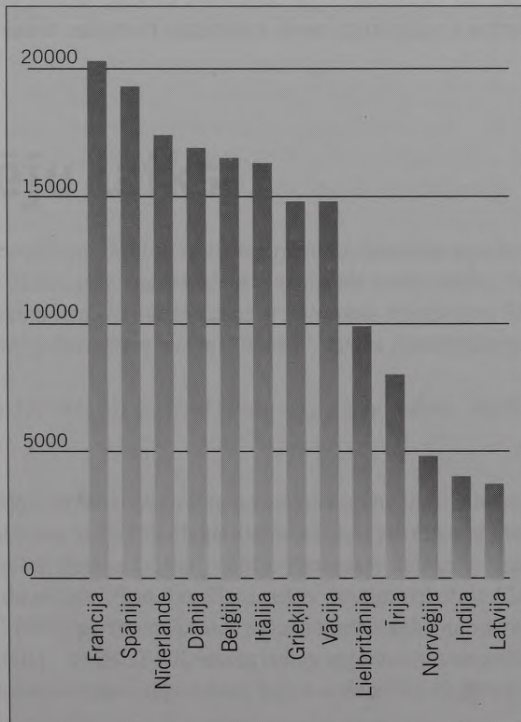
Kā rāda “Deloitte” apkopotie materiāli par TN likmēm pasaulē (aplūkotas 55 valstis), Latvijas TN nodokļa likmes ir vienas no zemākajām kā Eiropas Savienībā, tā arī visā pasaulē; Latvijas TN likmes ir zemākas pat par Indijas TN likmēm. Salīdzinājumam – TN gada apmēri dažādās valstīs 35 000 NT / 55 000 GT kuģim, izmantojot “Deloitte” apkopotos materiālus.

Skaitļi runā paši par sevi, tomēr kāpēc tad Latvijā TN ir tik reti sastopams? Neiztirzājot valsts attieksmi pret kuģniecību kā nozari, jāsaka, ka arī kuģu īpašnieki nav pilnīgi informēti par šo iespēju samazināt savus nodokļu izdevumus.

TN piemīt arī virkne mīnusu, kas jāņem vērā potenciālajiem šī nodokļa maksātājiem. Pirmkārt, tonnāžas nodoklis ir jāmaksā neatkarīgi no tā, vai uzņēmums strādā ar peļņu vai zaudējumiem, t.i., uzņēmumam ir jā-



Jānis Zelmenis.



maksā tonnāžas nodoklis neatkarīgi no tirgus svārstībām, tādējādi zūd Latvijas likumdošanā paredzētās nodokļu atlaides investīcijām, zaudējumu pārnešana utt. Uzņēmums, kuram VID ir piešķīris TN maksātāja statusu, ir tiesīgs to mainīt ne agrāk kā desmit gadus pēc šī statusa iegūšanas. No iepriekšminētā izriet, ka tonnāžas nodokļa maksāšana varētu būt izdevīga tikai dažos gadījumos, kuriem ir vajadzīga nopietna nodokļu plānošana.

Tāpat arī TN maksāšana neatbrīvo uzņēmumu no UIN deklarācijas sastādīšanas un uzņēmuma ienākuma nodokļa maksāšanas par to ienākumu daļu, kas nav saistīta ar kuģu izmantošanu starptautiskajos pārvadājumos un ar to saistītajām darbībām. Šis ir liels mīnuss lielām kuģniecības kompānijām, jo tas rada papildu slodzi grāmatvedībai.

Izvēles iespēja, protams, ir laba, jo tā palielina jebkura uzņēmuma manevrēšanas brīvību un dod iespēju izvēlēties labāku ceļu nodokļu optimizācijai, tādā veidā samazinot izdevumu posteņus. Tā kā aprakstītais jautājums ir visai komplikēts, vislabāk ir ar to griezties pie nodokļu speciālistiem, jo, pieņemot lēmumus par nodokļu plānošanu, ir jāatceras, ka nodokļi ietekmē katru uzņēmumu.

Atbildot uz raksta sākumā uzdoto jautājumu, jāsecina, ka „Latvijas kuģniecības” un citu kuģniecību panākumu pamatā, visticamāk, ir ļoti labvēlīgā pasaules naftas konjunktūra, nevis konkrētais tonnāžas nodokļa režīms. ■

Jānis Zelmenis
"Deloitte Latvia"



“Rīgas jūras līnija” skaitļos

2005. gada 25. oktobrī Rīgas apgabaltiesa prāmja līnijas operatoru AS “Rīgas jūras līnija” atzina par maksātnespējīgu.

RJL parādu aptuvenā summa ir 6,94 miljoni latu,

aktīvi – 3,99 miljoni latu,

no tiem 3,4 miljoni latu ir apgrozāmie līdzekļi,

356 tūkst. latu – debitoru parādi.

Darbiniekiem neizmaksātās darba algas par septembri un daļu oktobra, kā arī par dīkstāvi ir 155 993 lati, bet RJL nodokļu parāds ir aptuveni 90 200 latu.

Rīgas domei pieder 35,48% operatora akciju,

SIA “Astramar” – 27,51%,

Rīgas brīvdostas pārvaldei – 19,72%,

kompānijai “Ilmaco Limited” – 9,77%,

Jurim Šabašovam – 4,39%,

Vjačeslavam Spriševskim – 3,13% akciju.

Lielo iespēju laiks

Lai Igaunijas kuģniecības kompānija “Tallink” nākamā gada aprīlī sāktu regulāru prāmju satiksmi no Rīgas uz Stokholmu, nepieciešams samazināt ostas tarifus, kā arī uzlabot Rīgas pasažieru terminālu. Tā pēc tikšanās ar Satiksmes ministrijas, Rīgas brīvdostas un Rīgas domes pārstāvjiem sacīja “Tallink” valdes priekšsēdētājs Enns Pants.

Bet Rīgas Pasažieru ostā no 15. oktobra gluži kā spoku kuģis stāv prāmīs “Baltic Kristina”.

Prāmju satiksmei starp Rīgu un Stokholmu ir raiba vēsture un ne īpaši laba reputācija. Laiku pa laikam satiksme starp šīm divām Ziemeļeiropas pilsētām ar plašu žestu tikusi atklāta un ar vēl lielāku troksni slēgta. Pagaidām lielākais sprādziens piedzīvots 2005. gada oktobrī, kad Pasažieru ostas apsaimniekotāja SIA “Rīgas pasažieru termināls” (RPT) pārtrauca sniegt pakalpojumus prāmju operatoram “Rīgas jūras līnija” (RJL). Iemesls? RJL ievērojamus apjomus sasnieguši parādi, kuros nenomaksātie telpu nomas rēķini vien bija sasnieguši 120 tūkstošus latu.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



2005. gada 25. oktobrī Rīgas apgabaltiesa prāmja līnijas operatoru AS "Rīgas jūras līnija" atzina par maksātnespējīgu. Kompānijas maksātnespēja tika atzīta jau no 2005. gada 25. jūlija, jo šajā dienā uzņēmums "Viņķis LV" prasīja RJL atmaksāt 400 000 latu parādu, ko uzņēmums jau tolaik nevarēja samaksāt. Patiesībā jau no 2004. gada 31. decembra RJL bijusi vērojama maksātnespējas situācija. Nu pasludinātais apgabaltiesas spriedums nav pārsūdzams.

Izgaismojas ne tikai finanšu problēmas

Lai izpildītu prāmju operatora AS "Rīgas jūras līnija" darbinieku prasības par algu izmaksu, Rīgas Ziemeļu rajona tiesa nolēmusi uzlikt arestu prāmim "Baltic Kristina". Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības (LTFJA) prezidents Igors Pavlovs atzīst, ka tā ir pasaulē pieņemta prakse, kad arests tiek uzlikts kuģim, lai nodrošinātos pret situāciju, kad pirmām kārtām tiek segti citi darbības laikā radušies parādi, bet neizmaksātas paliek darbinieku algas.

Tiesā jūras prasību RJL darbinieku vārdā iesniedza Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība. Prasība ir vērstā pret prāmi "Baltic Kristina", jo tā rīkoties atļauj starptautiskā jūrniecības prakse. Ņemot vērā tiesas lēmumu, prāmi nevar nekur pārvietot, bet to var pārdot izsolē, kā tas šajā gadījumā, visticamāk, arī notiks. Jebkurā gadījumā tagad atlīdzību pirmie saņems tieši jūrnieki, ir pārliecināts arodbiedrības prezidents Igors Pavlovs. Pēc LTFJA aplēsēm, parāds darbiniekiem sasniedzot aptuveni 90 tūkst. latu, taču šajā summā nav iekļautas kompensācijas, kuras darbinieki varēs saņemt atlaišanas gadījumā. Pēc Latvijas Jūras administrācijas direktora Anša Zeltiņa teiktā, JA nevēlējās iesaisties prāmja "Baltic Kristina" procesā, tomēr Kuģu reģistra saistības neļaujot no šā procesa norobežoties. Nu maksātnespējas, kuģa izsoles un citas lietas iet savu juridisko un likumisko ceļu, taču runāt un komentēt tās ir pārāgri, jo pagaidām nevar pateikt, kas un par cik prāmi nopirks.

A. Zeltiņš: – Bez paša maksātnespējas procesa, kas uzsākts pret prāmja īpašnieku, "Baltic Kristina" gadījums izgaismo vienu otru nepilnību. Izrādās, ka ne Latvijā, ne Eiropā, ne citviet pasaulē dažādu politisku un ekonomisku apsvērumu dēļ nav konkrētas juridiskas definīcijas, kas ir jūrnieks un kas nav, kas ir apkalpe un kas ne. Tiek uzdots jautājums, vai apkalpei vajadzēja palikt uz kuģa, lai mēģinātu panākt darba samaksu. Grūti teikt, vai bija jāpaliek, tomēr jādodomā, ka kuģis bez apkalpes īsti palikt nemaz nevar. Vai uz kuģa vajadzēja būt vairāk nekā astoņdesmit apkalpes locekļiem? Droši vien tikai tāpēc vajadzēja, lai paustu savu nostāju. Par pašu situāciju runājot, pagaidām nav skaidrs, kā notiks darba algu izmaksa, jo tas būs atkarīgs no noslēgtajiem vai nenoslēgtajiem līgumiem. Un tas vien, ka cilvēks jau no dienas, kad "Baltic Kristina" netika izlaista reisā, būs atradies uz kuģa, vēl nebūt nenozīmē, ka viņš kādu naudu vispār saņems. Šoreiz algu izmaksas likumiskais pamats būs noslēgtie darba līgumi.

Maksātnespējas administrators Jānis Jurkāns norādīja, ka algu izmaksu RJL





darbiniekiem par pēdējiem trim mēnešiem garantē valsts, turklāt, pārdodot izsolē prāmi "Baltic Kristina", komandas algas ir prioritārs jūras prasījums, kas tiek segts pirms hipotekārā kreditora – šai gadījumā bankas – prasījuma, kas parasti tiek apmierināts pirmais.

Taču te kā replika jāiemet A. Zeltiņa teiktais par noslēgtajiem darba līgumiem un to, kas šajos līgumos ir ierakstīts. Kā apliecinājumu teiktajam var minēt transporta galdnieka Romāna Aluša situāciju. "Viņi to tikai gaida, lai izkļūstam, jo pa vienam ar mums vieglāk būs tikt galā. Es te jau gadu strādāju ar firmas "Akvarius" nosūtījumu, bet man vēl aizvien nav iedots darba līgums. Kad prasīju, darba devējs vienmēr atrunājās ar laika trūkumu un citiem iemesliem. Un tādi mēs šeit esam vairāk nekā divdesmit. Labi, ka esam Starptautiskās jūrnieku arodbiedrības biedri, jo līdz šim arodbiedrība vienmēr ir palīdzējusi," saka R. Alutis.

Prāmja "Baltic Kristina" apkalpe un personāls, gaidot algu izmaksu par septembri un oktobri, kuģi nav atstāja no 10. oktobra līdz 7. novembrim. "Ja mēs kuģi pamestu, akcionāri to varētu traktēt kā darba vietas patvaļīgu atstāšanu." Tā domā cilvēki uz kuģa.

Kā bija un kā būs?

Savukārt satiksmes ministrs A. Šlesers uzskata, ka „salīdzinot ar citām Baltijas jūras valstu galvaspilsētām, Rīga ir visbēdīgākajā situācijā, un šā jautājuma risināšanu mēs nevaram atlikt, noskatoties, kā attīstās mūsu konkurenti." Tā saka ministrs Šlesers, un viņš nav pirmais satiksmes ministrs, kurš tā domā. Bet vai no šādas domāšanas būs kāds reāls labums? Ja nu vienīgi velkam paralēles ar gaisa satiksmi, kur tagad reusus nodrošina lētās avioliņijas, tad var cerēt, ka, pateicoties Šlesera pietiekami lielajām politikajām ambīcijām, arī prāmju satiksmi va-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





rētu izdoties sakārtot.

Kā apgalvo pats ministrs, esot pilnīgi vienalga, kas nodrošinās prāmju satiksmi, lai tikai tā būtu, tāpēc viņš jau vairākkārt ir ticis ar visām iesaistītajām pusēm, lai panāktu, ka Rīgā attīstās veiksmīgāka prāmju satiksme.

Turam ikškus, lai tā arī būtu, taču prātā jāpatur vēl dažas, nu jau vēsturiskas liecības.

Pirms pašvaldību 2001. gada vēlēšanām sociāldemokrāts Gundars

Bojārs saviem vēlētājiem solīja, ka prāmju līnija no Rīgas uz Stokholmu būs un šo līniju viņam palīdzēs organizēt brālīgie sociāldemokrāti Stokholmā. Lai gan G. Bojārs tika mēra krēslā, ar prāmju līnijas atklāšanu tik viegli negāja.

2001. gadā neviena no Skandināvijas rēderejām nebija gatava apkalpot līniju Rīga – Stokholma, tās aizbildinājās, ka nav brīvu kuģu, ko varētu likt šajā līnijā. Patiesībā līnijas reputāciju bija sabojājuši prāmji “Iljič”, “Rusj” un “Mihails Šlohovs”, kuri darbu pārtrauca savu īpašnieku vai operatoru bankrota dēļ un vienmēr tika kritizēti zemā servisa līmeņa dēļ.

Savukārt 2000. gadā, kad Stokholmā notika Latvijas biznesa dienas, nācās piedzīvot itin nepatīkamus mirkļus un uz klausīt zviedru domas par kriminogēno situāciju Rīgas ostā. Lai gan pie tā lielā mērā bija vainojami visai apšaubāmie pašu zviedru biznesmeņi, kuri deviņdesmito gadu sākumā plosījās Rīgas Pasažieru ostā, zviedri izlikās nedzirdam skaidrojumus, ka Rīgas ostas attīstība un sakārtošana ir dinamisks process, kas atrodas nemītīgā attīstībā; vairāk par viņu sapratni “O, jo, jo!” līmenī panākt neizdevās. Bet dažs labs zviedru speciālists un konsultants skaidri un gaiši pateica: “Neviena kompānija šajā līnijā neienāks, pirms to nebūs iestrādājis kāds jūsu pašu operators. Prāmju problēmu pamatā ir finanšu ieguldījumi un riska uzņemšanās. Zviedri vēlas, lai finanses iegulda un risku uzņemas vienīgi Rīgā, bet kad līnija būs iedzīvīnāta un pāris gadus darbosies, tad ar troksni vai bez tā šajā līnijā būs gatavi strādāt arī starptautiskie operatori.”

Tolaik risku uzņemties bija gatava SIA “Hanza jūras aģentūra” un pat tēnēja biznesa plānu rietumu servisa prasībām atbilstošas prāmju līnijas izveidošanai starp Rīgu un Stokholmu. Kompānija lūdza, lai pašvaldība projektā piedalītos



kā kredīta garantētāja, jo kredīts bija nepieciešams pirmo sešu mēnešu izdevumu segšanai.

Šāds plāns neiederējās tā laika scenārijā, "Hanza jūras aģentūra" pie projekta realizācijas netika. Tagad, par šo scenāriju domājot, rodas pamatotas aizdomas, ka šķietami nevainīgam plāniņam bijis tālejošāks mērķis. Bet toreiz Bojārs apgalvoja, ka Rīgas dome saņēmusi piecus projektus prāmju līnijas Rīga – Stokholma nodrošināšanai, un viens no tiem tiks realizēts 2002. gada sezonā. Kāds tas būs, par to savulaik amatpersonas klusēja, bet kāds tas bija, to parādījusi pati dzīve – kompānija "Rīgas jūras līnija" bankrotējusi un prāmis "Baltic Kristina" tiek pārdots izsolē. Un tomēr līnija Rīga – Stokholma ir iestrādāta un parādījusi, ka tai netrūkst ne pasažieru, ne kravu. Arvien lielāka interese par ceļošanu uz Rīgu ir arī zviedriem. Nu, ko? Pienācis laiks pašmāju uzņēmējiem paiet malā, lai do-tu iespēju ārzemniekiem, un nav svarīgi, vai tie ir igauņi, zviedri, somi, vācieši vai dāņi, kas ienāk iesildītā vietā. Un vai "Rīgas jūras līnijas" bankrots nav lieliska iespēja? ■

SIA "LAPA"

**Starptautiskais jūrnieku darbā
iekārtošanas un mācību centrs**

SIA "LAPA"

33-3a Kr. Valdemara iela 33 – 3a
Rīga, LV-1010, Latvija

Tālr.: +371 7332887

Fax: +371 7830133

E-mail: lapa@lapa.lv

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



Upju flote nepadodas

Tikai deviņdesmito gadu sākumā, tūlīt pēc neatkarības atgūšanas, daudzi domāja, ka ir stabilas un nezūdošas vērtības, kas pārbaudītas daudzu gadu garumā gan grūtībās, gan priekos. Taču cerībām tūlīt sekoja vilšanās, jo izrādījās, ka daudzas labas lietas vai nu nav vajadzīgas, vai nav pa kabatai. Uldis Ziņģis, kurš uz upju kuģiem strādā kopš 1974. gada, jau tolaik bija pārliecināts, ka tā dēvētajai "baltajai flotei" ir nākotne.

Pasaulē un Eiropā braucieni ar upju kuģiem ir ļoti iecienīti. Amsterdamā, Stokholmā, Londonā, Vīnē, Budapeštā, un tā šo uzskaitījumu varētu turpināt, upes gluži vai mudžēt mudž no lielākiem un mazākiem upju kuģiņiem, kas vizina, iepazīstina, izklaidē. Upju kuģi piedalās pilsētu svētkos, patiesībā paši kuģiņi ir svētku sastāvdaļa.

Šovasar rīdziniekiem un Rīgas viesiem savus pakalpojumus sniedza pieci upju kuģi. Laiki mainās, un cilvēki mainās tiem līdzī. Ja vēl pirms nedaudz gadiem ļaudis savu brīvo laiku pavadīja četrās sienās, tad tagad viņi vēlas ceļot, redzēt, atpūsties, nu kaut vai pavizināties ar upju kuģi no pilsētas centra līdz Mežaparkam vai arī citos maršrutos. Arvien biežāk un vairāk upju kuģus izmanto izklaides braucieniem, biznesa sarunām un preses konferencēm. Taču vēl arvien ir nesakārtotas lietas, par kurām Uldis Ziņģis saka: – Vislielākā neejdzība ir tā, ka no deviņdesmito gadu sākuma līdz pat šim laikam, neviens nav uzskatījis par vajadzīgu sa-





kārtot kuģošanas drošības jautājumus iekšējos ūdeņos, veikt dziļumu mērīšanu un zīmju izlikšanu. Lai gan Rīgas brīvdostas pārvalde bija gatava kuģošanas zīmes izlikt, to izdarīt nevarēja vien tāpēc, ka Ministru kabinetā nebija apstiprinātas ES jaunās prasības kuģošanai iekšējos ūdeņos. Tā arī visu šo laiku pasažieru kuģu vadītāji brauc, pamatojoties uz savu labo atmiņu un darba iemaņām. Beidzot vajadzētu sanākt kopā visi iekšējo ūdeņu kapteiņiem, lai izvērtētu situāciju, apspriestu problēmas un izdarītu secinājumus. Pietiek pa vienam risināt problēmas, pienācis laiks aktīvai rīcībai! 2005. gada sezona apliecināja, ka braukt gribētāju kļūst arvien vairāk, ne tikai vietējie, bet arī ārzemnieki priecājas par izbraucienu ar upju kuģi, tāpēc pienācis laiks domāt par šīs kuģošanas nozares sakārtošanu un drošības palielināšanu.

Negadījumi parāda vājās vietas

Kuģa "Jūrmala" un pašvaldības kutera sadursme jūnijā beigās pamudināja Rīgas domes amatpersonas, pašvaldības policiju, kā arī citas ar kuģošanas drošību saistītās institūcijas pievērst uzmanību kuģošanai un tās drošībai iekšējos ūdeņos.

Rīgas pašvaldības policijas priekšnieks J. Geduševs vēstulē Jūras administrācijai raksta: "Rīgas pašvaldības policija, ņemot vērā 2005. gada 29. jūnija negadījuma – motorkuģa "Jūrmala" sadursmes ar Rīgas pašvaldības policijas Ūdenslīdzēju un glābšanas dienesta motorlaivu – izmeklēšanas ziņojumu un 2005. gada 29. augusta sanāksmes, kurā piedalījās Latvijas Jūras administrācijas, Rīgas pašvaldības un Rīgas brīvdostas pārstāvji, protokolu par kuģošanas drošību iekšējos ūdeņos, informē: 2005. gada septembrī divi Rīgas pašvaldības policijas (RPP) ku-





Uldis Ziņģis.

teri ir aprīkoti ar radiostacijām, kas atbilst Jūras lietu un jūras drošības likuma 20. panta prasībām par radiosakariem. RPP glābšanas dienesta darbinieki uzsākuši mācības "Latvijas kuģniecības" mācību centra organizētajos kursos, lai apgūtu iemaņas starptautiskajā jūras sakaru diapazonā strādājošo rāciju lietošanā un reglamentētajā radiosakaru apmaiņā. Lai minētās situācijas neatkārtotos, nepieciešams veikt izmaiņas Ministru kabineta noteikumos Nr. 158 "Noteikumi par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos". RPP glābšanas dienests ir gatavs sniegt ieteikumus grozījumu izstrādāšanas procesā."

Kamēr top grozījumi, problēmas joprojām nav atrisinātas, un to apliecināja neliels, bet nepatīkams incidents Eiropas Savienības zivsaimniecības un jūrlietu komisāra Borgia vizītes laikā. Programmā bija paredzēta lašu kurvju pārlūkošana Buļļupē. Viss notika atbilstoši programmai, tika veikti arī drošības pasākumi, kas ir obligāti šāda līmeņa amatpersonas vizītes laikā. Uz sauszemes komisāru pavadīja policijas eskorts, drošības pasākumu ietvaros pa ielu, kas gan vairāk atgādina lauku ceļu, netika laisti tie daži braucēji, kas ar mašīnām vēlējās nokļūt savās privātmājās. Taču izrādījās, ka uz ūdens par komisāra drošību gādāja tikai privātie zvejnieki, jo brīdī, kad upes vidū komisārs kopā ar lauksaimniecības ministru Mārtiņu Rozi pārcilāja tīklus, pa Buļļupi jūras virzienā pilnos auļos laidās ātrgaitas kuteris, saceļot tik pamatīgus viļņus, ka zvejniekiem vajadzēja parādīt savu profesionalitāti, lai laivu noturētu uz ūdens. Lieku reizi varēja pārliecināties, ka par kuģošanas drošību iekšējos ūdeņos tā arī neviens īsti neatbild. Komentējot kuģošanu, piemēram, Buļļupē, privātie zvejnieki atzina, ka ātrgaitas kuteru, motorlaivu un citu peldlīdzekļu īpašnieki un vadītāji uz ūdens uzvedas bezatbildīgi, pārgalvīgi un nekaunīgi, ne tikai neievērojot kuģošanas drošības noteikumus un tādējādi radot draudus savai un pasažieru dzīvībai, bet arī tīšu prātu bojājot tīklus, tā nodarot zvejniekiem zaudējumus.

Kāda būs nākamā sezona? To rādīs pati nākamā sezona. ■



Katrs kuģo, kā prot un neprot

Kopš 2004. gada 1. februāra mazmēra kuģošanas līdzekļu reģistrāciju veic Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD). Kuģošanas rīku un to vadītāju kontrole, izņemot Latvijas ostu atbildības zonas, atstāta pašplūsmā.

Statistikas dati pilnībā neatspoguļo kustības intensitāti iekšējos ūdeņos, jo, piemēram, airu laivu reģistrācija ir brīvprātīgs process. Protams, ja vien par attiecīgo ūdenstilpi atbildīgā pašvaldība nav izdevusi speciālu rīkojumu vai izstrādājis saistošus noteikumus peldošo līdzekļu izmantošanai, kā arī gadījumos, kad laivas tiek izmantotas rūpnieciskajā zvejā. Latvijas Kuģu reģistra vadītājs Raimonds Vingris uzskata, ka mazmēra kuģošanas līdzekļu aiziešana no Kuģu reģistra ir saprātīgs un likumsakarīgs process, kas šo peldošo līdzekļu īpašniekiem atvieglo reģistrācijas procedūru, neapgrūtinot ar birokrātiskām darbībām.

Pagaidām peldlīdzekļu lietotājiem netiek izvirzītas prasības kārtot vadītāja eksāmenu, tāpēc vēl šajā sezonā katrs kuģo, kā vēlas.

Pirmajā brīdī šķietami tik ikdienišķā ziņā, ja ņem vērā faktu, ka kuģotāju kļūst arvien vairāk, peldlīdzekļi arvien jaudīgāki, bet uzraugu, pārbaudītāju un vajadzības gadījumā arī sodītāju faktiski nav, iegūst visai satraucošu nokrāsu. Veselais saprāts saka, ka būtu nepieļaujami, ja uz ūdens katrs uzvestos, kā pats vēlas, jo visi, kas pārvietojas ar braucamajiem pa sauszemi, taču pakļaujas stingriem satiksmes noteikumiem un braucējus stingri uzrauga ceļu policija. Tikpat stingriem noteikumiem pakļauta arī gaisa satiksme un kuģošana pasaules jūrās un okeānos. Eiropas valstīs un Krievijā kuģošanai tā sauktajos iekšējos ūdeņos ir stingri noteikumi, kā tas ir lielajā kuģošanā, jo kuģošana Eiropas valstu un Krievijas iekšējos ūdeņos ir visai intensīva, tāpēc tā pienācīgi tiek uzraudzīta. Kā izrādās, kuģošana iekšējos ūdeņos Latvijā ir atstāta bez reālas uzraudzības, lai gan nevarētu teikt, ka šajā nozarē nebūtu sakārtota likumdošana. 2005. gada 1. martā ir pieņemti Ministru kabineta (MK) noteikumi Nr. 158 "Noteikumi par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos". Jūras kodeksa 8. panta trešajā sadaļā ir teikts, ka mazmēra kuģošanas līdzekļu reģistrācijas kārtību, kā arī noteikumus par visu kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos nosaka Ministru kabinets.

Uzziņai. Ministru kabinets ir definējis, ka noteikumi nosaka iekšējo ūdeņu īpašnieka vai valdītāja pienākumus, kā arī ūdens satiksmes un drošības noteikumus Latvijas Republikas iekšējos ūdeņos un 3000 metru platā joslā no krasta līnijas uz jūras pusi Rīgas jūras līča un Baltijas jūras LR piekrastes daļā.

Iekšējo ūdeņu īpašnieks vai valdītājs ir valsts vai pašvaldība, kā arī juridiska vai fiziska persona, kurai pieder iekšējo ūdeņu akvatorija vai kura to nomā.

Neskatoties uz MK noteikumiem, kas reglamentē gan pienākumus, gan tiesības, kuģošanas jomā iekšējos ūdeņos valda visatļautība, un tas iespējams tā vienkāršā

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005





Pasažieru kuģu piestātnes pie Akmens tilta.

iemesla dēļ, ka ūdens policija faktiski ir izveidota, bet praktiski tās nav. Nav naudas, nav ekipējuma, nav cilvēku un, izrādās, nav arī vēlēšanās jautājumus risināt un lietas sakārtot, tāpēc noteikumi pildīti netiek un par to atbildību neviens neuzņemas. Valsts policijai būtu nepieciešami vairāk nekā 500 tūkstoši latu, lai tā pa īstam izveidotu ūdens policiju, tāpēc tika iesniegts pieteikums Ministru kabinētam, kurā lūdza 2005. gadā ekipējuma iegādei piešķirt 622 tūkstošus latu, bet 435 tūkstoši latu būtu nepieciešami laika gaitā aptuveni 80 ūdens policistu algošanai. MK prasīto summu nav piešķīris, protokolā norādot, ka šī summa vienā gabalā jāpieprasa iekļaušanai 2006. gada budžetā. Jau tagad var prognozēt, ka arī 2006. gadā šādas naudas nebūs, jo drošības uzraudzībai uz ūdens ir sezonas raksturs, tāpēc atradīsies daudz nopietnākas prioritātes, kur naudu novirzīt.

Pagaidām, lai nodrošinātu MK noteikumu pildīšanu, izveidota Rīgas Galvenās policijas pārvaldes patruļpolicijas vienība, kas Rīgas pilsētas robežās kontrolē satiksmi uz ūdens, protams, savu iespēju robežās. Bet iespējas ir visai ierobežotas.

Jau piesaukto MK noteikumu 26. punkts vadītājam daudzas lietas aizliedz: vadītājam aizliegts neatļauti manevrēt, tauvoties, noenkuroties, pārsniegt ātrumu, atrasties narkotisko, psihotropo, toksisko, citu apreibinošu vielu iespaidā utt. Savukārt Valsts policijas, Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku krasta apsardzes dienesta, kā arī Valsts Robežsardzes amatpersona var apturēt peldlīdzekli pārbaudes veikšanai, kā arī pārbaudīt kuģošanas līdzekļa dokumentus un vadītāja apliecību, ja tāda nepieciešama. Ja tiek konstatēti pārkāpumi, amatpersonas var atstādināt vadītāju no transporta līdzekļa vadīšanas un, ja uz kuģa nav citas personas, kas var vadīt peldlīdzekli, nogādāt šo transporta līdzekli tuvākajā kuģim paredzētajā piestātnē.



Izrādās, ka uzsvars liekams uz “var apturēt”, “var pārbaudīt” un “var atstādīt”, bet tas, ka var, nekādā gadījumā nenozīmē, ka tādas ir pieminēto amatpersonu tiesības, jo, piemēram, krasta apsardzes un robežsardzes amatpersonām nav pietiekamu pilnvaru, lai kontrolētu pārkāpumus uz ūdens un sodītu pārkāpējus, bet Valsts policijai nav cilvēku un tehnikas, lai šos pienākumus pildītu. Teritoriālajos ūdeņos fiksētie pārkāpumi tiek reģistrēti un nodoti institūcijām, kas drīkst uzlikt sodus, bet parasti kuģošanas noteikumus pārkāpušajiem kapteiņiem tiek ierosināta administratīvā lieta un kā sods tiek piemērots brīdinājums.

Jautāts, kā tad strādā mūsu ūdens policija, Krasta apsardzes Meklēšanas un glābšanas dienesta vadītājs Hermanis Černovs atbild ar pretjautājumu: “Vai tad Latvijā ir ūdens policija? Kur jūs to esat redzējuši, kur par to dzirdējuši?”

Tā nu iznāk, ka šovasar pienākumus, ko vajadzētu pildīt ūdens policijai, pilda Krasta apsardze. Černovs, nedaudz ironizējot, raksturo to nenormālo situāciju, ka militārpersonas pilnā ekipējumā spiestas patruļēt pludmalēs, uzraugot pārgalvīgu peldētājus, ūdens slēpotājus un motorlaivu vadītājus.

Latvijas Jūras administrācija uzrauga, atbild un pārzina kuģošanas drošības jautājumus un saskaņā ar starptautiskajiem standartiem, regulām, konvencijām un noteikumiem seko, lai kuģošana Latvijas ūdeņos būtu droša. JA rīcībā ir nepieciešamie mehānismi, lai šo prasību pildīšana reāli tiktu īstenota.

Par kuģošanas drošību iekšējos ūdeņos atbildīgas ir pašvaldības, kuru rīcībā praktiski nav nekā, lai uzliktos pienākumus pildītu. Nereti pašvaldībām pietrūkst pat vēlēšanās strādāt tā, lai ar savu darbību nenodariu kādu ļaunumu. Gluži pretēji, reizēm pašvaldības ar savu bezdarbību un netālredzību nodara reālu kaitējumu.



LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Pasažieru kuģis "Jūrmala".

Bet parasti līdz brīdim, kamēr notiek kāds negadījums, neviens dažai labai problēmai uzmanību nepievērš, pat neiedomājas par šādas problēmas esamību. Tikai pēc notikuma, negadījuma vai pat nelaimes tiek meklēts vainīgais, ko piekārt pie lielā zvana.

Pašvaldības laiva ieskrien "Jūrmalā"

Notikums, kas atgadījās 29. jūnija pievakarē, nemaz nebūtu aprakstīšanas vērts. Varētu iztikt ar bezkaislīgu informāciju pāris rindiņu garumā: Daugavā notika sadursme, kad viens no Rīgas pašvaldības policijas kuteriem, saskrējies ar pasažieru kuģi "Jūrmala", apgāzās. Negadījumā cietušo nav. Bet notikums varēja izvērsties arī par nelaيمي ar cietušajiem un bojāgājušajiem.

Ar pāris informācijas rindiņām būtu pietiekami, ja vien notikušais neatklātu problēmas, kurām līdz šim netika pievērsta uzmanība, bet tagad par tām spriež amatpersonas. Pašvaldības policija par notikušo veic dienesta pārbaudi, Valsts policijā ierosināta krimināllieta un notiek izmeklēšana. Sniegt liecības tiek aicināti aculiecinieki, un liecinieku statusā esmu arī es, jo 29. jūnija vakarā biju tā, kas uz četrām stundām noīrēja "Jūrmalu", lai radu un draugu vairāk nekā trīsdesmit cilvēku lielā pulkā svinētu meitas dzimšanas dienu.

Tagad varu teikt, paldies Dievam, ka nebija cietušo ne pašvaldības policijas laivā, ne uz kuģa, kur atradās arī veci cilvēki, zīdaiņi un peldēt nepratēji.

Notikuma fabula līdz absurdam vienkārša: 29. jūnijā notika Skolēnu dziesmu svētku atklāšanas pasākums 11. novembra krastmalā, sakarā ar ko 28. jūnijā Rīgas dome pieņēma lēmumu par satiksmes slēgšanu Daugavā no Akmens līdz Vanšu tiltam. Kā jau



pieklājas, paši pieņem lēmumus un paši arī seko, lai tie būtu izpildīti. Pašvaldības policisti pat esot saņēmuši mutisku rīkojumu darīt visu, lai neļautu nevienam pašam iekļūt Daugavas slēgtajā zonā. Diemžēl tie, uz kuriem aizliegums kuģot no Akmens līdz Vanšu tiltam attiecas, bija informēti vien par to, ka šajā dienā viņiem nebūs atļauts piestāt pasažieru kuģiem ierādītajās piestātnēs 11. novembra krastmalā abpus Akmens tiltam. Ar to izskaidrojams, kāpēc mūsu lieliskais brauciens sākās Āgenskalna līcī, kur parasti ir "baltās flotes" stāvvietā, nevis Daugavas pretējā krastā.

Pēc septiņiem vakarā, kad mēs lēnā garā uzņēmām kursu, lai no Āgenskalna līča, šķērsojot Vanšu tiltu (pa apakšu, protams), iekļūtu Daugavā un dotos jūras vārta virzienā, posmā no Vanšu līdz Akmens tiltam bija koncentrēti visi valsts un pašvaldības ūdens policijas spēki, lai nodrošinātu sev vien zināmo Rīgas domes lēmuma izpildi.

Visai smieklīga veidojas situācija, ja viens kaut ko zina un rīkojas saskaņā ar viņa rīcībā esošo informāciju, savukārt otrs zina kaut ko citu un darbojas saskaņā ar to. Tāpēc visai dīvaina, pat neomulīga šķita situācija, ka miermīlīgam pasažieru kuģim, kas nepārkāpj noteikumus un nepārvadā kontrabandas preces, vīrsū lido trafrarēti policistu kuteri. Policisti jokus nepazīst, viņu skatieni ir bargi, var teikt, viņi gatavi atdot dzīvību, lai izpildītu savu pienākumu nosargāt Daugavu. "Apstāties!" skanēja pavēle. Kuģis nav mašīna, uz kaucošajiem nenoliks, bet policistiem šķita, vēlāk viņi tieši tā arī paskaidroja, ka "Jūrmala" nepakļaujas komandai apstāties, tāpēc bija jārīkojas. Kuteris metās priekšā kuģim, lai aizšķērsotu tam ceļu.

No kapteiņa paskaidrojuma. "Es, Vasilījs Kočetovs, uz kuģa "Jūrmala" maiņu pieņēmu 29. jūnijā plkst. 11.00. Stāvējām Āgenskalna līcī, jo bija rīkojums, ka piestātne 11. novembra krastmalā šajā dienā ir slēgta.

..Plkst. 19.22 atgājām no piestātnes un pašā lēnākajā gaitā gājām ārā no Āgenskalna līča Daugavas virzienā. Devītajā kanālā bija ieslēgta rācija, bet nekādas izsaukumus vai norādījumus nesaņēmu. Pie izejas Daugavā redzēju trīs kuterus, viens no policijas kuteriem nāca uz mūsu pusi un sāka apiet kuģi gar kreiso bortu. Tad 19.35 negaidīti ieraudzīju kuteri no labās puses kuģa priekšā. Ieslēdzu brīvgaitu – 10 sekundes, tad ieslēdzu atpakaļgaitu – 10 sekundes, bet pa to laiku kuteris jau bija sadūries ar kuģi tieši kuģa priekšā un apgāzies. Pie mums pienāca otrs policijas kuteris un mutiski pavēlēja piestāties pie AB dambja, kas nav piemērots un aprīkots, lai tur varētu piestāt pasažieru kuģi. Vienojāmies, ka pietauvošu "Jūrmalu" Āgenskalna līcī..."

Tālāk sekoja darbības, kādas jau šādās reizēs ir paredzētas. No ūdens izvilka pašvaldības policistus, visi bija satraukti, policisti pārbaudīja, vai kapteinis nav lietojis alkoholu. Vispirms viņam bija jāpūš trubiņā. Tests bija negatīvs, bet, tā kā bija aizdomas, ka būs jāierosina krimināllietā, kapteini aizveda uz pamatīgākām pārbaudēm Hospitāļu ielā. Taču stāsts ir par visam par ko citu.



Pirmais stāsts

Kā policisti kuģi gribēja apturēt

No LETA ziņas: "Pašvaldības policijas darbinieki mēģinājuši apstādināt kuģi, bet tas uz brīdinājumiem neesot reaģējis, tādēļ likumsargiem nācies izbraukt kuģim priekšā, šķērsojot tā ceļu. Pēc sadursmes policijas kuteris nogrima, taču cilvēkiem izdevās izglābties."

No cilvēku atsauksmēm "Delfos". "Nu gadās stulbeņi! Tas policijas kuteris bija pirktas par mūsu nodokļu naudu! Lai lielie kuģotāji iet pamācīties, kā uzvesties uz ūdens!"

"Nu ļoti adekvāts kuģa apturēšanas paņēmieni! Nākošreiz tie *einšteini* varētu mēģināt apturēt vilcienu, teiksim, paši strīpā saguļoties uz sliedēm. Vai viņi zina, cik metros tāds kuģis var apstāties? Jā, trulumam tiešām nav robežu..."

"Tas kārtējo reizi raksturo mūsu policijas domāšanu (nedomāšanu) – ņemam tikai uz masu, citas metodes neder. Bet šoreiz smadzenes bija pa īsu, lai sarēķinātu masas attiecības, kā arī lai atcerētos, ka ūdens nav šoseja un uz ūdens nevar pa "mēmajiem nomest"."

"Ir jau smieklīgi it kā, bet, ja padomā, kas notiktu, ja tas kuteris "Jūrmalai" radītu tādus bojājumus, ka tā tupele saktu slikt? Tas nekas, ka krasts tuvu, sāktos panika, un "Jūrmalas" pasažierus no Daugavas dibena šodien zvejotu ķekariem ārā, kā toreiz tos pionierus padomju laikā."

Pašvaldības policisti domāja, ka varēs apturēt kuģi, ja ar savu masu aizšķērsos tam ceļu. Būtu smieklīgi, ja nebūtu tik skumji. Savukārt Valsts policijas darbinieki gribēja, lai "Jūrmala" nekustas un paliek notikuma vietā.

"Stāviet uz vietas!" skanēja policista rīkojums, ko viņš izteica nekā citādi, kā vien skaļi kliežot, jo citādi sazināties nebija iespējams. "Pasakiet tam policistam, ka arī tad, kad kuģis stāv uz vietas, tas tik un tā kustas!" kuģa kapteinis mēģināja reaģēt uz neadekvāto rīkojumu. "Bet es taču jums skaidri teicu – stāviet uz vietas! Nu, labi, pietājieties pie dambja!" Arī to, ka kuģis nevar pietāt, kur ienāk prātā, policistam nebija nemaz tik viegli saprast.

Secinājumi rodas paši no sevis: tie, kas seko, uzrauga un nodrošina kuģošanas drošību iekšējos ūdeņos, neko daudz par drošu kuģošanu nezina. "Jūrmalas" kapteinis, kurš vairāk nekā piecus gadus nostrādājis Meklēšanas un glābšanas dienestā, kad tas vēl bija Jūras administrācijas pakļautībā, skumji piebilda, ka katrs drošas kuģošanas likums un katrs noteikums ir rakstīts ar jūrnieku asinīm. Kapteinis pat iedomāties nevēlējās, kas varēja notikt, ja kāds no policistiem būtu uzrauts uz skrūves. Viņš negribēja pat iedomāties, kas varēja notikt, ja kuģim "Jūrmala" izsistu caurumu un tas dabūtu sūci, jo tieši kapteinis taču ir atbildīgs par pasažieru drošību.

No SIA "Vižņi" (kuģa "Jūrmala" īpašnieks) direktora vietnieka V. Lahaņina paskaidrojuma. "Incidentā, kad sadūrās policijas kuteris un kuģis "Jūrmala", polici-



ja izraisīja avārijas situāciju, pakļaujot "Jūrmalas" pasažierus briesmām. Ja, paklausot policista rīkojumam, kapteinis būtu mēģinājis pietautot kuģi AB dambim, sekas būtu neparedzamas."

Otrais stāsts

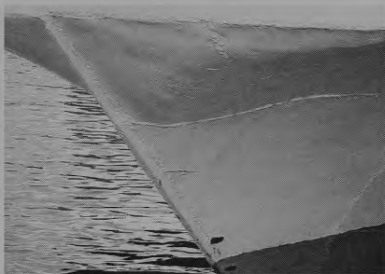
Ko par to visu domā profesionāļi?

Rīgas pilsētas 30. policijas pārvaldes izmeklētāja Akmentiņa vāc pierādījumus, nopratina negadījumā iesaistos, pieraksta aculiecinieku liecības un gaida Jūras administrācijas slēdzienu par negadījumu. Viņa cenšas iedziļināties kuģošanas drošības jautājumos un izprast nerakstītus jūras likumus, bez kuru zināšanas cilvēks uz ūdens ir pakļauts briesmām.

"Vai kapteinis nevarēja paredzēt, ka iespējama sadursme, un jau laikus no tās izvairīties?" bija viens no jautājumiem, kuru Akmentiņa uzdeva man kā lieciniecei. Godīgi sakot, stulbumu ir grūti paredzēt. Vai tad veselam cilvēkam varētu ienākt prātā doma mesties zem kuģa, vilciena vai fūres? Bet izmeklētājam es atbildēju, ka pašvaldības policisti, kas atradās kuterītī, droši vien nav apmācīti, kā jārikojas uz ūdens, tāpēc nevajadzētu pieļaut, ka profesionāli nesagatavoti cilvēki nodarbojas ar nopietnām lietām.

Rīgas brīvostas kapteinis Eduards Delvers uz kuģa "Jūrmala" ieradās arī notikuma vakarā, lai pats pārliecinātos, kas īsti noticis. Viņa secinājums bija pateikt šos vārdos: "Stulbums! Nekas vairāk! Tā notiek, ja neprofesionāļiem piešķir pilnvaras!"

Lai gan sadursme notika iekšējos ūdeņos, jo lielie ūdeņi un Rīgas brīvostas atbildības zona sākas tikai aiz Vanšu tilta, savu izmeklēšanu veic arī Jūras administrācija. Visi pasažieru kuģi, kas vasarās kursē pa Daugavu, ir reģistrēti Latvijas Kuģu reģistrā, tāpēc likumsakarīgi, ka tiek veikta izmeklēšana. JA izmeklēšanas inspektors R. Pučeks atzīst, ka, pētot šo lietu, rodas daudz jautājumu, izgaismojas nesakārtotas lietas un neatrisinātas problēmas, tai skaitā arī nepilnības likumdošanā. Tomēr par visu varēs nopietnāk runāt, kad izmeklēšana būs galā un būs sa-



Sadursmes rezultātā "Jūrmalai" daži skrāpējumi.





Pēc sadursmes Pašvaldības policijas laiva diemžēl nogrima.

likti punkti uz “i”.

Pašlaik visiem, kas ar šo lietu nodarbojas, šķiet, ka vainojama Rīgas pašvaldība, kas lēmumus gan pieņem, bet neseko, kā svarīgās ziņas nonāk līdz tiem, uz kuriem prasības attiecas. SIA “Vižņi” vēstuli ar Rīgas domes lēmumu saņēma akurāt dienu pēc notikuma. Lai gan uz aploksnes ir 29. jūnija pasta zīmogs, vēstule līdz kuģa īpašniekam nonākusi vēl dienu vēlāk. Taču izrādās, ka visi pasažieru kuģu īpašnieki, un tādu pavisam ir pieci, šādu vēstuli no Rīgas domes nemaz nevarēja saņemt, jo tā izsūtīta tikai trim. Kāpēc tā? Ļoti vienkārši

– vēstules tika sūtītas tiem pasažieru kuģu īpašniekiem, kuru kuģu reģistrētās pietātnes ir starp Vanšu un Akmens tiltu, bet tie divi pasažieru kuģi, kurī parasti pietāj aiz Akmens tilta, informēti vispār netika. JA izmeklēšanas inspektors R. Pučeks Rīgas domes amatpersonām uzdevis jautājumu, vai tie kuģi, kas pietāj aiz Akmens tilta, kuģo tikai Doles salas virzienā? Amatpersonas samulsušas un atzinušās, ka tam, kur un kā kuģo pasažieru kuģīši, neviens nav pievērsis uzmanību.

Nobeiguma vietā

Daugavā no jūras vārtiem līdz Vanšu tiltam kuģošanas drošību uzrauga un par to atbild Rīgas ostas kapteinis. Ja 29. jūnija vakarā kuģis “Jūrmala” būtu ticis līdz Vanšu tiltam, izejot tam cauri, kapteinis Kuģu satiksmei, kas atrodas kuģu vadības centrā, būtu ziņojis, ka vēlas ieiet ostas akvatorijā, un šim manevram lūdzis atļauju. Bet Daugavā pirms Vanšu tilta, sākot no Latvijas Republikas robežas, nevienam nekādas atļaujas nav vajadzīgas. Tas pats attiecas uz Gauju, Lielupi, Ventu, visām citām Latvijas upēm.

Upju kuģniecībai Latvijā bijis raibs mūžs un sarežģīti mainīga pieredze. 1945. gadā Rīgas un Daugavpils tehniskie iecirkņi nodrošināja kuģošanas drošību atsevišķos Latvijas upju posmos 556 km kopgarumā, bet 70. un 80. gados kuģošana notika vairs tikai 347 km garumā. 2005. gadā par nopietnu upju kuģniecību vairs nevar runāt, taču, kā liecina CSDD dati, 2005. gada 1. jūlijā bija reģistrētas 2630 airu laivas, 3739 motorlaivas, 576 ūdensmotocikli un 389 kuteri, kam atļauts kuģot iekšējos ūdeņos.

Jautājums, kas nodrošinās kuģošanas drošību, joprojām paliek atklāts. ■



Jūras negadījuma izmeklēšanas mērķis ir kuģošanas drošības uzlabošana un līdzīgu negadījumu novēršana nākotnē, nevis kriminālās vai materiālās atbildības ierosināšana pret negadījumā iesaistītajām personām.

Avāriju izmeklēšanas nodaļas darbības statistika

2005.gadā reģistrēti 29 jūras negadījumi, no tiem: 7 smagi negadījumi, 2 sevišķi smagi negadījumi, 20 incidenti vai mazāk smagi negadījumi.

Par sevišķi smagiem un smagiem negadījumiem AIN, veicot oficiālo izmeklēšanu, sagatavo arī gala ziņojumus. Par mazāk smagiem negadījumiem vai incidentiem gala ziņojumi netiek izdoti, tie tikai tiek izmeklēti.

2005.gada darbība:

1. Kārtējo negadījumu izmeklēšana. Izmeklēti negadījumi, par kuriem izdoti ziņojumi: 3 par 2004.gadu, 10 par 2005.gadu

2. Izmeklēšanas ziņojumos izteikto drošības rekomendāciju izpildes kontrole. Saņemtas atbildes par rekomendāciju izpildi saistībā ar negadījumiem: 9 par 2004.gadu, 10 par 2005.gadu

3. 2004.g. izmeklēšanas materiālu sagatavošana publikācijai. Sagatavoti pārskati par 11 jūras negadījumiem.■

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Radīta bīstamība, zaudēts laiks un nauda

Naktī no šā gada 8. uz 9. janvāri, kad visā Eiropā, Latvijā un, protams, arī Ventspilī plosījās īsts orkāns, tankkuģis "Northen Bell" guva korpusa bojājumus, stāvot „Ventspils naftas” terminālā Ventspils brīvostas 33. piestātnē. Tika veikta jūras negadījuma izmeklēšana, pamatojoties uz IMO 1997. gada rezolūciju A 849(20) “Jūras negadījumu izmeklēšanas kodekss” un LR Satiksmes ministrijas 2004. gada 21. aprīļa noteikumiem Nr. 8 “Jūras negadījumu izmeklēšanas kārtība”. Izmeklēšanas mērķis nebija kriminālās vai materiālās atbildības ierosināšana pret negadījumā iesaistītajām personām, bet gan kuģošanas drošības uzlabošana un līdzīgu jaunu negadījumu novēršana nākotnē.

Sākot no pusseptiņiem rītā, pa navigācijas teleksu (NAVTEX) tika saņemta laika prognoze Baltijas centrālajam rajonam, kurā atrodas Ventspils osta, un tā bija šāda:

“01/08/2005 06:36:18 UTC+2; orkāna un vētras brīdinājums Nr. 26; DR – D vējš 20–27 m/s, vietām līdz 30 m/s.” Šādi ziņojumi pienāca regulāri.

Arī masu medijos vairākkārt tika izziņota laika prognoze un brīdinājums par vētras tuvošanos Kurzemes piekrastei (vēja ātrums līdz 30 m/s un vairāk), kas visstiprāk solījās plosīties naktī no 8. uz 9. janvāri.

Neskatoties uz vētras, pat orkāna brīdinājumiem, tankkuģis “Northen Bell” 2005. gada 8. janvārī tomēr ienāca Ventspils ostā un pietauvojās piestātnē ar kreiso bortu, lai uzņemtu kravu (benzīns A-76). Ņemot vērā ostas loča ieteikumu, no kuģa priekšgala uz krastu padeva pa deviņām tauvām. Ap pulksten trijiem dienā vēja stiprums palielinājās un kravas iekraušana tika pārtraukta, bet kuģī bija iekrauti 7054 m³ benzīna.

Vēlāk vējš pastiprinājās līdz 34 m/s, brāzmās pat līdz 40 m/s, sasniedzot orkāna spēku; viļņu augstums ostas akvatorijā sasniedza divus trīs metrus. Kuģa korpus tika dauzīts pret piestātni, sāka trūkt kuģa priekšgala tauvas. Ap deviņiem vakarā vējš bija kuģa kreisajā bortā un, vējam pastiprinoties, sāka trūkt kuģa priekšgala tauvas. Kapteinis palīgā izsauca divus velkoņus, lai kuģi spiestu pie piestātnes un uzliktu jaunus tauvas. Vējš nerimās, un priekšgala tauvas turpināja trūkt. Kapteinis izsauca vēl divus velkoņus un loci. Izmantojot četrus ostas velkoņus un kuģa galveno dzinēju, kapteinis turēja kuģi pie piestātnes pret vēju līdz 9. janvāra četriem pēcpusdienā, kad vēja ātrums lēnām sāka mazināties. Tauvas no kuģa uz krastu atkal tika padotas ap plkst. 18.00, tad arī locis un velkoņi atstāja kuģi. Visu šo laiku kuģis nežēlīgi tika dauzīts pret piestātni, kā rezultātā tika bojāts kreisā borta apšuvums un piestātnes fenderu aprikojums. Kuģis bija





Tankkuģis "Northern Bell" daudzkārtējās sadursmēs ar 33. piestātņi guva bojājumus kreisā borta apšuvumā starp 181. un 200. brangu un starp 2. un 3. stringeri (skaitot no augšas), kā arī 3. balasta tanka rajonā apmēram 15 m garumā un 8 m platumā. Pār-rautas četras kuģa tauvas un bojātas tauvošanas iekārtas.

zaudējis jūrasspēju. Negadījuma brīdī uz kuģa bija 28 cilvēku apkalpe – 6 kuģa virsnieki, ieskaitot kapteini, no Horvātijas, 12 jūrniecei no Filipīnām, 4 no Indo-nēzijas, 2 no Ķīnas, 2 no Ukrainas, 2 no Latvijas.

Uzziņai. Divkorpusu naftas produktu tankkuģis "Northern Bell", karoga valsts Norvēģija, īpašnieks "LR Shipping Two LTD MAJURO Marshall" (Islande), kuģa aģents Ventspilī SIA "Ventamarine", bruto tilpība 44 324, neto tilpība 26 620, dedveits 74 999 mt, garums 228,26 m, platums 32,20 m, iegrimē Tf = 8,00 m; Tm = 8,90 m; Ta = 9,80 m (max 16,00 m), kuģis būvēts 1990. gadā Horvātijā.

10. janvārī tankkuģa korpasa bojājumu dēļ sākās tā izkraušana. Klasifikācijas sabiedrības "Det Norske Veritas" inspektors deva slēdzienu, un kuģim, lai veiktu korpasa remontu, tika dota vienreizēja pārgājiena atļauja no Ventspils uz vienu no Baltijas reģiona ostām.

Šoreiz gribēja kā labāk, iznāca kā vienmēr. Kapteinis nevēlējās zaudēt laiku, jo laiks taču ir nauda, bet rezultātā zaudēja gan vienu, gan otru. Piedevām vēl papildu izdevumi, kas būs nepieciešami kuģa remontam.

JA avāriju izmeklētāji izmeklē, analizē un secina

Pēc kapteiņa teiktā, uz tankkuģa nav saņemta NAVTEX laika prognoze, jo aparatūra uz kuģa neesot darbojusies.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Ventspils brīvostas 33. piestātnē norautas 4 atdurierīces.

Bet locis, ievedot tankkuģi “Northen Bell” ostā, brīdināja kapteini par vētras tuvošanos un iepazīstināja viņu ar laika prognozi. Arī kuģa aģents par katru no dispečera saņemto vētras brīdinājumu ziņoja kuģa kapteinim. Taču kapteinis līdz pat brīdim, kad sāka trūkt kuģa priekšgala tauvas, neizrādīja nekādu interesi par sava kuģa drošību.

JA avāriju izmeklēšanas vecākais inspektors Staņislavs Čakšs uzskata, ka ne tankkuģa kapteinis, ne Ventspils brīvostas kapteinis, ne SIA “Ventspils nafta” termināla atbildīgās amatpersonas nebija pietiekami novērtējušas un izanalizējušas situāciju, ņemot vērā laika prognozi, kā arī nebija paredzējušas iespējamās sekas. Kuģis ne tikai bija ievests ostā, bet bija sāka kravas kraušana, neskatoties uz to, ka iekraušanu bija plānots pabeigt tikai pēc 39 stundām. Ņemot vērā laika prognozi, bija skaidrs, ka līdz orkāna sākumam tankkuģa iekraušanu pabeigt nevarēs. Taču neviena atbildīgā instance nepadomāja, cik bīstami ir daļēji piekrautam kuģim (7054 m³ benzīna!) ar bīstamu kravu ne tikai vispār atrasties ostā, bet atrasties ostā vētras laikā.

Vētrai pieņemoties spēkā, radās draudīga situācija – ar bīstamu kravu daļēji piekrauts tankkuģis, paliekot pret vēju neaizsargātā piestātnē, visu orkāna laiku radīja nopietnus draudus sev, apkalpei, piestātnēi un Ventspils ostai.

Par laimi, negadījumā cilvēki necieta un vide nenotika piesārņota.



JA secinājumi

Tankkuģa "Northen Bell" negadījuma iemesli varēja būt šādi.

Primārais. Ārkārtēji laika apstākļi. *Force majeure* (nepārvarams dabas spēks), ārkārtīgi spēcīga vētra – orkāns līdz 40 m/s, kas pārsniedza laika prognozē paredzēto (spēku) vēja ātrumu.

Sekundārais. Kuģa kapteinis, kurš visās situācijās ir atbildīgs par kuģa un apkalpes drošību, ievēdot kuģi ostā nebija ņēmis vērā NAVTEX sistēmas laika prognozi, jo NAVTEX aparātūra uz kuģa nedarbojās. Kapteinis pilnībā neizvērtēja arī loča un kuģa aģenta sniegto informāciju (četri brīdinājumi) par gaidāmo vētru.

Ventspils brīvdostas kapteiņa dienests un "Ventspils nafta" termināls nebija nopietni izvērtējuši gaidāmā orkāna spēku, tāpēc netika veikti drošības pasākumi sakarā ar tankkuģa "Northen Bell" izešanu ostā un iekraušanu.

KSD sniegtā informācija par laika prognozi kuģiem u. c. ir neefektīva.

Ieteikumi

Lai izvairītos no līdzīgiem negadījumiem nākotnē, Latvijas Jūras administrācijas Avāriju izmeklēšanas nodaļa (JA AIN) iesaka:

– Ventspils brīvdostas kapteiņa dienestam, saskaņojot jautājumu ar ostas termināliem, izstrādāt drošības pasākumu plānu tankkuģu izešanai ostā un operācijām ar bīstamām kravām ārkārtēju laika apstākļu gadījumā;

– Ventspils brīvdostas kapteiņa dienestam izstrādāt drošības pasākumu plānu, lai jebkurā situācijā nodrošinātu avārijas elektroenerģijas padevi un nepārtrauktu sakaru darbību Ventspils brīvdostas KSD.■

JA Avāriju izmeklēšanas nodaļas vecākais inspektors kapteinis Staņislavs Čakšs



“Sea Fox” sasveras, bet nenogrimst

2005. gada 6. janvārī ap plkst. 10.00 motorkuģis “Sea Fox”, braucot ar 172° kursu un 7,8 mezglu ātrumu, apmēram pie 6 m augstiem viļņiem saņēma liela viļņa triecienu labajā bortā, kā rezultātā klāja krava (dēļu pakas) noslidēja uz kreiso bortu un kuģis saskrēja uz to pašu bortu par 20 līdz 25 grādiem. Kapteinis izziņoja kuģa trauksmi, paziņoja par notikušo Klaidas Krasta apsardzei (Lielbritānijas ZR piekraste) un pagriezta kuģi pretējā virzienā. Apmēram stundas laikā kuģa sānsvere palielinājās līdz 50 grādiem uz to pašu (kreiso) bortu. Klaidas Krasta apsardze izsūtīja uz notikuma vietu glābšanas kuteri un helikopteru. Daļa kravas tika noskalota no klāja, un kuģa sānsvere samazinājās līdz 30 grādiem. Glābšanas kutera un helikoptera pavadībā ap plkst. 16.50 m/k “Sea Fox” ieradās Kāstlbejas ostā.

Uzziņai. Latvijas karoga sauskraavas motorkuģis “Sea Fox”, īpašnieks “Fox Shipping Co, Ltd.”, bruto tilpība 2219, neto tilpība 1463, dedveits 2560 mt.

Uz m/k “Sea Fox” negadījuma brīdī bija deviņi cilvēki – apkalpe un viens pasažieris. Darba valoda uz kuģa bija krievu valoda. Kapteinis labi pārzināja kuģošanas maršrutu.

Uz m/k “Sea Fox” bija iekrauta kokmateriālu krava pakās: 2442,526 m³ kravas tilpnē un 460,043 m³ (306 pakas) uz kuģa kravas tilpnes vākiem.

Zem katras pakas bija novietotas divas balsta brusas, kuras kopā ar paku apjostas ar divām metāla lentēm.

Uz kravas tilpnes vākiem kokmateriālu krava bija sakrauta divās kārtās. Pirmā kārta – pa 10 pakām rindā no viena borta līdz otram visā kravas tilpnes garumā. Otrā (augšējā) kārta – pa 9 pakām rindā no kravas tilpnes aizmugures virzienā uz kuģa priekšgalu apmēram līdz vidusbrangai. Gar malām bija novietotas garās pakas (3–4 m garas), pa vidu īsās (1,2–2 m).

Katra kravas paka bija nostiprināta ar divām lentēm. Lentes pārliktas pāri kravas pakām – viens gals bija piestiprināts pie gredzena uz kuģa galvenā klāja un otrs gals gāja caur savilkšanas mehānismu, kurš savukārt ar lenti piestiprināts pie galvenā klāja gredzena no pretējā borta.

Pārgājiena plāns un negadījuma vieta

Motorkuģim “Sea Fox” no Rīgas uz Liverpūli bija sagatavoti divi pārgājiena plāni – Ziemeļu (1496,3 jūras jūdzes) un Dienvidu (1696,6 jūras jūdzes). Šajā reīšā kapteinis izvēlējās Ziemeļu ceļu.

Negadījums notika Hebrīdu jūrā vētras laikā, kad pūta 8 līdz 9 balles stiprs S-SW virziena vējš. Viļņi (dinungs) nāca no W-NW virziena no atklātā okeāna, un to





Motorkuģis "Sea Fox".

augstums bija apmēram 6 metri. Kuģa atrašanās vietā dziļums bija no 16 līdz 50 metriem, bet apmēram 4 jūdzes uz W-NW no negadījuma vietas dziļums sasniedza 100 un vairāk metru. Viļņiem nākot no lielāka dziļuma uz seklāku vietu, to augstums palielinās, tie kļūst stāvāki, un viļņu trieciena spēks var sasniegt vairākus desmitus tonnu uz vienu kvadrātmetru. Tā vien šķiet, ka "Sea Fox" ķēra tieši šāda viļņa trieciens labajā bortā, kas savukārt izsauca tūlītēju kuģa klāja kravas nobīdi uz kreiso bortu un apmēram 30 grādu sānsveri uz to pašu bortu.

Uzziņai. Izmeklēšanā tika konstatēts, ka m/k "Sea Fox" kuģa žurnālā izdarītie ieraksti nav bijuši pietiekami. Nav veiktas darbības un ieraksti, kādus prasa kuģa žurnāla pierakstu noteikumu 3., 4., 11., 12., 13., 14. un 15. punkts, kā arī laba jūras prakse. Kuģa žurnālā nebija ierakstu par kokmateriālu kravas daudzumu un svaru uz kuģa klāja un kravas stiprinājumu; par kuģa gatavību izešanai jūrā atbilstoši kontrollapai *Pre-departure Check-list WM-02/00-02*; par Ziemeļu ceļa izvēles iemesliem, jo uz kuģa bija sagatavoti divi pārgājiena plāni; par iemeslu, kāpēc kuģis noenkurojās un kāpēc atkal pacēla enkuru; žurnāla kreisajā pusē nav ieraksta par laika apstākļiem no plkst. 16.00 līdz 21.40.

Kuģa kravas grāmatā nebija uzrādīts: kokmateriālu paku skaits un informācija par to izmēriem; kravas svars kuģa tilpnē un uz klāja; klāja kravas novietojuma shēma; kravas stiprinājums un tā shēma. Nebija informācijas par kuģa stabilitātes aprēķiniem.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GĀDAGRĀMATA
2005





Uz m/k "Sea Fox" kravas tilpņu vākiem uzkrautās kokmateriālu pakas nebija pārsegtas ar brezentu. Krava un kravas tilpņu vāki vētras laikā tika nemitīgi apskatoti ar jūras ūdeni, kas mazināja kravas paku berzi ar tilpņu vāku virsmu. Kravas stiprinājuma lentēm, kas bija nostiprinātas pāri kokmateriālu kravas pakām no viena borta uz otru, savilkšanas mehānisms bija tikai vienā pusē. Savelkot (nosprīgojot) lenti, tā daļa, kas atradās sprīgotāja pusē, tika savilkta, bet lentes daļa, kas atradās savilkšanas mehānismam pretējā pusē, netika pilnībā nosprīgota – to izdarīt traucēja lentes berze virs pakas stūriem

pie prāmju piestātnes ar labo bortu, un kuģa kapteinis atsauca trauksmes signālu *May Day*. Veicot balasta operācijas, kuģa sānsvere tika samazināta līdz 16 grādiem, bet, kad tika veikta Krasta apsardzes inspekcija, kuģis tika nolikts ostas iekšējā reidā uz enkura.

Negadījumā no kuģa klāja tika noskaloti apmēram 380 m³ kokmateriālu, bojātas (šarautas vai sagrieztas) 30 kravas stiprinājuma lentes, pazaudēts viens glābšanas riņķis, izsists viens galvenā klāja kajītes iluminators, norauti kreisā borta reliņi uz galvenā klāja un reliņi uz baka, kā arī radīta stresa situācija kuģa apkalpei un pasažierim

Kuģa žurnāla ierakstos, kā arī kravas dokumentos netika atrasta informācija par kravas svaru. Analizējot kuģa stabilitātes aprēķinus, tika konstatēts, ka kuģa kravas tilpnē bija iekrautas 2311 tonnas (2442,526 m³), bet uz tilpņu vākiem – 142 tonnas (460,043 m³). Izmeklēšanas gaitā neizdevās noskaidrot, pēc kādas

Kuģa lielās sānsveres dēļ sāka trūkt klāja kravas stiprinājuma lentes. Apmēram 50 m³ kravas, pārraujot stiprinājuma lentes, noslīdēja no klāja. Kuģa sānsvere palielinājās līdz 35 grādiem. Kapteinis izziņoja kuģa trauksmi. Plkst. 10.02 kuģa apkalpe ieradās pulcēšanas vietā. Kapteinis deva komandu pārcirst pārējās kravas stiprinājuma lentes, lai atbrīvotos no klāja kravas. Par kuģa bīstamo sānsveri tika informēta Klaidas Krasta apsardze (Lielbritānijas ZR krasta apsardze). Plkst. 11.04 kuģa sānsvere uz kreiso bortu sasniedza 50 grādus. No kuģa mašīntelpas tika atsūknēts ūdens, kas bija iesūcies caur avārijas izejas durvīm. Ēterā tika izziņots glābšanas signāls *May Day*. Glābšanas kuteris un helikopters ieradās notikuma vietā. No glābšanas kutera tika saņemts ieteikums doties uz Kāstlbejas ostu, un "Sea Fox" turpināja ceļu aiz kutera. Viļņi noskaloja vēl daļu klāja kravas, sānsvere stabilizējās ap 30 grādiem; tad noskaloja vēl daļu klāja kravas, un kuģa sānsvere samazinājās līdz 25 grādiem. Plkst. 16.50 "Sea Fox" pietauvojās Kāstlbejas ostā



metodes uz kuģa tika noteikts kokmateriālu kravas svars, bet tas ir apšaubāms, jo, izdarot vienkāršus aprēķinus, kļūst redzams, ka kuģa tilpnē iekrautās kravas īpatsvars ir bijis $0,95 \text{ t/m}^2$, bet uz kravas tilpnes vākiem uzkrātās kravas īpatsvars – $0,31 \text{ t/m}^2$.

Aiz Skāgena raga m/k "Sea Fox" mainīja kursu un devās uz galamērķa ostu pa Ziemeļu ceļu. Kuģa kapteinis savā paskaidrojumā šā ceļa izvēli motivēja ar to, ka tas esot īsāks un Dienvidu ceļā esot bijuši nelabvēlīgi laika apstākļi. Šāds motivējums nebija apstiprināts ar ierakstu kuģa žurnālā. Pēc Norvēģijas un Nīderlandes NAVTEX laika prognozes Dienvidu ceļā vējš varēja sasniegt 6 balles, kas nav uzskatāma par vētru.

Slēdziens

Par iespējamiem jūras negadījuma cēloņiem uzskatāmi vairāki faktori.

Primārais: liela, spēcīga un pēkšņa viļņa, kas radies, tam pārejot no lielāka dziļuma uz mazāku, trieciens pret kuģa bortu – *force majeure* (nepārvarams spēks).

Sekundārie: kuģa klāja kravas stiprinājuma shēmas nepilnības – klāja kravas paku izmēru dažādība un konteineru stiprināšanas kronšteini (ligzdas) uz kravas tilpnes vāka, kas traucēja blīva klāja kravas slāņa izveidi. Konteineru sliedes ar balstiem gar kuģa bortiem traucēja kravas nomešanu no klāja. Klāja kravas nospriegošana ar lentēm nebija pietiekama un to nebija iespējams veikt atkārtoti vētras apstākļos.

Nepietiekama laika prognožu analīze un izvērtēšana, izvēloties Ziemeļu ceļu ziemas laikā.



Kad pēc viļņa trieciena pret kuģa labo bortu klāja krava nobīdījās uz kreiso bortu un radīja kuģa sānsverī, pēc labas jūras prakses rekomendācijām vajadzēja pārgriezt kravas stiprinājuma lentes un ļaut kravas pakām noslidēt no klāja, lai mazinātu kuģa sānsverī. No klāja kravas neizdevās atbrīvoties, jo pēc stiprinājuma lentu pārgriešanas daļa kravas ieslidēja spraugā starp kravas tilpnes lūkas komingsu un konteineru balstiem, tā radot sastrēgumu.



Uz kravas tilpņu vākiem ir saglabājušies metāla kronšteini (ligzdas) konteineru nostiprināšanai. Kraujot kokmateriālu pakas uz kuģa kravas tilpnes vākiem, šie kronšteini traucē izveidot blīvu kravas kārtu. Lai veidotu vienādu kravas paku līmeni, uz tilpnes vākiem starp kronšteinu bija salikti koka paliktņi.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



Nepietiekama kuģa maršruta analīze un izvērtēšana, gatavojot pārgājiena plānu (*Passage plan*) – neveiksmīgs 48. un 49. kursa maiņas punktu (Wp) izvietojums kontrasta dziļumu robežas tuvumā.

Ieteikumi

Lai turpmāk novērstu līdzīgus jūras negadījumus, JA AIN iesaka:

■ Uzlabot un pilnveidot kuģa klāja kravas stiprinājuma shēmu atbilstoši IMO rezolūcijai A. 715 (17), lai nodrošinātu kokmateriālu paku sekmīgus pārvadājumus.

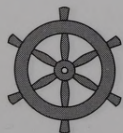
■ Veikt nepieciešamos labojumus ISM kontrollapās (*Check-list*) atbilstoši kuģa tipam un pārvadājama kravaī.

■ Izskatīt iespēju ziemas apstākļos pārvadāt vienu klāja kravas kārtu.

■ Kontrolēt un uzlabot pierakstus kuģa žurnālā, ņemot vērā kuģa žurnāla pierakstu noteikumus un labas jūras prakses rekomendācijas, lai, balstoties uz šādiem ierakstiem, varētu juridiski apstiprināt kuģa un apkalpes drošībai veiktos pasākumus.

■ Kardināli uzlabot attieksmi pret ierakstiem kuģa kravas grāmatā un kuģa žurnālā, ņemot vērā šajā ziņojumā izteiktās piezīmes.■

Staņislavs Čakšs



“Silenei” trīs negadījumi

Viens no tiem notika 2005. gada 24. augustā. Šī negadījuma aprakstu, analīzi un secinājumus publicējam ne tikai tāpēc, lai parādītu, ko dara Latvijas Jūras administrācijas Avāriju izmeklēšanas nodaļā, bet arī tāpēc, lai informētu, cik reizēm bīstama var būt šķietami ikdienišķa situācija un kādas sekas notikušais var izraisīt.

Uzziņai. 2005. gada 24. augustā ap plkst. 19.30 (UTC+3h) tankkuģa “Silene” mašīntelpā izcēlās ugunsgrēks, kad tas Rīgas brīvdostā pie ZO-2 piestātnes uzpildīja ar dīzeļdegvielu motorkuģi “Gotland”. Ap plkst. 19.45 apkalpe saviem spēkiem ugunsgrēku likvidēja. Trīs apkalpes locekļi ugunsgrēkā guva dažāda smaguma miesas bojājumus. Daļēji izdega t/k “Silene” mašīntelpa, kuģis zaudēja jūras spēju.

Negadījuma brīdī kuģis “Gotland” bija pietauvots ar kreiso bortu pie Zvejas ostas ZO-2 piestātnes, savukārt pie tā labā borta ar kreiso bortu bija pietauvots t/k “Silene”.

Ugunsgrēks izcēlās t/k “Silene” mašīntelpas kreisajā bortā palīgdzinēja rajonā. Negadījuma brīdī tankkuģa kravas tankos Nr. 10., 12., 13. un 15. bija apmēram 186 726 mt dīzeļdegvielas, pārējie bija tukši.

Apkalpe gūst traumas, kuģis – bojājumus

Ugunsgrēka likvidācijas laikā tankkuģa “Silene” kapteinis guva vieglus, mehāniķis vidējus un praktikants smagus miesas bojājumus – ķermeņa apdegumus.

Mašīntelpā ugunsgrēkā tika bojāts kuģa dīzeļģenerators, elektroinstalācijas trases, cauruļvadu sistēmas, kreisās puses iekārtas un aprīkojums, kā arī mašīntelpas augšējā daļa (mašīntelpas gaismas lūka). Ugunsgrēkā tankkuģis “Silene” zaudēja jūrasspēju.

Atrazdamies uz galvenā klāja, kapteinis ap plkst. 19.30 esot ieraudzījis nākam dūmus no mašīntelpas ventilācijas lūkām. Nekavējoties devis rīkojumu sūkņņu mašīnistam pārtraukt degvielas padevi uz “Gotland” un veikt kuģa mašīntelpas hermetizāciju; pats pēc tam devies uz kuģa stūres māju, lai izziņotu trauksmi. To izdarīt neesot izdevies, jo uz kuģa jau esot bijusi pārtraukta elektrostrāvas padeve. Sazinājies ar “Gotland” kapteini, kuram lūdzis par notiekošo paziņot ugunsdzēsēju un ātrās palīdzības dienestiem, kā arī KSD. Tālāk devies kuģa iekšstelpās, kur par ugunsgrēku paziņojis maiņas mehāniķim, pēc tam sācis cīņu ar uguni, atrazdamies dzīvojamo telpu koridorā pie ieejas kuģa mašīntelpā. Ap plkst. 19.45 pēc ugunsgrēka likvidācijas uz kuģa ieradušies ugunsdzēsēji un ātrās palīdzības darbinieki.

Negadījuma brīdī maiņas mehāniķis esot atradies savā kajītē. Par ugunsgrēku kuģa mašīntelpā uzzinājis no kapteiņa un nekavējoties devies uz kuģa mašīntel-



pu, kur konstatējis dīzeļģenerators degšanu. Ar pārnēsājamo ugunsdzēsšanas aparātu sācis cīņu ar uguni. Pēc ugunsgrēka likvidācijas esot devis komandu praktiskantam atstāt kuģa mašīntelpu.

Sūkņu mašīnists negadījuma brīdī esot atradies kuģa priekšgalā – sūkņu telpā. Par ugunsgrēku uzzinājis no kapteiņa, pēc kapteiņa rīkojuma nekavējoties pārtraucis dīzeļdegvielas padevi uz “Gotland”. Pēc tam devies uz mašīntelpu, kur aizvēris mašīntelpas gaismas un ventilācijas lūkas, kā arī degvielas ātrās aizveres vārstus (uz dīzeļģeneratoru). Pieņēmis ugunsdzēsšanas šļūteni no blakus stāvošā “Gotland”, ar ko turpinājis mašīntelpas ugunsgrēka dzēšanu no augšas (pa mašīntelpas gaismas lūku). Pēc ugunsdzēsēju ierašanās kopā ar tiem veicis mašīntelpas apskati. Vēlāk veicis mašīntelpas periodisku apgaitu. Ugunsgrēkāt netika cietis.

Praktikants negadījuma brīdī esot darbojies kuģa mašīntelpā pie katla un ugunsgrēka izcelšanos mašīntelpā neesot manījis. Par to uzzinājis no mehāniķa, kurš, ierodoties mašīntelpā, paziņojis par ugunsgrēku. Pēc tam esot ieraudzījis, ka deg dīzeļģenerators. Mehāniķis sācis cīņu ar ugunsgrēku. Praktikants apstādīnājis katlu, pēc tam notupies pie katla un gaidījis. Pēc ugunsgrēka likvidācijas (pēc praktikanta vārdiem) mehāniķis tumsā uzskrējis viņam virsū, pēc tam abi esot atstājuši mašīntelpu pa (mašīntelpas) priekšgala trapu. Iespējams, ka apdegumus esot guvis, ejot augša pa trapu no mašīntelpas. Pats esot uzkāpis līdz galvenā klāja līmenim (kuģa dūmeņa telpa), no turienes viņam izklūt palīdzējuši kuģa apkalpes locekļi. Pirms tam mācību trauksmes uz kuģa neesot bijušas, zinājis tikai ugunsdzēsamo aparātu izvietojumu un parakstījis par drošības tehniku ugunsdrošības žurnālā.

Ugunsdzēsēji un ātrās palīdzības darbinieki uz tankkuģa “Silene” ieradās ap plkst. 19.45, kad apkalpe saviem spēkiem jau bija likvidējusi ugunsgrēku mašīntelpā. Tika veikta ugunsgrēka vietas apskate un sniegta medicīniskā palīdzība trim ugunsgrēkā cietušajiem t/k “Silene” apkalpes locekļiem, kuri pēc tam tika nogādāti Valsts apdegumu centrā.

Negadījuma analīze

2004. gada 15. oktobrī KDI veiktās kuģa apskates aktā bija uzrādīts šāds trūkums: “Kuģa komanda nav sagatavota cīņai ar uguni, neprot darboties ar ugunsdzēsēja aprīkojuma komplektiem, mašīnkomandas personāls nepārzina mašīnodaļas hermetizācijas sistēmu.”

Uzziņai. Aktā norādīto trūkumu novēršanai bija izteiktas šādas prasības:

1. Savest darba kārtībā tvaika un CO₂ stacionārās ugunsdzēsības sistēmas;
2. Nodrošināt kuģa komandas efektīvu darbību cīņai ar ugunsgrēku;
3. Mašīnodaļā apzīmēt avārijas izeju;
4. Novērst eļļas noplūdi no palīgdzinēja filtra uz kolektoru, nomainīt eļļaino gāzu izplūdes kolektora izolāciju.”





2005. gada 21. aprīlī KDI veiktās kuģa apskates akta sadaļā par kuģa dokumentiem ir teikts, ka kuģa apkalpē ir 5 cilvēki atbilstoši Apliecības par kuģa minimālo sastāvu prasībām un tiem ir atbilstoši kompetences sertifikāti. Negadījuma izmeklēšanas gaitā noskaidrojās, ka reāli uz kuģa maiņā ir bijusi 4 cilvēku apkalpe un kuģa kapteiņa kompetences sertifikāts neatbilst SM 03.09.2003.g. noteikumu Nr. 24 otrās nodaļas prasībām.

Izmeklēšana neatrada pierādījumus tam, ka abos KDI aktos norādītie t/k "Silene" trūkumi būtu novērsti līdz negadījuma brīdim (24.08.2005.g.).

"Silenes" stāvoklis pēc ugunsgrēka

Veicot rūpīgu mašīntelpas apskati pēc ugunsgrēka, JA AIN un KDI inspektori konstatēja, ka, neskaitot ugunsgrēkā bojātos agregātus, iekārtas un elektroinstalāciju, kuģa mašīntelpa ir bijusi nesakopta: daudzās vietās – uz mašīntelpas sienām, griestiem un klāja – bija redzami (vecas izcelsmes) naftas produktu plankumi un citi netīrumi.

Ugunsgrēka pēdas (apdegumi) bija konstatētas uz kuģa dīzeļģeneratora, kurš atrodas mašīntelpā galvenā dzinēja kreisajā pusē (2. attēls). Kuģa mehāniķis un praktikants liecināja, ka pirmais, ko ieraudzījuši kā ugunsgrēka objektu, esot bi-





"Silene" pēc ugunsgrēka.

jis liesmu apņemtais dīzeļģenerators. Ugunsgrēka cēlonis varētu būt naftas produktu ilgstoša saskare ar elektroinstalācijas izolāciju, kura bija fiziski novecojusi (38 gadi). Naftas produkti varēja veicināt izolācijas bojāšanos un radīt īssavienojumu. Iespējams, ka kuģa elektroiekārtu profilakse nebija veikta, jo uz kuģa pastāvīgi trūka elektriķa, lai gan tāds paredzēts saskaņā ar Apliecības par kuģa minimālo apkalpi prasībām.

Viena no divām kuģa mašīntelpas griestos paralēli novietotajām elektroinstalācijas trasēm bija izdegusi apmēram 10 metru garumā.

Apdeguma pēdas bija saskatāmas uz mašīntelpas kreisā borta iekārtām, sienām un gaismas lūkas vāku iekšpusē.

Trauksmes signalizācija uz kuģa

Kuģa trauksmes signalizācijas slēdzis atrodas stūres mājā un normālos apstākļos darbojas no galvenā strāvas avota (kuģa dīzeļģenerators vai krasta elektrotīkls).

Avārijas gadījumā pārslēgšana uz rezerves barošanas akumulatoriem

ir jāveic ar rokas slēdža palīdzību. Ugunsgrēka laikā šis slēdzis nav ticis izmantots.

Pēc kapteiņa vārdiem, ugunsgrēka trauksme esot tikusi izziņota ar balsis palīdzību, jo trauksmes signālu neesot bijis iespējams padot, kam iemesls esot bijis ugunsgrēka radītais strāvas zudums kuģa elektrotīklā.

Otrs kuģa trauksmes signāla slēdzis atrodas kuģa mašīntelpas aizmugures daļā. Šis slēdzis arī netika izmantots trauksmes signāla padošanai.

Trauksmes signāla slēdža tuvumā stūres mājā netika atrasta instrukcija par trauksmes signāla padošanas kārtību avārijas barošanas režīmā (pārslēgšanās uz akumulatoru strāvu), kad kuģa elektrotīklā ir pārtraukta strāvas padeve no dīzeļģenerators vai krasta strāvas avota.



Apkalpes locekļu rīcība ugunsgrēka laikā

Pēc kuģa ugunsdrošības noteikumiem un labas jūras prakses cīņai ar uguni uz kuģa būtu jānotiek šādā kārtībā:

■ Jebkurš apkalpes loceklis, pamanot degšanu, vai, ja radušās aizdomas par aizdegšanos, izziņo trauksmi un tikai tad mēģina likvidēt aizdegšanos, ja ir pārlicināts, ka tiks ar to galā;

■ Ugunsgrēka perēkļa izlūkošanu un tiešo likvidāciju veic kuģa *avārijas grupa* (cīņai ar uguni apmācīti apkalpes locekļi), kuras dalībnieki ieģērbti ugunsdzēsēju ekipāžumā;

■ Kuģa mašīntelpa parasti ir aprīkota ar *tilpuma ugunsdzēsšanas sistēmu*, kura pielietošanas gadījumā dod efektīvu rezultātu ugunsgrēka likvidācijā.

Viens no iemesliem kuģa apkalpes neprofesionālajai (nekompetentajai) rīcībai ugunsgrēka gadījumā varēja būt kuģa kapteiņa pavīršā attieksme pret apkalpes sagatavošanu (mācību trauksmēm un treniņiem) cīņai ar uguni. Uz kuģa nav notikušas mācību trauksmes kopš šā gada 7. aprīļa (nepilni 5 mēneši). Parasti mācību trauksmēs apkalpes locekļi apgūst paņēmienus cīņai ar uguni un viņiem tiek demonstrēta pārslēgšanās kārtība no kuģa galvenā strāvas avota uz avārijas (akumulatoru) strāvas avotu. Iespējams, ka neviens no kuģa apkalpes locekļiem, izņemot kuģa elektriķi, neprata pārslēgties uz akumulatoru strāvas avotu.

Praktikants uz kuģa bija strādājis apmēram pusotru mēnesi (07.07.05. – 24.08.05.), un šajā laikā viņam nebija iespēja piedalīties nevienā kuģa mācību trauksmē, kuras gaitā varētu apgūt elementāras iemaņas darbībai ekstremālā situācijā. Iespējams, ka viņa pasīvā rīcība ugunsgrēka laikā izskaidrojama ar pieredzes trūkumu darbā uz kuģa un apjukumu ekstremālā situācijā.

Ne kuģa kapteinis, ne maiņas mehāniķis negadījuma brīdī neparūpējās par to, lai praktikants nekavējoties atstātu kuģa mašīntelpu pa drošāko izeju (mašīntelpas aizmugurē, kuru ugunsgrēks bija skāris mazāk).

Nedrīkstēja ļaut praktikantam patstāvīgi pildīt matroža motorista pienākumus uz kuģa. Šīs nolaidības (vai apzinātas rīcības) dēļ ugunsgrēka laikā kuģa praktikants guva smagus miesas bojājumus.

Izmeklēšanas gaitā uz t/k "Silene" tika atklātas šādas neatbilstības:

■ Apkalpes locekļu kompetences sertifikāta neatbilstība Apliecības par kuģa apkalpes minimālo sastāvu prasībām vai iztrūkums:

- kuģa kapteinis – kompetences sertifikāts neatbilst prasībām,
- matrozis elektriķis – kompetences sertifikāta nav (uz kuģa strādāja pēc izsaukuma).

■ Uz kuģa nav pastāvīgā matroža elektriķa, kas paredzēts pēc Apliecības par kuģa apkalpes minimālo sastāvu prasībām.

■ Kuģa mācību trauksmes nav rīkotas (gandrīz 5 mēnešus).



- Ugunsgrēka atklāšanas aprīkojuma un informācijas neatbilstības:
 - nav ugunsgrēka kontroles plāna uz kuģa,
 - stūres mājā nav instrukcijas par trauksmes signalizācijas ieslēgšanas kārtību avārijas režīmā,
 - kuģa mašīntelpā nav ugunsgrēka atklāšanas detektoru.

■ Kuģa apkalpes (izņemot kuģa elektriķi) nepietiekama kompetence jautājumā par trauksmes izziņošanu uz kuģa avārijas situācijā, kad trauksmes zvana iedarbināšanai ir nepieciešams pārslēgties uz akumulatoru strāvas avotu.

■ Kuģa apkalpes locekļu neprofesionāla (nekompetenta) rīcība ugunsgrēka laikā:

- netika izziņota kuģa trauksme,
- netika evakuēti kuģa apkalpes locekļi no mašīntelpas,
- ugunsgrēka likvidācijas laikā kuģa mašīntelpā esošie apkalpes locekļi darbojās bez ugunsdzēsēju ekipējuma,
- netika izmantota *tilpuma ugunsdzēsšanas sistēma – CO₂*, kuras lietošana varēja palīdzēt ātri un efektīvi likvidēt ugunsgrēku, kā arī kuģa apkalpes locekļiem izvairīties no apdegumiem.

Slēdziens

Par t/k “Silene” negadījuma cēloņiem tiek uzskatīti šādi iespējamie faktori:

Ugunsgrēks izcēlās

■ no īssavienojuma nolietotajā kuģa dīzeļģeneratora elektroinstalācijas izolācijā, kura pirms tam varēja būt pakļauta ilgstošai naftas produktu iedarbībai kuģa mašīntelpas netīrības un nesakoptības dēļ.

Apkalpes locekļu gūtie miesas bojājumi izskaidrojami ar

■ t/k “Silene” kapteiņa un kuģa apkalpes locekļu nepietiekamu sagatavotību ekstremālai situācijai – ugunsgrēka likvidācijai;

■ praktikanta neatbilstību ieņemamajam amatam – matrozis motorists, viņa pieredzes trūkumu darbā uz kuģa un apjukumu ekstremālā situācijā.

Netika nodrošināta SIA “Hanza” vadības kontrole par kuģa apkalpes locekļu atbilstību ieņemamajam amatam.

Ieteikumi

Lai turpmāk novērstu līdzīgus negadījumus, JA AIN iesaka:

KDI:

■ Sekot kuģa apkalpes locekļu atbilstībai ieņemamajam amatam atbilstoši *Aplicības par kuģa minimālo sastāvu* prasībām;

■ Pārbaudīt kuģa apkalpes sagatavotību un praktiskās zināšanas cīņā ar uguni;



■ Pārbaudīt instrukciju, trauksmju plānu un ugunsdzēsšanas kontrolplāna klātbūtni uz kuģa atbilstoši *Kuģu ugunsdrošības noteikumu prasībām*.

SIA "Hanza Shipping" vadībai:

■ Nokomplektēt kuģa apkalpi atbilstoši *Apliecības par kuģa minimālo sastāvu prasībām*, pievēršot īpašu uzmanību matroža elektriķa amatam;

■ Nepieļaut personu nodarbināšanu uz kuģa bez atbilstošiem kvalifikācijas sertifikātiem;

■ Uzstādīt kuģa mašīntelpā ugunsgrēka atklāšanas detektorus;

■ Uz kuģa izdarīt ugunsdzēsības marķējumus atbilstoši *Kuģu ugunsdrošības noteikumu prasībām*;

■ Izpildīt JA vēstulē 06.07.2005 1-31/427 norādītās rekomendācijas un SIA „Hanza Shipping” 01.08.2005 05-08/95 ziņojumā minētās saistības par kuģa apkalpes atbilstošu komplektāciju.■

Staņislavs Čakšs

Latvijas prioritātes transporta jomā ir:

1. investīcijas TEN elementos;
2. stabila tranzīta kravu apjomu pieauguma nodrošināšana;
3. distribūcijas un loģistikas centru attīstīšana;
4. kravu pievienotās vērtības palielināšana.

Viens no nozīmīgākajiem jautājumiem Latvijas ostu un SEZ attīstībā ir loģistikas un distribūcijas centru veidošana, uzsvāru liekot uz Āzijas un Tālo Austrumu kravu piesaisti.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Arodbiedrība ir jūrnieku atbalsts

Mūsdienu kuģniecībā kravu pārvadājumu izmaksas vairs nav atkarīgas no paša kuģu īpašnieka, tās nosaka jūras kravu pārvadājumu tirgus. Tomēr ir kāds izņēmums, un tā ir kuģa apkalpe, kas vistiešākajā veidā nosaka kuģu īpašnieku prestižu citu kuģošanas kompāniju vidū. Piedāvāt pazeminātus kravu pārvadājumu tarifus bieži vien ļauj zems jūrnieku darba atalgojums, samazināta apkalpe, liels virsstundu daudzums, slikti darba apstākļi uz kuģa un pat nežēlīga trešo valstu jūrnieku ekspluatācija.

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība (LTFJA) katru gadu reģistrē daudzus gadījumus, kad jūrnieki, piekrāpti un aizvainoti, bez algas tiek atstāti tālumā no mājām. Tas ir nepieļaujami.

Tomēr kuģu īpašnieki ir spiesti rēķināties ar to spēku, ko vairāk nekā 50 gadus demonstrē ITF un tajā ietilpstošās jūrnieku un dokeru arodbiedrības.

LTFJA ir gatava saviem jūrniekiem palīdzēt. Gadījumā, ja nepieciešama palīdzība, viņiem vajadzētu atcerēties, ka jāsazinās ar arodbiedrību, lai sniegtu nepieciešamās ziņas. To var izdarīt, arī atstājot ziņu inspektora automatiskajā atbildētājā.

LTFJA pamatzdevums ir koplīgumu slēgšana ar kuģu īpašniekiem pienācīgu darba apstākļu nodrošināšanai jūrniekiem. Sniedzam juridisku un praktisku palīdzību problēmu rašanā jūrā un krastā. Ja rodas problēma uz kuģa, jūrniekam nepieciešams sazināties ar arodbiedrību, zvans tiks apmaksāts.

Lai iestātos arodbiedrībā, nepieciešams aizpildīt speciālu iesnieguma veidlapu LTFJA birojā, iesniegt divas fotogrāfijas un uzrādīt jūrnieka grāmatiņu.

Ja koplīgumā, uz kura pamata strādā jūrnieks, ir punkts par apdrošināšanu, pēc reisa nepieciešams iesniegt arodbiedrībā apkalpes locekļu sarakstu (crew list) un pēc tam noformēt polisi apdrošināšanas kompānijā "BTA" (adrese – Katrīnas dambis 10). Apdrošināšana attiecas uz visiem apkalpes locekļiem, kuri strādā uz mūsu koplīguma pamata. Arodbiedrības biedri, kas strādā kompānijās, ar kurām nav noslēgts koplīgums, var noformēt apdrošināšanu ar 50% atlaidi, uzrādot LTFJA biedra karti.

Ja jūrnieks norakstās no kuģa slimības dēļ, saskaņā ar koplīgumu darba nespējas lapu 130 dienu laikā mēneša pamatlikmes apmērā, kā arī visus ar slimības ārstēšanu saistītus izdevumus apmaksā darba devējs. Traumas gadījumā uz kuģa darba nespējas lapa tiek apmaksāta tādā pašā apmērā līdz jūrnieka pilnīgai atlabšanai.

Arodbiedrība palīdz saviem biedriem neatkarīgi no kompānijas līguma, kuru parakstījis jūrnieks.■



Es valstīs – problēmas ar jūrniekiem

Pašlaik 90% ārējā tirgus un 40% iekšējā tirgus kravu ES valstīs pārvadā ar kuģiem. Jūras virsnieku deficīts Eiropā 2006. gada nogalē sasnies aptuveni 36 tūkstošus. LJA gadā sagatavo aptuveni 100 jauno speciālistu. No 2000. gada LJA nav konkursa un tiek uzņemti visi, kas iesnieguši dokumentus.

Anglijas koledžās vidēji 30% studentu pamet mācības jau pirmajosursos.

Situācija jaunajās un vecajās ES valstīs ir atšķirīga – vecajām valstīm ir kuģi, bet trūkst jūrnieku, jaunajām ir jūrnieki, bet trūkst kuģu.

Veco ES valstu kuģu īpašnieki uz saviem kuģiem labprātāk ņem trešo valstu – Krievijas, Filipīnu un citu – jūrniekus, jo tie ir lētāki.

Ja jāizvēlas jaunākais virsnieks, piemēram, kapteiņa trešais palīgs, tad priekšroka nereti tiek dota filipīniešu jūrniekam, bet kapteiņus, vecākos palīgus un vecākos mehāniķus kuģu īpašnieki grib atrast ES pilsoņu vidū, jo tie ir izglītotāki un zinošāki.

Kā zināms, kapteiņi var izaugt tikai no jaunākajiem virsniekiem.

ES valstu jūrniekiem atrast darbu uz ES kuģiem apgrūtina regula, kas paredz nodokļus par ES pilsoņiem maksāt pēc tās valsts nodokļu likumiem, kurā pilsonis strādā.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Uz trešo valstu pilsoņiem regula neattiecas.

Latvijas, kā arī vairāku citu jauno ES valstu jūrniecības speciālisti piedāvā paredzēt kompensācijas tiem kuģu īpašniekiem, uz kuru kuģiem strādā vismaz 70% ES valstu jūrnieku.

Londonā ES valstu ar jūrniecības nozari saistīto augstāko amatpersonu sanāksmē tika pārrunātas konkrētas rekomendācijas, kuru realizācija palīdzētu atrisināt briesmošo krīzes situāciju ar jūrnieku darbaspēku. Londonas sanāksmes dalībnieki vienojās par šādiem nekavējoties veicamiem pasākumiem situācijas uzlabošanai:

- jāuzlabo jūrniecības imidžs – gan ES kopumā, gan katrā valstī atsevišķi;
- jāpiesaista flotei jaunieši, veicot aģitāciju skolās, organizējot dažādas akcijas un citus propagandas pasākumus;
- jāpaaugstina jūrniecības izglītības līmenis;
- augstākajās mācību iestādēs ne tikai jāveido uz floti orientētas programmas, bet arī jā sagatavo cilvēki darbam krastā;
- jāveic konkrēti pasākumi, lai kuģu īpašnieki būtu ieinteresēti dot darbu ES valstu jūrniekiem;
- jāveido jūrniecības nozares *klasteri* – daudznozaru ekonomiskās apvienības, kas ļautu globālāk risināt arī jūrniecības izglītības problēmas. Daudzās ES valstīs šādas apvienības jau sekmīgi darbojas, Latvijā tādu līdz šim vēl nav.■

Latvijas Jūras akadēmija 2004. / 2005. akadēmiskajā mācību gadā

■ 2004. / 2005. akadēmiskajā mācību gadā uzņemto studentu (pilna un nepilna laika studijām) kopējais skaits – 326

■ Pilna laika studijās studējošo skaits – 223 (kopā 1. un 2. līmeņa profesionālās augstākās izglītības studenti).

■ Nepilna laika studijās studējošo skaits – 103 (kopā 1. un 2. līmeņa profesionālās augstākās izglītības studenti).

■ 2004. / 2005. akadēmiskajā mācību gadā LJA absolvēja: 151 pilna laika studiju students (kopā 1. un 2. līmeņa profesionālās augstākās izglītības studenti). No tiem: 9 sievietes, 130 studenti par budžeta līdzekļiem.
Un 9 nepilna laika studiju studenti.



Izglītība sasieta jūrnieku mezglā

Pienācis laiks runāt par jūrniecības izglītību. Taču ne jau tikai tādā līmenī – cik jauni vai veci ir jūrniecības izglītības pasniedzēji, cik daudz vai maz pasniedzējiem var samaksāt, cik trūcīga ir izglītības sistēma. Nē! Godīgi sakot, piecpadsmit gados tā kā drusku apnicis malt vienu un to pašu. Patiesībā saruna jāsāk pavisam no otra gala – cik prestiža ir jūrnieka profesija un cik prestižu to padara cilvēki, kas šo profesiju ir izvēlējušies? Cik pārliecinoši un lepni jūras virsnieki prot un, vēl svarīgāk, vēlas nest savu jūras virsnieka formu?

Uz Latvijas Jūras administrācijas desmit gadu svinībām Jūrnieku reģistra vadītājs kapteinis Jāzeps Sprīdzāns bija ieradies kapteiņa formā. Ļoti saviļņojoši, svinīgi un kaut kā īpaši. No otras puses – pašsaprotami, ka šāda līmeņa jūrniecības saietā kapteinis ierodas formā. Un tomēr bija saviļņojoši. Atmiņā nāca laiks pirms desmit gadiem, kad tika uzšūti pirmie formas tērpi Latvijas Jūras akadēmijas studentiem. K. Valdemāra grāmatas atvēršanas svētkos Rīgas Latviešu biedrībā LJA studenti ieradās jaunajās formās. Arī toreiz bija saviļņojoši, svinīgi un kaut kā īpaši.



Šie puīši LJA jūrskolā sāka mācīties pēc 9. klases. Daudzi jūrniecības darbinieki uzskata, ka būtu jāatsakās no šā līmeņa apmācības.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005





Kapteinis Māris Mertens un Jūrnieku reģistra vadītāja vietnieks kapteinis Andris Raņķevics ir neapmierināti ar jauno jūrnieku zināšanām un attieksmi pret darbu.

Nu jau mūžībā aizgājušais komandkapteinis Hugo Legzdiņš savā simtajā dzimšanas dienā apsveicējus sagaida jūras virsnieka formā. Kā gan citādi to apzīmēt, ja ne – saviļņojoši, svinīgi un kaut kā īpaši?

Vai arī nākotnē (ne jau gluži rīt vai parīt) varēsīm piedzīvot šādus saviļņojošus brīžus? Bet pats svarīgākais, vai Latvijā būs jūrniecības mācību iestādes, kas gatavos augsta līmeņa speciālistus, kuri ar lepnumu nesās jūras virsnieka formu? Lūk, jautājums, kas gaida atbildi.

No vienas puses, ir taču Jūras akadēmija un Liepājas jūrniecības koledža, kas sagatavo jūras virsniekus, loģiski, ka būs, kam formas tērpus valkāt, tikai diemžēl pašu gribētāju kļūst arvien mazāk. Tā Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) rektors Jānis Brūnavs ar nožēlu atzina, ka aizvadītajā gadā akadēmijā tika uzņemti visi, kas bija izteikuši vēlēšanos šeit studēt. Tendence, ka LJA konkurss kļūst mazāks un mazāks, iezīmējās jau pirms gadiem pieciem. Speciālisti to skaidro dažādi. Vieni pauž viedokli, ka Latvijā dzīves līmenis ar katru gadu kļūst augstāks, tāpēc nav jāstrādā smagais, arī psiholoģiski smagais, jūrnieka darbs, pietiekami labi var nopelnīt, strādājot krastā. Šo viedokli it kā apliecina attīstīto pasaules valstu pieredze, un arī statistika rāda, ka jūrā pamatā strādā filipīnieši, indieši, pakistānieši utt., arī postsociālisma valstu cilvēki. Motivācija Latvijas jauniešiem arī vairs nav tā, kas bija sešdesmito, septiņdesmito un astoņdesmito, vēl deviņdesmito gadu puīšiem, jo, lai redzētu pasauli, nav mēnešiem jāpavada okeāna plašumos,





No labās: LJA rektors Jānis Brūnavs, Ivars Deņisovs, Grigorijs Gladkovs un Igors Vītols.

uz mirkli ieskrienot kādā ostā. Var sēties autobusā, lidmašīnā, mašīnā, pat kuģī, un doties, kurp sirds vēlas. Arī senā jūras romantika, kas jūras vilkus vilktin vilka jūrā, ir pagaisusi. No aptaujātajiem divdesmit topošajiem jūrniekiem uz jautājumu par romantikas daļu profesijas izvēlē nokautrējušies pozitīvi atbildēja tikai divi.

Godīgi sakot, reizēm pat jābrīnās, ka vispār kāds jauniešs izrādījis vēlēšanos mācīties, piemēram, Latvijas Jūras akadēmijā. Nu, kaut vai telpu un mācību programmas tehniskā nodrošinājuma dēļ. Ja pirms gadiem desmit, vēl septiņiem, daudzas problēmas norakstīja uz nesenās brīvības atgūšanas un patriotisma rēķina, tad 2005. gadā šādi argumenti vairs nedarbojas. Laiki mainās. Cilvēki mainās. Prasības mainās. Tāpēc septiņdesmito gadu telpu un tehnoloģiju aprikojums pie-deras muzeja fondiem (ne jau nievājošā nozīmē attiecībā pret muzeju), bet ne jau mūsdienu starptautisko prasību līmenim atbilstošu jūrnieku sagatavošanai. No topošajiem jūrniekiem tiek prasīta jūras virsniekam cienīga stāja un disciplīna, diemžēl garas mācību stundas, dienas un gadus šiem topošajiem virsniekiem nākas vadīt starp atļupušām tapetēm, salauztiem krēsliem un tualetēs, ko savos darbos ar lielāko prieku vienmēr aprakstījuši satīriķi. Runāt par mācību program- mām un šo programmu nodrošinājumu ar mācību literatūru un trenāžieriem pa- gaidām ir lieki. Studenti, kuri nemācās valsts apmaksātājās budžeta vietās, bet par studijām maksā ne jau mazu mācību maksu, nereti uzdod jautājumu: par ko

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005





Māris Mertens.

aldzīga Latvijas jūrniecība. Par to liecina kaut vai praksē esošā jūrnieka Ulda Ozola vēstule Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētājam Antonam Vjateram, ko, ar abu atļauju, arī publicējam.

“Mēs vēl par mūsu izglītību varam neuztraukties! Mūsu motoristi sit pušu angļu, arābu un norvēģu mehāniķus. To varu teikt, jo pašlaik ar tādiem strādāju. Tā ka mēs vēl esam augstā līmenī! LJA un jūrskolai vairāk jādomā par materiālo bāzi. No pasaules lielajām firmām var dudz ko dabūt par velti, bet, redzot to, ka LJA un jūrskola pat nevar ierāmēt dzinēja plakātus, ko es dabūju no “B&W MAN”, nolaižas rokas un negribas vairs runāt par kaut ko vairāk! “B&W MAN” ir liels mācību centrs par iekšdedzes dzinējiem, un no viņiem visu ko var dabūt, vienīgi es pārliecinājos, ka LJA un jūrskola ir maz ieinteresētas. To, cik ļoti mācību procesā, īpaši mehāniķiem, ir nepieciešami uzskates līdzekļi, plakāti, maketi, es lieliski pārliecinājos, kad vienu gadu strādāju par jūrskolas skolotāju. Protams, par mācību grāmatām latviešu valodā vispār nerunāsim, jo pa visiem šiem gadiem pilnīgi neviens nav izdota! Tagad priecājas, ka LJA un jūrskola nospraudušas mērķi, bet ko nozīmē programmas, ja nav no kā mācīties! Kas tas par mehāniķi, kas nav atslēgu rokās turējis un dzinēju savās acīs redzējis!”

Visu to it kā saprot arī tie, kas virza jūrniecības profesionālo izglītību Latvijā, tomēr jau gadiem nespēj pieņemt lēmumus un parādīt pareizo virzienu, bet pēdējā laikā dažāda līmeņa jūrniecības saietos, sapulcēs, konferencēs un tam-

tad mēs maksājam naudu, varbūt tikai par piesaukto patriotismu būt LJA studentu rindās? Arī tas šodien vairs neiet cauri! Tie, kuri izvēlas to vai citu profesiju, grib skaidri zināt, kāds ir šīs profesijas prestižs, darba tirgus, karjeras iespējas un atalgojums un, protams, kā tiek nodrošināta izvētās profesijas apguve. Kas attiecas uz jūrnikiem, tad pagaidām pats spēcīgākais arguments uz visiem jautājumiem ir viens – Eiropā katastrofāli trūkst jūrnieku. Savukārt, kas attiecas uz mācību procesu un pārsniedzējiem, jūrniecības izglītības sistēmai (sauksim to par sistēmu) nav ar ko lepoties. Jācer, ka jaunā jūrniecības izglītības koncepcija ienesīs kādas būtiskas izmaiņas. Diemžēl jāatceras, ka cerība ir muļķa mierinājums, kas mirst pēdējā. Un jāpriecājas, ka LJA studentiem un absolventiem tomēr nav vien-



līdzīgi, pat kuluāros nepārstāj locīt izglītības jautājumu, piesaucot dažādu konsultatīvo padomju lomu jaunās jūrniecības izglītības veidošanā un iedzīvināšanā. Uz šī it kā nopietnā diskusiju fona visai amizanta šķita ziņa, ka LJA rektors un Liepājas jūrniecības koledžas direktors pavisam nejauši kādā saietā tika iepazīstināti. Cilvēki, kuri vada profesionālās jūrniecības izglītības procesus valstī, savā starpā nav pazīstami. Bet tas jau netraucē abām jūrniecības izglītības iestādēm gluži vai karot savā starpā. Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulcē, kas notika marta vidū, arī tika diskutēts par jūrniecības izglītības jautājumiem, un tur nu visi klātesošie varēja pārliecināties, kā dzelīgas piezīmju lodes no Liepājas lidoja uz Rīgu un no Rīgas atpakaļ uz Liepāju. Tā vietā, lai domātu par akreditētām programmām un akreditācijas noturēšanu, par kopīga darba programmu, katra mācību iestāde pati par sevi mēģināja pierādīt savas eksistences nepieciešamību. Tieši eksistences, jo pagaidām jūrniecības izglītības sistēma tāds īsti dzīvotspējīgs organisms gan nešķiet. Par to sirds sāp daudziem, īpaši tiem, kas stāvējuši pie akadēmijas šūpuļa. Bet cik tad ilgi cilvēks ar sāpošu sirdi lai dzīvo? Tā Juris Leimanis, kurš savulaik lika pamatus LJA, tagad sāk būvēt jaunu izglītības ēku, lai tajā tādu kā kursu vai, pareizāk sakot, īsā kursa ietvaros gatavotu jūrniecības speciālistus. Šī projekta pretinieki apgalvo, ka mācības tajā līdzināsies pēckara laiku UKK (saisinātā specialitātes apgūšana). Tikai toreiz tas bija attaisnojami, jo kopumā trūka jūrniecības speciālistu, un piedevām ļoti daudzi UKK izgājušie kursanti vēlāk beidza augstākās jūrniecības mācību iestādes. Savukārt projekta virzītāji saka – te nav nekā nelikumīga vai krimināla, jo tiks piedāvāta izglītība IMO STCW konvencijas prasību ietvaros. Cilvēks divos gados tiks pie diploma, un aiziet jūrīnā! Jauniešiem tas, protams, var likties vilinoši, jo kāpēc gan piecus gadus dēdēt akadēmijā, ja var pa ātro. No vienas puses, protams, var pa ātro, bet tad godīgi jāpasaka – jūsu iespējas, puīši, būs ierobežotas, jo šis diploms jūs par jūras virsnieku nepadarīs, būsiet vienā līmenī ar filipīniešiem, bet ne augstāk, kaut gan J. Leimanis aizrāda, ka filipīnieši ir labi jūrnieki. Jā, labi jūrnieki, kas veido ierindas sastāvu, un arī mūsējie to varēs lieliski papildināt.



Jānis Brūnavs.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005





Liepājas jūrniecības koledžas direktora vietnieks Jānis Millers.

dien nav pārliecināti un nezina ne savas tiesības, ne iespējas. Tā, piemēram, beidzot akadēmijas pirmo, tātad koledžas līmeni, LJA rektors esot teicis, ka ar studiju beigšanas protokolu var iet uz Jūrnieku reģistru pēc darba diploma. Taču JR absolventam saka: stop! LJA valsts eksāmeni neatbilst JR prasībām, tāpēc bez kompetences pārbaudēm darba diplomu saņemt nevar. Studenti ir sašutuši, jo JR viņiem prasot kaut kādu nesaprotamu angļu valodu un kaut kādus ārzemēs izstrādātus testus. Ja ar pirmo reizi pārbaudi nokārtot neizdodas, par nākošo reizi jāmaksā 50 latu. Mēs nezinām, kad LJA un JR savas prasības saskaņos un kad mēs varēsim kopā ar JA diplomu saņemt arī darba diplomu, saka studenti. Kad viņiem jautā, ko par to saka LJA vadība, puīši atmet ar roku – vadība strādājot. Un vēl piebilst, ka, kamēr vadība tā strādās, vairs nebūs studentu, kuri vēlēšies šeit mācīties. Students, kurš vēlas iegūt profesionālo izglītību, un piedevām daudzi par šo izglītību arī maksā, nesakārtotās izglītības sistēmas dēļ nevar būt drošs, kādas kvalitātes speciālists beigu beigās viņš būs, izejot no akadēmijas.

Ne mazāk sašutuši ir Latvijas Jūrnieku reģistra speciālisti, kuriem jāuzņemas atbildība un jāpalaiž speciālists jūrā. Bet sašutuši viņi ir par jūrnieku zemo profesionālo līmeni, tai skaitā arī par LJA un Liepājas jūrniecības koledžas absolventu profesionālajām zināšanām, kas jāapliecina Jūrnieku reģistrā (JR), lai saņemtu darba diplomu. Kā saka JR vadītājs kapteinis Jāzeps Spridzāns, mācību diploms vēl neko nenozīmē, tas, protams, apliecina iegūto izglītību, bet vēl nedod tiesības saukties par jūras virsnieku. Tikai darba diploms ir jūrnieka profesionalitātes



aplīdzinājums. JR speciālists kapteinis Andris Raņķevics šausmās saķer galvu un jautā, uz kuriem mēs ejam, ja cilvēks, kurš tikko ir beidzis GMDSS kursus, nevar aplīdzināt kompetenci! Deviņas reizes sūta briesmu signālu, bet nevienu reizi nevar to aizsūtīt. Aizvadītajā gadā Liepājas koledžu beidza 77 jaunieši, un tikai divi saņēma darba diplomu, jo varēja JR aplīdzināt savu kompetenci. Jau piesauktajā Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulcē daži nu jau krietni pāri vidējās paaudzes vecumam pārkāpuši jūrnieku gandrīz vai sīta dūri galdā un sauca: Jūrnieku reģistru ziepēs! Ja mēs vienreiz esam saņēmuši izglītības diplomu, kāda vēl kompetence Jūrnieku reģistrā jāaplīdzina! Kaut kādi testi, kaut kādas pārbaudes! Kas to ir izdomājis?! Tas taču ir pazemojoši kapteinim! Kad viņiem jautā, vai uzrādīt nekompetenci nav pazemojoši kapteinim... hm... viņi apgalvo, ka viņiem nu gan kompetences netrūkstot.



LJA padomes priekšsēdētājs Uldis Ozols pauž akadēmijas studentu viedokli.

Latvijas Jūras akadēmijā nav konkursa, Eiropā trūkst jūrnieku

Jau vairākus gadus Latvijas Jūras akadēmijā nav uzņemšanas konkursa un par studentiem kļūst visi, kas šajā mācību iestādē iesnieguši dokumentus. Nozares speciālisti situāciju raksturo kā kritisku, jo LJA gadā sagatavo tikai aptuveni 10 jauno speciālistu, bet jūras virsnieku deficīts Eiropā 2006. gada nogalē sasniegs aptuveni 36 tūkstošus. Latvija viena, protams, nevar aizpildīt tukšumu, bet LJA studentu skaits tomēr ir nepietiekošs.

Eiropa ir nobažījies, kā nākotnē attīstīsies kuģošanas bizness un kas būs tie, kas vadīs moderno pasaules floti? Jūrniecības speciālisti uzskata, ka jāseko tendencēm pasaules darba tirgū, jauno speciālistu apmācība jāsabalansē ar reālajām kuģu īpašnieku vajadzībām, kā arī jāveido konkurētspējīgas mācību programmas un jāieinteresē jaunieši jūrnieka darbam.

Piemēram, Īrijā par ES naudu *uzbūvēja* modernu jūrniecības izglītības sistēmu. Lai ES naudu piesaistītu arī Latvijas jūrniecības izglītības rekonstrukcijai, nepieciešami lobiji. Diemžēl tādu lobiju nav, kas varētu lobēt Latvijas jūrniecības izglītību ES līmenī.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





SM Jūrniecības departamenta direktors Aigars Krastiņš ir pārliecināts, ka jūrniecības izglītībai Latvijā tomēr ir nākotne.

JA direktors Ansis Zeltiņš: – Tiem matrožiem motoristiem, kuriem ir vidējā izglītība, jādod iespēja pārapmācībai. Daudzas Eiropas valstis ļoti labi ir apzinājušās, ka visi nekļūs par akadēmikiem un visi nekad nevēlēsies mācīties augstskolā. Bet savu dzīvi un darbu ar jūrnieka profesiju viņi saistīt tomēr vēlas, un nebūtu pareizi viņiem liegt šo iespēju. Pašlaik tendence ir ļoti skaidra – akcents tiek likts nevis uz akadēmisko izglītību, bet gan uz profesionālo izglītību.

Arī Latvijas uzdevums ir sakārtot sistēmu. Mēs jau varam ieviest ļoti stingras sertificēšanas prasības, bet, ja būs nepilnības pašā izglītības sistēmā un programmās, tad sertificēšana nedos gaidīto rezultātu. Pats galvenais ir izglītība, bet nedrīkst *ieciņlēties*, ka mums nepieciešama ir tikai akadēmiskā izglītība. Jāspēj veidot elastīgu izglītības sistēmu. Viens virziens būs uz bakalaura un maģistra grāda iegūšanu, bet otrs – uz profesionālās izglītības iegūšanu.

Dzīvē sarežģītas formulas nav jāizmanto. Tie, kuri vēlas iegūt akadēmisko izglītību, protams, apgūst padziļinātu teoriju iespējami plašākā spektrā, savukārt profesionāla izglītība neaprobežosies vienīgi ar pamatdarbību pārzināšanu, arī šī izglītība dos labu speciālistu – praktiķi. Mācību sistēma jāsakārto, lai tā nebūtu pārāk izstiepta laikā, bet reizē tā nedrīkst būt primitīva.

Lietuvā jūrniecības nozare ir daudz mazāka, bet konkurss akadēmijā uz 1 vietu bija 8 studēt gribētāji. Kāpēc tā? Mūsu akadēmija taču it kā ir spēcīgāka!

Kāpēc Latvija gadā sagatavo tikai 37 kuģu vadītājus, 31 kuģu mehāniķi? Un tas ir viss! Tātad jāsecina, ka pie mums kaut kas nav kārtībā ar pašu izglītības sistēmu. Pietrūkst informācijas par iespējām studēt un iegūt kādu no jūras specialitātēm. Netiek izmantotas arī sabiedriskās organizācijas, lai popularizētu jūrniecības izglītību.

Mēs varam gribēt daudz, taču, ja LJA nepaaugstina savu kapacitāti, rezultāta nebūs!

Mēs varam gribēt daudz, taču, ja LJA nepaaugstina savu kapacitāti, rezultāta nebūs!

Par pavisam citādu pazemojumu savu sāpi izkliezd AS "Latvijas kuģniecība" kapteinis Māris Mertens: – Mazdēli par mums ņirgājas. Es domāju tos praktiķus, kurus mēs saņemam no Latvijas Jūras akadēmijas. Puiši domā: ja reiz es esmu samaksājis par mācībām, man nekāda prakse nav vajadzīga! Tūkstotis latu, un



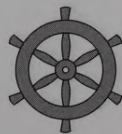
visa atbildība! Topošie jūrnieki nesaprot, ka flotē valda nerakstīti likumi, ka praktikantam pusgadu jābūt stūrmaņa ēnai un, lai kļūtu par speciālistu, jāstrādā divdesmit četras stundas dienā. Bet man, kapteinim, praktikants uz kuģa atļaujas pateikt: man beigusies darba diena, es gribu gulēt! Atvainojiet, tādi speciālisti būs noziedznieki uz tiltiņa, tādi jācērt saknē! Šodien jaunie jūrnieki ir aizmirsuši, pareizāk sakot, teorētisko nodarbību laikā akadēmijā viņiem neviens nav stāstījis, ka uz kuģa ir un ir jābūt disciplīnai, ka arī uz kuģa pavēles izpilda, nevis apspriež. Mūsu akadēmijas studenti nezina arī to, ka, piemēram, Bostonas universitātē vispirms māca pakļaušanos. Veselu pusgadu topošajiem jūrniekiem jāpārvietojas skriešus, kas neskrien, tos atskaita. Tāda, lūk, kārtība! Nožēlojami, bet mūsu akadēmijā kārtības un disciplīnas pietrūkst! Tāpēc man ir jautājums – ar ko tad mēs, pieredzējušie jūrnieki, kopā kuģosim?

Tādas, lūk, problēmas un jautājumi izglītības, un ne tikai izglītības sakarā. JR vadītājs Jāzeps Spridzāns ir pārliecināts, ka par izglītību jārunā tajā sabiedrībā, kas šo jautājumu pārzina. ■



LJA izlaidums Latviešu Biedrības namā 2005. gada jūnijā.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Kompetenti par jūrniecības izglītību

Izglītības mērķis ir nodrošināt tādu jūrniecības speciālistu sagatavošanu, kuru kompetences līmenis atbilst STCW prasībām un darba devēju vēlmēm. Izglītības iestādēm ir skaidri jāapzinās, ka nav pietiekami sniegt studējošiem tikai tehniskās zināšanas. Nākamie jūras speciālisti ir jāsagatavo ļoti specifiskam darbam uz kuģiem, kur pastāv stingrs reglaments, disciplīna, kur dzīve mēnešiem noris ierobežotā telpā, kur brīžiem darbs saistīts ar dzīvības briesmām un cīņu par izdzīvošanu. Speciālisti ir jāsagatavo par jūras virsniekiem ar atbilstošu atbildības izjūtu un mentalitāti.

Pēc Latvijā pašreiz pieņemtās sistēmas jūrniecības izglītība dalās vidējā profesionālajā un augstākajā profesionālajā izglītībā. Augstākā profesionālā izglītība savukārt dalās I līmeņa (koledža) un II līmeņa (akadēmija) izglītībā. Tieši šie divi līmeņi ir spējīgi gatavot atbilstošus speciālistus lieliem tirdzniecības flotes kuģiem. Jūras virsnieki piekrastes kuģošanai uz kuģiem līdz 500 BT vai ar dzinējiem līdz 750 kW tiek gatavoti vidējās profesionālās izglītības iestādēs – jūrskolās, kurās uzņem ar pamatskolas izglītību.

Latvijā jūrniecības izglītības iestādes atrodas Izglītības un zinātnes ministrijas pakļautībā. Tas nozīmē, ka izglītības iestādēm ir jāvadās pēc izglītības jomā pieņemtajām likumdošanas normām. Nozares ministrijai, šai gadījumā SM, ir jāveic uzraudzība jūrniecības profesionālās sagatavošanas jomā. Ir IMO pieņemtā STCW konvencija, kura nosaka minimālās profesionālās prasības. Tikai šo normu ievērošana dot tiesības atzīt jūrniecības izglītību par STCW normām atbilstošu. IMO prasībām atbilstoša izglītība ir viens no priekšnosacījumiem kompetences novērtēšanai, lai izsniegtu starptautiski atzītus kvalifikācijas dokumentus.

Latvijā jūrniecības profesionālās izglītības uzraudzības funkciju saskaņā ar likumu īsteno Jūrnieku reģistrs. Reizi piecos gados tiek gatavots ziņojums IMO ģenerālsēkretāram par izglītības iestāžu atbilstību STCW konvencijas prasībām, ziņojums tiek vispusīgi izvērtēts un lemts par valsts atbilstību "Baltajai lapai". Izlaiduma valsts eksāmeni jūrniecības izglītības iestādēs vai diplomdarbu aizstāvēšana notiek pēc IZM noteikumiem un dod tiesības saņemt mācību diplomu. Kompetences novērtēšana notiek pēc STCW normām un dod tiesības saņemt kompetences sertifikātu – darba diplomu. Tagadējais mūsu izglītības iestāžu stāvoklis nedod iespēju apvienot šos divus pārbaudījumus. Izglītības iestāžu beidzējiem, ja viņi atbilst STCW prasībām, ir dota iespēja gada laikā likt kompetences eksāmenu bez maksas.





No kreisās: par izglītību diskutē Liepājas jūrniecības koledžas direktora vietnieks Jānis Millers, JR vadītājs Jāzeps Spridzāns un LJA rektors Jānis Brūnavs.

Starptautiskā kuģu īpašnieku federācija (ISF), veicot dažādu valstu jūrnieku profesionālās kompetences apsekošanu, savā ziņojumā atzīmē, ka Latvijā ir ļoti augstas klases speciālisti, bet tajā pašā laikā ir jūrnieki ar neadekvātu kompetenci. To mēs arī konstatējam savās eksāmenu komisijās. Kā vājākā vieta kompetencē tiek minētas sliktās angļu valodas zināšanas, kas neatbilst STCW 1995. gada kodeksa prasībām. Daļa virsnieku vāji pārzina konvencijas, nav kompetenti komerciālos un ekonomiskos jautājumos, jautājumos, kas skar apdrošināšanu, jūras tiesībās. Tagad Eiropas parlamentā tiek grozīta direktīva Nr.2001/25/EC, kur tieši tiek likts akcents uz angļu valodas prasmes uzlabošanu.

Latvijā ir divas pilnvērtīgas jūrniecības profesionālās izglītības iestādes – Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas koledža, kam ir gan atšķirīgas, gan arī kopējas problēmas. Viena no galvenajām ir kvalitatīvu, jaunu jūras kadru ar kapteiņa un vecākā mehāniķa pieredzi piesaistīšana mācību procesam. Pasniedzēju sastāva vidējais vecums ir kritisks, saistība ar floti – stipri novecojusi, attāla mūsdienu flotes prasību un darba uz kuģiem izpratne. Otra būtiska problēma ir jūras prakse. Objektīvu iemeslu dēļ izglītības iestādēm ir grūti organizēt pilnvērtīgu praksi uz kuģiem jūrā. Bet nav arī jūtama izglītības iestāžu izpratne par tādu svarīgu mācību procesa sastāvdaļu kā jūras prakse. Un diemžēl arī topošo jūras virsnieku atieksme pret jūras praksi nereti mēdz būt, saudzīgi sakot, dīvaina, lai neteiktu daudz tiešāk – bezatbildīga. Diezin kāpēc nākamie flotes virsnieki nevēlas sa-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



prast, ka tieši uz kuģa ir jāapgūst prasme un jāiegūst pieredze teorētisko zināšanu izmantošanā. Taču daļai praktikantu daudz svarīgāk par to šķiet, lai tiktu ievērots atpūtas stundu grafiks. Tā vietā, lai iegūtu kompetenci reālos darba apstākļos un izmantotu visas iespējas, ko var sniegt kuģa virsnieki, mācot veikt pienākumus, kas praktikantus gaida pēc studiju beigšanas, viņi visiem spēkiem cenšas pierādīt savas tiesības. Arī tas nāk no izglītības iestādēm, tādas tur ir nostādnes, uz tādām tiek tendēti studenti. Izglītības iestādēm būtu jāpievērš īpaša uzmanība prakses programmu sastādīšanai, pēc tam katram studentam novērtējot tās izpildi. Viens no kritiskajiem aizrādījumiem, ko izsaka kruinga kompānijas un kuģu īpašnieki, ir jauno speciālistu neprasme likt lietā zināšanas.

Atsevišķs jautājums ir disciplīna jūrniecības mācību iestādēs. Par maz ir dot tikai tehniskās zināšanas, ir jāgatavo studenti darbam jūrā. Cilvēkam ir jāiemāca saprast, ka tas nav viegls darbs, ka tā būs profesija, kur cilvēks būs pakļauts reglamentam un stingrai disciplīnai. Jūrā uz katru cilvēku gulstas īpaša atbildība, un dažreiz tikai stingra darba organizācija un precīza noteikumu ievērošana ļauj izdzīvot. Topošajam virsniekam jāiemāca lepoties ar savu profesiju. Ne jau katrs spēj dzīvi jūrā pavadīt, patlaban diemžēl tas notiek arvien retāk.

Šā gada marta vidū tika veikta jūrnieku darbā iekārtošanas kompāniju aptauja par jūrniecības izglītību, kurā iesaistījās 30 kompānijas. Astoņdesmit procenti respondentu par perspektīvu Latvijā uzskata augstas klases speciālistu sagatavošanu; septiņdesmit procenti aptaujāto uzskata, ka speciālisti jāgatavo Latvijas Jūras akadēmijā vai Liepājas koledžā pēc vidusskolas vai vidējās jūrskolas beigšanas, bet ne kursu centros. Visaugstāk kotējas pilnā kursa akadēmijas absolventi, tomēr salīdzinājumā ar Sanktpēterburgas Admirāļa Makarova Jūras akadēmijas beidzējiem Latvijas akadēmijas beidzēji pašlaik tiek vērtēti ievērojami zemāk. Piecdesmit četri procenti respondentu par izglītības iestāžu problēmu uzskata patsniedzēju nepietiekamo kvalitāti, četrdesmit procenti domā, ka ir nepietiekama izglītības iestāžu uzraudzība un mācību procesu kontrole.

Lai uzlabotu profesionālo kvalitāti, Latvijas Jūras akadēmijai un Liepājas jūrniecības koledžai ir paškritiski jāizvērtē savas darbības rezultāti, jāņem vērā kuģu īpašnieku, kuģu kapteiņu un vecāko mehāniķu ieteikumi. 2001. gadā, veicot Latvijas Jūras akadēmijas akreditāciju, ekspertu ziņojumos ir noteikti pasākumi, kas jāveic, lai celtu izglītības līmeni. Arī pašreiz šie ieteikumi ir aktuāli, diemžēl neviens no tiem nav izpildīts. Liepājas koledžai pirmām kārtām ir jāpievēršas koledžas akreditācijai, jo pretējā gadījumā tā nevarēs pavasarī beidzējiem izsniegt valsts atzītus diplomus.

Un, beidzot, ir jāpārtrauc nevajadzīgi saceltā politiskā ažiotaža ap jūrniecības izglītības sistēmu. Jautājumi ir jārisina, bet tas jādara kompetentā vidē, nepārvēršot to par smieklīgu farsu.■



Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas (LKKA) rezolūcija "Par jūrnieku profesionālās izglītības politiku Latvijā"

LKKA ir LR UR reģistrēta biedrība, kurā pašreiz ir reģistrējušies 78 jūras kuģu kapteiņi. LKKA ir arī Starptautiskās Kuģu kapteiņu asociāciju federācijas (IFSM) kolektīvais biedrs.

Tā kā kuģa kapteinim ir nozīmīga loma kuģošanas drošības un vides aizsardzības nodrošināšanā, kā arī ņemot vērā Latvijas jūrnieku darba specifiku uz dažādu pasaules karogu kuģiem un izvērtējot reālo situāciju jaunu jūrmiecības speciālistu sagatavošanā, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija secina, ka Latvijas jūrmiecības izglītības iestāžu beidzējiem ir nepietiekamas praktiskās iemaņas sardzes pienākumu pildīšanā, vājas zināšanas komerciālos jautājumos, starptautisko konvenciju prasībās un nacionālajā likumdošanā.



Tikai neliela daļa no Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas biedriem.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents Kārlis Zakss.

LR izglītības iestādēs netiek pievērsta pietiekama uzmanība nākamo jūras virsnieku psiholoģiskai sagatavošanai darbam jūrā uz kuģiem. Izglītības iestādēs ir zems disciplīnas līmenis, netiek popularizētas un ieaudzinātas jūrnieku stājas un uzvedības normas. Tāpat izglītības iestādēs trūkst pasniezdzeju ar mūsdienu flotes darba izpratni. Saikne ar kuģu kapteiņiem aprobežojas tikai ar Prakses grāmatas aizpildīšanu, kurai lielākoties ir formāls raksturs.

■ Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija uzskata par nepieciešamu jūrniecības profesionālo izglītību virzīt tikai uz augsti kvalificētu speciālistu sagatavošanu, nosakot, ka kuģu vadītāji kuģiem ar tilpību virs 500 BT un mehāni-

ķi kuģiem ar dzinēja jaudu virs 750 kW var tikt gatavoti tikai akadēmijas vai koledžas līmeņa izglītības iestādēs, uzņemot studentus tikai ar vidusskolas vai vidējo profesionālo jūrniecības izglītību.

■ Izglītības iestāžu vadībai vērst uzmanību uz nepieļaujami zemo disciplīnas līmeni jūrniecības profesionālajās mācību iestādēs, tāpēc vajadzētu izstrādāt un ieviest jūrniecības izglītības iestādēs iekšējās disciplīnas reglamentu, kas veicinātu jūrnieku atbilstību jūrniecības tradīcijām un paražām

■ Veicināt kuģu virsnieku īpatsvara pieaugumu Latvijas jūrniecībā, tādā veidā veicinot bezdarba līmeņa samazināšanos un vidusslāņa veidošanos valstī.

■ Izveidot no pieredzējušiem kapteiņiem darba grupu situācijas analīzei un rekomendāciju izstrādei.

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija piedāvā darba grupā iekļaut kapteiņus Jāzēpu Spridzānu, Arnoldu Zantmanu, Staņislavu Kaizeru, Vasiliju Smirnovu, Uldi Rudzīti, Juriju Popovu.

Rezolūcija vienbalsīgi atbalstīta 2005. gada 22. martā LKKA sapulcē. ■

*LKKA prezidents
kapteinis Kārlis Zakss*



Kā mācīsim braukt jūrā?

Situāciju jūrnieku starptautiskajā darba tirgū var raksturot šādi:

■ Paaugstinoties labas peļņas iespējai krasta profesijās, interese par jūrniecības izglītību Latvijā gadu no gada samazinās, kā tas jau ir noticis Rietumeiropas valstīs.

■ Latvijas jūrnieku konkurenti ir par zemāku atalgojumu strādājošie Krievijas, Ķīnas un Dienvidaustrumāzijas valstu jūrnieki.

■ Pasaules tirdzniecības flotē ir liela kuģu ierindnieku (matroži, motoristi, metinātāji, virpotāji, atslēdznieki, elektriķi, donkermaņi u.c.) pārprodukcija, vairāk nekā 200 000 speciālistu.

■ Kuģu virsnieku deficīts pasaules tirdzniecības flotē, pēc dažādu ekspertu aplēsēm, svārstās no 40 līdz 60 tūkstošiem ar tendenci pieaugt.

■ Daudzas Rietumeiropas jūrniecības mācību iestādes, meklējot kuģu virsnieku skaita palielināšanas iespējas, piedāvā apmācīt kuģu virsniekus kursu sistēmā, dodot tikai šauri profesionālas minimāli nepieciešamās zināšanas. Šādi sagatavots kuģa virsnieks ar kursu sertifikātu, bet bez izglītības dokumenta, saista savu turpmāko dzīvi un karjeru tikai ar darbu jūrā bez jebkādam izredzēm atrast darbu krastā.

■ Eiropas Savienībā ekspertu līmenī tagad tiek intensīvi apspriests jautājums par jūrnieku izglītības un kompetences standartu paaugstināšanu.



1994. gads. Toreizējais Jūras spēku komandieris Gaidis Andrejs Zeibots tiekas ar Egiptes jūrskolas audzēkņiem.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





LJA prorektors Jānis Bērziņš kā vienmēr, arī 2005. gada maijā, kopā ar LJA studentiem Ainažu vecajos kapos, pieminot mūžībā aizgājušos jūras vilkus.

Šie apstākļi pieprasa atbilstošas izmaiņas arī Latvijā. Mūsu jūrnieku zināšanu un sagatavotības līmenis ir ļoti svarīgs, jo no tā ir atkarīgs viņu prestižs pasaules darba tirgū, kas tieši saistīts ar konkurētspējas paaugstināšanu un darba samaksas apmēru. Jārēķinās arī ar jūrnieku lielo skaitu (virs 20 000 kuģa ierindnieku un virsnieku) Latvijā un nelielo tirdzniecības floti zem Latvijas kara.

Nemot vērā reālos apstākļus, Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs aktīvi nodarbojas ar jaunas Latvijas jūrniecības izglītības koncepcijas izstrādāšanu. Piedāvātajā redakcijā koncepcija satur daudzu problēmu racionālu risinājumu, bet rada arī vairākus būtiskus iebildumus:

- Divu specialitāšu – kuģa vadītāju un kuģa mehāniķu – izglītības shēma ir pārāk sadrumstalota un neskaidra, satur 32 dažādas mācību un studiju programmas. Šāda daudzuma programmu saskaņošanai, akreditācijai un uzturēšanai nāksies neracionāli tērēt daudz līdzekļu un uzturēt birokrātisko aparātu.

- Šādā sarežģītā shēmā ir grūti orientēties gan reflektantiem, gan izglītības darbiniekiem, gan jūrniecības dienestu speciālistiem. Tā veicina birokrātijas tālāku attīstību, izvirza prasības pēc liekiem dokumentiem un stimulē izglītības sadārdzināšanos.

- Desmit programmās studijas tiek aizvietotas ar praktisko darbu + praktisko priekšmetu apgūšanu kursos līdz pat divu gadu garumā. Šāda apmācība bez vis-





Engures jūrskolā.

pārīzglītojošo, vispārtehnisko un teorētisko priekšmetu apgūšanas nenodrošina absolventiem kvalitatīvas zināšanas, kaut arī formāli dod tādu pašu profesionālo kvalifikāciju kā tiem, kuri iet tradicionālo ceļu izglītības iestādēs. Tas devalvē izglītības nozīmi.



Gaidis Andrejs Zeibots un mūžībā aizgājušais Engures jūrskolas direktors Kārlis Ēdelnieks.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GĀDAGRĀMĀTA
2005





Jūras spēki dāvā Engures jūrskolai laivu.

Piemēram, kuģa virsniekam viena mācību gada laikā (960 mācību stundas) piedāvā sasniegt augstāko jūrniecības izglītību uz vidējās profesionālās izglītības un 36 mēnešu darba stāža bāzes.

■ Konceptijā nav iekļauta kuģu elektromehāniķu studiju programma.

Apkopojot starptautiskā jūrnieku darba tirgus prasības un Latvijas īpatnības, ieteicams veikt šādas izmaiņas mūsu jūrniecības izglītības struktūrā:

1. Lai uzlabotu izglītības kvalitāti, ir lietderīgi samazināt mācību iestāžu skaitu Latvijā līdz minimumam, koncentrējot dārgās mācību iekārtas, simulatorus un laboratorijas iespējami mazākā skaitā mācību iestāžu. Pilnvērtīgi materiāli apgādāta jūrniecības izglītība finansiāli ir ļoti ietilpīga, pie tam gan nākamo jūrnieku, gan kvalificētu pasniedzēju kontingents ir ierobežots.

2. Kuģu ierindnieki (2. profesionālās kvalifikācijas līmenis) Latvijas apstākļos ir nodarbināmi zvejas flotē, ostu flotē, uz robežsardzes un JS kuģiem, kā arī kuģu būves un remonta darbos.

Darba tirgū konkurētspējīgu kuģa ierindnieku profesiju apgūšanaursos bez vidējās vispārējās izglītības nav pamatota.

3. Virsniekus kuģiem ar bruto tonnāžu līdz 500 BT un ar galvenā dzinēja jaudu līdz 750 kW (3. profesionālās kvalifikācijas līmenis) pašreiz sagatavo četrgadīgās arodvidusskolās, kur laika trūkuma dēļ netiek nodrošināta ne vidējās vispārējās, ne nepieciešamās profesionālās izglītības kvalitatīva iegūšana.

Pieprasījums pēc mazo kuģu virsniekiem ir ļoti ierobežots un to nosedz galvenokārt tālējūras braucienus dažādu iemeslu dēļ pārtraukušie kuģu virsnieki, bez tam:





- piekrastes kuģošana Latvijā praktiski nepastāv,
- zvejas flotē šādu parametru kuģi ir tikai daži, galvenokārt tie ir ar bruto tonnažu līdz 200 BT un ar galvenā dzinēja jaudu virs 100 kW,
- ostas dienestu flotes personālam ir ļoti maza mainība,
- robežsardzei ir daži šādas tonnāžas kuģi, bet ar galvenā dzinēja jaudu virs 500 kW,

■ NBS Jūras spēki pieprasa, lai visi JS kuģu virsnieki, neatkarīgi no kuģa lieluma, būtu ar profesionālu bakalaura izglītību jūrniecībā.

4. Jāpārtrauc 2. un 3. profesionālās kvalifikācijas līmeņa jūrniecības mācību programmu darbība Rīgas 46. arodvidusskolā, Liepājas jūrniecības koledžā, LJA jūrskolā un tās filiālēs Engurē un Salacgrīvā, kā arī daudzos kuģu ierindnieku sagatavošanas kursos.

5. Kuģu ierindnieku (matroži, motoristi, elektriķi, donkermaņi, atslēdznieki utt.) sagatavošana Latvijā ir jākoncentrē vienā arodvidusskolā, piemēram, Liepājas jūrskolā, ar četru gadu mācību programmu, turpat piedāvājot arī atbilstošu pusotra gada mācību programmu personām ar pabeigtu vidējo izglītību.

6. Mazo kuģu virsniekus vajadzības gadījumā var sagatavot kursos. Kursantiem jābūt ar vidējās izglītības atestātu, ar kvalificēta kuģa ierindnieka diplomu un darba stāžu uz kuģiem ne mazāku par 24 mēnešiem. Kursu programmas apjoms ne mazāks par 500 stundām (4 mēneši).

7. Sardzes virsniekus izpildes līmenī bez kuģa tonnāžas un galvenā dzinēja jaudas ierobežojumiem (4. profesionālās kvalifikācijas līmenis) sagatavo Latvijas



Jūras akadēmijā un Liepājas jūrniecības koledžā. Šāda izglītība nedod karjeras iespējas – kuģa vecākā virsnieka amatus var ieņemt personas ar profesionālo bakalaura izglītības dokumentu. Koledžas absolventi nevar tieši iekļauties bakalaura studiju programmā, tiem ir jāveido atsevišķa studiju programma.

Jūrnieku reģistrs piedāvā kompromisu: pēc attiecīgā izglītības un sardzes virsnieka darba diploma iegūšanas, kā arī cenza jūrā sardzes virsnieka amatā, ne mazāka par 18 mēnešiem, un 6 mēnešus ilgās profesionālo priekšmetu apgūšanas kursos LJA vai LJK pretendents ir tiesības kārtot eksāmenus vadības līmeņa kuģa virsnieka amatiem (kapteiņa vecākais palīgs, kapteinis, otrais mehāniķis, vecākais mehāniķis).

Šāds risinājums būs pievilcīgs it sevišķi studentiem no maznodrošinātām ģimenēm, kādu mūsu valstī nav maz.

8. 5. profesionālās kvalifikācijas līmeņa kuģa virsnieki jāsaģatavo LJA 4,3 gadu profesionālās bakalaura studiju programmās. Uzņemšana pirmajā kursā ar viendējo izglītību, neatkarīgi no profesionālās izglītības un prakses jūrā, jo studijas sākas ar akadēmiskā bloka priekšmetu apgūšanu.

9. Krasī jāaktivizē jūrniecības nozares aģitācijas darbs skolās, it sevišķi laukos un mazpilsētās. Šādu darbu varētu organizēt Latvijas Jūrniecības savienība sadarbībā ar izglītības iestādēm, Latvijas Jūras administrāciju, Latvijas Kruinga kompāniju asociāciju u.c. ieinteresētām organizācijām.■

J. Bērziņš



Latvijas Jūras akadēmija saņēmusi ISO sertifikātu

2005. gada jūnijā Latvijas Jūras akadēmija saņēma kvalitātes vadības sistēmas sertifikātu atbilstoši ISO 9001:2000 prasībām. Sertifikācijas procedūru vadīja viena no vadošajām klasifikācijas sabiedrībām pasaulē – "Det Norske Veritas".

Darbu pie kvalitātes vadības sertifikācijas aizsāka, kad Latvijas Jūras akadēmiju vadīja rektors Jānis Bērziņš, un pabeidza jaunā akadēmijas rektora Jāņa Brūnava laikā. Tas ir bijis ļoti nopietns, smags un neatlaidīgs septiņu gadu darbs.

Jānis Brūnavs ar gandarījumu atzīst, ka daudz ir izdevies paveikt, bet ne mazums vēl darāmā sagaida, taču iegūtais sertifikāts dod tiesības uz jau esošo Latvijas Jūras akadēmijas dokumentu bāzes veidot jaunu apmācības sistēmu.

Latvijas Jūras akadēmija nav pirmā un vienīgā augstākā mācību iestāde Latvijā, kas saņēmusi šo sertifikātu, tomēr, kā teica "Det Norske Veritas" pārstāvis, tā ir droša liecība, ka Jūras akadēmija ir gatava vadīt mācību procesu atbilstoši visaugstākajam standartam.

Profesors Valdis Priednieks bija tā Latvijas Jūras akadēmijas amatpersona, kuras vadībā strādāja pasniedzēji, lai sasniegtu šo rezultātu. Viņš izteica pateicību visiem, kas vistiesākajā veidā bija iesaistīti procesā, kā arī visiem tiem, kas, godprātīgi strādājot ierasto ikdienas darbu, palīdzēja sasniegt izvirzīto mērķi. Priednieks izteica gandarījumu par to, ka visu šo gadu garumā pasniedzēji nebija zaudējuši pārliecību, ka šāds sertifikāts ir nepieciešams, un ticību, ka mērķis ir sasniedzams. Procesu atbalstīja Jūras akadēmijas vadība.



LJA rektors Jānis Brūnavs un LJA profesors Valdis Priednieks ir gandarīti par ISO sertifikāta iegūšanu.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





LJA bijušā rektora Jāņa Bērziņa laikā aizsākās darbs pie ISO sertifikāta iegūšanas.



ISO 9001:2000 rektoram Jānim Brūnavam pasniedz "Det Norske Veritas" pārstāvis.

V. Priednieks: – Darbs jāturpina, un es ceru, ka rektors Jānis Brūnavs un jaunie pasniedzēji nestāvēs malā un palīdzēs turpināt iesākto.

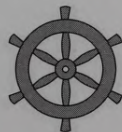
Uzziņai. LJA studiju kvalitāte ir atzīta gan nacionālā, gan starptautiskā līmenī un nepārtraukti tiek pilnveidota. Kopš 2001. gada LJA ir akreditēta uz visu darbības laiku, bet studiju programmas – uz maksimālo termiņu, 6 gadiem. Ar savu darbu LJA kā valsts augstskola ir veicinājusi Latvijas iekļaušanu Starptautiskās Jūras organizācijas "Baltajā lapā" 2000. gada decembrī.

LJA Mācību centrs 2003. gadā beidzot ir ieguvis klasifikācijas sabiedrības "Bureau Veritas" sertifikātu par kvalitātes vadības sistēmas atbilstību ISO 9001:2000. ■



JS Krasta apsardzes dienesta uzdevumu izpilde 2005. gadā

- Izveidota AIS un uzsākta tās darbība.
- Veiktas SAR plāna un JS Naftas piesārņojuma novēršanas plāna korekcijas.
- Izstrādāts JS darbības plāns ISPS kodeksa realizācijai.
- Sagatavots MAS realizācijas plāns.
- Sagatavots plāns sadarbībai ar Igauniju un Zviedriju naftas piesārņojuma likvidācijā.
- Sagatavots plāns sadarbībai ar Lietuvu un Krieviju naftas piesārņojuma likvidācijas operācijās.
- Izveidots papildu koordinators palīga amats, kas nokomplektēts ar personālu, lai nodrošinātu dežūras diennakts režīmā. Personālsastāvs sagatavots saskaņā ar ISPS kodeksa prasībām.
- 2005. gadā JS KAD piedalījās likumdošanas grozījumu sagatavošanā jautājumos, kas attiecas uz krasta apsardzes funkciju veikšanu.
- 2005.gadā no 10. līdz 18.maijam notika NATO meklēšanas un glābšanas mācības BRIGHT EYE 2005 (Baltic). Saskaņā ar mācību scenāriju mācību sadaļas NORTH vadību nodrošināja JS KAD MRCC.
- 2005.gadā KAD pārstāvji piedalījušies Starptautiskās Jūras organizācijas



Jūrniecības drošības komitejas (*Maritime Safety Committee*) un Meklēšanas un glābšanas apakškomitejas (*COMSAR Radiocommunication and Search and Rescue Sub-Committee*) darba grupā, Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzības komitejas reaģēšanas grupā (*Helsinki Commission Response Group*), Eiropas kopienas Jūrniecības drošības un jūras vides aizsardzības darba grupā.

■ 2005.gadā JS KAD personāls piedalījās starptautiskajās naftas piesārņojuma likvidācijas mācībās BALEX DELTA.

■ 2005.gadā JS KAD organizēja Baltijas reģiona valstu Meklēšanas un glābšanas koordinācijas centru vadītāju tikšanos Rīgā, kurā tika izskatīti savstarpējās sadarbības jautājumi.

Laika posmā no 2005.gada 1.janvāra līdz 31.decembrim, pildot Krasta apsardzes dienesta nolikumā minētos uzdevumus un nodrošinot cilvēku meklēšanu un glābšanu jūras negadījumos Latvijas atbildības zonā, kopumā fiksēti sekojoši SAR gadījumi:

Gadījumi ar kuģiem	Skaitis
Neapstiprināts SOS	100
Tehniskas problēmas	5
Medicīniskā palīdzība	10
Nafta, naftas produkti	6
Informatīvā palīdzība	3
Gadījumi ar laivām un jahtām	9
Piekrastes zonā sliktstoši cilvēki	20
SAR mācības	4
Dažādi	93
Kopā:	250

2005. gadā Jūras spēkiem sadarbībā ar citām Latvijas un starptautiskajām institūcijām izdevās glābt 79 cilvēkus, 9 ir gājuši bojā un 2 cilvēkus neizdevās atrast.■



Jūras spēku kurss bijis pareizs

"2005. gads Jūras spēkiem bija ļoti piesātināts. Jūnijā notika lielas mācības "Baltops", un Latvija bija šo mācību koordinators. Otra liela operācija bija "Open Spirit". Arī šajās mācībās mēs bijām saimnieki un operācijas ietvaros notika mīnu meklēšana un neitralizēšana. Vēl mūsu Jūras spēku kuģi piedalījās astoņās mācībās ārpus Latvijas", stāsta Aleksandrs Pavlovičs, kurš, kā pats saka, jūrnieks bijis visu savu apzināto mūžu, jau no septiņpadsmit gadu vecuma, kad mācījies un pabeidzis Baku jūrskolu Azerbaidžānā. Tā kā jūrskolu Pavlovičs pabeidzis ar labām sekmēm, viņš varējis izvēlēties, kur strādāt, un varējis arī atgriezties Latvijā. Viss, kas attiecas uz Latvijas Jūras spēkiem, viņam ir bijis un ir tuvs un pazīstams. Kā gan citādi, ja JS viņš dien no pašiem pirmsākumiem.

2004. gada 28. decembrī MK pieņēma lēmumu par Nacionālo bruņoto spēku (NBS) komandieri iecelt komandkapteini Aleksandru Pavloviču, kurš NBS dien kopš 1992. gada. Bijis JS Krasta apsardzes kuģa KA-03, patruļkuģa P-04, mīnu tralera M-01 komandieris, JS Dienvidu rajona operāciju nodaļas navigācijas dienesta priekšnieks, JS Dienvidu rajona operāciju nodaļas priekšnieks, JS Karakuģu flotiles patruļkuģu divizona komandieris, JS štāba operatīvās daļas priekšnieks, JS Karakuģu flotiles komandieris, JS Flotiles štāba priekšnieks. Aleksandrs Pavlovičs stājās Ilmāra Lešinska vietā, kurš JS komandiera pienākumus pildīja kopš 1999. gada 13. septembra un kura profesionālā dienesta līguma termiņš beidzās 2004. gada beigās.

A. Pavlovičs: – Pirmie Jūras spēku kuģi bija pārbūvēti zvejas kuģīši, bet tagad piedalāmie starptautiskās operācijās kā līdztiesīgi partneri, kam ir ļoti labi un moderni aprīkoti kuģi. Gribu teikt, ka kuģi, protams, nav perfekti, bet labi gan, taču cilvēki, kas dien uz šiem kuģiem, tiešām ir perfekti. Viņi savu karjeru sākuši no nulles un tagad kļuvuši par īstiem profesionāļiem, domāju, ka tieši tas Jūras spēkos uzskatāms par lielāko sasniegumu. Ja man jautātu, kā es vērtēju Jūras spēku attīstību, tad es to raksturotu kā dinamisku. Ja pirmsākumos papildināt floti mums palīdzēja kaimiņvalstu dāvinājumi, tad tagad varu teikt, ka esam kļuvuši tik stabili, ka patstāvīgi varam plānot savas flotes atjaunošanu un papildināšanu. Esam uzaudzējuši muskuļus, un tas, protams, mums ļauj justies stipriem.

– Kā NATO ietekmē vai maina Latvijas Jūras spēku dzīvi un tālāko attīstību?

– Nevar teikt, ka pēc Latvijas uzņemšanas NATO kas būtiski būtu mainījies. Ja nu vienīgi pieaug prasības personālsastāvam – nemitīgi paaugstināt profesionālo līmeni, sākot no valodas zināšanām un beidzot ar visām standarta procedūram.

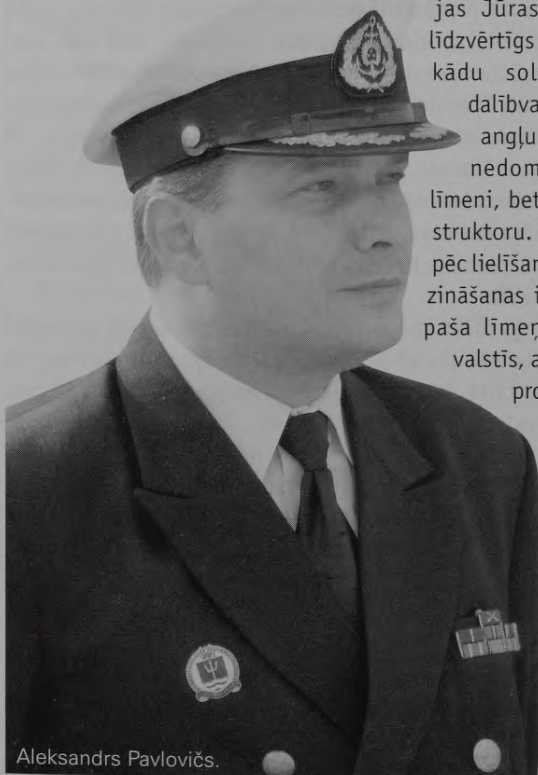
LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Tas, ka tagad esam NATO, nenozīmē, ka mums jādodas karot, tas vairāk nozīmē to, ka mūsu Jūras spēkiem tiek izvirzīti ļoti augsti standarti un mēs nemitīgi ceļam savu profesionālo līmeni, lai šos standartus sasniegtu un noturētu. Izmantojam tās iespējas, ko mums dod NATO. Tā mūsu virsnieki militāro pamatkursu apgūst Vācijā, Dānijā, Zviedrijā, Polijā, vēlāk šajās valstīs dažādosursos viņi ceļ savu kvalifikāciju. Sadarbības projekta "Baltron" ietvaros savus sakarneikus apmācām Tallinā, savukārt JS Liepājas ūdenslīdēju skolā tiek izglītoti cilvēki no Igaunijas un Lietuvas. Varam būt un esam lepni, ka mums ir vienīgā un modernākā tik augsta līmeņa skola Baltijas reģionā, kur māca ūdenslīdējus un atminētājus. Prasības, kas tiek izvirzītas atminētājiem, ir ļoti augstas. Ja pēc ūdenslīdēju skolas pabeigšanas no desmit ūdenslīdējiem par derīgiem darbam tiek atzīti pieci, tad atminētāji no desmit tikai divi, labākajā gadījumā trīs. Par veselības stāvokli komentāri vispār ir lieki, ūdenslīdēju veselībai jābūt perfektai, bet atminētājiem piedevām ļoti stingri tiek testēta psiholoģiskā sagatavotība un personības rādītāji.

Varu teikt, ka NATO sastāvā Latvijas Jūras spēki ir līdztiesīgs un līdzvērtīgs partneris. Reizēm esam pat kādu soli priekšā jau vecajām dalībvalstīm. Kaut vai runājot par angļu valodas zināšanām. Te es nedomāju virsnieku zināšanu līmeni, bet gan apakšvirsnieku un instruktoru. Varbūt nedaudz izklausīsies pēc lielīšanās, bet mūsējiem bieži vien zināšanas ir daudz labākas nekā tāda paša līmeņa speciālistiem veterānvalstīs, arī runājot par operatīvajām procedūrām, jo mēs, lai varētu kļūt par līdzvērtīgu NATO dalībvalsti, jau 1995. gadā

saviem speciālistiem izvirzījām ļoti augstas prasības, īpaši izglītības ziņā. Vecajām NATO valstīm sevi apliecināt nevarējām, tās jau tur bija, bet mēs darījām visu, lai pierādītu savas spējas. Tagad ar lepnumu varam



Aleksandrs Pavlovičs.



teikt – mēs NATO esam līdzvērtīgi spēlētāji. Arī runājot par kuģu tehnisko aprīkojumu. Varu teikt, ka mūsu vajadzībām tas ir ļoti labs, jo jāapzinās, ka Latvijas Jūras spēkiem nekad nebūs lielle aviācijas bāzes kuģi, fregates ar milzīgām raķetēm. Tāda nav mūsu situācija, tādas nav mūsu vajadzības. Bet mums ir mūsdienu prasībām atbilstoši aprīkoti mīnu meklētāji, jo Latvijas Jūras spēku galvenais uzdevums NATO ietvaros ir mīnu meklēšana. Mēs negatavosim arī jūras desantniekus, lai cik vilinoši vai holivudiski tas izskatītos, jo mums nav tādas vajadzības un netiek izvirzīti tādi uzdevumi. Arī mūsu finanses ir ierobežotas, tāpēc stila pēc vien neko lieku mēs nedarīsim.

– JS piedalījās starptautiskās mācībās.

Jūras spēki bijuši arī mācībās. Jūnijā organizējam mācības “Baltop”, kurās piedalījās 35 kuģi no dažādām valstīm, un pirmo reizi šajās mācībās piedalījās arī Krievijas Federācijas militārie kuģi. Krievijas lēmumu piedalīties mācībās nevarētu uzskatīt par kādu īpašu pavērsienu šīs valsts politikā, jo tā nebija oficiāla Krievijas karakuģu vizīte Latvijā, bet gan piedalīšanās starptautiskajās mācībās. Un tomēr jāatceras, ka “Baltop” ir vienas no lielākajām starptautiskajām mācībām pasaulē. Latvijas Jūras spēki tās organizēja pirmo reizi, un tas, nenoliedzami, ir prestiža jautājums.

Mūsu kuģi gandrīz nepārtraukti ir piedalījušies arī mācībās ārpus Latvijas, godīgi sakot, varbūt pat par daudz, jo mūsu kuģu un cilvēku resursiem tā ir milzīga slodze. Tomēr mācības dod lielu pieredzi, un tieši šī pieredze, kas iegūta reālos apstākļos, ir ļoti augstu vērtējama.

Ja pilnībā atmetam politiku un nedomājam par tās izraisīto rezonansi, tad ikvienam militāristam vajadzētu būt apmierinātam ar to, ka mūsu spēki piedalās Irākas operācijā, jo tur notiek kaujas treniņš, reāla pieredzes uzkrāšana. Tieši tāpat ir ar Jūras spēkiem: kad piedalāmies mācībās, mēs uzkrājam pieredzi.

Mācībās parasti piedalās triecienkuģu ātrās reaģēšanas spēki un arī pretmīnu kuģu ātrās reaģēšanas spēki. Mūsu kuģis “Namejs” ir sertificēts, tas atbilst visām starptautiskajām prasībām. Lai varētu piedalīties starptautiska līmeņa operācijās, ir jābūt pilnībā atbilstošiem visiem parametriem un, nenoliedzami, jāapliecina, ka esam gatavi laikā reaģēt un profesionāli rīkoties.

– Jūs teicāt – jāprot profesionāli rīkoties. Nu jau pavisam drīz oficiāli varēsiet to darīt, jo Latvijā būs profesionāla armija – Bruņotie spēki un to ietvaros arī Jūras spēki. Kā tiks komplektēti profesionālie Jūras spēki un kā tiks samaksāts šo profesionāļu darbs?

– Labs jautājums, uz kuru patiesībā nemaz nezinu, kā atbildēt. Ir izstrādāta programma, kas un kā notiks tad, kad 2007. gadā aizies pēdējais regulārajā dienestā iesauktais kareivis. Latvijas Jūras spēkus gaida jauns darba posms, jo 2005. gada rudens ir pēdējais, kad pilsoņi tiek iesaukti karadienestā. Varu teikt, ka Jūras spēkiem pāreja uz profesionālo dienestu problēmas neradīs, jo jau tagad vairāki kuģi ar militārsastāvu ir nokomplektēti. Kuģis “Namejs” pilnībā ir nokom-



plektēts ar profesionāliem jūrnikiem. Arī gribētāju palikt dienestā un savu dzīvi saistīt ar militāro dienestu un karjeru ir daudz, pašlaik pat esam spiesti atteikt, jo nevaram atļauties paturēt algotus darbiniekus. Reizēm ir patiesi žēl, sirds sāp, jo ļoti labi matroži gribētu palikt virsdienestā. Mēs to finansiāli nevaram atļauties, jo tā būtu grafika apsteigšana.

Jau pieminētā programma paredz rīcību soli pa solim, un, izpildot visus šajā programmā paredzētos darbus, mēs būsīm pilnībā sagatavoti jaunajai sistēmai, tāpēc nav jāraizējas, ka kuģi pēkšņi varētu palikt bez personālsastāva. Varu teikt, ka mēs programmas grafiku apsteidzam, jo jau tagad uz Krasta apsardzes kuģiem strādā tikai profesionāļi, arī uz NATO deklarētajiem mīnu kuģiem jau tagad visi ir profesionāļi. Atliek profesionalizēt pārējos JS dienestus. Tā kā skaitliskais sastāvs Jūras spēkos būs nedaudz mazāks par tūkstoti, tad, godīgi sakot, šai ziņā problēmas nevarētu rasties.

Ja runājam par algām, tad pagaidām šķiet, ka nekādas pārmaiņas nav paredzētas. Šai ziņā mēs, protams, neesam konkurētspējīgi ar civilajiem jūrnikiem. Instruktoru alga ir no simt piecdesmit līdz divi simti piecdesmit latiem mēnesī, kuģa komandieris mēnesī saņem nedaudz virs četriem simtiem. Problēmas tiešām ir, taču pavisam droši varu teikt, ka Aizsardzības ministrija ļoti nopietni domā par šīm lietām un meklē iespējami labākus risinājumus. Domāju, ka nenotiks straujš algu pieaugums, bet būs pakāpeniska algas paaugstināšana, lai padarītu armiju konkurētspējīgu un dienēt armijā būtu prestiži. Savukārt tiem, kas vēlēšies savu dzīvi saistīt ar dienestu Jūras spēkos, jārēķinās, ka pavisam nopietni tiks pārbaudīta viņu atbilstība šim darbam. Priekšroka, ja vien veselības stāvoklis to atļaus, noteikt būs tiem, kuri nāks no Liepājas, Engures vai Salacgrīvas jūrskolām. Pat mazais diploms būs būtisks arguments par labu šiem pretendentiem. Pagaidām pastāv prasība, ka cilvēkam jābūt izdienējušam regulārajā armijā, bet, kad spēkā stāsies jaunie noteikumi, tad strādāsim un dzīvosim pēc tiem.

Taču jāatceras, ka Jūras spēku mugurkauls ir instruktori, un arī pēc instruktoru skolas beigšanas aptuveni trīsdesmit procenti tiek atsijāti kā dienestam Jūras spēkos nepiemēroti. Savukārt virsnieki, kas pabeiguši Aizsardzības akadēmiju, papildina jūrniecības zināšanas civilajā Latvijas Jūras akadēmijā. To sakot, es tikai lieku reizi gribu uzsvērt, ka visiem, kas vēlēšies dienēt profesionālajos Latvijas Jūras spēkos, jābūt gataviem nemitīgi mācīties, papildināt zināšanas un celt savu profesionālo līmeni.

– Laiku pa laikam aktualizējas informācija par mīnām un citām bīstamām lietām, ko slēpj Baltijas jūra, un tas vienmēr satrauc cilvēkus. Kādus noslēpumus tad īsti glabā Baltijas jūra?

– Jāteic, paldies Dievam, pagaidām Baltijas jūrā nav bijuši gadījumi, kad mīna būtu eksplodējusi un kāds zvejnieks gājis bojā. Bet 1994. gadā Melnajā jūrā gāja bojā zvejas kuģa apkalpe, dzīvs palika viens zvejnieks, kurš arī varēja informēt, ka





“Open Spirit” atklāšanas parāde.

zvejnieki tīklos izcēlušī mīnu, kas sprāgusi, līdzī aiznesot cilvēku dzīvības. Atmīnēšanas operācijas Baltijas jūrā Latvijas atbildības zonā mūsu Jūras spēki sāka 1995. gadā, taču nevar teikt, ka šie darbi būtu pabeigti, jo neviens skaidri un nemaldīgi nevar pateikt, kuros rajonos un cik mīnu vēl glabā Baltijas jūra. Hidroloģiskie apstākļi ziemā mūsu ūdeņos ir ļoti smagi, un tas vistiešākajā veidā kavē mīnu meklēšanu. Noteikti daudzi ir dzirdējuši un zina par nogrimušiem un klejojošiem kuģiem. Teiksim, izdodas identificēt kādu vikingu kuģa vraku, atzīmēt tā atrašanās vietu, bet, veicot atkārtotu pārbaudi, izrādās, ka kuģis norādītajā vietā vairs nav atrodams. Arī jūras arheologi ir saskārušies ar faktiem, kad veci kuģu vraki īsā laikā tiek ieskaloti smiltīs un pazūd.

Mums ar mīnām iet tāpat. Rajonā, kur par deviņdesmit sešiem procentiem esam pārliecināti, ka mīnu nebūs, veicot meklējumus pēc diviem trim gadiem atkal un atkal tās atrodam. Ne zviedriem, ne somiem, ne igauņiem, ne arī citiem nav precīzas informācijas un tiešu koordinātu, kur savulaik bijušas izliktas mīnas, ir tikai apzinātas bīstamāko rajonu robežas. 2004. gadā mīnu meklēšanas operācijās atradām, izcēlām un neitralizējām četras mīnas. Varētu jautāt – vai tas ir daudz vai maz? Domāju, ka daudz, jo mīnu meklēšana notiek ar akustikas metodi, un tā uzrāda katru metālisku priekšmetu. Baltijas jūras dzelme ir pilna ar visdažādākajiem priekšmetiem – mucām, senlaicīgām gultām un salīdzinoši mūsdienīgiem ledusskapjiem. Nezinu, kā jūrā nonāk šie priekšmeti, taču katrs metāliskais objekts, ko uzrāda akustiskā meklēšana, ar video iekārtu palīdzību jāpārbauda, lai pārliecinātos, vai tā ir vai nav mīna. Bet viena objekta apskates laiks var ilgt no divām līdz pat divdesmit četrām stundām.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GĀDAGRĀMATA
2005





Patruļkuģis P-02 "Lode" mācībās.

Taču ne jau tikai mīnas tiek meklētas Baltijas jūrā. Tiek meklētas arī nogremdētās ķīmiskās kravas, pamatā iprīts, un, lai gan šo ķīmisko atkritumu meklēšana ir aktuāla visām Baltijas jūras reģiona valstīm, atkal jāsap: diemžēl arī šajā ziņā visa informācija tiek balstīta tikai uz pieņēmumiem. Uzreiz varu teikt, ka šie pieņēmumi ļauj domāt, ka bīstamākie ķīmisko kravu rajoni atrodas tālu no Latvijas krastiem, bet vēlreiz saku – informācija ir balstīta uz varbūtību. Pie Dānijas krastiem ir atrasti tukši ķīmiskie lādiņi, kuros mājvietu atradušas mazās zivtiņas un citi jūras iemītnieki.

Latvijas ūdeņos 2005. gada septembrī notika plašas mācības "Open Spirit", kurās piedalījās 22 kuģi. Šo mācību mērķis bija pretmīnu operācijas, un visa darbība koncentrējās Irbes šaurumā.

Operācijas gaitā atrada trīsdesmit mīnas un divas torpēdas. Katra atrastā mīna ir ļoti svarīga, ar katru no dzelmes izceltu un iznīcinātu mīnu Baltijas jūras ūdeņi kļūst drošāki. Jābūt godīgiem un jāatzīst, ka Baltijas jūrā bīstamība joprojām ir visai liela. Par to liecina kaut vai atgadījums oktobra beigās, kad zvejas kuģis "Unda" aptuveni divas jūdzes no Rīgas ar zvejas tīklu izvilka torpēdu. Iespējams, ka šis gadījums salīdzinoši nebija tik bīstams, jo torpēda bija praktiski sadalījusies.

Taču katrs šāds gadījums liek mums domāt par to, ko vēl aizvien slēpj jūras dzelme, apdraudot cilvēku dzīvību, kā arī par to, kā cilvēki, šajā gadījumā zvejnieki, reaģē situācijā, ko par ikdienišķu nosaukt būtu grūti. Jāatzīst, ka šoreiz zvejnieki rīkojās situācijai adekvāti. Vislielākās briesmas, protams, draud zvejniekiem, kuri nereti kopā ar zvejas tīkliem vai traļiem izceļ arī mīnas. Tieši tāpēc





P-03 "Linga".

esam aktualizējuši informāciju zvejniekiem, sagatavojuši uzlīmes ar instrukciju, kas šādos gadījumos darāms. Arī šajā reizē notikuma vietā ieradās mūsu speciālisti, ar tikliem mēģināja izcelt visu, kas tajos bija iekāries, taču torpēda jau bija sadalījusies un nogrima, izcelt izdevās tikai propelleri. Lai izceltu nogrimušās torpēdas atliekas, darbs būs mūsu ūdenslīdējiem.

Runājot par jauno gāzes vadu, kas pa jūras dzelmi tiks būvēts no Krievijas uz Vāciju, un atkal atmetot politiku, jāatceras jūrnieku kritērijs, ka katram jūras kvadrātam par deviņdesmit sešiem procentiem ir jābūt nodrošinātam pret sprādzienbīstamiem priekšmetiem. Ja šāds rādītājs ir sasniegts, tad dažādas darbības jūrā no drošības viedokļa varētu uzskatīt par pieļaujāmām. Taču garantēt, ka jaunā gāzes vada ceļā šī drošība būs minēto deviņdesmit sešu procentu robežās, ir gāndrīz neiespējami. Ir jāveic mīnu meklēšanas operācijas gāzes vada būvniecības rajonā, un tām jābūt lielām militārām operācijām. Pagaidām par šādām operācijām vai militārām aktivitātēm nekas neliecina. Arī gāzes vada projekts pagaidām vairāk ir sarunu līmenī. Ja no valdības saņemsim pavēli piedalīties kādās operācijās, mēs tajās arī piedalīsimies, jo mīnu meklēšanas darbiem esam labi sagatavoti. Viss, kas saistīts ar pašu projektu, līgumiem vai politiskajām kaislībām, uz mums neattiecas, mēs pildām dotās pavēles un esam atbildīgi par to, kas notiek mūsu teritoriālajos ūdeņos. Tiklīdz notiek aktivitātes citu valstu vai starptautiskajos ūdeņos, sāk darboties pavisam citi likumi. Tomēr jāatzīst, ka darbi Baltijas jūras dzelmē ir saistīti ar risku, jo, pētot vēstures lapas, nākas pārliecināties, ka pat Zviedrija, kas Otrā pasaules kara laikā bija neitrāla valsts, ir ļoti aktīvi likusi mīnu laukus. Mūsu ekonomiskā zona robežojas

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



ar Zviedrijas ekonomisko zonu, bet ne uz ūdens, ne zem ūdens reālu robežu neviens novilkst nevar, tāpēc arī neviens īsti nevar uzskaitīt, cik daudz mīnu slēpj Baltijas jūras dzelme.

– **Vai tas nozīmē, ka paši nemaz īsti nezinām, cik bīstama ir Baltijas jūra? Bet varbūt tikai neizjūtam izplūdušo ķīmisko vielu ietekmi, ja tādas vispār ir izplūdušas?**

– To pateikt nevaru un domāju, ka īsti atbildēt nevar neviens. Jau 2002. gadā Rīgā tika organizēts minētajam tematam veltīts seminārs. Tā ietvaros bija daudz prezentāciju un uzstāšanos, taču konkrētu un pierādītu faktu nebija toreiz un nav arī tagad. Varbūt daļēji nomierinoša ir ziņa, ka septiņdesmitajos un astoņdesmitajos gados tika dzirdēts par gadījumiem, kad kāds bija atradis kādu ķīmisko lādiņu, bet nu jau ilgu laiku šādi gadījumi nav reģistrēti. Bet tas nenozīmē, ka varam atslābināties, mums vienmēr jābūt gataviem reaģēt.

– **Reaģēt – tas nozīmē arī cilvēku meklēšanu un glābšanu. Tātad esam nonākuši līdz tādai Jūras spēku struktūrai kā Krasta apsardze. Daudzi uzskata, ka paši Jūras spēki vairāk ir orientēti uz militārām darbībām, uz NATO aktivitātēm, bet mazāk vērības un arī finansējuma velta Krasta apsardzei, kurai pēc būtības liela uzmanība jākoncentrē tieši civilā virzienā. Kā, jūsuprāt, tālāk veidosies Krasta apsardzes darbs?**

– Likumdošana skaidri nosaka Krasta apsardzes tiesības un pienākumus. Mūsu uzdevums ir laikus būt vajadzīgajā vietā. Bieži vien meklēšanas un glābšanas operācijās tiek patērēts tik daudz resursu, ka reizēm kā jau administratoram grības prasīt atlīdzību no izglābtā, vēl jo vairāk, ja negadījuma pamatā ir cilvēka bezatbildība. Taču tā nekad nav bijis un nebūs, ka par cilvēku glābšanu tiks prasīta samaksa! Katram, kas nonācis nelaimē, ir jāzina, ka viņam tiks sniegta profesionāla palīdzība. Ja jūrnieks, nokļuvis avārijas vai pirmsavārijas situācijā, vispirms domās, ka par glābšanas operāciju būs jāmaksā, viņš, iespējams, palīdzību nemaz nelūgs. Bet reizēm pēc glābšanas operācijām nākas domāt, vai tiešām spēkā ir Darvina teorija par dabisko atlasī? Cilvēki domā, ka viņi ir stiprāki par jūru. Piemēram, cilvēks vētras laikā ar vējdzelī dodas jūrā un aiziet pat desmit jūdzes no krasta, tad cīņā ar jūru nogurst un pilnīgā bezspēkā nonāk stihijas varā.

Vēl viens piemērs ir "Astrīdas" avārija, kad tieši cilvēku bezatbildības dēļ bojā gāja zvejnieki. Atmiņā ir zvejas kuģa "Sniegs" traģēdija, kur atkal *nostrādāja* tas pats cilvēka faktors. Tā kā ilgu laiku esmu dienējis Liepājā, varu secināt, ka tieši pēc "Sniega" avārijas zvejnieki ir sākuši vairāk domāt par iespējamiem drošības pasākumiem. Kaut vai tādu elementāru lietu kā laika prognozes saņemšanu.

Pēdējā laikā arvien vairāk cilvēku dodas jūrā dažādos izklaides braucienos, tāpēc vēlreiz vēlos uzsvērt, ka ar jūru nedrīkst būt uz tu. Bet mums, protams, arvien vairāk jābūt gataviem reaģēt uz nelaimes gadījumiem.

Ar lielu nožēlu jāatzīst, ka cilvēki pret savu dzīvību un drošību izturas nepiedo-





"Open Spirit" Baltijas jūrā.

dami nenopietni, pat noziedzīgi. Aizvadītajā vasaras sezonā bija ļoti daudz gadījumu, kad cilvēki bezatbildīgi uzvedušies uz ūdens. Pat nevaru iedomāties, kādai informācijas kampaņai vajadzētu sākties, lai cilvēki apzinātos, ka uz ūdens jābūt vēl daudz piesardzīgākiem nekā uz sauszemes. Bet cilvēki ir pavirši, nenopietni un neapdomīgi. Problēmas nav tikai ar zvejniekiem, kuri bieži vien nedomā par savu drošību, daudz problēmu rada kuteru, jahtu un pat vējdēļu īpašnieki, kuri nenovērtē vai pārvērtē savus spēkus. Varbūt vajadzētu iesaistīties arī Satiksmes ministrijai, organizējot kampaņas, līdzīgas tām, kādas tiek rīkotas, brīdinot autobraucējus.

Nesaprotama šķiet, piemēram, vējdēļu vadītāju pārdrošība. Ir bijuši gadījumi, kad vairākas jūdzes no krasta, tumsai iestājoties un vējam ceļoties, vējdēļa braucējs atsakās no JS Meklēšanas un glābšanas dienesta palīdzības. OK! Katrs jau var izvēlēties pakļaut vai nepakļaut savu dzīvību briesmām, bet kam ir vajadzīga nesaprotama pārdrošība? Taču ar varu piespiest iekāpt glābšanas laivā mēs nevaram.

Ļoti traģisks gadījums notika uz poļu jahtas, kad četrdesmit gadus vecam vīrietim uz galvas uzkrīta balķis. Tas notika 30 jūdzes no krasta, un glābšanas operāciju veica mūsu Glābšanas un meklēšanas dienests kopā ar Katastrofu medicīnas centru. No savas puses varu teikt, ka mēs izdarījām visu, kas no mums bija atkarīgs, diemžēl Ventspils ārsti palīdzību nesniedza.

Rezumējot to, kāda bijusi situācija 2005. gada vasarā, jākonstatē, ka cilvēki ir bijuši bezatbildīgi uz ūdens un bezatbildīgi pret savu drošību.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Runājot par darbības koordināciju starp Latvijas dienestiem, kuriem kopīgi jāiesaistās glābšanas operācijās, jāatzīst, ka tā ir sakārtota. Krīzes situācijā katrs dienests zina, kas tam darāms, bet ikdienas situācijā, kas vairāk tuvojās tādām kā rutīnas darbam, reizēm šīs koordinācijas tomēr pietrūkst. Pietrūkst arī normālas informācijas aprites. Tas vairāk attiecas uz civilajām struktūrām, jo militārajās struktūrās tiek dota komanda un tā tiek izpildīta. Taču mums reizēm nav skaidrs, par ko un kas civilajās struktūras ir atbildīgs. Arī gadījumos, kad vajadzētu noskaidrot, kāpēc kāda situācija varējusi rasties, lai veiktu preventīvus pasākumus un līdzīgi negadījumi neatkārotos, pie ceļojumiem reizēm nevaram nokļūt, jo neviens savu vainu atzīt nevēlas, tāpēc attaisnojas, ka nav saņemta informācija, nebija izdots rīkojums un tamlīdzīgi. No savas pieredzes varu teikt, ka militārās struktūras vienmēr zina, kas kurā gadījumā vainojams, vienmēr analizē situāciju un izdara secinājumus, bet, ja negadījumā uz ūdens ir vainojami civilisti, vainīgo atrast būs neiespējami.

Visās operācijās tiek tērēta valsts nauda. Nav noslēpums, ka degvielas cenas strauji aug, tāpēc kaut vai tāds brauciens pēc sērfortājiem, lai sniegtu palīdzību, no kuras tie atsakās, ir mērojams simtos latu. Nebijām domājuši, ka tik nenormāli daudz līdzekļu "apēdīs" mūsu kuģu patrulēšana Jūrmalā. Konkrēti nevienu negribu kritizēt, bet pludmales patrulēšana parādīja varas vakuumu, kas izveidojies šajā jomā. Šos darbus nevarēja nodrošināt ne municipālā policija, kas no patrulēšanas atteicās, ne pludmales glābšanas dienests, kura pakļautība man skaidra nekļuva. Varas vakuumu aizpildīja Jūras spēki, un, ja mums tiks dota pavēle, arī nākotnē to darīsim, tomēr vajadzētu izvērtēt, vai tas ir normāli, ka militārie jūrnīki staigā pa pludmali un brīdina piedzērušos pilsoņus neiet ūdenī?

Kas attiecas uz Krasta apsardzes tehnisko aprīkojumu, tad tas atbilst mūsdienu prasībām, bet finansējums vienmēr varētu būt lielāks. Un tas ir tikai normāli, ka Krasta apsardzes priekšnieks Hermanis Černovs vienmēr šo latiņu cenšas celt augstāk. Tas ir likumsakarīgi, jo arī funkcijas, kas tagad jāpilda Krasta apsardzei, pieaug. Glābšanas un meklēšanas, naftas savākšanas darbam klāt nākusi ISPS kodeksa ieviešana, AIS sistēmas uzturēšana, MARPOL un HELCOM prasību uzraudzība, kā arī Eiropas Savienības prasību izpilde.

– Kāpēc, jūsuprāt, 2005. gadā jaunu kuģu iegāde Jūras spēkiem izraisījusi tādu rezonansi?

– Tiešām, negaidīti lielu satraukumu un rezonansi 2005. gadā izraisīja jaunu kuģu pirkšana Jūras spēku vajadzībām. Rīgas ielās bija redzami piketējoši pedagogi, kuri prasīja algas pielikumu un gluži vai protestēja pret Jūras spēku vajadzībām. Tā vien šķita, ja netiks pirkti kuģi, naudas viņu algām pietiktu.

Jā patiešām ir parakstījuši līgumu par piecu kuģu pirkšanu, taču informācija par summām presē nav visai korekti atspoguļota, tāpēc iznāk, ka sabiedrība tiek maldināta. Summas, ar kurām tiek uzkarsēta sabiedriskā doma, patiesībā ir finan-



sējums, kas kuģu iegādes programmas ietvaros paredzēts līdz pat 2012. gadam. Tā nav īstermiņa programma, tāpēc nevaram runāt arī par viena gada maksājumiem. Piedevām vēl jāņem vērā, ka ar pieciem nopirktajiem kuģiem mēs pilnībā atjaunojam JS floti. Runāt par naudu man nepatīk, jo tās vienmēr pietrūkst, un, veicot maksimālu darba apjomu, vienmēr jāprot ieļauties minimālos izdevumos, jo aizsardzībai paredzētajā budžeta sadaļā JS nav atvēlēti pat viens komats divi procenti. Šādas summas ilustrācijai varu minēt salīdzinājumu: ja nosacīti ir viens tūkstotis latu, vai divpadsmit lati jūsu drošībai, naftas savākšanai, glābšanas operācijām ir pārlieku daudz atvēlēts? Es domāju, ka tas drīzāk ir maz.



Otrs svarīgs JS turpmākās attīstības moments ir jaunu kuģu būve, par ko lēmumu pieņēmis Ministru kabinets. Šos kuģus būvēs Latvijā, tātad varam uzskatīt, ka nauda par kuģu būvniecību paliks Latvijā.

Pirmo jauno kuģi JS saņems 2006. gada oktobrī, kad tas pilnībā būs pielāgots Latvijas vajadzībām. Jaunā kuģa apkalpe jau tagad Beļģijā iziet apmācības kursu, kas turpināsies līdz 2006. gada jūnijam.

Jūras spēku aprikojums parasti tiek iedalīts četros līmeņos. Pirmais līmenis ir modernais – zemūdens roboti un cita ļoti moderna tehnika. Otrais līmenis ir 90. gadu tehnoloģijas, trešais līmenis – 70. un 80. gadu tehnoloģijas, ceturtais – 50. gadu tehnoloģijas. Latvijas Jūras spēki ar savu aprikojumu un modernizāciju, kas pašlaik tiek īstenota, tikai tuvojas trešā līmeņa beigām. Lai gan valsts jau gadiem strādā arī pie Latvijas Jūras spēku ilgtermiņa attīstības programmas, tieši finanšu trūkums ir tas, kas neļauj sasniegt augstāku attīstības pakāpi. Taču speciālisti brīdina, ka valsts bez attīstītiem militārajiem spēkiem nevar iztikt. Kamēr būs politika un valstu politiskās intereses, bez armijas neiztik. Argumenti “nav pre-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



tinieku!" un "ar ko tad mēs karosim?" neiztur kritiku, jo, kamēr valsts ir politiskajā arēnā, ir jābūt garantētai arī tās drošībai.

– **Militārājās struktūrās droši vien nevarētu būt tā, ka, nākot jaunam komandierim, tiek mainīta iepriekšējā sistēma. Varbūt tomēr ir kaut kas, ko savā pirmajā darba gadā komandiera amatā esat darījis savādāk nekā jūsu priekšgājējs?**

– Nekādas radikālas pārmaiņas nav bijušas, jo iepriekšējais komandieris Ilmārs Lešinskis ieguldījis ļoti lielu darbu Jūras spēku izveidošanā un attīstīšanā. Pamatā ir ielikts, māja, ja tā var teikt, ir celta uz drošiem pamatiem, tāpēc nav vajadzības kaut ko pārbūvēt, mans uzdevums ir turpināt šīs celtnes būvniecību. Tā kā manas dzīves un darba moto ir, ja darīt, tad darīt līdz galam un labi, tad varu teikt, ka darīšu visu, lai Jūras spēku prestižs būtu maksimāli augsts, jo Latvijas Jūras spēki ir daļa no Latvijas jūrnieceības, daļa no Latvijas jūras kultūras, un ļoti ceru, ka militārie jūrnieceki ir daļa no mūsu valsts jūrnieceku saimes.■

Par "Stormex II"

No 10. līdz 13. oktobrim Rīgas jūras līcī norisinājās starptautiskās Jūras spēku patruļkuģu mācības "Stormex II", kurās piedalījās trīs patruļkuģi no Latvijas (P-02 "Lode", P-03 "Linga" un P-04 "Bulta"), Latvijas Jūras spēku hidrogrāfijas kuģis A-90 "Varonis", kas pildīja štāba un apgādes kuģa funkcijas, kā arī viens patruļkuģis no Lietuvas (P-32 "Selis").

Mācības notika trijās fāzēs: krasta fāze, jūras pieredzes fāze, kā arī scenārija fāze. Galvenais uzdevums krastā bija labi sagatavoties turpmākai darbībai jūrā, kas aptvēra treniņus sakaru procedūru izmantošanai starp kuģiem, treniņus kuģa dzīvotspējas nodrošināšanai (ugunsgrēka, sūces likvidēšana), kā arī sporta sacensības, kur vairāku disciplīnu kopvērtējumā tika noskaidrots uzvarētājs. Savukārt jūrā galvenā uzmanība tika pievērsta patruļkuģu taktisko elementu pilnveidošanai kuģu grupā, izmantojot NATO taktiskās procedūras. Tādi elementi kā patruļkuģu vilkšanas operācijas jūrā, „Cilvēks aiz borta” kuģu ierindā, pretgaisa aizsardzība, praktiskā šaušana un patruļkuģu taktiskā manevrēšana veicināja teicamu augstas profesionalitātes sadarbību starp Latvijas un Lietuvas jūras spēkiem. Mācību trešajā fāzē patruļkuģu taktiskā vienība veica visa Rīgas jūras līča kuģu kustības kontroli, praktiski atpazīstot katru kuģi līcī vizuāli kā dienā, tā arī naktī, iekļaujot visu darbību iepriekš sagatavotā scenārijā.

Galvenais mācību mērķis bija pilnveidot patruļkuģu taktiskās grupas vadības un kontroles sistēmu, darbojoties pēc iepriekš sagatavotas mācību programmas un scenārija saskaņā ar NATO procedūrām un iekļaujot vienībā citas valsts patruļkuģi. Mācību mērķi tika sasniegti, un mācības vēlreiz apliecināja, ka patruļkuģu izmantošana ir ne tikai ļoti svarīgs posms kopējā valsts aizsardzības ķēdē, bet arī lielisks instruments nepieciešamajam Latvijas sabiedrības atbalstam.■



Par krasta apsardzes patruļkuģu būvi Latvijā

2002. gada sākumā Latvijas Republikas Jūras spēki (JS) izveidoja darba grupu, kuras uzdevums bija izstrādāt prasības jauniem krasta apsardzes patruļkuģiem. Šobrīd JS rīcībā ir kuģis "Astra", kas būvēts Somijā, un pieci "Kristapa" klases kuģi no Zviedrijas. JS "Kristapa" klases kuģu tehniskais stāvoklis ir neapmierinošs.

Izvērtējot JS uzdevumus, minētā darba grupa izstrādāja taktiskās un tehniskās pamatprasības potenciālam Krasta apsardzes (KA) patruļkuģim. Pamatprasības ir šādas:

Militārās prasības: krasta apsardzes funkcijas, glābšana un meklēšana, zvejniecības kontrole, militārās operācijas (piem., terorisma apkarošana, pretzemūdeņu operācijas, ostu drošības pasākumu izpilde u.c.), spēja aizsargāties pret masu iznīcināšanas ieročiem (ķīmiskā aizsardzība)

Brūņojums: stabilizēta platforma kuģa priekšgalā lielgabalam ar horizontālo darbības leņķi +/- 135° uz labo un kreiso bortu, ar 90° slēgto zonu kuģa pūpes virzienā (plānotā vertikālā elevācija – 5° uz leju un 85° uz augšu no horizonta līnijas);

12,7 – 20 mm lielgabals/ložmetējs pretgaisa un pretkuteru aizsardzībai;

pretzemūdeņu granātmētējs;

pretzemūdeņu sonors (akustiskā stacija).

Kuģa garums ~30 metri

Ūdensizspāids: alumīnija kuģim 30–40 tonnas

tērauda kuģim 65–75 tonnas

Maksimālais ātrums 25–30 mezgli

Jūrasspēja 6 balles

Autonomija 5 diennaktis

Apkalpe 7–9 cilvēki

Kuģim jābūt spējīgam vadīt un veikt meklēšanas un glābšanas operācijas, kā arī apkārtējās vides piesārņojuma seku likvidācijas pasākumus tehnisko iespēju robežās (izplūdušās naftas norobežošana). Nepieciešami pieci šādi kuģi.

Veicot tirgus izpēti par iespējamo kuģu būvi Latvijā un ārvalstīs, tika konstatēts, ka Latvijas Uzņēmumu reģistrā ir 62 uzņēmumi, kuru pakalpojumu klāstā ir minēta kuģu būve. Veicot dziļāku izpēti šajā sektorā, tika konstatēts, ka lielākajai daļai šo uzņēmumu darbība galvenokārt ir saistīta ar dažāda kuģu aprīkojuma uzstādīšanu un remontu.

2003. gadā pēc JS pasūtījuma Latvijas Zinātņu akadēmija (LZA) īstenoja zinātniskās pētniecības projektu „Kuģu būvniecības iespējas Latvijā”. Pētījumus



vadīja LZA Ekonomikas institūta direktore Raita Karnīte. Pētījums parādīja, ka Latvijas valstij būtu izdevīgāk būvēt kuģus Latvijā, nevis iegādāties ārvalstīs. Saskaņā ar pētījuma rezultātiem AS „Rīgas kuģu būvētava” (sadarbībā ar „Tosmares kuģu būvētavu”) ir atzīta par potenciāli vispiemērotāko kandidātu militāro kuģu būvei.

Lai saņemtu militāro ekspertu viedokli par AS „Rīgas kuģu būvētava” kuģu būvēšanas spējām, tika uzaicināti Nīderlandes JS Karakuģu arhitektūras un inženiertehniskā departamenta pārstāvji. Vizītes rezultātā Nīderlandes eksperti secināja, ka AS „Rīgas kuģu būvētava” ir spējīga būvēt kuģus Krasta apsardzes vajadzībām.

Ņemot vērā, ka Latvijai nav pieredzes militāro kuģu projektēšanas jomā, Nīderlandes puse ierosināja palīdzēt ar padomiem un konsultācijām projektēšanas vai esošo projektu pielāgošanas procesā, kā arī speciālistu sagatavošanas jautājumā. Pirmais solis sadarbības ietvaros jau ir veikts, nosūtot uz Nīderlandi JS virsnieku apmācībai kuģu konstruēšanas un modifikācijas jomā. Apmācība Nīderlandē tika plānota ar mērķi veikt kuģa A-90 “Varonis” pārbūvi. Mācību procesā iegūtā kvalifikācija ļaus izmantot JS pārstāvi kā speciālistu plānojamo kuģu projektēšanas un būves procesā.

Saskaņā ar Ministru kabineta 2005. gada 8. jūnija rīkojumu Nr. 381 apstiprinātajā NBS vidēja termiņa attīstības plānā laika periodam no 2005. līdz 2008. gadam paredzētais finansējums patruļkuģu būvei Latvijā ir 10 milj. latu.

2006. gadā plānots iegādāties kuģa projektu. Kuģu būvi plānots pabeigt līdz 2009. gadam. Precizētais finanšu izlietojums pa gadiem ir šāds (milj. Ls):

2006 – 0,3; 2007 – 3,8; 2008– 4,0; 2009 – 1,9

Finansējuma avots ir Aizsardzības ministrijas budžets.■



Notikušas jūras un sauszemes spēku mācības BALTOPS

No 6. līdz 18. jūnijam Baltijas jūras reģionā notika 33 gadskārtējās jūras un sauszemes spēku mācības "Baltops" (*Baltic Operations*), kurās piedalījās 11 valstu pārstāvji. Mācību mērķis bija uzlabot savietojamību, komandu darbu un trenēt sadarbībā.

Mācību saimnieki un koordinatori bija Amerikas Savienotās valstis, un Latvija realizēja jūras un sauszemes mācības kopā ar Dāniju, Igauniju, Krieviju, Lietuvu, Lielbritāniju, Poliju, Somiju, Vāciju, Zviedriju.

Mācības "Baltops" šogad vadīja kontradmirālis Džeimss Stīvensons un Trieciengrupa 12, un tās notika programmas "Partnerattiecības mieram" (PFP) ietvaros. Programmu dibināja NATO 1994. gadā, lai stiprinātu mieru un stabilitāti Eiropā. Mācības parādīja ASV ieinteresētību Ziemeļeiropas un Baltijas reģiona drošības jautājumos, izmantojot savstarpējo saprašanos un sadarbību.

Atbilstoši mācību scenārijam notika reālas operācijas mīnu meklēšanā un iznīcināšanā, treniņi šaušanā, degvielas uzpildīšanā jūrā, cilvēku meklēšana un glābšana, kuģu manevrēšana. Bornholmas salā sauszemes un jūras desanta vienības no Dānijas, Vācijas, Lietuvas, Polijas, Zviedrijas un ASV trenēja militāro spēku savietojamību un vēlāk vingrinājās jūras desanta vienību izsēdināšanā sauszemē Polijā, kur tās apvienojās ar Krievijas sauszemes un jūras desanta vienībām. Kopumā mācībās piedalījās vairāk nekā 4100 karavīru, 40 kuģu un 28 lidmašīnas.

No Latvijas mācībās piedalījās Jūras spēku patruļkuģis P0-2 "Lode", pirmsmācību konferenci un krasta fāzi nodrošināja Speciālo uzdevumu vienības, Nodrošinājuma pavēlniecība, Militārā policija un Gaisa spēki, kā arī Nacionālo bruņoto spēku štābs.

2. jūnijā 14 karakuģi ienāca Liepājas ostā un 19 karakuģi Ventspils ostā, bet 7. jūnijā kuģi atstāja Liepājas un Ventspils ostu, lai dotos tālāk uz Polijas teritoriālajiem ūdeņiem. Mācības noslēdzās Ķīlē ar tradicionālo Ķīles nedēļu. ■



Jūras spēki un Gaisa spēki piedalās NATO mācībās „Bright Eye 2005 (Baltic)”

Mācības Lietuvas atbildības zonā

11. maijā Baltijas jūras dienvidaustrumu daļā Lietuvas atbildības zonā sākās NATO rīkotās starptautiskās meklēšanas un glābšanas mācības „Bright Eye 2005 (Baltic)”, kurās piedalījās arī Latvijas Republikas Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku un Gaisa spēku vienības.

Saskaņā ar mācību „Bright Eye 2005 (Baltic) – Southeast” scenāriju 11. maijā plkst. 10.10 Jūras spēku Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MRCC Rīga) saņēma informāciju no Klaipēdas Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra (MRCC Klaipēda), ka ceļā no Gotlandes uz Klaipēdu ir pazudusi neliela jahta, uz kuras atrodas pieci cilvēki.

MRCC Rīga koordinatori, izmantojot jūras novērošanas un sakaru sistēmu, kā arī sazinoties ar Latvijas ostu satiksmes dienestiem, pārbaudīja Latvijas ostas un krasta līniju. Tomēr pazudusī jahta netika atrasta.

Uz aprēķināto mācību glābšanas rajonu Baltijas jūras Lietuvas atbildības zonā tika nosūtīts mīnu traleris M-01 „Viesturs” un helikopters Mi-8 MTV1 LAF 101. Sadarbībā ar Lietuvas kolēģiem 40 jūras jūdzes no Klaipēdas tika atrasta jahta, glābšanas plosts ar diviem cilvēkiem un trīs cilvēki ūdenī.

MRCC Rīga koordinatori pastāvīgi uzturēja sakarus ar Jūras spēku mīnu traleri M-01 „Viesturs” un Gaisa spēku meklēšanas un glābšanas helikopteru Mi-8 MTV1 LAF 101.

Mācību „Bright Eye 2005 (Baltic) – Southeast” vadība – Klaipēdas Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs – atzinīgi novērtēja Latvijas Jūras spēku un Gaisa spēku vienību dalību mācībās un uzsvēra, ka sadarbība starp Latvijas un Lietuvas jūras glābšanas vienībām noris veiksmīgi.

NATO starptautiskajās meklēšanas un glābšanas mācībās piedalījās arī Zviedrijas glābšanas vienības.

Mācības „Bright Eye 2005 (Baltic)” dienvidaustrumu rajonā vadīja Klaipēdas Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra pārstāvis Aļģimants Valiūkons.

Mācības Latvijas atbildības zonā

12. maijā Baltijas jūrā Latvijas atbildības rajonā sākās NATO starptautiskās meklēšanas un glābšanas mācības „Bright Eye 2005 (Baltic) – North”. Baltijas jūras Latvijas atbildības rajonā mācību vadītājs bija Jūras spēku Krasta apsardzes



dienesta priekšnieks jūras kapteinis Hermanis Černovs.

Saskaņā ar mācību scenāriju 12. maijā plkst. 3.03 Jūras spēku Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MRCC Rīga) saņēma avārijas signālu no prāmja „Baltic Kristina” par ugunsgrēku uz kuģa 5. klāja. Uz prāmja atradās 245 cilvēki, no kuriem 37 bija cietuši (imitanti). „Baltic Kristina” apkalpe plkst. 3.27 paziņoja MRCC Rīga, ka ugunsgrēks ir lokalizēts, un pieprasīja cietušo evakuāciju.

Saskaņā ar Operatīvās rīcības plānu cilvēku meklēšanai un glābšanai Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra atbildības rajonā tika sākta glābšanas operācija. Rīgas Aviācijas meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrā (ARCC Rīga), Katastrofu medicīnas centrā un Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestā izsludināja trauksmi.

Cietušo pasažieru evakuācijā piedalījās Jūras spēku patruļkuģu eskadras kuģis P-03 „Linga”, KA-14 „Astra”, Valsts robezsardzes kuģis „Valpas”, kā arī Gaīsa spēku meklēšanas un glābšanas helikopters Mi-8 MTV 1 LAF 101 un LAF 103. Pēc mācību „Bright Eye 2005 (Baltic) – North” scenārija, cietušos evakuēja arī Zviedrijas un Igaunijas aviācijas vienības.

Visi cietušie (faktiski) tika nogādāti Ventspils lidlaukā, kur notika mācību otrā fāze – glābšanas operācija krastā. Mācību sauszemes komponentu vadīja Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta Ventspils brigāde.

Savukārt mācību jūras komponentu organizēja, koordinēja un vadīja Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs.

MRCC Rīga mācību laikā apmeklēja Lielbritānijas vēstnieks Latvijā Endrū Tesorjē (*Andrew Tesoriere*). Glābšanas koordinatoru darbību novēroja Igaunijas Krasta apsardzes plānošanas virsnieks Kalmers Suts (*Kalmer Sutt*), Lielbritānijas Aviācijas meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra (ARCC Kinnlos) pārstāvis Edijs Prats (*Eddie Pratt*), Zviedrijas Aviācijas meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra (ARCC Sweden) pārstāvis Larss Olafs Jokerts (*Lars-Olaf Jockert*) un Somijas Aviācijas meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra (ARCC Turku) pārstāvis Marko Halonēns (Markko Halonen).

Jāpiebilst, ka pasažieru prāmīs „Baltic Kristina” turpināja ceļu no Stokholmas uz Rīgu un imitētā glābšanas operācija nekavēja prāmja ienākšanu Rīgas ostā. ■



Jungas iepazīst kara jūrnieka dzīvi

Reizē ar atjaunotās Kara flotes 13. dzimšanas dienas svinībām 2005. gada 11. aprīlī svinīgo solījumu deva arī pirmie 15 jungas. Jauks pasākums ar tālejošiem mērķiem, bet, kā jau visiem notikumiem, arī šim ir savs priekšstāsts. Tad par to, kā radās Jungu kustība, kāpēc kopā ar kara jūrniekiem un kādu vietu tā ieņem jūrniecībā, pastāstīs šis raksts.

Latvijā pašlaik ir diezgan lielas iespējas apgūt jūrniecības arodus, nodarboties ar burāšanu un laivošanu, kā arī vienkārši atpūties kādas ūdenstilpes tuvumā. Ja uz to skatās no profesionālās orientācijas viedokļa, pilns klāsts ar dažādām iespējām. Taču līdz šim ir izpalikusi tāda jūrniecības nozare kā kara flote. Ja kādam jaunietim radās vēlme pārbaudīt sevi kā varbūtējo kara jūrnieku, tādas iespējas vienkārši nebija. Ir nācies sastapt daudzus vīrus, kuri atzīst – pārliecība, ka kara jūrniecība nav viņa aicinājums, radusies, tikai dienot Jūras spēkos. Daļai no viņiem izpaliktu šāda rūgta atziņa, ja būtu bijusi iespēja uzzināt, kā tad ir dienēt kara flotē. Var teikt – velti tērēts laiks un līdzekļi.

Pasaules jūrniecības pieredze rāda, ka jauniešiem ātrāk jādod iespēja iepazīties ar kara jūrnieka specifisko arodu. Ir izveidotas tādas jauniešu organizācijas





kā jūras skauti, jūras kadeti un citas, kurās dod sākotnējo izpratni par kara jūrniecību.

Arī Latvijā tagad ir šāda pieeja. Pārveidojot Zemessardzes pakļautībā esošo Jaunsardzi un izveidojot to par pilnībā jaunu kustību tiešā Aizsardzības ministrijas pakļautībā, ievērojot Izglītības likumā par interešu izglītību noteikto, tika izveidota jaunsargu apmācības programma ar jaunsargu – jungu apakšprogrammu, kuru arī veiksmīgi 2004. gada 1. septembrī apstiprināja. Programmas īstenošanai tika izraudzīta Rīgas 19. vidusskola, jo tā atrodas izdevīgā vietā – blakus Jūras spēku bāzēšanās vietai, Jūras akadēmijai, jahtklubiem un ostai.

Kāpēc izvēlējās jungas nosaukumu? Latviešu valodā šim vārdam ir sinonīmi kuģapuika, mīsiņš, bet šie vārdi vairāk attiecināmi uz preču un zvejas floti, kur tos arī vairāk lietoja. Latviešu valodas vārdnīca (Rīga, "Avots", 1987) vārdu *KUGAPUIKA* skaidro kā *pusaudzis, kas strādā uz kuģa un gatavojas kļūt par matrozi*. Savukārt *JUNGA* ir *pusaudzis, kas mācās par matrozi*. Jūras tiesībās jēdziens *junga* (starp citu, arī kuģapuika, vai mīsiņš) nav atrodams (ir jēdziens *praktikants – persona, kas saskaņā ar jūrnieku profesionālās izglītības programmu atrodas mācību praksē uz kuģa*), taču latviešu valodā tiek lietots, tāpēc ar "pirmatklājēja tiesībām" to pieņemām kā apzīmējumu kuģapuikām, kuriem ir interese par kara jūrniecību. Tātad *JUNGA* ir *pusaudzis(e) vai jauniešis(e), kurš apgūst pirmsdienesta kara jūrnieka iemaņas*.

Vēl var rasties iebildumi, ka vārds *junga* ir patapināts no citām valodām. Lai novērstu šādus iebildumus, pievērsīšu uzmanību tam, ka latviešu valoda (Latvijas

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





padomju enciklopēdija, 4. sēj., 259. lpp.) pieder indoeiropiešu valodu saimei, un tur atrodama norāde, ka no dzīvajām indoeiropiešu valodām pirmvalodai vistuvākās ir baltu valodas, tātad latviešu, lietuviešu. Līdz ar to citās valodās vārdu sakne *jaun* vai *jung* ar nozīmi jauns drīzāk būs aizgūta no mums (lietuviski – *jaunas*, krieviski – *юный*, angļiski – *young*, vāciski – *junge*).

Noslēgumam minēšu pirmos 15 drosminiekus: Renāte Kazlovska, Artūrs Zods, Maruta Medvedeva, Inese Medvedeva, Anastasija Bukovska, Marija Peresuņko, Iluta Puste, Viktors Aišpurs, Kaspars Poļakovs, Sergejs Kornis, Mārtiņš Vinters, Dāvis Gailītis, Arturs Aišpurs, Kaspars un Jānis Pusti. Ceļa vēlējumam komandkapteiņa Hugo Legzdīņa teiktais: "Lai jūras vārti plaši veras jauniem latvju censoniem!"

Tātad Jungu kustība ir pieteikusi sevi Latvijas jūrnīeku saimei. ■

Kapteinis Gunārs Melnis





Jums garšo zivis?

Vai esat ievērojuši, ka pēdējos gados zivis kļūst dārgākas? Tas ir tāpēc, ka jūrās un okeānos intensīvās zvejošanas dēļ zivju paliek arvien mazāk, saka vācu un amerikāņu zinātnieki. Problēma nav jauna un speciālistiem sen zināma, bet nupat, šķiet, tā sāk pieņemt draudīgus apmērus.

Pēc pētnieku vērtējuma, intensīvas zvejniecības vietās no okeāna ir izsmelti aptuveni 80% biomasas, galvenokārt lielās zivis. Sākumā zivju zvejošanai ir pat pozitīvs efekts — nenokertajām zivīm paliek vairāk barības. Taču, kad izzvejota lielākā daļa zivju, palikušās vairs nespēj savairoties tik daudz un tik strauji, lai atjaunotu populāciju līdz zvejniekiem vēlamajam līmenim. Tad tiek meklēti jauni zvejas apgabali vai tiek zvejotas citas zivju sugas; paralēli attīstās arī zvejniecības tehnika. Šo faktoru ietekmē no 1950. līdz 1988. gadam, lai gan zivju kopējais krājums samazinājās, nozveja palielinājās. Pēc tam tā, loģiski, sāka kristies, zvejošana kļuva ekonomiski arvien neizdevīgāka, un zivju cenas auga.

No visiem efektiem, kas rodas, iejaucoties okeāna ekosistēmā, atzīmēsim tikai vienu — kad kāda gardēžu iecienīta zivs, piemēram, zilspuru tuncis, kļūst ļoti reta, tās cena aug. Japānā viens tāds tuncis var maksāt pat 40 000 ASV dolāru. Tas nozīmē, ka zilspuru tunču zveja vēl arvien ir ekonomiski izdevīga, un šī suga var tikt izzvejota līdz pēdējam eksemplāram. Vienīgā izeja ir ierobežot zve-

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



jošanu plašos okeānu apgabalos. Ja jūrām un okeāniem ļaus "atpūsties" pietiekamu laiku, zivju resursi atjaunosies, un tad bez pārmērīgas alkātības zvejošanu varēs turpināt. Kamēr ir ļoti maz globālu pasākumu zivju aizsardzībai, valstis rīkojas individuāli. Piemēram, Baltijas jūras valstis, arī Latvija, ir vienojušās par mencu zvejas aizliegumu Baltijas jūrā vasaras periodā.

Salīdzinot darba rezultātus 2004. un 2005. gadā, var konstatēt, ka 2005. gadā atklāto zvejas un maksšķerēšanas noteikumu pārkāpumu skaits palielinājies apmēram par 13%.

JIIŪP inspektori septembrī, oktobrī un novembrī strādāja pastiprinātā režīmā sakarā ar lašu un taimiņu nārsta periodu. Šajā periodā Baltijas jūrā, Rīgas jūras līcī un iekšējos ūdeņos tika veikti 2198 kontroles reidi, administratīvi sodīti 226 pārkāpēji, izņemti 2975 zvejas rīki. Lašveidīgo zivju sugu aizsardzības pasākumos piedalījās arī zemessargi, NBS, robežsardze, Valsts un pašvaldību policija. Tika veikti 145 kopīgi reidi. Policijā un prokuratūrā krimināllietas ierosināšanai 2005.gadā tika nodotas 8 lietas.



Valsts vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes (VVD JIIŪP) inspektori 2005. gadā ir veikuši 11 570 iekšējo ūdeņu (upju, ezeru, kanālu) pārbaudes. Zvejas un maksšķerēšanas noteikumu pārbaudes tika veiktas kā diennakts gaišajā, tā arī tumšajā laikā, izmantojot gan autotransportu, gan motorlaivas, gan lidmašīnu. Administratīvi sodīti 1246 zvejas un maksšķerēšanas noteikumu pārkāpēji, izņemti 13 970 nelikumīgi zvejas rīki, tajā skaitā 464 zivju un nēģu mūrīti, 4969 zivju tīkli un 4971 ūdas. Par atklātajiem zvejas un maksšķerēšanas noteikumu pārkāpumiem tika iekasēti naudas sodi Ls 13 825 apmērā.

Valsts vides dienestā uzstādīts un darbojas bezmaksas informatīvais tālrunis **8000828**, pa kuru iedzīvotāji tiek aicināti sniegt informāciju par dažādām ar vides aizsardzību saistītām problemātiskām situācijām, negadījumiem un avārijām. ■



Laši paliks gaišā piemiņā

Ar kvotām lieta ir traka, un tas attiecas uz visām zivju sugām, bet pati nepatīkamākā situācija, protams, 2005. gadā bija ar lašiem.

Par Baltijas lašiem lēma Brisele. No Lielbritānijas laboratorijas saņemtie analīžu rezultāti liecināja, ka piecos lašos no deviņiem pārsniegta pieļaujamā dioksīna norma, tai pašā laikā angļu reņģēs, brētliņās un pat mencu aknās paaugstinātu dioksīnu neatrada. Latvijas zvejnieku nozvejotos Baltijas lašus pīrkt un pārdot nedrīkstēja, bet zviedru zvejnieki šos pašus lašus varēja gan zvejot, gan pārdot. Klasisks piemērs, kā Latvijas zvejnieki tiek stumti laukā no tirgus. Latvija bija vienīgā Eiropas Savienības valsts, kuras zvejnieki nedrīkstēja izkraut nozvejotos lašus savās ostās un pārdot tos savas valsts tirgū. Tikai pašā 2005. gada nogalē Latvijas tirgū atgriezās ar dioksīnu apzīmogotais Baltijas lasis. To rehabilitēja Dānijas laboratorijā veiktās analīzes. Aizliegums saglabājās vienīgi uz tiem Baltijas lašiem, kas smagāki par 4,4 kg un garāki par 72 cm. Neskatoties uz to, ka gada beigās Baltijas lasi atkal drīkstēja pārdot arī Latvijā, Latvijas zvejnieki smagi cieta no tirgus izkropļojuma, un tas viņiem radīja krietnus zaudējumus. Diemžēl kārtējo reizi jāatzīst, ka Latvijas valdība nav gatava aizstāvēt ne vietējo tirgu, ne vietējo ražotāju.

Tāpēc katrs pats cīnās par savu izdzīvošanu. Arī zvejnieki. Lai gan zivsaimnieki bija saņēmuši Pārtikas un veterinārā dienesta ģenerāldirektora Vīneta Veldres vēstuli, kurā teikts, ka zvejnieki lašus nedrīkst pārdot arī Zviedrijā, Dānijā un citās ES valstīs, bet drīkst to darīt trešajās valstīs, tomēr, kā atzinās Zivsaimnieku asociācijas prezidents Inārijs Voits, zvejnieki pieņēma lēmumu šo vēstuli ignorēt un krāva lašus arī ES valstu ostās, respektējot prasību nepārdot lašus Latvijā. Uzzinājis, ka viņa pakļautībā esošā institūcija izdevusi rīkojumu par Baltijas lašu tirdzniecības aizliegumu, zemkopības ministrs Mārtiņš Roze esot bijis visai izbrīnīts, jo par šo rīkojumu neko nav zinājis. Var jau, protams, izbrīnu lieliski notēlot un teikt, ka par Veldres rīcību neatbild, tomēr no tā zvejniekiem labāk nekļūst. Ministrs no lašu jautājuma ir norobežojies, savukārt Zivsaimnieku asociācijas prezidents zvejnieku vārdā ministru informēja, ka Pārtikas un veterinārā dienesta rīkojums tiek ignorēts, un dara visu iespējamo, lai palīdzētu zvejniekiem atrast lašu noieta tirgu.

Iekšējā tirgū pārdot lašus neviens zvejnieks neriskēja, jo produkcijas konfiskācijas gadījumā baidījās ciest zaudējumus. Iemesls šādam aizliegumam ir it kā palielinātais dioksīna daudzums zivīs.

I. Voits: – Zviedru un latviešu zvejnieki savus lomos ceļ vienos un tajos pašos nozvejas rajonos Baltijas jūrā, un neviens nevar paskaidrot, kā tas var būt, ka zviedriem dioksīns ir pieļaujamo normu robežās, bet Latvijas zvejnieku lomos tas pārsniedz šīs normas. Tas ir smieklīgi, jo laši taču jūrā nav piesieti un īpaši neiz-



vēlas, kuros tīklos sapīties. Zvejnieki nav saņēmuši skaidrojumu, kāpēc izdots Veldres rīkojums, es kā asociācijas prezidents esmu sapratis, ka atbildīgo institūciju amatpersonas, ierēdņi vai deputāti var pieņemt visdīvainākos lēmumus, par to nenēsot nekādu atbildību.

Esam pieprasījuši Zemkopības ministrijai un atbildīgajiem dienestiem, lai taču kaut ko dara lašu lietā, bet diemžēl neviens negrib risināt šos jautājumus un atbildību veļ cits uz cita pleciem. Visi piesauc naudu, kuras nav, lai veiktu tirgus izpēti un pētījumus dioksīna lietā. Kamēr naudas nav un pētījumi nav veikti, situācija paliek, kāda bijusi. Dīvaini, ka vispirms tiek pieņemti aizliegumi un izdoti rīkojumi un tikai pēc tam domā, kā varētu visu vērst par labu un atcelt muļķīgos ierobežojumus.

Zveja tiek un tiks ierobežota

Kā pastāstīja Zivsaimnieku asociācijas prezidents Inārijs Viots, 2005. gadā zvejnieki tiem piešķirtās lašu nozvejas kvotas neapgūs, jo šis ir pirmais gads, kad 68 kuģi vietā lašus drīkst zvejot tikai 38 kuģi. Lašu zvejas flote tiek samazināta par 40 procentiem.

Eiropas Savienības 2004. gada regulā 812/2004 noteikts, kā pa gadiem jāsamazina lašu nozveja un arī zvejas flote. Regula tika pieņemta, lai aizsargātu cūkdelfīnus Baltijas jūrā. Apkopotā informācija liecina, ka Latvijas zvejnieki 30 gadu laikā savos tīklos ir noķēruši trīs cūkdelfīnus. Pamatojoties uz regulu, tiks pieprasītas akustiskās ierīces uz kuģiem, kuras ik pa četrām sekundēm raidīs akustiskos signālus, kas atbaida cūkdelfīnus. Vēl būs vajadzīgi īpaši apmācīti speciālisti, kas strādās kā novērotāji. 2006. gadā lašus zvejot drīkstēs 25 kuģi, vēl pēc gada 12, bet 2008. gadā neviens. Līdz ar to lašu zveja Baltijas jūrā būs beigusies. Lašus varēs zvejot vienīgi ar āķiem, bet šāda aprīkojuma iegādei mūsu zvejniekiem nepietiks naudas. Ar direktīvām un lēmumiem lašu zveja Baltijas jūrā tiek iznīcināta.

Varētu domāt, ka laši Baltijas jūrā savairosies, ja netiks zvejoti. Uz to I. Voits atbild noliedzot, jo uzskata, ka Baltijas jūrā laši lielā daudzumā nesavairosies, arī tagad to nav tik daudz kā runā zinātnieki. Apliecinājums tam esot nu jau daudzu gadu garumā neapgūtās nozvejas kvotas. No ES valstīm faktiski tikai Polija ir nozvejojusi savas kvotas. Zinātnieki apgalvo, ka Baltijas jūrā ir ļoti daudz lašu, bet zvejnieki tos īsti neredz, tāpēc rodas jautājums, kur tad tie ir?

Zveja būs ierobežota ne tikai ar lašu tīkliem, bet arī ar gruntstīkliem, būs slēgtās zonas, kur bez akustiskajām iekārtām nedrīkstēs zvejot, un tas jau skars ne tikai lašu zvejniekus vien.

Ja runājam par lašu noieta tirgu Latvijā, tad zivsaimniecības speciālisti uzskata, ka Norvēģijas mākslīgi audzētais lasis stabili ienācis Latvijas tirgū un ieņēmis



**Latvijas zvejnieku nozveja Baltijas jūrā un Rīgas līcī
pa sugām (kuģu un piekrastes zveja) tonnās**

Gads	Reņģes	Brētliņas	Mencas	Plekstes, akmeņplekstes	Laši	Taimiņi	Zuši	Zandarti	Sīgas
1970	38 480	33 470	16 780	1 690	83	11	17	18	8
1975	36 14	23 39	28 632	1 905	219	5	12	7	1
1980	36 631	6 571	52 099	41	24	5	2	5	0
1985	35 087	8 827	26 511	169	324	28	1		
1990	54 318	16 142	5 381	530	607	7	1	68	21
1991	33 270	17 996	2 627	445	481	6	0	53	11
1992	25 845	17 398	1 250	690	268	5	1	79	6
1993	21 949	12 553	1 333	475	243	19	0	48	
1994	22 676	20 132	2 379	337	130	18	1	33	
1995	24 972	24 383	6 471	362/49	139	14	2	55	5
1996	27 523	34 211	8 741	294/42	151	10	54	5	
1997	29 330	49 314	6 187	367/46	169	7	2	20	5
1998	24 417	44 858	7 778	328/36	125	7	2	17	6
1999	27 163	42 834	6 914	509/54	166	10	2	25	7
2000	26 768	46 186	6 280	418/16	150	14	2	13	4
2001	26 652	42 769	6 298	613/6	135	11	2	21	4
2002	25 284	47 540	4 894	666/14	110	13	2	34	3
2003	24 187	41 743	4634	673/9	49	6	2	9	3





Inārijs Voits.

savu vietu mūsu ēdienkartē. Gada laikā Latvijā ieved aptuveni 2300 tonnu mākslīgi audzēto Norvēģijas lašu, bet Baltijas lašus gadā nozvejo tikai aptuveni 100 tonnu apjomā, piedevām Baltijas lašus aizliegts tirgot Latvijā, bet to nozveja ar katru gadu samazināsies, tāpēc būs vien jāsamierinās, ka mūsu galdā arī turpmāk tiks celti Norvēģijas laši. Vai visi aizliegumi, direktīvas, regulas un rīkojumi darbojas vai nedarbojas Norvēģijas lašaudzētāju un tirgotāju labā, pagaidām paliek skaidri neatbildēts jautājums, tomēr īlens no maiša ārā lien un āža kāju ne zem kādas regulas noslēpt īsti neizdodas.

2005. gada 30. jūnijā Eiropas Komisija pieņēma regulu Nr. 1010/2005, ar ko ieviesa

pagaidu antidempinga maksājumu Norvēģijas izcelsmes rūpnieciski audzētu lašu importam. Regulā ir noteikta minimālā importa cena lašiem no Norvēģijas atkarībā no ievestā produkta (veselas zivis, ķidātas zivis ar galvu vai bez galvas un zivju fileja). Regula stājas spēkā 2005. gada 4. jūlijā un nosaka aizsardzības pasākumus līdz 2006. gada 22. janvārim. Tā neattiecas uz savvaļas lašu importu.

Mencu zvejniekiem savas nedienas

Par mencu nozveju tiek gatavota jauna regula, kurā paredzēta pamatīga šīs zvejas ierobežošana, kā arī regulēšanas pasākumi.

Starptautiskā jūras pētniecības padome (ICES) novērtē svarīgāko zivju sugu – mencu, reņģu, brētliņu un lašu krājumus Baltijas jūrā. Uz šo pētījumu pamata tiek piešķirtas un apstiprinātas kopējās un atsevišķu valstu nozvejas kvotas nākamajam gadam. Tā kā svarīgāko zivju sugu krājumu stāvoklis pasliktinās, pakāpeniski samazinās pieļaujamais nozvejas apjoms, tāpat arī Latvijas kvotas.

ICES analīze rāda, ka mencu nārsta krājumi Baltijas jūras austrumdaļā ir aptu-





veni divas reizes mazāki par tiem, kādi nepieciešami resursu normālai atražošanai. Nārsta baru pamatā veido jaunas zivis, apstākļi nārsta vietās Baltijas jūras austrumdaļā mencu ikru un kāpuru attīstībai joprojām ir nelabvēlīgi.

Pa Briseles gaiteniem jau klejo apkārtraksts, kurā var izlasīt ļoti stingras prasības, kas, visticamāk, stāsies spēkā 2006. gada 1. janvārī. Jāteic, ka jau tagad pieņemtās prasības ir ļoti stingras, un paredzams, ka tās kļūs arvien ierobežojošākas.

I. Voits: – Nezinu, vai no 2006. gada 1. janvāra arī Baltijas jūrā tiks noteiktas zvejas dienas vai lieguma laiks, kā tas jau tagad ir Ziemeļjūrā, bet tā kā daudz esmu runājis gan ar tiem, kas zvejo Ziemeļjūrā, gan ar tiem, kas šo zveju uzrauga, varu teikt, ka neviens ar esošo kārtību nav mierā. Neskatoties uz to, Brisele neko mainīt pat negatavojas. Vēl vairāk, tā turpina noteikt arvien jaunas prasības. Tie, kas prasības pilda un administrē, saka, ka esošā sistēma nedarbojas, jo kaut kas nav īsti pareizi. Likumdevēji savukārt saka, ka viss ir kārtībā un vajag tikai mācēt šajā sistēmā strādāt.

Tagad ir pamatotas aizdomas, ka arī Baltijas jūrā tiks noteiktas zvejas dienas. Likumdevēji cer, ka, mākslīgi uzspiežot prasības iespējami lielākā reģionā, izdosies panākt sistēmas iedzīvināšanu.

Ziemeļjūras zvejniekiem ir atļauts zvejot noteiktās nedēļas dienās, kas krodz darba tirgu, jo darba devējam jāmaksā arī par krastā nosēdētu laiku. Lai gan zvejniekam ir piešķirta nozvejas kvota, viņš nevar plānot savu darbu, laiku un darbaspēku. Darba alga jāmaksā arī par tukšo laiku. Notiek mākslīga zvejas kuģu skaita ierobežošana jūrā.



Kuģu sagriešana glābj no bankrota

No 191 zvejas kuģa 2004. gadā zvejas flote ir sarukusi līdz 159 zvejas kuģiem 2005. gadā.

Inārijs Viots atzīst: viņš jau bija paredzējis, ka zvejas flotes samazināšanās sekmēs nozveju, kā tas tagad arī reāli notiek.

Jo mazāk kuģu, jo īpašniekam vairāk jādomā par kvotu apguvi. Šā gada pirmā ceturkšņa statistika rāda, ka nozvejots par 60 procentiem vairāk nekā iepriekšējā gada pirmajā ceturksnī. Viss liecina, ka šogad būs tik liela nozveja uz vienu kuģi, kāda nekad agrāk nav pieredzēta.

Zvejnieki ir priecājušies par 380 un 420 tonnām gadā, bet pašlaik šķiet, ka izdosies sasniegt 600 tonnu uz kuģi. Vēl nesenā pagātnē tika veikti aprēķini, kas rādīja, ka flote kļūst dzīvotspējīga, ja nozveja sasniedz 600 tonnu uz kuģi. Taču lielās inflācijas dēļ nozvejai tagad jābūt virs 700 tonnām. Reņģu un brētliņu cena pēdējo desmit gadu laikā nav mainījies, tā ir ap astoņiem santīmiem par kilogramu, bet degvielas cenas, ieguldījumi tehnoloģijās, tātad arī pašizmaksa ir vairākkārt pieaugusi.

I. Voits: – Pēc maniem aprēķiniem iznāk, ka 2029. gadā flotē būs palikuši kādi pieci seši kuģīši, kas zvejos Baltijas jūrā. Un tomēr jāatzīst, ka pats lielākais labums ir no naudas, kas par sagrieztajiem zvejas kuģiem ienāk no Eiropas. Izskatās, ka vismaz diviem kuģu īpašniekiem būs izdevies izvairīties no bankrota procedūras. Zvejnieks kļūst konkurētspējīgāks, jo saņemto naudu iegulda palikušo kuģu modernizācijā. Ja šīs naudas nebūtu, firmas mirtu cita pēc citas, būtu bankroti un likvidācijas. Šī patiesībā bija glābiņa nauda.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





2004. gadā Baltijas jūrā un Rīgas līcī aiz piekrastes joslas zvejoja 191 kuģis, kuru vidējais vecums pārsniedz 26 gadus. Galvenā ekonomiskā vērtība ir brētliņām, reņģēm, mencām un lašiem, kuru ieguve veido gandrīz 99% no kopējā nozvejas apjoma valsts jurisdikcijā esošajos ūdeņos.

Piekrastes zveja ir viens no galvenajiem iedzīvotāju nodarbošanās veidiem Baltijas jūras un Rīgas līča piekrastes pagastos un pilsētās.

Tāljūras zveja notiek Atlantijas okeāna austrumu, centrālajā un ziemeļrietumu rajonā un pamatā balstās uz uzņēmēju komerciāla rakstura līgumiem. Tāljūras zvejā darbojas deviņi kuģi, no tiem pieci ir iekļauti Eiropas Padomes apstiprinātajā sarakstā un tiem ir tiesības eksportēt zvejas produktus uz Eiropas Savienības valstīm.

Zvejnieki iziet biznesa skolu

Zvejas kuģu īpašniekiem, tāpat kā visiem citiem, kas savu dzīvi saistījuši ar biznesu, jābūt gataviem reaģēt uz tirgus untumiem.

Jāprot izsvērt, kur izdevīgāk nodot lomu, kur uzpildīt degvielu, ar ko slēgt līgumus par visdažādākajiem pakalpojumiem un ar ko saistīties būtu līdzvērtīgi nāves spriedumam. Tā kā pēc iestāšanās ES Latvijas zvejnieki zvejo visā Baltijas jūrā, protams, ievērojot attiecīgās valsts 12 jūdžu piekrastes zonu, tad, lai samazinātu pārbrauciena laiku un degvielas patēriņu, kuģu īpašnieki nereti pieņem lēmumu nodot zivis kādā no Eiropas Savienības valstu izsoļu vietām, arī degvielu uzpildot attiecīgajās ostās.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Zvejas kuģu īpašnieku viedokli paužot, I. Voits atzīst, ka uzpildīt degvielu, piemēram, Dānijā, ir daudz izdevīgāk nekā Latvijā, jo tur cena ir zemāka un formalitāšu mazāk. Liepājā uzņēmums "Evija" un Ventspilī "Sumata" ir monopolisti zvejnieku apgādē ar degvielu, un zvejniekiem tur nākas maksāt tādu cenu, kādu nosaka monopols, jo citas izejas nav. Zvejas kuģiem nepieciešams salīdzinoši maz degvielas, tāpēc ar šo pakalpojumu nav izdevīgi nodarboties lielajiem bunkurētājiem, kuri sniedz pakalpojumus tirdzniecības kuģiem.

Ļoti nopietnas problēmas zvejniekiem bija, kad Liepājas ostā uzņēmumam "Kursa" bija monopols uz ledu un tas prasīja 50 latus par kubikmetru salīdzinājumā ar 18 latiem par kubikmetru Dānijā. Arguments bija viens – esam ieguldījuši līdzekļus ražotnē, un tagad mums šie līdzekļi jāatpelnā. Gribat – pērciet, negribat – nepērciet!

Informācija par Zvejniecības komisijas darbību

Lai efektīvi izmantotu ar zvejniecību saistīto institūciju un sabiedrisko organizāciju pieredzi zvejas organizēšanas jautājumos un nodrošinātu lēmumu operatīvu pieņemšanu Latvijas nozvejas kvotu racionālā izmantošanā un zivju resursu pārzināšanā, kā arī lai izslēgtu iespējamus subjektīvos faktorus, 1998. gadā Valsts zivsaimniecības pārvaldē tika izveidota Zvejniecības komisija.

Zvejniecības komisijā ir iekļauti pārstāvji no Latvijas Zivsaimnieku asociācijas, Latvijas Zvejnieku federācijas, Latvijas Zivrupnieku savienības, Latvijas Zivju resursu aģentūras, Vides ministrijas, Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes, Kurzemes Zvejnieku asociācijas un Pašvaldību savienības, kā arī Valsts zivsaimniecības pārvaldes speciālisti.

Komisija ir konsultatīva institūcija, kuras uzdevums ir izskatīt un dot slēdzienus par jautājumiem, kam noteiktā laika posmā ir nozīme zivsaimniecības politikas un stratēģijas ietvaros, zvejniecību regulējošu aktu izstrādē, kā arī konkrētu pārvaldes izvirzīto uzdevumu izpildē.

Komisija izskata visus pārvaldei iesniegtos pieteikumus un priekšlikumus, kas saistīti ar zvejas kuģu pirkšanu un pārdošanu, zvejas kuģu iekļaušanu pārvaldes apstiprinātajā zvejai atļauto kuģu sarakstā, zivju nozvejas kvotu sadalī un pārdaļi, zvejas tiesību nomas maksas termiņu pagarināšanu, kā arī izstrādā priekšlikumus tiesību aktu projektiem un pēc pārvaldes pieprasījuma risina citus jautājumus zvejniecības jomā. ■



Piekrastes zveju regulē iekšējie noteikumi

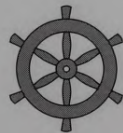
Oktobra pirmajās dienās Rīgā darba vizītē bija ieradies Eiropas Savienības zivsaimniecības un jūras lietu komisārs Džo Borgs. Rezumējot iepazīšanos ar Latvijas zivsaimniecības problēmām un aktualitātēm, viņš atzina, ka ir pārsteigts par redzēto, kas viņam šķiet atbilstošs Eiropas augstajiem standartiem. Vizītes laikā komisārs jūras lietu jautājumiem nepieskārās, jo, pēc paša teiktā, pagaidām tikai iepazīstas ar jūras lietu problēmām, tāpēc par tām runāt ir pārāgni.

Vizītes laikā Eiropas Savienības zivsaimniecības un jūras lietu komisāru Džo Borgu uzņēma, pavadīja un diskusijas rīkoja zemkopības ministrs Mārtiņš Roze. Viņš komisāru iepazīstināja ar Latvijas Zivju resursu aģentūras zivju audzētavu Dolē, ar zivju pārstrādes uzņēmumiem. Komisārs savukārt informēja par pasākumiem, kas zivsaimniecības nozarē tiek īstenoti Eiropas līmenī.

Vizītes laikā Džo Borgs apmeklēja divus Latvijas zivju pārstrādes uzņēmumus – SIA „Elanders”, kas patlaban ir viens no līderiem Latvijas tirgū zivju produkcijas pārstrādes un pārdošanas jomā, kā arī SIA „Gamma-A”, kas ražo sešdesmit veidu zivju konservus, izmantojot Latvijā tradicionālās zivju pārstrādes metodes. Komisārs pau-



LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Eiropas Savienības zivsaimniecības un jūras lietu komisārs Džo Borgs un zemkopības ministrs Mārtiņš Roze.



Džo Borgs iepazīstas ar zvejnieku saimniecību "Staģis". Lai pārraudzītu lašu murdus, komisāram atbilstoši jāapgērbjas. Par to rūpējas saimniecības "Staģis" īpašnieks Juris Dančauskis.

viest jau no 2006. gada," norādīja zemkopības ministrs.

Runājot par Latvijas zivsaimniecības attīstības perspektīvām ES kontekstā, Džo Borgs uzsvēra, ka ES atbalsts zvejniekiem iespējams, ja Baltijas jūras reģionā tiks īstenota ilgtspējīga zvejniecība, kuras pamatā ir sabalansēta zvejas flotes kapacitāte un atbilstoši izstrādāti nozares strukturālo izmaiņu plāni.

Baltijas jūras mencu saglabāšanas jautājums nezaudē aktualitāti. Lai aizsargātu zivju krājumus Baltijas jūrā, Eiropas Komisija izstrādājusi tehnisko pasākumu priekšlikumus, par šiem jautājumiem ir notikušas konstruktīvas sarunas starp Eiropas Komisiju un ieinteresētajām pusēm, tostarp arī Latviju.

Kā uzsvēra zemkopības ministrs M. Roze un Valsts Zivsaimniecības pārvaldes direktors Normunds Riekstiņš, ir svarīgi, lai mencas Baltijas jūrā tiktu sadalītas taisnīgi. Tā kā Rietumu mencu krājumi ir daudz bagātāki, ir ļoti būtiski, lai arī mūsu zvejnieki varētu tiem piekļūt.

No darba kārtības nepazūd arī Eiropas Komisijas priekšlikums par Eiropas zivsaimniecības fonda izveidi 2007. – 2013. gadā. Vizītes laikā komisārs ne tikai iepazīš ar Latvijas zivsaimniecības nozares darbību, bet arī skaidroja vienotajā Eiropas zivsaimniecības politikā ietvertos pasākumus, kā arī aicināja ieinteresētās puses strādāt pie Baltijas jūras reģionālās zivsaimniecības padomes izveides, ar kuras starpniecību būtu iespējams piedalīties lēmumu pieņemšanā par zivsaimniecības pārvaldi Baltijas jūras reģionā.

Komisārs Džo Borgs vairākkārt uzsvēra, ka, sākot no 2007. gada, viens no svarīgākajiem virzieniem būs zvejniecības attīstība iekšējos ūdeņos, kas Eiropas Savienī-



bas līmenī tiks īpaši atbalstīta. ES varēs iesniegt projektus, kas vērsti uz zvejniecības modernizāciju, nepalielinot kapacitāti, bet uzlabojot kuģu tehnisko stāvokli. Komisārs atzina, ka pats personiski ir pārliecinājies, ka tieši šāda modernizācija kuģiem ir nepieciešama un iespējama. Vēl ES varēs iesniegt projektus, kas saistīti ar zivju resursu pētīšanu un situācijas novērtēšanu iekšējos ūdeņos. Šāds ES atbalsts būtu iespējams mazajiem un vidējiem uzņēmumiem.

Piekrastes zvejnieku ienaidnieki – roņi un Saeima

Vizītes pirmajā dienā komisārs Džo Borgs vispirms iepazīnās ar zvejnieku saimniecību "Staģis", kas nodarbojas ar zvejniecību iekšējos ūdeņos un piekrastē. Par šiem jautājumiem parasti runā mazāk nekā par lielo zveju Baltijas jūrā un par kvotu sadales problēmām, taču tas nenozīmē, ka tā sauktajiem mazajiem zvejniekiem nebūtu problēmu.

Zvejnieku saimniecības "Staģis" īpašnieks Juris Dančauskis atzīst, ka Eiropas regulas nenosaka iekšējās zvejas kārtību, to regulē iekšējie noteikumi. Taču pēc 2004. gada 1. maija daudz nopietnāka ir kļuvusi pārtikas uzraudzība un daudz stingrākas prasības tiek izvirzītas zivju atzemesēšanas, transportēšanas un šķirošanas jomās.

"Tiešā veidā es to Eiropas Savienību neizjūtu, strādāju tāpat, kā gadiem to esmu darījis," saka J. Dančauskis.

Un tomēr... Ir taču Eiropas Padomes regulas Nr. 466-2001 papildinājums 2375/2001, kas nosaka, ka Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī zvejotos lašus, kam pārniegts dioksīna līmenis, ir aizliegts tirgot, un šīs regulas darbību, protams, izjūt arī iekšējo ūdeņu un piekrastes zvejnieki.

J. Dančauskis: – Runājot par lašiem, jāatzīst, ka situācija ir diezgan kritiska. Ja Veldres aizliegums vairāk sit pa kabatu zvejniekiem, neļaujot gūt no lašu zvejas plānoto peļņu, tad pašiem lašiem milzīgs ienaidnieks ir roņi. Tas ir pilnīgs ārprāts, kādu ļaunumu nodara roņi.

Mēs smejamies, ka zvejniekiem ir trīs ienaidnieki: Saeima, makšķernieki un roņi.

Diemžēl roņi nobeidz un sabojā lašus. Piemēram 45 lašus kopsvarā ap 200 kilogramiem, starp kuriem bija arī 10 līdz 15 kilogramus smagi eksemplāri, pilnībā bija sabojājuši roņi. Komentāri, kā saka, lieki.

Bet nozvejotos lašus tirgot braucam uz Lietuvu, jo visās kaimiņvalstīs to darīt drīkst pilnīgi likumīgi. Tas taču ir absurds, ka visi zvejojam vienā dīķī, bet aizliegums attiecas tikai uz Latviju.

Bet vispār jau zivis tīklos nākot, ja protot ķert. Dančauskis joko, ka, ļaujoties uz laimi, dzīvojot kučieris un zvejnieks. Taču, kā saka, uz laimi ceri, bet uz saviem spēkiem ļaujies.

Lai gan, no vienas puses, bija paredzēts 2005. gadā atļaut Latvijas zvejniekiem kopumā nozvejot 2000 lašu, saglabājot kvotu 2004. gada līmenī, laboratoriskie pē-





Komisārs bija pārsteigts gan par lieliskā stāvoklī esošajām koka zvejas laivām, gan par saudzīgo saimniekošanu iekšējos ūdeņos.

tījumi un analīzes liecināja, ka piecos lašos no deviņiem dioksīna ir par daudz. 2005. gada februāra sākumā Pārtikas un veterinārais dienests aizliedza Latvijā tirgot Baltijas lašus, un tolaik no tirdzniecības izņēma aptuveni 200 kilogramu šo augstvērtīgo zivju. 190 inspektori apsekoja 18 000 tirdzniecības vietu un modri raudzījās, lai likums tiktu ievērots.

Domājot par šo milzīgo inspektoru armiju, kas ik dienas dodas tirdzniecības punktu virzienā, nevilus prātā nāk tīri matemātiski aprēķini, cik šāds pasākums izmaksā. Laikam jau prāvus līdzekļus, jo neviens inspektors par laš..., piedodiet, sviestmaizi vai uz plika entuziasma pamata vien nestrādā.

Lai gan oficiāli šogad Latvijas ļaužu galdos Baltijas laši celti netiek, neoficiāli šī delikatese, par spīti dioksīniem un aizliegumiem, joprojām sniedz baudu mūsu garšas kārpiņām, jo pārdot nedrīkst, bet zvejot taču neviens nav aizliedzis, savukārt dioksīna saturs ir tik niecīgs, ka katru dienu vajadzētu apēst tonnām lašu, lai nodarītu kaitējumu veselībai.

Lai pasargātu lašus no brutālas slepkavošanas un viss notiktu likuma robežās, nu jau piekto gadu notiek sabiedriska akcija "Lašiem būt!". Zivju resursu aģentūras iekšējo ūdeņu laboratorijas vadītājs Jānis Bīrzaks ir pārliecināts, ka sabiedriskās aktivitātes noteikti ir apsveicamas, bet šādas akcijas tomēr izgaismo ēnas puses un parāda valsts nespēju pašai aizsargāt savus zivju resursus. Lai gan Vides valsts inspekcijas štātā ir 150 zvejas inspektoru, nelikumības iekšējos ūdeņos nav retums. Uzklautos speciālistu un amatpersonu domas, nākas secināt, ka visi jau itin labi apzinās, ka zvejas inspektoru darbs kopumā nav visai produktīvs. Taču tam, ka šie inspektori nereti strādā vāji, ir ļoti vienkāršs izskaidrojums – inspektoru algas nav tik lielas, lai bū-





Māris Vītiņš komisāru iepazīstina ar zivju mazuļu audzēšanu Doles zivju audzētavā.

tu vērts cīnīties ar malū zvejniekiem un apkarot noziedzību, reizēm pat pakļaujot sevi briesmām.

2005. gada sākumā spēkā stājās grozījumi jūras un iekšējo ūdeņu vides aizsardzības sistēmā, kas nosaka, ka zvejas kontroli Latvijas upēs un ezeros, kā arī zvejas un vides kontroli jūrā nodrošina Vides ministrijas paspārnē jaunizveidotā Valsts vides dienesta struktūrvienība – Jūras un iekšējo ūdeņu pārvalde. Tā apvieno bijušās Jūras vides pārvaldes un Vides valsts inspekcijas, kā arī visu reģionālo vides pārvalžu zvejas inspektoros.

Patlaban Latvijas ūdeņus kontrolē 65 valsts inspektori un tiem palīdz 85 valsts pilnvarotās personas, no kurām daļai ir arī tiesības sastādīt protokolu par makšķerēšanas vai zvejas noteikumu pārkāpumiem.

No žurnāla "Copes lietas". Esošie zivju inspektori sava skaita, pilnvaru un aprīkojuma dēļ neko nozīmīgu nespēj. Varat spriest paši, ko var izdarīt inspektors, kuram atklātā tekstā pavaicā, kā viņam klājas ar veselību, vai mājiniekiem pēdējā laikā kādi nelaimes gadījumi nav bijuši.... Tad, kad zivju inspektoros skaitu trīskāršos, algas palielinās un aprīkojumu uzlabos..."

Un tomēr... Gadu no gada nemazinās konfiscēto mazizmēra tīklu, tā saucamo "televizoru", skaits. 2004. gadā inspektoros "lomos" bija vairāk nekā 1100 "televizoru". Statistika rāda, ka visplašāk ar šiem viltīgajiem zivju ķeršanas rīkiem darbojas Rīgas un Ventspils apkaimes ūdeņos. Nav bijis tāda reida, kad inspektori nebūtu atraduši un izcēlušī no ūdens vismaz pusduci "televizoru". (..) 2004. gadā inspektori zivju dūrējiem atņēmuši 35 daudzزارu atskabargotos duramos (gadu iepriekš – 24). Viens no nārstojošo līdaku dūrējiem inspektoros jautājis: "Kāpēc zemūdens mednieki dūrē ar tādiem žebērķļiem durt zivis, bet es ne? Starpības taču nav nekādas! Tikai

LATVIJAS
JURNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Doles zivju audzētava.

viņi peld zem ūdens, bet es brienu vai braucu laiviņā.” (..) Latvijas nopelniem bagātākā un labākā zivju inspektora alga ir 165 lati mēnesī (uz papīra).

Inspektoriem ir tiesības nekavējoties pārbaudīt jebkuru mūsu valsts ostā ienākušu zvejas kuģi. Dati par nozveju, zivju izkraušanu, pārdošanu un konstatētajiem pārkāpumiem tiek apkopoti zvejas kontroles informācijas sistēmā, kas ietilpst kopējā zivsaimniecības integrētās kontroles un informācijas sistēmā. Bijušās Vides valsts inspekcijas zivju inspektori 2004. gadā atklāja 415 pārkāpumus, no kuriem 106 bija maksšķerēšanas noteikumu pārkāpumi, uzlika naudas sodus – kopā 3410 latus, konfiscēja 28 kilogramus zivju un izņēma 802 zvejas un maksšķerēšanas rīkus. Gan jūras, gan iekšējos ūdeņos inspektoru visvairāk izņemtie zvejas rīki bija nelikumīgi ievietotie tīkli. Eiropas Komisijas Zivsaimniecības direktorāta inspektori, kuri apmeklēja Latviju pagājušā gada septembrī un oktobrī, atzina, ka šeit izveidotā zvejas kontroles sistēma ir efektīva, vienkārša un caurskatāma.

Parasti zivju inspektori ir vietējie, un arī tas zināmā mērā ir izskaidrojums viņu pasivitātei. Reizēm zivju inspektors pat saņem nepārprotamu mājienu nebāzt degunu upes tuvumā, bet dažkārt sāds mājiens tiek arī finansiāli stimulēts.

“Lašiem būt? Lašiem būt!” Tā dzied akcijas “Lašiem būt!” organizētājs Roberts Gobziņš un dara pēc būtības svētīgu darbu.

Jūras spēki piedalās akcijā „Lašiem būt!”

No 2005. gada 1. oktobra līdz 30. novembrim Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēki (JS) piedalījās Valsts vides dienesta organizētajā akcijā „Lašiem būt!”. JS Krasta





Zvejnieku saimniecības "Staģis" īpašnieks Juris Dančauskis rāda roņu saplotos lašus.

ka izņemti 119 zvejas tīkli, kuru kopgarums ir vairāk nekā 12 km, 6 enkuri, 3 āķu jēdas un 3 mirdi. Akcijas „Lašiem būt!” piektā – jubilejas gada noslēguma pasākums notika 30. novembrī. JS krasta apsardzes kuģi KA-01 „Kristaps” un KA-09 „Klints” izgāja svinīgajā zvejošanas kontroles reidā, kurā piedalījās JS komandieris komandkapteinis Aleksandrs Pavlovičs, vides ministrs Raimonds Vējonis, Saeimas Nacionālās drošības komisijas priekšsēdētājs Indulis Emsis, Latvijas Makšķernieku asociācijas un Valsts vides dienesta pārstāvji u.c. viesi.

Nelikumīgā zveja Salacā

Bet ir jau, protams, arī cita pieredze, kā strādā zivju inspektori.

Kad Latvijā iestājas rudens, Valsts vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes inspektori pastiprināti veic apsekošanas reidus visā Rīgas jūras līča piekrastē un Latvijas upēs. Inspektoriem nākas konstatēt nelikumīgi ievietotus zvejas tīklus un sodīt nelikumīgos malū zvejniekus, kuri, neraugoties uz sodu bardzību un zvejas rīku konfiskāciju, aktīvi darbojas rudens mēnešos.

Tā septembra sākumā, JIŪP Salacgrīvas sektora inspektoriem, Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta darbiniekiem un makšķernieku klubam “Saulkrasti” sadarbojoties, tika veikts apsekošanas reids Salacas upē posmā no Mazsalacas līdz Staicelei. Kā pastāstīja JIŪP Salacgrīvas kontroles sektora vadītājs A. Pūšilds un sektora sabiedriskais inspektors O. Sumčenko, tas bija viens no vērienīgākajiem šārudens rei-

apsardzes dienests piedalījās ekoloģiskajā uzraudzībā un sadarbībā ar Valsts vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldi (JIŪP) organizēja 31 zvejas kontroles reidu Baltijas jūras Latvijas teritoriālajos ūdeņos. Zivju resursu aizsardzības pasākumus īstenoja JS flotiles Patruļkuģu eskadras krasta apsardzes kuģi KA-01 „Kristaps”, KA-06 „Gaisma”, KA-08 „Saule”, KA-09 „Klints” un KA-14 „Astra”. Krasta apsardzes kuģi ar JIŪP vides inspektoriem jūrā pavadīja 350 stundas un apsekoja Rīgas un Liepājas jūras kontroles sektoru, kā arī Salacgrīvas, Mērsraga un Ventspils kontroles sektoru. Akcijas „Lašiem būt!” ietvaros Baltijas jūras Latvijas teritoriālajos ūdeņos kopumā tika pārbaudīti 77 makšķernieki, 24 zvejas laivas, 14 zvejas kuģi, sastādīti 17 protokoli, izteikti 7 brīdinājumi. JS un JIŪP sadarbības rezultātā ti-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



diem, kas attaisnoja sevi, jo tika likvidēti divi Salacas upes platumā ievietoti zušu murdi. Mazsalacā pie tilta pilsētas centrā nelikumīgi ievietotie murdi tika konfiscēti un pārdošajiem maluzvejniekiem JIŪP Salacgrīvas kontroles sektora inspektori sastādīja administratīvā pārkāpuma protokolus.

Turpinot reidu, tai pašā naktī pie Iģes ietekas Salacā tika konstatēti un izņemti vēl divi zušu murdu aizsprosti visā upes platumā. Arī šeit bija notikusi vērienīga maluzveja, nežēlojot nevienu zivju mazuli un pilnībā liedzot uz nārstu doties nobriedušajiem zušiem. Diemžēl nelikumīgo murda īpašniekus aizturēt neizdevās.

Jāteic, ka šis ir aktīvākais zušu migrēšanas laiks, un A. Pūšilds vēl piebilst, ka tas ir arī ienesīgākais peļņas gūšanas veids maluzvejniekiem, jo tieši lieguma laikā tirgū zušiem tiek piedāvāta visaugstākā cena. Operatīvi veicot reidus un piemērojot bargus sodus, pārkāpēju skaitu salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadiem ir izdevies samazināt.

Inspektori sola pastiprināti uzraudzīt nelikumīgos zivju tīkotājus arī lašu nārsta laikā Salacas upē un Rīgas jūras līča piekrastē.

Tā, piemēram, 1. un 2. oktobrī plānoto reidu laikā šogad pirmo reizi Latvijas Republikas teritoriālajos jūras ūdeņos Ainažu pašvaldības piekrastes teritorijā LR Vides ministrijas Valsts vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes Salacgrīvas kontroles sektora vadītājs Aigars Pūšilds un vecākais inspektors Jānis Brants, Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta administrācijas vecākais vides valsts inspektors Guntars Viļļa un makšķerņu biedrības „Salackrasti” pārstāvis Oļegs Sumčenko aizturēja divas maluzvejnieku motorlaivas un trīs pārkāpējus. Igaunijas maluzvejnieki Latvijas piekrastes ūdeņos bija izlikuši un ņēma ārā nelikumīgus zvejas rīkus. Kopumā konfiscēti 20 zvejas tīkli, kuru kopgarums ir 700 metru. Par pārkāpumiem tika noformēti protokoli.

Aizturētie ir Igaunijā licencēti zvejnieki, zivju nelikumīga ieguve Latvijas ūdeņos viņiem ir papildu ienākumu avots, kā arī savdabīgs sporta veids, kuru īpaši aizraujošu laikam jau padara dubultais pārkāpums – gan valsts robežas šķērsošana, gan nelikumīga tīklu izlikšana. Jāpiebilst, ka Igaunijas ūdeņos šajā laikā nav zvejas lieguma.

Šogad tāpat kā citus gadus no 1. oktobra sākās zvejas liegums, līdz ar to notiek arī pastiprināta kontrole – tiek pārbaudītas gan zvejnieku laivas, gan zvejas kuģi, jo šajā laikā ir ierobežota jebkāda piekrastes zveja, izņemot specializēto reņģu zveju. Zivju resursu pētīnieku dati liecina, ka, pateicoties nu jau piecus gadus notiekošajiem intensīvajiem kontroles reidiem un zivju nelikumīgas zvejas ierobežošanas pasākumiem, ievērojami ir pieaudzis nārstojošo lašu skaits, piemēram, Salacas upē.

Ieguldījumu šajā lašu populācijas pieaugumā nenoliedzami dod arī zivju audzētavas, kas ik gadus brīvībā izlaiž jaunus lasēnus, bet Zivsaimniecības asociācijas prezidents Inārijs Voits uzskata, ka tā pilnīgi veltīgi tiek tērēta nauda, jo kāda gan jēga papildināt lašu populāciju, ja realizēt likumīgi noteiktās lašu ieguves kvotas ir aizliedzis Vineta Veldres vadītais Pārtikas veterinārais dienests. ■



R. Vējonis: "Esam izveidojuši vides politikas plānu"

"Lai gan šāds vides politikas plāns ir bijis vajadzīgs jau sen, saprotu, ka iedzīvotājiem tas vairāk šķiet tikai ministrijas papīrs, kas uz viņiem īsti neattiecas. Gribru teikt, ka tas ir fundamentāls dokuments, kas attiecas uz visiem un nosaka darbības virzienus tuvākajiem gadiem," saka vides ministrs R. Vējonis.

– Domāju, ka ļoti būtisks ir stratēģiskās ietekmes uz vidi novērtējums, ko ieviesām jau 2004. gadā. Novērtējums ir vajadzīgs gan konkrētas nozares attīstības, gan pašvaldības attīstības plānam. Bez novērtējuma uz vidi nevienu projektu vai plānu nevar apstiprināt. Ja šāda kārtība būtu iedibināta jau senāk, iespējams, nebūtu ostas terminālu pilsētas centrā un citas netīkamas lietas.

Otra lieta, kuras tapšanu ietekmējusi sabiedrība, ir Ministru kabineta noteikumi par smaku ierobežošanu. Eiropas valstīs šī likumdošana ir ļoti atšķirīga, jo tur pamatā nav lielu problēmu. Latvijā, pateicoties sabiedrības aktivitātei, esam radījuši kārtību, kā normēt smakas un kādus pasākumus veikt, lai cilvēkiem, kas dzīvo blakus smirdošiem objektiem, nepasliktinātos dzīves vide.

Saeimas attieksme ir pozitīva arī jautājumā par vides inspektoriem, kuriem beidzot tiks dotas tiesības apturēt autotransportu un sodīt tā īpašnieku, ja tas iebraucis aizsargjoslā vai teritorijā, kur nav ceļa. Tas nozīmē, ka beidzot varēs cīnīties ar kāpu izbaukātājiem. Turklāt vides inspektori varēs uzlikt sodu arī tad, ja pie automašīnas klāt nebūs īpašnieka – gluži tāpat, kā sodu var uzlikt policisti par satiksmes noteikumu pārkāpumiem.

Svarīgi ir arī zvejniecības ierobežojumi iekšējos ūdeņos. Esam panākuši, ka valsts šo ierobežojumu kontrolē drīkst iesaistīt sabiedriskos vides inspektorus, kas ieguvuši sertifikātu. Sabiedriskie inspektori drīkstēs pārbaudīt zvejas rīkus, rakstīt protokolus, ja zvejniecības vai maksšķerēšanas noteikumi tiks pārkāpti. Tas nozīmē, ka valsts sāk uzticēties sabiedrībai vides jautājumos. ■

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Akceptē grozījumus noteikumos par kuģu radīto atkritumu un piesārņoto ūdeņu pieņemšanas kārtību

2005. gada 31. janvārī, Ministru kabineta sēdē tika akceptēts Vides ministrijas sagatavotais MK noteikumu projekts "Grozījumi Ministru kabineta 2002. gada 8. oktobra noteikumos Nr. 455 „Kuģu radīto atkritumu un piesārņoto ūdeņu pieņemšanas kārtība un kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanas plānu izstrādes kārtība””.

MK noteikumu grozījumu projekts nosaka, ka 1973. gada Starptautiskā konvencija par piesārņojuma novēršanu no kuģiem un tās 1978. gada protokols ir spēkā to jaunākajā redakcijā, ietverot konvencijas pilns nosaukumu. Tāpat noteikumu projekts nosaka, ka ostas pārvalde kontrolē noteikumu izpildi par kuģu atkritumu obligāto nodošanu, pirms kuģis atstāj ostu.

Šis noteikumu projekts izstrādāts, pamatojoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas 2002/84/EK (2002. gada 5. novembris), ar ko groza direktīvas par kuģošanas drošību un kuģu radītā piesārņojuma novēršanu, 10. pantu un pamatojoties uz LR Ministru kabineta 2005. gada 22. novembra sēdes protokola Nr. 68 45. paragrāfa 2. punktu.

Pašlaik pret Latviju ir uzsākta pārkāpuma procedūra saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 226. pantu. Izdarot grozījumus minētajos noteikumos, Vides ministrija izpildīs Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas 2002/84/EK prasības. ■



Jaunumi zvejas un vides kontrolē

2005. gadā notikušas izmaiņas Latvijas valsts jūras un iekšējo ūdeņu vides aizsardzības sistēmā. Turpmāk zvejas kontroli Latvijas upēs un ezeros, kā arī zvejas un vides kontroli jūrā nodrošinās Vides ministrijas jaunizveidotā Valsts vides dienesta struktūrvienība – Jūras un iekšējo ūdeņu pārvalde. Tā apvieno bijušās Jūras vides pārvaldes un Vides valsts inspekcijas, kā arī visu reģionālo vides pārvalžu zvejas inspektoros. Lai uzlabotu inspekciju kvalitāti, koordināciju un arī materiāli tehnisko nodrošinājumu, zvejas kontrole uzticēta vienai iestādei.

Lai šīs izmaiņas nebūtu tikai formālas, nepieciešams arī turpmāk pilnīgot gan valsts vides un zvejas kontroles sistēmu, gan sabiedrības līdzdalību nelikumīgas zvejas un vides piesārņošanas novēršanā.

Runājot tieši par zvejas kontroli, tās efektivitāti celt ir palīdzējusi normatīvo aktu sakārtošana un pilnīgākas kontroles sistēmas izstrādāšana un ieviešana. Piemēram, atbilstoši Eiropas Savienības kopējās zivsaimniecības politikas prasībām izveidojot Latvijā zvejas kuģu satelītnovērošanas sistēmu, radusies iespēja pastāvīgi novērot visu zvejas kuģu, kas garāki par 15 metriem, zveju gan Latvijas teritoriālajos ūdeņos, gan ārpus tiem. Turklāt obligātās ziņošanas sistēma prasa visiem zvejas kuģiem ziņot par nozveju divas stundas pirms ienākšanas ostā. Tādējādi Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes Satelītnovērošanas centra diennakts dispečerdienests iegūst informāciju, kura tālāk operatīvi tiek nodota kontroles sektoriem visā Latvijā, un inspektoriem ir iespēja nekavējoties pārbaudīt jebkuru mūsu valsts ostā ienākušu zvejas kuģi. Dati par nozveju, zivju izkraušanu, pārdošanu un konstatētajiem pārkāpumiem tiek apkopoti zvejas kontroles informācijas sistēmā, kas ietilpst kopējā zivsaimniecības integrētās kontroles un informācijas sistēmā. Tā Latvijā darbojas jau otro gadu un ievērojami uzlabo informācijas pieejamību par zivsaimniecības nozarē notiekošo un atvieglo valsts kontroli.

Par minēto pasākumu realizācijas pozitīvajiem rezultātiem liecina fakts, ka, pastiprinoties kontrolei, samazinās nelikumīga nozvejas neuzrādīšana un līmitu pārsniegšana. Informācijas sistēmas dati rāda, ka daļai zvejnieku tiem piešķirtie nozvejas gada līmiti izbeidzas jau labu laiku pirms termiņa beigām. Līdztekus līmita samazinājumam un iespējamam loma pieaugumam tas nozīmē arī to, ka viss nozvejotais tiek atbilstoši reģistrēts un uzrādīts. Galvenokārt tas attiecas uz mencām, kuru nozveja šīs zivju sugas resursu aizsardzības nolūkā tiek īpaši stingri regulēta un kontrolēta.

Pagājušajā gadā nu jau bijušās Jūras vides pārvaldes inspektori atklāja 178 zvejas noteikumu pārkāpumus, uzlika naudas sodus kopumā 13 635 latu apmērā,

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005





Guntis Drunka.

konfiscēja 150 070 kilogramu nelikumīgi iegūtu zivju un izņēma 805 zvejas noteikumiem neatbilstošus vai neatļauti ievietotus zvejas rīkus. Bijušās Vides valsts inspekcijas zivju inspektorī pagājušajā gadā atklāja 415 pārkāpumus, no kuriem 106 bija maksšķerēšanas noteikumu pārkāpumi, uzlika naudas sodus – kopā 3410 latus, konfiscēja 28 kilogramus zivju un izņēma 802 zvejas un maksšķerēšanas rīkus. Gan jūrā, gan iekšējos ūdeņos inspektorū izņemtie zvejas rīki lielākoties bija nelikumīgi ielaisti tīkli.

Eiropas Komisijas Zivsaimniecības direktorāta inspektorī, kurī apmeklēja Latviju pagājušā gada septembrī un oktobrī, atzina, ka šeit izveidotā zvejas kontroles sistēma ir efektīva, vienkārša

un caurskatāma. Šis novērtējums iepriecina, taču, lai Latvija zvejas kontroles jomā sasniegtu līmeni, kāds pašreiz ir attīstītajās Eiropas Savienības valstīs, ir jāpalielina cilvēku un finanšu resursi un tehniskās iespējas, kā arī jāceļ inspektoru profesionalitāte un motivācija, kur liela nozīme ir arī atalgojumam. Jāpiebilst, ka, neraugoties uz augstajām prasībām, kas tiek izvirzītas vides inspektoriem, Latvijā šī profesija ir ierindojama starp zemu atalgotajām.

Jauno Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldi (JIŪP) es redzu kā augsti profesionālu, finansiāli nodrošinātu un labi organizētu komandu ar stingru iekšējo uzraudzību. Šai nolūkā tiks uzlabota inspektoru metodiskā vadība un profesionālā sagatavotība, kā arī meklētas visas iespējas palielināt finansiālo un materiāli tehnisko nodrošinājumu. JIŪP turpinās jau iepriekš uzsāktu un dibinās jaunu sadarbību ar citiem valsts dienestiem, tādiem kā Valsts policija, Jūras spēki, Valsts robežsardze un Valsts ieņēmumu dienests, lai cīņu pret nelikumīgu zivju iegūšanu un realizēšanu padarītu par visaptverošu un sistemātisku, aizsniedzot visus pārkāpumā iesaistītos ķēdes locekļus.

Tiks veicināta arī sadarbība ar pašvaldībām, kuru priekšrocība ir vietējās situācijas pārzināšana un ieinteresētība savā teritorijā esošo ūdenstilpju videi draudzīgā un bioloģisko resursu saudzējošā apsaimniekošanā, kas savukārt palielina to vērtību iedzīvotāju un potenciālo tūristu acīs. Tiks turpināta arī veiksmīgi sāktā sadarbība ar nevalstiskajām organizācijām, kas ir ļoti efektīva sabiedrības izglītošanā un aicināšanā uz aktīvu līdzdalību.

Un, visbeidzot, lielāka uzmanība tiks veltīta sabiedrības apziņas veidošanai,



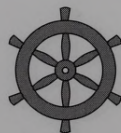
skaidrojot, ka likumu un noteikumu izdošanas un ieviešanas mērķis ir nevis ierobežot kāda ienākumus vai brīvā laika pavadīšanas iespējas, bet gan aizstāvēt visas sabiedrības intereses un tiesības uz tīru vidi, daudzveidīgu dabu un bagātiem dabas resursiem. Ir jābūt tālredzīgākiem par šodienas vajadzību ātru apmierināšanu un jāņem vērā ne tikai tagadējo, bet arī nākamo paaudžu tiesības. Iedzīvotāji tiek aicināti būt neiecietīgiem pret skaidri redzamiem noteikumu pārkāpumiem un nekavējoties informēt inspektorus – pat tad, ja pārkāpuma izdarītājs ir paša kaimiņš. Sabiedrības atbalsts šai ziņā ir ļoti nozīmīgs. No iedzīvotājiem saņemtā informācija bieži vien ir palīdzējusi konstatēt vai novērst pārkāpumu. Tiks turpināta arī aktīva sabiedrisko inspektoru iesaistīšana un apmācīšana zvejas un vides aizsardzības noteikumu ievērošanas kontrolē. Sabiedriskie inspektori būs tiesīgi sastādīt protokolus par konstatētajiem pārkāpumiem.

Tie īsumā ir galvenie darbības virzieni, kuros strādās jaunā Valsts vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvalde.■

Guntis Drunka,

Valsts vides dienesta ģenerāldirektora vietnieks,

Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes direktors



Apspriede Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldē

7. februārī Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldē tika apspriesta iestādes turpmākās darbības stratēģija mūsu valsts iekšējo un jūras ūdeņu vides un zivju resursu aizsardzības uzlabošanā. Apspriedē piedalījās un vērtīgus priekšlikumus izteica Latvijas Makšķernieku asociācijas, Liepājas ezera biedrības, Vides ministrijas un Valsts vides dienesta pārstāvji.

Galvenais diskusiju temats sanāksmē bija zvejas un makšķerēšanas kontroles uzlabošana, ne tikai palielinot valsts inspektoru skaitu, ceļot viņu profesionalitāti un uzlabojot materiāli tehnisko nodrošinātību, bet arī sistemātiski iesaistot, sagatavojot un uzraugot sabiedrības brīvprātīgos pārstāvjus – valsts vai pašvaldību pilnvarotas personas zivju un vides aizsardzības prasību ievērošanas kontrolei.

Pašreiz Latvijas ūdeņus kontrolē 65 valsts inspektori un tiem palīdz 85 valsts pilnvarotās personas, no kurām daļai ir arī tiesības sastādīt protokolu par makšķerēšanas vai zvejas noteikumu pārkāpumiem. Šobrīd nav zināms pašvaldību pilnvaroto personu skaits, taču ir informācija, ka daļā Latvijas pašvaldību netiek veltīta pietiekama uzmanība to pārziņā nodoto ūdenstilpju bioloģisko resursu aizsardzībai. Ņemot vērā, ka pašvaldībām gan likums, gan speciāli zivju aizsardzībai novirzītais finansējums liek rūpēties par administratīvajā teritorijā esošajām upēm un ezeriem, būtu jāatrod veids, kā nodrošināt tām uzlikto pienākumu izpildi. Līdztekus tam Valsts vides dienesta un Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes pastāvīgs uzdevums būtu profesionāli sagatavot un uzraudzīt šo brīvprātīgo pilnvaroto personu darbību.

Bez valsts un pašvaldību pilnvaroto personu palīdzības vides, zvejas un makšķerēšanas kontrolē ir nepieciešama arī citu valsts dienestu iesaistīšanās. Tāpēc tiks turpināta sadarbība ar Valsts policiju, Zemessardzi, Jūras spēkiem, Valsts robezsardzi un muižu, kas līdz šim palīdzējusi atklāt ne vienu vien zvejas vai vides aizsardzības noteikumu pārkāpumu.

Sanāksmes dalībnieki bija arī vienisprātīgi par sabiedriskās domas veidošanas nepieciešamību un iedzīvotāju lielākas līdzdalības veicināšanu vides un dabas aizsardzībā. Tika atbalstīta doma par Valsts vides dienesta „karsto telefonu”, uz kuru iedzīvotāji varētu zvanīt par novērotajām nelikumībām un kaļķējumu videi vai dabas resursiem. Attiecīgi būtu jānodrošina arī tūlītēja un efektīva reaģēšana uz saņemtajiem ziņojumiem.

Sanāksmē galvenais uzsvars tika likts uz sabiedrības un pašvaldību lielākas līdzdalības panākšanu zvejas, makšķerēšanas un vides aizsardzības prasību ievērošanas kontrolē. ■



Jauni zinātniskie dati

2005. gadā bija vērojama arvien lielāka ietekme uz vidi. Pārskatā par vides politiku konstatētas dažas galvenās tendences.

■ Eiropa piedzīvoja virkni ar klimatu saistītu katastrofu, sākot no plūdiem līdz sausuma periodiem un mežu ugunsgrēkiem. NASA dati liecina, ka 2005. gads bijis karstākais gads, kāds jebkad reģistrēts.

■ ANO Tūkstošgades ekosistēmu novērtējums rāda, ka daudzas ekosistēmas, kas ir būtiskas mūsu ekonomikas labklājībai, tiek noplicinātas vai izmantotas bezatbildīgi.

■ Gaisa piesārņojums eiropiešu vidējo paredzamo dzīves ilgumu patlaban samazina vidēji par 9 mēnešiem, bet apvidos, kur gaisa kvalitāte ir vissliktākā, pat par diviem gadiem.

■ Eiropas Vides aģentūras ziņojumā par vides stāvokli konstatēts, ka daudzas Eiropas sugas joprojām ir apdraudētas, piemēram, 42% savvaļas zīdītāju, 15% putnu, 45% tauriņu, 30% abinieku, 45% rāpuļu un 52% saldūdens zivju.

■ Eiropā teritorija, kas nepieciešama, lai saražotu pārtiku un materiālus, ko mēs patērējam, absorbētu mūsu emitēto CO₂ un dotu vietu mūsu infrastruktūrai, ir 4,9 tā dēvētie „globālie hektāri” uz cilvēku, bet Zemes ierobežoto resursu dēļ uz vienu cilvēku pieejami vien 1,8 hektāri. ■

Vide. 2005. gads – „pagrieziens punkts”

Eiropas Komisijai publicējot savu 2005. gada pārskatu par vides politiku, vides komisārs Stavross Dimass pamatvilcienos izklāstīja savas darbības prioritātes 2006. gadam. Pārskatā uzsvērts, ka 2005. gadā panākts ievērojams progress ES un pasaules mēroga politikā klimata pārmaiņu jomā un ar pirmajām četrām tematiskajām stratēģijām ir likts pamats ES nākamās paaudzes vides politikai. Jaunās politikas liecina, ka ir iespējams savienot vides aizsardzību un ekonomikas izaugsmes veicināšanu. 2006. gadā komisārs Dimass ir iecerējis turpināt iesākto, tālāk izstrādājot iniciatīvas klimata pārmaiņu jomā un turpinot darbu, lai vienlaikus aizsargātu vidi un veicinātu videi draudzīgas ekonomikas izaugsmi, kas balstīta uz tehnoloģijas jauninājumiem un labāku tiesisko regulējumu. Turpmāk liela vērtība tiks veltīta arī bioloģiskās daudzveidības saglabāšanai un pieliktas lielākas

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



355

pūles, lai nodrošinātu, ka dalībvalstis ES tiesību aktus vides jomā īsteno atbilstīgi un savlaicīgi.

Komisārs Dimass sacīja: „Esmu apņēmies noturēt 2005. gadā sasniegto kāpinājuma tempu, tas izēmēja pagrieziena punktu klimata pārmaiņu jomā, jo tieši pirms gada stājās spēkā Kioto protokols, sāka darboties ES Emisiju tirdzniecības sistēma un tika uzsāktas pasaules mēroga sarunas par turpmāko rīcību. Šo gadu izēmēja arī jauns vides politiku vilnis, kas nesīs ieguvumus gan vides, gan ekonomikas jomā. Turpinot šajās jomās iesākto, šogad arī jākāpina centieni cīņā pret ekosistēmu pasliktināšanos, jo par to liecina pastāvīgā bioloģiskās daudzveidības sarūkšana, kas draud sagraut mūsu ekonomikas pamatu. Es priecājos, ka mūsu rīcībā ir tāds instruments kā pārskats par vides politiku, kas ļauj novērtēt sasniegto un attiecīgi pielāgot prioritātes.”

Klimata pārmaiņas

Eiropas Savienība, kas aktīvi iestājusies par iespējami drīzāku starptautisko sarunu uzsākšanu par turpmāko globālo rīcību cīņā pret klimata pārmaiņām, par kuru vienošanās tika panākta pasaules klimata konferencē Monreālā 2005. gada decembrī, arī turpmāk aktīvi un konstruktīvi piedalīsies šo sarunu norisē. Eiropas Savienības ietvaros Eiropas Komisija nāks klajā ar rīcības plānu energoefektivitātes uzlabošanai. Tā pārskatīs esošo ES siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju tirdzniecības sistēmu, kas ir galvenais instruments, lai sasniegtu Kioto protokolā izvirzītos mērķus emisiju jomā, un ierosinās izmaiņas, ko uzskatīs par nepieciešamām. Turklāt tā nāks klajā ar tiesību akta priekšlikumu, lai sistēmā iekļautu lidaparātu emisijas. Viens no galvenajiem Eiropas Komisijas uzdevumiem otrajā pusgadā būs pārbaudīt un apstiprināt dalībvalstu gāzu emisijas kvotu sadales plānus uzņēmumiem sistēmas 2008.–2012. gada tirdzniecības periodā.

Eiropas Klimata pārmaiņu programmas otrais posms, kas tika uzsākts 2005. gada rudenī, lai noteiktu vēl citus veidus, kā, neprasot augstas izmaksas, samazināt siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas, šogad sāks dot rezultātus, kas droši vien kļūs par pamatu pasākumiem visas ES mērogā. Eiropas Komisija arī nāks klajā ar Zaļo grāmatu par pielāgošanos klimata pārmaiņām, kurā ietvers ieteikumus, kā izstrādāt pielāgošanās politiku, neprasot augstas izmaksas.

Bioloģiskā daudzveidība

Līdztekus klimata pārmaiņām liels globāls izaicinājums ir arī saglabāt bioloģisko daudzveidību – gēnu, sugu un ekosistēmu dažādību, kas kopā veido dzīvības sistēmu. Eiropas Komisija nāks klajā ar tālejošu plānu, lai sasniegtu ES mērķi: līdz 2010. gadam apturēt bioloģiskās daudzveidības izzušanu Eiropā. Uz rīcību balstīti risinājumi bioloģiskās daudzveidības saglabāšanai būs galvenā tēma Eiropas Komisijas ikgadējā vides konferencē Zaļajā nedēļā, kas notiks maija bei-



gās un jūnija sākumā. Tiks pabeigta *Natura 2000* teritoriju tīkla izveide ES–25 mērogā, un *Natura 2000* sistēmu attiecinās arī uz jūras vidi.

Īstenošana

ES tiesību aktu vides jomā savlaicīga transponēšana un pienācīga īstenošana var dalībvalstīm radīt grūtības, kā rezultātā vides aizsardzības līmenis var kļūt zemāks par optimālo. Cieši sadarbojoties ar dalībvalstīm, Eiropas Komisija iecerējusi sniegt tām lielāku palīdzību, lai laikus pievērstos šādām problēmām, vienlaicīgi saglabājot tiesības arī turpmāk vajadzības gadījumā izmantot savas ierobežošanas pilnvaras. Tā arī nāks klajā ar Mazo un vidējo uzņēmumu atbilstības nodrošināšanas atbalsta programmu, lai palīdzētu mazajiem un vidējiem uzņēmumiem pārvarēt ar tiesību aktu īstenošanu saistītās grūtības.

Pārskatā par vides politiku uzsvērtas svarīgākās politikas, kas uzsāktas pagājušajā gadā, piemēram, emisiju tirdzniecības sistēma un četras tematiskās stratēģijas vides jomā, ar kurām pievērsās tik sarežģītiem jautājumiem kā gaisa piesārņojums un atkritumu apsaimniekošana.

Pārskatā iekļauti jauni zinātniskie dati par pieaugošo ietekmi uz vidi, jo īpaši klimata pārmaiņu un bioloģiskās daudzveidības zuduma jomās.

Tas ietver arī nākotnes skatījumu. Pārskata jauninājums ir apskats par dalībvalstu plāniem ekonomikas izaugsmes pātrināšanai, izmantojot vides politiku.

Pārskatā 2005. gads nodēvēts par „pagrieziena punktu” ES vides politikas attīstībā.

■ Liels solis uz priekšu tika sperts klimata pārmaiņu politikas jomā. ES bija svarīga loma, panākot vairāk nekā 180 valstu vienošanos Monreālas konferencē par diskusiju uzsākšanu par turpmāko rīcību cīņā pret klimata pārmaiņām. Kioto protokola 157 dalībvalstis, kas piedalījās konferencē, nolēma stiprināt Kioto protokola mehānismus, ņemot vērā protokola stāšanos spēkā 2005. gada 16. februārī, un nekavējoties sākt diskusijas par jauniem mērķiem. Darbību uzsāka ES emisiju tirdzniecības sistēma, 2005. gadā tika pārdoti vairāk nekā 260 miljoni kvotu aptuveni 5 miljardu eiro vērtībā, pierādot tirgus instrumentu lietderīgumu un izmaksu efektivitāti. Eiropas Komisija uzsāka arī jaunu Eiropas Klimata pārmaiņu programmas posmu.

■ Jauna pieeja politikas veidošanai nobrieda līdz ar četru „tematisko” stratēģiju uzsākšanu, lai risinātu gaisa piesārņojuma, jūras vides, atkritumu apsaimniekošanas un dabas resursu problēmas. Šie labāka tiesiskā regulējuma paraugi ir izstrādāti vairāku gadu gaitā, balstīti uz labākajām zināšanām un zinātnes attīstību un tajos noteikti īstermiņa un vidējā termiņa politikas mērķi, kas jāsasniedz, sadarbojoties virknē politikas jomu un vienkāršojot esošo tiesisko regulējumu. Janvārī tika izklāstīta piektā stratēģija – attiecībā uz pilsētvidi, bet vēl divas – attiecībā uz augsni un pesticīdiem – tiks izstrādātas nākamgad.



■ Lisabonas stratēģijas atjaunošanā kļuva skaidri redzama vides loma ekonomikas attīstībā. Īpaši ekojauninājumiem piemīt potenciāls paaugstināt konkurētspēju un radīt jaunas darbavietas, vienlaikus aizsargājot vidi. ES ekorūpniecība veido aptuveni vienu trešdaļu pasaules tirgus, tajā nodarbināti vairāk nekā 2 miljoni cilvēku un tās īpatsvars ik gadus pieaug par 5%. Gan dalībvalstis savās valsts reformu programmās, gan Eiropas Komisija atzīst, ka ekojauninājumi neapšaubāmi ir veids, kā veicināt starptautiskās tirdzniecības, efektivitātes un vides standartu strauju attīstību. Eiropas Komisijas priekšlikumā par 2001. gada ES ilgtspējīgas attīstības stratēģijas pārskatīšanu skaidri noteikts, ka izaugsmei, kādu vēlas panākt ES, jānotiek ciešā saistībā ar sociālo integrāciju un vides aizsardzību. ■

Vides fonds



Būt veselam tā ir laime

Nozīmes nav tam, kur tu atrodies, bet tam kāds tu esi un ko tu ienes vidē ap sevi, cik tevī ir izturētības un apgaismības, lai momentāni atpazītu apkārt esošos spēkus, izvērtētu to iespējas un gaigumu, un tādējādi nevis grautu, bet nostiprinātu apkārt esošās vides harmoniju. Laba veselība ir galvenais pamatnoteikums iecerēto mērķu sasniegšanai. Rūpējieties par savu veselību.

Marta Aizsilniece

ĀRSTI, KURI IR TIESĪGI VEIKT JŪRNIĒKU VESELĪBAS PĀRBAUDES SASKAŅĀ AR STCW KONVENCIJAS NOTEIKUMU Nr. I/9 PRASĪBĀM

Nr.p.k.	Vārds, uzvārds	Medicīniskās prakses vietas adrese	Tālr. Nr.
1.	Irīna Belokurova	SIA "VIA UNA" Katrīnas dambis 10, Rīga, LV-1045	7322641, 9101650
2.	Nikolajs Dmitruks	SIA "VIA UNA", Katrīnas dambis 10, Rīga, LV-1045	7322641
3.	Pauls Vaivods	SIA "DIPLOMĀTISKĀ SERVISA MEDICĪNAS CENTRS" Elizabetes iela 57, Rīga, LV-1050	7229942
4.	Silvija Lejniece	SIA "DIPLOMĀTISKĀ SERVISA MEDICĪNAS CENTRS" Elizabetes iela 57, Rīga, LV-1050	7229942
5.	Kristīne Azarjana	SIA "DIPLOMĀTISKĀ SERVISA MEDICĪNAS CENTRS" Elizabetes iela 57, Rīga, LV-1050	7229942
6.	Skaidrīte Riekstiņa	AS "LATVIJAS JŪRAS MEDICĪNAS CENTRS" Melīdas iela 10, Rīga, LV-1015	7098407
7.	Valentīna Volkova	AS "LATVIJAS JŪRAS MEDICĪNAS CENTRS" Melīdas iela 10, Rīga, LV-1015	7098406
8.	Guntis Ločmelis	SIA "KRONOSS", SIA "PĀRVENTA" Talsu iela 39, Ventspils, LV-3602	3662191, 9242293
9.	Galīna Serebrjakova	SIA "KRONOSS", Talsu iela 39, Ventspils, LV-3602	3662191
10.	Andra Ērgle	Dr. Andras Ērgles privātp prakse Brupīnieku iela 5, Rīga, LV-1001	7366232, 9250759
11.	Maija Roze	SIA "VECLIEPĀJAS PRIMĀRĀS VESELĪBAS APRŪPES CENTRS" Republikas iela 5, Liepāja, LV-3401	3422497
12.	Violeta Celma	SIA "VECLIEPĀJAS PRIMĀRĀS VESELĪBAS APRŪPES CENTRS" Republikas iela 5, Liepāja, LV-3401	3422497, 9408096

LATVIJAS
JŪRNIĒCĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



Veselības tendences un prioritātes jūrnieku veselības aprūpē Latvijā

Pēdējos 10 gados notikusi reorganizācija jūrniecības uzņēmumos un kuģniecībās, kā arī veselības aprūpes reforma Latvijā ir mainījusi arī veselības aprūpi, veselības pārbaudes un iespējas veikt dinamisku veselības stāvokļa novērošanu jūrniekiem.

Latvijas Jūras medicīnas centrs ir vienīgā specializētā medicīnas iestāde jūras medicīnas jautājumos. Vēsturnieki ir konstatējuši, ka Latvijā jūras medicīnas un karantīnas paņēmieni rakstveidā reglamentēti jau no 16. gs. Pirmais zināmais ar jūras medicīnu saistītais ārsts ir Simons Klabi, kas Rīgā strādāja, uzraudzīja ostā ienākošos kuģus un veica karantīnas pasākumus jau no 1581. gada.

No 1944. gada, kad tika izveidota Ūdensceļu veselības pārvalde, līdz pat 1993. gadam uz kuģiem veselības aprūpi saslīmšanas gadījumos un preventīvos pasākumos veica kuģa medicīniskais personāls, kura sastāvu noteica apkalpes lielums un darba specifika.

1990. gadā uz Latvijas baseina kuģiem strādāja 152 kuģu ārsti un 136 vidējā medicīniskā personāla darbinieki, bet Latvijas baseina veselības aprūpē strādājošo kopējais skaits bija 2076.

Tagad, kad uz kuģiem medicīnas darbinieki vairs nestrādā, veselības aprūpe tiek nodrošināta pašpalīdzības un savstarpējās palīdzības ceļā.

No 1994. gada kuģu apkalpju locekļi tiek apmācīti medicīniskās palīdzības sniegšanā atbilstoši starptautiskās konvencijas STCW-1978/1995 prasībām. Veselības aprūpes iespējas un kvalitāte uz kuģa reisa laikā lielā mērā ir atkarīgas no jūrnieku sagatavotības pirmās un neatliekamās palīdzības sniegšanai, slimības savlaicīgas noteikšanas, adekvātas ārstēšanas un aprūpes. Neskaidros un sarežģītos gadījumos reīsā saslimušos jūrniekus ar radiosakaru palīdzību konsultē Latvijas Jūras medicīnas centra augsti kvalificēti speciālisti, kas seko arī saslimušā stāvoklim dinamiskā. Veselības stāvokļa pasliktināšanās gadījumā, kā arī gadījumos, kad nepieciešama specializēta palīdzība, saslimušie jūrnieki tiek nogādāti tuvākajā hospitālī.

Starpreisu periodā jūrnieki saslīmšanas gadījumā pēc medicīniskās palīdzības vērsas pie sava ģimenes ārsta dzīvesvietā, tāpēc problemātiski ir kļuvis novērtēt jūrnieku veselības stāvokļa atbilstību darbam jūrā. Sociālie un ekonomiskie faktori bieži vien ir iemesls tam, ka periodiskajās veselības pārbaudēs jūrnieki slēpj savas hroniskās kaites, kas ekstremālos apstākļos jūrā reisa laikā var saasināties un kļūt par cēloni darba spēju zudumam.

Pirmsreisa veselības pārbaudes jūrniekiem saskaņā ar Latvijas Republikā noteikto kārtību un Eiropas Savienības konvencijām veic medicīniskās ārstu komisijas, ku-



ras vada sertificēts un licencēts arodslimību ārsts ar pieredzi jūras medicīnā, tā saucamais jūrnieku ārsts.

Pētot jūrnieku veselības stāvokli periodiskajās apskatēs, veicot dinamisku veselības stāvokļa novērošanu un analizējot jūrnieku saslimstības un nāves cēloņus reisa laikā piecu gadu periodā, esam izvērtējuši veselības tendences jūrniekiem un noteikuši slimību veicinošos faktorus.

Svarīgākie veselībai kaitējošie darba vides faktori:

■ psihosociālie (attiecības kolektīvā norobežotā vidē, darba saturs, attiecības starp vadošo sastāvu un padotajiem);

■ ergonomiskie un organizatoriskie (pārslodze, monotons darbs, piespiedu poza un vienveidīgas kustības);

■ mehāniskie (dažādi kustībā esoši mehānismi un iekārtas);

■ fizikālie (mikroklimats, vibrācija, elektriskā strāva, putekļi u.c.);

■ ķīmiskie (kodīgas un kairinošas, kā arī sensibilizējošas vielas);

■ bioloģiskie;

■ sociālekonomiskie (materiālie apstākļi, bezdarba draudi, nepastāvīga dzīvesvieta, u.c.).

Ne mazāk jūrnieku veselību ietekmē nepilnvērtīgs, vitamīniem un minerāliem nabadzīgs uzturs, troksņainība, darbs maiņās, atrašanās gan aukstumā, gan karstumā, mazkustīgums.

Pēc būtības jūrnieku darba apstākļus var raksturot kā nepārtrauktu atrašanos darbā, jo brīvā laika pavadīšanas iespējas ir ierobežotas un viņi ilgstoši atrodas izolācijā no ģimenes, kam ir ļoti būtiska ietekme uz jūrnieku veselību.

Jūrnieku veselības tendences

Pēdējos piecos gados jūrnieki reisa laikā visbiežāk ir slimojuši ar sirds un asinsvadu slimībām, gremošanas orgānu, muskuļu, locītavu un balsta aparātu slimībām, ausu, kakla, deguna un ādas slimībām, kā arī cietuši no traumām.

Pēc medicīniskās palīdzības ārzemēs jūrnieki visbiežāk vērsušies mutes dobuma un zobu slimību gadījumā. Otra lielākā problēma ir saslimšana traumu rezultātā, no kurām 48% ir bijušas acu traumas.

Visaugstākā saslimstība ir bijusi jūrniekiem, kas strādā uz naftas tankkuģiem un gāzvedējkūģiem. Vislielākais traumatisms ir bijis uz naftas tankkuģiem (88% no visiem traumu gadījumiem). Visvairāk cietuši klāja komandas locekļi: 86% gadījumu ir vieglas darba traumas, 11% vidēji smagas, bet 3% gadījumu smagas darba traumas.

Acu traumatisms un saslimstība ar muskuļu, locītavu, balsta aparāta slimībām biežāk ir starp mašīnkomandas locekļiem, bet no ādas slimībām biežāk cieš pārējais personāls Klāja komandas locekļi vairāk par citu profesiju pārstāvjiem ir slimojuši ar ausu, kakla, deguna slimībām un infekcijas slimībām – iemesls varētu būt caurvējš, temperatūras starpības un kontakts ar saslimušajiem apkalpes locekļiem vai krasta darbiniekiem.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Zobu slimības visvairāk problēmu ir radījušas jūrniekiem pēc ilgstošas atrašanās reisā. Jo ilgāks laiks ir pagājis kopš medicīniskās komisijas pārbaudes un zobārsta palīdzības, jo lielāka nepieciešamība ir bijusi pēc zobārstniecības palīdzības ārzemju ostā, un vislielākā tā ir bijusi jūrniekiem, kuri turpinājuši nepārtraukti strādāt 7–9 un 10–12 mēnešus.

Traumatismu veicinošs faktors ir novecojušie kuģi un to mehānismu bojājumi, kā arī nepietiekami darba drošības pasākumi.

Saslimstība reisa laikā ar gremošanas orgānu, muskuļu, locītavu, balsta aparāta slimībām rada jautājumu, kāpēc šīs veselības problēmas nav savlaicīgi diagnosticētas pirmsreisa veselības pārbaudē. Iemesls varētu būt tas, ka kārtējās veselības pārbaudes laikā jūrniekiem vai nu vēl nav sūdzību, kuru dēļ būtu jāsāk padziļināta izmeklēšana, vai arī viņš nevēlas atklāt savas slimības.

Viens no risinājumiem, kas varētu samazināt saslimstību un iespēju, ka jūrnieki noslēpj savas slimības, būtu pēctecība un informācijas apmaiņa starp jūrnieku ģimenes ārstiem un arodslimību ārstiem jūrnieku pirmsreisa medicīniskajās komisijās.

Pasākumi veselības veicināšanai un slimību profilaksei

Lai saglabātu jūrnieku garīgo un fizisko veselību, darba spējas un nepieļautu slimību izraisīto cēloņu paliekošu ietekmi uz veselību, jānosaka šādas prioritātes jūrnieku veselības jomā:

- nodrošināt slimību savlaicīgu diagnostiku, efektīvu un adekvātu ārstēšanu;
- konstatēt jūrnieku saslimšanas cēloņus, pētīt un analizēt slimības gaitu un sniegtās palīdzības kvalitāti, kā arī savlaicīgumu;
- izvērtēt jūrnieku veselības stāvokļa tendences un atklāt veselības pasliktināšanās cēloņus;
- atklāt un noteikt veselībai kaitīgu faktoru ietekmi uz saslimstību un mirstību;
- atklāt trūkumus veselības aprūpē reisa laikā un noteikt to cēloņus;
- veicināt un saglabāt jūrniecībā strādājošo augstu fiziskās un garīgās veselības līmeni;
- veikt preventīvus pasākumus darba traumai un veselībai nelabvēlīgu faktoru novēršanai, vairojot jūrnieku izpratni par personīgo atbildību darba drošības pasākumu ievērošanā;
- nodrošināt kuģu personālu ar veselīgiem pārtikas produktiem un izstrādāt vadlīnijas kuģu pavāriem par sabalansētu uzturu;
- nodrošināt uz kuģiem medikamentus un medicīniskos līdzekļus atbilstoši IMO prasībām.■

M. Aizsilniece, LJMC valdes priekšsēdētāja



Veselības ministrs atklāj jaunāko magnētiskās rezonanses diagnostikas kabinetu Latvijā

"Ir pozitīvi, ka Latvijas Jūras medicīnas centra aparatūra un speciālisti ir pieejami ikvienas Latvijas ārstniecības iestādes pacientiem," 2006. gada 15. februārī, atklājot Latvijā jaunāko magnētiskās rezonanses diagnostikas kabinetu AS "Latvijas Jūras medicīnas centrs" (LJMC) Ziemeļu diagnostikas centrā, sacīja veselības ministrs Gundars Bērziņš. Vecākā diagnostikas radioloģe Māra Tirāne uzsvēra, ka pusmiljonu eiro vērtais jaunais firmas "General Electric" atvērta tipa magnētiskās rezonanses aparāts "Signa Profile Excite 0,2T" paver jaunas iespējas plaša slimību klāsta diagnosticēšanā.

Līdz šim magnētiskās rezonanses izmeklējumi Latvijā bija pieejami tikai klīniskajā slimnīcā "Gaiļezers", P. Stradiņa klīniskajā universitātes slimnīcā, medicīnas sabiedrībā "ARS" un Kuldīgas slimnīcā.

Uz šo izmeklējumu pacientiem bija jāgaida rindā. LJMC speciālisti cer, ka turpmāk magnētiskās rezonanses izmeklējumi būs vieglāk pieejami un pacientu rindas samazināsies. "Lai uzstādītu magnētiskās rezonanses diagnostikas aparatūru, LJMC ir ieguldījuis aptuveni 36 tūkstošus latu. Pusmiljonu eiro vērtais jaunais firmas "General Electric" atvērta tipa magnētiskās rezonanses aparāts "Signa Profile Excite 0,2T" tiek i-rēts. Tādējādi, protams, mums nāksies regulāri maksāt īres naudu par aparāta izmantošanu, taču tajā pašā laikā ir prieks, ka, neņemot milzu kredītus, esam raduši iespēju jau tagad nodrošināt šo deficīto pakalpojumu slimniekiem no Rīgas un citiem Latvijas reģioniem," stāsta LJMC valdes priekšsēdētāja Marta Aizsilniece.

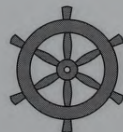
Magnētiskās rezonanses izmeklējumi pacientiem būs pieejami ar stacionāru nosūtījumiem, kā arī par maksu.

Informācija pa tālruni 7098433■

Par magnētiskās rezonanses (MR) izmeklējumiem

Ar MR var veikt plašu **centrālās nervu sistēmas** slimību diagnostiku, kā galvas smadzeņu asinsrites traucējumu, demielinizējošu slimību, iekaisumu un jaunveidojumu diagnostiku, mugurkaula un muguras smadzeņu patoloģiju, deģeneratīvo izmaiņu diagnostiku, noteikt izmaiņu raksturu un izplatību.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Iespējams veikt **MR angiogrāfiju** (asinsvadu izmeklēšana), kas nav invazīva metode.

Ar MR var veikt **kaulu un locītavu sistēmas** izmeklējumus, tai skaitā noteikt iekaisuma un traumatiskas pārmaiņas skrimšļos un saitēs, kuras ar citām vizuālās diagnostikas metodēm neredz.

MR var izmantot krūšu kurvja sienas, videnes, vēdera dobuma un mazā iegurņa patoloģiju diagnostikā, ja to diagnostika nav iespējama vai ir nepilnīga ar citām izmeklēšanas metodēm, pārsvarā iekaisumu, audzēju vai iedzimtu patoloģiju gadījumā.

MR izmeklēšana nav pacientam sāpīga vai nepatīkama. Atšķirībā no slēgta tipa MR, "General Electric" atvērta tipa magnētiskās rezonanses aparāts papildus nodrošina šādas iespējas:

- izmeklēt pacientus, kas sirgst ar klaustrofobiju, jo pacients šai gadījumā izmeklēšanas laikā neatrodas šaurā noslēgtā telpā;

- izmeklēt pacientus, kuriem nepieciešama narkoze (bērnu, pieaugušos pacientus ar elpošanas vai samaņas traucējumiem);

- izmeklēt pacientus, kuru ķermeņa apkārtmērs (diametrs lielāks par 70

cm) neļauj tos izmeklēt slēgtā tipa magnētiskās rezonanses sistēmās;

- veikt funkcionālus izmeklējumus locītavu sistēmas patoloģijas diagnostikai.

Klaudzošie trokšņi, kas dzirdami izmeklēšanas laikā, atvērta tipa MR ir ievērojami klusāki nekā slēgta tipa MR aparātos.

Bērniem izmeklējuma laikā blakus var atrasties kāds no ģimenes locekļiem.

Iepriekšēja sagatavošanās MR izmeklējumam nav vajadzīga. Pirms izmeklēšanas MR speciālists informēs par drošības pasākumiem MR telpā. MR nav kaitīgas ietekmes, netiek izmantots jonizējošais starojums. ■



VA Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs 2005. gadā

Ar Ministru kabineta rīkojumu Nr. 483 (2005.g. 27.jūlijs / prot. Nr.43 50.§) Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs reorganizēts un no 2005.gada 1.septembra izveidota valsts aģentūra "Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs"(VA RVKM). Tā ir Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja tiesību, saistību, funkciju, kultūrvēsturisko materiālu krājuma, mantas, finanšu līdzekļu, lietvedības un arhīva dokumentu pārņēmēja.

VA RVKM ir 3 filiāles:

Ainažu jūrskolas muzejs,
Mencendorfa nams. Rīdzinieku 17.-18.gs. māja – muzejs,
Latvijas Fotogrāfijas muzejs.

No 2005.gada 8.septembra Rīgas Doms nav muzeja struktūrvienība, jo ar LR Saeimas 2005.gada 22. jūnijā pieņemto Doma baznīcas un klostera ansambļa likumu tas nodots Latvijas Ev. lut. baznīcas īpašumā.

VA RVKM ir 136 darbinieki,

no tiem

Latvijas kuģniecības vēstures nodaļā strādā 4 speciālisti un 1 laborants.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Muzeja atkārtotā akreditācija – 2005.g.

(Muzeja un filiāļu atkārtotās akreditācijas apliecības Nr.6A, Nr.6/1A, Nr.6/2A, Nr.6/3A, izsniegtas 2005.gada 10.martā).

Latvijas kuģniecības vēstures nodaļa akreditēta uz 5 gadiem.

Kopējais muzeja krājuma vienību skaits 2005. gada 31.decembrī540 436

No tām: RVKM	515 272
Mencendorfa nams	2 051
Latvijas Fotografijas muzejs	13 803
Ainažu jūrskolas muzejs.....	9 310
Latvijas kuģniecības vēstures nodaļa	25 083

Muzeja krājums 2005. gadā papildinājies ar 4932 vienībām

Latvijas kuģniecības vēstures nodaļa ar 289 vienībām,

Ainažu jūrskolas muzejs ar 155 vienībām.

Pamatekspozicijās izstādīto priekšmetu skaits	5895 (1,09%)
Izstādēs muzejā izmantoto vienību skaits.....	2196 (0,4%)
Izstādēs ārpus muzeja izmantoto vienību skaits.....	148 (0,02%)
Fotografēšanai izmantoto vienību skaits	662 (0,1%)
Filmēšanai izmantoto vienību skaits	360 (0,07%)
Zinātniskajā un izglītojošā darbā izmantoto vienību skaits	7831 (1,4%)
Publicētie zinātniskie darbi	52

Muzejs gadā apmeklētājiem ir atvērts:

Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs	248 dienas
Rīgas Doms	73 dienas
Rīgas Doma Krusteja	145 dienas
Ainažu jūrskolas muzejs.....	299 dienas
Mencendorfa nams	246 dienas
Latvijas Fotografijas muzejs	258 dienas

Kopējais apmeklētāju skaits.....143 503

No tiem:

Ainažu Jūrskolas muzejā	6 200
Ekskursijas	784

No tām:

Ainažu Jūrskolas muzejā	92
Lekcijas	89
Pasākumi.....	361



Miķelis Elsbergs vēsturei

Katru gadu Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krātuves papildinās ar vairākiem simtiem jūrniecības vēsturei nozīmīgu materiālu. Pārsvarā tās ir fotogrāfijas vai dokumenti, mazāk – lietiskie materiāli. Katrs priekšmets ir kāda mūsu valsts jūrniecības pagātnes lappuse. Izņēmums nebija arī 2005. gads. Jau 2004. gadā ienākušo Rūdolfa Lagsberga kolekciju (raksts par to “Latvijas jūrniecības gadagrāmātā 2004”) 2005. gadā papildināja vēl vairāki materiāli, piemēram, Rīgas ostas loča formas žakete. Nozīmīgs jaunieguvums ir tālbraucēja kapteiņa Laimoņa Kļaviņa (dzim. 1927. gadā) dāvinājums, tai skaitā tālbraucēja kapteiņa diploms un krūšu nozīme. Slavenās Liniņu jūrnieku dzimtas kolekcijai pievienojās Ainažu jūrskolas skolnieka tālbraucēja kapteiņa Pētera Liniņa (1892–1979) māsas meitas Mudītes Subačas dāvinājums – vairākas vērtīgas fotogrāfijas par Liniņu jūrnieku gaitām. Nodoti glabāšanai nākošajām paaudzēm ir arī materiāli par mūsdienām, kuru vērtība gadu gaitā pieaugs, piemēram, Oļģerta Saksa pirms gada uzrakstītā grāmata “Kuģu teorija” ar autora dāvinājuma ierakstu muzejam. Tā ir pirmā jūrniecības mācību grāmata latviešu valodā pēc neatkarības atjaunošanas. No Lielbritānijas uz dzimteni rakstnieka Gunara Janovska sieva Sarmīte Janovska atveda vīra atmiņas par tēvu tālbraucēju kapteini Andreju Janovski. Kā dāvinājums muzejam atceļoja arī medaļa “Par drošsirdību un cilvēcību”. Ar to 1913. gada 9. oktobrī Lielbritānijas valdība apbalvoja tvaikoņa „Czar” stūrmani A. Janovski par angļu kuģa „Volturno” pasažieru glābšanu. Vēlāk sudraba medaļa vairākkārt izglābusi dzīvību pašam apbalvotajam. Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krātuvē goda vietu atradīs arī kabatas pulkstenis, kuru pirms 100 gadiem nēsājis Andrejs Janovskis. Rīgas ostas darbību raksturo pirkums – 50 slavenā Rīgas fotomākslinieka Leona Baloža darbi. 2003. gada ziemas navigācijā viņš vairākas nedēļas atradās uz kuģa, lai strādātu – iemūžinātu to, kā ledlauzis „Varma” īpaši aukstajā ziemā cīnās ar ledu. Darba rezultāts – ap 16 000 fotonegatīvu. Pussimts no tiem izgatavotu fotogrāfiju turpmāk piederēs muzejam.



Kuģu mehāniķis Jānis Liniņš (1870–1955), tālbraucēja kapteiņa Pētera Liniņa tēvs. Līdz šim J. Liniņa fotogrāfijas muzeja krājumā nebija.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005





Rīgas brīvostas ledlauzis „Varma” cīņā ar ledu 2003. gada ziemā.

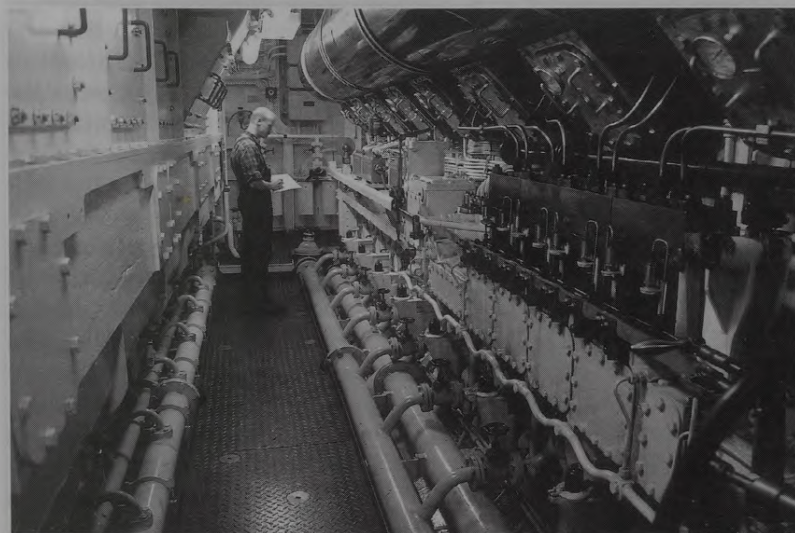
Dīvainas izjūtas pārņem, saņemot dāvinājumu muzejam par cilvēku, kuru Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas darbinieki daudzus gadus pazinusi, kurš ir bijis viens no mums – ar savu darbu, attieksmi, priekiem un bēdām. 2005. gadā apjomīgākais jaunieguvums ir Miķeļa Elsberga kolekcija. To bijušā Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētāja kundzes Dainas Šķieznas-Elsbergas uzdevumā uz Latvijas kuģniecības vēstures nodaļu atnesa tagadējais valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters. Tālbraucējs kapteinis Miķelis Elsbergs manā, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja darbinieces dzīvē ienāca 1993. gadā, kad Latvijas Jūrniecības savienības biedri kapteini ievēlēja par savu priekšsēdētāju. Viņš ieradās muzejā iepazīties ar darbiniekiem, kuri pēta jūrniecības vēsturi. Inteligenta, vienmēr korektais vīrs ar stalto stāju, kuram vēsture un mūsdienu norises kultūras dzīvē nebija otršķirīgas, no tā laika kļuva par savējo. Desmit gadu garumā daudzkārt nācies tikties, runāt par jūrniekiem un jūrniecību, kopā piedalīties kuģinieku un muzejnieku pasākumos. 1999. gadā, kad muzeja vēsturnieki sāka darbu pie enciklopēdijas “Latvijas jūrniecības vēsture 1950–2000”, ar galvenās redaktora tiesībām izvēlējos rakstīt Miķeļa kunga biogrāfiju, kaut arī zvejniecības tēmā man ir virspusējas zināšanas. Izrādījās, ka uzdevums nemaz nav tik vienkāršs, jo savu ļoti sarežģīto latviešu jūrnieka dzīvi M. Elsbergs nemaz nevēlējās publiskot, aprobežojās vien ar to, ka iedeva nesen rakstītu *Curriculum Vitae*, bet plašākai sarunai „nedevās rokās”. Toreiz enciklopēdijas autoriem ar daudziem cilvēkiem nācās runāt par viņu dzīves ceļiem. Grāmatā pārsvarā iekļuva „sausī” biogrāfijas fakti, bet no cilvēkiem gribējās uzzināt vairāk, uzzināt to, ko nevar izla-





Ledlauža „Varma” kapteinis Edgars Ūķis pie sava kuģa 2003. gada ziemā.

sīt nevienā grāmatā un atrast nevienā arhīvā – jūrnieku tautas cīņu par savu jūru, kuģiem, nacionālu jūrniecību, par kuģinieku sarežģītajiem likteņiem, kurus pārsvarā ietekmēja objektīvi, nevis subjektīvi apstākļi. Savu redzējumu par nori-



Ledlauža „Varma” galvenais dzinējs.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005

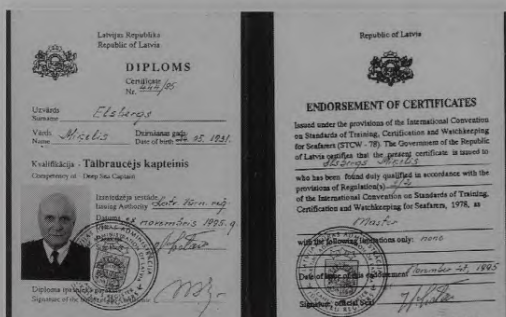




M. Elsbergam 1968. gadā izdotsis tālbraucēja kapteiņa diploms.



M. Elsbergs sveic kuģu vadītāju un zivsaimniecības darbinieku Miķeli Pessi 60 gadu jubilejā 1988. gadā.



M. Elsbergam 1995. gadā izdotsis tālbraucēja kapteiņa diploms.

sēm jūras transportā un zvejniecībā pauda ne tikai latvieši, bet arī Latvijā dzimuši vai valstī pēc 2. pasaules kara iebraukuši citu tautību tālbraucēji kapteiņi, kuģu mehāniķi un jūrniecības darbinieki.

Bija pagājuši gandrīz divi gadi, kopš bija lūgusi Miķeli Elsbergu piekrist garākaī sarunai, kad 2001. gada 31. janvārī Miķeļa kungs, jau būdams smagi slim, ieradās Latvijas kuģniecības vēstures nodaļā ar lēmumu, ka ir gatavs šādaī sarunai. Tā ilga gandrīz četras stundas un aptvēra vairāk nekā gadsimta pusi, kuru M. Elsbergs bija saistījis ar jūru, jūrniecību un jūrniekiem. Enciklopēdija saglabās tikai nelielu daļu no tālbraucēja kapteiņa dzīves, pārējais paliks pie rakstos un kartotēkās par kuģiniekiem, bet 2005. gadā muzejam uzdāvinātās fotogrāfijas, dokumenti un priekšmeti būs ne vien vērtīgi muzeja materiāli, bet arī papildinājums un ilustrācija latviešu jūrnieka mūžam.

Nākamais kapteinis piedzima 1931. gada 24. maijā Jēkabpils rajona Atašienē. 1946. gadā, 15 gadu vecumā viņš devās uz māju Kalpaka bulvārī, kur atra-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005





M. Elsbergs un Gunārs Šteinerts Latvijas Jūrnieceības savienības kopsapulcē Ziemeļblāzmā 1996. gadā

dās Rīgas jungu skola. Pēc diviem gadiem bija iegūts pirmais jūrnieka dokuments – kuģa mašīnista diploms. Tai pašā gadā izglītība tika turpināta Rīgas jūrskolā. 1949. gadā jūrskolnieks devās pirmajā īstajā jūras praksē uz Kaspijas jūru, kur strādāja par praktikantu uz pasažieru kuģa „Ernests Tēlmanis” (kuģis pēc 2. pasaules kara kā reparācija tika saņemts no Vācijas). Nākamie gadi bija ļoti nozīmīgi Miķeļa Elsberga personīgajā dzīvē. 1951. gadā pēc rokas savainojuma nācās meklēt mediķu palīdzību, un tur jūrskolnieks satika medmāsiņu Dainu, ar kuru bija kopā turpmākos 50 gadus. Abi apprecējās 1952. gada februārī, un Rīgas jūrskolu 1952. gada septembrī Miķelis Elsbergs absolvēja jau kā ģimenes cilvēks. Skolas stūrmaņu nodaļas beigšanas diploms Nr. 094985 tagad mājvietu radīs Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja krātuvē. Tā nu notika, ka daudziem skolas puīšiem, lai jūrskolu pabeigtu, bija jāmācās par kara jūrniekiem, tāpēc diplomā specialitātes nosaukums ir virsnieks – stūrmanis. Jauno virsnieku nosūtīja darbā par torpēdkutera komandieri. Neizprotamu iemeslu dēļ (tai laikā gan šādas lietas nebija retums) komandieri apcietināja un ilgstoši pratināja valsts drošības komitejā (tautā sauktā par *čeku*). Viņš tika apsūdzēts par nodomu ar torpēdkuteri bēgt no „padomju dzimtenes”. Kaut arī apsūdzība bija bezjēdzīga un Miķeļa kungam pat sapņos nebija rādījies pamest Latviju un ģimeni, viņam varēja piespriest arī nāvessodu. Ļaunākais tomēr nenotika, un laikam pēc savas dzīves gan fiziski, gan morāli grūtākajiem astoņiem mēnešiem diplomētais jūrnieks 1954. gada 1. decembrī varēja atgriezties mājās. Jūrskolā iegūtā profesija, protams, vairs nebija vajadzīga, jo kurš gan ņems (uzdrošināsies ņemt) uz kuģa cilvēku ar *tādu* biogrā-

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005





M. Elsbergs Jūras svētkos Rīgā 1996. gadā.

fiju. Darbs tomēr atradās, un Miķelis Elsbergs sāka strādāt Rīgas Juvelieru fabrikā par juveliera mācekli un trīs mēnešus vēlāk ieguva trešās kategorijas juveliera kvalifikāciju. No diviem šai fabrikā aizvadītajiem gadiem visilgāk nācies strādāt ar zeltu – izgatavot laulības gredzenus. No 1956. gada M. Elsbergs atkal bija saistīts ar jūru. Strādāt uz kuģa un doties uz citām zemēm gan nevarēja, bet apmācīt nākošos kuģotājus viņam atļāva. Par pasniedzēju Miķeļa kungs nostrādāja piecus gadus, sāka kā laborants Rīgas jūrskolā, turpināja kā lektors, lasot mācību kursus par elektronavigācijas aparāturu, un pabeidza kā Rīgas zvejniecības jūrskolas un Liepājas jūrskolas neklātienes nodaļas vadītājs. Un tālāk atkal jūra. 1963. gadā, 37 gadu vecumā, stūrmaņa diplomu beidzot varēja likt lietā, un M. Elsbergs devās zvejā uz zvejnieku kolhoza “1. maijs” tālējūras zvejas kuģiem kapteiņa trešā un otrā palīga amatā. 1965. gadā viņš pārgāja darbā uz Rīgas refrīžeratoru flotes bāzi un gāja jūrā uz zvejas peldošajām bāzēm par kapteiņa vecāko palīgu. Trīs gadu laikā bija izpildīti visi noteikumi, lai iegūtu augstāko jūrnieka dokumentu. 1968. gada 3. jūnijā M. Elsbergam izdots tālbraucēja kapteiņa diploms Nr. 004270 un krūšu nozīme tagad ir Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja īpašums. Diplomu izdevis toreizējais Rīgas jūras zvejas ostas kapteinis Rūdolfs Kunstbergs. Miķelis Elsbergs bija viens no nedaudzajiem kapteiņiem, kurš ieguva diplomu, nebūdamis komunistiskās partijas biedrs. Tālāk sekoja darbs gan krastā par vecāko jūras inspektoru Zivsaimniecības ministrijā un kuģošanas un flotes tehniskās eksploatācijas nodaļas vadītāju, gan jūrā par zvejas kuģu ekspedīcijas vadītāju. Kā daudzi





M. Elsbergs Latvijas Jūrniecības savienības valdes sēdē 1996. gadā. Pa kreisi Vilnis Keris, hidrotehniķis un jūrniecības darbinieks.

pieredzējuši jūrnieki, viņš kuģus arī ievadīja un izvadīja no ostas, piecus gadus būdams Rīgas jūras zvejas ostas locīš, un tad no 1986. līdz 2000. gadam nākamais amats – Salacgrīvas ostas kapteinis.

Atmodas laiks bija Elsbergu ģimenes laiks, viņi ar sirdi un dvēseli bija šo notikumu dalībnieki. Dainas kundzi bieži varēja sastapt pie Brīvības pieminekļa, palīdzot gaumīgi rindot valsts brīvības simbolam tautas dāvātos ziedus, bet Miķeļa kungs visu savu pieredzi un spēkus ziedoja nacionālās jūrniecības atjaunošanai. Viņš bija viens no Latvijas Jūrniecības savienības izveidošanas iniciatoriem un 1989. gadā kļuva par šīs savienības pirmās valdes locekli un vēl pēc četriem gadiem – par valdes priekšsēdētāju (nomainīja šai amatā slavenu latviešu kapteini un jūrniecības darbinieku Gunāru Šteinertu). Par šo Latvijas valstij, jūrniecībai un Miķelim Elsbergam tik nozīmīgo posmu vēsta muzejam uzdāvinātās fotogrāfijas, kurās fiksētas Latvijas Jūrniecības valdes sēdes un kopsapulces, Jūras svētki, kuru organizēšanā aktīvi piedalījās Miķeļa kungs, un dažādi kuģinieku pasākumi, kuros viņš vienmēr bija gaidīts viesis. Muzejā ar vislielāko rūpību turpmāk tiks glabāti dokumenti, piemēram, Latvijas Jūrnieku reģistra 1993. gada 22. aprīlī M. Elsbergam izdotā Latvijas Republikas jūrnieka grāmatiņa un 1995. gada 27. novembrī izdotais tālbraucēja kapteiņa diploms, Latvijas Republikas pilsoņa pase, kā arī darba grāmatiņa, kurā pirmais ieraksts veikts 1954. gada 22. jūnijā, pēdējais – 1993. gada 30. septembrī, kad viņš sāka vadīt Latvijas Jūrniecības savienī-

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Pēc apbalvošanas ar Triju Zvaigžņu ordeni 2001. gada maijā. Trešajā rindā otrais no kreisās – M. Elsbergs, otrajā rindā septītā no kreisās – Klāra Radziņa, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja direktore.

bu. Bija arī citas biedrības, valdes, organizācijas, kuru darbā piedalījās kuģu vadītājs, piemēram, 1992. gadā viņš bija viens no Latvijas Jūrnieceības fonda dibinātājiem.

Viens no M. Elsbergs vaļaspriekiem bija filmēšana. Pateicoties viņam, muzejā saglabāsies enciklopēdijas "Latvijas jūrnieceības vēsture 1850 – 1950" ceļa sākuma svinību norise Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā 1998. gada aprīlī.

Muzejam uzdāvinātajā kolekcijā ir daudz apbalvojumu, piemēram, Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas atzinības raksts M. Elsbergam par lielo ieguldījumu jūrnieceības nozares attīstībā. Vairākas dāvanas – suvenīri par jūrnieceības tematiku, kuri Miķeļa kungam dāvināti 2001. gadā septiņdesmitajā dzimšanas dienā, tagad papildinās Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas jūrnieceības suvenīru kolekciju, kuras vecākie priekšmeti pirms gandrīz 150 gadiem ar buriniekiem atvesti no tālām zemēm. Tagad tiem pievienosies Latvijas Jūras administrācijas kapteinim dāvātais suvenīrs – jūrnieka figūra un Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas dāvātais kauss, uz kura reljefā attēloti četri burinieki.

Vairāki dokumenti, priekšmeti un apbalvojumi attiecas uz darbību zemessardzē, to skaitā arī Zemessardzes krūšu nozīme Nr. 157, ko 90. gados nēsāja M. Elsbergs, un vairāki Latvijas Republikas Zemessardzes štāba atzinības raksti un goda zīmes.



Pagājušā gadsimta 90. gados Latvijas jūrniekiem un jūrniecības iestādēm tika veidoti arī jauni formas tērpi. Daudziem Miķelis Elsbergs atmiņā palicis Latvijas Republikas tālbraucēja kapteiņa formas tērpā, ko viņš nēsāja ar cieņu un staltu jūrnieka stāju. Gaiši brūnā forma ar melnajiem uzplečiem, brokāta rombu un četrām brokāta svitrām (atjaunotās neatkarīgās valsts jūrnieku formas darinātas pēc tālbraucēja kapteiņa Eduarda Raita zīmējumiem) tagad mājvietu ir radusi muzeja krātuvēs.

Īpaši nozīmīgs jūrnieka Miķeļa Elsberga dzīvē bija 2001. gada maijs, kad Latvijas Valsts prezidente pasniedza viņam augstāko apbalvojumu – Triju Zvaigžņu ordeni (ordenis, tā miniatūrzīme un Triju Zvaigžņu ordeņa diploms Nr. 241 tagad ir papildinājuši muzeja vērtīgāko krājuma daļu). “Gods kalpot Latvijai!” bija M. Elsberga vārdi, saņemot apbalvojumu.

Pēdējo reizi ar Miķeli Elsbergu tikos 2002. gada vasarā Latvijas Onkoloģijas centrā. Dzīvei šai pasaulē bija palikuši vairs tikai daži mēneši, bet latviešu jūrnieks nebija salauzts – runājām par kopējiem paziņām kuģiniekiem, par gaidāmajiem notikumiem jūrniecībā, bet slimības nepieņemējām.

Domāju, ka Miķeļa kungs atbalstītu sava dzīves drauga Dainas izvēli – jūrniecības vēsturei tik nozīmīgās lietas nodot glabāt muzejā, lai arī pēc daudziem gadiem, kad jūrā ies kuģi, kurus vadīs Latvijas Jūras akadēmijas absolventi, un muzejā strādās nākamās paaudzes vēsturnieki, būtu saglabāta liecība par pēckara gadiem, okupētās Latvijas jūrnieku likteņiem un laiku, kad atdzima neatkarīga valsts.

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja darbinieki pateicas Dainai Šķieznei-Elsbergai un Antonam Vjateram par palīdzību mūsu valsts kuģniecības vēstures materiālu vākšanā un izpētē.■

Ilze Bernsone

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja kuģu modeļu un maketu kolekcija

Kuģniecības nozīme Latvijas vēsturē ir saglabājusies visos gadsimtos. Tā noiekusi Latvijas kuģniecības vēstures tematikas ienākšanu Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja darbā, tāpēc kuģu modeļu un maketu kolekcija ir viena no kolekcijām, ko glabā muzejs. Kolekcija ir neliela, bet nozīmīga daļa no kuģniecības vēstures krājuma.

Modelis ir eksponāta atdarinājums, saglabājot oriģināla konstrukciju, mērogu, faktūru. Makets no modeļa atšķiras ar mazāku precizitāti. Mākslinieciski varbūt izteiksmīgāks, tam pieļaujams lielāks nosacītības procents, objekta konstruktīvo uzbūves principu ievērošana nav obligāta. Kuģa modeļi kā priekšmetā un eksponātā ir ietverts liels informācijas daudzums. Tas stāsta par kuģu būves vēsturi, par tirdzniecības ceļiem un ekonomiskiem sakariem, par jūrasbraucējiem. Kuģa karogs norāda uz kuģa piederību kādai valstij un ziņo par pierakstīšanās ostu. Vēlāk karogi kļuva par tirdzniecības kuģu pazīšanās zīmēm.

Latvijas kuģniecības vēstures nodaļā līdz 2006. gadam ir uzkrāti 168 kolekcijas priekšmeti. Kolekciju pārstāv kuģu modeļi, kuģu pusmodeļi, kuģubūves darba modeļi un jūrnieku darinājumi. Tie ir kuģu modeļi pudelēs, kuģu modeļi panorāmas kastēs un kuģu modeļi suvenīri.

Gadsimtu gaitā, attīstoties tirdzniecībai, mainoties kravu pārvadājumu raksturam un daudzumam, mainījās kuģu tipi. Kolekcijā esošie kuģu modeļi atspoguļo kuģu klases pēc paredzētā darba uzdevuma, dzinēja veida un kuģa korpusa veida, sākot no vikingu laikiem līdz mūsdienām. Kuģu modeļi ir gan rūpnieciski izgatavoti, gan arī modeļu meistarū darīti. Kolekcijā ir arī peldošā doka, bākas un glābšanas stacijas maketi.

Kolekcijas komplektēšana un paplašināšana notiek atbilstoši Latvijas tirdzniecības flotes un ostu palīgflotes attīstībai. Modeļu kolekcija glabājas kuģniecības vēstures nodaļas fondu krātuvē. Daļa priekšmetu par jūras transporta vēsturi ir izstādīti Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja divās pastāvīgajās ekspozīcijas zālēs "Latvijas kuģniecības vēsture 10. gs. – 1940. gads" un "Latvijas jūras transporta flote 1940–1991". Kolekcija ir papildināta pirkumu un dāvinājuma ceļā.

Senākie kuģu modeļi kolekcijā ir no 19. gadsimta, un par to jāpateicas Rīgas vēstures un senatnes pētītāju biedrībai, kurai viens no darbības virzieniem bija kuģu modeļu kolekcionēšana un izstāžu organizēšana. Vācu muižnieku un mācītāju dibinātā biedrība pastāvēja no 1834. līdz 1939. gadam. Biedrības centrs atradās Rīgā. Līdz 1936. gadam tās pārziņā bija Doma muzejs – tagadējais Rīgas





Trīsmastu fregate "Der kühne Mann".

vēstures un kuģniecības muzejs. No Rīgas vēstures un senatnes pētītāju biedrības muzeja krājumā nonāca trīsmastu fregates modelis ar pilnkuģa takelāžu – "Der kühne Mann v: Lübeck 1728" (Lībekas dūšīgais vīrs). Fregate būvēta 1728. gadā Lībekā. Modeli izstādīja Rīgas kultūrvēsturiskā izstādē 1883. gadā Rīgas Doma muzejā. Izstādītājs bija Rīgas pilsētas gvarde. Pēc tam modeli, iekārtu griestos, varēja aplūkot Doma muzeja ekspozīcijā un kuģniecības vēstures izstādēs. Tagad muzeja apmeklētāji senatnīgo burinieka modeli var aplūkot Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijā.

1893. gadā Rīgas vēstures un senatnes pētītāju biedrība saņēma no Rīgas biržas komitejas kā dāvinājumu trīsmastu barkas "Golgatha" modeli. To apliecina Rīgas vēstures un senatnes pētītāju biedrības sēžu ziņojumi. Modeli 1893. gadā izgatavoja rēderis V. Radeckis. Kuģis būvēts 1864. gadā Rīgā un veicis transatlantijas braucienus.

Daži kuģu modeļi ir dāvinājumi no Rīgas rūpnieka, kolekcionāra un ilggadēja muzeja inspektora K.G. fon Zengbuša. Piemēram, tirdzniecības kuģa, trīsmastu burinieka holka modelis ar pakalvadņa stūri un skaistu priekšvadņa greznojumu, kas bija izplatīts tirdzniecības kuģis Ziemeļeiropā un Hanzas savienībā. Holks bija koges tipa kuģis, tikai lielāks un apbruņots ar 14 lielgabaliem, kas novietoti kuģa priekšgalā, pakalgalā un vidusdaļā. Uguni varēja raidīt uz visām pusēm. Līdz

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



ar tirdzniecības uzplaukumu palielinājās pirātu uzbrukumu draudi, tādēļ kuģus vajadzēja apbruņot. Arī Daugavas (Porečjes) 18. gadsimta strūgas modelis iegūts no muzeja inspektora K.G. fon Zengbuša 1895. gadā.

Daugavā pie piestātnes mūriem Rīgas osta varēja uzņemt strūgas un plotus. Strūgas bija satiksmes līdzeklis un preču piegādātājas pa Daugavu no 15. gadsimta. Tās viegli pārvarēja krāces, jo tām bija plakans dibens un stāvas malas. Ik gadus Rīgā pienāca 500 līdz 800 strūgu ar liniem, kaņepājiem, pelniem un citām kravām. Strūgas vadīja ar diviem airiem, tās apkalpoja 25 līdz 40 cilvēki. Tās būvēja iekraušanas vietās no egles koka, garums bija no 35 līdz 40 metriem. Strūgas izmantoja vienam braucienam, pēc tam pārdeva malkā. Strūgas modelis ir restaurēts un pašreiz skatāms muzeja izstādē "Doma muzejs Rīgā – templis zinātnei un mākslai".

Pēc 1901. gada Rīgas pilsētas jubilejai veltītās kuģniecības izstādes slēgšanas daļa eksponātu, tai skaitā kuģu modeļi, nonāca muzeja īpašumā. Tādā veidā kolekciju papildināja 18. gadsimta korvetes jeb krievu fregates "Themis" modelis. To izstādei dāvināja Melngalvju eltermanis Nikolajs Meltcers. Pašreiz modelis ir restaurēts un izstādīts Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja ekspozīcijā "Rīgas vēsture. 1860–1918. gads". Līdzīga vēsture ir arī holandiešu kufas "D'jonge Tjerdā" modelim. Šos nelielos kuģus, ko izmantoja piekrastes braucieniem, Holandē būvēja no 16. līdz 19. gadsimtam. Kuģa korpusam ir izliektas un noapaļotas formas.

Vairāk nekā simt gadu vecs ir karakuģa, trīsmastu fregates "Dat Rigsche Wapent" modelis. Kuģis būvēts 1743. gadā. Izstādes rīkotājiem modeli dāvināja Rīgas biržas komiteja. Ilgus gadus tas atradās K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. 1940. gadā Rīgas pilsētas vēsturiskā muzeja direktors R. Šņore lūdz jaunskolnieku vadību nodot modeli muzejam. Modelis ir grezns, ar iespaidīgu takelāžu un priekšvadņa rotājumu, kurā attēlota lauvas galva. Kuģa pakalgalā ir Hamburgas ģerbonis. Modeļa restaurācija ilga vairāk nekā divus gadus, šobrīd darbi ir gandrīz pabeigti. Restaurācijas gaitā atklājās, ka modelis ir vairākkārt labots un pārkrāsots. To parādīja atsegtie krāsu slāņi. Lai noteiktu fregates korpusa oriģinālo krāsu, tam veica krāsu ekspertīzi. Tagad modelis ir atguvis savu pirmatnējo izskatu. Izjaucot modeļa korpusu, tajā atrada ar izgatavotāja roku rakstītu zīmīti, kurā bija norādīts modeļa būves gads – 1894. Tas varētu palīdzēt noskaidrot modeļa autora vārdu un uzvārdu. Krāšņo 18. gadsimta kuģa modeli drīzumā varēs aplūkot muzeja ekspozīcijā.

Kolekcija tematiski un sistemātiski komplektēta no 1939. gada, kad nodibināja kuģniecības vēstures nodaļu. To sekmēja ievēriņas vērts notikums Latvijas jūrniecības sabiedrībā – 1939. gadā pirmoreiz Latvijas Republikas pastāvēšanas laikā tika rīkotas Jūras dienas. Tās norisinājās no 16. līdz 24. septembrim. Jūras dienās rīkoja kuģniecības izstādi Rīgā Kongresu namā un Pilsētas vēsturiskajā muzejā, lai iepazīstinātu sabiedrību ar kuģniecības lielo tautsaimniecisko nozīmi



un senatni. Pēc izstādes slēgšanas eksponātus par latviešu kuģniecības senvēsturi, hercoga Jēkaba laika kuģniecību un latviešu kuģniecību 19. gadsimta otrā pusē saņēma muzejs.

Kolekcija ievērojami papildinājās, kad muzejs pasūtīja tālbraucējam kapteinim Alfrēdam Berhardam izgatavot latviešu zemnieku būvēto kuģu – trīsmastu gafelšonera "Tehwija" (būvēts Kaltenē 1890. gadā), četrmastu barkentīnas "Andreas Weide" (Ainaži, 1891. gads) un trīsmastu barkentīnas "Rota" (ūdenī nolaista 1886. gadā) modeļus. Ar šiem kuģiem ir veikti tāli braucieni, šķērsoti okeāni un ekvators.

1910.–1911. gadā būvētā Rīgas jūrskolas mācību kuģa modelis muzejā nonāca 1969. gadā. Modeļa autors ir Reinholds Jansons. Trīs metrus garais modelis ir viens no apmeklētāju iecienītākajiem kuģniecības vēstures ekspozīcijas eksponātiem.

Aizvadītā gadsimta 70. un 80. gados kuģu modeļu kolekciju papildināja mācību kuģu "Kapella", "Kruzenšterns" un "Sedovs" modeļi.

Rīgas jūrskolas mācību kuģa barkentīnas "Kapella" modeli izgatavoja B. Čauss – Rīgas jūrskolas kuģu vadītāju nodaļas absolvents. Kuģis būvēts 1948. gadā Somijā. Savukārt pasaulē lielāko barku "Kruzenšterns" un "Sedovs" modeļus izgatavoja kuģu modelists I. Mi-



Trīsmastu gafelšoneris "Tehwija".



Rīgas jūrskolas mācību kuģis.



Burinieks "Revenge".

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Burinieks "Mercur".

luševs. Abi Vācijā būvētie kuģi līdz 1991. gadam bija iekļauti Baltijas mācību kuģu vienībā.

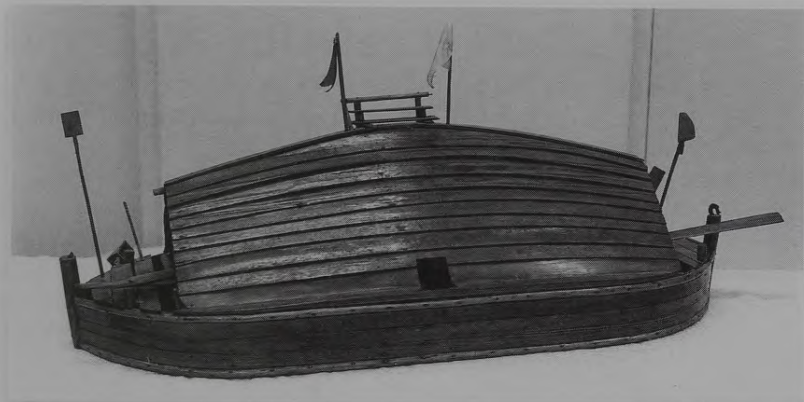
Pagājušā gadsimta sākumā burinieki zaudēja savu nozīmi kravu transportēšanā, tos nomainīja tvaikoņi un motorkuģi. Lielu kolekcijas daļu veido kravas tvaikoņu un motorkuģu modeļi, sākot ar milzu tvaikoņa "Great Eastern" un dāņu tvaikoņa "Heckschers" pusmodeļiem un beidzot ar daudziem 20. gadsimta motorkuģu modeļiem. Tie ir tankkuģi, gāzvedējkauģi, refrīžeratorkuģi un sauskraavas kuģi, kas veidoja Latvijas jūras transportfloti. Kuģu pamatdarbība bija dažādu kravu pārvadājumi.

Ir pagājuši piecpadsmit gadi kopš Latvijas valsts neatkarības atjaunošanas. Kolekcija ir ievērojami papildinājusies. Pārsvārā modeļi ir pirkti. Tie ir kuģu modeļi, kas stāsta par ģeogrāfisko atklājumu un koloniālo ekspansiju laikmetu. Karavelas "Santa Maria" modelis stāsta par K. Kolumba pirmo ekspedīciju uz Ameriku 1492. gadā. Modeļi izgatavoja Mārtiņš Maike no 1990. līdz 1992. gadam. Atzīmējot Kolumba ekspedīcijas 500. gadskārtu, to 1992. gadā izstādīja ASV vēstniecībā Rīgā.

1996. gadā Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā veidoja kinomākslinieka, kuģu modeļu meistara un gleznotāja V. Šildknehta personālizstādi "Jūras tēma V. Šildknehta dzīvē un darbā". Muzeja apmeklētāji varēja aplūkot meistara darinātos dažādu laikmetu burukuģus. Tie stāsta par pasaules kuģniecības vēsturi un Lielo ģeogrāfisko atklājumu laikmetu. Pēc izstādes slēgšanas kolekcijas krājumā nonāca burinieku "Mercur" un "Revenge" modeļi.

Ar burinieku "Mercur" holandiešu jūrasbraucējs un polārpētnieks Vilems Barrens sāka ekspedīciju Ziemeļu Ledus okeānā 16. gadsimta beigās. Galions "Revenge" būvēts 1577. gadā Anglijā. Kuģi komandēja jūrasbraucējs viceadmirālis Frensis Dreiks. Kuģis piedalījās jūras kaujā Lamanša šaurumā, iznīcinot spāņu Lie-





Strūgas modelis.

lo Armādu. Modeļu kolekciju papildināja arī mākslinieka darinātie kuģu modeļi miniatūrā, kas nostiprināti uz pamatnes un ievietoti stiklaplasta kupolā. Ģeogrāfiskās vides īpatnības noteica daudzām tautām nodarbošanos ar tirdzniecību un jūrniecību. Katrs modelis savā veidā atspoguļo pasaules kuģubūves vēsturi. Arābu un indiešu zemēs būvēja patamarus. Tie bija *dau* tipa buru kuģi. Bombejas dienvidos tos būvēja no Himalaju ciedras koka. Visiem *dau* tipa kuģiem bija līdzīga korpusa forma, masti un takelāža. Mazos un vidējos patamarus izmantoja piekrastes zvejā, bet lielos jūras tirdzniecībā. Tālus braucienus pa Ziemeļjūru un Baltijas jūru veica normāņu kuģi un vikingu buru un airu karakuģi drakarī. Līdz šim tāda veida burinieku modeļišu kolekcijā nebija.

Par pasaules kuģniecības vēsturi stāsta arī brigantīnas "Castell Friedrichsburg" modelis. Tā autors ir A. Šarga. Kuģis būvēts 1688. gadā Ķīlē. Lielāko reisu brigantīna veica 1692. gadā, sasniedzot Āfrikas krastus. 1694. gadā kuģis kļuva par upuri jūras laupītājiem.

Skaitliski neliela grupa ir kara un zvejas flotes kuģu modeļi. Tādi ir Latvijas Republikas kara flotes zemūdeņu "Ronis" un "Spīdola" modeļi. Īpaša vērtība ir mīnu licēja flagkuģa "Virsaitis" modelim – tas ir vienīgais kolekcijā, kas izgatavots no sudraba. Vairākkārt tas bija deponēts Latvijas Kara muzejam. Kopš 2002. gada modelis izstādīts Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Sudraba kabinetā līdzās pārējiem kolekcijas dārgmetāla izstrādājumiem.

Atsevišķi jānodala skaitliski nelielā kolekcija ar būvējamo burinieku korpusa pusmodeļiem jeb darba būves modeļiem. Tie ir darināti no koka būvējamo kuģu korpusa izmēru aprēķiniem. Kolekcijā ir vairāku zemnieku būvēto burinieku (trīsmastu šoneru "Capella", "Rudolf", "Titilbs" un citu) korpusa modeļi gareniskā griezumā. Īpaša vērtība ir burinieku pusmodeļiem, kurus darinājuši slavenie kuģubūves meistari Augusts Ferle un Mārtiņš Morgenšterns.





Skandināvu drakars un Bombejas patamars.

Skaitliski neliela kolekcijas daļa ir kuģu modeļi pudelēs un panorāmas kastēs. Pārsvarā tos ir darinājuši jūrnieki.

Kolekcijā ir dažādu kuģu modelistu darinājumi. Katram kuģa modelim tāpat kā kuģim ir savs liktenis. Daudzi no kolekcijas modeļiem ir rādīti muzeja izstādēs un to attēli publicēti izdevumos par kuģniecības vēsturi. Pašreiz muzejā ir apskatāma izstāde "Muzeja jaunieguvumi 1995–2005". Tajā skatāmi trīs modeļi – pēdējā 1470. gadā būvētā Hanzas koge, 19. gadsimtā Kurzemes un Vidzemes piekrastē būvēta laiva un loču kuģis. Daudzi kuģu modeļi izstādīti tematiskās muzeja fonda izstādēs. Tādas bija muzeja izstādes "No burinieka līdz motorkuģim", "Latvija – jūras republika" un "Rīgas osta – vārti uz pasauli".

Zinātniskās izpētes un apstrādes rezultātā kuģa modelis veidojas par priekšmetu ar kultūrvēsturisku nozīmi. Kolekcijas saglabāšanā un vēstures izpētē liela nozīme ir kuģu modeļu restaurācijai un fotofiksācijai. Kuģu modeļu restaurēšana ir darbietilpīga. Vairāk nekā desmit gadus muzejā ar to nodarbojas kuģu modeļu restaurators, kuģu modelists inženieris Mārtiņš Maike. Pateicoties viņam, atdzimuši jau vairāki desmiti kolekcijas modeļu.

Kolekciju plaši izmanto dažādu nozaru speciālisti. Tas joprojām ir lielisks interjera papildinājums muzejos, baznīcās, krodziņos, viesnīcās, kinofilmās, teātra izrādēs un reklāmās.■

I. Kārklīņa



Latvijas jūrnieku kongresi (1926., 1927. gads)

Bija beidzies 1. pasaules karš un proklamēta Latvijas Republika. Karš bija nesī lielus zaudējumus vietējai tirdzniecības flotei. 1914. gadā pie Latvijas ostām bija pierakstīti 59 tvaikoņi, 270 burinieki, 4 motorkuģi un motorburinieki (kopējā tonnāža 126 718 bruto reģistra tonnas). 1920. gadā Latvijas jūras tirdzniecības flotē bija tikai pieci tvaikoņi, 39 burinieki, viens motorburinieks (kopējā tonnāža 11 146 BRT) Daļa kuģu gāja bojā karadarbības rezultātā, daļu piesavinājās karojošās puses. Tos, kuri bija Vācijas ostās, 1914. gada augustā konfiscēja vietējās varas iestādes, un turpmāk šie kuģi brauca zem šīs valsts karoga. Daļu latviešu kuģu rekvizēja Krievijas valdība. Karam beidzoties, latviešu jūrnieki pielika visas pūles, lai atjaunotu kuģniecību. 1921. gadā no Krievijas reevakuēja astoņus tvaikoņus, divus bagarus, 12 velkoņus, trīs upes ledlaužus, piecus buriniekus un citus peldošus līdzekļus. Rēderi no 1923. gada sāka pirkt lietotus kuģus ārzemēs. 1926. gada 1. janvārī Latvijas tirdzniecības flotē bija 54 tvaikoņi, 54 burinieki, 9 motorburinieki (kopējā tonnāža 66 642 BRT). Bija sasniegti 45,5% no pirmskara tonnāžas.

Kuģniecības attīstība radīja dažādas problēmas, kuru risināšanai jūrniecības pārstāvji nolēma sasaukt jūrnieku kongresu. Tā sasaukšanu uzticēja Rīgas Latviešu biedrības K. Valdemāra jūrniecības un zvejniecības nodaļai, kura 1925. gadā bija atsākusi darboties. Sākumā bija doma sasaukt vienu kopēju kongresu kopā ar zvejniekiem, taču pēdējie bija noraidoši, jo viņiem tāds jau esot otrs.

Pirmais Latvijas jūrnieku kongress sanāca 1926. gada 27. februārī. Tas notika Rīgas Latviešu biedrības namā un ilga divas dienas. Bija ieradušies 216 dalībnieki. Kongresu ievadīja K. Valdemāra jūrniecības un zvejniecības nodaļas priekšnieka J. Kreicberga uzruna. Kongresu telegrāfiski apsveica Valsts prezidents J. Čakste, Saeimas priekšsēdētājs P. Kalniņš, Ministru prezidents K. Ulmanis. Pēc apsveikumu nolasīšanas izstrādāja reglamentu. Balsstiesības bija tikai jūrniekiem. Visus jautājumus izšķīra ar balsu vairākumu atklātā balsošanā. Sākot kongresu, izskanēja priekšlikums visus jautājumus izskatīt trijās sekcijās (finanšu jautājumi; jūras tiesas un jūrnieku apdrošināšana; izglītība). Šo ierosinājumu noraidīja.

K. Meinerts, Jūrniecības departamenta pārstāvis, referēja par kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanu un jūras tiesu. No 1920. līdz 1925. gadam bojā bija gājuši 32 kuģi (lielāki par 20 BRT). No tiem tikai nedaudzī gadījumi bija izmeklēti. Latvijā joprojām spēkā bija Krievijas likumdošana. Tās 1901. gada Tirdzniecības likuma 619. pants nelaimes gadījumu izmeklēšanu uzdeva ostu priekšniekiem. Nebija izstrādāta instrukcija, kas reglamentētu izmeklēšanu. 1920. gadā Jūrniecības departaments vērsās Tieslietu ministrijā ar ierosinājumu nodibināt jūras tiesu. Ministrija to noraidīja, jo nelaimes gadījumu skaits esot mazs. 1926. gadā Jūrniecī-

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



bas departaments izstrādāja likumprojektu par jūras tiesu. Tajā ņēma vērā Rietumeiropas pieredzi. Projekts paredzēja izmeklēt visus nelaimes gadījumus ar Latvijas kuģiem jebkurā pasaules jūrā, bet ar ārzemju kuģiem Latvijas ūdeņos tikai tad, ja nelaimes cēlonis bijis ūdensceļa navigācijas zīmes. Nelaimes gadījumu iepriekšēju izmeklēšanu bija paredzēts veikt Jūrniecības departamenta Kuģniecības nodaļas pārstāvim. Tiesas sastāvā pārsvarā bija jābūt diplomātiem jūrniekiem.

Viens no jautājumiem, kas tika apspriests kongresa pirmajā dienā, bija jūrnieku apdrošināšana. Arī šajā jomā spēkā bija bijušās Krievijas likumi. Tie ļāva noskaidrot nelaimes gadījumā vainīgos, un tad cietušais varēja vērsties tiesā. Referents A. Malvess, Jūrniecības departamenta pārstāvis, pastāstīja, ka Tautas labklājības ministrija izstrādājusi ļoti plašu likumu par algotu darbinieku apdrošināšanu nelaimes un profesionālo slimību gadījumiem. Taču tā ieviešana dzīvē bija zem jautājuma zīmes, tāpēc A. Malvess ierosināja ieviest obligātu visu jūrnieku apdrošināšanu. Šim nolūkam bija nepieciešams radīt centralizētu jūrnieku apdrošināšanas iestādi.

Vislielākās debates kongresa pirmajā dienā izraisīja jautājums par skolas kuģi. Referents M. Grotiņš, V. Olava komercskolas skolotājs, savā ziņojumā norādīja uz tā nepieciešamību. Jūrskolu likumi prasīja noteiktu braukšanas laiku uz buriniekiem. Burinieku skaita samazināšanās Latvijas tirdzniecības flotē apgrūtināja šīs prasības izpildi. Atrisinājums varēja būt skolas kuģis. Diskusija par šo jautājumu jau četrus gadus notika avīzē "Latvijas Vēstnesis". Kongresa debatēs V. Mežaks ierosināja izmantot buriniekus, kuri guļ piesieti bez darba Latvijas ostās. E. Feldmanis, A. Janovskis, T. Šults uzskatīja, ka skolas kuģis nav vajadzīgs, jūrskolnieki nepieciešamo laiku varētu braukt par matrožiem uz tvaikoņiem. M. Sniķers ierosināja skolas kuģi nodarbināt kravu pārvadājumos, tā nopelnot nepieciešamos finanšu līdzekļus tā uzturēšanai. E. Kalniņš, Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas priekšnieks, pauda viedokli, ka skolas kuģis ir vajadzīgs. Tā nepieciešamība ar gadiem palielinājās, jo burinieku skaits samazinājās. Jūrniecības departaments atbalstīja ideju par skolas kuģi, bet trūka līdzekļu tās realizācijai.

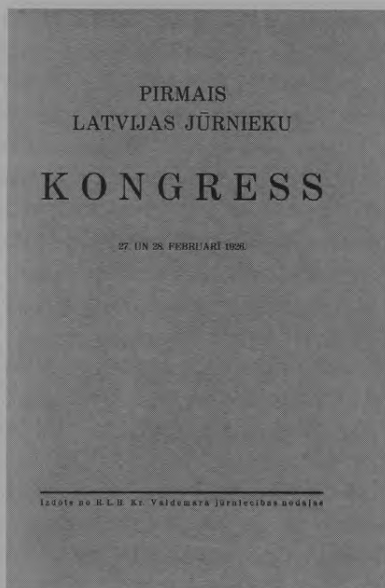
Kongresa otrajā dienā E. Kalniņš, jūrskolas priekšnieks, referēja par valsts kredītiem tirdzniecības flotes atjaunošanai. Tas bija arī kongresa galvenais jautājums. Karš bija iznīcinājis lielāko daļu flotes. Vairākums bojā gājušo kuģu nebija apdrošināti, un rēderi par tiem nesaņēma nekādu atlīdzību. Par iespēju pelnīt ar kravu pārvadājumiem starp Latvijas un ārzemju ostām liecināja tas, ka no Latvijas ostas apmeklējušo kuģu kopējās tonnāžas latviešu kuģi veidoja 21%. Kuģu īpašnieki cerēja uz valsts palīdzību. Sākot no 1919. gada, tika izsniegti valsts aizdevumi kuģu būvei un remontam, bet no 1923. gada valsts sāka izsniegt aizdevumus kuģu pirkšanai ārzemēs. Finanšu ministrijas Kredīta departaments no 1919. līdz 1925. gadam kuģniecībai no saimnieciskās dzīves atjaunošanas fonda bija izsniedzis Ls 1 620 337. Par aizdevumiem bija jāmaksā 7% gadā. Tos izsniedza pret nekustamo īpašumu un galvojumiem. Kuģu īpašniekus neapmierināja Kredīta depar-



tamenta komisijas sastāvs – no astoņiem komisijas locekļiem jūrniecību pārstāvēja tikai viens Jūrniecības departamenta pārstāvis. Komisija izsniedza aizdevumus tikai līdz Ls 10 000, lielākus kredītus vajadzēja apstiprināt Ministru kabinetam. Aizdevuma termiņš nepārsniedza piecus gadus. 1925. gada vasarā aizdevumu sistēma mainījās. Aizdevumi, kurus nodrošināja nekustamais īpašums, pārgāja Hipotēku bankas pārziņā. Daļu aizdevumu turpināja izsniegt Kredīta departaments. Jūrniecības pārstāvji uzskatīja, ka Latvijas kuģniecības tālāka attīstība iespējama, tikai sakārtojot kredītešanas sistēmu. Tika izvirzīti vairāki priekšlikumi tās uzlabošanai: 1) valsts aizdevumu piešķiršanas komisijā pusei locekļu jābūt jūrniecības pārstāvjiem; 2) valstij jāizveido speciāls kuģniecības aizdevumu fonds; 3) aizdevumi no šī fonda piešķirami ar atvieglotiem noteikumiem; 4) kuģu hipotēkas līdzvērtīgi nekustamajam īpašumam jāuzskata par nodrošinājumu aizdevumu saņemšanai; 5) tuvākajos gados jāizveido kuģu hipotēku banka.

Kongresā aplūkoja Jūrnieku nama jautājumu. Par to referēja K. Freidenfelds, Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas skolotājs. Rīgas biržas komitejas jūrnieku nams bija cietis kara laikā un līdz 1925. gadam netika atjaunots. No 1924. gada Latvijas ostās bija ieviests īpašs Jūrnieku nama nodoklis. Nodibinātā Jūrnieku nama padome ilgi meklēja piemērotas telpas, līdz beidzot noirēja telpas Rīgas biržas komitejas jūrnieku namā. Nākotnē Jūrnieku nama padome bija paredzējusi būvēt jaunu ēku Rīgas ostas Eksporta rajona tuvumā. Rīgas pilsētas valde šim priekšlikumam piekrita un bija gatava ierādīt zemi apbūvei. Līdzekļus celtniecībai Jūrnieku nama padome cerēja iegūt bezprocentu kredīta veidā (Ls 120 tūkst.) Kredītu departamentā, taču tam šajā jautājumā bija noraidoša attieksme.

Par glābšanas stacijām Latvijā referēja M. Sniķers, Latvijas glābšanas biedrības uz ūdeņiem sekretārs. Pirmās glābšanas stacijas Latvijas teritorijā bija izveidotas 19. gadsimta otrajā pusē. 1872. gada janvārī nodibināja Glābšanas biedrības uz ūdeņiem Vidzemes nodaļu, kas bija pirmā tāda veida biedrība Krievijā. Pirmās stacijas ierīkoja Mangaļsalā un Buļļos. Pirms 1. pasaules kara Latvijas teritorijā to skaits bija sasniedzis sešpadsmit. Kara laikā tās tika izpostītas, vienīgi Salacgrīvā



Pirmais Latvijas jūrnieku kongress (1926.g.) (kongresa referāti, debātes, rezolūcijas).

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



stacija bija darba kārtībā. 1923. gadā nodibināja Latvijas glābšanas biedrību uz ūdeņiem. Līdz kongresam Latvijā darbojās deviņas stacijas (Salacgrīva, Daugavgrīva, Kolkas rags, Oviži, Ventspils, Pāvilosta, Akmeņrags, Liepāja, Nīca).

Pirmais Latvijas jūrnieku kongress beidzās ar rezolūciju pieņemšanu un kongresa padomes izveidošanu. Kongress nolēma vērsties valdībā ar lūgumu neatliekami izstrādāt likumprojektu par jūrnieku apdrošināšanu slimībām un nelaimes gadījumiem un iesniegt to Saeimā steidzamības kārtā. Tika atbalstīta Latvijas jūras tiesas izveidošana pēc Jūrniecības departamenta izstrādātā likumprojekta. Kongress nolēma lūgt valdībai ilgtermiņa kredītu jūrnieku nama celtniecībai, pagaidām iztiekot ar esošajām telpām. Kuģniecības kreditēšanas sakarā kongress norādīja, ka “dzimtenes kuģniecība, ievērojot viņas lielo nozīmi tēvijas saimnieciskajā dzīvē, nākotnē no valsts pabalstāma daudz lielākā mērā, kā tas noticis līdz šim”. Šajā rezolūcijā atspoguļojās jau referātā izvirzītie priekšlikumi. Bija norādīts, ka Saeimai katru gadu jāatļauj kuģniecībai Ls 1 000 000 ilgtermiņa kredīts (ne dārgāks par 7%). Par šo naudu jānodibina speciāls kuģniecības aizdevumu fonds, kurā ieskaitāmi visi kuģu iegādei izsniegtie un izsniedzamie valsts aizdevumi, aizdevumu atmaksas un aizdevumu procenti. Kongress ievēlēja komisiju, kurai bija jāgādā par zaudējumu taisnīgu atlīdzināšanu karā cietušajiem kuģu īpašniekiem (tajā ievēlēja V. Zamuelu, J. Kreicbergu, T. Šultu). Viena no kongresa rezolūcijām aicināja pie Saeimas nodibināt jūrlietu komisiju. Skolas kuģa nepieciešamība tika noraidīta. Kongress vērsās Kultūras fondā ar lūgumu atbalstīt jūrniecības literatūras izdošanu.

Kongresa padomē, kuras uzdevums bija īstenot pieņemtās rezolūcijas, ievēlēja deviņus locekļus (J. Kreicbergu, D. Tomsonu, K. Blauu, K. Meinertu, A. Grasi, F. Žiglēvicu, J. Asari, A. Kiršfeldu, T. Šulcu). Kad J. Kreicbergs jautāja par instrukcijām, pēc kurām būtu jāstrādā, E. Feldmanis atbildēja: “Izpildīt pēc sirdsapziņas.” Padome pirmo reizi sanāca 1926. gada 10. aprīlī. Par priekšsēdētāju ievēlēja J. Kreicbergu. Priekšlikumi par kuģniecības kreditēšanu bija nosūtīti Kredīta departamentam. Finanšu ministrija informēja, ka kreditēšana turpmāk notiks caur Hipotēku banku un par aizdevumiem tā ņems 6,5% gadā. Ministrija piekrita Hipotēku bankas aizdevumu komisijas sastāvā iekļaut jūrniecības pārstāvjus. Tāpēc bija jāgroza bankas statūti. Finanšu ministrs lika 1924. februāra noteikumus par Igaunijas karaspēka nodarīto zaudējumu lietu caurskatīšanu papildināt ar kuģniecības zaudējumiem. 9. augustā kongresa padome protestēja pret tvaikoņa “Neubad” kapteiņa G. Lielkalna arestu sakarā ar kuģa bojāeju. 1926. gada 14. augustā padome apsprieda kuģu kreditēšanas jautājumu. Ministru kabinets Satversmes 81. panta kārtībā 14. septembrī izdeva papildinājumus Latvijas Hipotēku bankas statūtiem. Īstermiņa kredīts bija paredzēts līdz 12 mēnešiem, ilgtermiņa kredīts pret metāla kuģiem un nekustamo īpašumu bija noteikts līdz deviņiem gadiem, koka kuģiem – līdz četriem gadiem. Metāla kuģu vecums kredīta ņemšanas laikā nedrīkstēja pārsniegt 30 gadus, bet koka kuģu – astoņus gadus.

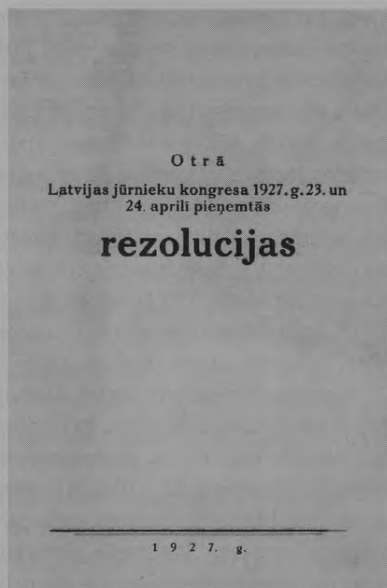


1926. gada augustā jūrniecības organizācijās satraukumu izraisīja Jūrniecības departamenta direktora maiņa – A. Lonfelda vietā sāka strādāt A. Ozols. Latvijas kuģu īpašnieku savienība, Latvijas jūrnieku arodbiedrība, Rīgas tālbraucēju kapteiņu biedrība, Jūrnieku savstarpējās palīdzības biedrība “Enkuris” pieprasīja sasaukt ārkārtas kongresu sakarā ar *nejūrnieka* iecelšanu par Jūrniecības departamenta direktoru. A. Ozols bija inženieris, beidzis Rīgas politehnisko institūtu. Pirmā pasaules kara laikā viņš bija virsnieks Krievijas Melnās jūras kara flotē, 1919. gadā vadīja tvaikoņa “Saratow” remontu Liepājas kara ostas darbnīcās, 1924. – 1925. gadā bija Jūrniecības departamenta pārstāvis pie ledlauža “Krišjānis Valdemārs” būves Skotijā, tātad jūrniecības lietas viņam nebija svešas. Kaut arī padome atbalstīja A. Graša kandidātūru, nolēma šo jautājumu apspriest otrajā kongresā.

1926. gada 20. novembrī finanšu ministrs apstiprināja instrukciju Latvijas Hipotēku bankai par valsts aizdevumiem kuģiem. Tajā pašā laikā Jūrniecības departaments pēc Norvēģijas likuma parauga izstrādāja likumprojektu par jūrnieku apdrošināšanu nelaimes gadījumiem uz kuģiem. Atsauksmes par to bija jāsniedz Tautas labklājības ministrijai un jūrnieku organizācijām. Pret likumprojektu kā nepiemērotu iebilda Latvijas jūrnieku un iekšējo ūdeņu braucēju savienība.

1927. gada sākumā otrā Latvijas jūrnieku kongresa sasaukšanai izveidoja biroju. To vadīja A. Malvess. Iepriekšējā kongresa padome bija noturējusi 12 sēdes. Šajā laikā bija atrisināti kuģu iegādes kredītēšanas jautājumi. 1926. gada rudenī nodibināja Kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas kolēģiju. Saeimas Tirdzniecības un rūpniecības komiteja nolēma to pārvērst par jūras tiesu. Jūrniecības departamentam bija jāizstrādā attiecīgs likumprojekts. Jauna jūrnieku nama celtniecībai bija savākti Ls 34 000. Rīgas pilsētas valde ēkai bija paredzējusi gruntsgabalu Mastu un Eksporta ielas stūrī. Par pārējiem jautājumiem kongresa padome ar attiecīgajām instancēm veda sarunas.

1927. gada 23. un 24. aprīlī Rīgas Latviešu biedrības namā sanāca otrais Latvijas jūrnieku kongress. Tajā piedalījās 302 dalībnieki. Nolasīja deviņus referātus. Kongresā apsprieda jautājumus par kara zaudējumu atlīdzināšanu kuģu īpašnie-



Otrā Latvijas jūrnieku kongresa (1927.g.) rezolūcijas.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



kiem, par jūrnieku apdrošināšanu nelaiemes gadījumiem uz kuģiem, par mehāniķu un radiotelegrāfistu sagatavošanu flotei, kapteiņa atbildību par kontrabandu, kuģniecības uzņēmumu aplūkšanu ar ienākumu nodokli u.c. Daļa no šiem jautājumiem bija apspriesti jau pirmajā kongresā. Jaunums bija kadru sagatavošana flotei. E. Ogrīņš, Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Mehānikas nodaļas vadītājs, informēja, ka uz kuģiem sāk trūkt trešo mehāniķu. Sagatavotais likumprojekts paredzēja par kuģu mehāniķiem atļaut strādāt Rīgas biržas komitejas mašīnistu kursu un mašīnistu skolas Kronštātē beidzējiem, nokārtojot attiecīgu eksāmenu. E. Puķītis piezīmēja, ka vajadzētu ņemt vērā šo mehāniķu dalību cīņā pret Bermontu. Citi kongresa dalībnieki atgādināja, ka latviešu jūrnieki, kas 1918. gadā dzīvoja Lielbritānijā, Latvijas legācijai ziedoja 4300 sterliņu mārciņu. Viņu runās bija zināms rūgtums par to, ka valsts tik maz atbalsta kuģniecību.

Kongresa rezolūcijas paredzēja Latvijas kuģniecības tālāku attīstību. Rezolūcijā par kredītēšanu bija teikts, ka jāpalielina aizdevumu lielums attiecībā pret bankas taksēto kuģa vērtību. Aizdevumu piešķiršanas komisiju Latvijas Hipotēku bankā ierosināja palielināt ar diviem jūrniecības pārstāvjiem. Kongress vērsās Saeimā ar lūgumu 1927./28. budžeta gadā paredzēt kuģniecības kredītiem ne mazāk kā vienu miljonu latu. Saglabājās pirmā kongresa rezolūcijas par jūrnieku apdrošināšanu nelaiemes gadījumiem uz kuģiem, par jūras tiesu un kuģu hipotēkām. Rezolūcijā par jūrnieku līdzdarbību kuģniecības likumdošanā tika norādīts, ka kongresa padomei jā rūpējas, lai valdība pieaicinātu jūrniecības pārstāvjus visās apspriedēs par kuģniecības jautājumiem. Tika pieņemtas rezolūcijas par kuģu mehāniķu, radiotelegrāfistu sagatavošanu. Kongress uzdeva kongresa padomei rezolūcijas "realizēt dzīvē".

Kaut arī bija paredzēts nākamo jūrnieku kongresu sasaukt pēc gada, tas bija pēdējais kongress Latvijas Republikā. Abiem kongresiem bija liela nozīme Latvijas kuģniecības attīstībā. Tika aktualizēta kuģniecības kredītēšana, jūrnieku apdrošināšana nelaiemes gadījumiem uz kuģiem, kuģniecības nelaiemes gadījumu izmeklēšana u.c. jautājumi. Daudzas kongresu rezolūcijas tika īstenotas un pieņemti attiecīgi likumi un noteikumi. 1926. gada 19. augustā pieņēma noteikumus par kuģniecības nelaiemes gadījumu izmeklēšanu. Jūrnieku apdrošināšana tika ietverta likumā par algotu darbinieku apdrošināšanu nelaiemes un arodu slimību gadījumiem, kuru Saeima pieņēma 1927. gada 1. jūnijā. Kuģu hipotēkas un jūras prasību likums, kuru pieņēma 1928. gada 4. jūnijā, sakārtoja kuģniecības kredītēšanu. Daļa jautājumu netika atrisināta. Kuģu īpašnieki nesaņēma nekādu kompensāciju par zaudējumiem karā. Neuzcēla jūrnieku namu. Tomēr galvenie jautājumi tika atrisināti. Turpināja strauji palielināties Latvijas jūras tirdzniecības flote. 1930. gadā pēc neto tonnāžas apjoma tika pārsniegts 1914. gada līmenis. Abiem Latvijas jūrnieku kongresiem bija vēsturiska nozīme Latvijas Republikas flotes attīstībā. ■

A. Miklāvs



Stāvot jūras krastā, māj bākas sveicienus...

Poētiski varētu teikt tā: ejot gar Baltijas jūras un Rīgas līča piekrasti, mēs sastopam jūras cilvēku draugus – bākas. Tās bija un ir katra jūrasbraucēja mājas zīme un drošības garants, apliecinājums tam, ka krasts un patvērums ir tepat blakām. Patlaban, mūsdienu tehnoloģiju laikmetā, kuģi apņikti ar modernām navigācijas iekārtām un bāku ugunis šad tad paliek nomaļus neievērotas. Kamēr jūras līčos un piekrastēs atradīsies šīs savdabīgās celtnes ar katrai raksturīgo dzīves stāstu, mums būs iespēja to uz klausīt un padārga ārzemju ceļojuma vietā apciemot tās tepat Latvijā.

Turpināsim savu ceļojumu Latvijas bāku vēstures lappusēs, ko iesākām “Latvijas Jūrniecības gadagrāmātā 2004”.

Ceļojumu sāksim no Lietuvas puses. Pirmā bāka, ko sastopam, ir Papes jeb Robežu bāka, jo tā 19. gs. atradās Krievijas un Prūsijas pierobežā. Tā bija kā drošs orientieris kuģu ceļā uz Liepājas ostu. Pirmās ziņas par ugunszīmi šajā vietā ir no 1887. gada, kad šeit cariskās Krievijas flotes virsnieki hidrogrāfi pacēla mastu ar petrolejas lukturi. Matroži, kas uzraudzīja šīs ugunszīmes darbību, dzīvoja blakus t.s. *kordona* mājā kopā ar robežsargiem. Laikā no 1889. līdz 1890. gadam te uzcēla koka piramīdveida torni, kas tika apšūts ar dēļiem. Tornis nokrāsoja dzeltenā krāsā, tā lukturī – zaļā. Līdz pat 1910. gadam gaismas avots bija vienkārša petrolejas lampa, tad tai pievienoja rotējošu lēcu sistēmu, kuru darbināja pulksteņa mehānisms. Sākoties 1. pasaules karam, gaismas elementu ar mehānismiem no bākas noņēma un aizveda uz Krieviju. Vācu okupācijas iestādes uzstādīja acetilēna gaismas aparātu ar nekustīgām lēcām, kur pārtrauktu gaismu ieguva, liesmu regulējot ar gāzes spiedienu darbināmu mehānismu. 20. gs. 40. gadu beigās to nomainīja ar elektrisko spuldzi nekustīgā, koncentriskā joslā lēcā. Par pašu bāku: 1910. gadā uzcēla dzelzs torni, kas saglabājies līdz pat šim laikam. Jaunā torņa celtniecība sākās ar tērauda sekciju uzstādīšanu. Tās vasarā atveda ar lihteri “Ladoga”. Sekcijas ar ploštiem nogādāja pludmalē. Rudenī pabeidza bākas sekciju montāžu. Papes bākas celtniecības darbus pārraudzīja Kolkas bākas celtniecības darbu vadītājs Krievijas kara flotes apakšpulķvedis de Beze. Jāpiezīmē, ka Papes bāka darbojās 1. un 2. pasaules kara laikā un netika cietusi.

Bākas kodols ir balts dzelzs cilindrs ar diametru 1,9 metri un dzelzs režģa balstiem ārpusē. Uz kolonnas atrodas balkons un bākas gaismas telpa. Papes bāka slejas 30 metru augstumā četrstūrains piramīdas veidolā. Šāda veida bākas pasaulē pirmo reizi projektēja zviedru inženieris Nils Gustavs fon Heidenstams 1857. gadā, un to konstrukcijas bija standartizētas. Papes bāka no visām Latvijas bākām atrodas vistuvāk jūrai un pašreiz ir ļoti apdraudēta – to saēd mitrais jūras

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



gaiss, bet galvenais – posta Baltijas jūras viļņi. Pirmo reizi tā remontēta jau 1901. gadā. 1938. gadā pabeidza lielo krasta izskalojumu nostiprināšanas darbus. Mūsu dienās, 1993. gadā, atsāka noskalotā krasta nostiprināšanu ap bāku, un no 2003. gada notiek pašas bākas rekonstrukcijas darbi.

Ar Papes bākas vārdu saistās daudzu pazīstamu jūrnieceības darbinieku vārdi. Viņu vidū jāmin tālbraucējs kapteinis Jānis Zemturis. Viņš bija bākas uzraugs vācu okupācijas laikā no 1942. līdz 1944. gadam, kā arī no 1951. līdz 1967. gadam. J. Zemturis nodzīvoja garu mūžu (1880–1967), jūrnieceības izglītību ieguva Liepājas jūrskolā, kuru pabeidza 1907. gadā. Jāatzīmē, ka viņam bija liela pieredze šajā darbā, strādājot par bāku uzraugu Kolkas (1937–1942) un Ventspils (1942) bākās. Vēl viena interesanta ziņa no šī pieredzes bagātā kapteiņa biogrāfijas: 1913. gadā, būdams tvaikoņa “Czar” 1. stūrmanis, viņš piedalījās Lielbritānijas tvaikoņa “Volturmo” apkalpes glābšanas darbos, par ko saņēma mūža pensiju no Lielbritānijas valdības.

Ierodoties Vēju pilsētā Liepājā, apmeklēsīm vienu no vecākajiem Liepājas ostas objektiem – Liepājas čuguna bāku. Tā celta 1868. gadā, un tās būvniecībā izmantots nogrimuša kuģa vraks, kurš sagriezts un pārkausēts. Darbus veica A. Meinharda rūpnīcas strādnieki. Liepājas bākas tornis sastāv no atsevišķiem segmentiem, kuri saskrūvēti kopā, un to biežums samazinās augšupejošā virzienā. Liepājas bāka cieta 1. pasaules kara apšaudēs, kad vācu kara flotes kreisera “Augsburg” raidītie seši šāviņi trāpīja tornim un viens to caururba. Tornis atjaunoja 1922. gadā. Liepājas bāka bija pirmā Latvijā, kur no 1915. gada signālu pārraidīšanai izmantoja elektrisko apgaismojumu. Tad vācu okupācijas karaspēka inženieri uz rotējoša galda uzstādīja nekustīgu 1000 W elektrisko spuldzi un gar galda malām divas starmetējas lēcas. Pēc 2. pasaules kara rotējošo galdu nomainīja ar nekustīgām koncentriskām lēcām, kuru fokusā regulāri iedegas kvēlspuldze. Lai nokļūtu bākas 33 metrus augstā torņa augšpusē, jāpārvar čuguna vītņu kāpnes ar 149 pakāpieniem.

Viens no slavenākajiem Liepājas bākas uzraugiem bija Jānis Adatiņš (1889.30.XII – 1970.19.VII). Viņa darbības diapazons jūrnieceībā bija plašs. Vispirms – jūrnieka gaitas. Tās sākās 1909. gadā. J. Adatiņš kļuva arī par tvaikoņa “Regent” otro stūrmani (1929–1930), gadu pabija Liepājas jūrskolas mācību velkoņa “Juris” kapteiņa amatā. Otrkārt – jūrskolotājs. Savas zināšanas viņš deva K. Valdemāra jūrskolas audzēkņiem, tajā laikā būdams arī mācību burinieka “Jūrnies” pirmais stūrmanis. 20. gadsimta trīsdesmitajos gados mācīti Liepājas zvejniecības skolas audzēkņi. Pēc 2. pasaules kara J. Adatiņš strādāja par toreizējās Latvijas PSR Zivirūpniecības ministrijas mācību kombināta filiāles Liepājā skolotāju. Tomēr visilgāk viņš bija Liepājas bākas uzraugs. Šajā amatā J. Adatiņš kalpoja no 1936. līdz 1951. gadam.

Tālāk, ejot ziemeļu virzienā gar Baltijas jūras Kurzemes piekrasti, ievēribas cienīga slejas Akmeņraga bāka. Jau nosaukums liecina, cik kuģošanai bīstams ir



šis jūras rajons, kur no piekrastes jūrā iestiepjas sēklis ap divu jūras jūdžu garumā. Vispirms 1879. gadā Krievijas kara flotes hidrogrāfi Akmeņragā pacēla mastu, kurā naktis tika iedegta petrolejas lampa. 1889. gadā mastu nomainīja ar sešstūru piramīdas veida koka torni, uz kura atradās būda. Pašu torni nokrāsoja baltā, bet būdu – sarkanā krāsā. Torņa augstums bija 28 metri. 1911. gadā uzcēla pamatīgāku 32 metrus augstu ķieģeļu torni. Tam nebija iekšējās kolonnas, bet gar bākas iekšējām sienām uz augšu veda vītņveida kāpnes. Par gaismas avotu kalpoja acetilēngāze. To divas reizes gadā balonos veda ar kuģi no Liepājas. Šīs bākas mūžs nebija ilgs. Pirmā pasaules kara sākumā, 1914. gada 18. augustā pulksten 5



Papes bāka ar saimniecības ēkām.
20. gs. 90. gadu sākums.

no rīta, vācu kreiseri "Augsburg" un "Magdeburg" sāka Akmeņraga bākas apšaudīti. Vācu kuģi atradās ap triju verstu attālumā. Pavisam uz bākas torni tika raidīti 46 šāviņi, no kuriem sprāga tikai desmit. Apšaudē cieta bākas torņa virsējās koka daļas, blakus esošās mājas un zirgu staļļa jumti. Atkārtotā apšaudē vācu mīnu kreiseris "Arkona" bāku sagrāva, pāri palika granīta pamati sešu metru augstumā. 1920. gadā vispirms uzcēla koka pagaidu torni, bet turpmākajiem celtniecības darbiem ķieģeļus ar jūras prāmjiem veda no Liepājas kara ostas. Bākas atjaunošanu veica sabiedrība "Rūpnieks". 1920. gadā celtniecības materiālu trūkuma dēļ paveica tikai bākas torņa postamenta labošanas darbus un torni uzcēla 19,5 metru augstumā. No 1921. gada bākas celtniecības darbus uzraudzīja V. Vahe, kurš pārpirka būvtiesības 1921. gada 3. jūnijā izsolē. Darbus vadīja Pēteris Bērziņš, pazīstams arī kā Liepājas ostas būvvaldes priekšnieks. Celtniecības darbus pabeidza 1921. gada augustā, bet sīkāki labiekārtošanas darbi tika veikti līdz pat 1924. gadam. Bākas celtnes būvniecības darbu kopējās izmaksas bija 12 718 latī. Nākamajā karā Akmeņraga bāka necieta, bet 1949. gadā veica torņa kapitālo

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005





Mērsaraga bāka. 20. gs. 90. gadu sākums.

remontu, jo sāka drupt ķieģeļi un tornī bija parādījušās vertikālas plaisas. 1957. gadā bāku apklāja ar dzelzsbetona apvalku, tās tornis kopā ar laternu bija 40 metrus augsts, bākas iekšpusē bija vitņveida kāpnes ar 126 pakāpieniem.

1922. gadā Akmeņraga bākā uzstādīja zviedru firmas "AGA" gaismas aparatūru ar acetilēna kvēlgaismu un ar trim rotējošām starmetēju lēcām. Pēc 2. pasaules kara bākā uzstādīja gaismas aparatūru ar elektrisko apgaismojumu. Ar Akmeņraga bāku saistās dažu pazīstamu jūrniecības darbinieku vārdi. Viens no tiem – tālbraucējs kapteinis un Liepājas jūrskolas absolvents Fricis Kiršteins

(1878.1.XI – 1939.25.XI), kam šī bija pēdējā darba vieta. Viņš bija bākas uzraugs no 1934. gada 1. novembra līdz pat savai pēdējai dzīves stundai. F. Kiršteins dienējis Krievijas kara flotē, piedalījies krievu – japāņu un 1. pasaules karā. Bijis arī burinieku "Paul", "Sweiks", "Warons" kapteinis. Desmit gadus, no 1924. līdz 1934. gadam, par bākas uzraugu strādāja Pēteris Irbītis (1857.10.IV – ?), Ainažu jūrskolas 1882. gada absolvents. P. Irbītis ir zināms kā polārās ekspedīcijas dalībnieks Ziemeļu Ledus okeānā.

Tālāk ceļojumā pa Latvijas bāku vēstures lappusēm pārcelsimies uz Rīgas līča Kurzemes piekrasti, kur apmēram vienu kilometru no Mērsraga zemesraga slejas Mērsraga bāka. Jūras rajons ap Mērsragu ir bīstams kuģošanai – te atrodas akmeņains sēklis. Jau 1873. gadā Rīgas biržas komiteja iesniedza lūgumrakstu Krievijas Jūras lietu ministrijas Hidrogrāfijas dienestam Pēterburgā par bākas celtniecības nepieciešamību Mērsragā. Bākas celtniecības izdevumus sedza Rīgas biržas komiteja. Bākas metāla tornis, optiskā sistēma un gaismas laterna tika izgatavo-



ti Francijā, firmā "Soter, Lemoniet & Co". Vispirms visu iepriekšminēto no Havras ostas nogādāja Tallinā, pēc tam Mērsragā. 1875. gadā notika bākas montāžas darbi, un uguns bākas laternā tika iedegta tā paša gada 28. oktobrī. Mērsraga bākas torni uzstādīja uz plākšņu fundamenta, kuram bija pāļu pamati. Sākotnēji tornis bija no sekcijām sastāvoša vertikāla cilindriska metāla caurule ar vītņu kāpnēm iekšpusē. Bākas augšpusē atradās dienesta telpa ar divkāršu koka apšuvumu, pašas bākas torņa augstums sasniedza 18,5 metrus. Par bākas uguni kalpoja petrolejas lampa. Mērsraga bāka bija viena no pirmajām cariskajā Krievijā, kur izmantoja šādu apgaismes veidu. 1898. gadā bākā iekārtoja telefona staciju, 20. gs. sākumā bāku pārbūvēja, blakus uzcēla palīgbūves – uzrauga māju, laivas šķūni, pirti, no akmeņiem būvētu pagrabu, petrolejas kambari.

1. pasaules kara laikā bākas tornis cieta apšaudē; tika saliekta bākas dzelzs konstrukcija, sabojātas vītņu kāpnes, stipri sašāva torņa ārējo apmetumu. Gaismas aparatūru aizveda uz Krieviju. Jau 1920. gadā sešus metrus augstā pagaidu koka tornī iededza acetilēngāzes uguni. Vēlāk, 1923. gadā, jau atjaunotajā Mērsraga bākā uzstādīja firmas "J. Pintsch" rotējošo gaismas aparātu ar acetilēngāzes kvēlgaismu. 1930. gadā defekta dēļ to nomainīja. Līdz pat 1940. gadam gāzi bākas vajadzībām balonos iepildīja Tallinā. Uguns avota augstums bija 21,3 metri.

1922. gada 19. jūnijā Jūrniecības departamenta komisija ar K. Purnu priekšgalā apskatīja bākas torņa bojājumus un nolēma veikt kapitālo remontu, iebetonējot vecās bākas cilindrisko dzelzs korpusu. Darbus paveica 1922. gadā, sāka 10. augustā un pabeidza 5. septembrī. Mērsraga bākas veidols saglabājies līdz mūsu dienām. Torņa augstums līdz galerijai ir 15,9 metri, kopā ar gaismas telpu – 19,1 metrs. Tornis ir ārēji nostiprināts ar astoņiem dzelzs kontrforsiem jeb ribām un horizontāliem savienojumiem starp tiem. Tam ir apaļa pamatne, augšpusē ir galerija ar metāla margām, ārsienas veido kniedētas metāla loksnes. Pats laternas jumts ir kupolveidīgs ar desmit šķautnēm. Jāpiezīmē, ka 1976. gadā bākā uzstādīja elektriskās gaismas aparatūru (500 W). Bākas uguns spīd 26,1 metru virs jūras līmeņa.

Pagaidām ar to savu ceļojumu bāku vēsturē beigsim, lai tiktos nākamreiz. ■

A. Cekuls

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Latvijas Tirdzniecības flote 2. pasaules kara sākumā (1939–1941)

Oktobrī ir divas savdabīgas jubilejas – pirms 65 gadiem 1940. gada 5. oktobrī Latvijas PSR Augstākās padomes prezidijs izdeva dekrētu par Latvijas jūras un upju kuģniecības uzņēmumu nacionalizāciju, bet 25. oktobrī Padomju Savienības (PSRS) Tautas komisāru padome pieņēma lēmumu par Latvijas valsts jūras kuģniecības organizēšanu. Tas bija noslēgums līdz ar Latvijas okupāciju 1940. gada jūnijā aizsāktajai flotes pārņemšanai Padomju Savienības rīcībā.

Maskavas emisāru izveidotās t.s. Tautas valdības darbība bija pakļauta Maskavas diktātam. Par vadošo spēku kļuva Latvijas komunistiskā partija, kas bija galvenā Saeimas vēlēšanu organizatore. Pārkāpjot Latvijas Satversmi, kas vēl jo-projām bija spēkā, tika ievēlēta Tautas saeima un mainīta valsts pārvaldes forma (pēc Satversmes to varēja tikai tautas nobalsošanā) – pasludināta padomju vara. Un, kad Latvijas padomju sociālistisko republiku (LPSR) 5. augustā uzņēma PSRS sastāvā, Latvija bija ne tikai okupēta, bet arī anektēta.

Jaunizveidotā Tautas saeima kā vienu no pirmajām pieņēma deklarāciju par nacionalizāciju. LPSR valdības 1940. gada 25. jūlija likums paredzēja nekavējotīši nacionalizēt rūpniecības uzņēmumus pēc klāt pieliktā saraksta. Saraksts tika publicēts divas dienas vēlāk (sastādīts pēc 1940. gada sākuma datiem) un ietvēra 804 uzņēmumus. Tas bija ievads tautas saimniecībai tik svarīgas nozares kā jūras transports nacionalizācijai. Nacionalizējamo uzņēmumu sarakstā iekļāva arī mašīnu fabriku un kuģu būvētavu „Tosmare” Liepājā, akciju sabiedrību „Vairogs” ar tās divām kuģu būvētavām Bolderājā un Vecmilgrāvī un Baltijas mašīnu fabriku „Ed. Cepps” Rīgā – Latvijas kuģu remonta bāzi. Likums neparedzēja kompensācijas bijušajiem īpašniekiem, bet gan sodus par pretdarbību. Mēs pieturēsimies pie pieņemtā apzīmējuma „nacionalizācija”, kaut gan Latvijā īsteno-tā īpašuma atsavināšana bez atlīdzības uzskatāma par konfiskāciju.

Latvijas jūras tirdzniecības kuģu sarakstā 1940. gada 1. janvārī bija 89 tvaikoņi (tai skaitā viens hidrogrāfijas, četri velkoņi un ledlauži, kā arī viens preču un tūristu kuģis), divi motorkuģi, pieci buru motorkuģi un septiņi burinieki, **kopā 103 kuģi** ar kopējo tilpību **201 063 BRT**. Pēc bruto tonnāžas uz tūkstoš iedzīvotājiem Latvija ar 98 BRT pārspēja tādas Eiropas valstis kā Polija – 3, PSRS – 8, Portugāle – 35, Spānija – 38, Vācija – 57, Francija – 70. Tas liecināja par kuģniecības tautsaimniecisko nozīmi Latvijas Republikā. Protams, tas bija daudz mazāk nekā pasaules ceturtās lielākās tirdzniecības flotes īpašnieci Nor-





Motorkuģis "Hercogs Jēkabs", modernākais kuģis Latvijas tirdzniecības flotē.

vēgijai (1640), vai Eiropas līderēm Lielbritānijai (375), Holandai (360), Dānijai (305), Zviedrijai (252), taču tālu neatpalika no kaimiņvalstīm Somijas un Igaunijas (abām 158). 1939. gada rudenī transporta līdzekļu vidējais vecums sasniedza 33,5 gadus. Šodien šķietami lielais kuģu vecums bija raksturīgs daudzām Baltijas jūras valstīm, piemēram, Vācijai 1938. gadā 37% tonnāžas Baltijas jūrā pārvadāja par 25 gadiem vecāki kuģi, bet Zviedrijai – 45%.

Latvijas kuģi galvenokārt bija *second-hand tonnage* – pirkti ārzemēs jau lietoti. 84 tvaikoņus darbināja virzuļmašīnas, vienu („Skrunda”) – tvaika turbīna, diviem kuģiem („Bru” un „Hercogs Jēkabs”) bija dīzeļdzinējs. Flotes lepnums bija Latvijas valsts pasūtītais un Glāzgovā (Lielbritānija) 1925. gadā uzbūvētais jūras ledlauzis „Krišjānis Valdemārs” (jūrnieku mīļi dēvēts par *Krišu*) un 1939. gada aprīlī par 52 500 angļu mārciņām (aptuveni 1 312 500 latu) līnijukuģniecībai transatlantiskos reisos pirktais, modernākais valsts motorkuģis „Hercogs Jēkabs” (būvēts 1926. gadā Zviedrijā, 4117 BRT). Tomēr pasaules vērtējumā mūsu jūras tirdzniecības flotē bija maz kvalitatīvas tonnāžas un daudz vecu preču tvaikoņu: pasaulē 24,4% tirdzniecības flotes kuģu tonnāžas veidoja motorkuģi (mums 2,3%) un bija 21% par 25 gadiem vecāku kuģu (mums 75%). Latvijā kuģniecība deva darbu apmēram 2500 aktīviem jūrniekiem un no 1926. līdz 1937. gadam ienesa apmēram 67,5 milj. latu valūtas skaidra atlikuma valsts maksājumu bilances aktivizēšanai. Flotes atjaunināšana un modernizācija kļuva par aktuālu problēmu konkurencē par kravu pārvadājumiem. To saprata arī valdība un, lai stimulētu jaunāku un modernāku kuģu iegādi un ekspluatāciju, 1939. gadā noteica atvieglojumus kuģniecības hipotekāro aizdevumu noteikumos un grozījumus nodokļu likumdošanā. Lai nodrošinātu Latvijas Republikas tirdzniecības

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



flotes kuģus ar kravām, 1939. gada 5. septembrī finanšu ministrs izdeva rīkojumu par nekavējošu pa jūru transportējamo importa un eksporta preču nofraktēšanas centrāles organizēšanu.

Vairums Latvijas tirdzniecības kuģu tika nodarbināti kļaiņkuģniecībā, pārsvarā preču pārvadājumos no un uz Latvijas ostām. Kuģus iesaistīja braucienos ne tikai Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā. 1939. gada augustā, kad žurnāls „Jūrnieks” pēdējoreiz publicēja ziņas par dzimtenes kuģu gaitām (no 1. septembra to aizliedza drošības apsvērumu dēļ), 16 tālējūras kuģi atradās ārpus minētā reģiona.

Turpinājumā izsekosim Latvijas tirdzniecības flotes kuģu likteņgaitām 2. pasaules kara gados, uzmanību akcentējot uz preču tvaikoņiem un motorkuģiem. 1939. gada 1. septembrī, kad izcēlās karš, Latvijas jūras tirdzniecības flotē bija 87 kuģi – 85 tvaikoņi un divi motorkuģi ar 201 550 BRT koptilpību.

Jau 2. pasaules kara sākumā tika ierobežota un apgrūtināta jūras kuģniecība. Kā Vācija, tā Francija un Anglija jau ar kara pirmajām dienām izsludināja noteikumus par kara kontrabandu un tiesībām konfiscēt kuģi ar kravu vai tikai kravu. 1939. gada 30. septembrī vācu kara flotes vadība pavēlēja aizturēt un novirzīt uz Vācijas ostām pārbaudei kuģus, kuru reiss veda ārpus Baltijas jūras. Pirmais Latvijas kuģis, kurš saskārās ar šo direktīvu, bija tvaikonis „Rauna”. Ceļā no Rīgas uz Antverpeni ar stutmalkas kravu 1939. gada 1. oktobrī to aizturēja un novirzīja uz Svinemindi. Pēc piecām dienām kuģim atļāva ceļu turpināt. Vācu jūras pārraudzībai Latvijas kuģi tika pakļauti pavisam 51 reizi. Aizturēšanas ilgums bija no vienas dienas līdz sešiem mēnešiem un divām dienām, pavisam kopā 1870 dienas. Vācu varas iestādes parasti kuģus atbrīvoja tikai tad, kad kuģa īpašnieks, kravas nosūtītājs un saņēmējs apliecināja, ka atsakās no kompensācijām par kuģa piespiedu brīvguļu un kravas piegādes novēlojumu. Lai panāktu kuģa iespējami ātrāku atbrīvošanu, nācās pieņemt vācu noteikumus, piemēram, konfiscēto tvaikoņa „Atis Kronvalds” kravu Vācijas iestādes novērtēja par 956 725 reihsmarkām, bet kompensēja tikai 350 000.

Ciņu pret kara kontrabandu izvērša arī Lielbritānija. Piemēram, 16. oktobrī angļu patruļkuģis aizturēja motorkuģi „Hercogs Jēkabs” un norīkoja doties uz tuvāko Lielbritānijas ostu. Pagāja 12 dienas, iekams angļu iestādes akceptēja Latvijas valdības garantijas par kuģa kravas izlietošanu Latvijā un kuģim atļāva turpināt ceļu. Atšķirībā no Vācijas Lielbritānijā pārbaude notika operatīvāk un nesāgādāja tik lielus zaudējumus kuģu īpašniekiem un kravu saņēmējiem.

Gadījās arī kuriozi. Tā 1939. gada 26. oktobrī, pārbaudot tvaikoni „Ogre”, vācu jūrnieki atrada sešus nelegālus līdzbraucējus. Tie izrādījās ebreju tautības Vācijas pavalstnieki (četri vīrieši un sieviete ar mazu bērnu). Viņu vārdi nebija meklējamo personu sarakstos, tādēļ viņus atstāja uz kuģa, kuram ļāva turpināt ceļu, jo dokumenti un krava atbilda prasībām. Nelegālie līdzbraucēji apgalvoja, ka viņi nevienu nepamanīti Rīgā uzlāvījušies uz kuģa un noslēpušies, kas gan maz ticams, ievērojot tvaikoņa nelielos izmērus (garums 40, platums 8 m).





„Everene”, pirmais 2. pasaules kara upuris Latvijas tirdzniecības flotē.

Karojošo valstu centieni nepieļaut kravu piegādes pa jūras ceļu ienaidniekam izpaudās arvien stingrākos noteikumos. Par upuri karojošo valstu t.s. saimnieciskajam karam krita arī Latvijas tvaikonis „Aija”. Braucienā no Rīgas uz Stokholmu 1939. gada 13. decembrī to apturēja vācu kara flotes mīnu kuģis un novirzīja pārbaudei uz Svinamindi, tad uz Štetīni. Kravu atzina par atbilstošu dokumentiem un 16. janvārī kuģi atbrīvoja. Smago ledus apstākļu dēļ tvaikoņa izbraukšana aizkavējās un pa to laiku, pārbaudot kādu Zviedrijas tvaikoni, vācieši atrada apdrošināšanas sabiedrības „Latvijas Loids” vēstuli, no kuras izrietēja, it kā daļa „Aijas” kravas domāta tālākai eksportēšanai uz Angliju. Kuģi arestēja, un sākās jauna izmeklēšana. Vācu iestādes ignorēja Zviedrijas ģenerālkonsulāta Hamburgā apstiprinājumu, ka visa līnu krava paredzēta Zviedrijas iekšzemes patēriņam, un 1940. gada 24. jūlijā (194 dienas pēc kuģa aizturēšanas) tika nolemts tvaikoni „Aija” atsavināt, tā īpašniekiem kompensējot trešdaļu kuģa vērtības, un konfiscēt daļu kravas. Kuģa apkalpi nosūtīja uz Rīgu. 27. augustā „Aiju” pārdēvēja par „Ingeborg” un uz kuģa pacēla Vācijas karogu. Tā Latvijas flote kļuva par vienu kuģi nabagāka, bet kuģa īpašnieki kompensāciju tā arī nesaņēma.

Kuģošanu Baltijas un Ziemeļjūrā apgrūtināja mīnu lauki. To pārvarēšanai bija jāizmanto speciālie loču dienesti, kas radīja papildizdevumus. Sevišķi bīstamas bija *klejojošās* (no enkura norautās) un magnētiskās mīnas, kuras karojošās puses izmantoja pretinieka ostu un kuģu ceļu blokādei. No tām cieta arī neitrālo valstu kuģi. Baltijas jūras šaurumi pārvērtās par kuģošanai īpaši bīstamiem ra-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005





Zemūdenes „U-9” komandieris, Rīgā dzimušais vācietis N. Liths.

joniem, un kuģi, t. sk. Latvijas, izklūt no Baltijas jūras varēja tikai pa Ķīles kanālu, kur tos pakļāva vācu iestāžu kontrolei. Vācija izvērta arī zemūdeņu karu Atlantijas okeānā. Tādējādi blokāde neaprobežojās tikai ar karojošo valstu ostām un kuģu ceļiem, bet kuģus vācu zemūdenes gremdēja pat pie Amerikas krastiem.

Kara sākums Latvijas kuģiem bija labvēlīgs. Pirmais Latvijas tirdzniecības flotes tvaikonis „Everene” cieta laikā, kad neitrālās valstis bija jau zaudējušas vairāk nekā 300 000 BRT tirdzniecības kuģu tonnāžas (ap simt vidēji 3000 BRT tilpības kuģu). 1940. gada 25. janvārī Latvijas tvaikoņi „Everene” un „Dole” no Lielbritānijas ar akmeņogļu kravu devās uz Latviju. Tumsai iestājoties, parasti pastiprināti izgaismoja kuģa karogu un bortus ar

uzkrāsoto kuģa vārdu, piederības valsti un karogu (kopš 1939. gada septembra Latvijas kuģiem uz abiem kuģa sāniem bija jāuzkrāso kuģa vārds, valsts karogs un vārds *Latvija*. Burtu augstumam un karoga platumam bija jābūt ne mazākam par 1 m, bet novērošanai no gaisa uz kravlūkas brezenta – vismaz 4 m garumā). Kuģu kapteiņi nebija informēti, ka Vācijas zemūdeņu flote saņēmusi pavēli gremdēt visus kuģus, kas atrodas starp Anglijas piekrasti un mīnu laukiem, radot iespaidu, ka kuģi gājuši bojā pēc sadursmes ar klejojošām mīnām vai nejauši iemaldījušies mīnu laukā. Daļēji vāciešu aprēķins izdevās, jo, saņemot ziņu, ka pie Skotijas krastiem gājuši bojā neitrālo valstu kuģi, arī Latvijas „Everene” (piektais lielākais Latvijas tirdzniecības flotes kuģis – 4434 BRT), likās neiespējami, ka tik tuvu Lielbritānijas piekrastei varētu operēt vācu zemūdenes, nerespektējot valstu neitralitāti. Vācijas sūtniecība, sniedzot paskaidrojumu Latvijas Ārlietu ministrijai, apgalvoja, ka, pamatojoties uz īpaši ievāktām ziņām un spriežot pēc tvaikoņa „Everene” nogrimšanas vietas, ir izslēgta varbūtība, ka kuģi būtu nogremdējuši vācu zemūdene. Izglābušos jūrnieku liecības pierādīja, ka kuģis torpedēts. To apstiprināja arī Latvijas jūras tiesa. „Evereni” nogremdēja vācu zemūdene „U-19”, komandieris kapteinleitnants J. Šepke.

Ziemeļjūrā netālu no „Everenes” bojāejas vietas latviešu jūrnieki piedzīvoja arī pirmo aviācijas uzbrukumu. 29. janvārī vācu bumbvedējs uz tvaikoni „Tautmīla” nometa 12 bumbas, ignorējot skaidri saskatāmās neitrālās valsts Lat-





Tvaikonis "Tālvaldis", pirmais vācu aviācijas nogremdētais Latvijas kuģis.

vijas piederības zīmes. Astoni jūrnieki gāja bojā. Tomēr „Tautmīla” nenogrīma, kāds angļu kuģis tauvā to aizvilka uz tuvāko Lielbritānijas ostu. Aprīlī „Tautmīlu” pārvietoja uz Roterdamu remontam. Tomēr ne visiem kuģiem tā paveicās.

2. pasaules kara sākumā tvaikonis „Tālvaldis” bija Lielbritānijas kuģniecības sabiedrības laika nomā braucienos starp Londonu un Francijas, Spānijas un Portugāles ostām un brauca zem Latvijas brīvvalsts karoga. 1940. gada 9. jūlijā ceļā no Lisabonas uz Londonu tam uzbruka vācu lidmašīnas un ar tiešiem bumbu trāpījumiem nogremdēja pie Anglijas dienvidu krasta. Izglābās 13 apkalpes vīri, arī kapteinis.

Vēl pirms tam Latvija faktiski bija zaudējusi tvaikoni „Everards”, ko tikai 1940. gada vidū svītvoja no reģistra. 1938. gada 19. novembrī Gibraltāra šaurumā kuģi aizturēja Spānijas nacionālistu patruļkuģis un kopā ar kravu konfiscēja, bet apkalpi apcietināja. Par „Castillo Fuensaldana” pārdēvētais kuģis jau no 1939. gada janvāra brauca zem Spānijas karoga. Apkalpi atbrīvoja 12. janvārī, un jūrnieki caur Parīzi atgriezās Rīgā.

Vācijas piekrastē, kur bākas kara laikā bija izdzēstas, tvaikonis „Jaunjelgava” naktī no 19. uz 20. aprīli tumsā un biežā miglā pamanīja pretimbraucošu kuģi. Abi kapteiņi deva rīkojumu mainīt kursu, bet „Jaunjelgavai” pārtrūka stūres ķēde, kuģis zaudēja manevrēšanas spēju un otrs tvaikonis iedrāzās tam sānos. Pēc sadursmes ar divreiz lielāko tvaikoni „Jaunjelgava” nogrīma. Kuģa ļaudis – 14 vīrus un divas sievietes – nogādāja Varnemindē, no kurienes viņi devās uz Rīgu.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



Nelielo, galvenokārt piekrastes braucienos izmantoto tvaikoni „Vulcan” vētras laikā izmeta krastā Vitrupes tuvumā, turpmāk braucienos tas vairs nebija izmantojams.

Daļai zem Latvijas karoga braucošu kuģu īpašnieki nebija Latvijas pavalstnieki. Sākoties karam, viņi sajuta apdraudējumu savam īpašumam. Tvaikoņa „Vizma”, kurš no 1940. gada marta atradās brīvguļā Dānijā, lielākais akcionārs bija Dānijas pilsonis. 1940. gada augustā „Vizmu” pārlīka zem jau tolaik Vācijas okupētās Dānijas karoga. Citu ceļu izvēlējās tvaikoņa „Lettonia” īpašnieks Londonā – viņš kuģi pārdeva uz Grieķiju. Drīz kuģi pārdeva uz Šveici un ar vārdu „Cailanda” tas kļuva par pirmo jūras kuģi Šveices kuģu reģistrā.

1939. gada nogalē uz Vāciju repatriējās vācu rēderis Maksis Faulbaums ar ģimeni. Vācbaltu izceļošanu reglamentējošie līgumi paredzēja saglabāt aizbraucēju īpašuma tiesības, tāpēc rēderi pieprasīja izslēgt no Latvijas kuģu reģistra sešus viņu tvaikoņus, bet rēderejas darbību pārcēla uz Vāciju. Lai izvairītos no nejausībām (piemēram, briti varētu konfiscēt Vācijas pilsonim piederošu kuģi ar neitrālās Latvijas karogu), rēderi lūdza Vācijas iestādes neatbrīvojot pārbaudei aizturētos divus viņu kuģus („Iris Faulbaums” un „Latvis”), kā arī nenorīkoja braucienos Bergenā atrodošos tvaikoņus („Paula Faulbaums” un „Rofls Faulbaums”). Apgrūtināts ar kredītsaistībām, Rīgu nevarēja atstāt „Jānis Faulbaums”, tomēr parādi tika nokārtoti un izsolei jau izsludinātais kuģis izbrauca uz Štetīnu. 1940. gada aprīlī, maijā visus Faulbaumu tvaikoņus pārlīka zem Vācijas karoga, un tie ar vācu tautības apkalpēm un mainītiem vārdiem strādāja Vācijas kara resora uzdevumā. Sestais šīs rēderejas kuģis „Sigurds Faulbaums” atradās brīvguļā Antverpenē. Kad neitrālajā Beļģijā iebruka vācu armija, valsts tvaikoni nekavējoties rekvizēja un ar cinka rūdas kravu nosūtīja uz Lielbritāniju. 1940. gada 23. maijā to torpedēja vācu zemūdene „U-9” (komandieris – 1913. gadā Rīgā dzimušais vācietis jūras virsleitnants N. Liths). Ar visu dārgo kravu kuģis nogrīma apmēram 45 jūras jūdzes no Lielbritānijas krastiem.

Īpaša situācija izveidojās, kad sākās jūras tirdzniecības flotes sagatavošana nacionalizācijai, jo atšķirībā no ostām kuģi bija kustībā, daži no tiem atradās reisos ārpus Baltijas jūras un *jaunajai varai* bija nesusniedzami. Devīni kuģi atradās Amerikas kontinenta ūdeņos („Abgara”, „Ciltvaira”, „Everagra”, „Everalda”, „Everasma”, „Everelza”, „Hercogs Jēkabs”, „Ķegums”, „Regent”) un seši („Elizabete”, „Everoja”, „Katvaldis”, „Miervaldis”, „Ramava”, „Tobago”) – Rietumeiropas ūdeņos, bet trīs tvaikoņi bija remontā: „Tautmīla” un „Valdona” – Roterdamā (Nīderlande), „Klints” – Lisabonā (Portugāle).

Šo kuģu kapteiņiem un īpašniekiem bija adresēts valdības 1940. gada 27. jūlija rīkojums. Tajā paustā valdības vēlme kontrolēt visus Latvijas tirdzniecības flotes kuģus un to gaitas nebūtu nekas īpašs, ja nesekotu klaji provāciskais aizliegums apmeklēt angļu un amerikāņu ostas un antidemokrātiskais piedraudē-





Tvaikonis "Jaunjelgava".

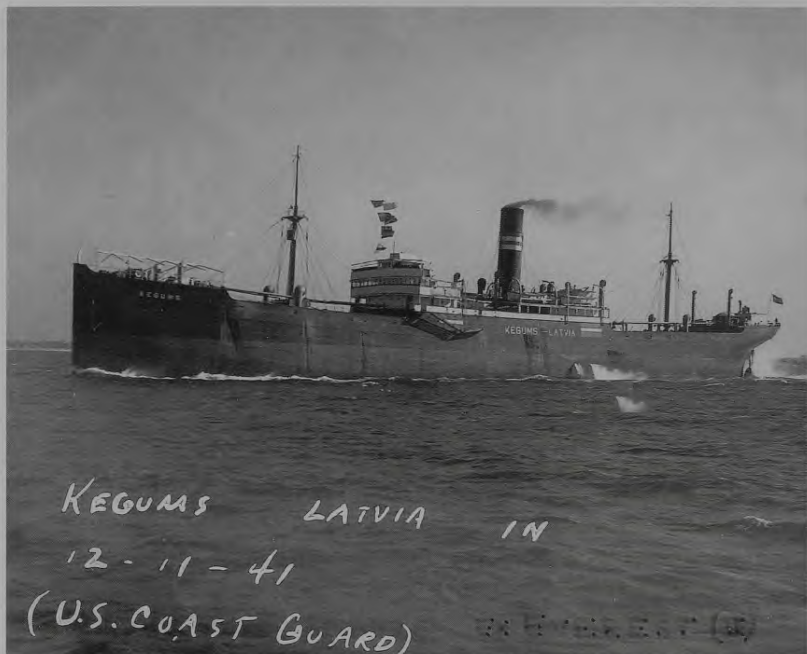
jums: „Kuģu kapteiņi, kuri pārkāps Latvijas valdības pavēli Latvijas kuģiem atgriezties dzimtenē, tiks uzlūkoti par tautas nodevējiem un pasludināti ārpus likuma. Kopā ar viņiem tiks sauktas pie atbildības arī viņu ģimenes un tuvākie radnieki.”

Sekoja Jūrniecības departamenta direktora rīkojums: kuģiem, kas atrodas Klusajā okeānā, jādodas uz Vladivostoku, bet Atlantijas okeānā – uz Murmansku. Rīkojumu izpildīja tikai motorkuģis „Hercogs Jēkabs”. Tam nepakļāvās Amerikas ūdeņos kuģojošie tvaikoņi „Abgara” (kapteinis N. Grīniņš), „Everagra” (kapteinis V. Balodis), „Everalda” (kapteinis J. Martinsons), „Everelza” (kapteinis V.T. Sole) un „Ķegums” (kapteinis J. Misons). Arī tvaikoņa „Everasma” kapteinis M. Pērkons nolēma paturēt kuģi rietumu puslodes ūdeņos, taču radās domstarpības ar apkalpi (nediplomētajiem jūrnikiem), kuri pieprasīja pildīt Latvijas PSR valdības rīkojumu. Kad kuģis iegāja Ņujorkas ostā, no tā noņēma 14 jūrniekus, kurus PSRS sūtniecība caur Sanfrancisko un Vladivostoku nosūtīja uz Rīgu.

Sarežģījumi radās arī uz tvaikoņiem „Ciltvaira” un „Regent”, kuru kapteiņi M. Osis un V. Bezmers nolēma pakļauties 27. jūlija rīkojumam. „Ciltvairas” internacionālās apkalpes latvieši gribēja atgriezties dzimtenē pie savām ģimenēm, bet cittautieši nevēlējās (varbūt baidījās) doties uz Murmansku. Savukārt „Regent” lielākā apkalpes daļa nostājās pret kapteiņa lēmumu. Iejaucoties Latvijas Republikas diplomātiskajiem pārstāvjiem un balstoties uz Latvijas Republikas un ASV konsulāro nolīgumu, ar ko Latvijas sūtniecībām un konsulātiem atzītas tiesības pārstāvēt prombūtnē esošu vai citādi rīcībā ierobežotu kuģīpašnieku intereses, tika pierādīts, ka kapteiņu rīcība vērsta uz kuģu nodošanu Padomju Savienībai. Abus kapteiņus noņēma no kuģa. Kopā ar viņiem tvaikoņus pameta tie jūr-

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Tvaikonis "Kegums".

nieki, kuri atbalstīja kapteiņa lēmumu. PSRS sūtniecība latviešu jūrniekus nogādāja uz dzimteni, taču M. Osis un V. Bezmers palika ASV.

Visi šie tvaikoņi zem Latvijas brīvvalsts karoga, saglabājot kuģa vārdu un daļēji latviešu komandu, turpināja kuģot Amerikas ūdeņos. Tos rīkoja īpašnieku pilnvarotas aģentūras. ASV kara laika kuģniecības pārvaldei pārņemot kuģus, ar īpašniekiem (to pilnvarotiem aģentiem) noslēdza speciālus līgumus, samaksu deponējot īpašnieku ASV banku kontos.

Vienīgi motorkuģis „Hercogs Jēkabs”, kuru 1940. gada 17. augustā arestēja Kaljao ostā, gandrīz pēc pusgada – 1941. gada 3. februārī – ar neatkarīgās Latvijas karogu mastā iebrauca Vladivostokā. Tās pašas dienas vakarā uz kuģa pacēla PSRS karogu, bet 9. februāra rītā, atstājot kuģi, latviešu jūrnieki redzēja, kā uz viņu pārvestā „Hercoga Jēkaba” borta krievu vīri krāso jaunu nosaukumu – „Sovetskaja Latvija”. 1941. gada 24. februārī 25 apkalpes locekļi pēc gada prombūtnes caur Maskavu ieradās Rīgā (neatgriezās pieci).

Traģisks bija tvaikoņa „Tobago” liktenis. Kapteinis A. Roze-Roziņš par Latvijas PSR valdības pavēli doties uz Murmansku uzzināja ceļā uz Reikjavīku (Islande). Saprotot, ka komandas attieksme pret šo pavēli var būt dažāda, kapteinis lūdza tālākā ceļā nodrošināt kuģi ar apsardzi. Pārbrauciena laikā uz Skotiju „To-





Tvaikonis "Everoja".

bago" apsargāja bruņots britu eskortkuģis. Biezā miglā kuģi viens otru pazaudēja, un 1940. gada 13. augustā „Tobago” uzskrēja uz akmeņaina sēkļa klintīm un nogrima. Uzlabojoties redzamībai, eskortkuģis apkalpi nogādāja tuvākajā Lielbritānijas ostā.

Latvijas valdības 27. jūlijā rīkojumu tvaikoņu „Everoja” un „Ramava” kapteiņi A. Kiršfelds un A.E. Kristlībs saņēma, atrazdamies ar kravu ceļā uz Dublinu. Abi kapteiņi to ignorēja un ievadīja kuģus Īrijas ostā. Pēc Latvijas aneksijas Padomju Savienības pārstāvniecība deklarēja kuģus par PSRS īpašumu. Pēc ilgstošas prāvošanās Īrijā šis valsts augstākā tiesa PSRS prasību noraidīja, norādot, ka privātu īpašnieku kuģi, kas atrodas ārzemju ostā, nacionalizācijai nav pakļaujami.

1940. gada 10. jūnijā tvaikoni „Elizabete” izkrāva Ruānas (Francija) ostā, kad pilsētai uzbruka vācu karaspēks. Kapteinis J. Millers pārtrauca darbus un bez loča palīdzības izvadīja kuģi jūrā. 21. jūnijā tvaikonis sasniedza Kārdifu. J. Millers, tāpat kā tvaikoņu „Katvaldis” un „Miervaldis” kapteiņi J. Lejniesks un F.L. Freienbergs, 27. jūlijā rīkojumam nepakļāvās. Pēc Latvijas inkorporācijas PSRS sastāvā šos kuģus rekvizēja Lielbritānijas valdība, pārlīka zem sava karoga un nodeva Lielbritānijas kara transporta ministrijai. Tā noslēdza speciālus līgumus ar īpašniekiem (to pilnvarotiem pārstāvjiem), nomas maksu deponējot īpašnieku Lielbritānijas banku kontos. Tvaikoņi, privātu angļu kompāniju apsaimniekot, zem Lielbritānijas karoga ar nemainītiem vārdiem, latviešu kapteiņiem un apkalpi veica piekrastes braucienus („Elizabete”, „Miervaldis”) un iesaistījās konvojētos braucienos starp Lielbritāniju un Kanādu („Katvaldis”).

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Grimstošais tvaikonis "Gaisma", 1941. gada 22. jūnijs.

ASV, Lielbritānijā un Īrijā atrodošies kuģi formāli tika ievesti nacionalizējamu kuģu sarakstā, tāpat kā tvaikoņi „Tautmīla” un „Valdona”, kas atradās Roterdamā (Nīderlande), sagatavoti remontam, un tvaikonis „Klints”, kas jau jūnijā bija iebraucis Lisabonas ostā salabot radušos sūci. Pēc Latvijas aneksijas PSRS uzņēmuma „EksportHleb” Holandes nodaļa panāca, ka 1940. gada augustā uz „Tautmīlas” un „Valdonas” pacēla sarkano karogu, ko pieļāva tolaik Padomju Savienībai draudzīgā Vācija. Domājams, saziņā ar kuģu rēderiem, lai novilcinātu tvaikoņu pāreju PSRS rīcībā, vairāki Nīderlandes uzņēmumi pieteica savas kredīttiesības un panāca kuģu arestu. Pretrunā ar starptautiskiem likumiem bija kuģa nacionalizācija un karoga nomaiņa, tam atrodoties ārpus piederības valsts ūdeņiem, un jo īpaši, ja tas apgrūtināts ar parādiem. Sarkanā karoga patvaļīgā pacelšana uz tvaikoņa „Klints” tika attiecīgi novērtēta – kuģa remontdarbus pārtrauca, to noenkuroja reidā, bet kapteini un apkalpi nosūtīja uz Latviju. Arī šie trīs kuģi 1940. gada nogalē netika nacionalizēti.

Pienāca 1940. gada oktobris, kad sākās kuģniecības uzņēmumu nacionalizācija. Nacionalizēto jūras transporta floti pārņēma PSRS Jūras flotes tautas komissariātam tieši pakļautā Latvijas valsts jūras kuģniecība (LVJK). Kopš 1940. gada janvāra kādreizējā Latvijas brīvvalsts tirdzniecības flote bija zaudējusi 15 kuģus (pieci gājuši bojā, viens pārdots un deviņi pārlikti zem citiem karogiem). Nacionalizācijas komitejai dažādu iemeslu dēļ nepieejami bija 17 kuģi. Tātad reāli nacionalizēt varēja tikai 54 no 1940. gada 1. janvāra tirdzniecības flotes preču un preču-pasažieru kuģu sarakstā uzskaitītajiem 86 kuģiem.



LVJK nodotie nacionalizētie Latvijas jūras tirdzniecības flotes preču transportkuģi

1 Amata	19 Everita	37 Kuldīga
2 Andrejs Kalniņš	20 Everolanda	38 Mols
3 Arethusa	21 Everonika	39 Neptuns – mazākais, 91 BRT
4 Arija	22 Evertons – jaunākais, būvēts 1919. g.	40 Ogre
5 Astra	23 Gaīda	41 Rasma
6 Atis Kronvalds	24 Gaisma	42 Rauna
7 Auseklis	25 Gauja	43 Rīga
8 Ausma (Rīga)	26 Gundega	44 Saule
9 Ausma (Ventspils)	27 Ilga	45 Sigulda
10 Bārta	28 Imanta	46 Skauts
11 Bārtava	29 Kaija	47 Skrunda
12 Biruta	30 Kalpaks	48 Spīdola
13 Bru – motorkuģis	31 Kandava	49 Sports
14 Daugava	32 Kangars	50 Turaīda
15 Dole	33 Kaupo	51 Velta
16 Dzintarkrasts – vecākais, būvēts 1870. g.	34 Konsuls P. Dan- nebergs	52 Venta
17 Everanna	35 Krimulda	53 Vienība
18 Everīga – lielākais, 4648 BRT	36 Krīvs	

Ar treknākiem burtiem izcelti kuģi, kuri pēc 2. pasaules kara atgriezās Latvijas valsts jūras kuģniecībā.

1940. – 1941. gadā Latvija bija pilnīgi zaudējusi jebkuras brīvas izvēles iespējas. Nevarēja būt nekādas runas par līgumattiecībām – pastāvēja tiešs Maskavas diktāts. Lēmumi tika pieņemti „centrā”, bet pēc tam paklausīgi apstiprināti, detalizēti un izpildīti republikā. Gadu desmitiem saglabājās pirmās okupācijas laikā iedibinātā kārtība. Latvija zaudēja savu floti, tiesības patstāvīgi izlemt jūras transporta vadības un izmantošanas jautājumus, mācības jūrskolā vairs nenotika latviski un uz kuģiem par darba valodu izmantoja krievu valodu. Vīzas tālbraucieniem izsniedza tikai jūrniekiem ar „tīru” biogrāfiju. Šādas politikas mērķis (un arī rezultāts) bija latviešu atstumšana no jūrniecības.

1941. gadā sākās par nelojāliem padomju varai atzīto latviešu tautības kuģu vadītāju nomaiņa ar uzticamiem no Krievijas „importētiem” kadriem. Joprojām



nav precīzi zināms, cik jūrnieku un ar kuģniecību saistītu cilvēku 1941. gadā un arī vēlāk tika sodīti kā „jaunās varas ienaidnieki”. Lai iznīdētu tautas atmiņas par nacionālo kuģniecību, tika paredzēts kāds *īpašs* pasākums – PSRS Tautas komisāru padomes 1941. gada 16. jūnija lēmums paredzēja mainīt vārdus 19 Latvijas valsts jūras kuģniecības kuģiem: tvaikonis „Arija” bija jāpārdēvē par „Krasnaja Zvezda”, „Everīga” – par „Maršal Timošenko”, „Everita” – par „Rabočaja Gvardija”, „Everolanda” – par „Teodors Nette”, „Konsuls P. Dannebergs” – par „Tovarišč” utt. To pārtrauca karadarbības sākums starp Padomju Savienību un Vāciju ar tās sabiedrotajiem.

1941. gada pirmajā pusē, kad Latvija bija inkorporēta Vācijai draudzīgās PSRS sastāvā, ne karadarbībā, ne nelaimes gadījumos vai avārijās necieta neviens bijušās neatkarīgās Latvijas kuģis.

1941. gada 22. jūnija rītausmā vācu karaspēks sāka sauszemes operācijas pret Padomju Savienību. Tai pašā laikā (ap četriem no rīta) četras vācu torpēdlaivas centās apturēt LVJK tvaikoni „Gaisma”, kura kapteinis N. Duve prasībai nepakļāvās. Ar divu torpēdu triecieniem kuģi nogremdēja. Komandai izdevās nolaist glābšanas laivu, kurā uzņēma arī nāvīgi ievainoto kapteini. Pēc 14 stundām dzīvi palikušie 23 vīri sasniedza 35 jūdzes attālo Kurzemes krastu Užavas bākas rajonā, kur apbedīja laivā mirušo N. Duvi. Kopā komanda bija zaudējusi septiņus cilvēkus. „Gaisma” bija pirmais šī militārā konflikta upuris jūrā, kam sekoja vēl daudzi. Tieši PSRS un Vācijas karadarbības pirmajos mēnešos kādreizējā Latvijas brīvvalsts jūras flote cieta vistraģiskākos zaudējumus – gāja bojā kuģi un cilvēki ..., bet tas jau ir cits stāsts.■

Juris Siks

Raksta informatīvais pamats ir kopš 1966. gada ārzemēs Latvijas jūrniecības vēstures arhīvā uzkrātie materiāli, kuri tagad glabājas Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. Konspektīvs to apkopojums atrodams H. fon Bassi un R. Šmelckopfa publikācijā „Latvija pie jūras. 1918 – 1940. Par kādas mazas Eiropas valsts kuģniecības vēsturi” (Heinz von Bassi, Reinhart Schmelzkopf. Lettland zur See. 1918 – 1940. Cuxhaven, 2005.).



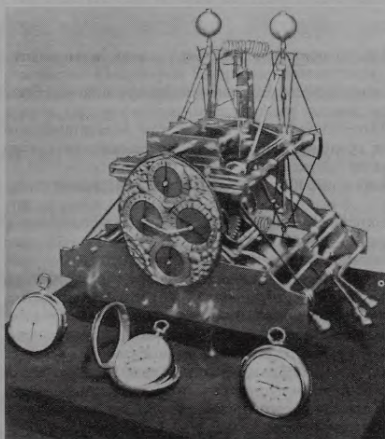
Jūras hronometri Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā

Uz kuģiem tiek un tika lietoti dažādi pulksteņi, sākot no elementārajiem – ekvatoriālaļājiem saules un smilšu pulksteņiem, līdz pat sarežģītiem mehānismiem, kādi sastopami mūsdienās. Tie var būt individuālai lietošanai piemēroti, piemēram, kabatas vai rokas pulksteņi, vai arī domāti visai komandai gan telpās borta laika noteikšanai, gan arī kā palīgi navigācijas jautājumu risināšanā.

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja krājumā atrodas dažādi ar kuģniecības tēmu saistīti pulksteņi, ieskaitot memoriālus, konkrētām personām vai kuģu apkalpēm piederējušus. Šajā rakstā runa būs par jūras jeb kuģu hronometriem, kas līdz nesenam laikam bija neatņemama kuģu navigācijas sastāvdaļa. Šie pulksteņi atšķirībā no lielākās daļas citu ir paredzēti lietošanai tieši uz kuģiem. Muzejā ir trīs šādi hronometri. Vienam no tiem nav kastes – koka ietvara, kas ir būtiska pulksteņa sastāvdaļa. Savukārt krājumā ir divas citu hronometru kastes bez mehānismiem. Tāpat muzeja krājumā ir t.s. novērošanas pulkstenis, kas tipoloģiski ir ļoti tuvs jūras hronometram un gan savā attīstībā, gan arī lietojumā ir cieši saistīts ar to. Visi šie muzeja krājumā esošie priekšmeti datējami ar 19. gadsimtu un 20. gadsimta sākumu.

Jūras jeb kuģu hronometri ir sarežģīti instrumenti, kuru radīšana ir saistīta ar navigācijas attīstību. To pamatuzdevums bija ar iespējami lielāku precizitāti jebkurā diennakts laikā, arī neabvēlīgos laika apstākļos, noteikt kuģa atrašanās vietas ģeogrāfiskā garuma koordinātes. Jūras hronometra pazīmes: augstas precizitātes pulksteņa mehānisms ar hronometra aizturi, norāde par pulksteņa gaitas ilgumu; ļoti efektīva temperatūras kompensācija; kardāna tipa pulksteņa stiprinājums koka kastē horizontālā novietojuma izlīdzināšanai.

Tā kā jūras hronometra galvenā sastāvdaļa ir ļoti precīzs pulksteņa me-



Dž. Harisona 1735. g. izgatavotais jūras hronometrs H 1 kopā ar H 4 (centrā), un L. Kendalla izgatavotajām kopijām K 1 (pa labi) un K 2 (pa kreisi) Anglijas Nacionālajā jūras muzejā.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





“Herri Moire” jūras hronometrs, 19. gs. sākums.

hānisms, tas tiek klasificēts kā pulkstenis. Pastāv nedaudz atšķirīgs jūras hronometru iedalījums kādā noteiktā grupā. Daži autori uzskata, ka jūras hronometri ir t.s. novērošanas pulksteņu veids, bet citi, ka tie ir atsevišķa, novērošanas pulksteņiem līdzvērtīga grupa – tāpat kā kabatas hronometri un uz rokas nēsājami hronometri.

Pastāv arī dažādas hronometra defi-

nīcijas. Angļu variantā vārds „hronometrs” tiek attiecināts uz visiem mērinstrumentiem, kuri kā tādi ir konstruēti un izgatavoti, arī uz jūras hronometriem. Tomēr sākotnēji – atbilstoši vārda burtiskajai nozīmei grieķu valodā (*chronos* – laiks; *metrein* – mērit) – par hronometriem sauca visus īpaši precīzus pulksteņus. Domājams, ka šādu nosaukumu pirmais kādā savā rakstā lietoja angļu pulksteņmeistars Džeremijss Takers (*Thaker*) 1714. gadā.

Savukārt pēc šveiciešu definīcijas par hronometriem sauc tikai tos pulksteņus, kas ir speciāli pārbaudīti un kuriem ir attiecīgs to apliecinošs sertifikāts. Šādas hronometru pārbaudes tika veiktas Šveicē, Francijā un Vācijā. Mūsdienās tādas vēl ir Šveicē.

Neaprustot visu jūras hronometru attīstības vēsturi, interesanti ir pakavēties tieši pie tās sākumiem, jo šis izgudrojums un tā ietekme pārsniedz pulksteņu tehnikas un navigācijas attīstības robežas. Jūras hronometrs tika izgudrots 18. gadsimtā, un tā izveidošana ietekmēja visu tālāko pulksteņu attīstību. Ceļš līdz šim izgudrojumam bija garš. Pulksteņu mehānismu attīstību būtiski ietekmēja lieli ģeogrāfiskie atklājumi. Palielinoties jūrasbraucienam un atklājumu skaitam, kā arī valstu savstarpējai konkurencei pasaules jūrās, arvien svarīgāk kļuva precīzi noteikt kuģu atrašanās vietu. Ar astronomijas zināšanu palīdzību bija iespējams aprēķināt ģeogrāfisko platumu, bet garuma aprēķināšanai, t.i., tā sasaistei ar garuma grādiem, vēl trūka instrumentu. Ar jūrnieku rīcībā esošajiem navigācijas instrumentiem gandrīz neklūdīgi varēja ceļot un precīzi fiksēt tikai noteiktus mēr-



ķus austrumu – rietumu virzienā. Zinātnieku vidū pastāvēja domu nesaskaņa par to, kā šī problēma būtu risināma. Vieni uzskatīja, ka to var atrisināt astronomija, bet citi – ka tas ir izdarāms, pilnveidojot laika aprēķināšanu – hronometriju. Nav īsti zināms, kurš bija pirmais, kas ieteica izmantot pulksteņa mehānismu grūti nosakāmā ģeogrāfiskā garuma aprēķināšanai, bet pirmās norādes uz to esot jau 16. gadsimta literatūrā.



A. Eriksona jūras hronometra mehānisms, 19. gs. beigas – 20. gs. sākums.

To, cik svarīgs ir precīzs pulksteņa laiks šādiem aprēķiniem, var ilustrēt šādi skaitļi: pie ekvatora četras minūtes nozīmē vienu garuma grādu jeb 200 km. Ja pulksteņa kļūda dienā ir 1 minūte, tas nozīmē, ka pie ekvatora navigācijas kļūda ir 50 km, bet pie 45. platuma grāda – 35 km.

16. gadsimta beigās Spānijas karalis noteica naudas balvu kā atlīdzību tam, kurš atrisinās šo jautājumu. 17. gadsimtā un 18. gadsimta sākumā atlīdzību izgudrotājiem izsludināja arī Nīderlande, Anglija un Francija. Tā, piemēram, Anglijas noteiktā balva bija 20 000 mārciņu par garuma grāda kļūdu, ceļojot no Anglijas uz Vestindiju (Ameriku). Kaut naudas balvas bija tiem laikiem iespaidīgas un ar šo jautājumu nodarbojās daudzi ievērojami Eiropas zinātnieki, līdz pat 18. gadsimta vidum lieli panākumi netika gūti.

Pirmais no izgudrotājiem, kas tika galā ar uzdevumu, t.i., izgatavoja iespējami precīzu pulksteni, bija anglis Džons Harisons (*Harrison*, 1693–1776). Laikā no 1735. līdz 1761. gadam viņš uzbūvēja četrus dažādus pulksteņus (*Timekeeper*), kas vēstures literatūrā ir ieguvuši apzīmējumus H 1, H 2, H 3 un H 4. Tikai ar pēdējo, ceturto piegājienu pulkšteņmeistars sasniedza vēlamo precizitāti. Pie tam meistaram pulksteņa iespējas speciālai komisijai bija jāpierāda atkārtoti. 1774. gadā Anglijas parlaments izmaksāja Dž. Harisonam pienākošos naudas summu. Tiek uzskatīts, ka, pateicoties šim izgudrojumam, Anglijai navigācijas jo-





A. Eriksona novērošanas pulkstenis – hronometrs, 19. gs. beigas – 20. gs. sākums.

mā attiecībā pret citām valstīm priekšrocība esot bijusi 150 gadus.

Jūras hronometrs laika gaitā tika uzlabots. Pētnieku domas dalās, vai jau Dž. Harisons lietoja kardāna tipa pulksteņa stiprinājumu, kas nosaukts tā izgudrotāja itāļa Džordano Kardano (*Cardano*, 1501–1576) vārdā. 19. gadsimtā, kad jūras hronometri ieguva savus optimālos apveidus un pilnveidots tika pārsvarā sarežģītais un precīzais pulksteņa mehānisms, ir šāds stiprinājums. Ar tā palīdzību hronometrs visu laiku paliek horizontālā stāvoklī, izlīdzinot kuģa svārstības.

Pēc Dž. Harisona jūras hronometrs tika pilnveidots 18. gadsimta otrajā pusē. Pamatidejas galvenie uzlabojumi tiek piedēvēti parizietim Pjēram Le Rojam (*le Roy*, 1717–1785), tomēr arī citi meistari ir piedalījušies tās tālākā izstrādē. Pēc Harisona nāves viņa H 4 pulksteņa kopiju izgatavoja pie viņa strādājušais Larkums Kendalls (*Kendall*, 1721–1795), un kopija tiek apzīmēta ar K 1. Kendalls izgatavoja arī K 2 un K 3 modeļus, tomēr tie bija vienkāršoti varianti. Dž. Harisona meistardarbi un to kopijas mūsdienās glabājas Anglijas Nacionālajā jūras muzejā netālu no Griničas.

Lai vienādotu un vienkāršotu laika skaitīšanu atklātā jūrā, 1844. gadā starptautisks kongress Vašingtonā par universālo laiku atzina Griničas nulles meridiāna laiku. Uz kuģiem lietotos hronometrus ilgus gadus ar universālo laiku varēja salīdzināt un vajadzības gadījumā precizēt tikai ostās. Bija vairāki veidi, kā kuģiem tika darīts zināms precīzs laiks. Tieši pulksten 12:00 ostā izšāva lielgabalu vai arī pūta miglas tauri. 19. gadsimtā lielajās ostās tika ieviestas t.s. laika bumbas: kādā no visas ostas labi redzamā vietā ierīkoja 8 līdz 10 m augstu mastu; tajā uzvilka lielu (1–1,5 m diametra) kārklu pinuma bumbu; precīzi 12:00 pēc vietējā laika bumba krita lejup; tas pats atkārtojās 12:00 pēc universālā jeb Griničas laika. Lielākajās pasaules ostās tādas esot bijušas līdz pat brīdim, kad pulksteņa laiku varēja sākt salīdzināt ar radioiekārtu palīdzību. Ir zināms, ka pagājušā gadsimta 20. gados Latvijā precīza laika stacija tika ierīko-



ta K. Valdemāra jūrskolā Rīgā. Tā atradās pretī ostai un precīzu laiku vēstīja ar gaismas signāliem. Iespējams, līdzīga stacija līdz Pirmajam pasaules karam bija arī Mangaļu jūrskolā. Lai arī kādas tehnikas tika lietotas, katrā ostā bija nepieciešams maksimāli precīzs pulkstenis, pēc kura tika noregulēti no ostas izejošo kuģu jūras hronometri.

Lai nodrošinātu iespējami precīzāku rezultātu, nosakot kuģa atrašanās vietu, bija nepieciešami vairāki pulksteņi. Jūras hronometri lielākoties atradās kapteiņa kajītē, bieži tie bija nostiprināti vai iemontēti. Lai „nogādātu” precīzu laiku no ostas pulksteņiem līdz tiem, kas atradās uz kuģa, paralēli jūras hronometriem tika izmantoti cita veida pulksteņi – jau pieminētie novērošanas pulksteņi, kuriem arī bija jābūt ļoti precīziem. Tomēr pietika, ka tie ir precīzi īsu laiku. Piemēram, tie nebija jānodrošina pret jūras svārstībām vai lielām temperatūras vai gaisa mitruma izmaiņām. Novērošanas pulksteņi attīstījās paralēli jūras hronometriem. Bieži vieni un tie paši meistari izgatavoja abu veidu pulksteņus.

Buru kuģiem, kuru ceļojumi bieži ilga trīs un vairāk mēnešus, bija vismaz trīs jūras hronometri. Vēlāk, atkarībā no kuģa lieluma, uz kuģa atradās vai nu divi jūras hronometri un viens novērošanas pulkstenis vai arī viens jūras hronometrs un viens novērošanas pulkstenis.

Sākotnēji novērošanas pulksteņi, tāpat kā jūras hronometri, bija aprīkoti ar hronometra aizturi, tomēr vēlākajiem variantiem tāda varēja nebūt. Tie tika izmantoti ne tikai kuģu navigācijā, bet lietoti arī uz sauszemes kā precīza laika nodrošinātāji, „uzturētāji”. Piemēram, tādus varēja izmantot pulksteņmeistaru darbnīcās vai veikalos, lai rādītu precīzu laiku.

Pēc Anglijas lielajiem sasniegumiem jūras hronometru izgatavošanā 18. gadsimtā nākamā gadsimta izskaņā un 20. gadsimta sākumā šajā jomā priekšplānā izvirzījās citas valstis, īpaši Šveice. 20. gadsimta otrajā pusē sāka izgatavot kvarca jūras hronometrus. Mūsdienās, kad precīzs laiks tiek saņemts ar radiosignālu



“Pames Gowland London” jūras hronometrs (19. gs. beigas – 20. gs. sākums) Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja ekspozīcijā.



un citu modernu tehnoloģiju palīdzību, jūras hronometri ir zaudējuši savu nozīmi.

Domājams, ka senākais no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja krājumā esošajiem jūras hronometriem ir izgatavots 19. gadsimta sākumā. Tā ciparnīcu rotā uzraksts *Henri Moire. N. 137*. Pulksteņa kastes vākā ir stikls, kas ļauj saskatīt iekšpusē esošo mehānismu un ciparnīcu, lieki neatverot kastes vāku. Papīra uzlīme uz koka kastes apliecina, ka juvelieris Jūliuss Goldšteins (*Goldstein*) 1826. gadā to ir novērtējis un noregulējis, kā arī, ka tas lietots uz kuģa "Macritor" [?]. Viena no tukšajām jūras hronometru kastēm tāpat nes vārdu *Henri Moire*.

Savukārt divi citi pulksteņi ir ar vārdiem *A. Ericsson St. Petersburg* uz ciparnīcas virsmas. Viens ir jūras hronometra mehānisms, kuram nav koka kastes, bet otrs – novērošanas pulkstenis, kas ir nekustīgi iestiprināts mazākā koka kastē. Augusts Eriksons bija Zviedrijā dzimis (1842) pulksteņmeistars, kas vēlāk strādāja Sanktpēterburgā. Viņa vecākais dēls Aleksandrs Valdemārs Eriksons (dzimis 1872) izgatavoja hronometrus. 1905. gadā Aleksandrs pārcēlās uz Zviedriju. Eriksonu darbi izcēlās ar kvalitatīvu izpildījumu, īpaši kabatas hronometri, kuros tika likti slavenu meistaru (pārsvarā Zviedrijā dzimušā londonieša Kullberga un šveicieša Nardina) pulksteņu mehānismi. Muzejā esošais jūras hronometra mehānisms un novērošanas pulkstenis, domājams, ir Aleksandra Eriksona darinājumi. Par to mehānismiem trūkst precīzākas informācijas, bet iespējams, ka hronometrs ir izgatavots pēc angļu patenta.

Vēl viens jūras hronometrs ir ievietots greznā, ar apkalumiem rotātā kastē, kam sānos ir mazi rokturiņi un vāka virspusē – stikls. Tā ciparnīcu rotā uzraksts *Pames Gowland. 52 London Wall. London 1307*. Hronometrs tika lietots uz kāda tvaikoņa 19. gadsimta beigās.

Visu pulksteņu kastes ir aizslēdzamas. Atslēgas mehānisms aizsargāja hronometrus no patvaņīgas pulksteņa sagrozīšanas. Tāpat visiem muzejā esošajiem hronometriem stundas ir atzīmētas ar melniem romiešu cipariem, bet papildu ciparnīcu iedaļas ir atzīmētas grafiski vai ar arābu cipariem.

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja jūras hronometru kolekcija nav liela, tomēr tā raksturo savu laiku, kā arī sasauca ar citām kuģniecības kolekcijām muzejā. Jūras hronometri un novērošanas pulkstenis pārstāv 19. gadsimtu un 20. gadsimta sākumu – laiku, kad Latvijas kuģniecība piedzīvoja uzplaukumu burinieku būvniecībā un aizsākumus tvaikoņu lietošanā. Muzeja krājuma pulksteņi nepārstāv izcilākos izgudrotājus novatorus, tomēr katrs no tiem ir augstas kvalitātes meistardarbs, jo jūras hronometros tika ievietoti vieni no precīzākajiem sava laika pulksteņu mehānismiem. Diemžēl muzejā nav neviena jūras hronometra, kas pārstāvētu 20. gadsimta vidu un otro pusī.■

Rasa Pārpuce



Vēstis no Ainažiem

Ārā īsta ziemas diena, salst ne pa jokam, Ainažos – 29 grādi zem nulles. Pie jūrskolas muzeja loga putnu barotavā mīlojas mazās zilītes, lielie košie siļi sēž bērzā un gaida savu rindu, pa laikam atlaižas arī tramīgais dzenis.

Šādā noskaņā cenšos pārcilāt pagājušā gada notikumus – kas paveikts, kas palicis vēl nedarīts. Ziemā ir īstais laiks mums, muzeja darbiniecēm, kārtot “papīru lietas”. Vasarā tam neatliek laika. 2005. gada vasarā muzeju apmeklēja 6200 ekskursantu. Tas gan bija ievērojami mazāk nekā iepriekšējā sezonā, kas laikam skaidrojams ar Rīgas – Tallinas šosejas rekonstrukcijas darbiem. Muzejā iegriezās gan pašmāju ļaudis, gan ārzemnieki, īpaši daudz bija igauņu. Interesanti ir vērot muzeja apmeklētājus – dažs bijīgi ienāk jūrniecības svētvietā, ilgi jo ilgi pēta eksponātus, lasa, skaidro bērniem, izjūtot šīs vietas īpašo auru, cits kaulējas par atlaidi ieejas biļetei (par 10 santīmiem), ātri izskrien cauri muzejam, iesēžas savā limuzīnā un brauc meklēt dinamiskākas izklaides. Daudzi atbraukuši, lai iegūtu ziņas par saviem tēviem, vectēviem un vecvectēviem. Tad mums, muzejniecēm, īpašs prieks, ka viņi mājās dodas „bagāti” – atraduši savu vectēvu, veco jūras vilku. Citi atkal atved uz muzeju kādu fotogrāfiju vai dokumentu par savas dzimtas jūrnieku. Tā mums visiem ir prieks savstarpēji bagātināties. Pagājušā sezonā Ainaži saviem viesiem piedāvāja dažādas izklaides – pirmos Zvejnieku svētkus, Ziemeļlivonijas festivālu, starptautisko deju festivālu “Sudmalīņas” u.c. Ainaži kļu-



Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidents Andris Kļaviņš un Antons Ikaunieks Ainažu vecajos kapos 2005. gada maijā.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Ainažu jūrskolas muzejs 2005. gadā.

vuši rosīgi. Ar Eiropas projektu palīdzību sākuši domāt “pāri robežām”. “Interreg” projektu ietvaros notika vairākas konferences, kursi – “Reģiona iniciatīva pārobežu sociāli ekonomiskajai attīstībai”, “Ziemeļlivonijas piekrastes reģiona tūrisma, biznesa un mārketinga stratēģija”, “Vienotās jahtu ostas stratēģija Ainažu, Salacgrīvas un Hēdemestes pašvaldību ostām” u.c. Šie projekti, Ainažu domei sadarbojoties ar partneriem, tiek turpināti arī šogad.

Muzejam ir ceļība, ka varbūt beidzot varēsīm atjaunot kapteiņa Veides klēti, ka iegūsīm telpas, kur rīkot izstādes, jūrnieku salidojumus un citus pasākumus. Augustā iesniedzām Eiropas reģionālās attīstības fondam savu ilgi loloto un auklēto projektu “Ainažu jūrskolas muzeja kultūras un vēstures mantojuma efektīva izmantošana tūrisma attīstībā”.

2005.gadā jūrskolas muzejam bija rosīga sadarbība ar skolēniem. Lai bērni labāk iepazītu savu dzimto vietu, mēs noorganizējām orientēšanās sacensības “Kas meklē, tas atrod”. Piedalījās 20 komandas no vietējās skolas. Pasākumu materiāli un morāli atbalstīja pilsētas dome, ar kuru muzejam ir izveidojusies veiksmīga sadarbība, kultūras nams, Ugunsdzēsības muzejs un aptieka.

Lai gan muzeja izsludinātais zīmēšanas konkurss “Manas trīs vēlēšanās Zelta zivtiņai” neguva tik lielu atsaucību kā iepriekšējais – “Kaķēns, kurš atteicās no jūrskolas”, tomēr darbi tika iesūtīti gandrīz vai no visu Latvijas novadu skolām. Konkurss noslēdzās ar izstādes atklāšanu, apbalvošanu un atrakcijām, par ko palīdzēja mūsu sponsoriem – Latvijas jūrniecības organizācijām.





No kreisās: LK padomes priekšsēdētājs Uldis Pumpurs, LK prezidents Imants Vikmanis, Marīta Ozoliņa un Iveta Erdmane.

Kādas tik vēlēšanās Zelta zivtiņai bija izteikuši Latvijas bērni! Liela daļa bija materiālas dabas – vēlos datoru, vēlos telefonu, mašīnu, māju u.c. Bija arī zīmējumi ar visai aizkustinošām vēlmēm – “vēlos satiecību mūsu ģimenē”, “vēlos, lai tētis nāktu atpakaļ”, “vēlos brālīti”, “vēlu veiksmi jūrskolas mu-



Latvijas Jūras akadēmijas studenti Ainažu vecajos kapos 2005. gada maijā.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





zejam" u.c. Diemžēl neviena zīmējuma autors nebija izteicis vēlmi kļūt par jūrnieku.

Jaunums 2005. gadā bija mūsu organizētie aktīvās tūrisma sezonas noslēguma svētki "Pie zivju zupas grāpja". Pat negaidījām, ka atsaucība būs tik liela, laikam jau palīdzēja oktobra mēnesim nerakstuņīgi siltais un saulainais laiks. Todien, lai ekskursijas atšķirtos no citām reizēm, stāstījām vairāk par dažādiem kurioziem "iz jūrnieku dzīves". Piemēram, par leģendāro igauņu jūrnieku Jenu Ueoti jeb Kihnu Jenu. Reiz, burājot Ziemeļjūrā, puikas gribējuši Jenu iznerrot. Atskrūvējuši binoklim stiklu un ielikuši starp stikliem uti. Jens nācis no kajītes, paskatījies caur binokli uz jūru un teicis: "Oho, viens ar sešu airu laivu brauc pa Ziemeļjūru."

Pēcāk muzeja dārzā tika baudīta zivju zupa un uz oglēm ceptas reņģes, izmēģināta roka jūrnieku mezglu siešanā, virves vilkšanā u.c. Mēs vēlamies šādus savākojumus atkārtot, lai tie kļūtu par tradīciju.

Jūlija vidū muzejā strādāja Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja restaurators Z. Drengers (jā, tas pats, kas restaurēja Brīvības pieminekļa zvaigznes). Vēstures lieciniekiem enkuriem, bojām, mīnām tika pagarināts eksponēšanas laiks, lai tie tik ātri nesairtu. Šis darbs tiek atkārtots katru vasaru, jo metāls sāk rūstēt no jauna, tikko tam notīrīta rūsa.

Darbs, ko muzejs veic kopš dibināšanas pirmās dienas, ir jūrskolnieku apzināšana un savākto ziņu papildināšana. Pavisam Ainažu jūrskolā ir mācījušies 3000



audzēkņu, ar diplomiem beidza 1000. Esam jau apzinājuši lielāko daļu no tiem. Bez tam vēl regulāri apsekojam viņu dzimtas mājas, veicam fotofiksāciju, uzturam kontaktus ar Ainažu jūrskolnieku bērniem un mazbērniem kā Latvijā, tā Igaunijā. Materiāli par Ainažu jūrskolu, tās skolotājiem un audzēkņiem gadu gaitā ir savākti un sakopoti gan no privātpersonām, gan bibliotēkām, gan arhīviem. Mūsu pienākums tagad ir sagatavot un izdot grāmatu par šo latviešu tautai tik nozīmīgo laiku un cilvēkiem.

1864. gadā Ainažu jūrskolu varēja nodibināt, pateicoties Ainažu kabotāžniekiem – brāļiem Veidēm, Miķelsoniem u.c. Par šiem ļaudīm K. Valdemārs vēlāk teicis: “Šie ir vīri, kuru vārdus nebūs aizmirst, jo bez viņu parakstiem (ziedojumiem) jūrskolas priekš latviešiem nebūtu varēts nodibināt.”

Iesākumā mācības notika Jura Veides kalpu mājā (tagadējā muzeja ēka). Līdz 1868. gadam J. Veide un J. Miķelsons uzturējuši skolas vadītāju Kristiānu Dālu. 1868. gadā uzcēla jaunu skolas māju, kuras celtniecībai līdzekļus bez procentiem aizdeva brāļi Veides un Miķelsoni. Bet 1902. gadā uzceltajai jūrskolas ēkai viņi bija devuši būvmateriālus.

1868. gadā Jānis un Miķelis Miķelsoni, Andrejs un Juris Veides nopirkuši Ainažu muīžu no grāfa Mellina. Tad sākusies mežu cīršana un jaunu saimniecību būvēšana. Paši nodarbojušies ar jūrā braukšanu, kas tiem devusi labu peļņu. Uzbūvējuši daudz kuģu, to vidū arī divus četrmastu buriniekus – “Hainash” un “Andreas Weide”. J. Miķelsons bijis darbīgs ne tikai jūrā, bet arī krastā: viņš Ainažos ieīņojis ķieģeļcepli, uzcēlis mūra vējdzirnavas, spīķeri jūrmaalā utt.

A. Veide izbūvējis jūrā molu, pa kuru pārvadāt mantas uz kuģiem un no kuģiem, ieīņojis alusdarītavu, uzcēlis otru spīķeri jūrmaalā. Bez buru kuģiem viņam piederējis arī pasažieru tvaikonis “Dagmāra”, kas uzturējis satiksmi starp Ainažiem un Pērnavu.

Daudz laba vēl varētu stāstīt par šiem uzņēmīgajiem un darbīgajiem vīriem, kuri vērsa skatienu nākotnē un saprata (jau toreiz!) izglītības lielo nozīmi visas tautas labklājības celšanā. Tāpēc mēs, muzeja darbinieki, vēlamies šo vīru piemiņu saglabāt un iemūžināt koka skulptūrās. Skulptūra J. Miķelsonam tika atklāta



J. Miķelsona mazmeitas no Kanādas
2005. gada 24. maijā.





J. Miķelsona skulptūru ievēd Ainažu jūrskolas dārzā, kur to 2005. gada 24. maijā arī uzstādīja.

2005. gadā 24. maijā Latvijas jūrnieku salidojuma laikā. To ozolkokā darināja tēlnieks Kārlis Īle ar domubiedriem. Šajā atklāšanas reizē klāt bija arī J. Miķelsona mazmeitas no Kanādas.

Pagājušā gada nogalē, pateicoties partijai "Jaunais laiks", tika iegūts finansējums, lai varētu pabeigt Ainažu kuģinieku galeriju. Tēlnieks pašreiz aktīvi strādā. Maketi brāļiem Jurim un Andrejam Veidēm akceptēti Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja zinātniskajā padomē. Pašas skulptūras būs gatavas pavasarī un tiks atklātas 18. maijā jūrnieku salidojuma laikā. Tad Ainažu vecā skola – muzejs atkal gaidīs ciemos savus draugus un labvēļus, visus tos, kuriem tuva "jūra, saule un vējš".

Jūrskolas muzeja vārdā izsaku pateicību muzeja ilggadējiem sponsoriem Imantam Vikmanim, Uldim Pūmpuram, Maritai Ozoliņai-Tumanovskai, Andrim Kļaviņam, Antonam Ikauniekam, Igoram Pavlovam, Imantam Sarmulim, Zigurdam Jankovskim, Ansīm Zeltiņam, Ainaram Stolderam, Haraldam Apogam, Antonam Vjateram, Gunāram Šteinertam, Andrim Jurdžam, Vitālijam Param, Vilnim Kerim, Jānim Bērziņam, Laimonim Kļaviņam, Ģintam Šīmanim, Ojāram Zvejniekam u.c.

Dots devējam atdodas –
Tāds likums visā dabā.
Kā jūrā ieplūst strauts,
Tā labais ieplūst labā.
Kas ziedots – paliek tavš!

Paldies arī visiem tiem, kuri domās vēlējuši Ainažu jūrskolas muzejam labu! ■

Iveta Erdmane



Rūdolfs Kārlis Pēkšēns

(1915.23.I-2005.31.I)

2005. gada 31. janvārī, dažas dienas pēc savas deviņdesmitās dzimšanas dienas tālajā Amerikas Savienoto Valstu pilsētā Vestvudā (Masačūsetsas štats), dzīves pēdējo reisu uzsāka K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolvents, tālbraucējs kapteinis Rūdolfs Kārlis Pēkšēns, kādreiz draugu saukts par *Rudi*.

R. Pēkšēns dzimis Mazsalacā. Par profesiju dzīvei arhitekta Konstantīna Pēkšēna mazdēls izvēlējās jūrniecību. Jau 1930. gadā, 15 gadu vecumā, viņš sāka iet jūrā, bet 1932. gadā iestājās K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. Jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļu Rūdolfs pabeidza 1937. gadā, tikai 22 gadus vecs, un kā labākais tā gada absolvents ieguva Rīgas biržas komitejas balvu – zelta kabatas pulksteni. Arī kara dienests viņam saistījās ar jūru, dienēja Latvijas Republikas kara flotē. Kopš 1939. gada Pēkšēns bija Latvijas tirdzniecības flotes kuģu virsnieks. Pirmais tvaikonis, uz kura viņš ieguva 2. stūrmaņa amatu, bija „Kriivs”, tam sekoja „Regent”. 1940. gadā, kad Padomju Savienība okupēja neatkarīgo Latvijas valsti, Rūdolfs Pēkšēns ar tvaikoni „Regent” atradās Amerikas Savienotajās Valstīs. Jau pensijā aizgājušā kapteiņa nākošais brauciens uz Latviju (gan tikai ciemos) notika pēc 52 gadiem – 1992. gadā. Viesošanās laikā viņš atrada arī iespēju apciemot Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju, kas Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas darbiniekiem ļāva iepazīt vēl viena latviešu jūrnieka dzīvesstāstu. Kara gados pēc aizbraukšanas no Latvijas laimes māte stāvēja blakus jaunajam jūrniekam, jo izdevās divas reizes izglābties, kuģiem grimstot – 1942. gada 6. maijā viņš bija uz torpedētā Latvijas tvaikoņa „Abgara”, bet 1944. gada 29. janvārī uz sabumbotā Amerikas kuģa „Samuel Huntington”. Kara beigās un pēc kara Rūdolfa kungs bija Amerikas Savienoto valstu kuģu virsnieks. Viņš ieguva ASV pilsonību un 1945. gadā saņēma Amerikas Savienoto Valstu tālbraucēja kapteiņa licenci. Viss Rūdolfa Kārļa Pēkšēna darba mūžs Ame-



Rūdolfs Pēkšēns 1986. gadā. Pie istabas sienas tēva un mātes Harija un Adeles Pēkšēnu portrets

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Kuģniecības firmas *Amerikas eksportlīnijas* pasažieru lineris „Constitution”. Uz šī kuģa komandtilta stāvējis arī Rūdolfis Pēkšēns.

rikā bija saistīts ar kuģniecības firmu “Amerikas eksportlīnijas” (*American Export Lines*), kurā pirmā stūrmaņa amatā viņš sāka strādāt 1944. gadā, bet pēc tālbraucēja kapteiņa licences iegūšanas gāja jūrā kā firmas kuģu kapteinis. R. Pēkšēns vadīti kravas, kravas-pasažieru, konteineru pārvadāšanas kuģi daudzkārt šķērsoja Kluso okeānu un piestāja dažādu kontinentu ostās. Viņš bija kapteinis arī uz kompānijas lielākā un ļoti greznā pasažieru lainera „Constitution”. 1977. gadā pēc sabiedrībā nostrādātiem 33 gadiem viņš devās pensijā. Ar lielu mīlestību pieredzējušais jūrniece stāstīja par savu ģimene – 1942. gadā viņš apprecējās ar amerikānieti Elizabeti Jakobsoni (pēc laulībām Peksens), kura viņam dāvāja divus dēlus – Rūdolfu Frederiku un Rihardu Kārli (viesošānās laikā vecākais dēls bija ASV gaisa spēku brigādes ģenerālis, jaunākais – zinātnu maģistrs kodolfizikā), vienīgi latviešu valodu gan bērni, gan mazbērni nezinot un tā bija sākusi piemirsties arī Rūdolfā kungam, jo gadu desmitiem praktiski netika lietota.

Muzejā R. Pēkšēns iepazinās ar daudzām fotogrāfijām, kurās fiksēti viņa kādreizējie jūrskolas un darba biedri, uzzināja par viņu likteņiem. Pēc atgriešanās Amerikā no turienes uz muzeju vairākkārt ceļoja dāvinājumi – fotogrāfijas, dokumenti, jūrskolnieka piezīmes un ... zelta pulkstenis. Oriģināls bija kara laikā gājis bojā, bet redzot, ka muzejā glabājas vairāku Valdemāra jūrskolas absolventu pulksteņi, Rūdolfā kungs gribēja, lai šāda piemiņa būtu arī par viņu. Ilgāku laiku viņš meklēja līdzīgu pulksteni, līdz atrada. Kopija atceļoja uz Latviju ar lūgumu pieņemt šo dāvinājumu un vākā iegravēt tekstu, kāds bijis oriģinālam „Krišjāņa Valdemāra jūrskola/ Rīgas birža/ Rūdolfis Pēkšēns/ 1937”. Kapteiņa vēlēšanās tika izpildīta.



Pēc dažiem gadiem Rūdolda kungs vēl reizi kopā ar vecāko dēlu un mazdēlu ieradās dzimtenē un visi trīs ieradās muzejā. Mūsu sarakste turpinājās gandrīz 10 gadus līdz laikam, kad kapteini pārņēma nedziedināma slimība un viņš patstāvīgi vairs nevarēja rakstīt. Taču arī tad ar citu cilvēku, galvenokārt ar viņa jūrskolas sola biedra Rūdolda Lagsberga palīdzību, zinājām, kā jūtas sirmais jūrniece. Pēc R. Lagsberga nāves 2004. gada oktobrī nekādas ziņas par Pēkšēna kungu vairs nesaņēmām. Nesen, kad darbs pie jaunās jūrnieceības gadagrāmatas manuskripta jau tuvojās nobeigumam, ar Melngalvja nama darbinieku palīdzību uzzinājām, ka Rūdolfs Kārlis Pēkšēns 2005. gada janvārī ir miris. Pēkšēns bija viens no pēdējiem dzīvajiem *valdemēriešiem*. Kā daudziem latviešu jūrniecekiem, viņa dzīves lielākā daļa aizritēja svešumā, bet savu sapni kapteinis spēja piepildīt – visu mūžu vadīt lielus kuģus uz dažādām pasaules ostām.■

Aivars Mētriņš

(1934. 14. VII – 2005. 23. IV)

Aivars Mētriņš dzimis 1934. gada 14. jūlijā Kuldīgas apriņķa Kabiles ciemā *Auceniekos*. 1953. gadā beidzis Rīgas zvejniecības jūrskolu, šajā gadā sācis darba gaitas Rīgas jūras zvejas ostā kā matrozis. Nākošajā gadā A. Mētriņš uzkāpj uz vidējā zvejas tralera, lai strādātu par zvejnieku no kuģa kapteiņa 2. palīga amata Valsts zvejas pārvaldē līdz pat vietējās zvejas flotes kapteiņa postenim Rīgas motorizētās zvejas stacijā. No 1959. gadā viņš sāk darbu zvejnieku kolhozā "9. maijs". Šim kolektīvam A. Mētriņš paliek uzticīgs visu savu atlikušo darba mūžu. Līdz 1968. gadam tālbraucējs kapteinis (diploms iegūts 1961. gadā) ir kolhoza vidējā zvejas refrīžeratortralera kapteiņa otrais palīgs, pēc tam kā kuģa kapteinis līdz 1992. gadam vadīja to tālajos zvejas rajonos. 1978. gadā viņam piešķir flagmaņkapteiņa nosaukumu. Šajā laikā novārtā nav pamestas mācības – 1965. gadā absolvēta Liepājas jūrskola.

1992. gadā A. Mētriņu ieceļ par paju sabiedrības "Auda" nozvejas nodaļas vadītāju, vēlāk, 1994. gadā, viņš kļūst par vietējās piekrastes zvejas brigadierī līdz aiziešanai pelnītā atpūtā 1996. gadā. Sākoties pārmaiņu procesiem Latvijā un Latvijas jūrnieceībā A. Mētriņš ir aktīvi iesaistījies tajos – no 1990. gada piedaloties Latvijas Jūrnieceības savienības darbā, kā arī aktīvi ņēmis dalību 1991. gada barikāžu notikumos, saņemot barikāžu dalībnieka piemiņas zīmi. Kā vienkāršs un krietns sava darba darītājs A. Mētriņš mūžam paliks mūsu piemiņā.■

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Imants Kalniņš

(1930. 24. VII – 2005. 16. II)

2005. gada 16. februārī no mums šķīrās zivsaimniecības darbinieks, viens no pieredzes bagātākajiem un slavenākajiem zvejas kuģu kapteiņiem Imants Kalniņš.

Jūrnieka profesijas pamatus I. Kalniņš sāka apgūt Vecmīlgrāvja jūrniecības jungu skolā, kuru absolvēja 1950. gadā. 1951. gadā viņš kļuva par mācību kuģa "Grīfs" kapteiņa otro palīgu. I. Kalniņš bija viens no pirmajiem kapteiņiem, kurš devās tāljūras zvejas ekspedīcijās. Viņa darba vietas – Valsts zvejas organizācijas, kuru kuģus kā kapteinis I. Kalniņš vadīja no 1956. gada. 1965. gadā I. Kalniņš kļuva par lielā zvejas saldētājtraleru "Eduards Veidenbaums" kapteindirektoru. Šajā gadā kapteinis pabeidza mācības Liepājas jūrskolā. Vēlāk viņš piedalījies zvejas ekspedīcijās kā lielo zvejas saldētājtraleru "Jānis Rudzutaks", "Komsomol Ukraini", "Nelsons Stepanjans" kapteindirektors. 1963. gadā I. Kalniņš iegūst kapteiņa instruktora, bet 1972. gadā – flagmaņkapteiņa nosaukumu. Šis gads ir nozīmīgs I. Kalniņa dzīvē – viņam piešķir Nopelniem bagātā zvejnieka goda nosaukumu. No 1973. līdz 1976. gadam darba pieredze nodota arī Kubas zvejniekiem, strādājot tur par vietējās zvejas flotes kapteini.

Laika posmā no 1976. gada līdz 1981. gadam I. Kalniņš strādāja par Rīgas traleru flotes bāzes remonta maiņas komandu kapteini un zvejas ekspedīciju priekšnieku. Nokāpjot no zvejas kuģa, kapteinis I. Kalniņš turpināja darbu Rīgas jūras zvejas ostā, kļūstot par glābšanas līdzekļu stacijas priekšnieku, bet no 1993. līdz 1996. gadam viņš pildīja Rīgas jūras tirdzniecības ostas loča pienākumus.

Gaišā piemiņā kapteini I. Kalniņu paturēs tuvinieki, draugi, kolēģi. Lai veiksmē palīdz aizsaules jūrās!■



Konstantīns Gailišs

(1937. 14.V – 2005. 8.V)

2005. gada 8. maijā noslēdzās tālbraucēja kapteiņa, pieredzes bagātā zivsaimniecības darbinieka Konstantīna Gailiša mūžs.

K. Gailišs dzimis 1937. gada 14. maijā Ludzas apriņķa Vecumniekos. Jūrnieka aroda prasmi apguvis Rīgas jūrskolā, kuru absolvēja 1959. gadā, vēlāk, 1967. gadā, viņš pabeidza admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstāko inženieru jūrskolu. K. Gailišs labi pazina jūrnieka dzīves prieku un ēnas puses.

No 1959. gada viņš sāka savas jūras gaitas; šajā laikā ir būts gan par kurinātāju, matrozi, bocmani, gan par kapteiņa palīgu uz Latvijas Ekspedīcijas zvejas pārvaldes kuģiem. Vēlāk sākās darbs Rīgas refrīžeratorflotes bāzē, kur, sākot no 1973. gada, viņš bija kapteindirektors uz tādiem transporta refrīžeratorkuģiem kā "Ostrov Beringa", "Ostrov Mednij", "Ostrov Sibirjakova", "Kapteinis Kuliņičs", "Dimants", "Bereg Baltiki", uz peldošām bāzēm "Rīgas Jūrmala", "Roberts Eihe". K. Gailišs sava amata prasmi pierādījis arī citās jomās. Viņš ir bijis Rīgas Refrīžeratorflotes bāzes galvenais kapteinis, bāzes priekšnieka vietnieks kuģošanas drošības jautājumos (1982 – 1984), arī Rīgas ostas kapteinis (1992 – 1994). No 1994. gada K. Gailišs strādāja Latvijas Jūras administrācijā, kur bija Latvijas ostu galvenā kapteiņa dienesta Rīgas rajona priekšnieka amatā. 1995. gadā viņu ieceļ par jūras lietu konsultantu un drošības dienesta flotes intendantu. Pēdējos sava darba gadus kapteinis K. Gailišs strādāja avāriju izmeklēšanas daļā, te būdams daļas vadītāja, vecākā inspektora amatos. Viņš bija arī Latvijas jūrniecības vēstures izpētes atbalstītājs un vērtīgs konsultants Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas darbiniekiem, tiem sagatavojot Latvijas jūrniecības enciklopēdijas rakstus par Latvijas zivsaimniecības vēsturi. ■



LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Mihails Podolans

1930.17.IX – 2005.2.I

Mihails Podolans dzimis Ukrainā, Poltavas apgabalā. Pēckara gados viņš izvēlējās jūrnieka profesiju. Iestājās Rīgas jūrskolas kuģu vadītāju nodaļā, kuru pabeidza 1953. gadā. Uz kuģiem sāka iet Baltijas Valsts jūras kuģniecībā. 1958. gadā, kad atjaunoja Latvijas jūras kuģniecību, sāka braukt uz šīs kuģniecības kuģiem. Bija 3. stūrmanis uz tvaikoņa "Brīvība". 1960. gadā ieguva tālbraucēja kapteiņa diplomu. Kuģniecības flotei papildinoties ar jauniem motorkuģiem, M. Podolans pārgāja strādāt no sauskravas kuģiem uz tankkuģiem. 1963. gadā pirmo reizi ieņēma kapteiņa amatu – sāka vadīt motorkuģi "Balta". Līdz 1991. gadam vadīja Latvijas jūras kuģniecības tankkuģus "Artjoms", "Tukums", "Kokanda", "Ape", "Pļaviņas", "Rava Russkaja", "Limbaži", "Fridrihs Canders", "Baldone", "Talsi", "Bauska", "Rīga", "Balvi", "Cēsis", "Adlera", "Preiļi", "Gurzufa", "Eižens Bergs". 1980. gadā saņēma PSRS Valsts prēmiju par darba organizācijas uzlabošanu uz kuģa. Sākot no 1969. gada, uz tannkuģa "Artjoms" viņa vadībā ieviesa kuģa ekspluatāciju ar samazinātu apkalpi. 1991. gadā pārgāja strādāt citā kuģniecības uzņēmumā. Aizvadīts bagāts mūžs, vairāk nekā 30 gadus vadot kuģus.■

Valentīns Agafonovs

1928.7.VII – 2005.4.XI

Valentīns Agafonovs dzimis Krievijā, Arhangeļskas apgabalā. Pēc Arhangeļskas jūrskolas kuģu mehāniķu nodaļas beigšanas 1948. gadā sāka braukt uz Latvijas Valsts jūras kuģniecības kuģiem. No 1952. gada ieņēma vecākā mehāniķa vietu. Bija vecākais mehāniķis uz tvaikoņiem "Daugava" (1952–1954), "Sigulda" (1954–1957), "Rjazana" (1957–1958), motorkuģiem "Ludza" (1959–1962), "Balaklava" (1962–1963), "Kura" (1963–1964), "Ingura" (1964). Trīs gadus bija mehāniķis instruktors. No 1966. gada līdz 1993. gadam bija Latvijas jūras kuģniecības galvenais inženieris. 1983. gadā saņēma PSRS Valsts prēmiju par degvielas izmantošanu kuģu ekspluatācijā un energoresursu otrreizēju izmantošanu. Viņa darba laikā strauji attīstījās Latvijas jūras kuģniecība – jūras tirdzniecības flote, Rīgas un Ventpils ostas, Rīgas kuģu remonta rūpnīca u.c. organizācijas. Savu bagātīgo pieredzi vēlāk viņš izmantoja, strādājot Latvijas kuģniecības meitas uzņēmumos. Mūžībā aizgājis ilggadējs Latvijas jūras kuģniecības darbinieks.■



Jūrnieki un jūrniecības darbinieki – simtgadnieki

Mikelis Ābele dzimis 1905. gada 20. decembrī Līvu pagastā. Mācījās Rīgas amatniecības skolas mehānikas nodaļas 3. klasē. Amatu apguva un strādāja par atslēdznieku K. Steinerta atslēdznieku darbnīcā Rīgā (1923–1926). 1927. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniku nodaļas 2. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, to beidza 1932. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1940. gadā. Jūrā sācis iet 1928. gadā par kurinātāju uz tvaikoņa "Ausma". Braucis par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem "Johanne" (1929–1930), "Curonia" (1934–1937), par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem "Regent" (1937–1938), "Katvaldis" (1938–1939), par mehāniķi uz tvaikoņa "Vienība" (1939). 1939. gada decembrī ieņēma 2. mehāniķa vietu uz tvaikoņa "Skrunda". 1941. gada jūlijā ar kuģi bijis Ļeņingradā, no kurienes vēlāk evakuēts. Iesaukts sarkanajā armijā. Kritis frontē.

Sergejs Baškatovs dzimis 1905. gadā Rīgā. 1926. gadā absolvēja Vladivostokas jūras tehnikumu, iegūstot kuģu vadītāja kvalifikāciju. Pēc jūrskolas beigšanas strādāja uz dažādiem toreizējās Padomju savienības kuģiem, bijis vairāku tvaikoņu kapteinis. Otrā pasaules kara dalībnieks. 1954. gadā kuģu vadītājs atgriezās Latvijā un sākumā strādāja par Rīgas jūras tirdzniecības ostas loci, tad ostas kapteiņa vietnieku un ostas kapteini. Par darbu jūras transportā saņēmis vairākus apbalvojumus, tai skaitā Ļeņina ordeni. Sergejs Baškatovs miris 1962. gada 2. martā Rīgā un apbedīts Meža kapos.

Pēteris Briedis dzimis 1905. gada 28. martā Skultes pagastā. Jau no jaunības gadiem strādāja par krāvēju Rīgas ostā (1923–1927, 1929–1931, 1938–1940). Šajā laikā iesaistījies komunistiskās partijas pagrīdes kustībā. No 1931. līdz 1937. gadam atradies apcietinājumā. 1940. gadā pēc Latvijas okupācijas Pēteris Briedis kļuva par jaunizveidotā Latvijas zivju rūpniecības tresta pārvaldnieku. 1947. gadā viņu iecēla par zivju konservu fabrikas "Daugava" direktoru. No 1953. gada līdz 1961. gadam un 1966. gadā bija Latvijas zvejnieku kolhozu savienības priekšsēdētājs. No 1966. gada līdz 1971. gadam strādāja par z/k "9. maijs" civilās aizsardzības inspektoru. Miris 1982. gada 20. decembrī Rīgā.

Otto Alberts Dārznieks dzimis 1905. gada 29. decembrī Rankas pagastā. 1927. gadā beidza Flotes inženieru skolu. Kuģu mehāniķa profesijas apguvi sāka Liepājas jūrskolā. 1936. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniku nodaļas 3. klasē. Jūrskolu beidza 1940. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1941. gadā. Jūrā sācis iet 1927. gadā par kurinātāju uz tvaikoņa "Imanta". Braucis par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem "Kurbads" (1934–1935), "Auseklis" (1935, 1936), "Vilnis" (1935), "Andrejs Kalniņš" (1935–1936). 1936.–1937. gadā strādāja par atslēdznieku Milgrāvja kuģu būvētavā. 1937. gadā atsāka braukt uz kuģiem. Bijis 3. mehāniķis uz tvaikoņa "Skrunda" (1937), 2. mehāniķis uz tvaikoņiem "Ausma" (Ventspils) (1938–1939), "Astra" (1940–1941). PSRS un Vācijas kara sākumā bija uz kuģa Ļeņingradā. 1941. gada 28. jūlijā viņu arestēja NKVD.

Jānis Dišlers dzimis 1905. gada 7. novembrī Skultē. Jūrā sāka iet 1925. gadā. Braucis uz Latvijas Republikas jūras tirdzniecības kuģiem par matrozi un bocmani. 2. pasaules kara laikā bija bocmanis uz tvaikoņiem "Saulē" un "Everanna" Ļeņingradas blokādē. 1945. gadā atgriezās Latvijā. Braucis par bocmani uz Latvijas jūras kuģniecības kuģiem "Everanna", "Jānis Rainis", "Prometejs", "Arzamasa", "Gribojedovs". Beidzis braukt 1969. gadā. 1950. gadā apbalvots ar Ļeņina ordeni. Par viņu Rīgas kinostudijā uzņemta dokumentāla filma "Klāja saimnieks". Miris 1986. gada augustā.

Viljams Grēve dzimis 1905. gada 26. jūlijā Rīnužos. 1929. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1943. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1943. gadā. Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņiem "Konsuls P. Dannebergs" (1932–1935), "Velta" (1935), "Spīdola" (1936–1939), par 1. stūrmani uz tvaikoņa "Spīdola" (1939–1941).

Jānis Jākobsons dzimis 1905. gada 5. decembrī Līgatnes pagastā. K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē iestājies 1924. gadā. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu pabeidza 1933. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1934. gadā. Jūrā sāka iet 1921. gadā par matrozi uz tvaikoņa "Neubad". Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņiem "Auseklis" (1930), "Everonika" (1932), par 1. stūrmani uz tvaikoņiem "Aija" (1931), "Everolanda" (1933–1934), "Everosa" (1934–1935). 1935. gadā bija divmastu gafelsonera "Jupiter" kapteinis, kad tas rudeni strandēja Rīgas līcī starp Melsilu un Ģipku. Kopā ar akalpi izglābās.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



Grigorijš Jakovļevs dzimis 1905. gada 12. februārī Pēterburgā, Krievijā. 1923. gadā iestājās Ļeņingradas jūras tehnikumā, kuru beidza 1933. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1937. gadā. Jūrā sācis iet 1922. gadā. Braucis par kapteiņa palīgu un kapteini uz kuģniecības "Sovtanker" kuģiem (1930–1942). Nosūtīts uz Talo Austrumu jūras kuģniecību un braucis tur par kapteini (1943–1948). No 1948. gada strādāja Latvijas Valsts jūras kuģniecībā. Bijis kapteinis uz tvaikoņiem "Rjazana", "Daugava", "Sigulda", "Generālis Bagramjans", "Anri Barbiss" (1948–1952). 1961. gadā Gdanskā (Polija) pieņēma Latvijas jūras kuģniecības jauno tankkuģi "Bauska". Bijis šī motorkuģa kapteinis (1961–1963). Strādājis kuģniecībā par kapteini instruktoru (1958–1961, 1964–1970). Apbalvots ar Sarkanās Zvaigznes (1942) un Ļeņina ordeni (1952). Viņa vārdā nosaukts Latvijas jūras kuģniecības roļkeris "Kapteinis Jakovļevs". Miris 1975. gada 2. aprīlī Rīgā.

Leonhards Kārklīšs dzimis 1905. gada 20. novembrī Strudzānu pagastā. 1928. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniku nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidza 1935. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniku diplomu ieguva 1939. gadā. Amatu apguva P. Morisa mehāniskajā metāla apstrādāšanas darbnīcā Lubānā (1923–1925). Strādāja par atslēdznieku K. Krūmiņa darbnīcā "Auto satiksme" (1928–1930). Jūrā sāka iet 1929. gadā par kurinātāju uz tvaikoņa "Libau". Braucis par 3. mehāniķi uz tvaikoņa "Dago" (1932–1934). Bijis tvaikoņa Miervaldis 2. (1935–1937) un 1. mehāniķis (1937–1939). Pēc Otrā pasaules kara dzīvoja Lielbritānijā.

Ādolfs Krūmiņš dzimis 1905. gada 21. jūlijā Rīgā. Mācījies un beidzis V. Olava komercskolu (1921–1925). Jūrā sāka iet 1925. gadā par jaunāko matrozi uz tvaikoņa "Imanta". Iesaukts karadienestā un dienējis par stūres vīru uz karakuģa "Virsaitis" (1926–1927). 1927. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasē. Jūrskolu beidza 1933. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1934. gadā. Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņa "Klints" (1929–1932), par 1. stūrmani uz tvaikoņiem "Gaīsmā" (1933), "Zenta" (1933–1934), par kapteini uz tvaikoņa "Zenta" (1934–1935). Divus gadus bija kantorists firmā "Bekona Eksports", tad atsāka braukt jūrā un bija 2. stūrmanis uz tvaikoņiem "Dago" (1937–1938) un "Kaupo" (1938), 1. stūrmanis uz tvaikoņa "Kaupo" (1938–1939). 1940.–1941. gadā bija štauers Rīgas ostā, kara laikā – velkoņu "Sports" un "Vija" kapteiņa palīgs un kapteinis. Pēc kara strādāja par dispečeru Andrejostā, Eksportostā, pēc tam bija Rīgas ostas dispečers (līdz 1965. gadam).

Rūdolfš Kunstbergs dzimis 1905. gada 29. jūlijā Dundagas pagastā. Viņš bija vidējais no trim brāļiem, kuri visi vēlāk kļuva par jūrniekiem – izmācījās par kuģu vadītājiem. Tai pašā gadā Kunstbergs pārcēlās uz Mazirbi, kur R. Kunstberga tēvs sāka strādāt par apkalpotāju jūrskolā. Pirmā pasaules kara laikā ģimene evakuējās uz Igauniju un 1918. gadā atgriezās Latvijā. 13 gadu vecumā Rūdolfš ar saviem vienaudziem sameistaroja laivu un devās zvejā. Tā sākās pirmā nopietnā saskare ar jūru. 1921. gadā R. Kunstbergs devās uz Liepāju, lai kāpu uz liela kuģa. Uzreiz vietu uz būrnieceka dabūt neizdevās, bet jaunais cilvēks bija par lepmu, lai dotos mājās, tāpēc sāka strādāt Liepājas ostā par krāvēju. Pirmais Rūdolfša Kunstberga kuģis bija būrnieceks "Maizītis" un ieņemamais amats – jaunākais matrozis. Sekoja "Kurzemnieks", "Noas", "Magda" u.c. No 20. gada vidus R. Kunstbergs gāja jūrā uz tvaikoņiem vispirms par matrozi un kurinātāju, tad par bocmani un stūrmani. 1925. gadā sāka mācības K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniku skolā, ko beidza 1931. gadā ar balvu gadā labākajam Kuģu vadītāju nodaļas absolventam – zelta kabatas pulksteni. 1936. gadā R. Kunstbergs pirmo reizi kāpa uz tvaikoņa kapteiņa amatā un kļuva par tobrīd jaunāko kapteini Latvijas tirdzniecības flotē. Vadija tvaikoņi "Ausma" (piederības osta Ventpils) līdz 1941. gada februārim, kad Padomju savienības varas iestādes Kunstbergu no kuģa noņēma. Sākoties karadarbībai starp PSRS un Vāciju, Rūdolfša kungu izsūtīja uz Kaspijas jūras rajonu un noīkoja darbā par tvaikoņa stūrmani. 1942. gada janvārī viņu mobilizēja sarkanajā armijā. Kara gaitas turpinājās trīs gadus septiņus mēnešus un noslēdzās Blidenē. Pēc kara tālbraucējs kapteinis īslaicīgi strādāja Latvijas valsts jūras kuģniecībā – devās pieņemt jaunus kuģus, kā arī bija pasniedzējs jūrnieceku sagatavošanas mācību kursu kombinātā un valsts eksaminācijas komisijas priekšsēdētājs. Sekoja kapteiņa instruktora darbs Latvijas upju kuģniecībā, tad Zvejas ostā Skultē un no 1957. gada līdz aiziešanai pensijā 1971. gadā Zvejas ostā Rīgā. Kapteinis mira 1991. gada 27. martā un apbedīts Mazirbes kapos.

Līdz pat mūža galam Rūdolfš Kunstbergs bija autoritāte Latvijas jūrnieceku vidū, viņa padoms nodereja daudz, īpaši muzejniekiem, kuriem bija vēsturiska izglītība. Brāļi Kunstbergi regulāri ieradās uz *valdemāriešu* salidojumiem Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, kur skanēja atmiņu stāsti un brāļu muzicēšana. Ar R. Kunstberga palīdzību muzejā nonākušas daudzas mūsu zemes jūrniecekas vēsturei nozīmīgas lietas.

Alvars Mastiņš bija liepājnieks. Viņš piedzima šai pilsētā 1905. gada 27. janvārī. Divdesmit gadu vecumā Mastiņš sāka strādāt kuģniecības sabiedrībā "Helmings & Grimm", bet no 1931. gada strādāja Liepājas kuģniecības sabiedrībā "Banga". Mastiņa kungs bija pazīstams arī kā labs burātājs. Otrās pasaules karš aiznesa viņu svešatnē, no kurienes viņš dzimtenē nekad vairs neatgriezās. Divus kara gadus Mastiņš bija ieslodzīts koncentrācijas nometnē Vācijā. Pēc kara jūrniecekas darbinieks bija Lielbritānijas armijas tulks Vācijā, bet no 1947. gada Hallā (Lielbritānijā) pārraudzīja loču dienestu. 1957. gadā A. Mastiņš pārcēlās uz dzīvi Hamburgā (Vācija), kur strādāja kuģu būvētavā. 1972. gadā viņš aizgāja pensijā. Alvars Mastiņš miris 1992. gada 15. februārī Hamburgā.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Alvars Mastiņš kuģniecības vēsturē devis nozīmīgu ieguldījumu arī kā Latvijas jūrniecības vēstures pētnieks. Viņš bija viens no tiem, kas 1966. gada 27. novembrī Kārdifā (Lielbritānija) nodibināja Latvijas Jūrniecības vēstures arhīvu un no 1986. līdz 1992. gadam bija šī arhīva prezidents.

Sergejs Mišņiks dzimis 1905. gada 10. oktobrī Čerņigovas apgabalā, Ukrainā. Mehāniķa izglītību ieguva, beidzot kursus Tālo Austrumu jūras kuģniecībā. No 1931. gada līdz 1945. gadam bija šīs kuģniecības kuģu mehāniķis. 1945. un 1946. gadā pārdzina kuģus no Eiropas uz PSRS Tālajiem Austrumiem. No 1946. gada strādāja Latvijas Valsts jūras kuģniecībā. Bija vecākais mehāniķis uz tvaikoņiem "Jānis Rainis", "Smoļenska", "Aka-demīķis Pavlovs", "Kaluga", "Brīvība", "Oļoneca". 1968. gadā beidza iet jūrā. Apbalvots ar Darba Sarkanā Karoga ordeni (1952). Miris 1974. gada 1. decembrī Rīgā.

Kārtis Peļķe dzimis 1905. gada 9. oktobrī Bolderājā. Mācījies Rīgas amatniecības skolas Mehānikas nodaļas 3. (pēdējā) klasē. Amatu apguva Rīgas biržas komitejas kuģu un mašīnu būvētavā (1924–1927). 1927. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasē. Jūrskolu beidza 1932. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1938. gadā. Jūrā sāka iet 1928. gadā par kurinātāju uz tvaikoņa "Ilga". Braucis par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem "Ilga" (1929), "Krīvs" (1929–1930), "Arethusa" (1933–1934), "Paula Faulbaums" (1934–1936), "Sīgurts Faulbaums" (1936–1938), "Iris Faulbaums" (1938–1939), par 1. mehāniķi uz tvaikoņa "Atis Kronvalds" (1939–1940).

Voldemārs Plošis dzimis 1905. gada 16. novembrī Baldones pagastā. Mācījies Valsts Rīgas tehnikumā (1923–1924). Amatu apguva V. Stosa vāģu būvētavā (1923). Strādājis par atslēdznieku Pasta un Telegrāfa virsvaldes galvenajās darbnīcās (1925), V. Stosa vāģu būvētavā (1927), Rīgas ostas darbnīcās (1927–1928), A. Laušana mehāniskajā darbnīcā (1928, 1930). 1927. gadā iestājās un pabeidza K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasi. 1930. gadā ieguva 3. šķiras mehāniķa diplomu. Jūrā sāka iet 1928. gadā par kurinātāju uz tvaikoņa "Skrunda". Braucis par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem "Valentine" (1930–1931), "Lucy" (1933–1934), "Johanne" (1934–1935). Pārtrauca braukt uz kuģiem un iestājās Latvijas aeroklubā, ieguva lidotāja tiesības un vēlāk bija Aizsargu aviācijas lidotājs. 1938. gadā atsāka iet jūrā. Bijis radiotelegrāfists uz tvaikoņiem "Everita" (1938–1941), "Kandava" (1941). Radiotelegrāfista amatu apguva Vidzemes sakaru rotas radiotelegrāfistu vadā. 1941. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasē. Jūrskolu beidza 1944. gadā. Viņš ir vienīgais tās audzēknis, kas mācījies gan kuģu vadītāju, gan mehāniķu klasē. 1944. gada novembrī ar laivu pārcēlās uz Gotlandi. 1945. gadā sāka braukt par stūrmani uz zviedru kuģiem. Bijis 3. un 2. stūrmanis, radiotelegrāfists uz zviedru rēderejas "AB Svea" motorkuģiem (1952–1958). 50. gadu beigās pārcēlās uz ASV. Braucis par stūrmani uz dažādu valstu kuģiem, 70. gados – uz ASV kara flotes palīģkuģiem. Bijis 3. un 2. stūrmanis uz zinātniskās pētniecības kuģiem (1972–1978). 1978. gadā aizgāja pensijā. Vēlāk dzīvoja ASV, bet daudzas viņa jūrnieka dzīves liecības atceļoja uz Dzimteni un tagad glabājas Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā.

Aleksandrs Priedītis dzimis 1905. gada 19. augustā Rīgā. 1932. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, to pabeidza 1937. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1941. gadā. Jūrā sāka iet 1924. gadā par matrozi un norveģu tvaikoņa "Einar Jarl". No 1928. līdz 1931. gadam bija matrozis uz belģu tvaikoņiem. Braucis uz tvaikoņa "Amata" par 2. (1937–1939) un 1. stūrmani (1939–1940), kapteini (1940–1941). Kara laikā bija Rīgas ostas ledlauzi "Lāčplēsis" kapteinis. 1945. maijā ar to aizbrauca uz Kalmāru (Zviedrija). Vēlāk pārcēlās uz Kanādu un strādāja kuģu remonta darbnīcā Monreālā.

Ansis Pūliņš bija slavenas kurzemnieku jūrnieku dzimtas pārstāvis, kurš tāpat kā daudzi citi Pūliņi kļuva par tālbraucēju kapteini. Viņš dzimis 1905. gada 23. jūlijā Uņģuciemā. A. Pūliņa pirmais kuģis bija burinieks "Draugs" un iepemamais amats – matrozis. Paralēli mācībām K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā Ansis Pūliņš gāja jūrā par stūrmani un Latvijas brīvvalsts tvaikoņiem "Maiga", "Tālvaldis", "Navigator", bet pēc jūrskolas beigšanas 1931. gadā vadīja tvaikoņi "Venta" un ledlauzi "Lāčplēsis". Pēc Otrā pasaules kara jūrā vairs negāja un strādāja par pārcelāju. Ansis Pūliņš miris 1982. gadā un apbedīts Uņģuciemā kapos.

Stepans Sīvcovs dzimis 1905. gada 31. augustā Kaļiņinas apgabalā, Krievijā. Beidzis Ļeņingradas tehnikuma elektromehānikas nodaļu (1928). Darba gaitas sāka kā junga uz kuģiem Marijinskas upju pārvaldē Petrogradā. No 1919. gada līdz 1922. gadam bija junga Baltijas kara flotē, no 1925. gada – strādnieks Ļeņingradas ostā. 1930. gadā iecelts par meistaru, bet no 1936. gada – mehanizācijas nodaļas priekšnieks. No 1942. līdz 1944. gadam bija iecirkņa priekšnieks, vēlāk ostas priekšnieka vietnieks Arhangeļskas ostā, 1945.–1947. gadā – Arhangeļskas ostas priekšnieks. 1947. gada jūlijā iecelts par Rīgas jūras tirdzniecības ostas priekšnieku. No 1951. līdz 1953. gadam bija Latvijas Valsts jūras kuģniecības priekšnieks. 1953. gada oktobrī atkal iecelts Rīgas jūras tirdzniecības priekšnieka amatā (strādāja līdz 1965. gadam). Apbalvots ar diviem Sarkanā Karoga ordeņiem (1944, 1950), Ļeņina ordeni (1953). Miris 1974. gada 16. aprīlī Rīgā.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



Bruno Sproģis dzimis 1905. gada 16. septembrī. Amatu apguva J. Jansona metālu apstrādāšanas darbnīcā Rīgā (1921–1923). 1933. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļas 3. klasē. Jūrskolu beidza 1935. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1937. gadā. Dienēja uz karakuģa "Imanta" par mašīnistu (1927–1929). Braucis par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem "Dago" (1930–1931), "Regent" (1931), "Lettonia" (1932–1933), par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem "Lucy" (1935), "Rauna" (1936–1937). Vēlāk brauca par 1. mehāniķi uz lietuviešu tvaikoņiem.

Kārlis Stagavs dzimis 1905. gada 8. februārī Pēterburgā. Amatu apguva un strādāja par atslēdznieku inženiera R. Rozenberga darbnīcā Rīgā (1924–1926, 1929–1930). 1927–1929. gadā dienēja par kurinātāju uz karakuģa "Virsaitis". 1929. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidza 1933. gadā. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1938. gadā. Braucis par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem "Vilnis" (1933–1935) un "Ciltvaira" (1935–1937), par 2. mehāniķi uz tvaikoņa "Ciltvaira" (1937–1939), par 1. mehāniķi uz tvaikoņa "Elizabete" (1939–1941). Pēc kara dzīvoja ārzemēs.

Kārlis Stiebrīšs dzimis 1905. gada 21. oktobrī Rīgā. Mācījies K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. Jūrskolu beidza 1933. gadā un ieguva tālbraucēja kapteiņa diplomu. Kā labākais absolvents apbalvots ar Latvijas Kuģu īpašnieku savienības balvu – zelta pulksteni. Jūrā sāka iet 1932. gadā par stūrmani uz tvaikoņa "Toni". No 1936. līdz 1940. gadam brauca par 2. un 1. stūrmani uz Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņiem "Kaupo", "Krīvs" un motorkuģa "Bru". Miris 1946. gada 26. janvārī Rīgā.

Pēteris Šmits dzimis 1905. gada 27. septembrī. Jūrā sāka iet 1924. gadā. Gadu vēlāk sākās mācības K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Paralēli mācībām bija jāpelna nauda un jāiet jūrā, tāpēc jūrskola tika absolvēta tikai pēc 17 gadiem – 1942. gadā. Jūrā tika iets gan uz buriniekiem, gan vēlāk uz tvaikoņiem. Pēteris Šmits bija stūrmanis uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņiem "Tālvaldis", "Neptuns", "Spīdola", "Aija", "Bārta" un "Ilga", kapteinis uz buriniekiem "Gaigala" un "Zemnieks". Pēc Otrā pasaules kara viņam tātāt kā daudziem latviešu jūrnikiem par tāliem reisiem bija jāaizmirst, un P. Šmits strādāja Rīgā Zvejas ostā.

1982. gadā Pēteris Šmits sāka apmeklēt K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu tikšanās vakarus Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, kā arī uzdāvināja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļai vairākas ar jūrniecības vēsturi saistītas fotogrāfijas. Svētkos uz Latvijas kuģniecības vēstures nodaļu ceļoja interesanti veidotas paša izgatavotas apsvēikuma kartes. Pēdējo sveicienu no Pētera Šmita saņēmām 1991. gada decembrī. Diemžēl tālbraucēja kapteiņa dzīves beigu posmu mums nav izdevies noskaidrot.

Jānis Špore dzimis 1905. gada 7. novembrī Strenču pagastā. 1925. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1938. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1938. gadā. Jūrā sācis iet 1923. gadā par pavāru uz divmastu gafelšonera "Karniel". Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņiem "Krīvs" (1929–1932), "Kalpaks" (1933–1935), par 1. stūrmani uz tvaikoņiem "Krīvs" (1935–1937), "Auseklis" (1938–1941), par kapteini uz tvaikoņiem "Kandava" un "Everita" (1941). 1941. gada augustā vadīja tvaikoni "Everita", kas piedalījās Tallinas evakuācijā. 28. augustā tas Somu līci pie Jumindas raga uzsprāga un mīnas un nogrīma. Kapteinis ar daļu no apkalpes gāja bojā.

Alfons Štrauss dzimis 1905. gada 14. aprīlī Rīgā. 1928. gadā iestājās K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, to beidza 1943. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1943. gadā. Jūrā sāka iet 1924. gadā par matrozi uz tvaikoņa "Skauts". Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņa "Turaida" (1939–1940), par 1. stūrmani uz tvaikoņiem "Turaida" (1940–1941), "Arija" (1941). Kara laikā turpināja strādāt uz pēdējā, tikai tas jau bija zem vācu karoga un ar nosaukumu "Wartheland".

Aleksandrs Zviedris, viens no ievērojamākajiem latviešu maģistriem, dzimis jūrnīka, kuģu mehāniķa ģimenē 1905. gada 4. jūnijā Rēvelē (tag. Tallina). No 1914. gada ģimene dzīvoja Maskavā, bet 1921. gadā atgriezās Latvijā. Nākamais mākslinieks sāka strādāt Rīgas ostā un mācījās gleznošanu vispirms Latvijas Mākslas akadēmijas zīmēšanas kursos, tad J. R. Tilberga un K. Brencēna mākslas studijā. Izstādēs mākslinieks piedalījās kopš 1932. gada. A. Zviedra ainavas vairākkārt atzītas par gada labākajiem zvejnīcības tēmai veltītajiem darbiem Latvijā. Kopš 1926. gada Aleksandrs Zviedris nodarbojās ar viņu gatavošanu un šai amatā kļuva par izcīlu meistaru. Viens no mākslinieka vaļaspriekiem bija burāšana, viņš bija viens no Daugavas jahtkluba dibinātājiem.

Vairākas A. Zviedra gleznas glabājas Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krātuvēs. Par muzeja īpašumu ir kļuvuši darbi "Jahtas jūrā", "Zvejnīku osta" un "Tvaikonis Akadēmīķis Pavlovs". ■

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Jūrniecības darbinieki – jubilāri 2005

Katrs aizejošais gads nepārprotami atgādina – noslēdzies kāds mūsu dzīves posms. Tajā paliek viss, ko esam paguvuši paveikt, un arī neizdarītais paliek pagātnē. Apaļās jubilejas cilvēka dzīvē nāk un aiziet. Tad nāk atkal citas, lai iepriekšējai pierakstītu piecus, desmit, trīsdesmit klāt. Bet ko cilvēkam var padarīt gadi, ja sirds ne-noveco?

Saglabāt jaunību un degsmi sirdī visiem, protams, arī tiem, kuri 2005. gadā svinēja apaļās jubilejas, novēl Gadagrāmatas veidotāji, un šim novēlējumam noteikti pievienojas arī visa kuplā jūrniecības sabiedrība. Sveicam!



Latvijas Jūras administrācijas direktora vietnieks
Artūrs Brokovskis 17. martā svinēja savus 60. Nevieni no apsveicējiem gan neticēja, ka tiek minēts pareizais skaitlis.

Patiesībā tam neticēja arī pats Brokovskis.



Jānis Butnors (1945. 3. XI), kurš savulaik ir bijis SM Jūrniecības departamenta direktors, nu kā bankrotējušās "Rīgas jūras līnijas" valdes priekšsēdētājs savā dzimšanas

dienā bija spiests nodarboties ar visai nepatīkamiem jautājumiem. Par laimi, pēc melnās stīpas nāk baltā.



Ivars Deņisovs (1940. 23. I) jau no 1989. gada modri uzrauga Jūrniecības savienības maku LJS Revīzijas komisijas priekšsēdētāja postenī,

savienojot to ar seperintendenta amatu.

Andrejs Brencons (1935. 24. I) kuģu vadītājs

Aivars Karlsons (1955. 16. IV), jūrniecības darbinieks



Vilnis Keris (1930. 2. XI), pēc izglītības hidrotehniķis, pēc aicinājuma jūrniecības vēstures atbalstītājs, pilda Jūrniecības fonda priekšnieka darbu un pārdzīvo, ka jūrniecības finansiālo atbalstītāju kļūst arvien mazāk.



Juris Krivojs (1940. 22. VII): "Kaut gan vairs ne-strādāju ostā, no pasaules aprites ārā izmests tomēr neesmu, tāpēc man šāda tāda informācija par tendencēm un procesiem pasaules os-tās tomēr ir!"

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Egils Kocers (1930. 26. VII), žurnālists

Gundis Lauža (1955. 26. VI), Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzējs

Jēkabs Lībmanis (1930. 3. XII), kuģu mehāniķis, mākslinieks



Uģis Magonis (1965. 8. III), jūrniecības ideju augšāmcēlētājs, tagad VAS "Latvijas dzelzceļš" vadītājs: "Aizvērt acis un izlikties, ka problēmas nav, vai cerēt, ka to atrisinās kāds cits, – tas taču nav risinājums! Mums savas pozīcijas ir jāprot aizsargāt!"

Andrejs Migla (1940. 30. II), vēsturnieks

Gunārs Nartišs (1935. 20. VI), Salacgrīvas ostas kapteiņa palīgs, LJS biedrs.

Imants Nartišs (1970. 7. IX) Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta inspektors

Ģirts Ozoliņš (1935. 19. III), kuģu projektētājs



Eduards Raitis (1940. 25. VI), Liepājas ostas kapteinis: "Redzat, angļu valodā netiek lietots termins *Port captain*, bet gan *Harbour Master*. Tas nozīmē – miera ostas saimnieks, un arī es vēlos, lai mūsu osta ir patvērumš tik kuģiem, cik vien tajā var ienākt."



Oļģerts Sakss (1935. 27. I) ir Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta vecākais inspektors, bet no darba brīvajā laikā četrpadsmit gados viņš ir uzrakstījis mācību grāmatu "Kuģa teorija", kas ir otrā mācību grāmata latviešu valodā.

Uldis Rudzītis (1940. 5. III), kapteinis



Imants Sarmulis (1950. 31. XII), Ventspils brīvostas pārvaldnieks: "Visiem novēlu to grūtāko – iet dziļumā, jo vieglākais, protams, būtu plesties plašumā, bet tas šīsdiēnas apstākļos vienkārši nav iespējams."

Vladislavs Skrebelis (1955. 15. X), kuģu mehāniķis, jūrniecības darbinieks

Edgars Smehovs (1935. 9. IV), tālbraucējs kapteinis, kuģu maketu veidotājs

Oļģegs Stepanovs (1960. 28. V), Ventspils Tirdzniecības ostas padomes priekšsēdētājs

Modris Šivars (1945. 27. I), Rīgas brīvostas vecākais locis

Andrejs Šulcs (1910. 2. V), mākslinieks

Edgars Ūķis (1940. 2. VI), ledlauža "Varma" kapteinis

Ivars Virga (1935. 30. XII), Liepājas jūrniecības koledžas direktors





Inārijs Voits (1950. 22. IV), Zivsaimniecības asociācijas priekšsēdētājs: "Mēs esam kā boksa ringā iemestī, kur izkāmejīs latvietis cīkstas ar dūšīgu dāni. Taču

mums šī konkurence ir jāiztur! Tie, kas paliks neuzveikti, tie arī dzīvos labi!"



Gaidis Andrejs Zeibots (1945. 26. VI), NBS komandieris viceadmirālis: "Ikdienas darbs – tā nav laime, tā ir liela atbildība. Ja nu tiešām kaut ko izdodas paveikt labi,

tad, protams, ir arī laimes brīži. Bet ikdienas darbs – kā jau ikdienas darbs!"



Ansis Zeltiņš (1975. 18. IV), Latvijas Jūras administrācijas direktors: "Kad tu esi divdesmit trīsdesmit metrus jūras dziļumā, tad brīnīšķīgā zemūdens pasaule liek

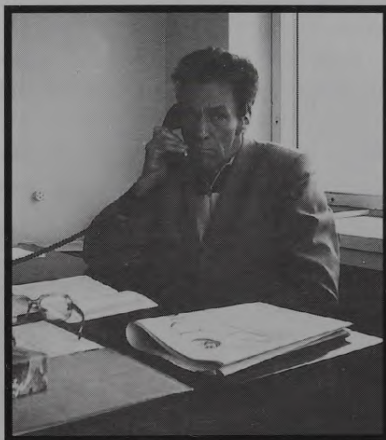
aizdomāties, cik trausla patiesībā ir cilvēka dzīvība. Tu esi atkarīgs no katra mazākā sūkuma, kas var kļūt liktenīgs. Un tomēr tu atkal un atkal dodies šajā zemūdens ceļojumā."



Uldis Ziņģis (1945. 12. IV), SIA "Vērpete Plus" direktors: "Upju kuģi – tas ir viss mans mūšs. Principā man nav kur aiziet, un es nedomāju to darīt. Par laimi, upju flotes darbinieku tradīcijas gan stājā, gan apgērbā tiek saglabātas! Vienīgi pilnīgi nesaprotama ir valdības attieksme pret

balto flotī!"

Apsveikumu vairs nesaņems rakstnieks **Jānis Lapsa** (1930. 1. IX – 2006. 3. III), jo pēdējos sveicienus viņš saņēma 2006. gada 6. martā, kad devās savā pēdējā komandējumā – aizkuģoja mūžības jūrā.



2005. gada 4. jūnijā Plīrumu ģimene svinēja Zelta kāzas. Kā svinību reizē teica Laimonis Plīrums, ka ne jau katrs uz ko tādu ir spējīgs! Apsveicam!

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



Osta vārdos, bildēs un dziesmās



Vēstures liecības mēdz būt dažādas. Šajā reizē tika izdota grāmata par ostas dzīvi no 1990. līdz 2005. gadam, kuras autors ir pati Rīgas osta, bet uz papīra notikumus uzlikusi Anita Freiberga. Rīgas brīvdostas pārvaldes telpās varēja aplūkot Leona Baloža fotoizstādi "Rīgas ostā ienāk kuģi" un klausīties Žorža Siksnas iedziedātās dziesmas par jūru.

4. jūnijā grāmatu atvēra un izstādi atklāja Rīgas vicemērs un Rīgas ostas valdes priekšsēdētājs Andris Ārgalis.

No pēcvārda grāmatai "Rīgas osta 1990 - 2005"

Dokumentālajam stāstam par Rīgas ostu pēdējos piecpadsmit gados nav priekšvārda, jo deviņu gadsimtu vēsture ir vislabākais priekšvārds, kādu vien kāds varētu sacerēt vai izdomāt.

Patiesībā arī pēcvārds nebūtu nepieciešams, osta taču savu darba dzīvi turpina arī devītajā gadsimtā. Tomēr dažus vārdus nobeigumā pateikt gribētos.

Šim darbam ir pielikts punkts. Tas ir tikai viens dokumentāls stāsts, viens neliels fragments no Rīgas ostas dzīves pēdējos piecpadsmit gados, un šis dokumentālais stāsts nekādā gadījumā nepretendē uz vēstures pētījuma statusu.



Rīgas ostas valdes priekšsēdētājs Andris Ārgalis un grāmatas autore Anita Freiberga.





Grāmatas un fotoizstādes atklāšanas brīdī Rīgas brīvostas pārvaldes telpās Kalpaka bulvārī.

Ļoti iespējams, ka cits autors aplūkotu citus notikumus un par saviem sarunu biedriem izvēlētos citus cilvēkus. Esmu pateicīga tiem ostas cilvēkiem, kuri neželēja savu dārgo laiku, lai atcerētos, kā tad pēc neatkarības atjaunošanas Latvijā deviņdesmito gadu sākumā Rīgas ostā viss sākās, kādas bija problēmas un kā izdevās vai neizdevās tās atrisināt. Dažam varbūt liksies, ka notikumi norisinājās pavisam savādāk, nekā šeit aprakstīts. Arī tas ir pašsaprotami, jo katrs cilvēks uz lietām un notikumiem skatās savādāk un redz tos no sava skatu punkta. Lai nedusmo tie, ar kuriem šoreiz neizdevās parunāt, jo, iespējams, tā ir vislabākā ierosme pēc gada, pieciem vai desmit veidot vēl kādu dokumentālu stāstu par Rīgas ostu. Varu teikt, ka visu ielikt vienā stāstījumā ir neiespējami, lai to izdarītu, jau tagad būtu nepieciešamas divas vai pat trīs šādas grāmatas.

Taču šoreiz mans skatījums par Rīgas ostu nu ir tāds, kāds uzlikts uz papīra.

Rīgas ostas pēdējos piecpadsmit gadus uzlikts uz papīra, nūdien, nebija nemaz tik viegli, taču interesanti gan. Un lai arī šim darbam pielikts punkts, patiesībā punkts ir jauna stāsta sākums, osta dzīvo un strādā, un gribētos ticēt, ka mēs visi ļoti vēlamies, lai Rīgas ostai būtu ne tikai bagāta pagātne, bet vēl bagātāka nākotne.■



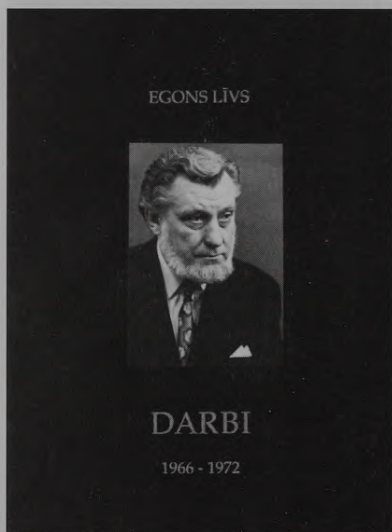
Apsveikumus no A. Ārgaļa saņem foto-mākslinieks Leons Balodis.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GĀDAGRĀMĀTA
2005



Egons Līvs "Darbi 1966 – 1972"

2005. gada beigās dienas gaismu ieraudzīja Egona Līva kopoto rakstu otrais sējums "Darbi 1966 – 1972", ko izdevusi izdevniecība "Pils" ar Liepājas domes, Liepājas Speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes, LSEZ AS "Liepājas osta LM", laikraksta "Kurzemes Vārds" un Valsts Kultūrkapitāla fonda finansiālu atbalstu.



Grāmatu sakārtojuši E. Līva dzīvesbiedre Edīte Gūtmane un rakstnieks Ēriks Hānbergs, tajā izmantota Ilgoņa Bērsone apkopotā E. Līva literārā autobiogrāfija. Cītu darbu starpā grāmatā, nenoliedzami, populārākais darbs ir "Velnakaula dvīņi".

Grāmatas atvēršanas brīdī Rīgā savās atmiņās par Egonu Līvu un viņa "Velnakaulu" dalījās rakstnieki, aktieri un režisori. Atmiņu un atziņu netrūka, bet pati svarīgākā no atziņām bija: mēs varam būt lepnī un justies bagāti, ka ir bijusi tāda personība, cilvēks un rakstnieks kā Egons Līvs, kurš ar savu dzīvi un darbiem mums māca būt stipriem, tādiem, kurus pat negantākie vēji nespēj locīt.

Grāmatas ievadā laikraksta "Kurzemes Vārds" redaktors Andžils Remess raksta: "„Aņ Liepājai pietrūka Līva, pietrūka viņa klātbūtnes. Pietrūka to brīžu, kad atskanēja viņa labsirdīgi uzbangojošais smējiens: "Veči!" Un vajadzēja izjust šī sauciena intonāciju, lai zinātu, kas jādara. Ja tas skanēja sološi, bija skaidrs, ka pielikts punkts jaunam stāstam. Ja tas skanēja biedējoši, nācās galvu ieraut plecās un gaidīt, par ko Līvs izteiks sašutumu īstā vīru valodā. Bet visbiežāk šis sauciens skanēja aicinājoši, un tad bija skaidrs, ka jāiet tur, kur vērts bij vīriem satīkties, un varēsi ne tikai izkratīt sirdi un tikt pāri gruzdošo šaubu purvam, bet Līvs tev palīdzēs uz dzīvi vērties ar gaišu skatienu. Un noteikti patiesāku."■



Jūras tēma latviešu pastmarkās

Rets ir tas cilvēks, kurš savā mūžā nav krājis vai mēģinājis krāt pastmarkas. Vēl retāks ir tas, kurš nekad nav sūtījis vēstuli un uzlīmējis uz aplokšnes kaut vienu pastmarku. Tieši pastmarka ir vērtzīme, ar kuru samaksājam par pasta pakalpojumiem. Taču arī maza formāta poligrāfisks iespaiddarbs, pasta vērtzīme un filatēlijas objekts kļūst par miniatūru mākslas darbu, protams, ja tas meistaīgi un perfekti izstrādāts.

Pastmarka ceļo pa visu pasauli un iepazīstina tālu zemju un kontinentu tautas ar savas izcelsmes valsti. Pastmarka ir arī filatēlijas kolekcionāru interešu un izpētes objekts. Taču augstāko sasniegumu pastmarkas autors sasniedz tad, ja kāds saglabā aplokšni skaistas un interesantas pastmarkas dēļ.

Arī jūrnierības profesiju pārstāvji vienmēr ir bijuši cieši saistīti ar pastmarkām un pasta sūtījumiem. Esot tālu no mājām, ir patīkami saņemt vēstījumu no tuviekiem un draugiem. Tas arī izskaidro, kāpēc starp jūrnieriem ir ne viens vien pastmarku krājējs.

Bet vispirms pastmarka ir jārada – jāuzzīmē un jānodrukā, bet vēl pirms tam ir tematu izvēle un apstiprināšana, ko veic Latvijas pasta Emisijas komisija. Ļoti žēl, ka daudzus gadu šo komisiju neinteresēja jūrnierības tematikas atspoguļošana vērtzīmēs, pat neskatoties uz to, ka tās nedaudzās pastmarkas par jūras tēmu ir populāras un pieprasītas. Lai gan pastmarkas izmērs ir pavisam neliels, oriģināls tiek zīmēts krietni vien lielāks, lai pēc nodrukāšanas samazinātā izmērā atēlts būtu kvalitatīvs.



LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





Māksliniece Elita Viliama.

Bieži vien uzdod jautājumu, kāpēc Latvijā tik maz mākslinieku zīmē pastmarkas? Vai tad to nevar visi? Jāteic, ka nevar, tieši tāpat, kā visi nevar būt portretisti, jo pastmarkām ir savs specifisks *fuktieris* un patikšana. Ir jau mākslinieki, kuri uzskata, ka zīmēt pastmarkas tāds haltūras darbs vien ir, turklāt vēl nāk lielā nauda. Ja māksliniekam tēma ir sveša un pat neinteresējoša, tad rezultāta nebūs, bet, ja autoram šī tematika ir sirdslieta, tad var gaidīt labu rezultātu. Piedevām, ja pastmarkas zīmējuma veidošanā tiek ieguldīts krietns tēmas izpētes darbs, materiālu vākšana un grāmatu studēšana. Katrs jauns darbs sākas kā jauna dzīve.

Sākot sadarbību ar Latvijas pastu 1992. gadā, vajadzēja piedalīties konkursā. Toreiz tēma bija brīva, vienīgais

nosacījums – Latvijas tēla daudzveidība. Tā kā jūrniecības tēma mani ir saistījusi jau kopš bērnības, to arī izvēlējos. Latvijā pastmarkās neviens nekad savus jūras braucējus un jūrniecības atbalstītājus nebija rādījis, jo daudziem šī tēma ir kā balta lapa. Lai gan jūrniecības tēmu netrūka, sākot no vikingu laikiem, Hanzas savienības, Hercoga Jēkaba, Krišjāņa Valdemāra laikiem, līdz latviešu burātājiem un pasaules apceļotājiem mūsdienās, diemžēl līdz vēl nesenam laikam Latvijas pastā jūrniecību nemīlēja. Kaut gan mans projekts “Latvji, brauciet jūriņā” konkursā ieguva godalgotu vietu, šo tēmu pastmarkās nerealizēja. Toreizējais pasta ģenerāldirektors atklāti aizrādīja, lai beidzot mālēt tos jūrniekus un sākot mālēt citus. Vai tas bija joks? Nebija. Un es pieņēmu lēmumu ar Latvijas pastu vairs nesadarboties.

Bet viss plūst un mainās. Dievs mūs katru ir nolīcis tur, kur mums ir jābūt.

Latvijas pastā ir notikušas lielas pārmaiņas un jaunas vēsmas, jauna vadība un jaunas ieceres. Filatēlijas nodaļas vadība ir noskaņota aktīvai darbībai mākslinieciskās kvalitātes un Latvijas pastmarku popularizēšanā. Tāpēc ir uzausis cerību stariņš, ka nākotnē pastmarkās varēsim ieraudzīt latviešu jūrniecības vēstures atspoguļojumu un mūsdienu sasniegumu tēlojumu.

Tāču galvenais, lai pati jūrniecības sabiedrība izrādītu interesi par savas profesijas iemūžināšanu Latvijas vērtzīmēs. Kā izrādīt ieinteresētību? Ieteikumu un priekšlikumu veidā, tos iesniedzot Latvijas pastā. Kā tad ir, esam vai neesam jūras tauta? Tad nekautrēsimies to rādīt arī pasaulei!■

Elita Viliama, māksliniece



Krišjānis Valdemārs un šis laiks

Patiesībā par Krišjāni Valdemāru (1825 – 1891) jau kādu laiku runāt šķiet apnicīgi. Vismaz man personīgi. Taču apzinoties, ka ik gadu skolas solos sasēžas jauni latvieši, mans pienākums ir to darīt.

Grāmata "Krišjānis Valdemārs. Apgaismības centieni" tapusi 20 gadu laikā, pamatā Atmodas gados. Vārtus uz šo dīžo latvieti man atvēra Filoloģijas fakultātes docents Gunārs Bībers, kad pēc dienesta Vidusāzijā 1985. gada rudenī atgriezās savās studentu gaitās 2. kursā Latvijas Universitātē. Tā, gadiem ejot, sadarbojoties ar profesoriem Daci un Kārli Lūšiem, Kultūras akadēmijas profesora G. Bībera savulaik rosināts,



Gints Šmanis.

pasniedzēja Jāņa Kušķa atbalstīts Valdemāra valodnieciskajos pētījumos, tapa šis darbs, kas galvenokārt domāts skolu jauniešiem, lai apzinātos, cik daudz latvju tautai devis Valdemārs.

Jāteic, ka visā darba tapšanas gaitā netieši bijusi iejaukta arī PSRS pirmā (un pēdējā) lēdija Raisa Gorbačova, jo tieši viņas vadītais PSRS Kultūras fonds, Imanta Ziedoņa, Ramonas Umblījas un Arvja Popes rosināts, Valdemāra rakstu pētīšanai Maskavas bibliotēkās piešķīra stipendiju 150 rbl. mēnesī. Arī mēnesis toreizējās VDR bibliotēkās (pirmajā Rīgas sadarbības pilsētā Rostokā), pateicoties Latvijas Universitātes atbalstam, ļāva apzināt Valdemāra rakstus vācu periodikā 19. gs. otrajā pusē.

Esmu gandarīts, ka Valdemāra dzīves un darba pētījumi man ir ļāvuši iepazīt dažādu tautību cilvēkus, kuriem nav vienaldzīgs latviešu jūrnieceības liktenis, K. Valdemāra rosīgā darbošanās cariskajā Krievijā, kas vēl arvien ir nopietns pētnieceības objekts.

Man dažkārt jautā: nu, ko tu, filologs, ķēpājies ar to jūru? Citādi nemaz nedrīkstētu būt – zvejnieka mazdēlam un tālbraucēja kapteiņa krustdēlam ir jāattaisno sava esība šai saulē. Un ja vēl ir vietas, kur nepieciešams pielikt spēku, ir jāiet un jāstrādā. Uz to nerimtīgi ir rosinājis arī mans gara aristokrāts – Krišjānis Valdemārs.■

Gints Šmanis, grāmatas "Krišjānis Valdemārs. Apgaismības centieni" autors

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



2005. gada notikumi

Janvāris

2005. gads iesākās vētrai

Šoreiz bez zemtekstiem, vārda vis-tiešākajā nozīmē. 8. un 9. janvārī pāri Latvijai brāzās vētra, Kurzemē vēja ātrums sasniedza pat 30 metrus sekundē. Vētras postījumi bija jūtami visā Latvijā, tie nesaudzēja arī Latvijas ostas, un no Satiksmes ministrijas Ministru Kabineta saņemtās informācijas izriet, ka nozares zaudējumi bija mērāmi aptuveni 8 miljonu latu apmērā, no kuriem 6,8 miljoni latu liels zaudējums bija nodarīts ostām.



Visa gada garumā Brisele sprieda, cik lielā apjomā no Eiropas Savienības fondiem tiks segti vētras nodarītie zaudējumi. 2005. gada novembrī ES pieņēms lēmums, ka Latvijai piešķirtā kompensācija nepārsniegs vienu miljonu eiro. Kā saka ostinieki, labāk kaut kas, nekā nekas!

Kā palīdzēt zvejniekiem?

2005. gada 26. janvārī, tiekoties vairāku atbildīgo dienestu speciālistiem, tika lemts par pasākumiem, kādi būtu veicami, lai uzlabotu sadarbību

palīdzības sniegšanā nelaimes gadījumos cietušiem zvejniekiem. Tieši uz zvejas kuģiem visbiežāk notiek negadījumi, kuros cilvēki gūst dažādas, nereti dzīvībai bīstamas traumas.

Sanāksmē piedalījās Satiksmes ministrijas, Latvijas Jūras administrācijas, Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta, Katastrofu medicīnas centra, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta un Zivsaimniecības asociācijas pārstāvji. Tika atzīts, ka viens no svarīgākajiem uzdevumiem ir kopīgiem spēkiem izstrādāt vienotu rokasgrāmatu zvejas kuģu apkalpēm pirmās palīdzības sniegšanai. Kaut gan zvejas kuģu kapteiņi un stūrmaņi ir beiguši pirmās palīdzības sniegšanas kursus, pašlaik mediķi, kuri sniedz konsultācijas pa rāciju, līdz brīdīm, kamēr nelaimes vietā ierodas helikopters vai glābšanas kuteris, nezina, ko var prasīt un ko ir spējīgi izdarīt cilvēki uz kuģa. Vienotas rokasgrāmatas lietošana uz visiem zvejas kuģiem šo situāciju uzlabotu.

Tāpat nepieciešams pastiprināt kontrolēt, lai pirmās palīdzības aptiecināšanas uz kuģiem atbilstu vienotām prasībām un standartiem.

Būt vai nebūt lašiem?

Par Baltijas lašiem lēma Brisele. No Lielbritānijas laboratorijas saņemtie analīžu rezultāti liecina, ka piecos lašos no deviņiem pārsniegta pieļaujamā dioksīna norma, tai pašā laikā anģļu reņģēs, brētliņās un pat mencu aknās paaugstinātu dioksīnu neatrada. Nu





Latvijas zvejnieku nozvejotos Baltijas lašus pirkēt un pārdot nedrīkst, bet zviedru zvejnieki šos pašus lašus var gan zvejot, gan pārdot. Klasisks piemērs, kā Latvijas zvejnieki tiek stumti laukā no tirgus.

Februāris

Dzelzceļa katastrofa Rīgā

Šā gada februāra sākumā Rīgas Centrālajā dzelzceļa stacijā notika vilcienu katastrofa, kurā gāja bojā četri cilvēki, bet gandrīz trīsdesmit guva dažādas traumas. Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas izmeklēšanas rezultāti liecina, ka par februāra sākumā notikušo vilciena Lielvārde – Rīga katastrofu atbildīga ir vilciena brigāde. Secināts, ka sadursmi izraisīja elektro-

vilciena mašīnistu brigādes rīcība, kurā konstatējami vairāki pārkāpumi. Dzelzceļa katastrofā iesaistītā elektrovilciena mašīnists Ribačoks neatzīst savu vainu vilcienā sadursmes izraisīšanā.

Ekspertu komisija vēl joprojām cenšas noskaidrot, kas vainīgs.

Satiksmes drošība – Baltijas valstu transporta ministriju prioritāte

Baltijas valstu transporta ministriju prioritāte ir satiksmes drošība, tika secināts Pasaules Bankas rīkotajā triju Baltijas valstu transporta ministriju un atbildīgo institūciju seminārā, kas 3. un 4. februārī notika Viļņā. Eiropas transporta ministru padomes ģenerālsekretārs Džeks Šorts uzsvēra, ka satiksmes drošības situācijas uzlabošanai nepieciešama vienota pasākumu koordinācija gan katras valsts valdības līmenī, gan arī starp trim Baltijas valstīm, kā ekspertus izmantojot to valstu speciālistus, kur šī problēma tiek veiksmīgi risināta, piemēram, Austrijas, Nīderlandes, Zviedrijas. Ir radikāli jāmaina sabiedrības attieksme pret pārkāpumiem, kas izraisa vissmagākās sekas, – pret braukšanu reibumā un nepiemērota braukšanas ātruma izvēli. Džeks Šorts uzsvēra, ka Baltijas valstīs satiksmes drošības popularizēšanā joprojām nepietiekami iesaistās masu mediji, kam ir vislielākā iespēja ietekmēt sabiedrisko domu. Turklāt šajā darbā vairāk jāiesaista arī pašvaldības un sabiedriskās organizācijas. Lielāka uzmanība jāpievērš ceļu auditēšanai, lai atklātu un novērstu tā sauktos *melnos punktus*.



Pabeigts Zviedrijas finansētais pētījums par dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanu Latvijā

2005. gada 8. februārī tika pabeigts Zviedrijas Starptautiskās attīstības aģentūras (SIDA) finansētais pētījums par pieeju dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanai Latvijā.

Pētījuma gaitā tika izvērtēti vairāki aspekti, kas skar jautājumus par dzelzceļa infrastruktūras iespējamo finansēšanu (līdzfinansēšanu) no valsts budžeta līdzekļiem, infrastruktūras pārvaldītāja peļņu, esošo izmaksu analīzi.

Tāpat pētījuma ietvaros tika analizēta infrastruktūras maksas diferenciācija atkarībā no infrastruktūras kvalitātes dažādos variantos (atkarībā no kvalitātes, noslodzes), infrastruktūras maksas diferenciācija valsts pasūtītajiem pasažieru pārvadājumiem, kravu tranzīta pārvadājumiem un vietējiem kravu pārvadājumiem.

Pētījums sniedz rekomendācijas par to, kādas izmaiņas varētu tikt veiktas maksas aprēķināšanai, diferencējot pasažieru pārvadājumu un kravu pārvadājumu maksas noteikšanas komponentus, bilances aktīvu vērtības atjaunošanai un infrastruktūras pamatkapitāla atmaksāšanās procentu noteikšanai, kā arī citus ieteikumus.

"Tallink" pasažieru prāmji no Rīgas uz Stokholmu

17. februārī satiksmes ministram Aināram Šleseram izdevās panākt vienošanos ar kuģniecības kompāniju "Tallink" par regulāras pasažieru prāmju satiksmes Rīga – Stokholma uzsākšanu.

"Pēc ilga darba beidzot ir izdevies



rast risinājumu samilzušajai regulāras pasažieru prāmju satiksmes problēmai," pēc tikšanās ar "Tallink" valdes priekšsēdētāju un īpašnieku Enu Pantu (Enn Pant) pauda gandarījumu A. Šlesers.

Par konkrētiem prāmju līnijas darbības uzsākšanas nosacījumiem un termiņiem sarunas turpināsies.

"Pašreizējā prāmju līnija nenodrošina vajadzīgo pakalpojumu kvalitāti, radot ārvalstīs negatīvu priekšstatu par Rīgu un tās ostas iespējām. Diemžēl šāda situācija ir veidota daudzu gadu garumā, un man bija jāpieliek lielas pūles, lai to mainītu. Rīgas ostā būs veicams liels darbs, lai sakārtotu infrastruktūru lielo pasažieru prāmju uzņemšanai atbilstoši augstākajiem kvalitātes standartiem.

Esmu pārliecināts, ka Igaunijas lielākās pasažieru kuģniecības kompānijas ienākšana Rīgas ostā ļaus ievērojami palielināt tūrisma plūsmu starp Latviju un Skandināvijas valstīm. Būtiski ir tas, ka beidzot pasažieru satiksmi nodrošinās moderni un komfortabli prāmji, kas ne tikai ļaus ērti nokļūt izvēlētajā ceļojuma punktā, bet arī piedāvās iespēju atpūsties un izklaidēties uz kuģa. Kopā ar aviopārvadājumu apjoma straujo pieaugumu tas dos vēl vienu



impulsu tūrisma biznesa un ar to saistīto pakalpojumu sfēras attīstībai, veidojot Rīgu par Baltijas reģiona tūrisma galvaspilsētu," teica A. Šlesers.

Astotā "TransBaltica" Rīgā

25. februārī Rīgā notika Rīgas Mēdžu skolas rīkotā starptautiskā transporta konference "TransBaltica 2005". Tranzīta jomā Latvijas tuvākā laika prioritātes ir jaunu kravu piesaiste no trešajām valstīm, galveno uzmanību pievēršot Tālo Austrumu un Āzijas reģioniem, atklāšanas runā teica satiksmes ministrs Ainārs Šlesers.



Marts

Francijas parlamenta delegācija apmeklē JS Krasta apsardzes dienestu

8. martā Jūras spēku Krasta apsardzes dienestu apmeklēja Francijas parlamenta deputāti, lai izvērtētu, ko Latvija darījusi vides aizsardzības un kuģošanas drošības jomā Baltijas jūrā, un sniegtu par to pārskatu Eiropas Parlamentam.

2004. gada decembrī tika apstiprināts Jūras spēku Operatīvās rīcības plāns neparedzēta naftas produktu pie-

sārņojuma gadījumiem atklātā jūrā. Pamatojoties uz šo plānu, Nacionālās gatavības plānu naftas produktu piesārņojuma gadījumiem jūrā, Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzības 1992. gada konvenciju (Helsinku konvencija) u.c. LR un starptautiskajiem normatīvajiem tiesību aktiem, Jūras spēki Operatīvā rīcības plāna ietvaros veic pasākumus, lai nepieļautu, samazinātu piesārņojumu, bet, ja ir noticis incidents vai nelaimes gadījums, kas radījis piesārņojumu Latvijas ūdeņos, to iespējami operatīvāk likvidētu.

Jūrnieceības savienība spriež par izglītību

17. martā notika ikgadējā Latvijas Jūrnieceības savienības kopsapulce. Tā kā šī nebija priekšsēdētāja un valdes pārvēlēšanu sapulce, tās dalībnieki savu uzmanību varēja veltīt jūrnieceības izglītības jautājumiem. Kā atzina daudzi klātesošie šoreiz diskusija bijusi satuģa.



Iznākusi "Latvijas Jūrnieceības gadagrāmata 2004"

Iznākusi "Latvijas Jūrnieceības gadagrāmata 2004". Tā jau tradicionāli sniedz atskatu svarīgākajos aizvadītā

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





gada notikumos, šķir vēstures lap-puses un piemin jūrniecības darbi-niekus. Tā kā grā-matas izdošana prasa finansiālus ieguldījumus, Ga-dagrāmatas izde-

vējs (Latvijas Jūrniecības savienība) un tās veidotāji izsaka pateicību visiem, kuri ne tikai vēlējās, bet reāli finansiāli atbalstīja grāmatas izdošanu.

Liepājai 380!

18. martā Liepāja svinēja savu dzimšanas dienu. Par godu šai dienai notika plašas svinībās – lieliski koncerti un izstādes, pateicības dievkalpojums, svētku ugunošana un īpaši par godu Liepājas dzimšanas dienai klajā laistās pastmarkas zīmogošana. Liepāja ir īpaša pilsēta, liepājnieki ir īpaši ļaudis, un visi, kuri ierodas Liepājā, saņem īpašu pozitīvu lādiņu. Lai dzīvo Liepāja!



„TransRussia 2005” – nozīmīgākais transporta un loģistikas forums Austrumeiropā

No 22. līdz 25. martam Maskavā izstāžu centrā „Olimpijskij” notika 10. starptautiskā izstāde „TransRussia 2005”, kurā Latvijas kopējā stendā piedalījās Ventspils un Rīgas brīvostu un Liepājas SEZ pārvalžu un uzņēmumu pārstāvji, AS „Latvijas dzelzceļš” un citi Latvijas tranzituzņēmumi, kopā ap tuveni 25 firmas. Kā liecina iepriekšējo gadu pieredze, Latvijas delegācijas piedalīšanās ar vienotu stendu un pārdomātiem reklāmas materiāliem dod iespēju akcentēt Latvijas ostu un transporta kompleksa priekšrocības, kā arī tranzīta potenciāla valstisko nozīmi.

Izstāde tiek rīkota kopš 1996. gada un ik reizes pulcē Krievijas un citu valstu vadošos transporta un loģistikas, tehnikas ražošanas un tehnoloģiju uzņēmumus. Tā pelnīti ir atzīta par nozīmīgāko transporta un loģistikas forumu Krievijā, NVS un Baltijas valstīs. Ik gadus izstādi apmeklē vairāk nekā 14 000 cilvēku. Paralēli izstādei viesnīcā „Renesanse” notika konference „TransRussia 2005”, kurā uzstājās arī Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamenta direktors Andris Maldups.



Aprīlis

“Ventamonjaks” savāks atgāzes

AS “Ventamonjaks” līdz gada beigām uzstādīs Latvijā modernāko un vienu no Baltijas jūras baseinā jaudīgākajām iekārtām naftas produktu atgāžu savākšanai, kas palielinās uzņēmuma konkurētspēju tranzīta jomā. Projekta kopējās izmaksas ir 1 573 706 latī, atbalstītās izmaksas (ES Granta finansējums) – 1 540 938 latī, atbalsta summa – 50% jeb 770 469 latī (ES finansējums – 539 328,30; Latvijas – 231 140,70). Otra puse ir privātās investīcijas – akciju sabiedrības pašu līdzekļi. Projekts paredz Ventpils brīvdostas 35A un 36. pietātnē uzstādīt sistēmu, kas savāktu un pārstrādātu atgāzes, kuras rodas, tankkuģos iekraujot gaišos naftas produktus, informēja AS “Ventamonjaks” viceprezidents Laimonis Strujevičs. “Prašība savākt tvaikus uz kuģiem noteikta Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) izstrādātās MARPOL konvencijas noteikumos, kas stājas spēkā šā gada 19. maijā. Latvija konvencijai ir pievienojusies, bet likumdošanā šīs prasības nav nostiprinātas. Taču mums ir svarīgi tās ievērot konkurētspējas nodrošināšanai,” atzina L. Strujevičs

“Ventbunkers” vienojas ar “Slavneftj”

Ventpils tranzīta uzņēmums “Ventbunkers” ar vienu no lielākajām Krievijas naftas kompānijām “Slavneftj” vienojies par mazuta pārkraušanu. Informācija plašsaziņas līdzekļos liecina, ka vienošanās paredz mēnesī caur Ventpils terminālu nosūtīt 80 tūkstošus tonnu mazuta, kas gada laikā varē-

tu būt gandrīz miljons tonnu. Pēc neoficiālas informācijas, darījums noslēgts līdz 2005. gada beigām, taču nav zināms, vai Ventpils termināls jau saņem mazuta piegādes vai arī tās sāksies tuvākajā laikā. “Ventbunkers” cerot arī uz līgumu par dīzeļdegvielas pārkraušanu, kas pa cauruļvadu uz Latviju tiktu piegādāta no Baltkrievijas, kur “Slavneftj” pieder naftas pārstrādes rūpnīca.

Maijs

Nogrimis Latvijas zvejas kuģis “Gideon”, apkalpe izglābta

26. maijā 5 no rīta pēc Latvijas laika Ņūfaundlandas salas rajonā nogrimis Latvijas zvejas kuģis “Gideon”, kura īpašnieks ir SIA “Gideon Baltic”. Kuģis būvēts 1973. gadā Lielbritānijā, uz kuģa bija 15 cilvēku liela apkalpe, ko izglāba Islandes zvejas kuģis “Peter Johanson”.

Kā informēja Latvijas Juras administrācijas juras avāriju vecākais izmeklētājs kapteinis Staņislavs Čakšs, 25. maijā kuģa mašīntelpā izcēlās ugunsgrēks, kas iesākumā ticis dzēsts ar CO2 sistēmu, pēc tam atvērti kingstoni, lai mašīntelpā ielaistu ūdeni. Pēc tam tos vairs nav izdevies aizvērt un kuģis sācis grīmt.

Izglābtā apkalpe tika nodota inspekcijas kuģim, kas to nogādāja Sēdzonsas ostā. Apkalpē bijuši pieci jūrnīeki no Latvijas, pieci no Lietuvas, trīs no Islandes un divi no Baltkrievijas. Nelaimes gadījumu turpina izmeklēt.

ĶTR Satiksmes ministrijas delegācijas vizīte Latvijā

No 29. līdz 31. maijam Latvijā viesojās Ķīnas Tautas Republikas Sa-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



tiksmes ministrijas delegācija, ko vadīja satiksmes ministrs. Delegācijā bija arī kuģniecību „Cosco” un „China Shipping” viceprezidenti, kuri vēlējās iepazīties ar ostu piedāvātājām iespējām loģistikas un distribūcijas jomā.

29. maijā Ainārs Šlesers tikās ar „China Shipping” un „Cosco” viceprezidentiem un šo firmu meitas uzņēmumu prezidentiem. Ķīnas delegācija tika informēta par konkrētām maksām, klientiem, režīmiem. Par pozitīvu faktoru tika atzīts kravu pārvadājumu straujais pieaugums pasaulē, kas šā gada pirmajā ceturksnī jau sasniedza visa pagājušā gada apjomu.

30. maijā Ķīnas delegācija apmeklēja Liepāju un Ventspili.

Liepājā Ķīnas delegācija tikās ar pilsetas mēru, Liepājas SEZ un Liepājas ostas vadītājiem, kā arī apmeklēja uzņēmumus „Liepājas osta LM”, „Terra-balt” un „Liepājas metalurģ”.

Ventspilī delegāciju sagaidīja domes priekšsēdētājs Aivars Lembergs un Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis. Ķīnas pārstāvji iepazīs ar SIA „Nord Natie Ventspils Termināls”, „Ziemeļu osta” un Ventspils brīvostu kopumā.

31. maijā Ķīnas delegācija satiksmeš ministra Aināra Šlesera pavadībā apmeklēja Rīgas brīvostu, kā arī Kuģu vadības centru, „Baltic Container Terminal” un „Strek”.

Ķīnas Satiksmes ministrijas vizīte Latvijā ir atbilde uz Latvijas Satiksmes ministrijas vizīti Ķīnā, kas notika no 9. līdz 16. aprīlim.

Jūnijs

leviesta datorizēta tranzīta sistēma

Turpinot jaunās datorizētās tranzīta sistēmas (NCTS) ieviešanu, no šā gada 1. jūnija Latvija pievienojas tām astoņām Eiropas Savienības valstīm – Itālijai, Spānijai, Slovēnijai, Vācijai, Lietuvai, Čehijai, Somijai un Kiprai –, kur darbojas galvojumu elektroniskās kontroles sistēma GMS (Guarantee Management System).

Šī sistēma muitas iestādēm ļauj datorizēti kontrolēt tranzīta galvojumu derīgumu un izmantošanu, tādējādi samazinot kontrabandas risku un iespēju, ka tiks nodarīti zaudējumi valsts budžetam.

Satiksmes ministrijā parakstīti četri Kohēzijas fonda līdzfinansēti projekti

3. jūnijā Satiksmes ministrijā oficiāli tika parakstīti četri ES Kohēzijas fonda līdzfinansētu projektu līgumi ar uzņēmējiem, kas veiks paredzētos būvdarbus. Līgumu kopējā summa ir gandrīz 100 miljoni eiro.

Līguma parakstīšanā piedalījās satiksmes ministrs Ainārs Šlesers, Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Vīgo Legzdiņš, uzņēmumu SIA „A.C.B.”, „Binders un partneri”, „Lemminkainen Lemcon” un „Š&SC” pārstāvji.

Satiksmes ministrs Ainārs Šlesers īpaši uzsvēra, ka jaunbūvējamiem ceļiem tiks izvirzītas augstas kvalitātes prasības, rūpīgi kontrolējot darbu izpildi.

Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Vīgo Legzdiņš norādīja, ka divi no Kohēzijas fonda projektiem ir līdz šim



lielākie Latvijas vēsturē. To apjoms ir 44,4 miljoni eiro (31,2 miljoni latu) un 27,8 miljoni eiro (19,5 miljoni latu).

Pārējie divi projekti ir 15,7 miljonus eiro (11 miljoni latu) un 11,3 miljonus eiro (7,9 miljoni latu) vērti.

Rīga nostiprina burāšanas galvaspilsētas statusu

Rīga pakāpeniski iekļaujas starptautisko regašu kalendārā, kļūstot par burāšanas galvaspilsētu Latvijā, turklāt Latvijas jahtas arvien biežāk kļūst par starptautisko regašu dalībniecēm.

17.jūnijā Latvijas jahta „Spaniel” devās ceļā, lai piedalītos pasaulē lielākajā jahtu un burinieku regatē “The Tall Ships’ Races 2005”.

“Regate The Tall Ships’ Races 2005” notiek no 2005.gada 6.jūlija līdz 6.augustam Ziemeļjūrā pa maršrutu Vaterforda (Īrija) – Šerbūra (Francija) – Nūkāstla (Liebritānija) – Fredrikstāde

(Norvēģija). Parasti regatē piedalās 70-100 burinieku un jahtu, bet šogad ir reģistrēts rekordliels dalībnieku skaits – 130 kuģi no 26 valstīm, turklāt ne tikai no Eiropas, bet arī no ASV, Omānas, Indijas un Indonēzijas. Pavisam regatē piedalīsies aptuveni 5000 jūrnieru un burātāju.

Jūlijs

Liepāja ielūdz Kaļiņingradu

Liepājas mērs Uldis Sesks nosūtījis uzaicinājumu Kaļiņingradas apgabala administrācijas vadītājam Vladimiram Jegorovam un Kaļiņingradas mēram Jurijam Savenko apmeklēt Liepāju.

U. Sesks arī izteicis pateicību Kaļiņingradas oficiālajām amatpersonām par viesmīlību un sirsnību, uzņemot Liepājas pilsētas delegāciju svinībās, kas nupat notika par godu šīs pilsētas 750 gadu jubilejai.



LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



No 1. līdz 3. jūlijam Liepājas domes delegācija, kurā bija pilsētas mērs U. Sesks, domes deputāti Uldis Pilēns (Tautas partija) un Viktors Dronovs (PCTVL), piedalījās Kaļiņingradas 750 gadu jubilejas svinībās.

Pēc šās vizītes Liepājas pašvaldība, piedāvājot visus pieejamos pozitīvos kontaktus un iestrādes, paudusi arī gatavību palīdzēt Latvijas Ārlietu ministrijai veicināt Latvijas un Kaļiņingradas ekonomisko sadarbību. Liepājas pašvaldība nosūtījusi ārlietu ministram Artim Pabrikam vēstuli, kurā aicina novērtēt Kaļiņingradas apgabala iespējas mūsu valsts ekonomiskā potenciāla un eksportspējas paaugstināšanā, kā pozitīvu piemēru izmantojot Lietuvas pieredzi. Kaimiņvalsts konsulatā Kaļiņingradas apgabalā strādā 40 darbinieku, turpretī Latvijas konsulatā – tikai viens.

“NORD/LB Baltic Sprint Cup 2005”

Starptautiskā regate “NORD/LB Baltic Sprint Cup 2005” notika pirmo reizi no 9. līdz 22. jūlijam – kopā tajā piedalījās aptuveni 50 jahtu, burājot pa vēsturiskajiem ceļiem apkārt Baltijas jūrai maršrutā Sandhama – Helsinki – Tallina – Rīga – Klaipēda – Gdaņska – Kopenhāgena – Varneminde. Pagājušajā gadā

jahta no Vācijas jau veica izmēģinājuma braucienu pa regates maršrutu. Starptautisko regati organizēja banka „NORD/LB Latvija”, to atbalstīja Latvijas Burāšanas mācību asociācija ar savu bagātīgo pieredzi, kas gūta, organizējot Rīgā regati “Cutty Sark Tall Ships’ Races 2003”.

21. jūlijā Andrejostas jahtklubā ienāca 50 jahtas, lai dotos starptautiskajās daudzkorpusu jahtu sacensībās “International Multihull Meeting”.

Augusts

Latvijas – Ķīnas Apvienotās komitejas sanāksmē pārrunā ekonomiskās sadarbības jautājumus

Augusta beigās Latvijā darba vizītē viesojas Ķīnas Tautas Republikas delegācija, lai piedalītos Latvijas – Ķīnas Apvienotās komitejas sanāksmē Ekonomikas ministrijā. Tikšanās laikā tika pārrunāti dažādi Latvijas un Ķīnas ekonomiskās sadarbības jautājumi.

Satiksmes ministrija sanāksmē apspriešanai izvirzīja jautājumu par projektu „BBB” (“Beijing – Berlin – Brussels”). Projekta iniciatori ir Kazahijas autopārvadātāju asociācija KazATO, Starptautiskā autotransporta savienība (IRU) un Ķīnas Tautas Republikas Satiksmes ministrija. Projektā iekļauti autopārvadātāji un nacionālās asociācijas no Ķīnas, Kazahstānas, Krievijas, Latvijas, Lietuvas, Polijas. Projekta ietvaros bija organizēts konteineru auto-karavānas brauciens, kam starts tika dots 27. septembrī Pekinā IRU trešās Eirāzijas konferences laikā un kas noslēdzās Briselē. Maršruta garums – ap-



tuveni 9000 km. LR Satiksmes ministrija uzskata, ka šis projekts ir labs sākums Eirāzijas tirgu savienošanai un ka apsveicama ir IRU izvēle brauciena maršrutā iekļaut Latviju. Tas apstiprina to, ka Latvijas virziens ir viens no pareizākajiem tranzīta ceļiem, kravas transportējot uz Eiropu.

Ķīnas delegācijas vizītes laikā tika pārrunāts jautājums par Latvijas un Ķīnas sadarbību loģistikas jomā. Latvija ir ieinteresēta, lai Ķīna izmatotu jau esošās ostu jaudas, kā arī veicināt Ķīnas uzņēmēju ienākšanu Latvijas loģistikas sektorā, veidojot jaunus terminālus, loģistikas un distribūcijas kompleksus Latvijas ostās.

LR Satiksmes ministrija Apvienotās komitejas sanāksmē arī izvirzīja jautājumu par Ķīnas pievienošanas nolīgumam par konteinerwilcienu „Baltika-Tranzīt”. Tas ir regulāri reizi nedēļā kursējošs vilciens, kurš savieno Baltijas valstu ostas ar Kazahstānu, Kirgizstānu, Tadžikistānu un Uzbekistānu. Kravas galapunktu sasniedz piecu līdz septiņu dienu laikā, kas ir ātrāk, nekā veicot parasto pārvadājumu. Diemžēl vilciens pārsvarā ir noslogots virzienā uz Kazahstānu, bet atpakaļceļā trūkst kravu, tāpēc ir izvirzīts galvenais uzdevums piesaistīt papildu kravas šim virzienam. Satiksmes ministrija uzskata, ka šis piedāvājums var ieinteresēt Ķīnu, un aicina to pievienoties nolīgumam.

Jauns Baltijas kruīza projekts

Statistika liecina, ka, sākot no 2000. gada, īpaši strauji attīstās Baltijas kruīza industrija. Tas veicina ostu infrastruktūras attīstību un sakārtošanu, lai

tās spētu uzņemt arvien lielākus kruīza kuģus un nodrošinātu nepieciešamo servisu.

Lai attīstītu Baltijas kruīza projektu, apvienojušās 10 Baltijas jūras valstis – Dānija, Zviedrija, Latvija, Somija, Norvēģija, Polija, Krievija, Igaunija, Vācija un Lietuva, un šajā apvienībā ietilpst 28 partneri.

Visas šīs valstis vieno kopīgas intereses – uzlabot servisu visās 16 ceļojumā iekļautajās ostās, jo viens no svarīgākajiem priekšnoteikumiem, lai business sekmīgi realizētos un tūristi izvēlētos piedāvāto kruīza maršrutu, ir spēja nodrošināt vienotu servisa standartu, kam, pats par sevi saprotams, jābūt ļoti augstam. Mūsdienu apstākļos ir sarežģīti veidot jaunus kruīza maršrutus, jo piedāvājums šajā tirgū ir ārkārtīgi daudzveidīgs, tāpēc nākas krietni vien nopūlēties, lai piesaistītu ceļotāju uzmanību. Augsts servisa līmenis, konkurētspējīgas cenas, prasme reklamēt izveidoto produktu – lūk, kur rodams pamats panākumiem. Ja kaut viena no kruīza ostām nenodrošina vajadzīgo standartu, cieš viss business kopumā.

Lai gan maršruts ir izveidots un biznesa partneri apvienojušies, jaunais Baltijas kruīzs 2005. gada vasaras sezonā apgriezienus nespēj uzņemt, jo diemžēl pagaidām ir grūti nodrošināt viena standarta pakalpojumus visās ostās, tai skaitā arī Rīgā, jo pasažieru terminālā vēl arvien valda stagnācija. Tas gan neliedz pasaules tūrisma firmām šo produktu piedāvāt par cenu, sākot no 2688 ASV dolāriem.

Pagaidām reāli ar nosaukumu “Baltijas jūras kruīzs” tiek organizēts ceļo-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



jums maršrutā Tallina – Stokholma – Turku – Helsinki, protams, par ļoti demokrātiskām cenām.

Kruīza kuģu pasažieriem 72 stundas neprisīs vīzas

Diemžēl atšķirībā no citām pasaules un Eiropas valstīm, pat tuvākajiem kaimiņiem Lietuvas un Igaunijas, Latvija tūristiem nav tik atvērta, kā varētu vēlēties: līdz šim ierobežojumi no problēmas no Latvijas atbaidījušas kruīza ceļotājus, kas, piemēram, Rīgā neuzturas ilgāk par 6 līdz 8 stundām.

Tagad valdība veikusi grozījumus Imigrācijas likumā, kas ļauj kruīzu kuģu pasažieriem bez vīzas uzturēties Latvijā 72 stundas.

Laī gan kuģu un tūrisma aģentu kompāniju pārstāvji atzinīgi vērtē jaunus likuma grozījumus, tomēr atgādina, ka iepriekš tika solīts, ka likuma grozījumi stāsies spēkā jau 1. jūlijā. Tagad likuma grozījumos rakstīts, ka tie stājas spēkā no 1. decembra. "Mēs pat neņemamies informēt savus klientus par šiem grozījumiem, jo uz solījumiem vairs neuzķersimies," skeptiska ir kuģu aģentēšanas kompānijas "LatFinn Agency" aģentēšanas nodaļas vadītāja Ilze Puzule.

Savukārt tūrisma aģentūru pārstāvji stāsta, ka trešo valstu kruīza pasažieru vīzu problēmas šosezon tiek veiksmīgi risinātas un pasažieriem nav jāpaliek uz kuģiem, savukārt vilcināšanos ar likuma grozījumu izskatīšanu tūrisma aģentūru pārstāvji vairs nevēlas komentēt.

2004. gada janvārī, izdarot grozījumus Ministru kabineta noteikumos, tika

svītrotā norma, kas paredzēja, ka kruīzu kuģu pasažieriem no valstīm, ar kurām Latvijai nav bezvīzu režīms, nav nepieciešama vīza, ja kuģis ostā uzturas mazāk nekā 72 stundas. Ierēdņi solīja kļūdu ātri labot, taču līdz pat šim brīdim tas vēl nav izdarīts.

Septembris

Baltijas valstu transporta ministru tikšanās

Septembrī notika triju Baltijas valstu transporta ministru ikgadējā sanāksme, kurā tika parakstīti vairāki visām Baltijas valstīm saistoši dokumenti. Ministri parakstīja Baltijas valstu transporta ministru sanāksmes protokolu, kā arī kopēju vēstuli Eiropas Komisijas Enerģētikas un transporta ģenerāldirektoram F. Lamoro un kopēju vēstuli Dzelzceļu sadraudzības organizācijas (OSŽD) priekšsēdētājam T. Šozdam, kurā lūdz vienotajos Eiropas Komisijas pieņemtajos dzelzceļa savstarpējās izmantojamības tehniskajos standartos iekļaut Baltijas valstu savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju.

Starp Latviju un Lietuvu tika parakstīts protokols par savstarpējo čartera lidojumu politikas liberalizāciju.

Tikšanās laikā tika apspriesta „Via Baltica” un „Rail Baltica” projektu turpmākā ieviešanas gaita, kā arī Baltijas valstu un kaimiņvalstu sadarbības iespējas transporta infrastruktūras attīstīšanā.

Pievēršoties jūrniecības jautājumiem, delegācijas apsprieda kuģu un ostu drošības pasākumus un gatavību



iespējamo terora aktu novēršanai, kā arī analizēja Latvijas un Lietuvas kuģošanas sektora palīdzības programmas.

Atbalsta prāmi

Vecmīlgrāvis – Bolderāja

Rīgas domes Satiksmes un transporta lietu komiteja atbalstīja 38 000 latu piešķiršanu no Pilsētas attīstības fonda pašvaldības aģentūrai "Rīgas reģiona attīstības aģentūra" (RRAA) prāmju satiksmes Vecmīlgrāvis – Bolderāja tālākai izpētei.

Līdzekļi paredzēti prāmju tirgus izpētei, konkrētu prāmju apsekošanai un dažādu tarifu variantu aprēķināšanai. Kā informēja RRAA pārstāvis, pagaidām tiek pētīti divi varianti: optimistiskais, saskaņā ar kuru prāmju līnija atmaksātos un pašvaldības dotācijas varētu būt tikai netiešas un minimālas, un pesimistiskais, saskaņā ar kuru būtu nepieciešamas pašvaldības subsīdijas.

Iecerēts, ka sākotnēji prāmis Vecmīlgrāvis – Bolderāja veiktu divus reisus stundā, katrā reisā pāri Daugavai nogādājot 20 kravas furgonus vai 60 vieglās automašīnas, bet ar laiku prāmja kursēšanas biežums varētu palielināties divkārt. Saskaņā ar RRAA provizoriskajiem aprēķiniem vienam kravas furgonam pārceļšanās pār Daugavu varētu izmaksāt 8 – 10 latus, bet vieglaļai automašīnai 2 – 3 latus.

RRAA pārstāvji informēja, ka prāmju satiksmi būtu iespējams atklāt gada laikā, ja tiktu piešķirti nepieciešamie līdzekļi.

Par līdzekļu piešķiršanu vēl jālemj Finanšu komitejai un Rīgas domes Prezidijam.

Oktobris

Rīgā piestāj jaunā

Zīda ceļa autokaravāna

10. oktobrī Rīgā uz AB dambja iepretim Vecrīgai tika svinīgi uzņemta un tālākā ceļā pavadīta autokaravāna Pekina – Berlīne – Brisele, kas guvusi valdību, starptautisko organizāciju un autopār-



vadātāju atbalstu. Projekta "Beijing – Berlin – Brussels" mērķis ir reklamēt jaunu tranzīta koridoru Ķīna – Kazastāna – Krievija – Eiropas Savienība.

Starts auto karavānai tika dots 27. septembrī Pekinā Starptautiskās auto-transporta savienības (IRU) trešās Eirāzijas konferences laikā. Kopējais jaunā Zīda ceļa maršruta garums ir aptuveni 12 000 kilometru. Tādējādi tiek demonstrētas sauszemes transporta iespējas un priekšrocības, salīdzinot ar daudz garāko un ilgāko jūrasceļu.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Jaunais konteinerkravu tranzīta koridors ļaus ievērojami samazināt kravu transportēšanas ilgumu (aptuveni divas nedēļas) salīdzinājumā ar piegādēm pa jūrasceļu (sešas nedēļas). Konteinerkravu karavānas Pekina – Brisele projekta organizētāji ir pārliecināti, ka tuvāko gadu laikā izdosies izveidot jaunu kravu autotransporta Zīda ceļu, iekļaujot tajā arī Latviju.

Projektam veltītajā svinīgajā pasākumā Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras ģenerāldirektors Jānis Leja uzsvēra, ka Ķīnas nozīme pasaules ekonomikā arvien pieaug. Viņš puda cerību, ka Latvija kravām būs ne tikai tranzīta valsts, bet arī vieta, “kur kāda no šīm kravām aizķersies un kur tiks pieliktas čaklas rokas un gudras galvas, lai radītu papildu pievienoto vērtību”.

Satiksmes ministrs Ainārs Šlesers atzīmēja, ka arī Ķīnas valdība ir ieinteresēta jaunajā kravu pārvadājumu maršrutā. To viņam apliecinājis Ķīnas kolēģis. Ainārs Šlesers projektu uzskata par sākumu ilgstošai un veiksmīgai sadarbībai transporta jomā. Viņaprāt, reālie kravu apjomi, kas jau tuvākajos gados varētu tikt transportēti pa šo koridoru, mērāmi miljonos. Ministrs solīja, ka laika posmā līdz 2013. gadam tiks pārbūvēti valsts galvenie autoceļi, lai nostiprinātu Latvijas kā tranzītvalsts statusu.

Lai popularizētu alternatīvo maršrutu, IRU kopā ar ASV Tirdzniecības palātu Briselē sarīkoja konferenci, kurā piedalījās arī Eiropas kravu īpašnieku asociācija. Tika izvērtēta iespēja projekta realizēšanai izveidot starptautisku konsorciju, lai nodrošinātu nepie-

ciešamās investīcijas.

Braucienu posmu no Pekinas līdz Kazahstānas robežai veica Ķīnas autopārvadātāji, tālākajā ceļā devās piecu valstu lielas kravnesības automobiļu karavāna.

Projekta iniciatori ir Kazahijas autopārvadātāju asociācija KazATO, IRU un Ķīnas Tautas Republikas Satiksmes ministrija. Projektā piedalās autopārvadātāji un nacionālās asociācijas no Ķīnas, Kazahstānas, Krievijas, Latvijas, Lietuvas, Polijas.

Novembris

Jūrnieki nesaņem mazāk par 8 eiro stundā

2005. gada novembra beigās Latvijas masu mediji sacēla pamatīgu traci ap Latvijas jūrniekiem, kas strādā uz īru prāmju kompānijas “Irish Ferries” kuģiem.

“Atspoguļojot esošo situāciju, apzināti vai neapzināti tiek pieļautas būtiskas neprecizitātes,” uzskata Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra (JA JR) vadītājs kapteinis Jāzeps Sprīdzāns. Latvijas žurnālisti ar nepārdomātām publikācijām var izsaukt nevaļadzīgu uguni uz Latvijas viesstrādniekiem Īrijā – “Irish Ferries” konflikta sakarā ne Īrijā, ne kur citur Eiropā īpaši netiek uzsvērts, ka runa ir par Latvijas



jūrniekiem un apkalpojošo personālu, runāts ir par Austrumeiropas valstu cilvēkiem kopumā.

Uz kompānijas prāmjiem strādā daudzu Austrumeiropas valstu jūrnieki jau no februāra mēneša. Atsauksmes gan no pasažieriem, gan kompānijas administrācijas, gan ostu kontroles inspektoriem par Latvijas jūrnieku darbu ir ļoti pozitīvas.

“Uz “Irish Ferries” prāmjiem no šā gada februāra mēneša strādā apmēram 70 mūsu jūrnieki. Starp viņiem nav augstāko kuģu virsnieku, pamatā tie ir matroži, motoristi, stjuartes. Viņu algas pārsniedz Vispasaules jūrnieku arodbiedrības (ITF) noteikto algas minimumu (ap 1450 dolāru) – mūsu matroži Īrijā saņem 1700 dolāru mēnesī, bocmaņi 2000, stjuartes – 1558 dolārus. Var izrēķināt, ka zemākā algu likme ir ap 9,8 dolāriem vai ap 8 eiro stundā. No kurienes informācijas par likmi 3,60 eiro stundā? Par tādu samaksu nestrādātu ne vien Latvijas, bet arī, piemēram, Filipīnu jūrnieki,” uzsver J. Spridzāns, piebilstams, ka 8 eiro stundā nav arī zemāka maksa par Īrijā noteikto minimumu (7,65 eiro). Turklāt jāņem vērā, ka kuģa apkalpe saņem pār brīvu gan uzturu, gan darba apģērbu un uniformas, arī ceļš uz darba valsti un atpakaļ tiek apmaksāts. Kontraktos tiek paredzēts 1,5 – 2 mēnešu darbs, pēc tam atvaļinājums. Sakarā ar mūsu jūrnieku augsto darba kvalitāti no kompānijas saņemts darba piedāvājums vēl 110 jūrniekiem un daļa piedāvājuma jau ir izpildīta.

JR vadītājs skaidro, ka kompānija “Irish Ferries” ir nonākusi finansiālās grūtībās, un lai spētu konkurēt globā-

lajā tirgū un novērstu bankrotu, īru jūrniekiem tiek piedāvāts vai nu strādāt par zemāku samaksu nekā līdz šim, vai arī saņemt kompensācijas un atstāt darbu. Brīvās vietas tiktu aizpildītas ar ES valstu jūrniekiem, kā to pieļauj ES likumdošana, un tas radītu brīvu darba spēka konkurenci ES ietvaros.

Mūsu jūrnieki tiek sertificēti un saņem starptautiski atzītus sertifikātus, un viņiem ir tiesības strādāt uz jebkuras valsts karoga kuģiem. Viņi nebrauc uz Īriju, piemēram, sēnes lasīt, bet veic savu profesionālo darbu reālas konkurences apstākļos.

“Irish Ferries” šajā situācijā rīkojas godīgi – viņi nepieņem darbā trešo valstu jūrniekus, par kuriem var nemaksāt nodokļus. Pamatā tā ir Īrijas darba devēju un ņēmēju iekšēja problēma, ko darba devēji risina likumīgā ceļā, un mums tur nebūtu jāiejaucas,” atzīst J. Spridzāns.

Decembris

Rīgā noticis seminārs par ostu mārketingu un sabiedriskajām attiecībām

No 6. līdz 9. decembrim Rīgā norisinājās seminārs “Ostu mārketingu un sabiedriskās attiecības”, ko organizēja Rīgas brīvostas pārvalde Eiropas Savienības projekta PORT-NET ietvaros.

Semināra galvenais uzdevums bija iepazīstināt ar ostu publiskā tēla veidošanas galvenajiem līdzekļiem, kā arī veikt pieredzes apmaiņu šajā jautājumā.

Seminārā uzstājās profesionāļi mārketinga, sabiedrisko attiecību un ostu

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2005





attīstības jautājumos gan no valsts institūcijām, gan privātā sektora: Andris Maldups (LR Satiksmes ministrija), Pēteris Strancis (Rīgas dome), Ralfs Dakteris (Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra), Aigars Freimanis (SIA "Latvijas fakti"), Igors Kabaškins (Latvijas Transporta institūts), Kārlis Leiškalns (Rīgas brīvdostas pārvalde), Freds Kampermans (Baltijas konteineru termināls), Haralds Apogs (Rīgas brīvdostas pārvalde). Presentācijas rīkoja arī projektā iesaistīto ārvalstu organizāciju eksperti Jolanta Taraseviciene (Klaipēdas ostas pārvalde) un Dmitrijs Vasiljevs (Hamburgas ostas pārstāvniecība Sanktpēterburgā).

Seminārs norisinājās Rīgas brīvdostas pārvaldes telpās Kalpaka bulvārī 12. Tā dalībnieki tika iepazīstināti arī ar Baltijas konteineru termināla un Kuģu satiksmes vadības centra darbu.

PORT-NET ir Eiropas Savienības INTERREG IIIC projekts, kura mērķis ir izziņāt faktorus, kas veido prasībām atbilstošu organizāciju, piemērotas ope-



ratīvās struktūras un jaudas, kā arī optimālu ostu reģionālo integrāciju.

PORT-NET ir triju gadu projekts (2005.–2007.), kura kopējais budžets veido 1,7 miljonus eiro un kuru daļēji finansē no ES budžeta.

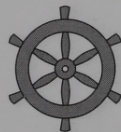
Līdztekus Rīgas brīvdostas pārvaldei projektā piedalījās Hamburgas osta kā projekta galvenais partneris, Antverpenes, Tallinas un Klaipēdas ostu pārvaldes, Tendringa padome no Londonas, kopumā 20 ar ostu darbību un tām piegulošo reģionu attīstību saistītas organizācijas no 12 Eiropas valstīm un Krievijas.■



Paldies par palīdzību!

Rīgas Brīvdostas pārvaldei
Ventspils Brīvdostas pārvaldei
Liepājas SEZ un Liepājas ostas pārvaldei
LR Jūras spēkiem
Latvijas Jūras administrācijai
Latvijas Kuģu Īpašnieku asociācijai
Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai
Mērsraga ostas pārvaldei
Skultes ostas pārvaldei
Jūras medicīnas centram
Firmām:
"Latvijas Kuģniecība"
SIA "BMGS"
"Eko Hidrotehnika"
"Liepājas ostai LM"
SIA "Lapa"
SIA "Akvašip"
SIA "Jaunmīlgrāvis ostas kompānijai"

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2005



Satura rādītājs

Priekšvārds

Vai stulbuma jūra jau izsmelta?	3
---------------------------------------	---

Apbalvojumi

Valsts apbalvojums Latvijas jūrniecības darbiniekiem	4
--	---

Jūrniecības savienība

Latvijas Jūrniecības savienības 2005. gada rezolūcija	9
Palīdzot cilvēkam, tu palīdzi visai cilvēcei	11
Latvijas Jūrniecības savienības Sertificēšanas centrs	19

Politika

Jauni pilsētu mēri. Kā dzīvos ostas nākamos četrus gadus?	21
Pa vidu starp burkānu un pātāgu	26
Saglabāt Eiropas jūras un okeānus drošus, tīrus un veselīgus	33
Kad un kāda būs jaunā kuģošanas politika Eiropā?	35
Eiropas jaunās jūrniecības politikas kontekstā	39
Jautājums paliek darba kārtībā	44
Ostu business pasaules procesos	47
No katastrofām iespējams izvairīties	60
Gada pārmaiņas	66
Zorgevics atkāpies no VAS "Latvijas dzelzceļš" vadītāja amata	67
"Latvijas dzelzceļam" vajadzīga svaiga elpa	69
Ministrijas nevar sadalīt ietekmes sfēras	77

Ostas

Kopējās tendences Eiropas Savienības ostās	85
Statistika	86
Vai kokvilna no Latvijas ostām pazudis?	92
Graudi elpo Baltijas valstu ostās	95
Janvāra vētras nodarītie zaudējumi	98
Ūdensmalas pagaidām vēl neapgūtas	99
"Scandlines" no Liepājas aiziet uz Ventspili	108
Rīgas ostai – 805	110
Rīgas osta iedibina nozares apbalvojumu	114
Pirmo reizi ostas vēsturē piešķirta Stividoru balva	118
Galvenais – sasniegt emocionālu katarsi	123
Pasažieri pārceļas uz Daugavas kreiso krastu	126
Kas vēlas ostas regresu?	128
"Jaunmigrāvja ostas kompānija" investē piestātnē	138
Ventspils osta	140
Ventspilī mūsdienīgs graudu termināls	149
Atklāta prāmju satiksme no Ventspils uz Sāremas salu	150
AS "Ventamonjaks" piedalās EK Leonardo da Vinci programmas projektā	152



Vētra Ventspilī	153
Liepājas osta	157
Piedāvā vērtīgas idejas Jūrmalas parka ziemeļu daļas attīstībai	159
Granīta "matračī" sargā jūras krastu no vēja un viļņiem	162
"Liepājas osta LM" attīsta jaunus projektus	165
Mērsraga osta	168
Rojas osta	170
Salacgrīvas osta	171
Skultes osta	172

Jūras administrācija

No Eiropas brīnumi nav jāgaida	176
Ostu iekārtu drošību apdraud personāla bezatbildība	182
Sāk darboties Baltijas automātiskā jūras transporta identifikācijas sistēma (AIS)	184
Latvija ievieš automātisko identifikācijas sistēmu	187
14. starptautiskais jūras negadījumu izmeklētāju forums	191
Eiropas prasības ir saistošas Latvijas jūrniekiem	198
Jūrnieku darbu reglamentēs vienots dokuments	203
Grūti mācībās, viegli darbā	206
Kuģu reģistrā varēs reģistrēt arī ārvalstu kuģus	213
Nodota tālāk Kuģu reģistra stafete	213
Kuģu reģistrā būtisku pārmaiņu nebūs	215
Hidrogrāfijas dienesta darbības statistika	218
Latvija pievienojas Starptautiskajai Hidrogrāfijas organizācijai	221
Baltijas jūras valstu hidrogrāfu konference Jūrmalā	222

Jūrniecības nozare

AS "Latvijas kuģniecība" skaitļos un faktos	225
"Latvijas kuģniecībai" – 65	226
No vēstures uz rītdienu	237
Vai "Latvijas kuģniecības" panākumu pamatā ir tonnāžas nodokļa fenomens?	248
Lielo iespēju laiks	251
Upju flote nepadodas	256
Katrs kuģo, kā prot un neprot	259

Avārijas

Avāriju izmeklēšanas nodaļas darbības statistika	267
Radīta bīstamība, zaudēts laiks un nauda	268
"Sea Fox" sasveras, bet nenogrimst	272
"Silenei" trīs negadījumi	277

Izglītība

ES valstīs – problēmas ar jūrniekiem	285
Izglītība sasieta jūrnieku mezglā	287
Kompetenti par jūrniecības izglītību	296
Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas rezolūcija	299
Kā mācīsīm braukt jūrā?	301

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2005



Latvijas Jūras akadēmija saņēmusi ISO sertifikātu	307
---	-----

Jūras spēkos

JS Krasta apsardzes dienesta uzdevumu izpilde 2005. gadā	309
Jūras spēku kurss bijis pareizs	311
Par krasta apsardzes patruļkuģu būvi Latvijā	323
Jungas iepazīst kara jūrnieku dzīvi	328

Zvejniecība

Jums garšo zivis?	331
Laši paliks gaišā piemiņā	333
Piekrastes zveju regulē iekšējie noteikumi	341

Vide

R. Vējonis: "Esam izveidojuši vides politikas plānu"	349
Akceptē grozījumus noteikumos	350
Jaunumi zvejas un vides kontrolē	351
Apspriede Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldē	354
Jauni zinātniskie dati	355
Vide. 2005. gads – "pagrieziena punkts"	355

Medicīna

Licencētie ārsti	359
Veselības tendences un prioritātes jūrnieku veselības aprūpē Latvijā	360
Par magnētisko rezonansi	363

Vēsture

Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs 2005. gadā	365
Miķelis Elsbergs vēsturei	367
Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja kuģu modeļu un maketu kolekcija	376
Latvijas jūrnieku kongresi (1926., 1927. gads)	383
Stāvot jūras krastā, māj bākas sveicienus... ..	389
Latvijas Tirdzniecības flote 2. pasaules kara sākumā (1939 – 1941)	394
Jūras hronometri Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā	407
Vēstis no Ainažiem	413

Pro Memoria

.....	419
-------	-----

Cilvēki

Jūrnieki un jūrniecības darbinieki – simtgadnieki	425
Jūrniecības darbinieki – jubilāri 2005	429

Kultūra

Osta vārdos, bildēs un dziesmās	432
Egons Līvs "Darbi 1966 – 1972"	434
Jūras tēma latviešu pastmarkās	435
Notikumi	438



LATVIJAS NACIONĀLĀ BIBLIOTĒKA



0308091671

Ut
629.5

