

LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS IZDEVUMS



JŪRNIEKS

NR. 1 (86) 2015

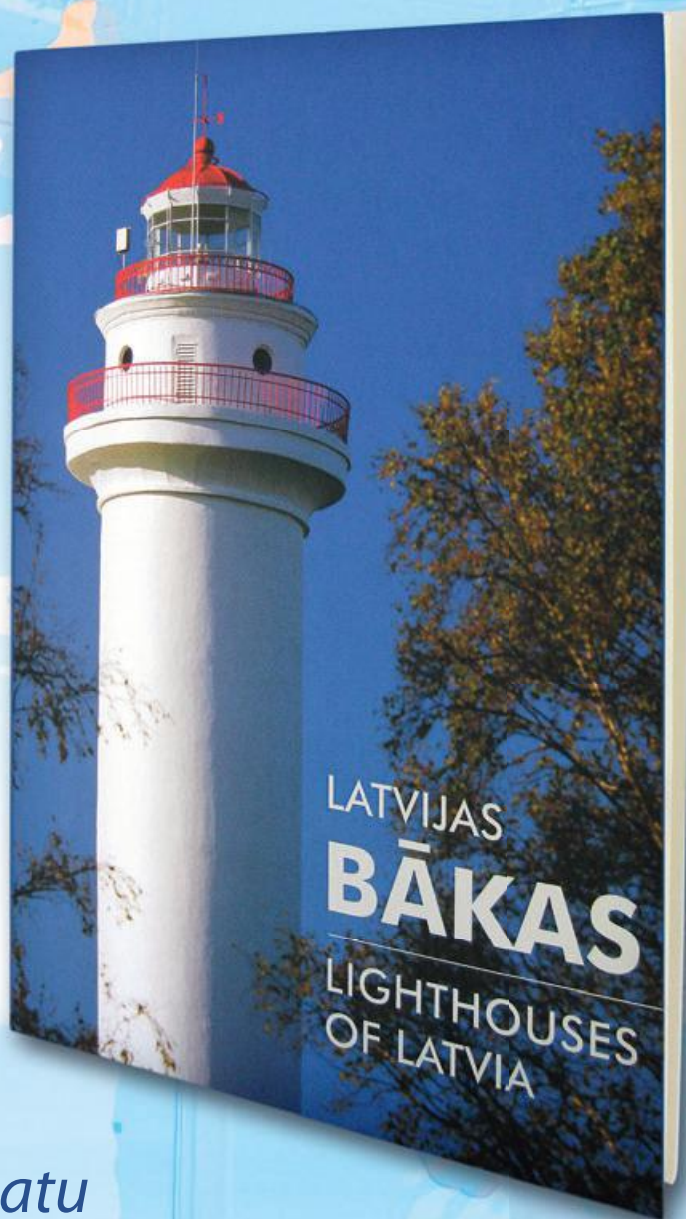


**Pieaug
kuģu
skaits zem
Latvijas
karoga**

**Latvija – EP
prezidējošā
valsts**

**Statistika
uzlabojas,
pirātisms
nerimstas**

**Sardzes maiņa
Rīgas ostas
kapteiņdienestā**



Grāmatu
„Latvijas bākas” var iegādāties
Jūras administrācijas interneta veikalā
www.lja.lv/mapshop



*Māksliniecisko, informatīvo un vēsturisko grāmatu „Latvijas bākas” izdevusi
Latvijas Jūras administrācija un Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija*

SATURS

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Jūrnieceības nozares notikumu TOP 10
- 3 Triju Zvaigžņu ordeņa 5. šķira kapteinim Antonam Ikauniekam
- 8 Sadarbības partneri un iespējas
- 9 „Stena Line” pielāgojas jaunajām prasībām
- 10 „Latcrewcompass” ir gatavs risināt nozares problēmas
- 11 Izlaidums Latvijas Jūras akadēmijā
Gads pēc MLC 2006 ratifikācijas. Kas mainījies?

LATVIJĀ UN PASAULĒ – ES PREZIDENTŪRA

- 5 Latvija – Eiropas Savienības Padomes prezidējošā valsts
- 7 Visu iepriekš nekad nevar paredzēt

JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

- 12 Kuģu sadursme Irbes šaurumā
- 13 Turpina pieaugt zem Latvijas karoga reģistrēto kuģu skaits
2014. gadā ārvalstu kuģi Latvijas ostās pārbaudīti 306 reizes
- 14 IMO Piesārņojuma novēršanas un reaģēšanas
apakškomitejas (PPR) 2. sanāksme
- 15 Ēnu diena Latvijas Jūras administrācijā

OSTAS

- 16 Kapteinis jauna dzīves ceļa sākumā
- 19 Katram riskam ir jābūt pamatotam
- 23 Kopā ar pasaules konteinerpārvadājumu
tirgus jaudu aug arī problēmas
Spēkiem mērojas kuģošanas kompānijas
- 24 Kas notiek pasaules kravu pārvadājumu tirgū un ostās?
- 27 Rīgas brīvostas mērķis – kļūt par vadošo ostu Baltijas valstīs
- 30 Ventspils osta nevar ietekmēt lielo politiku
- 32 Svarīgākais ir atbalsts uzņēmējiem, infrastruktūras
attīstība, vides kvalitāte un drošība

JŪRĀ UN KRASĀ – PIRĀTISMS UN TERORISMS

- 34 Pasaules jūras joprojām ir briesmu pilnas
- 40 NATO pastiprina drošību Vidusjūrā

LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJAI – 20

- 41 Tolaik jaunie stūrmaņi ātri kļuva par kapteiniem
- 43 Tikai zinošs un tolerants inspektors
var iemantot kuģinieku cieņu

VECO JŪRNIKU STĀSTI

- 46 Gribu būt ostas priekšnieks!

„Je suis Charlie”! „Es esmu Čarlijs”!

Šie trīs vārdi tagad pasaulē izsaka protestu pret vardarbību. Šie trīs vārdi atgādina, cik trausla ir vārda brīvība. Šie trīs vārdi parāda, cik neaizsargāta ir cilvēka dzīvība. Un šie trīs vārdi liek domāt par to, līdz kādai bīstamai robežai mēs esam nonākuši.

Eiropā dzīvojošie musulmaņi radikalizējas, Sīrijā, Irākā un citos pasaules reģionos notiek bruņoti konflikti. Un Ukraina, kur miera laikā, prātam neaptverami, skan šāviņi, sprāgst lādiņi un mirst cilvēki. Ne viens vien politiķis un politologs aicina neaizmirst, ka aizstāvoties Ukraina aizstāv Eiropu, tātad mūs visus, bet atjaunotās Lietuvas pirmais prezidents Vītauts Landsberģis Lietuvas dibināšanas dienā teica: „Atkal ir pienācis izšķiršanās laiks – kāda turpmāk būs pasaule, ja tā grib izvilkt „ilgāk nekā līdz pirmdienai”. Neizvilks, ja balstīsies uz naudu. Vai nu cilvēcība, vai necilvēcība. Paraudzīsimies sev apkārt un ieskatisimies sevī, jo mēs visi esam jauna pasaules eksperimenta dalībnieki.”

Pētot un analizējot materiālus par teroristu draudiem jūrnieceības nozarei, uzdūros rakstam „Par orientēšanos uz Rietumu ekonomikas Ahileja papēdi”, kas publicēts „Al Qaeda” interneta žurnālā „Resurgence” un žurnālā „Inspire”, vēl arī citām publikācijām, kuru sāls ir aicinājums izrēķināties ar Rietumu labklājību, pārticību un varu. Viens no veidiem, kā to panākt, ir uzbrukt jūras ceļiem, pa kuriem tiek transportēta lielākā daļa no pasaules naftas un gāzes, tātad energoresursi. Šāda iespējamība ir ļoti bīstama, jo patiesībā lielās jūras magistālēs ir ievainojamas un visai neaizsargātas pret iespējamajiem teroristu uzbrukumiem. „Mūsu saskaņota darbība nākotnē var iznīcināt ienaidnieka kuģošanas nozari visos šajos reģionos,” teikts publikācijā. Par terorisma draudiem jūrnieceības nozarei publikāciju gatavoju nākamajam žurnāla numuram, bet ik dienas domās nākas atgriezties pie 7. janvārī notikušā bruņotā uzbrukuma franču satīras žurnāla „Charlie Hebdo” Parīzes birojam, kurā teroristi nogalināja 12 un ievainoja 11 cilvēkus. No prāta neiziet Ukraina, bet traģiskie notikumi Kopenhāgenā parāda, ka terorisms tuvojas arī Ziemeļeiropai.

Dzirdēju stāstu par diviem kādas skolas pirmās klases puikām, kuri pavisam nopietni gatavoja uzbrukumu trešajam zēnam, lai to nogalinātu, un tas, lūk, mani šokēja vairāk nekā viss iepriekš pieminētais, tāpēc es saku:

„Je suis Charlie”! „Es esmu Čarlijs”!

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



Žurnāls „Jūrieks”. Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums. Iznāk 6 reizes gadā. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048. Tālrunis: 67062125. E-pasts: jurnieks@lja.lv
Redaktore: Anita Freiberga, tālrunis: 29229063.
E-pasts: marnews@com.latnet.lv.

Datorgrafika: Kaspars Vēveris. Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Āra Freiberga, Anša Zeltiņa, Andreja Tirmaņa, Renalda Pučekas, Raita Mūrnika, Anitas Freibergas foto, fotomateriāli no Antona Ikaunieka, Alfona Spūļa, Alberta Evertovska un Valentīna Jevstignejeva privātā arhīva, kā arī EP, Valsts kancelejas, SM, Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, liepajaport.com, LETA, irlepaja.lv, Bloomberg.com, AFP, EPA, AP, EK, IMO FSA, Gulf News, The Baltic Exchange, EU Navfor, MI News Network, NATO, ETF arhīvu fotomateriāli. JA materiālus apkopoja Sarmā Kočāne, informācijai izmantoti LETA, SM, JS, RBP, VBP, LSEZ, irlepaja.lv un ārzemju preses materiāli.

Jūrnieceības nozares notikumu TOP 10

Šā gada sākumā jau trešo gadu pēc kārtas Latvijas Jūras administrācija, piedaloties ieinteresētajiem citu jūrnieceības uzņēmumu un organizāciju pārstāvjiem, apkopoja pagājušā gada jūrnieceības notikumu TOP 10.

Tāpat kā 2012. un 2013. gadā, arī 2014. gadā tika mēģināts vienā „topā” apkopot svarīgākos notikumus gan pasaulē, gan Latvijā. Taču acīmredzot notikumi pasaulē Latvijas jūrnieceības nozari pērn ietekmējuši salīdzinoši maz, gandrīz neviens no tiem neiegūva vairāk par vienu punktu. Vienīgais izņēmums ir Baltijas reģiona mēroga notikums – sašķidrinātās gāzes termināļa kuģis Klaipēdas ostā.

Izvērtējot iesniegtos priekšlikumus, 2014. gadu varētu nodēvēt

par jubileju gadu, jo gandrīz katrs atbilžu iesniedzējs pieminējis Latvijas jūrnieceības izglītības 225 gadus, Ainažu jūrskolas 150 gadu jubileju, Latvijas Jūras akadēmijas 25. un Latvijas Jūras administrācijas 20. dzimšanas dienu. Tādēļ TOP 10 visas šīs jubilejas tiek „apvienotas” un pārliecinoši ieņem 1. vietu.

Pārējie notikumi ieguvuši krietni mazāk balsu. Arī 2013. gadā TOP 10 notikums numur viens krietni apsteidza „konkurentus”, un tā bija MLC konvencijas spēkā stāšanās 2013. gada 20. augustā.

2014. gada jūrnieceības nozares notikumu TOP 10

1. Jūrnieceības izglītības, Ainažu jūrskolas muzeja, Jūras akadēmijas un Jūras administrācijas jubilejas.



Ārzemju jūrnieceības izdevumos visvairāk apspriestie jautājumi 2014. gadā

1. Pirātisms un jūrnieki pirātu gūstā
Šis jautājums visvairāk satraucis jūrniekus, žurnālistus, analītiķus, zinātniekus, apdrošinātājus, pasaules valstu institūcijas un jūrnieceības starptautiskās sabiedriskās organizācijas. Secinājums ir viens:



joprojām nav likvidēts pirātisma cēlonis – nabadzīgo valstu bēdīgā ekonomiskā situācija, bet visskumjākais ir tas, ka neviens nevar īsti pateikt, cik ķīlnieku joprojām atrodas pirātu gūstā, un neviens nezina viņu vārdus. Šie jūrnieki un zvejnieki ir pamesti un aizmirsti. Lielākā daļa Somālijas pirātu saņemto gūstekņu ir aziāti, kuru atbrīvošanai nav organizēti glābšanas pasākumi un maksāta izpirkuma nauda.



2. Kuģu īpašnieki pret CO2 emisiju samazināšanu

Jūrnieceības prese 2014. gadā daudz rakstīja par to, ka kuģu īpašnieki iebilst pret Eiropas Savienības piedāvāto CO2 emisiju monitoringu, uzskatot, ka Eiropas plāni apsteidz notikumus, jo starptautiskās diskusijas jautājumā par emisijām no jūras transporta vēl turpinās.

3. MLC konvencija reāli nedarbojas

MLC konvencijas prasības reālajā dzīvē bieži vien netiek ievērotas. Piemēram, kuģu operatori nepiešķir apmaksātus atvaļinājumus saviem jūrniekiem; ostu valsts kontroles inspektori atklājuši gadījumus,



kad jūrnieki bez pārtraukuma strādājuši vairāk nekā 11 mēnešus.

Vēl lielu vērību jūrnieceības prese ir pievēršusi jūras vides aizsardzības jautājumiem, kur īpašu satraukumu izraisa naftas noplūdes tankkuģu avārijas gadījumā. Daudz rakstīts par jūras negadījumiem un avārijām, kam cēlonis bieži vien ir jūrnieku zemais profesionālais līmenis. Lielu satraukumu izsaucis Ebolas vīrusa uzvaras gājiens – ar vīrusu inficējušies pāri par 18 000 cilvēku, no kuriem jau vairāk nekā 7000 ir miruši.

Par 2015. gada karstāko apspriežamo tematu kļuvis terorisms.■

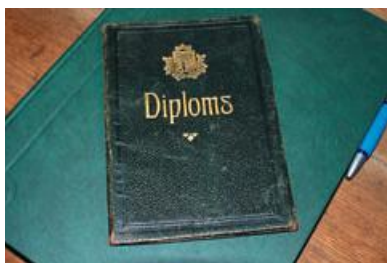
2. Baltijas jūras valstu Hidrogrāfijas komisijas 19. konference Latvijā, kurā piedalījās arī Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) vadītājs.

3. Klaipēdā ieradies sašķidrinātās gāzes termināļa kuģis „Independence” un ekspluatācijā nodots jaunais sašķidrinātās gāzes terminālis.



4. Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra veiktais pētījums par situāciju jūrniecības nozares izglītībā.

5. Sākta jaunas jūrniecības izglītības koncepcijas izstrāde.



6. Latvijas Jūras administrācija iegādājusies jaunu kuteri hidrogrāfijas darbu veikšanai.

7. Triju Zvaigžņu ordenis kapteinim Antonam Ikauniekam. Tiek uzsvērts, ka šāda apbalvojuma piešķiršana jūrniecības nozarē ir rets, tāpēc nozīmīgs notikums.

8. Pieņemti un stājušies spēkā grozījumi Jūras kodeksā, ar kuriem Jūras kodeksa G sadaļa „Jūrnieki” izteikta jaunā redakcijā.

9. Latvijas Jūras administrācija iegādājusies elektromobili – pirmo šādu nākotnes transporta līdzekli nozarē.



10. Žurnāls „Jūrnieks” sāk iznākt jaunā, vēl apjomīgākā formātā. ■

Valsts prezidents Andris Bērziņš pasniedz Triju Zvaigžņu ordeņa 5. šķiru kapteinim Antonam Ikauniekam.



Triju Zvaigžņu ordeņa 5. šķira kapteinim Antonam Ikauniekam

Latvijas Valsts prezidenta Ordeņu kapituls oktobrī nolēma par nopelniem Latvijas valsts labā piešķirt Triju Zvaigžņu ordeņa 5. šķiru ilggadējam jūrniecības darbiniekam, tālbraucējam kapteinim, jūrniecības vēstures pētniekam Antonam Ikauniekam. Šim apbalvojumam kapteini Ikaunieku izvirzīja Ainažu jūrskolas muzejs.

►►► 4. lpp.

i

UZZIŅAI

Triju Zvaigžņu ordenis ir Latvijas Republikas apbalvojums, ko piešķir pilsoņiem un ārvalstniekiem par nopelniem tēvijas labā. Nopelni var būt pašvaldību, saimnieciskā, sabiedriskā un kultūras darbā jebkurā jomā. Valsts apbalvojumus var nēsāt gan ikdienā, gan svētkos un svinīgos gadījumos. Ordeņu rozetes veida miniatūrziņas, bet militārpersonas ordeņu lenšu atgriezumus un miniatūrās goda ziņas, kā arī piemiņas zīmju mazās nozīmes nēsā gan ikdienā, gan svētkos; ordeņu zvaigznes, krustus un lentes, kā arī miniatūrās ordeņu ziņas nēsā tikai valsts svētkos vai svinīgos gadījumos pie attiecīgā tērpa.

– Kādas domas un izjūtas pārņem cilvēku, kurš izvirzīts šādam valsts apbalvojumam?

– Kad kādā rudens dienā saņēmu no visām pusēm apzīmogotu vēstuli no Valsts kancelejas, pirmā doma bija, ka, iespējams, tas ir ielūgums uz kādu biznesa braucienu. Kad izlasīju, ka mani aicina saņemt valsts apbalvojumu, godīgi sakot, mazliet sajodzījās ceļi. Tas bija tik negaidīti! Līdzīgi jutos, kad mani apstiprināja kapteiņa pakāpē. Tāda īpaša sajūta, ko vārdos nevar aprakstīt, pozitīvas emocijas, bet tajā pašā laikā arī jautājums: ko tādu esmu paveicis, lai būtu pelnījis šo apbalvojumu?

– Tur jau ir tā sāls, ka šim apbalvojumam izvirza tie, kuri sadzīvē cilvēka ieguldījumu un nopelnus.

– Skatoties, kā apbalvo citus, reizēm man un droši vien katram uz mirkli ir ienākusi prātā doma: kā tad ir ar mani? Tādos brīžos esmu sev jautājis: bet par ko tev? Ko tu tādu esi paveicis? Nekad neesmu bijis paipusītis, ir gan grēki, ir kļūdas un neizdarības bijušas, ir bijusi neapmierinātība ar sevi – varēju taču paveikt labāk! Bet apbalvojums man atnesa arī sarūgtinājumu un vilšanos, jo bija jūrniecības sabiedrības cilvēki, kuri neslēpa sašutumu par to, ka esmu izvirzīts un saņēmis ordeni. Tas, protams, sabojā prieku un liek daudzās lietas pārdomāt.

Ordeņu nedala pa labi un pa kreisi

Ordeņu kapitula kanclers Juris Binde „Latvijas Vēstneša” portālam „Par likumu un valsti”: „Ordeņu kapituls katru apbalvojumam izvirzīto pretendentu ļoti rūpīgi novērtē. Savulaik, kad vienīgais valsts apbalvojums bija Triju Zvaigžņu ordenis, izvērtējot tā šķiras piešķiršanai, manevra iespējas bija visai nelielas. Taču tagad, kad klāt nācis arī Atzinības krusts un Viestura ordenis, Kapitulam ir jau plašākas

i

UZZIŅAI

Apbalvotie jūrniecības darbinieki

Ar Triju Zvaigžņu ordeņa 4. šķiru – Imants Sarmulis (26.10.1998), ar Triju Zvaigžņu ordeņa 5. šķiru – Miķelis Elsbergs (12.04.2001), Marta Azsilniece (03.05.2005), Antons Ikaunieks (18.11.2014).

Hugo Legzdīnš ar Triju Zvaigžņu ordeni apbalvots divas reizes: 1937. gadā – 5. šķira, 1995. gadā – 4. šķira.

Ar Triju Zvaigžņu ordeņa goda zīmi – Aivars Boja (26.10.1998).

Ar Atzinības krustu – Staņislavs Šmulāns (03.05.2005), Gunārs Šteinerts (03.05.2005), Ilze Bernsone (03.05.2005), Eduards Delvers (14.11.2008).

Ar Atzinības krusta goda zīmi – Harijs Līdaks (03.05.2005).

Ar Viestura ordeni – Jānis Bērziņš (17.11.2004), Andrejs Zvaigzne (17.11.2004)

iespējas novērtēt pretendentes un izvēlēties katram piemērotāko apbalvojuma veidu pēc nopelniem. Ja kāds tiek izvirzīts Triju Zvaigžņu ordenim, Kapituls var piešķirt Atzinības krustu vai nepiešķirt neko.

Plaši izplatīts ir vēl viens mīts – Triju Zvaigžņu ordenis ir galvenais valsts apbalvojums. Piektās šķiras Atzinības krusts nav piecpadsmitās šķiras Triju Zvaigžņu ordenis. Katrs no ordeņiem ir pilnīgi patstāvīgs. Valsts apbalvojumu likuma 63. pantā ir noteikta ordeņu nēsāšanas secība, nevis ordeņu hierarhija.

Mītu ap apbalvojumu piešķiršanu nekad nav trūcis. Vēl viens piemērs – tie tiek piešķirti par daudz, dalīti pa labi, pa kreisi... Patiesībā mūsdienās piešķirto ordeņu skaits ir daudz mazāks nekā pirmskara Latvijas Republikas laikā. Laika posmā no 1925. gada līdz 1940. gada jūnijam tika pasniegti 23 658 valsts apbalvojumi, bet tagad – vien nedaudz virs diviem simtiem gadā. Un vēl kāda interesanta nianse: pirmskara Latvijā ordenis bija jāizpēr. Vispirms bija jāsamaksā, un tikai tad apbalvojumu varēja saņemt! Un tā nebija simboliska summa.”■

Sagatavoja Anita Freiberga

1976. gadā Antons Ikaunieks no PSRS Jūras flotes ministra vietnieka kadru jautājumos Koļesņikova saņēma tālbraucēja kapteiņa nozīmi.



Latvija – Eiropas Savienības Padomes prezidējošā valsts

Ar krāšņu muzikālu priekšnesumu 8. janvārī Latvijas Nacionālajā operā atklāja Latvijas prezidentūru Eiropas Savienības Padomē. Tas ir simbolisks starts izaicinājuma pilniem sešiem mēnešiem, kad Latvija pirmo reizi stūrēs ES kuģi. Koncertā uzstājās virkne mūzikas pasaulē augstu novērtētu Latvijas mākslinieku, kuri skatītājus visā Eiropā priecēja ar izciliem skaņdarbiem. Latvijas prezidentūras ES Padomē atklāšanas pasākumā viesus uzrunāja Latvijas Valsts prezidents Andris Bērziņš, Eiropadomes priekšsēdētājs Donalds Tusks, Eiropas Komisijas priekšsēdētājs Žans Klods Junkers, kā arī LR Ministru prezidente Laimdota Straujuma.

No 2015. gada janvāra līdz jūnijam Latvija pirmo reizi rotācijas kārtībā ir ES prezidējošā valsts. 7. un 8. janvārī Rīgā uzturējās Eiropas Komisijas komisāru kolēģija, lai apspriestu Latvijas prezidentūras prioritātes. EK priekšsēdētājs Žans Klods Junkers un LR Ministru prezidente Laimdota Straujuma 9. janvārī atklāja „2015. – Eiropas attīstības gads”, kura centrā būs jauns virziens nabadzības izskaušanai, attīstības veicināšanai un klimata pārmaiņu apkarošanai – ilgtspējīgai pasaulei pēc 2015. gada.

Eiropas Komisijas priekšsēdētājs Žans Klods Junkers: „Jauns gads sākas ar jaunu ES prezidentūru, kas ir gatava sniegt pilsoņiem nozīmīgus rezultātus. Latvija pirmo reizi ir ES prezidentvalsts, un es esmu pārsveicis par līdz šim redzētajiem sagatavošanas darbiem un mērķiem. Es ar Latvijas kolēģiem un draugiem Rīgā apspriedu, kā mēs mērķus ātri varam pārvērst rīcībā: palielināt Eiropas konkurētspēju, uzlabojot ieguldījumu vidi, nodrošināt digitālu Eiropu bez robežām un spēcīgu Eiropas enerģētikas savienību, kas ir mūsu kopīgās prioritātes. Strādājot kopā, mēs sasniegsim rezultātus.”

LR Ministru prezidente Laimdota Straujuma: „Šis simboliskais un vienlaikus saturiski nozīmīgais Eiropas Komisijas komisāru kolēģijas apmeklējums iezīmē sākumu Latvijas prezidentūrai ES Padomē. Gan Latvijas valdību, gan Junkera vadīto Eiropas Komisiju gaida vērienīgs un Eiropai ļoti vajadzīgs darba cēliens. Mūsu prezidentūras



Latvijas prezidentūras ES Padomē atklāšanas pasākumā ar uzrunām uzstājās LR Ministru prezidente Laimdota Straujuma, Eiropadomes priekšsēdētājs Donalds Tusks, Latvijas Valsts prezidents Andris Bērziņš un Eiropas Komisijas priekšsēdētājs Žans Klods Junkers. Foto Agnese Tauriņa.

prioritātes – konkurētspējīga Eiropa, digitāla Eiropa un ieinteresēta Eiropa – būs vadmotīvs mūsu darbam nākamajos sešos mēnešos.”

Satiksmes ministrija

Latvijas prezidentūras Eiropas Savienības Padomē laikā tiks turpināts aktīvs darbs, lai panāktu progresu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidē, pasažieru tiesību stiprināšanā, Eiropas vienotās dzelzceļa telpas izveidē, kā arī TEN-T transporta tīkla attīstības jautājumos. Par to janvārī tikšanās laikā satiksmes ministrs A. Matīss informēja EK transporta komisāri Violetu Bulcu.

Viena no Latvijas kā prezidējošās valsts ES Padomē prioritātēm

►►► 6. lpp.



EK transporta komisāre Violeta Bulca.



Anrijs Matīss.

►►► 5. lpp.

transporta jomā būs t.s. ceturtās dzelzceļa tiesību aktu paketes virzīšana, lai efektīvi tuvotos vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidei. Tiks turpinātas diskusijas par iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanas un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības priekšlikumiem, kas ir daļa no ceturtās dzelzceļa paketes politiskā pilāra. Turpmākais politiskā pilāra progress ir cieši saistīts ar tehniskā pilāra virzību, un Latvija prezidentūras laikā strādās pie sarunu pabeigšanas ar Eiropas Parlamentu par tehnisko pilāru.

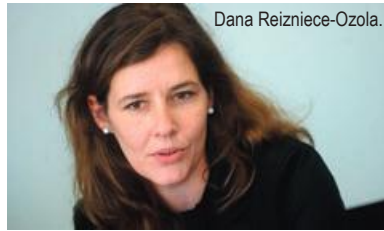
Tikšanās laikā A. Matīss un V. Bulca pauda ticību konstruktīvai un pozitīvai ES Padomes un Eiropas Komisijas sadarbībai, sekmējot transporta jautājumu sakārtošanu, tostarp aviopasažieru tiesību stiprināšanas jomā, īpaši jautājumos par tiesībām saņemt kompensāciju reisa ilgās kavēšanās gadījumā, ārkārtas situāciju jēdziena definēšanu, rokas bagāžas regulējumu, tiesībām uz aprūpi nokavēto savienoto lidojumu gadījumā u.c.

A. Matīss informēja komisāri par plānoto diskusiju par TEN-T transporta tīklu attīstību, ieviešanu un finansēšanas modeļiem, kas notiks šā gada 13. martā Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas ministru padomes sēdē.

Tā kā viena no Latvijas prezidentūras prioritātēm ir „iesaistīta Eiropa” (*Engaged Europe*), 29.–30. aprīlī Rīgā notiks trešā ASEM transporta ministru sanāksme. Tās ietvaros paredzēta ministru tikšanās un vairākas darba sesijas konferences formā, kuru gaitā ministri un iesaistītās puses diskutēs par Eiropas un Āzijas sauszemes savienojumu attīstību, cenšoties identificēt esošās vājās puses, kā arī veicināt visu iesaistīto valstu un institūciju harmonizētu sadarbību. Savukārt 25.–26. jūnijā Rīgā notiks TEN-T dienas ar augstu ES amatpersonu piedalīšanos, kuru laikā tiks diskutēti transporta attīstības praktiskie risinājumi, identificējot vajadzības un iespējamās finansēšanas modeļus.

Ekonomikas ministrijā

2015. gada 22. janvārī ekonomikas ministre Dana Reizniece-Ozola



Dana Reizniece-Ozola.



Jānis Reirs.

piedalījās Eiropas Parlamenta (EP) Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komitejas sēdē un iepazīstināja EP deputātus ar Latvijas prezidentūras galvenajiem rīcības virzieniem enerģētikā un rūpniecības politikā.

Dana Reizniece-Ozola: „Latvijas prezidentūras galvenais izaicinājums un akcents enerģētikas sektorā būs Eiropas enerģētikas savienības izveide. Šajā darbā Latvija apņēmusies iesaistīt nozares ekspertus.”

Sadarbībā ar Eiropas Komisiju 6. februārī Rīgā notika enerģētikas ministru konference, kas pulcēja vairāk nekā 400 enerģētikas profesionāļu – ES dalībvalstu enerģētikas ministrus, ES institūciju un starptautisko organizāciju pārstāvjus, zinātniekus un citus enerģētikas politikas līdzveidotājus.

Finanšu ministrijā

Finanšu ministrs Jānis Reirs, uzrunājot EP deputātus, teica: „Kohēzijas politika, ja uz to raugās kā uz investīciju politiku, var spēlēt svarīgu lomu katras ES dalībvalsts izaugsmei. ES iedzīvotājus interesē konkrēti uzlabojumi viņu dzīvē, un Kohēzijas politika ir tā, kas spēj radīt izaugsmi un darbavietas. Latvija tam ir piemērs, jo pēdējo desmit gadu laikā tā tuvinājusies ES vidējam dzīves līmenim par 20%, un tas ir ļoti būtisks sasniegums, kurā liela nozīme bijusi tieši ES fondu līdzfinansējumam. Tas radīja priekšnosacījumus Latvijas sekmīgai dalībai iekšējā tirgū, kā arī nodrošināja iespēju pievienoties

eirozonai pagājušajā gadā. Iestājoties ES 2004. gadā, iekšzemes kopprodukts uz iedzīvotāju Latvijā bija tikai 47% no ES vidējā, bet 2013. gadā šis rādītājs jau sasniedza 67% atzīmi. Jāņem vērā, ka šādu atbilstību piedzīvojušas visas trīs Baltijas valstis, kā arī lielākā daļa jauno ES dalībvalstu. Tomēr jāatceras, ka Kohēzijas politika bez strukturālajām reformām un fiskālas atbildības nesniegs gaidītos rezultātus.”

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijā

2015. gada 21. janvārī vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Kaspars Gerhards iepazīstināja Eiropas Parlamenta Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejas deputātus ar Latvijas prezidentūras prioritātēm vides jomā.



K. Gerhards (centrā).

Kaspars Gerhards: „Latvija augsti novērtē iepriekšējo prezidentūru un Parlamenta līdzšinējo ieguldījumu vides politikas veidošanā Eiropas Savienībā. Tāpēc savas prezidentūras laikā plānojam strādāt ciešā sadarbībā ar Parlamentu, lai rastu kopīgus risinājumus, atbildot uz aktuālajiem izaicinājumiem vides aizsardzības jomā. Par savām prioritātēm ES līmenī vides jomā Latvijas prezidentūra ir izvirzījusi klimata politiku, gaisa kvalitātes uzlabošanu, resursu efektivitāti un bioloģisko daudzveidību. Mēs turpināsim darbu pie Tīra gaisa programmas Eiropai, it īpaši attiecībā uz gaisa piesārņojuma samazināšanu no vidējās jaudas sadzīves iekārtām.”

Bioloģiskās daudzveidības saglabāšana saistībā ar atjaunojamo energoresursu plašāku izmantošanu būs galvenais darba kārtības jautājums neformālajā vides un enerģētikas ministru kopējā sanāksmē, kas aprīlī notiks Rīgā kā viens no Latvijas prezidentūras pasākumiem. ■

Visu nekad nevar iepriekš paredzēt

Aizritējuši jau divi Latvijas kā Eiropas Padomes prezidējošās valsts mēneši. „Kopumā Latvija sevi ir parādījusi labi, darbs bijis konstruktīvs, un šeit jau arī neviens negaida, lai mēs pakluptu. Attieksme no Eiropas kolēģu puses ir laba, bet mums pašiem jāiegūst pārliecība par savām spējām, un to var iegūt, tikai reāli strādājot,” atzīst ANSIS ZELTIŅŠ, kurš Latvijas prezidentūras ietvaros strādā Jūrniecības darba grupā.

Ansis Zeltiņš: – Prezidentūras uzdevums ir organizēt darba grupu sanāksmju sekmīgu norisi, un priekšsēdētāja atbildība ir šo darba grupu sanāksmju vadīšana. Vidēji nedēļā notiek divas darba grupas sanāksmes, tāpēc jāteic, ka mans darbs ir diezgan intensīvs. Bija daudz darba ieguldīts sagatavošanās periodā, bet visu jau nekad nevar iemācīties un visu nekad nevar paredzēt. Kad tu apšēdies pie mikrofona, lai vadītu darba grupas debates, un nospied pogu, tev ir jābūt gatavam vienlaikus uzmanīgi klausīties, fiksēt svarīgāko, pieteikt runātājus. Vārdu sakot, tas ir darbs ar cilvēkiem un spēja komunicēt.

– Žurnāla lasītājus noteikti interesē, vai ir kādi svarīgi jautājumi Latvijas prezidentūras ietvaros, kas skar jūrniecības nozari.

– Varu teikt, ka darbs Jūrniecības apakškomitejā noris mierīgi, te nav nekādu pārsteigumu. Galvenais akcents ir likts uz vecās Eiropas iekšējiem ūdensceļiem, par to arī notiek debates. Kas attiecas uz Ostu regulu, tā pašlaik nav darba kārtībā. Padomes līmenī tā jau ir izdiskutēta un nodota Eiropas Parlamentam, bet no Parlamenta puses tālāka virzība pagaidām nav sekojusi. Protams, redzeslokā paturam jautājumus, ko ES saskaņo ar IMO un kas saistīti ar IMO komiteju un apakškomiteju darbu. Viens no pasākumiem, kas attiecas uz jūrniecību, būs Eiropas kuģniecības nedēļa marta sākumā, kuras ietvaros tiek rīkota augsta līmeņa konference ar Eiropas Padomes, Eiropas Komisijas amatpersonu un privātā biznesa struktūru piedalīšanos. Arī no Latvijas prezidentūras puses šis pasākums tiek atbalstīts, un tajā piedalīsies Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš. Šī ir pirmā reize, kad tik augsta līmeņa jūrniecības pasākums notiek nevis Londonā,



bet gan Briselē. Manuprāt, tā ir ļoti pozitīva tendence, kas ļaus pastiprināti pievērst uzmanību Eiropas jūrniecības politikas jautājumiem, un vēl ļoti labi ir tas, ka šāds pasākums iekrīt Latvijas prezidentūras laikā.

Bet kopumā jūrniecības jautājumos viss norisinās kā plānots. Savukārt kolēģi, kas strādā Dzelzceļa apakškomitejā, gandrīz vai dzīvo Padomes ēkā, jo viņiem darba ir ļoti daudz. Kā jau varēja paredzēt, par sagatavoto dzelzceļa pakotni, kas sastāv no politiskā pīlāra un tehniskā pīlāra, noris aktīvas debates un diskusijas. Šajos jautājumos gan Eiropas Parlamenta, gan dalībvalstu starpā viedokļi ir ļoti atšķirīgi.

– Vai Briselē var pamanīt, ka Latvija ir prezidējošā valsts?

– Protams, nu kaut vai tas, kā dalībvalstis, dažādu asociāciju amatpersonas un kompāniju lobiji vēlas uzzināt mūsu viedokli vienā vai otrā jautājumā. Šāda intereses izrādīšana aizsākās jau pirms prezidentūras, kad aktuāls vēl bija Ostu regulas jautājums. Kāds ir jūsu skatījums? Kā jūs rīkosities? Tādi un līdzīgi jautājumi tika uzdoti vai ik dienas. Tagad ne mazums jautājumu izskan par Eiropas iekšējiem ūdensceļiem, kur arī saduras dažādas intereses.

– Janvāra sākumā Parīzē teroristi iebruka žurnāla „Charlie Hebdo” redakcijā un nošļēpkavoja divpadsmit cilvēkus. Vai bija jūtams, kā tas ietekmē Latvijas prezidentūras darbu?

– Tas bija darbs *force majeure* apstākļos, un, nenoliedzami, atstāja savu nospiedumu uz mūsu reakciju un rīcību. Jebkuru prezidentūru



šādi ārkārtas notikumi ietekmētu, jo tos iepriekš neviens nevar paredzēt, tāpēc jārikojas saskaņā ar situāciju. Tas gan vairāk skāra ārlietu, tieslietu un iekšlietu sadaļas, jo tieši uz šo nodaļu darbiniekiem gūlās visas operatīvās un organizatoriskās aktivitātes. Janvāris, protams, kopumā bija saspringts, bet attiecībā uz jūrlietām mierīgs laiks.

Par Eiropas jūrniecības konkurētspēju domājot

2015. gada 4. martā Plaza teātrī Briselē notika Eiropas kuģniecības nedēļai veltīta konference ar Eiropas Padomes, Eiropas Komisijas augsta līmeņa amatpersonu līdzdalību un privātā biznesa piedalīšanos. „Ilgtspējīga un konkurētspējīga kuģošanas nozares darbība var dot vislielāko ieguldījumu Eiropas ekonomikas izaugsmē un jaunu darba vietu radīšanā,” tā pirms Eiropas kuģniecības nedēļas teica Eiropas transporta komisāre Violeta Bulca.

ES Kuģu īpašnieku asociācijas ģenerālsekretārs Patriks Verhoevens paziņoja: „Svarīgs jautājums, protams, ir inovācijas ilgtspējīgai Eiropas kuģošanas nozares attīstībai, kas palīdzēs nodrošināt tās konkurētspēju globālajā kravu pārvadājumu tirgū, bet ne mazāk svarīgs Eiropas kuģošanas nozarei ir kompetentu speciālistu, tālruna darbaspēka jautājums.” ■

A. Freiberga

Sadarbības partneri un iespējas

Spriež par transporta prioritātēm Latvijas prezidentūras laikā

Satiksmes ministrijas (SM) valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš 2014. gada beigās, tiekoties ar Krievijas Federācijas transporta ministru Maksimu Sokolovu, norādīja, ka viena no Latvijas prioritātēm ES prezidentūrā būs tranzīta koridoru attīstība, intensificējot transporta plūsmas starp Eiropas Savienību, Krieviju, NVS valstīm, Ķīnu, Āzijas valstīm un Vidējo Austrumu valstīm.

Kaspars Ozoliņš.



Kaspars Ozoliņš: „Latvijai ir liels potenciāls būt tiltam starp Austrumu un Rietumu valstīm, īpaši Ziemeļeiropu, nodrošinot eksportētājiem gan transporta, gan loģistikas pakalpojumus, kā arī sniedzot atbalstu ES tirgus apgūšanā.”

i UZZIŅAI

Viena no galvenajām Latvijas prioritātēm ir Eirāzijas sauszemes transporta koridora attīstība, kur ļoti nozīmīgi spēlētāji ir Krievija, Ķīna, Kazahstāna, kā arī citas Āzijas valstis. Latvija šim koridoram piedāvā savu transporta infrastruktūru – 1520 mm dzelzceļa tīklu, autoceļus, trīs neaizsalstošas ostas un loģistikas centrus kravu apstrādei un izplatīšanai Eiropā.

Turcijas investoriem interese attīstīt jaunus projektus

„Latvija kā Baltijas reģiona centrs ir vēsturisks tilts starp Rietumu un Austrumu tirgiem, tādēļ transporta un tranzīta uzņēmējdarbības potenciāls te ir daudz spēcīgāks nekā jebkurā no kaimiņvalstīm,” norāda „TAV Latvia” vadītājs Girajs Čolpans. „Latvija piedāvā unikālas priekšrocības tiem Turcijas uzņēmumiem, kas ieinteresēti investēt dažādās uzņēmējdarbības jomās, tostarp jau esošajās starptautiskās tirdzniecības aktivitātēs. Stratēģiski izdevīgā atrašanās vieta ir spēcīgs stimuls Turcijas investoriem, kuri mērķis ir gūt daudzveidīgas tirgus iespējas dažādās viegli sasniedzamās valstīs un reģionos, kā arī priekšrocības, ko nodrošina darbība kādā no ES valstīm.”

Dzelzceļa nozare ieinteresēta Krievijas tranzītā

Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas sēdē uzņēmums „Latvijas dzelzceļš” informēja par auditorkompānijas „EY” pētījumu, kas liecina: ja tiktu pārtraukts Krievijas kravu tranzīts caur Latviju, Latvijas dzelzceļa nozare zaudētu aptuveni 43,7 miljonus tonnu kravu un saglabātu tikai 12,1 miljonu tonnu, kā rezultātā uzņēmuma neiegūtais apgrozījums būtu 1,3 miljardi eiro, iekšzemes kopprodukts samazinātos par 1,7%, nodarbinātība par 1,1%, bet nodokļu ieņēmumi par 2,4%. Ņemot vērā pētījuma rezultātus, asociācijas biedri tiek aicināti sagatavot un iesniegt priekšlikumus Krievijas ekonomisko sankciju mazināšanai tranzīta nozarē un kopīgi ar Satiksmes ministriju sagatavot programmu šo priekšlikumu realizācijai.



Ja Krievija pārtrauktu naftas un naftas produktu tranzītu, tad Latvija zaudētu 18,8 miljonus tonnu kravu, bet saglabātu 37 miljonus tonnu, uzņēmuma apgrozījums samazinātos par 803,8 miljoniem eiro, kas IKP ietekmētu par 1,1%, nodarbinātību samazinātu par 1%, bet nodokļu ieņēmumi saruktu par 1,5%.

Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamenta direktors Andris Maldups: „Visiem zināms, ka Krievija jau ilgāku laiku attīsta savas ostas un Latvija nevar šo procesu ietekmēt. Tāpat palielinās pārvadātāju un tranzīta koridoru savstarpējā konkurence, un pašreizējās ģeopolitiskās pārmaiņas pasaulē šo konkurenci tikai pastiprina. Bet Latvija ar šādu situāciju vienmēr ir rēķinājusies, jo nevienam nav noslēpums, ka mūsu tranzīta joma vienmēr bijusi daļēji atkarīga no Krievijas.”

Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs: „Krievijas transporta stratēģijā līdz 2030. gadam Baltijas valstis vismaz kravu pārvadājumu ziņā ir kā balts plankums. Naftas produkti Latvijas ostās pagaidām vēl ir tikai zemāku izmaksu un augstākas pakalpojumu kvalitātes dēļ. Ņemot vērā kaimiņvalsts politiku, Ventspils realizē industrializācijas plānu un negaida kravu



apgrozījuma pieaugumu ostā. Vēl vairāk, uzskatām, ka pārskatāmā nākotnē kravu apjoms Ventspils ostā varētu sarukt līdz pat 20 miljoniem tonnu."

Uzņēmuma „Latvijas dzelzceļš” prezidents Uģis Magonis: „Bilde izskatās drūma, un mūsu prognozes ir visai skeptiskas. „LDz” nākamā gada budžetu veido, rēķinoties ar 45 miljoniem tonnu kravu, tātad rēķināmies, ka 2015. gadā pārvadāju-



mu apjoms varētu sarukt teju par 20% salīdzinājumā ar 2014. gadu, tāpēc mums nāksies pārtraukt jebkuras sponsorēšanas programmas kultūrā un sportā."

SIA „Strek” projektu vadītājs Vladimirs Makarovs: „Plānojot kravu apgrozījumu un budžetu, visi mēdz būt vairāk pragmatiski nekā optimistiski, prognozējot mazāk, bet reāli šīs prognozes nepiepildās. Pašlaik neredzu simptomus, ka 2015. gadā varētu draudēt strauja ogļu vai naftas produktu kravu samazināšanās. Lai tas notiktu, Krievijai vajadzētu investēt tranzīta koridora kapacitātes palielināšanā, bet Krievijai šādu līdzekļu nav. Piedevām jāatceras, ka ne vienmēr kravu maršrutu nosaka pārdevējs, biežāk to dara preču pircējs, norādot arī ostu, no kuras vēlētos kravas saņemt. Plānojam, ka „Strek” kravu apjoms 2015. gadā varētu saglabāties 2014. gada līmenī. Nedomāju, ka arī „Rīgas centrālajam terminālim” gaidāms kravu kritums."

DNB bankas viceprezidents Lauris Macijevskis: „Lai gan kravu pārvadājumu plūsmu Latvijā ietekmē kopējā ogļu, naftas un tās produktu pieprasījuma krišanās Eiropas Savienībā, ko īstermiņā var ietekmēt esošā ģeopolitiskā situācija, ilgtermiņa investīcijas Latvijas dzelzceļa attīstībā ir ļoti būtiskas."

„Stena Line” pielāgojas jaunajām prasībām

Prāmju operatora „Stena Line” darbības stratēģija 2015. gadā būs vērsta uz to, lai pielāgotos tā sauktās sēra direktīvas radītajām pārmaiņām tirgū.

Uzņēmums saviem klientiem sola stabilus pakalpojumus, tomēr ieviešamās direktīvas ietekmē izmaksu pieaugumu novērst neizdosies. „No ekonomiskā viedokļa tas ir negatīvi vērtējams politisks lēmums, iepriekš tāds bija *tax free* zonu atcelšana,” uzskata „Stena Line” grupas direktors Karls Johans Hagmans. „Vides aizsardzība, protams, ir svarīga, bet noteikumiem vajadzētu būt visiem tirgus dalībniekiem vienādiem ar uzņēmējiem un klientiem pieņemamām likmēm. Diemžēl sēra emisiju samazināšanas regula nav tas gadījums."

„Lai varētu noturēt konkurētspēju saistībā ar sēra dioksīdu emisijas jaunajām prasībām, „Stena Line” jau 2014. gadā veica pārmaiņas, palielinot reisu skaitu no Latvijas uz Zviedriju,” norāda „Stena Line Freight” vadītājs Baltijā, Krievijā un NVS Aivars Tauriņš. „Esam gatavi reaģēt uz tirgus izmaiņām un pielāgot savus pakalpojumus arī turpmāk. Cenu pieaugums var atstāt ietekmi uz kravu apjomu un konkrētiem transporta koridoriem, nevar izslēgt tirgus diktētas pārmaiņas, uz kurām jābūt gataviem reaģēt arī prāmju operatoriem. Līdz šim „Stena Line” kravu plūsma caur

Latviju pieauga gan Ventspils, gan Liepājas maršrutos, turklāt kā kravu, tā pasažieru skaita dinamika ir pozitīva, tāpēc biznesu šajā reģionā var uzskatīt par rentablu."

E SPECIĀLISTA KOMENTĀRS

Daži secinājumi no Eiropas Jūras drošības aģentūras pētījuma: „Sēra direktīvas ietekme uz kuģošanas kompānijām būs atšķirīga. Visticamāk, ka lielās kompānijas, kuru rīcībā ir jaunākās paaudzes kuģi un kuras veic starpkontinentālos pārvadājumus, ietekmi izjutīs mazāk, bet tuvsatiksmes jūras pārvadājumi Eiropas Savienības robežās to izjutīs daudz spēcīgāk. Izmaksu pieaugums tiks kravu īpašniekiem izdarīt korekcijas esošajās loģistikas ķēdēs un, iespējams, pat atgriezties pie autotransporta pakalpojumu aktīvākas izmantošanas un saīsināt jūras pārvadājumu attālumus. Daļa ES nozaru stipri vien cietīs konkurencē ar trešo valstu uzņēmējiem, piemēram, Ziemeļeiropas papīra ražošanas rūpniecība. Galu galā var izrādīties, ka sēra direktīvas ieviešanas rezultātā bankrotēs ES uzstādījums par īsā pleca jūras pārvadājumu maģistrāļu intensīvāku attīstību, cietīs ES ražotāji un vides ilgtspējīgas politikas nodrošināšanas mērķis netiks sasniegts."



„Stena Line” prāmis Ventspils ostā.
Foto: Jūris Presņikovs

„Latcrewcompass” ir gatavs risināt nozares problēmas

„Vismaz vienreiz mēs jau esam parādījuši savu spēku un spēju sadarboties – kad tika risināts jautājums par jūrnieku nodokļiem. Bet tas bija vienreizējs pasākums. Problēmu, ko risināt, netrūkst nekad. Ir tāds teiciens: ja ne tu, tad kurš? Šis nav laiks, kad vajag runāt, bet gan laiks, kad vajag darīt,” saka Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācijas „Latcrewcompass” valdes priekšsēdētājs kapteinis ALEKSANDRS NADEŽŅIKOVŠ.



2014. gada nogalē asociācija sāka aktīvi risināt jautājumu par ierobežojumiem tranzīta vīzu izsniegšanā jūrniekiem nepilsoņiem Singapūrā un Lielbritānijā. „Šajās valstīs ir mainījušies vīzu izsniegšanas noteikumi, bet kruinga kompānijām ir svarīgi jūrniekus pārvietot ātri no vienas pasaules vietas uz otru. Lielbritānijas lidostas tiek izmantotas, lidojot uz ASV, Kanādu un daudzām citām valstīm. Savukārt Singapūrā ir reģiona jūrniecības centrs, tieši tur bieži vien notiek kuģu apkalpju maiņa. Ja vīzas jānoformē parastā kārtībā, tas prasa vismaz divas trīs nedēļas. Kuģis tik ilgi stāvēt un gaidīt nevar,” tā problēmas būtību skaidro kapteinis Nadežņikovs. Sadarbībā ar Latvijas Jūras administrāciju „Latcrewcompass” gatavo vēstuli Latvijas Ārlietu ministrijai, aicinot iesaistīties jautājuma risināšanā. „Ārlietu ministrijai ir jāiesaistās, jo mēs nedrīkstam pieļaut diskrimināciju starptautiskā mērogā!” uzsver A. Nadežņikovs.

Svarīgs jautājums, kura risināšanā „Latcrewcompass” nedrīkst neiesaistīties, ir jūrniecības izglītība. „Kruinga kompānijas ir atkarīgas no tā, cik daudz Latvijā ir jūrnieku un cik profesionāli tie ir sagatavoti. Mēs esam darba grupā, kas strādā ar Izglītības un zinātnes ministriju. Latvijas jūrnieki ir pieprasīti darba tirgū, es nenoliedzu, ka apmācības procesā ir arī vajās vietas, taču tās var novērst, nelaužot visu jūrniecības izglītības sistēmu. Idejai par Jūras akadēmijas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei nav loģiska pamatojuma. Tehniskajai universitātei ir sava Transporta nodaļa, taču tā neizprot jūrniecības nozares vajadzības,” ir pārliecināts „Latcrewcompass” vadītājs.

Viņš gan atzīst, ka pašlaik Jūras akadēmijas sadarbība ar nozares uzņēmumiem nav uzskatāma par īpaši veiksmīgu. Piemēram, viena no aktuālākajām problēmām – prakses vietu trūkums studentiem – vieglāk būtu risināma kopīgiem spēkiem. „Šis nav vienkārši risināms jautājums, kruinga kompānijas var tikai piedāvāt, bet lēmumus pieņem kuģu īpašnieki. Skaidrs, ka visi domā par ieņēmumiem, bet mācīšana – tie vienmēr ir izdevumi. Tomēr prakses vietas ir, tikai vajadzīga nopietna koordinācija, un tieši augstskolām jābūt tām, kas izrāda iniciatīvu. Augstskolās jābūt cilvēkiem, kuri atbild par studentu prakses vietām, šiem cilvēkiem jātiecas ar kruinga kompāniju pārstāvjiem, jārunā, cik un kādas vietas katrs var piedāvāt. Vismaz mūsu kompānijā neviens akadēmijas pārstāvis ļoti sen nav redzēts. Pēdējais bija Tomsons kungs, kurš jau labu laiku akadēmijā vairs nestrādā. Bet šāda sadarbība ne tikai palīdzētu risināt problēmu ar prakses vietām. Tiekoties varam izrunāt daudzus aktuālus jautājumus. Kruinga kompānijas vislabāk redz stiprās un vājās vietas studentu sagatavošanā reālam darbam, jo vairāk akadēmija saņemtu šādu informāciju un korigētu mācību procesu, jo labāk būtu gan akadēmijai, gan studentiem,” uzsver A. Nadežņikovs.

Diemžēl šobrīd izskatās, ka jūrnieki tiek „ražoti” tīri procesa pēc, nav konkrētu plānu, nav redzējuma, tieši kādi nozares speciālisti ir vairāk vajadzīgi pašlaik un, galvenais, kādi būs vajadzīgi pēc gadiem pieciem vai desmit, uz kāda tipa kuģiem būs lielāks pieprasījums pēc jaunajiem speciālistiem, atzīst

„Latcrewcompass” vadītājs. „Liepājas Jūrniecības koledžā vismaz bija mēģinājums aicināt lektoros no nozares, lai stāstītu studentiem par konkrētiem kuģu tipiem un darbu uz tiem. Es biju uzaicināts stāstīt par gāzes vedējiem. Taču akadēmijā nekā tāda nav, iespējams, viņi paši jūtas pietiekami spēcīgi,” viņš piebilst.

Kapteinis Nadežņikovs ir pārliecināts, ka jūrniecības nozares augstskolās problemātisks jautājums ir arī mācību valoda: „Saskaņā ar valsts likumdošanu mums ir tikai viena mācību valoda, taču darbam tā diemžēl neder. Studijas beigušo zināšanas angļu valodā varētu vērtēt kā diezgan labas, tomēr ne pietiekami labas. Mācību valodas jautājums arī ir tas, kas bremzē vieslektoru iesaistīšanu no ārzemēm. Es zinu, ka Latvijas Universitātē šis jautājums ir atrisināts. Tātad tā ir problēma, ko varētu risināt, taču laimā jau nav īstas vēlēšanās to darīt.”

Atgriežoties pie „Latcrewcompass” darbības, A. Nadežņikovs piebilst, ka līdz ar jauno nosaukumu asociācija tikusi arī pie jauna logo: „Mums ir savs zīmols, ar kuru mēs gribam lepoties! Ja vēlamies, lai mūs uztver nopietni, mums arī jārīkojas nopietni.” Asociācijas valdes priekšsēdētājs atgādina, ka viens no „Latcrewcompass” labajiem darbiem ir konkursa „Enkurs” atbalstīšana. Visas kruinga kompānijas, kas ziedo līdzekļus konkursa organizēšanai, ir asociācijas biedres, un tas liecina, ka asociācijā tiešām apvienojušās nopietnākās no apkalpju komplektēšanas kompānijām, tās, kuras apzinās savu ieinteresētību un arī atbildību par Latvijas jūrniecības nākotni. ■

Sarma Kočāne



LJA Ostu un kuģošanas vadības specialitātes absolventi.

Izlaidums Latvijas Jūras akadēmijā

2015. gada 17. janvārī Rīgas Latviešu biedrības namā notika Jūrnieceības izglītības 225. gadskārtai un Latvijas Jūras akadēmijas 25. gadadienai veltīto pasākumu nobeiguma svinīgais izlaidums.

Šogad Latvijas Jūras akadēmiju absolvēja 118 jaunie speciālisti, kuri savu nākotni saista ar jūrnieceību.

Par izcilām sekmēm tika apbalvoti kuģu vadītājs Edgars Vasiļkovs, kuģu mehāniķis Arturs Kebergs, kuģu elektroautomātiķe Ksenija Maslova un ostu un kuģošanas vadības speciāliste Dace Kāposta.

Gads pēc MLC 2006 ratifikācijas. Kas mainījies?

2012. gada 20. augustā Filipīnas un Krievija ratificēja Starptautisko konvenciju par darbu jūrnieceībā (MLC), un, tā kā bija sasniegta kritiskā masa – konvenciju bija ratificējušas nepieciešamās 30 valstis, tā 2013. gada 20. augustā stājās spēkā. Konvencijas ratifikācijas process aizsākās 2006. gadā, Latvija tai pievienojās 2011. gada 28. aprīlī. 2015. gada sākumā MLC konvencija ir spēkā 64 valstīs un atbild par 80% pasaules flotes jūrnieceku darbu un sadzīves apstākļiem.

i UZZIŅAI

MLC uzskata par *ceturto pīlāru* līdzās Starptautiskajai konvencijai par cilvēku dzīvības aizsardzību jūrā (SOLAS), Starptautiskajai konvencijai par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL) un Starptautiskajai konvencijai par jūrnieceku sagatavošanu, sertificēšanu un sardzes pildīšanu (STCW).

IMO uzskata, ka konvencija uzlabo darba apstākļus vairāk nekā 1,2 miljoniem jūrnieceku visā pasaulē. Kā ir patiesībā? Jūrnieceki un arī viņu darba devēji atzīst, ka tas nav tik viennozīmīgs jautājums, un gan jūrniecekiem, gan kuģu īpašniekiem uz šo jautājumu ir katram sava atbilde.

Starptautiskās darba organizācijas (ILO) Integrācijas un politikas grupas vadītājs



Roberts Kilohs atzīst, ka gadu pēc MLC konvencijas ieviešanas ir aptaujāts liels skaits jūrnieceku. Kopumā viņi ir informēti par pašu konvenciju, bet īsti nezina, kā no tās gūt reālu labumu. Daudzi atzīst, ka viņu darbā un sadzīvē nekas nav mainījies.

Kilohs ir pārliecināts, ka darba devēji maz informē savus jūrniecekus par viņu tiesībām un arī paši jūrnieceki par savām tiesībām interesējas visai maz. Nereti arī kuģu īpašnieki tikai virspusēji pārzina savus pienākumus.

R. Kilohs: „Tā nu iznāk, ka MLC ir izaicinājums kontrolētājiem, jo tieši viņiem jātiecas galā ar jautājumiem par to, kādas attiecības ir kapteinim ar kuģa īpašnieku, vai uz kuģa ir noslēgts kopīgums un vai katram apkalpes loceklim ir darblīgums.”

Kāds kapteinis reiz teica: „Kuģošanā jūs daudz ko nemaz nevarat paredzēt. Tā ir daba, kas mums diktē savus noteikumus.”

Par to, kurš un kādus noteikumus diktē, kā mainījusies vai nav mainījusies jūrnieceku dzīve pēc MLC konvencijas stāšanās spēkā, nākamajā „Jūrnieceka” numurā!

„Coral Opal”.



Kuģu sadursme Irbes šaurumā

Janvāra trešās nedēļas trešā lasītākā ziņa pasaules jūrnieceības ziņu vidū bija Dānijas karoga tankkuģa „Maersk Etienne” un Panamā registrētā sauskravas kuģa „Coral Opal” sadursme 18. janvārī Irbes šaurumā, kas notika bīstama manevra rezultātā.

„MRCC Riga” uz notikuma vietu nekavējoties nosūtīja helikopteru, lai veiktu vizuālu apskati un konstatētu, vai nav notikusi naftas noplūde, kā arī krasta apsardzes kuģi KA-14 „Astra”, lai veiktu sadursmē iesaistīto kuģu bojājumu pārbaudi un vajadzības gadījumā sniegtu palīdzību kuģu apkalpēm. Naftas noplūde netika konstatēta, vien kuģim „Coral Opal” balasta tankā bija neliela noplūde, kas neietekmēja kuģa peldspēju.

„Maersk Etienne” pēc sadursmes turpināja ceļu uz Rīgas ostu, lai tur dotos remontā. Pēc remonta Latvijas Jūras administrācijas (JA) kuģošanas drošības inspektori kuģim veiks ostas valsts kontroles pārbaudi.

Savukārt „Coral Opal” devās uz Ventspili. Kuģis neiegāja ostā, bet palika reidā, kur tika veikts sākotnējais remonts. Tā kā kuģim ar kravu bija jādodas uz Amsterdamas ostu, kuģošanas drošības inspektori

to pārbaudīja un atzina, ka ir iespējams turpināt ceļu uz Amsterdamu, lai kuģi ievietotu dokā pilnīga

remonta veikšanai pēc kravas izkraušanas. Kuģis atstāja Ventspils ostas reidu 21. janvāra vakarā.■

„Maersk Etienne”.



Turpina pieaugt zem Latvijas karoga reģistrēto kuģu skaits

2014. gadā turpinās 2013. gadā aizsākusies tendence – pakāpenisks kuģu skaita pieaugums Latvijas Kuģu reģistrā. No 2014. gada 1. janvāra līdz 2015. gada 1. janvārim reģistrēto kuģu skaits palielinājies no 352 līdz 372.

Kuģu skaits gan palielinājies, galvenokārt pateicoties palīgflotes vienību skaita pieaugumam no 171 līdz 185.

Kuģu ar bruto tilpību virs 500 skaits pieaudzis par sešiem – no 46 līdz 52. Šajā kategorijā aizvadītajā gadā no reģistra izslēgti divi un reģistrēti seši zvejas kuģi, kā arī izslēgti divi un reģistrēti četri sauskraavas kuģi. No jauna reģistrētie sauskraavas kuģi ir 1992. gadā Vācijā būvētais „Rix Cristal”, 1996. gadā Krievijā

būvētais „Rix Flevo”, 1991. gadā Vācijā būvētais „Rix Star” un 2000. gadā Nīderlandē būvētais „Tomke”.

Reģistrēto SOLAS konvencijas kuģu skaits pieaudzis līdz 20 (iepriekš 19), pasažieru kuģu skaits – līdz 23 (21), kravas kuģu skaits – līdz 21 (20).

Ļoti strauji aizvadītajā gadā pieaudzis Kuģu reģistrā reģistrēto atpūtas kuģu skaits – no jauna reģistrētas 43 buru jahtas, no reģistra izslēgtas trīs, no jauna reģistrētas 14 motorjahtas, izslēgtas divas. Līdz ar to reģistrēto jahtu skaits pieaudzis par 52 un sasniedzis 566. Jāpiebilst, ka laika posmā no 2008. līdz 2013. gadam jahtu skaits reģistrā pieauga tikai par 55 – gandrīz tikpat cik 2014. gadā.

2014. gadā ārvalstu kuģi Latvijas ostās pārbaudīti 306 reizes

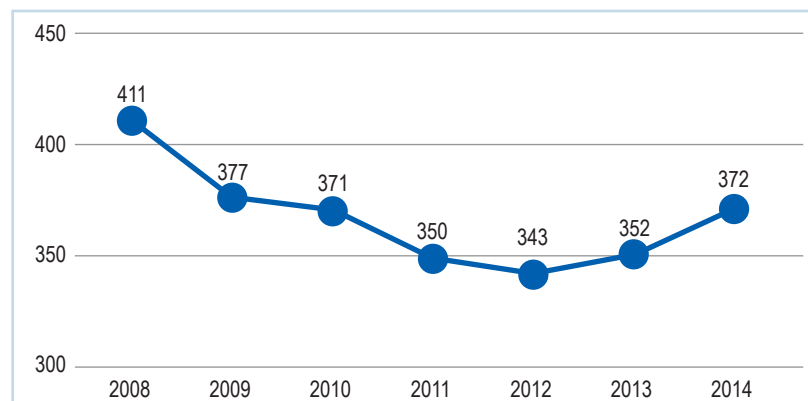
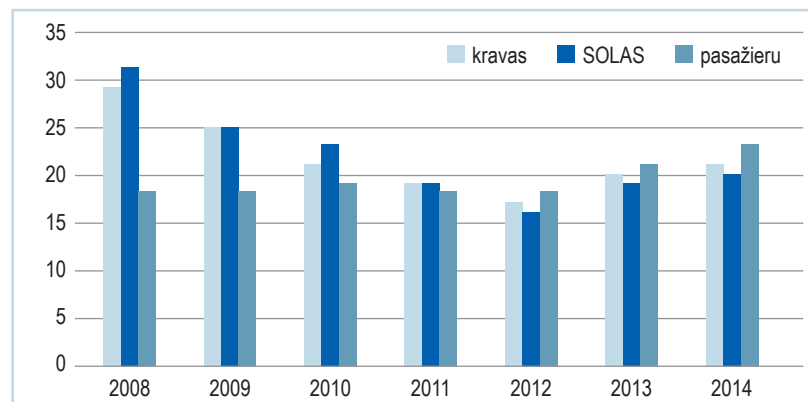
Pagājušajā gadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori ārvalstu kuģiem veikuši 306 ostas valsts kontroles inspekcijas. Gada laikā aizturēts viens kuģis (ar Belizas karogu). Aizturēšana veikta saskaņā ar MLC (Starptautiskā konvencija par darbu jūrniecebā) pārkāpumiem.



2013. gadā Latvijā tika pārbaudīti 202 kuģi, aizturēts viens, kas pēc konstatēto trūkumu novēršanas atbrīvots.

Latvijas kuģi ārvalstu ostās pērn pārbaudīti 16 reizes. Viens no mūsu kuģiem Stokholmā aizturēts, taču Latvija iesniegusi apelāciju Parīzes saprašanās memoranda apelācijas komisijā (*Review Panel*), jo uzskata, ka aizturēšana veikta nepamatoti, turklāt zviedru inspektori pārkāpuši virkni starptautiskajos tiesību aktos noteikto procedūru. Apelācija vēl nav izskatīta.

Līdz šim Latvija trīs reizes iesniegusi apelāciju par nepamatotu aizturēšanu, un visos gadījumos Latvijas prasība par aizturēšanas anulēšanu ir apmierināta. Līdz ar to jau trīs gadus neviens Latvijas kuģis neskaitās aizturēts ārvalstu ostās un Latvija ir saglabājusi vietu Parīzes saprašanās memoranda *Baltajā sarakstā*.



IMO Piesārņojuma novēršanas un reaģēšanas apakškomitejas (PPR) 2. sanāksme

IMO Piesārņojuma novēršanas un reaģēšanas apakškomitejas (*Sub Committee on Pollution Prevention and Response*) 2. sanāksme notika Londonā no 19. līdz 23. janvārim. Šīs apakškomitejas ietvaros galvenokārt tiek sagatavoti starptautiskie tiesību akti vai to grozījumu projekti par vides aizsardzības un piesārņojuma likvidēšanas jautājumiem.

Apakškomitejā turpinājās diskusijas par augstas viskozitātes ķīmisku vielu novadīšanu jūrā kravas tanku mazgāšanas laikā no ķīmiskajiem tankkuģiem un šī piesārņojuma nonākšanu piekrastē. Dalībvalstis vienojās iesniegt šo jautājumu tālākai izskatīšanai MEPC 68. sesijā, kas notiks maijā.

Honkongas konvencijas (par kuģu pārstrādi) ietvaros tika sagatavots grozījumu projekts Bīstamo vielu inventarizācijas vadlīnijās (MEPC.197(62)), kas iesniegts MEPC 68. sesijā pieņemšanai.

Apakškomitejā diskutēja par izlietotās cepamās eļļas utilizāciju. Šobrīd MARPOL konvencijas V pielikums paredz tikai izlietotas cepamās eļļas nodošanu krasta pieņemšanas iekārtās vai sadedzināšanu. Taču dalībvalstis uzskata, ka izlietotā cepamā eļļa nelielā daudzumā varētu tikt utilizēta kopā ar naftas atkritumiem atbilstoši MARPOL I pielikuma prasībām. Nemot vērā, ka diskusijās netika panākts vienots viedoklis, apakškomiteja nolēma informēt MEPC 68. sesiju par dalībvalstu izteiktajiem viedokļiem.

Reaģēšanas uz piesārņojumu jautājumu ietvaros turpinājās darbs pie rokasgrāmatas rīcībai naftas piesārņojuma gadījumā, norādījumiem,

JA Kugošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūnieks (no kreisās) un eksperti vides aizsardzības jautājumos Juris Skrube un Ieva Šmite IMO PPR sanāksmē.



kā reaģēt uz naftas piesārņojumu ledus apstākļos, Dispersantu vadlīnijām un OPRC moduļa apmācību kursa.

Saistībā ar kuģu balasta ūdeņu konvenciju (BWMC) apakškomitejā izskatīja jautājumu par izņēmumu un atbrīvojumu piemērošanu. Īpaši uzsvērts termina „*same location*” skaidrojuma trūkums, kad runa ir par izņēmumu piemērošanu. Apakškomitejā vienojās iesniegt šo jautājumu MEPC 68. sesijā turpmākai izskatīšanai. Turpinās arī darbs pie rokasgrāmatas „Ballast Water management. How to do it?” izstrādes.

Jautājumā par jaunajām tehnoloģijām apakškomiteja tika iepazīstināta ar akumulatoru tehnoloģijas (kā hibrīdtehnoloģijas) izmantošanu uz mazajiem kuģiem. Pašlaik šādas tehnoloģijas izmantošana ir izmēģinājumu stadijā.

Ir paredzamas izmaiņas par kuģa degvielas pavaddokumentā iekļaujamo minimālo informāciju (MARPOL VI pielikuma V papildinājums). Grozījumi paredz precizēt degvielas pavaddokumentā norādāmo

informāciju, jo uz kuģiem varētu tikt izmantots kāds no emisiju samazināšanas pasākumiem, lietojot degvielu ar paaugstinātu sēra saturu.

Tāpat ir paredzēts veikt grozījumus 2009. gada Izplūdes gāzu attīrīšanas iekārtu vadlīnijās (MEPC.184(59)). Grozījumi paredz fizisku mērījumu veikšanu papildināt ar aprēķinu metodi pH līmeņa noteikšanai izplūdes gāzu attīrīšanas iekārtu mazgājamo ūdeņu izplūdē (izmantojot zinātniski pamatotu formulu).

Sagatavoti grozījumi NOx tehniskajā kodeksā attiecībā uz gāzes dzinēju testēšanu un duālo degvielu dzinēju lietošanu NOx III līmeņa ietvaros. Paredzams, ka grozījumi NOx tehniskajā kodeksā tiks pieņemti MEPC 69. sesijā.

Sagatavots arī norādījumu projekts (MEPC cirkulārs) par III līmeņa prasību piemērošanu ar gāzi un duālo degvielu darbināmiem dzinējiem (MARPOL VI pielikuma 13. noteikums). Dalībvalstīm ir iespēja iesniegt komentārus par šo norādījumu projektu uz MEPC 68. sesiju. ■

JA ēnas viesojas uz ledlauža „Varma”.



Ēnu diena Latvijas Jūras administrācijā

11. februārī Latvijas Jūras administrācija piedalījās Ēnu dienā. Ēnas bija administrācijas valdes priekšsēdētājam Jānim Krastiņam, Kuģošanas drošības departamenta direktoram Raitim Mūrniekam un sabiedrisko attiecību speciālistei Sarmai Kočānei.

Raitis Mūrnieks kopā ar ēnām.



Ēnas iepazīstas ar Rīgas brīvostu.



Meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrā kopā ar MRCC RIGA priekšnieku kapteinleitnantu Andri Skribi.

Pavisam JA viesojās 10 skolēnu no Rīgas, Ventspils, Kuldīgas, Tukuma, Ogres un Aizkraukles. Taču pretendu skaits bija daudz lielāks, tādēļ ēnas nācās izvēlēties, izvērtējot iesniegtās motivācijas vēstules. Aktīvākais gan jautājumu uzdošanā, gan atbilžu meklēšanā uz JA speciālistu uzdotajiem jautājumiem izrādījās astoņus gadus jaunais Toms no Ogres. Visi pārējie Ēnu dienas dalībnieki bija vidusskolēni.

Kā katru gadu Ēnu dienā, centāmes jauniešiem parādīt un izstāstīt ne tikai to, kā strādā Jūras administrācija, bet arī devāmies kopā ar savām ēnām uz Rīgas brīvostu, kur apmeklējām ledlauzi „Varma”, Kuģu satiksmes vadības centru un Meklēšanas un glābšanas koordinācijas centru. Tā jauniešiem tiek dota iespēja rast plašāku ieskatu jūrniecības nozares procesos.

„Jūsu līdzdalība Ēnu dienas projektā palīdzēs tās dalībniekiem veiksmīgāk veidot savu nākotni un iekļauties mainīgajā tirgus un biznesa vidē. Šāds ieguldījums Latvijas jauniešu izglītībā un uzņēmējdarbības gara audzināšanā ir tālredzīga investīcija mūsu valsts kopējā ekonomiskajā attīstībā,” pateicoties par JA dalību Ēnu dienā, uzsvēra Tukuma 2. vidusskolas direktore Anita Locāne.



Pie JA jaunā kutera „Sonārs”.



Kapteinis jauna dzīves ceļa sākumā

2015. gada 15. janvārī Rīgas ostas Kuģu vadības centrā jūrniece sabiedrības ļaudis sumināja Rīgas ostas kapteini EDUARDU DELVERU, kurš pēc divdesmit šajā amatā, bet kopumā sešdesmit gariem darba gadiem bija nolēmis doties pelnītā atpūtā, pareizāk sakot, bija nolēmis sākt jaunu savas dzīves posmu. Jautāts, ko viņš nodomājis darīt, kapteinis tikai noteica, ka bezdarbībā jau nekādā gadījumā nedzīvos. Daudz darāmā dārzā, jāsakārto personīgais fotoarhīvs un arī ceļošanai jāatvēr laiks, jo ceļošana esot kapteiņa un viņa kundzes lielā aizraušanās.

Kapteini sumināt bija atnākuši gan Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs un pārvaldnieka vietnieks Aigars Pečaks, gan ostas pārvaldes visu departamentu speciālisti, Latvijas Jūras administrācijas, ostas biznesa pārstāvji, kā arī kapteiņa Delvera skolnieks Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis. Patiesi un aizkustinoši vārdi, apsveikumi un novēlējumi mijās ar dzirkstošiem smiekliem un aizkustinājuma asarām. Cieņa tika izrādīta ne tikai profesionālam speciālistam vien, bet arī cilvēkam ar lielo burtu.

Ostā bija normāls ikdienas darbs

Jautāts par lēmumu doties atpūtā, kapteinis Eduards Delvers pārlicinoši atbild, ka tikai pats pieņēmis šo lēmumu, kaut veselība, palīdz Dievam, esot stipra un galva skaidra.

Eduards Delvers: „Neviens mani nemudināja doties pensijā, bet vienreiz pienāk brīdis, kad kādam dzīves posmam jāpieliek punkts. Atklāti runājot, man kā Rīgas ostas kapteinim nav bijis nekādu problēmu, ir bijis ikdienas darbs, kas, nenoliedzami, reizēm sagādājis arī rūpes. Ostas pārvaldē divdesmit gadu laikā esmu bijis tik vien, ka skaitīšanai nav vajadzīgi pat abu roku pirksti. Lai Rīgas brīvostas pārvaldei būtu precīza informācija, katru nedēļu rakstīju ziņojumu, kas paveikts, kāda bijusi kuģu kustība, cik kuģu ienākuši un izgājuši. Tas manā ziņojumā parasti bija pirmais punkts, ziņojuma otrajā punktā vienmēr rakstīju: ikdienas jautājumu risināšana. Šie daži vārdi ir ļoti ietilpīgi, jo tie ietver katru aizvadītās nedēļas dienu un katru šīs dienas minūti. Tas bija mans darbs, es to darīju un ar saviem uzdevumiem centos tikt galā pats, jo esmu pieradis paļauties uz sevi. Domāju, ka pratu iekļauties Rīgas ostas pārvaldes darba ritmā. Ja bija kādi jautājumi vai radās problēmas, visu risinājām kopīgi ar ostas pārvaldes speciālistiem, pārsvarā jau tas bija ostas pārvaldnieka vietnieks Aigars Pečaks, ar kuru mums ir līdzīgs redzējums, kādai jābūt kuģošanas drošībai ostā.”

Arī ziemas apstākļi nav nekas ārkārtējs

Pāris pēdējos gadus darbs Rīgas ostā arī ziemā ritējis šķietami mierīgi, jo nav bijuši ārkārtas apstākļi aizsalušā Rīgas jūras līča dēļ. Bet, kad 1995. gadā tālbraucējs kapteinis Eduards Delvers kļuva ar Rīgas ostas kapteini, laika apstākļi viņu nesaudzēja. Bija darbs ziemas navigācijā, bija jāpieņem drosmīgi un profesionāli izsvērti lēmumi, jācinās ar „papīra” kuģiem, to īpašniekiem, aģentiem un vēl daudz ko citu. Atbildība un negulētas naktis. Skaudri ziemas apstākļi pie mums



atkārtojās ik pēc pieciem sešiem gadiem, bet patiesībā pie ziemas apstākļiem kapteinim Eduardam Delveram nav jāpierod, viņam tas nav nekas ārkārtējs, jo kapteinis daudzus gadus strādājis ziemeļrietumu ceļa Arktikas sektorā – Murmanskā, Arhangeļskā, tā ka arī ziemas navigācija viņu nebaida. „Arī ziemeļiem nav nekādas vainas, man patīk ledi, un es esmu bijis tur, kur citiem nav bijusi izdevība nokļūt. Novaja Zemļa, Franča Jozefa Zeme, Diksona, Ohotskas jūra, Arhangeļska, Murmanska.

Esmu redzējis, kā zeki klintīs cērt tādas ejas, kur četras mūsu „Varmas” var iziet cauri. Mans kuģis ir stāvējis blakus lielai, divdesmit vienu metru augstai zemūdenei, kurā izvietotas sešpadsmit raķetes, katra ar piecām atomgalviņām. Tikai viens šāds lādiņš varēja noslaucīt no zemes virsas tādu pilsētu kā Liepāja vai Daugavpils. Klintīs, kur, šķiet, nevar būt nevienas dzīvas dvēseles, bija ciemati, kuru apkurei piegādājām mazutu,” par darbu ziemeļos stāta kapteinis Delvers. „Man nācās būt pie Habarova raga. Kad pa Jeņisejas upi gājām garām lēģerim, vietējais locis man ieteica izmest enkuru un ar glābšanas laivām izcelties krastā, lai apskatītu šīs vietas. Tas patiešām bija briesmīgs skats. Barakas un nāras stāv kā stāvējušas, stabi kā tikai

vakar ierakti, vien dzeloņdrātis sarūsējušas. Koki tajos klimatiskajos apstākļos nepūst. Jau lēģeris uzdzina tirpuļus, bet vēl šausmīgāks skats pavērās uz upi, kurā peldēja tūkstošiem galvaskausu, citi vēl ar matiem, citi jau ar sūnu apauguši. Kā stāstīja vietējie, kad pie varas esot nācis Hruščovs, viņš licis turp aizgādāt buldozerus, ar kuriem cilvēku kaulus no kapsētas sastūmuši upē. Laikam jau, lai nebūtu lieku pierādījumu par bojā gājušajiem, bet, ūdens līmenim krītot, kauli un galvaskausi kļūst redzami. Nu gluži kā nāves upe, šis skats man paliks atmiņā uz mūžu.”

Atkāpe par ziemu un valstisku pieeju

Aukstums trakoja 1996. gadā, tad nāca 2003., 2006., 2010. un 2012. gada bargās ziemas. Ateroties negulētās naktis, ostas kapteinis atzina, ka darbs ziemas apstākļos tiešām bijis grūts. Kaut vai tad, kad jau 25. decembrī ledū iestrēga pirmie kuģi un Ziemassvētku laikā nācās pamatīgi nocīnīties, lai ievestu un izvestu kuģus no ostas. Bija pat tādas reizes, kad sarežģītos apstākļos no Rīgas līdz Kolikai ar kuģiem gāja sešas diennaktis. „Lai gan veidojām karavānas, nevaru teikt, ka mums kuģus izdevās vest karavānās, jo katrs kuģis faktiski

▶▶▶ 19. lpp.



Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs kopā savu vietnieku Aigaru Pečaku pasniedz kapteinim Eduardam Delveram Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu.



„Visu cieņu!”
L. Loginovs pauž
patiesu prieku, ka
viņam ir bijis gods
strādāt kopā ar tādu
izcilu profesionāli kā
kapteinis Delvers.



JĀ valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, Baiba Strautmane un Raitis Mūmieks novēl kapteinim izbaudīt jaunās, iespējams, bezrūpīgākās dzīves mirklus, tomēr neaizmirst Rīgas ostu un bijušos kolēģus.



Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis kapteini Delveru uzskata par savu skolotāju, jo pirmos reišus „Latvijas kuģniecībā” (toreiz Latvijas jūras kuģniecība) viņš strādājis kapteiņa Delvera vadībā.



Kapteinim siltus vārdus par ilggadēju un profesionālu sadarbību velta RĶ Kūģošanas departamenta direktors Kārlis Kleins.



Kapteindienesta vadību no kapteiņa Eduarda Delvera pārņēma kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods, sacīdams, ka jaunāka gaduģājuma kolēģiem Rīgas ostas kapteindienestā allaž noderēs pieredzējušā kolēģa padoms.



Kapteinis E. Delvers: „Kur nu vēl labāk, pats Dievs ir atsūtījis tik labus kolēģus! Esmu lepnis un arī laimīgs.” Šos vārdus kapteinis veltīja visiem, kas bija atnākuši viņu sveikt jaunā dzīves cēliena sākumā.

bija jāvelk, ledus bija tik biezs, ka kuģīši gība nost. Tad vēl sanesumi jeb torosi trīs četrus metrus augsti, tur pat „Varma” strēga iekšā,” atcerējās Delvers. Vārdi, ar kuriem viņš apveltīja Rīgas ostas stividorus un aģentus, nebija diez cik glaimojoši. „Atvainojiet, bet jūs nebijāt gatavi šādai ziemai, jo vecie „Volga-Balt”, „Baltijsk”, „Ladoga”, „Sormovskij” un „Amur” tipa kuģīši nevar iet ledu. Šie kuģīši vēl nepaspēj iziet ārā no ostas, kad jau kliez – velciet mani!”

Uz jautājumu, vai ostas kapteinis kādreiz saņēmis arī kādus draudus, viņš sev raksturīgajā manierē tikai viltīgi pasmaidīja. „Ko var uzskatīt par draudiem? Apmainīšanos ar viedokļiem es īsti par draudiem neuzskatu. Esmu daudz ko piedzīvojis, pie daudz kā pieradis, tāpēc arī daudzas lietas uzveru mierīgi.” Bet jautāts par valsts politiku un valstisku pieeju ostai svarīgu jautājumu risināšanā, viņš atzina, ka, par valstisku pieeju runājot, visi tūlīt domā par nozares ministrijas rīcību, bet aizmirst, ka valstiska pieeja ir arī katra cilvēka attieksme pret darbu.

Nekad nepiesegties un nemeklēt vainīgos citur

„Ir reizes, kad vienpersoniski nākas uzņemties atbildību. Arī no tā es neesmu baidījies, jo par saviem darbiem un vārdiem mēdzu atbildēt,” saka kapteinis. Viņam nav raksturīgi meklēt vainīgos vai slēpties aiz citu mugurām, jo viņa moto vienmēr ir bijis: nekad nepiesegties un nemeklēt vainīgos citur. Arī tad, ja pats tieši nav bijis vainojams notikušajā, bet kaut ko izdarījis vai nav izdarījis kāds no viņa dienesta speciālistiem, par vainīgu uzskata sevi, jo neviens cits kā ostas kapteinis jau nevada šo dienestu. Ja arī kas atgādājies, galvu jau neviens nerauj nost, un lai vai kā, bet katrs pats sev ir vislielākais šogis. Kā pats Delvers atzīst, tad iekšēji visu ļoti pārdzīvo, un tikai ārēji var likties, ka spēj stāvēt daudz kam pāri.

Parasti nevajadzīgas problēmas rodas, kad zini, kā vajadzētu rīkoties, un esi spējīgs uzņemties risku, bet

i UZZIŅAI

Jau atjaunotās Latvijas laikā Eduards Delvers strādājis par kapteini uz „Latvijas kuģniecības” kuģiem, 1995. gadā kļuva par Rīgas ostas kapteini, bija Starptautiskās Ostu kapteiņu asociācijas biedrs un 12 gadus Latvijas Jūras akadēmijas valsts eksāmenu komisijas priekšsēdētājs. 2009. gadā Valsts prezidents Valdis Zatlers kapteinim Eduardam Delveram pasniedza Triju Zvaigžņu ordeni un Latvijas Jūrnieceības savienība izteica pateicību „Par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrnieceības attīstībā”.

nevari to darīt, jo kādam jālūdz atļauja. Esmu pateicīgs saviem darba devējiem, jo jutu, ka ostas pārvaldes vadība man uzticas un rokas man nav saistītas.”

Uz jautājumu, kā ir tad, kad rokas saistītas, kapteinis atkal viltīgi pasmaida un atceras, ka arī šādu situāciju viņš ir piedzīvojis, kaut vai tad, kad kapteindienests bija Latvijas Jūras administrācijas pakļautībā un to vēl nebija skārusi restruktūrizācija.

„Visu cieņu administrācijai, tagad tās darba stils un profesionalitāte ir pavisam citā līmenī, bet pirmajos gados, kad sāku strādāt kapteiņa amatā, man bieži vien *brauca virsū*, kas un kā jādara, kādi kuģi ostā vedami. Bieži vien to teica un rīkoja cilvēki, kuri no jūras lietām daudz ko nesaprata. Reiz pat kāds man aizrādīja, ka Rīgas ostas latīņa man ir par augstu. Izrādījās, ka nav vis! Esmu 43 gadus nostrādājis jūrā, un man vajadzētu būt pilnīgi dumjam, lai nesaprastu ar ostu un kuģošanas drošību saistītus jautājumus. Nezinu, cik ilgi strādāšu par ostas kapteini, reiz pat aizgāju pie vadības un teicu, ka varbūt laiks posties prom, bet man atbildēja: „Liecies mierā!” Un tā nu es turpinu. Paldies Dievam, veselība atļauj strādāt.

Par sevi grūti spriest, bet šķiet, ka mans darbs tagad tomēr ir bijis novērtēts, savukārt arī es sevi pilnībā esmu atdevis darbam un neskatījos – sestdiena vai svētdiena, darba laiks vai tas jau beidzies. Kad jāstrādā, tad arī strādāju. „Kapteinī, rīkojies!” Tāds uzdevums man tika dots, un es to godprātīgi centos pildīt.”

Visu var iemācīties, protams, ja pats to vēlas

Bet pirms reālās kuģošanas bija lielais sapnis par jūru. Piedzimis Latgalē starp ezeriem, viņa gars laužās uz jūru. Jau tad, kad kopā ar skolas draugu nospertā laivā dienām kuģojuši pa savā starpā savienotajiem Latgales ezeriem, viņš iztēlojies jūras plašumus. Gribu būt jūrnieks, gribu tikt uz ārzemēm – lūk, domas, kas ik dienu urdīja un nedeva mieru. Kapteinis Delvers saka, ka viņam vienmēr ir veicies. Bet diez vai ar veiksmi vien pietiek, lai divdesmit sešu gadu vecumā kļūtu par kapteini. „Neuzskatu, ka biju kāds īpašs eksemplārs, nevaru izskaidrot, kāpēc man līdzī nāca tāda veiksmē. Tur jābūt daudzu apstākļu sakrībai: izglītībai, jūras pieredzei, ķērienam, spējai vadīt ne tikai kuģi, bet arī cilvēkus, prasmei darbā ielikt sirdi un prātu,” saka Delvers. Atceroties savus kuģošanas pirmsākumus, Eduards Delvers atzīst, ka ir pateicīgs visiem saviem skolotājiem un visiem kapteiņiem, no kuriem mācījies un paņēmis to labāko. Kā pats smej, „to slukto – to mālīgā, labo sev”. Īpašu pateicību kapteinis saka savam mīļākajam skolotājam Hugo Legzdīnam. „Prakses laikā viņš mums bija tāds kā audzinātājs, kurš daudz ko iemācīja, kaut vai cieņu pret maizi, kā pareizi turēt nazi un dakšiņu, un pat tik elementāru lietu kā personiskā higiēna. Mēs pārsvarā bijām pēckara lauku puikas, no gada kultūras un etiķetes neko daudz nezinājām, bet, pateicoties Legzdīnam, daudz apguvām un iegaumējām uz visu mūžu.” Eduards Delvers ir izkuģojis Atlantiju, kā pats saka, krustām šķērsām: no Šetlendas līdz Farēru salām, Dāņu šaurumu un smagāko rajonu – ap Grenlandi, Islandi, Jana Majena salu un Lāču salu, Lofotu salas, Sklīna, Haltena, Eneja un Vikinga sēkļus un Vinglungu gar piekrasti, kur zivis nārstoja. 1954. gadā no Latvijas uz Atlantiju devās pirmie četri zvejas kuģi, un uz viena no tiem bija arī Eduards Delvers. „Atbildes uz daudziem jautājumiem nāca ar laiku. Un arī atziņa, ka cilvēks visu var iemācīties, protams, ja pats to vēlas. Jāstrādā, jo to tavā vietā nevar darīt neviens.” atzīst Delvers.■

Anita Freiberga



Katram riskam ir jābūt pamatotam

Kopš 2015. gada 17. janvāra Rīgas ostas kapteinis ir ARTŪRS BROKOVSKIS-VAIVODS, bet no 26. janvāra par viņa vietnieku apstiprināts bijušais Rīgas ostas locis Arnis Šmits. Ar Artūru Brokovski-Vaivodu tikos viņa jaunā amata piektajā darba dienā. Lai gan četri gadi nostrādāti par ostas kapteiņa vietnieku un ostas kapteiņdienests ir gluži kā dzimtās mājas, tomēr jaunais darba kabinets un jaunais krēsls viņam vēl šķietot svešādi.

„Pa šiem četriem gadiem ne reizi neesmu bijis „uz paklāja” pie ostas pārvaldnieka. Ostā noris pragmatisks un mērķtiecīgs darbs. Jāteic, ka Rīgas brīvostas pārvaldnieks un citi ostas pārvaldes speciālisti bieži ierodas kapteiņdienestā. Te, pie ostas kapteiņa garā galda, tiek apspriesti ostas attīstības plāni, vismaz tajā sadaļā, kas attiecas uz kuģošanas drošību. Piemēram, par jaunu piestātņu būvniecību, par kuģu ceļiem, par kuģu apgriešanās baseiniem. Ir jāatrod pareizākais risinājums, lai tālāk virzītu to vai citu projektu,” saka Rīgas ostas kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods.

Kad jautāju, kas tuvākajā laikā sagaida ostu, Brokovskis atbild, ka tas nav atkarīgs no viņa. „Ostas attīstība notiek loģiskā secībā un jaunos projektus tālāk virza bez nevajadzīgas steigas, bet no manis kā ostas kapteiņa ir atkarīgs tas, lai ar kuģošanas drošību saistītās lietas ostā notiku bez starpgadījumiem un kuģošana būtu maksimāli droša.”

– Vai Rīgas ostas kapteiņdienestam ir nepieciešamais tehniskais aprīkojums, lai tā dienesti varētu normāli strādāt?

– Tehniskā ziņā esam ļoti aprīkoti. 2014. gadā ostas pārvalde

iegādājās Igaunijā būvētu ātrgaitas loču kuģi „Dina”, kas ļoti labi tur vilni, lieliski spēj manevrēt un pievienojās diviem esošajiem loču kuģiem – „Dore” un „Dārta”. Jau 2012. gadā Rīgas brīvostas pārvalde modernizēja Kuģu satiksmes



vadības centra aprīkojumu. Ir uzstādīta radara trešā antena Kundziņsalā un loču dienests apgādāts ar portatīvo loču aprīkojumu. Ja šāda tehniskā nodrošinājuma nebūtu, uz mūsu ločiem skatītos kā uz aizvēsturi. Kad vasaras sezonā uz Rīgu nāk modernie kruīza kuģi un šo kuģu kapteiņi redz, ar kādu tehniku



Loču aparatūra novietota uz kuģa tiltiņa.

strādā ostas loči, viņi atzinīgi novērtē ne tikai mūsu loču darbu un kapteiņdienestu, bet spriest arī par kuģošanas drošību ostā, kas, nenoliedzami, ceļ arī Rīgas ostas prestižu. Tomēr tehniskais aprīkojums bez zinoša speciālista nav nekas, un esmu lepns, ka mūsu speciālisti ir īsti profesionāļi. Ik gadu Latvijas jūrniecības mācību iestādes pabeidz jaunie speciālisti, un pieredze rāda, ka aptuveni četrdesmit procenti no viņiem izvēlas darbu krasta dienestos, tai skaitā arī ostu kapteiņdienestos.

Man patīk jaunie, jo viņi ir zinoši un aktīvi un viņiem problēmas nesagādā mūsdienu modernā aparatūra. Viņi to lieliski prot lietot, saprot un izjūt visas likumsakarības. Reizēm jauno speciālistu vienīgais trūkums ir virtuālās pasaules savietojamība ar reālo situāciju, tomēr mūsdienās nevar noliegt elektronikas lielos plusus, kas izslēdz daudz nevajadzīgu problēmu rašanos un ievērojami atvieglo darbu. Vecajiem varbūt arī nedaudz kremt, ka viņu laiks iet uz beigām, ka tagad toni sāk noteikt divdesmit pirmā gadsimta jaunie speciālisti. Arī kuģošanas biznesā ienāk jaunās tehnoloģijas, pret kurām jaunie jūrniki neizjūt nevajadzīgu bijību, kāda savukārt nodarbina viņu vecākos kolēģus.

– Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs kādā sarunā atzina, ka vajadzētu noteikt vecuma

cenzu, līdz kuram vispār var strādāt par loci, jo vecums jau nenāk viens, tas tomēr ierobežo cilvēka iespējas.

– Arī es tam piekrišu. Cenzs ir vajadzīgs, jo, lai gan prakse un rutīna ir veco speciālistu priekšrocība, tomēr reakcija un uzmanība viņiem vairs nav tik laba kā jaunajiem. To, ka īpaši liela spriedze un smagi darba apstākļi ir ziemā un nakts stundās, apgalvoju ar pilnu atbildību, jo savulaik pats esmu strādājis Rīgas ostā par loci, tāpēc uzskatu, ka nevajadzētu pakļaut cilvēku liekiem pārbaudījumiem. Vai tad labs gados vecāks speciālists nav nopelnījis kādu amatu mierīgākā krasta darbā? Locim, uzkāpjot uz kapteiņa tiltiņa, ir jābūt gatavam nekavējoties ķerties pie saviem pienākumiem, jo kuģis uz vietas nestāv, un tas vienmēr ir saistīts ar psiholoģisko spriedzi, pat neskatoties uz to, ka locis savu ostu pazīt labāk nekā savu kabatu. Locim vienmēr ir jābūt fiziski labā formā un jāspēj pieņemt izsvērtus un neklūdīgus lēmumus.

– Kādi lēmumi jāpieņem ostas kapteinim? Vienmēr taču ir kāda delta starp saprātīgu risku un kuģošanas drošības prasībām.

– Ir ostas noteikumi, kas reglamentē kapteiņdienesta darbu, bet noteikumos ir arī atruna, ka viss notiek, darbības saskaņojot ar ostas kapteini, kuram, izvērtējot situāciju, ir jāpieņem galīgais lēmums. Ārā pūš pamatīgs vējš. Noteikumos rakstīts, ka ostā kuģošanas tiek pārtraukta, ja vēja ātrums ir četrpadsmit metri sekundē. Atskan zvans: ko darīt? Un tad ir jāskatās, kāda ir reālā situācija: vai vējš pūš no jūras, tieši ostas vārtos, kad jau pie divpadsmit metriem sekundē loču kuģi nevar ne loci aizvest, ne nocelt no kuģa, vai arī vējš nāk no Daugavas, kad pat pie astoņpadsmit un divdesmit metru stipra vēja osta ir kuģojama bez problēmām. Ostas kapteiņa darba būtība ir pārzināt ostas specifiku, spēt analizēt situāciju un pieņemt adekvātus lēmumus. Kuģošanas drošība stāv pāri visam, un ostas kapteinis, pieņemot lēmumus, ir pilnībā par to atbildīgs.

– Vai ostas kapteinis Artūrs Brokovskis sevi pieskaita pie riska vai piesardzīgā tipa cilvēkiem?

– Kā to ņem. Esmu gatavs riskam, bet esmu arī piesardzīgs, jo katram riskam ir jābūt pamatotam. Ja tu būsi pārāk piesardzīgs, tad būsi nederīgs, un arī tad, ja nepamatoti riskēsi, tāds būsi.

– Manuprāt, tu esi pragmatīks, kurš savus lēmumus pieņem izsvērti.

– Redzi, tā izsvēršana nāk kopā ar pieredzi, un tomēr to nevar tik viennozīmīgi vērtēt, jo ir lietas, kas prasa pamatīgu apdomību, citos gadījumos lēmumu var pieņemt zibenīgā ātrumā, bet ir situācijas, kuras var atrisināt, tikai pateicoties pieredzei.

– Cerams, ka tagad ostas kapteinim vairs nav jāsaskaras ar tādiem pārbaudījumiem, kādi ostas kapteinim bija deviņdesmitajos gados.

– Deviņdesmitajos gados visi bija pārāk gudri pēdējās, jo katrs uzskatīja, ka viņš vislabāk zina, kā kārtotami kuģošanas jautājumi ostā. Ja man pietātnē ir desmit metrus dziļā, tad kāpēc te nevarētu pietāt kuģis ar desmitarpus metru lielu iegrimi? Mierīgi! Tagad viss ir nostājies savās vietās, jo ostas, aģentēšanas un citus ar kuģošanu saistītos pakalpojumus sniedz izglītoti speciālisti, kuri saprot, ka ar kuģošanas drošību saistītie jautājumi nav pat apspriežami. Priece, ka, piemēram, kuģu aģenti lūdz padomu kuģu vadības centra speciālistiem un ostas kapteinim. Tieši tādai ir jābūt normālai sadarbībai.

– Vai arī tu turpināsi nu jau bijušā ostas kapteiņa Eduarda Delvera iesāktu sadarbību ar Starptautisko ostu kapteiņu asociāciju?

– Protams, jo esmu pārliecināts, ka jādabojas un jāpiedalās šādu organizāciju darbā, jo tas ir gan ostas prestiža jautājums, gan iespēja komunicēt ar citu pasaules ostu kolēģiem un nepastarpināti iegūt nepieciešamo informāciju. Tā sakot, tā ir piederība cunftei.

Rīgas ostas Kuģu vadības centrā.



►►► 21. lpp.

– Un cik liela cunftes brālība ir Latvijas ostu kapteiņu vidū?

– Es tiešām nesaprotu, kāpēc nav iedibināta tradīcija laiku pa laikam vienā vai otrā ostā sanākt kopā ostu kapteiņiem, lai apspriestu savas lietas. Kad ostu kapteiņdienesti bija Latvijas Jūras administrācija pakļautībā, tad šo jautājumu neapsprieda, jo bija obligātas kopā sanāksšanas. Bet tagad pat reizi gadā Latvijas Jūrniecības savienības kopapulcēs mēs nesanākam kopā, kas būtu tikai normāli un apsveicami, bet laimam jau kādam jāuzņemas šāda iniciatīva.

– Katrs ostas kapteinis droši vien mēģina formulēt, ko viņam personīgi nozīmē ostas kapteiņa amats.

– Ostas kapteinis ir kapteiņdienesta vadītājs, kurš nodrošina mijiedarbību starp kuģi un ostu. Osta ir saikne ar visu pasauli, bet kuģis, vedot kravu no vienas ostas uz otru, ir starpnieks, kas šo saikni uztur. Ostas kapteinim jāuztur kārtībā osta, un tas ir diezgan nopietns komplekss. Rīgas osta ir kuģošanai droša, un lielas problēmas nav bijušas, bet transports ir transports, tāpēc nav izslēgti dažādi starpgadījumi, kur nostrādā arī cilvēka faktors, tāpēc viss jāuztver kā dzīves sastāvdaļa.

– Vai pats tagad vēl būtu gatavs kāpt uz kapteiņa tiltiņa?

– Gandrīz divdesmit gadus neesmu bijis jūrā, un tas patiesi ir ilgs laiks, lai daudzas lietas būtu mainījušās, tāpēc es personīgi neatgrieztos jūrā, jo apjēdzu, ka diez vai būtu tik

erudīts, lai izpildītu visas prasības, kas tagad uzgulst kapteiņa pleciem. Dokumentu gūzma ir neiedomājama. Kas attiecas uz darbu uz kapteiņa tiltiņa, to es varētu darīt kaut nakts vidū, kaut rīt pie dienas, bet dokumentu portfelis ir pārlietu apgrūtināošs. Un vēl es domāju, ka manos gados vairs nevajadzētu strādāt jūrā. Kā saka, var, bet vai vajag?! Negribētos, lai jaunie manā virzienā raidītu dažādas dzelības par vecuma marasmu. Daudzi vecie kapteiņi to vai nu nesaprot, vai arī lieliski izliekas nesaprotam.

– Tas nozīmē, ka jūras romantiķu baudi no krasta?

– Kad izvēlējos un sāku jūrnieka gaitas, nevarēja runāt tikai par tīru romantiku vien. Dzelzs priekšgars nodalīja dažādas pasaules, un jūrnieka profesija bija tā, kas ļāva nokļūt dzelzs priekšgara otrā pusē. Mūsdienu jaunatne pat nevar iedomāties, cik tas bija privilēģēti, ja tu varēji atvest tādas mantas, kas vienkāršiem padomju cilvēkiem pat sapņos nerādījās. Tu biji karalis tāpēc vien, ka tev bija košļenes un kāds japāņu lakatiņš. Un kur nu vēl valūta! Ar to tu varēji iet bonu vai sertifikātu veikālā un kaut vai alkoholu un cigaretes no citiem plauktiem nopirkt... Un jūrniekiem nebija jāiet padomju armijā. Tomēr visam labajam blakus stāvēja arī zināmas briesmas. Ja kāds uzrakstīja *kļauzu*, ka, viņaprāt, esi par ilgu runājis ar kādu ārzemnieku, tevi pēdējā brīdī varēja norakstīt no kuģa, pat neko nepaskaidrojot aizvērt vīzu. Bet, ja tu tiki reisā, tad varēji justies kā baltais cilvēks. Vajadzēja turēties rāmjos un rēķināties ar

ideoloģisko spiedienu. Ārzemēs uz pilsētu gāja pa trim četriem ar grupas vecāko, kuram bija jāraksta ziņojums. Nevainojami strādāja aparāts un neredzamās frontes kareivji. Tāda bija sistēma, ka sapulcē visi aktīvi apsprieda partijas vadoņu referātus, bet koridorā pīpējot par to visu pasmējās.

– Vai arī pašu maluša padomju ideoloģijas dzirnas?

– Ilgus gadus nostrādāju Rīgas reфриeratoru flotē, tad biju locis Rīgas ostā, līdz man piedāvāja divus gadus strādāt par loci Mozambikā. Līdzī varēju ņemt arī ģimeni, bet, kad visas sadzīvīskās lietas bija sakārtotas un palikušas divas nedēļas līdz izbraukšanai, uzzināju, ka, neko tuvāk nepaskaidrojot, Maskava neapstiprina manu kandidāturu. Gāju pieteikties darbā Latvijas jūras kuģniecībā, un atkal nekā! Skaidrs, netaisnība, jo man radi ārzemēs. Tikai 1988. gadā, kad Klaipeņas kuģniecība bija gatava mani pieņemt darbā, mūsējie sarosījās: kā tad būs, ka Latvijas nacionālie kadri aizplūdis uz Lietuvu?! Un jau pēc nedēļas es biju uz „Latvijas kuģniecības” (toreiz „Latvijas jūras kuģniecība”) kuģa „Klements Gotvalds”. Lūk, tā mala cilvēkus! Par to vien var apskaust jaunus jūrniekus, ka viņiem nekas tamlīdzīgs nav jāpiedzīvo un vienīgā mēraukla, ar kuru tiek mērīts jaunais speciālists, ir profesionālās zināšanas un darba mīlestība.■

Uzklausīja Anita Freiberga

P.S. Ar Rīgas ostas kapteini Artūru Brokovski-Vaivodu esam pazīstami divdesmit gadus, tāpēc intervijā atļaujos izmantot uzrunas formu „tu”.

Kopā ar pasaules konteinerpārvadājumu tirgus jaudu aug arī problēmas

Konteineru pārvadājumu milži „Maersk”, MSC un CMA CGM ziņo, ka 2014. gadā bija līdz šim lielākais flotes jaudas pieaugums. „Maersk” pārvadājumu apjoms palielinājās par 12%, MSC par 7%, bet CMA CGM par 9%. Visi pasaules TOP 20 konteinerkravu pārvadātāji 2014. gadu pabeidza ar kravu apjoma pieaugumu, izņemot kompāniju „Hapag-Lloyd / CSAV”, kuras apjoms samazinājās par 2%.

I UZZINĀI

„Maersk” savu konteinerkuģu kopējo jaudu palielināja par 318 000 TEU. 2015. gadā jau esošajiem deviņiem „Maersk” Triple-E gigantiem pievienosies atlikušie septiņi pasūtītie kuģi. MSC pašu īpašumā esošie un fraktētie 497 kuģi 2014. gadā pārvadāja 168 000 TEU jeb par 7% vairāk nekā gadu iepriekš. Uzņēmums gatavojas paplašināt savu floti ar 30 jauniem kuģiem, 2015. gadā sasniedzot 357 000 TEU. Franču kuģošanas kompānijas CMA CGM flotes pārvadājumu apjoms pieauga par 9%, sasniedzot 139 000 TEU. Pārvadātājs paredzējis 2015. gadā paplašināt floti ar 25 kuģiem. Ceturtajā vietā pasaulē flotes kapacitātes ziņā atrodas kuģošanas kompānija „Hapag-Lloyd / CSAV”, bet „Evergreen” ierindojas piektajā vietā.

Kuģošanas nozares līderi aicina uz sadarbību un konsolidāciju, kas stāv pāri privātajam un valsts interesēm, lai risinātu tās problēmas, kas vistiešākā veidā gultas uz viņu pleciem. Tie ir jautājumi par vides aizsardzību un tās ilgtspējīgu attīstību, tas ir jautājums par profesionālu jūrnieku nepietiekamu skaitu flotē, tāpat kvalificēta darbaspēka deficītu, tās ir tā saucamajos *šaurajos* kuģošanas ceļos un *karstajos* punktos risināmās problēmas, kas saistītas ar pirātu uzbrukumiem un terorisma draudiem.

2013. gadā konteinervedēju flotē pasaulē bija 5043 kuģi, un ir tendence flotei arvien palielināties, kā rezultātā veidojas reāls jaudas

pārpalikums, kas pārsātinājis tirgu un ietekmē rentabilitāti nozarē.

Pasaules flote palielinās par 2,3% gadā, ievērojami apsteidzot jūrniecības speciālistu sagatavošanu un radot darbaspēka trūkumu. Par vienu no problēmas risinājumiem speciālisti uzskata jauno tehnoloģiju attīstīšanu, kas varētu palielināt produktivitāti un samazināt pieprasījumu pēc darbaspēka.

Vairākas kuģniecības kompānijas, piemēram, „Hapag-Lloyd”, OOCL, „Maersk”, MSC un citas, jau tagad apvieno spēkus, bet analītiķi meklē atbildi uz jautājumu, vai tas ir labi un vai tas nekropļo tirgu. Skaidrs ir viens: konteinerpārvadājumu sektorā ir saspringta situācija, un spēku apvienošana ir viens no veidiem, kā atjaunot kravas pārvadājumu likmes un samazināt izmaksas. 97% no pārvadājumu apjoma starp Āziju un Eiropu ir četru milžu izveidotās alianses rokās, tāpēc var teikt, ka tās ir pārņēmušas šo tirgu un izspiež mazāka mēroga konkurentus. Tirgus pētnieki brīdina, ka tā nebūt nav labākā situācija, jo lielo kompāniju arvien lielākie kuģi sagādā problēmas ostām, kurām ir nepieciešams vairāk celtnu un darbinieku, lai tiktu galā ar iespaidīgo konteineru apjomu, kas jāapkalpo iespējami īsākā laikā.

E SPECIĀLISTA KOMENTĀRS

Jūrniecības politikas un pārvaldes speciāliste Kalifornijas universitātes profesore Donna Ninci-



ca: „Ostām izmaksu efektivitātē nav no lielajiem kuģiem, jo tie neļauj ostām efektīvi izmantot resursus. Sakarā ar jaunajām tendencēm, kad kravas tiek pārvadātas ar arvien lielākiem kuģiem, ostu vidū būs gan ieguvēji, gan zaudētāji. Zaudētāji cietīs no tā, ka nespēs gūt atdevi no ieguldījumiem infrastruktūrā. Ostām nopietni pieaugs slodze, kas var radīt sastrēgumus un negatīvi ietekmēt vidi. ASV ostas jau reāli ir saskārušās ar sastrēgumiem.”

ca: „Ostām izmaksu efektivitātē nav no lielajiem kuģiem, jo tie neļauj ostām efektīvi izmantot resursus. Sakarā ar jaunajām tendencēm, kad

Spēkiem mērojas kuģošanas kompānijas



Kad „China Shipping Container Lines” (CSCL) 400 m garais un 59 m platais konteinerkuģis „CSCL Globe” 2014. gada 8. decembrī no Šanhajas ostas devās savā pirmajā braucienā uz Eiropu, maršrutā ietverot tādas ostas kā Tjandziņa, Cindao, Šanhaja, Ninbo, Nanši, Singapūra un Klanga Āzijā, Felikstova, Roterdama, Hamburga un Zēbrige Eiropā, tas vēl bija pasaules lielākais – 19 100 TEU konteinerkuģis, bet, kad 2015. gada 7. janvārī iebrauca savā pirmajā Eiropas ostā Felikstovā, tas lielākā kuģa titulu jau bija zaudējis.

2014. gada 23. decembrī par pasaules lielāko konteinerkuģi kļuva kompānijas „Mediterranean Shipping Company S.A.” (MSC) 19 224 TEU milzis „MSC Oscar”.



Kuģi būvēja „Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering”, tas ir 395,4 m garš un 59 m plats, reģistrēts Panamas kuģu reģistrā un nodrošinās kravas pārvadājumus starp Eiropu un Āziju. Vārdu „Oscar” kuģis saņema par godu kompānijas MSC īpašnieka Džego Apontes dēlam.

Lielākā daļa ekspertu paredz, ka kuģu kapacitāte turpinās pieaugt līdz aptuveni 24 000 TEU un tālāku augšanu bremzēs nepietiekamās ostu infrastruktūras. Jau tagad ostas sāk izjust tā saukto *aizrīšanos*, kad nespēj tikt galā ar Āzijas – Eiropas maģistrālēs strādājošajiem gigantiem.

Kas notiek pasaules kravu pārvadājumu tirgū un ostās?

Par to, kas notiek pasaules kravu pārvadājumu tirgū, vislabāk liecina kravu apgrozījums, kravu veidu struktūra un dinamika pasaules lielākajās ostās, kā arī kravu specifika atsevišķos reģionos. Kā teica Rīgas ostas kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods, tieši osta ir saikne ar visu pasauli, bet kuģi ir starpnieki, kas šo saikni uztur. Par prestižāko un arī perspektīvāko kravu, protams, uzskata konteinerus. Roterdamas ostas pārvaldes izpilddirektors Allards Kasteleins starp vairākiem iemesliem, kāpēc 2014. gadā Roterdamas ostā par 5,8% pieauga konteinerkravu apjoms, min to, ka arvien vairāk kravu, ko vēl nesen transportēja citos veidos, tagad pārvadā konteineros.

Šanhajas ostas teritorija ir aptuveni 470 futbola laukumu liela.



Pasaules Bankas apkopotā informācija par konteinerkravu tirgu pēdējo piecu gadu laikā salīdzinājumā ar iepriekšējo piecu gadu tendencēm liecina, ka 20 TEU konteinerkravu apstrādes tirgū kritumu piedzīvojušas Vācijas, Beļģijas, Kipras, Igauņijas, Honkongas, Indijas, Japānas, Libānas, Marokas un Omānas ostas. Latvijas un Lietuvas ostās konteinerkravu apjoms audzis – Latvijā lēnāk, Lietuvā nedaudz straujāk.

Ķīna – Āzijas un pasaules pirmrindniece

Patiesībā pat grūti aptverams ir tas kravu apjoms – aptuveni 12 triljoni tonnu, ko apstrādā Ķīnas 32 tūkstošu kilometru garās piekrastes zonas vairāk nekā 1400 ostās, no kurām septiņas atrodas pasaules lielāko ostu TOP 10 vidū.

Ķīnas valdība līdz 2015. gadam jau ieguldījusi vairāk nekā 450 miljonus dolāru jūras vides aizsardzībā, īpaši koncentrējot uzmanību uz kuģošanas drošības jautājumiem, infrastruktūras un tehnoloģiju modernizēšanu.

Saskaņā ar kompānijas „Global Trade Atlas” datiem Ķīna ir kļuvusi par pasaules lielāko eksportētāju un par pasaules jūrniecības biznesa centru, un tieši jūrniecības nozare ir kļuvusi par vienu no Ķīnas ekonomikas pīlāriem, kas šīs valsts ekonomikai dod vairāk nekā 45 miljardus dolāru gadā. Ķīnas kompāniju īpašumā koncentrējas pasaules lielākā un lielāko kuģu flote, tās kuģubūves rūpnīcas ir pasaules lielāko kuģu būvētāju vidū. 2015. gadā Ķīna pabeigs trīs kuģu būvētavu celtniecību Bohai līča reģionā, tādējādi jaunais komplekss „East China” kļūs par lielāko kuģu būvētavu pasaulē.

Ķīnas lielākā osta Šanhaja jau pēdējos piecus gadus ir bijusi arī noslogotākā osta pasaulē, kuras kopējais kravu apgrozījums pārsniedz 650 miljonus tonnu gadā un kas

apkalpo vairāk nekā 50 tūkstošus kuģu gadā. 2014. gadā Šanhajas ostā apstrādāja 35,2 milj. TEU, kas ir par 4,5% vairāk nekā gadu iepriekš. Pašlaik lielākais projekts ir Janānas ostas celtniecība jūrā apmēram 20 jūdzes no Šanhajas ostas, ko paredzēts pabeigt līdz 2020. gadam. Jauno ostu ar cietzemi savienos 32,5 kilometrus garais Donhajas tilts.

Šanhajas ostas tuvākā konkurente ir Singapūra, kas stabili atrodas pasaules ostu topa 2. vietā. 2014. gadā tajā apstrādāja 580,8 miljonus tonnu kravu, konteinerkravu apjoms sasniedza 33,9 milj. TEU.

Singapūra turpina piesaistīt dažāda profila jūrniecības uzņēmumus, jau tagad tur mājvietu raduši pāri par 5000 uzņēmumu, no kuriem vairāk nekā 130 ir starptautiskās

Singapūras osta.





Roterdamas osta.

kuģošanas kompānijas. Singapūrā jūrmniecībā ir nodarbināti vairāk nekā 170 tūkstoši cilvēku, un tā dod septiņus procentus no Singapūras iekšzemes kopprodukta.

Eiropā neapstrīdama līdere – Roterdama

Eiropas neapstrīdama līdere, protams, ir Roterdamas osta, kas savas pozīcijas Eiropas ostu vidū saglabā jau kopš 1986. gada, un tieši Roterdamas osta norāda uz kopējām tirgus tendencēm un pasaules loģistikas problēmām.

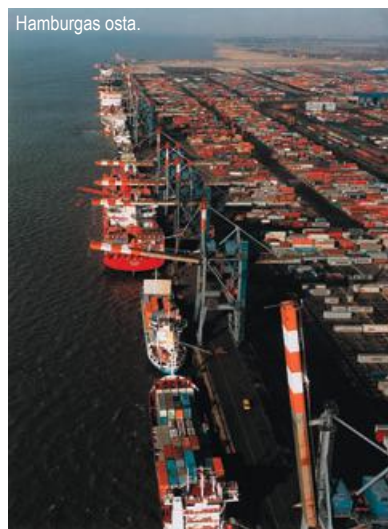
Kravu apgrozījums Roterdamas ostā 2014. gadā pieauga par 1% un sasniedza 445 miljonus tonnu. Par 5,8% pieauga konteinerkravas, sasniedzot 12,3 miljonus TEU jeb 127,6 miljonus tonnu, bet par 8,1% samazinājās naftas produktu kravas.

Roterdamas ostas izpilddirektors Allards Kasteleins: „2015. gadā mēs plānojam saglabāt 2014. gada kravu pieauguma dinamiku. Vislabākos rezultātus sagaidām no konteinerkravu apgrozījuma, un tam ir vairāki objektīvi iemesli: vispirms jau uzlabojas ekonomiskā situācija gan eirozonā, gan Apvienotajā Karalistē, kā rezultātā jau 2014. gadā pieauga jūras konteinerpārvadājumu apjoms maršrutos no Eiropas uz Āziju un Ziemeļameriku, turklāt

pasaulē arvien vairāk kravu pa jūru pārvadā konteineros. 2016. gadā Roterdamas ostā sāks darboties jauns konteineru terminālis „Maasvlakte 2”, kas dos būtisku stimulu konteinerkravu turpmākam pieaugumam.

Nākamajos gados, domājot par Roterdamas ostas nākotni un iespējām tālāk attīstīties šīvajā pasaules ostu konkurencē, mēs lielu uzsvaru liksim uz inovācijām.

Lai gan ostas kopējie rādītāji 2014. gadā vērtējami kā labi, tomēr nevaram aizvērt acis arī uz problēmām, kas skar mūsu ostu. Mūsu



Hamburgas osta.

analītiķi ļoti negatīvi vērtē ne tikai tās ievērojamās pārmaiņas, kas skar enerģētikas nozari un ķīmisko rūpniecību, bet arī būtiskās izmaiņas kravu transportēšanas loģistikā. Lai Roterdamas osta sekmīgi strādātu ilgtermiņā un turpinātu balstīt valsts ekonomiku, ostas vadība strādā kopā ar ostas uzņēmējiem – meklē jaunas inovāciju iespējas, iespējas paplašināt to kravas veidu klāstu, ar kurām strādā osta, palielināt rūpniecisko efektivitāti, attīstīt bioloģiskās rūpniecības nozares.

i UZZIŅAI

2014. gadā Roterdamas osta piedzīvoja beramkravu, lejamkravu un ķīmisko kravu kritumu. Beramkravu kritumu ostas vadība skaidro ar vairāku metalurģijas rūpnīcu renovāciju Vācijā, bet ogļu apjoms samazinājās sakarā ar silto ziemu un atjaunojamās enerģijas ražošanas apjoma pieaugumu Vācijā. Lejamkravas, kas veido aptuveni 45% no Roterdamas ostas kopējā kravu apgrozījuma, 2014. gadā saruka par 2,1% – šajā kravu grupā Roterdamas ostas naftas termināliem nācās sīvi konkurēt ar citām ostām. Lielākais bija ķīmijas produktu kritums, kas sasniedza 7,4%, un analītiķi to skaidro ar Eiropas ķīmiskās rūpniecības nespēju konkurēt trešo valstu tirgos, jo citur pasaulē enerģija un izejvielas ir ievērojami lētākas.

Lai sekmīgi strādātu konteinerpārvadājumu tirgū, ļoti svarīgi attīstīt jūras un sauszemes pārvadājumu savienojumus.”

Pieaug Eiropas atkarība no Ķīnas

Var teikt, ka nav tādas ostas Eiropā, ja nu vienīgi Pāvilsta, Engure un Roja, kas savas cerības nesaistītu ar lielo Ķīnu. Situāciju spilgti raksturo Hamburgas ostas mārketinga direktors Aksels Meters: „Lai Hamburgas osta varētu sekmīgi apkalpot *mega* kuģus, steidzami nepieciešams padziļināt Elbas upi, kas noteikti jāuzsāk 2015. gadā. Tā kā pašlaik Elba lielajiem kuģiem nav pietiekami dziļa, daļu no 19 100 TEU konteinerkuģa „CSCL Globe” kravas nākas atstāt Roterdamā. Jau tagad gandrīz katrs trešais kuģis nāk no Ķīnas vai dodas uz Ķīnu, kas jāva 2014. gadā palielināt konteinerkravu apjomu

►►► 26. lpp.

▶▶▶ 25. lpp.

par 12,8%. Padziļināšana ir ļoti svarīgs infrastruktūras projekts, vēl jo vairāk tāpēc, ka mūsu klienti uz mums paļaujas. Vairāk nekā 700 Hamburgas uzņēmumu sadarbības ar Ķīnu, vairāk nekā 500 Ķīnas uzņēmēju reģistrējuši savu darbību Hamburgā, un Hamburgas osta ir atklājusi savas pārstāvniecības Šanhajā un Honkongā.”

Krievijas ostām ambīciju netrūkst, bet tās ietekmē ekonomiskās sankcijas

Krievijas ostu asociācija ziņo, ka pavisam Krievijas ostās 2014. gadā pārkrauti 623,4 miljoni tonnu kravas, kas ir par 5,7% vairāk nekā gadu iepriekš. Lielāko kritumu – 9,8% – piedzīvojusi nafta, un starptautiskie analītiķi prognozē vēl lielāku samazinājumu 2015. gadā, kam iemesls ir cenu kritums starptautiskajā naftas tirgū un ekonomiskās sankcijas pret Krieviju.



No visām Krievijas kravām Baltijas jūras ostās pārkrauti 223,4 miljoni tonnu (+3,4%): Ustjugā 75,7 milj. (+20,3%), Sanktpēterburgā 61,1 milj. (+5,4%), Visockā 17,4 milj. (+7,9%), Kaļiņingradā 13,9 milj. (+1,6%), Viborgā 1,7 milj. (+9,9%), bet Primorskas osta piedzīvojusi kravu 15,9% kritumu – tajā pārkrauti 53,7 miljoni tonnu kravas.

Viena no Ustjugas ostas galvenajām kravām ir ogles. Ilgtermiņā Krievijas valdības mērķis ir pārkraut ogles tikai savās ostās, atsaucoties no Baltijas valstu ostu pakalpojumiem.

Tallinas osta piesardzīga savās prognozēs

Kravu apgrozījums Tallinas ostā 2014. gadā palielinājās par 0,3%, sasniedzot 28,3 miljonus tonnu.



Ostas vadība paziņojusi, ka pagājušā gada pozitīvais rezultāts galvenokārt ir saistīts ar ritošā sastāva un konteineru apjoma pieaugumu. Konteinerkravas pagājušajā gadā sasniedza 2,62 milj. TEU, kas ir par 2,6% vairāk nekā iepriekšējā gadā, lejamkravas – 18,9 milj tonnu, paliekot iepriekšējā gada līmenī, jautkās kravas pieauga par 6,9%. Beramkravas samazinājās par 13,9% minerālmēslu un grants apjoma krituma dēļ. Tajā pašā laikā graudu un ogļu kravas pieauga par 34,6%.

Tallinas ostas finanšu direktors Marko Raids: „2015. gadā plānojam apstrādāt aptuveni 28 miljonus tonnu kravas un apkalpot 9,66 miljonus pasažieru. Kravas 2015. gadā varētu samazināties par vienu procentu, bet pasažieru skaits par vienu procentu pieaugt. Plānojam, ka pieaugs ro-ro kravas, jo darbu sāks jauna līnija, kas Somijas ostu Vuosāri savienos ar Mūgas ostu, konteinerus plānojam iepriekšējā gada līmenī, savukārt lejamkravu biznesā iespējams kravu kritums. Lielākie līdzekļi 2015. gadā tiks novirzīti četru jaunu pasažieru prāmju būvei, kuri 2016. gada rudenī sāks pasažieru pārvadājumus no Tallinas uz Igaunijas lielākajām salām.”

Klaipēdas osta pārzīmē Baltijas valstu enerģētisko karti

2014. gadā Klaipēdas ostā apstrādāja 36,4 miljonus tonnu kravas – par 3 milj. vairāk nekā 2013. gadā, un tas bija otrs labākais rezultāts ostas vēsturē pēc 2011. gada, kad ostā pārkrāva 36,6 milj. tonnu. Pagājušajā gadā Klaipēdas ostā par 12,7% samazinājās naftas produktu un par 44,9% būvmateriālu kravas.

2014. gada 26. oktobrī Klaipēda sagaidīja Dienvidkorejā būvēto sašķidrinātās gāzes termināļa jauno kuģi „Independence”, ko lietuvieši uzskata par savas enerģētiskās neatkarības simbolu. Kā atzīst eksperti, šis kuģis jau labu laiku pirms ierašanās „atvedis Lietuvai zemākas gāzes cenas”.

Projekts tika īstenots triju gadu laikā uz publiskās un privātās partnerības (PPP) modeļa pamata, piedaloties kompānijām „Klaipedos nafta” un „Hoegh LNG”. Savukārt par LNG piegādēm noslēgts līgums ar norvēģu kompāniju „Statoil”.



Lietuvas prezidente Daļa Grībauskaitė: „Termināļa darbība no jauna pārzīmēs visu Baltijas valstu enerģētisko karti, pieliekot punktu Krievijas koncerna „Gazprom” monopolam. Mūsu rokās tas dos jaunas sviras un brīvību lēmumu pieņemšanā. (...) Nevienš vairs nevarēs mēģināt mūs iebiedēt vai piespiest maksāt [par gāzi] politiski noteiktu cenu.”

Peldošās gāzes glabātavas tilpums būs 170 000 kubikmetru. Kuģis ir 294 metrus garš jeb, kā salīdzinājumam atzīmē mediji, 32 metrus īsāks par Viļņas televīzijas torni, 46 metrus plats un ar 12,6 metru iegrīmi. Tajā ir četras tilpnes, kurās tiks uzturēta minus 160 grādu temperatūra.■

i UZZIŅAI

Projekta izmaksas veido aptuveni 100 milj. eiro par infrastruktūras izbūvi Klaipēdas ostā plus ap 50 milj. eiro par LNG kuģa nomu gadā. Refinansēt investīcijas paredzēts, uzliekot lielajām Lietuvas enerģētikas kompānijām pienākumu iepirkt no jaunā LNG termināļa vismaz 20% no sava kopējā gāzes patēriņa. Klaipēdas LNG terminālis varēs nodrošināt līdz pat 75% no kopējā Baltijas gāzes patēriņa.



Rīgas brīvostas mērķis – kļūt par vadošo ostu Baltijas valstīs

Lai veicinātu Rīgas brīvostas konkurētspēju starptautiskajā jūras pārvadājumu tirgū, Rīgas brīvostas pārvalde plāno 2015. gadā 69,6 miljonus eiro novirzīt Investīciju programmas īstenošanai. Budžeta izdevumu prioritātes noteiktas atbilstoši Rīgas brīvostas Attīstības programmas 2009–2018 mērķim: Rīgas brīvostai jākļūst par vadošo ostu Baltijas valstīs un par nozīmīgu Latvijas ekonomiskās labklājības avotu. Savukārt, ņemot vērā reālo ģeopolitisko situāciju, brīvostas pārvaldes speciālisti piesardzīgi vērtē turpmākās izaugsmes iespējas un 2015. gada kravu apgrozījumu plāno 38 miljonu tonnu robežās.

Ukrainas krīzes un saistībā ar to pret Krieviju noteikto sankciju dēļ cieš daudzi uzņēmēji, tai skaitā ostu kompānijas, jo samazinās kravu plūsma no Krievijas uz Rietumiem. Tomēr, neraugoties uz visai neiepriecinošo kopējo Latvijas ekonomikas ainu, 2014. gads Rīgas brīvostai ir bijis ļoti veiksmīgs: kravu apgrozījums Rīgas ostā salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu pieauga par 15,8%, pārsniedzot 41 miljonu tonnu. Tas ir ievērojams pieaugums Latvijas ekonomikai, jo aprēķini liecina, ka katra ostā pārkrautā tonna valsts kasē ienes aptuveni 15 eiro.

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs A. Ameriks: „Tas, kas notiek Baltijas jūras kravu pārvadājumu nozarē, pamatā ir saistīts ar ģeopolitiskajiem notikumiem. Tomēr, neskatoties uz prognozēm, ka varētu samazināties vairāki kravu veidi, to apjoms pieaug. Un tam ir pavisam prozaisks izskaidrojums – Krievijai ir vajadzīgi finanšu līdzekļi, tāpēc tiek palielināts esošo resursu eksports, bet Rīga šo kravu īpašniekiem ir viens izdevīgākajiem tirdzniecības ceļiem, tāpēc mūsu



Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs un Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks. Foto LETA

uzdevums ir paņemt visas kravas, kas izvēlējušās Rīgas ostas virzienu. Tas, protams, ir liels izaicinājums ostas infrastruktūrai, kas mērķtiecīgi tiek sagatavota, lai Rīga varētu uzņemt un apkalpot *panamax* un vēl lielāka tipa kuģus, kuru īpatsvars ar katru gadu pieaug.

Attaisnojas ieguldījumi infrastruktūrā

Apgrozījuma pieaugums vērojams visos kravu segmentos, kas apliecina ostas spēju pielāgoties pārmaiņām pasaules tirgos. Straujākais pieaugums ir lejamkravu, lielāko ties naftas produktu pārkraušanas

segmentā, kas ir gandrīz divas reizes lielāks nekā iepriekšējā gadā. Tas saistīts gan ar naftas produktu apjoma pieaugumu no Krievijas, gan mazuta pārvadājumu palielināšanos no Baltkrievijas. Baltkrievijas kravu galvenie tirdzniecības ceļi ir Melnā jūra un Baltijas jūra, un pēc Krimas pievienošanas Krievijai, kā arī Ukrainā notiekošās karadarbības dēļ daļa kravu no Melnās jūras ostām tiek pārorientēta uz Rīgas ostu. Vidēji par 8% palielinājušies ogļu pārvadājumi, kas veido gandrīz trešo daļu no kopējā kravu apjoma, kas apstrādāts Rīgas ostā. Pozitīva 2014. gada tendence ir konteinerkravu pārvadājumu pieaugums par 5,8%.

► ► ► 28. lpp.

i UZZIŅAI

Attiecībā pret 2013. gadu Rīgas brīvosta 2014. gadu noslēdza ar 15% pieaugumu, sasniedzot 40 miljonu tonnu apgrozījumu. Baltijas jūras ostu kontekstā Rīgas tirgus daļu palielinājusies par 2%, Rīgā pārkrauti 27% no visām jūras kravām, kas apstrādātas šajā reģionā, tajā skaitā Polijas ostās, Klaipēdā, Tallinā, Ventspilī, Liepājā un Rīgā.

►►► 27. lpp.

Diemžēl pasažieru skaits Rīgā ir samazinājies, un tam iemesls ir „Tal-link” regulāro pasažieru pārvadājumu reisu skaita samazināšanās.

Tiek mesti arvien jauni izaicinājumi

Rīgas brīvdostas pārvalde meklē iespējas, kā nostiprināt un paplašināt ostas klientu loku un mazināt atkarību no kāda viena kravas veida, piemēram, ogļēm. Ilgtspējīgas darbības modelis, jaunas tehnoloģijas, inovatīvas darba metodes, cieša sadarbība ar Latvijas valdību, Rīgas pilsētas pašvaldību un pilsētas iedzīvotājiem ciešā saistībā ar vides aizsardzību un sociālajiem aspektiem ir tas ceļš, kas ejams, lai īstenotu izvirzītos mērķus. Protais, neaizmirstot visaugstākajiem standartiem atbilstošu un integrētu transporta infrastruktūru, bez kuras šodien nav iedomājama ostas attīstība un konkurētspēja.



Noteiktas divas 2015. gada investīciju prioritātes. Pirmā ir ostas infrastruktūra, kurai kopumā plānots novirzīt 61,1 miljonu eiro, no kuriem 49,4 miljoni paredzēti Krievu salas projekta īstenošanai. Vēl līdzekļi ielānāti ostas kuģu kanāla

padziļināšanai, ostas dzelzceļu kapitālajam remontam, jaunu dzelzceļa infrastruktūras elementu būvniecībai, kā arī dzelzceļa projektēšanas darbiem saskaņā ar jau noslēgtajiem līgumiem.

Otrā prioritāte aptver dzelzceļa parka „Kundziņsala” divu sliežu ceļu projektēšanu un būvniecību, Rīgas brīvdostas Rīnūžu rajona savienojošā dzelzceļa sliežu ceļa būvniecību, citu ēku, būvju projektēšanu un celtniecību, krasta nostiprinājumu renovāciju Ķīpsalā, citus kapitālā remonta un rekonstrukcijas darbus, kustamo un nekustamo pamatlīdzekļu iegādi, kam kopumā paredzēti 8,5 miljoni eiro.

Rīgas brīvdostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks: „Esmu gandarīts, ka budžets 2015. gadam pieņemts vienbalsīgi un šajā jautājumā viedoklis saskan visiem Rīgas brīvdostas valdes locekļiem – gan pašvaldības, gan ministriju pārstāvjiem. Tas nozīmē, ka valde varēs strādāt plecu pie pleca, lai veicinātu pārvadājumu nozares attīstību, kas ir viens no Latvijas ekonomikas stūrakmeņiem. 2015. gada budžeta izpildi ienākumu sadaļā vērtēju optimistiski, kam ir vairāki priekšnosacījumi: ostas termināļiem ir noslēgti ilgtermiņa līgumi ar kravu īpašniekiem, kā arī ar pilnu jaudu sāks strādāt vairāki jaunie termināļi, kas būtiski palielinās pārkrauto kravu kopējo apjomu. Tāpat zināms, ka uzņēmēji ieplānojuši vērienīgas investīcijas Rīgas brīvdostas teritorijā. Ja uzņēmēji nebūtu pārliecināti, ka investīcijas nākotnē nesīs peļņu, viņi naudu šeit neieguldītu. No savas puses ostas valdei un pārvaldei ir jāizdara viss iespējams, lai uzņēmēju ieguldījumi būtu sinerģijā ar brīvdostas pārvaldes investīcijām infrastruktūrā.”

2015. gada prognozes ir piesardzīgākas

A. Ameriks: „Tik lielu pieaugumu kā 2014. gadā neplānojam, taču budžeta ieņēmumus vērtējam optimistiski. Tam ir reāls pamats, jo ar pilnu jaudu sāks strādāt „Rīga Fertilizer Terminal”, aktīvāk plāno strādāt arī „Rīga Bulk Terminal”, kas jau sācis mālzemes pārkraušanu un paredz palielināt citu produktu

i UZZIŅAI

2014. gadā kravu apgrozījums palielinājies Krievijas ostās, Klaipēdā un Rīgā. Tallinā kravu pārvadājumi saglabājušies iepriekšējā gada līmenī. Klaipēdā pieaugums ir 7%, kas saistīts ar Baltkrievijas lēmumu kālija sāli transportēt galvenokārt caur Klaipēdas ostu.

apstrādes apjomus. Pozitīvi vērtējama arī jaunu saldētavu celtniecība Rīnūžos un Kundziņsalā, kas nākotnē ļaus palielināt saldēto kravu apjomu. Ar saldētajām kravām strādā arī „Rīgas universālais termināls”, kas paredzējis veikt nopietnas investīcijas turpmākajā attīstībā. Kā laba perspektīva tiek vērtēts saldēto produktu tranzīts no Rietumiem un ASV uz Austrumu valstīm, tostarp Kazahstānu.

Ierobežo piesārņojumu, uzlabo vidi un dzīves apstākļus

Rīgas brīvdostas pārvalde jau vairākus gadus strādā, lai ierobežotu piesārņojumu un uzlabotu iedzīvotāju dzīves vides kvalitāti. Jo īpaši tas aktualizējies pēdējos divos gados, kad palielinājās sūdzību skaits par nepatīkamām smakām, ko rada naftas produktu pārkraušana. 2013. gadā ostas speciālisti veica reālās situācijas apzināšanu un noteica tos ostas rajonus, kuros vajadzētu pastāvīgi veikt gaisa kvalitātes monitoringu, bet Rīgas brīvdostas 2014. gada budžetā jau bija ielānāti līdzekļi specializēto gaisa kvalitātes mērījumu iekārtu iegādei. Ostas policijas rīcībā jau 2014. gada pavasarī tika nodota viena portatīvā iekārta, kas analizē putekļu īpatnību gaisā, divas portatīvās organisko gaistošo vielu analīzes iekārtas un trīs stacionārās organisko gaistošo vielu monitorinģa iekārtas. Šo iekārtu mērījumu dati ir savienoti ar pilsētā uzstādīto gaisa kvalitātes kontroles iekārtu sniegto informāciju un tiek izmantoti kopējai pilsētas gaisa kvalitātes analīzei.

Īpaši jutīgi rajoni ir Tvaika iela, Kundziņsala un Mangajsala, kur tiek veikta naftas produktu pārkraušana tankkuģos, notiek minerālmēslu iekraušana kuģos (SIA „Alpha osta”), beramkravu pārkraušana un uzglabāšana (SIA „Rīgas universālais

termināls”), darbojas SIA „OVI Rīga” un citi termināli.

Rīgas brīvostas pārvaldes Vides un attīstības departamenta vides dienesta vadītājs Vilis Avotiņš: „Esam iepļānojuši nodrošināt monitoringa datu pieejamību uzņēmumiem, kuri var radīt riskus. Sekojot līdzi izmaiņām rādījumos, uzņēmums var samazināt pārkraušanas tempu, ja tiek sasniegta kritiskā piesārņoju-



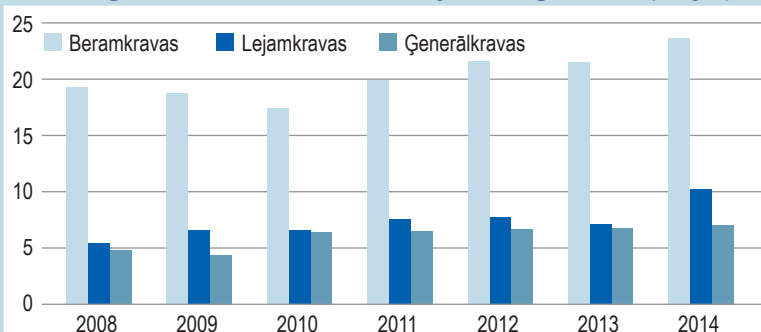
Mācības „Eko ostā”.

ma robeža. Respektīvi, strādāt lēnāk. Šāda prakse ir arī lielākajās Eiropas ostās, piemēram, Roterdamā. Saskaņā ar ostu darbību regulējošiem normatīvajiem aktiem Rīgas brīvostas pārvaldei nav tiesību sodīt uzņēmumus par normatīvo aktu pārkāpumiem. Ar to nodarbojas Valsts vides dienests, taču arī tam normatīvais regulējums nedod iespēju sodīt visos gadījumos, kad uzņēmums ir pasliktinājis gaisa kvalitāti tādā mērā, ka iedzīvotāji sākuši sūdzēties Dažām piesārņojošajām vielām, piemēram, benzolam, saimnieciskās darbības rezultātā radītais piesārņojums tiek vērtēts gada griezumā, un, ja gada griezumā piesārņojums nepārsniedz noteiktās normas, no normatīvo aktu viedokļa uzņēmumu sodīt nav pamata. Tieši tāpēc būtu lietderīgi izdarīt grozījumus Ministru kabineta noteikumos, nosakot nepārsniedzamās robežas arī īslaicīgam piesārņojumam. Taču šis darbs ir ļoti sarežģīts, būs vajadzīgs daudz laika, lai grozījumi iegūtu likumisku spēku. Tomēr arī pašlaik Rīgas brīvostas veiktie vienreizējie mērījumi sasniedz savu mērķi: uzņēmumi saprot, ka dati par konkrēta uzņēmuma darbību tiek uzkrāti un analizēti, un nevēlas sabojāt reputāciju un pakļaut sevi pastiprinātām pārbaudēm.”

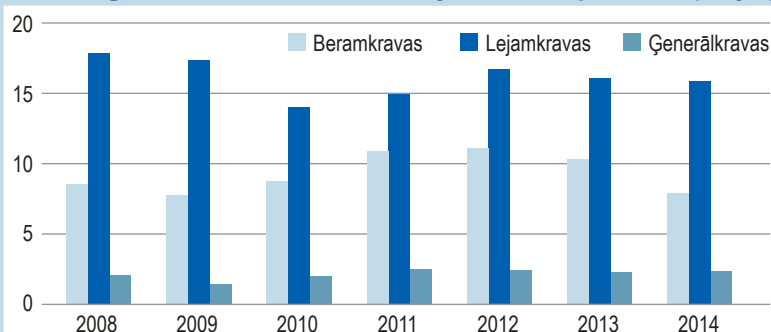
Latvijas ostu kravu apgrozījums 2013.–2014. g. (tūkst. t)

	nosūtīts	saņemts	kopā	nosūtīts	saņemts	kopā	Izmaiņas, %
Rīga	30 612,6	4 854,1	35 466,7	35 867,4	5 213,0	41 080,6	15,8
Ventspils	26 766,0	1 999,8	28 765,8	23 495,9	2 709,7	26 205,6	-8,9
Liepāja	3 714,8	1 123,4	4 838,2	4 324,3	975,5	5 299,8	9,5
Salacgrīva	238,9	55,4	294,3	261,1	71,3	332,4	12,9
Mērsrags	332,9	58,9	391,8	368,5	115,1	483,6	23,4
Roja	33,3	6,8	40,1	26,2	5,3	31,5	-21,4
Pāvilosta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Engure	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Skulte	651,5	31,8	683,3	711,4	31,0	742,4	8,6
Mazās ostas kopā	1 256,6	152,9	1 409,5	1 367,2	222,7	1 590,1	12,8
Kopā visās ostās	62 350,0	8 130,2	70 480,2	65 054,8	9 120,9	74 176,1	5,2

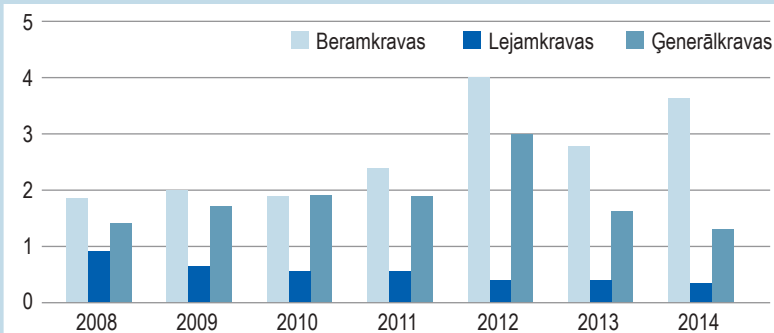
Raksturīgāko kravu veidu salīdzinājums Rīgas ostā (milj. t)



Raksturīgāko kravu veidu salīdzinājums Ventspils ostā (milj. t)



Raksturīgāko kravu veidu salīdzinājums Liepājas ostā (milj. t)



SM informācija

Ventspils osta nevar ietekmēt lielo politiku

„2014. gadā Ventspils ostas termināliem neizdevās panākt plānoto kravu apgrozījumu – 28,5 miljonus tonnu. Pietrūka aptuveni 2,5 miljonu tonnu. Iemesli ir saistīti ar Eiropas Savienības sankcijām pret Krieviju, kas Ventspils ostu skāra visvairāk. Mēs nespējam ietekmēt ģeopolitiskos faktorus. Citādi Ventspils osta ir vissaistošākā kravu īpašniekiem – kā pēc saviem tehniskajiem parametriem, tā arī cenu politikas ziņā. Vēlos atgādināt, ka attiecības ar kravu īpašniekiem ir termināļu un stividorsabiedrību kompetencē, mēs šajā jomā nejaucamies, tikai nodrošinām vislabākos nosacījumus kravu pārkraušanai.” Tā aizgājušo un jauno gadu vērtē Ventspils brīvdostas pārvaldnieks IMANTS SARMULIS, piebilstot, ka Ventspils brīvdostas 2015. gada budžets sastādīts, ņemot vērā piesardzību.

Ventspils brīvdostas pārvaldnieks Imants Sarmulis.



– Kāda ir kravu apgrozījuma prognoze 2015. gadam, zinot, ka sankcijas joprojām darbojas?

– Ņemot vērā termināļu viedokli, 2015. gadā prognozējam 27 miljonus tonnu. Ja pašreizējā situācijā termināliem izdosies panākt tādu kravu apgrozījumu, būs ļoti labi. Redzam, ka sankcijas turpinās un pat paplašinās, tādēļ pamata lielam optimismam pagaidām nav.

– Kā šo situāciju vērtē Ventspils brīvdostas valde?

– Valde ir norūpējusies par kravu pārkraušanas turpmākajām perspektīvām ostā un uzdeva

i UZZIŅAI

Ventspils brīvdosta 2014. gadu ir pabeigusi ar 26,2 miljonu tonnu lielu kravu apgrozījumu. Daļai Ventspils brīvdostas termināļu īpaši sarežģīta bija gada otrā puse, kas aizritēja sankciju gaisotnē. To ietekmē būtiski kritās akmeņogļu tranzīts (–21%). Sankciju radītie zaudējumi mērāmi līdz 500 tūkstošu eiro apmērā mēnesī, no kuriem 10% pienākas valstij un 10% pašvaldībai. Samazinājās arī naftas produktu un dzelzsrūdas apjoms, bet ne tik lielā mērā kā akmeņogles. Savukārt pozitīvas tendences saglabājās prāmju satiksmē.

pārvaldniekam nosūtīt vēstuli valdībai. Tika saņemta atbilde, ka valdība izskatīs mūsu argumentus. Mēs norādījām, ka Ventspilij riski saistībā ar sankcijām ir lielāki nekā kaimiņu ostām. Transītkravu īpatsvars Ventspilī ir vislielākais starp Baltijas jūras ostām un veido 90%. Piemēram, Klaipēdā dominē vietējās izcelsmes kravas. Savukārt Tallinā pusi ostas ienākumu nodrošina prāmju satiksme – tikai pasažieru vien tur gadā ir 9 miljoni. Latvijā

vēsturiski nav ne tik jaudīgas rūpniecības, lai mums būtu tik daudz vietējo kravu kā Lietuvā, ne tāda prāmju maršruta kā Tallina – Helsinki, kas ir dabiska ģeogrāfiska priekšrocība Tallinas ostai. Latvija ir tranzīvalsts. Starp lielākajām Latvijas ostām tieši Ventspilī ir visaugstākais tranzītkravu īpatsvars, tādēļ tā ir īpašā situācijā. To visu mēs aprakstījām vēstulē, lai valdībai būtu objektīvs priekšstats par patieso situāciju un nebūtu jāpieņem lēmumi, balstoties uz maldīgiem signāliem.

– Par kādiem maldīgiem signāliem jūs runājat?

– Es domāju to dažu ekspertu viedokļus, kuri runā par nepieciešamību diversificēt kravu piegādātājus un kravu piegādes virzienus. Tas ir iespējams tikai teorētiski, bet ir pilnīgi nenopietni no praktiskā viedokļa. Desmitiem miljonu tonnu Krievijas kravu nav ar ko aizstāt! Kompānijas „Ernst & Young” eksperti pēc „Latvijas dzelzceļa” pasūtījuma izpētījuši, ka, ja Latvija zaudēs



Krievijas tranzīta kravas, potenciālie zaudējumi ekonomikai varētu pārsniegt miljardu eiro! Tas rāda, cik nopietnas var būt sekas Latvijas ekonomikas kopproduktam, ja tiks zaudētas vienas konkrētas valsts kravas. Protams, nav tā, ka mēs visu laiku, kā saka, būtu uz lauriem gulējuši un neko nebūtu darījuši. Tieši Ventspils ostā ir veikts ļoti liels darbs ostas darbības dažādošanai. No jauna uzcelts universālo kravu terminālis, kas ļāvis Ventspilij piesaistīt prāmju satiksmi, saukravu terminālis kokmateriālu pārkraušanai un uzglabāšanai, arī graudu terminālis, top jauns universālais terminālis. Tieši šajā brīdī vislabāk varam redzēt, cik tālredzīgs bija lēmums attīstīt rūpniecību Ventspils ostas teritorijā! Patlaban darba vietu skaits rūpniecības jomā jau pārsniedz darba vietu skaitu ostā. Turklāt uz vietas ražotas preces eksportam nozīmē papildu kravas ostai. Tās visas ir pozitīvas tendences, un tomēr jāsaka, ka ar šādām aktivitātēm nav iespējams aizstāt daudzos miljonus tonnu tranzīta lejamkravu un beramkravu.

– Runājot par 2015. gada budžetu, kādas ir tā prioritātes?

– Galvenās prioritātes ir kredītu atmaksa un ES atbalstīto projektu līdzfinansējums. Uz pārējo vajadzēs ietaupīt. Kopumā šā gada budžets ir samazināts. Ieņēmumi un izdevumi tiek plānoti 98% līmenī salīdzinājumā ar 2014. gadu.

– Kā budžeta samazinājums ietekmēs investīciju programmu?

– Neraugoties uz budžeta samazinājumu, pieņemtā investīciju programma pārsniedz 25 miljonus eiro. Pagājušajā gadā noslēgusies 12. pietātnes – pēdējās dziļūdens pietātnes Ventā – būvniecība. Pērn pabeidzām 1. naftas muiļa demontāžu. Tiks pabeigta pagājušajā gadā uzsāktā Ziemas ostas un virknes pievedceļu pie ostas termināliem un industriālajām zonām rekonstrukcija. Šā gada lielākais projekts – labā krasta līnijas nostiprināšana Ventspils tirdzniecības ostas teritorijā. Industriālajā zonā turpināsies Elektronikas centra un Tehnoloģiju centra būvniecība.

– Vai ir zināms, ar kādiem līdzekļiem no ES fondiem

Ventspils var rēķināties līdz 2020. gadam?

– Šā perioda finansējumu sāksim apgūt 2016. gadā. Ventspils ostai piešķirti 25 miljoni eiro, kas veidos 85% no visu projektu izmaksām. Tātad projektu kopējās izmaksas būs ap 30 miljoniem eiro. No tiem 10–12 miljoni eiro paredzēti hidrobuļvju remontam, pārējo naudu ieguldīsim pievedceļu pie ostas termināliem savienošanai ar ES galveno transporttīklu autoceļiem un dzelzceļa maģistrālēm. Ceram, ka būs iespējams saņemt līdzfinansējumu arī rūpniecības attīstības projektiem.

– Vai Ventspils ostas pietātnes ir pietiekami noslogotas?

– Noslogotības līmenis ir atkarīgs no kravu pārkraušanas apjoma. Ja ņem vērā pietātnu noslogotību uz vienu metru, tad šis rādītājs Ventspils ostā ir viens no augstākajiem. Vienīgā pietātnē, kas nav noslogota, ir sulu terminālis. Tas ir uzbūvēts par prievātajām investīcijām, kuras diemžēl nav attaisnojušās. Ventspils brīvostas pārvalde ieguldīja savus līdzekļus pietātnes būvniecībā, bet tie nav lieli. Termināļa īpašnieks kārtīgi maksā nomas maksu, lai arī terminālis nedarbojas. Tādējādi ievērojamu kapitālieguldījumu daļu Ventspils brīvostas pārvalde jau ir atguvusi. Mums ir zināms, ka noris nopietns darbs termināļa pārprofilēšanai citām šķidrajām kravām. Ceram, ka terminālis sāks darboties.

– Kas būs pagājušajā gadā uzbūvētās 12. pietātnes operators?

– Tā ir universāla pietātnē. Sākumā bija plānots, ka 12. pietātnē pārkraus gatavās moduļu mājas, kuru ražošana Ventspilī šobrīd notiek. Ceram, ka tā tiks atsākta, bet tikmēr šajā pietātnē var pārkraut jebkuru kravu, kas nav bīstama.

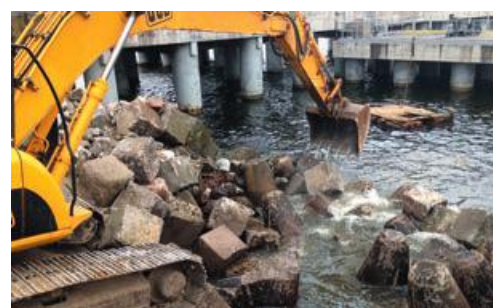
– Vai ir atmaksājušās investīcijas koksnes ostas būvniecībā?

– Ir atmaksājušās, un vēl kā! Visi redz, cik noslogots ir koksnes terminālis, pieprasījums pēc tā pakalpojumiem pieaug. Gribu atgādināt, ka Ventspils brīvostas pārvalde neiegulda līdzekļus tehnoloģijās vai iekārtās. Mēs būvējam tikai pietātnes, infrastruktūru un ražošanas

telpas, kuru vērtība nekādā gadījumā nezūd. Ja nomnieks kļūst maksātnespējīgs un aiziet, tā vietā nāks cits.

– Kādas ir prāmju satiksmes perspektīvas Ventspils ostā?

– Pagaidām prāmju satiksme attīstās ļoti veiksmīgi. Jā, no Ventspils ir aizgājis operators „Finnlines”, kas veica pārvadājumus no Vācijas uz



Ventspils ostas 1. muiļa demontāža.

Sanktpēterburgu caur Latviju, bet vēlāk pārskatīja savu loģistiku Baltijas jūrā, un mēs nevarējām to ietekmēt. Savukārt kompānija „Stena Line” palielinājusi prāmju reisu skaitu no Ventspils uz Zviedriju. Kopumā ar prāmju satiksmes attīstību esam apmierināti. Devīni reisi nedēļā – tā nav nevienā citā Latvijas ostā. Tomēr neslēpsu, ka mūs uztrauc ES tā saucamā sēra direktīva, kas stājusies spēkā šā gada 1. janvārī.

▶▶▶ 32. lpp.

►►► 31. lpp.

Direktīva paredz visiem kuģiem Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā izmantot degvielu, kurā sēra saturs ir 0,1%. Tas var ievērojami sadārdzināt jūras pārvadājumu izmaksas. Ieviešot šo direktīvu, ES pasliktina situāciju Eiropas ziemeļu daļā, jo, piemēram, uz Vidusjūru direktīva neattiecas. Mēs uzskatām, ka tā ir kļūda, kas var samazināt Baltijas jūras ostu konkurētspēju. Mēs neesam pret tīru jūru, taču visiem vajadzētu vienādos nosacījumus.

– Vai ir vēl kādi zemūdens akmeņi, kas varētu ietekmēt ostas darbību turpmāk?

– Patlaban ES tiek diskutēts par jaunās ostu regulas projektu, kuras mērķis ir nodrošināt tirgu pieejamību. Tās būtība ir uzskaitīt un regulēt visu ostas pakalpojumu izmaksas, to skaitā stividorsabiedrību komercdarbības. Mēs piekrītam, ka ostu kopējiem pakalpojumiem – loču, velkoņu, bunkurēšanas, pietauvošanās u.c. – ir jābūt un tie jau tagad ir publiski. Tomēr stividorsabiedrību pakalpojumus nevajadzētu iekļaut kopējā regulēšanā, jo tas var novājināt termināļu pozīcijas, un investori, kas būtu gatavi veidot termināli, drīzāk izvēlēties valsti, kurā šāds regulējums nepastāv. Mums ir ļoti skaidri jāapzinās, ka Ventspils osta nepārtraukti konkurē ar citām Baltijas jūras ostām. Jaunā regula, kas ietekmē tieši komercdarbību, atstās lielāku ietekmi uz biznesu Latvijas ostās nekā lielajās ES ostās, kur kravas ir garantētas. Šeit par katru kravu ir jācinās.

– Kā ostas darbību ietekmējusi 10% nodeva, kuru pērn ieviesa Latvijas valsts?

– Pilnībā tā izpaudīsies 2015. gada budžetā. Ņemot vērā sankciju ietekmi un ostas nodevu, Ventspils brīvostas pārvaldes rīcībā esošie finanšu līdzekļi šogad samazināsies par 12%. Protams, daļa no šiem līdzekļiem tiks novirzīti brīvostas pārvaldei ostas dzīves uzturēšanai. Neskatoties uz līdzekļu samazinājumu, mēs neplānojam paaugstināt maksu par ostas pakalpojumiem un darīsim visu iespējamo, lai Ventspils ostā arī turpmāk varētu saņemt labu pakalpojumu par vislabāko cenu. ■

Inga Ieviņa

Svarīgākais ir atbalsts uzņēmējiem, infrastruktūras attīstība, vides kvalitāte un drošība

Liepājas SEZ pārvaldnieks Guntars Krieviņš atzīst, ka budžets ir veidots ar nelielu pieaugumu, lai turpinātu īstenot Liepājas SEZ prioritātes, no kurām nozīmīgākās ir atbalsts uzņēmējiem, infrastruktūras attīstība, kā arī vides kvalitāte un drošība. Liepājas SEZ sabiedrisko attiecību speciāliste Līga Ratniece-Kadeģe: „Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valde apstiprināja Liepājas SEZ pārvaldes 2015. gada budžetu – ieņēmumu un izdevumu sadaļā 35,18 miljonus eiro.”



Liepājas SEZ pārvaldnieks Guntars Krieviņš.

Liepājas SEZ pārvaldes 2015. gada budžets izstrādāts atbilstoši Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likuma, Likuma par ostām un Liepājas SEZ pārvaldes nolikuma prasībām. Sagatavojot budžeta projektu, tika ņemtas vērā noteiktās prioritātes SEZ un ostas attīstībā, Eiropas Savienības Kohēzijas fonda finansētie projekti, Liepājas ostas padziļināšanas projekts, kā arī stividoru kompāniju kravu apgrozījuma plāni un SEZ pārvaldes noslēgtie nomas un pakalpojumu sniegšanas līgumi.

Projekta mērķis ir piekrastes teritorijas ilgtspējīga apsaimniekošana, nodrošinot vēsturiski piesārgotā Karostas kanāla sagatavošanu sanācijas darbu veikšanai

UZZIŅAI

2015. gadā Liepājas SEZ pārvalde turpinās īstenot ES Kohēzijas fonda projektus, t.sk. Liepājas ostas padziļināšanu un Karostas kanāla attīrīšanu. Tieši projekts „Karostas kanāla attīrīšana” veido 27% jeb 9,44 milj. eiro no 2015. gada budžeta.

saskaņā ar Baltijas jūras rīcības plānu. Saskaņā ar noslēgto vienošanos starp Liepājas SEZ pārvaldi un Latvijas Republikas Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju projekta realizācija jāpabeidz līdz 2015. gada 1. oktobrim.

Otrs lielākais pašu ieņēmumu postenis ir maksa par telpu un teritoriju iznomāšanu. Kopā Liepājas speciālās ekonomiskās zonas teritorijā ir noslēgts 161 nomas līgums ar 114 juridiskām un fiziskām personām, no kurām gadā plānots saņemt 1,12 milj. eiro. Lielāko ieņēmumu daļu – 85% veido nomas līgumi ostas teritorijā, savukārt nomas maksa par SEZ teritorijām ir 15% no kopējiem nomas ieņēmumiem.

Liepājas SEZ attīstības programmu un ieguldījumu finansēšanai 2015. gadā no pašu ieņēmumiem paredzēts novirzīt 2,6 milj. eiro. Projektu sadaļā plānots uzlabot Liepājas ostas pietātņu tehnisko stāvokli, nodrošināt O. Kalpaka tilta konstrukciju un mehānismu uzturēšanu, apsekot un izstrādāt rekonstrukcijas projektu ostas Dienvidu mola daļai un Liepājas bākai, lai iegūtu datus par darbu apjomu un izmaksām remontdarbu plānošanai turpmākos gados.

2015. gadā plānots izstrādāt projektu ceļa posmam ostā uz LSEZ SIA „Terrabalt”, kas apkalpo prāmju termināli, lai nodrošinātu pieaugošās autotransporta plūsmas caurlaidi un drošu satiksmes organizāciju. Tāpat plānots pilnīgot kuģošanas drošību, kā arī navigācijas zīmju uzturēšanu un uzstādīšanu.

i UZZIŅAI

Liepājas SEZ pārvaldes 2015. gada pašu budžets plānots 13,5 milj. eiro jeb 38% no kopējā naudas apgrozījuma. Ieņēmumu sadaļā lielāko daļu veido ostas maksas, kuras tiek plānotas saskaņā ar prognozējamo kravu apgrozījumu – 6,63 milj. tonnu un spēkā esošajiem ostas maksas tarifiem. Kopā plānotā ostas maksu summa ir 8,99 milj. eiro.

Liepājas ostas drošības un vides aizsardzības pasākumiem 2015. gada budžeta paredzēti 847,6 tūkst. eiro. Viens no galvenajiem mērķiem ir pilnveidot esošo videonovērošanas sistēmu, kur lielākā uzmanība tiks pievērsta ostas akvatorijas kontrolei, lai nodrošinātu ostas iekārtu aizsardzību un kuģošanas drošību.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes izsludinātajā konkursā „Sakoptākais Liepājas ostas uzņēmums 2014”



augstāko novērtējumu un pirmo godalgu saņēma SIA „Cemex” terminālis. Konkurss notika jau trešo gadu pēc kārtas, un tā mērķis ir veicināt ostas teritorijas sakopšanu, veidojot glītu vidi. Atklājot svinīgo pasākumu, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš teica paldies visiem, kas rūpējas par sakoptu vidi, un uzsvēra, ka ir svarīgi rūpēties ne tikai par kravu apgrozījumu, infrastruktūras izbūvi, bet arī par teritoriju vizuālo izskatu.

Rūpējoties par vides aizsardzību, kas ir Liepājas SEZ pārvaldes atbildība sabiedrības priekšā, 2015. gadā turpināsies vides monitoringa sistēmas izveide un tiks pilnīgota un uzlabota ostas attīrīšanas iekārtu darbība, lai tā atbilstu visaugstākajiem standartiem, tādiem kā ISO 14001.

2015. gadā darba samaksai paredzēti 3122 tūkst. eiro. No kopīgajiem pašu izdevumiem tas veido 23,2%, kas ir par 1,8% mazāk nekā iepriekšējā gadā. Nodokļu maksājumi kopā veido 1887 tūkst. eiro – 14% no pašu budžeta kopsomas. Liepājas summas veido sociālais nodoklis

(706 tūkst. eiro), ostas maksas maksājums pašvaldības budžetā 10% apmērā (470 tūkst. eiro) un ostas maksas maksājums valsts budžetā – 360 tūkst. eiro, kas ir 2014. gadā uzkrātā summa 10% apmērā.

Karostas kanāls ir pilsētai un ostai svarīgs objekts

Nobeigumam tuvojas Karostas kanāla izpētes pilotprojekts lielo un mazo tehnogēno priekšmetu izcelšanas tehnoloģijas noteikšanai. Darbus veic SIA „Jūras vējš”. Pilotprojektam izraudzīta teritorija 10 ha platībā Karostas kanāla vidusdaļā, kas ir raksturīga visam kanālam. Izpētes rezultātā ir apzināti lielāki un mazāki priekšmeti. Turklāt šajā teritorijā atrodas L burta padziļinājums līdz 13 metriem (kanāla vidējais dziļums ir 9 metri), kur dūņu kārtā ir līdz pat diviem metriem biežāka.

SIA „Jūras vējš” valdes priekšsēdētājs Aleksandrs Čerņihs: „Ir veikti aptuveni 95% no plānotajiem darbiem un atlicis vien izcelt vairāku desmitu tonnu smagos betona balstus, kas iepriekš izmantoti kuģu un zemūdeņu tauvošanai. Smagākais varētu svērt ap 100 tonnām. No Karostas kanāla izceltie priekšmeti ir dažāda veida un vecuma, bet interesantākie atradumi ir divu kuģu koka korpusu fragmenti, no kuriem viens ir kniedēts, divu automašīnu vraki, kā arī lidmašīnas šasija. No Karostas kanāla lielā daudzumā izceltas riepas, kuģu tauvas un lielzmēra balķi, kā arī dažāda lieluma metāla priekšmeti. Darbu izpildi ietekmēja laika apstākļi un intensīva kuģu satiksme.”

No kanāla izceltais automašīnas BMW vraks.



Notiek Karostas kanāla tīrīšana.



Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka vietnieks Jānis Lapiņš: „Karostas kanāls ir pilsētai un ostai svarīgs objekts, diemžēl ar vēsturisku piesārņojumu, un kamēr tas nav attīrīts no dažāda lieluma priekšmetiem un nav izsmeltas piesārņotās nogulsnes, ik dienas pastāv dažādi vides riski. Tieši tādēļ īstenojam divus pilotprojektus, lai noskaidrotu labāko tehnoloģiju priekšmetu un piesārņoto dūņu izcelšanai, bet pēc tam attīrīsim visu Karostas kanāla akvatoriju no dažādiem priekšmetiem. To nosaka arī noslēgtais līgums ar Vides un reģionālās attīstības ministriju.”

Kas kanālam vēderā?

Liepājas muzeja speciālisti apskatīja un izvērtēja no Karostas kanāla izceltos priekšmetus. Liepājas muzeja direktore Dace Kārkla atzina, ka lielākajai daļai no tiem nav kultūrvēsturiskas vērtības, tomēr ir atsevišķi interesanti priekšmeti. Viņa uzsvēra, ka Karostas kanāla attīrīšanas projekts jau pats par sevi ir ievērojams fakts, kas ir dokumentējams, lai saglabātu informāciju nākamajām paaudzēm. Diemžēl lielākā daļa no izceltajiem priekšmetiem ir sliktā stāvoklī un to restaurācija varētu prasīt lielus līdzekļus. Muzeja speciālistu uzmanību piesaistīja vecs koka kuģa masts, koka laiva ar kniedētu korpusu, kā arī pāļi, kas, iespējams, saglabājušies no Karostas kanāla būvniecības laikiem. Tieši pāļa fragments ir viena no lietām, ko muzejs vēlējas iegūt savā īpašumā, lai vēlāk veiktu ekspertīzes un pārliecinātos par tā autentiskumu. Vēl muzejam bija interese par kuģu tauvām un enkuruķēdi.

Priekšmetus no Karostas kanāla izceļ izpētes pilotprojekta ietvaros. Darbi norisinās 10 ha platībā, un projekta mērķis ir noteikt labāko tehnoloģiju priekšmetu izcelšanai. Darbus veic SIA „Jūras vējš”, kas uzvarēja izsludinātajā iepirkuma konkursā. Līguma summa ir 398 321,70 eiro bez pievienotās vērtības nodokļa.

SIA „Jūras vējš” valdes priekšsēdētājs Aleksandrs Čerņihs atzina, ka darbi ir finiša taisnē un noslēgumam tuvojas arī sarežģīto betona balstu izcelšana. Kā jau iepriekš viņš norādīja, no Karostas kanāla izceltie priekšmeti ir dažāda veida un vecuma. Interesantākie atradumi ir divu kuģu koka korpusu fragmenti, divi automašīnu vraki, kā arī lidmašīnas šasija. No Karostas kanāla lielā daudzumā izceltas arī riepas, kuģu tauvas un lielzmēra balķi, kā arī dažāda lieluma metāla priekšmeti. ■

Pasaules jūras joprojām ir briesmu pilnas



Aptuveni 90% no pasaules tirdzniecības kravām tiek transportētas, izmantojot stratēģiski svarīgos jūras ceļus augsta riska zonās: Malakas, Babelmandeba, Hormuzas, Gibraltāra, Bosfora jūras šaurumus, Singapūras šaurumu, Suecas kanālu, Panamas kanālu, Adenas līci un vēl citas „šaurās vietas”. Adenas līcis ir viens no visvairāk noslogotajiem jūras tirdzniecības ceļiem pasaulē, ko gada laikā šķērso vairāk nekā 33 tūkstoši kuģu, 14% no tiem Adenas līcim cauri izved aptuveni 26% no pasaules naftas kravām. Adenas līcis un Suecas kanāls ir arī galvenie tirdzniecības ceļi sauskravām, konteinerkravām un rūpniecībai nepieciešamajām precēm, kas tiek transportētas pa jūru starp Āziju, Eiropu un Ameriku. Neskatoties uz milzīgajām pūlēm, ko pirātisma apkarošanai un cīņai pret terorismu velta ES, nodrošinot operāciju ATALANTA, NATO bruņotie spēki, starptautiskajās pirātisma apkarošanas operācijās iesaistītie spēki, krasa apsardzes, bruņotās apsardzes un kuģu īpašnieki, pirātisms un terorisms joprojām nopietni apdraud starptautisko kuģošanas drošību, radot spriedzi globālajai ekonomikai.

Kāds cienījama vecums kapteinis man reiz aizrādīja, ka jūrnieceības izdevumā pārlieku daudz tiek rakstīts par ostām un dzelzceļu. Kāds gan tam sakars ar kuģiem, jūrniecekiem un kuģošanu? Līdzīgi varētu jautāt, kāpēc Latvijas jūrnieceības žurnālā „Jūrnieceks” vajadzētu apskatīt pirātisma un terorisma jautājumus, jo tie taču mūs neskar, Baltijas jūras piekrastē valda miers un klusums, tas viss notiek kaut kur tālu – citā pasaulē. Diemžēl vai par laimi šodien uz mums attiecas pilnīgi viss: gan tas, kas notiek tepat pie kaimiņiem Ukrainā, Francijā vai Dānijā, gan tas, kas notiek Krievijā, Vācijā, Nīderlandē, Nigērijā, Somālijā, Singapūrā vai Indonēzijā. Pasaulē viss ir tik ļoti saistīts, tāpēc tomēr ir vērts būt informētiem par procesiem, kas ietekmē arī mūsu ikdienu, sadzīvi un drošību. Un vēl, protams, par notikumiem pasaules kuģošanā jāinteresējas arī tāpēc, ka tie ir mūsu jūrnieceki, kuri strādā uz lielākiem un mazākiem kuģiem, ik dienas šķērsojot pasaules jūras un okeānus, tai skaitā kuģojot karstajos punktos. Šis raksts ir tapis, izmantojot un apkopojot IMO, ANO, IMB (*International Maritime Bureau*), Drošības izpētes institūta jaunāko informāciju, kā arī starptautisku konsultantu un apsardzes kompāniju veiktos pētījumus un svaigākos datus.

2015. gads sācies satraucoši

2015. gada pirmie mēneši jūrniecekiem nesuši satraukumu. 11. janvārī pirāti Nigērijas piekrastē nolaupīja tankkuģi „MT Mariam”. Pirāti bija bruņoti, tai skaitā ar AK-47 šautenēm. Pateicoties kuģa navigācijas iekārtām, Ganas Jūras spēkiem Ganas teritoriālajos ūdeņos izdevās arestēt astoņus Nigērijas pirātus, kurus tur aizdomās par tankkuģa nolaupīšanu. Lai gan kuģi izdevās atrast, tomēr pirāti jau bija paguvuši nozagt jēlnaftas kravu, kuras meklēšanā iesaistījās Togo, Beninas un Nigērijas militārie spēki. Par laimi kuģis „MT Mariam” un tā apkalpe nebija cietuši.

28. janvārī pirāti nolaupīja Malaizijas tankkuģi ar 10 apkalpes vīriem. Tikai pateicoties

Malaizijas Jūras drošības aģentūras un IMB Pirātisma informācijas centra operatīvai sadarbībai un rīcībai, atkal jāteic, par laimi izdevās atbrīvot kuģi un apkalpi, kā arī aizturēt septiņus no deviņiem pirātiem.

Pieaug kravas, pieaug risks

Saskaņā ar IMO datiem ik gadus pieaug pasaules kuģniecības apjoms, un aptuveni 80% no pasaules tirdzniecības kravām tiek transportētas pa ūdensceļiem. Analizējot pasaules kuģošanas drošības problēmas, Starptautiskais jūrnieceības birojs (IMB) par pirmo un galveno apdraudējumu pasaules kuģošanas drošībai, kravām un jūrniecekiem nosauc jūras pirātismu, un visvairāk tas, nenoliedzami, skar kuģošanu *šaurajās vietās*. Starptautiskais enerģētikas tirgus ir atkarīgs no uzticamiem transporta pakalpojumiem, bet *šauru vietu* blokāde, kaut īslaicīga, var būtiski paaugstināt enerģijas resursu kopējās izmaksas. Par to, ka, piemēram, „Al Qaeda” var apdraudēt lielos tankkuģus, kravas kuģus un pasažieru prāmjus, liek domāt tādi incidenti kā teroristu pārdrošā rīcība, kad tie 2014. gada 6. septembrī uzbruka Pakistānas Jūras spēku kuģu būvētavai. Uzbrukumā bojā gāja Pakistānas Jūras spēku virsnieks, tika ievainoti seši jūrnieceki, kā arī nogalināti divi no četriem teroristiem. Eksperti uzskata, ka uzbrukums no jūras puses ir grūti atvairīt, par ko liecina kaut vai „Greenpeace” organizētās nemilitāra rakstura akcijas, kad organizācijas aktīvistiem izdodas nokļūt, piemēram, uz kāda kuģa vai naftas platformas un tur piekļēdīties. Uzbrukuma gadījumos visi apkalpes locekļi ir pakļauti riskam, īpaši uz kuģiem, kas pārvadā bīstamās kravas, tāpēc ļoti svarīgi, lai nevainojami darbotos drošības procedūras un modrība uz kuģa būtu visaugstākajā līmenī. Apkalpei jāapzinās, ka kritiskos brīžos svarīga ir katra sekunde un visām darbībām jābūt perfekti saskaņotām, tāpēc jūrniecekiem jābūt ļoti sagatavotiem. Īpaša modrība nepieciešama, tuvojoties karstajiem

punktiem – jūras šaurumiem, kanāliem, ostām. Analītiķi uzskata, ka lielā mērā neparedzamas sekas ir izraisījis Arābu pavasaris, kā arī pilsoņu karš Sīrijā un Irākā, kas ļāva teroristu grupējumiem izvērst darbību. Šie grupējumi var radīt nopietnus draudus kuģošanai Vidusjūrā, Indijas okeānā un tādās stratēģiski svarīgās vietās kā Suecas kanāls, Panamas kanāls, Gibraltārs, Hormuzas un Babelmendebe jūras šaurumi, kā arī citos karstajos punktos.



2013. gadā „Al Qaeda” teroristi Suecas kanālā uzbruka kuģim un piedraudēja ar līdzīgiem uzbrukumiem nākotnē. Pastāv bažas, ka kaujinieki uz kādu laiku varētu bloķēt pārvadājumus caur Suecas kanālu, piemēram, nogremdējot kādu no lielajiem kuģiem. Suecas kanāls ir viens no pasaulē noslogotākajiem naftas transportēšanas ceļiem. Tiek lēsts, ka katru dienu no Persijas līča caur Suecas kanālu uz tirgiem Eiropā un Ziemeļamerikā tiek izvesti 2,2 miljoni barelu naftas un sašķidrinātās dabasgāzes, tāpēc pirātu vai teroristu uzbrukumi tankkuģiem, politiski nemieri vai karadarbība šajās vietās var kļūt par cēloni nopietniem satiksmes negadījumiem un katastrofālām naftas noplūdēm.

ATALANTA cīņā pret pirātiem Somālijā

Eiropas Savienības energoapgādes drošība lielā mērā ir atkarīga no jūras transporta un ostu infrastruktūras, tāpēc jāatzīst, ka ES stratēģiskās intereses ir droša kuģošana un visu iespējamo kravu apdraudējumu mazināšana. ES Jūras drošības stratēģija (EUMSS) ietver visus aspektus, kas kalpo drošībai gan ES ietvaros, veidojot saskaņotu ES jūrnieceības politiku (IMP), gan arī daudz tiek domāts, kā samazināt riskus pasaules mērogā. Par vienu no riskiem ES uzskata organizēto noziedzību, tai skaitā jūras pirātismu un bruņotas laupīšanas jūrā, cilvēku tirdzniecību un kontrabandu, organizētās noziedzības tīklu, kas veicina nelegālo migrāciju, ieroču, narkotiku kontrabandu, terorismu un citas tīšas prettiesiskas darbības jūrā un ostās, kas vērstas



Aizdomās turētie pirāti tika nodoti tiesai.



►►► 35. lpp.

pret kuģiem, ostu un ostu iekārtu infrastruktūru, tai skaitā kibernetiskus uzbrukumus.

ES ir ieinteresēta veicināt labu jūrniecības pārvaldību un tiesiskumu, jūras tiesību sakārtošanu, ostu un jūras transporta drošību atbilstoši starptautiskajiem standartiem, tāpēc, lai novērstu un apkarotu nelegālās darbības globālajā jūrniecībā un veicinātu labas pārvaldības veidošanu pirātu apdraudētajos reģionos, ES jau kopš 2008. gada piedalās operācijā ATALANTA, kuras darbību bija paredzēts turpināt līdz 2014. gada beigām. Lai gan statistika liecināja, ka ar ES, NATO, Somālijas valsts institūciju, kuģu īpašnieku un privāto apsardzes kompāniju kopīgiem spēkiem pirātismu Somālijas ūdeņos ir izdevies ierobežot, tomēr Eiropas Padome pieņēma lēmumu ES pretpirātisma operāciju ATALANTA pagarināt līdz 2016. gada beigām, jo pirātu darbības modeli ir izdevies ievainot, bet ne iznīcināt. Somālijas pirāti ir piekļusuši, visticamāk, lai iemidzinātu modrību, bet, ja samazināsies kuģu bruņotās apsardzes, uzbrukumi var atsākties ar pilnu jaudu.



ANO ģenerālsekretārs Bans Kimuns savā 2014. gada ziņojumā ar gandarījumu atzina progresu Somālijas pirātu jautājuma risināšanā, bet arī atzīmēja, ka „Somālijas ekonomiskās problēmas, pārvaldes un juridiskās nepilnības joprojām nav mazinājušās, tāpēc pirātismam joprojām ir auglīga augsne. Bez pastāvīga starptautiska atbalsta drošības jautājumos, bez kuģošanas kompāniju pašizlīdzīga darba drošības uzturēšanā uz saviem kuģiem plaša mēroga pirātisms var atgriezties.” Un arī IMB brīdina, ka pirātisms Somālijas krastos



Operācijas ATALANTA vadību pārņem Mārtins Smits.

varētu atgriezties 2010. un 2011. gada līmenī, tāpēc modrība Āfrikas austrumu krastā ir jā saglabā. Tikai viens veiksmīgs tirdzniecības kuģa nolaupīšanas gadījums var atdzīvināt Somālijas pirātismu.

ES Augstā pārstāve ārlietās Federika Mogerīni: „Eiropas Savienības operācija ATALANTA ir palīdzējusi ievērojami samazināt pirātu uzbrukumus pie Somālijas krastiem. Mums jā saglabā spiediens uz Somālijas pirātiem, lai garantētu drošību Āfrikas ragā. Tas ir mūsu kopējās intereses. Turpinot operāciju ATALANTA, ES jūras spēku uzdevums ir sniegt nepieciešamo atbalstu drošības uzturēšanā un tajā pašā laikā arī darīt visu, lai novērstu Somālijas pirātisma pamatcēloņus.”

ES Jūras spēku operācijas ATALANTA uzturēšanas izmaksas 2015. un 2016. gadam tiek lēstas 14,7 miljonu eiro apmērā, un par operācijas vadītāju iecelts Apvienotās Karalistes flotes ģenerālmajors Mārtins Smits, operācijā piedalās 21 ES dalībvalsts, tai skaitā Latvija, kā arī palīdzību sniedz Norvēģija, Šveice un Ukraina.



IMB Pirātu informācijas centra direktors Pottengals Mukundans (no kreisās), *International Contingence Society* pārstāvis Peters Hinčlifs un *Integrated Administration and Control System* (IACS) pārstāvis Ajajs Asoks starptautiskajā jūrniecības nozares forumā uzsvēra informācijas lomu pirātisma apkarošanā.

Somālijas reģionā pirātisms sarucis, pateicoties četriem galvenajiem faktoriem: agresīvas un koordinētas jūras spēku pretpirātisma operācijas un patruļas, operatīva informācija, bruņota apsardze un kuģu labas pārvaldības princips. Analītiķi kritizē, ka ļoti maz naudas ir tērēts, lai novērstu Somālijas pirātisma pamatcēloņus. „Nožēlojami,” teikts „Oceans Beyond Piracy” ziņojumā, „ka tikai 0,64% no visām pretpirātisma izmaksām ieguldīti ilgtermiņa programmās. Starptautiskajai sabiedrībai vajadzētu pievērsties slimības cēloņu novēršanai, nevis cīnīties ar slimības izraisītājiem sekām.”

IMB Pirātu informācijas centra direktors kapteinis Pottengals Mukundans: „Somālijas draudi nav likvidēti, tāpēc Somālijai jāsniedz palīdzība un, lai stiprinātu jūras drošību, vispirms jau ir jāuzlabo dzīves apstākļi Somālijā dzīvojošajiem.”

Gada laikā Somālijas pirātisms pasaules ekonomikā izmaksā aptuveni 6,1 miljardu ASV dolāru, no kuriem 29% veido izdevumi papildu drošības iekārtām, sargiem un kuģiem, bet 19% militārajām operācijām. Par 27% pieaudzis degvielas patēriņš, lai kuģi ar lielāku ātrumu varētu šķērsot bīstamo rajonu, savukārt izpirkšanas maksas veidoja tikai 1% no kopējā ekonomiskā sloga.

Kā tulkot statistiku?

Pavisam 2014. gadā pasaules jūrās un okeānos tika reģistrēti 245 incidenti, kas ir par 44% mazāk nekā 2011. gadā tikai pie Somālijas krastiem vien. No visiem incidentiem

i UZZINĀI

2014. gadā pie Somālijas krastiem reģistrēti 11 pirātu uzbrukumu mēģinājumi, un tie visi tika novērsti. Salīdzinājumam: 2011. gadā te bija 176, bet 2012. gadā – 35 pirātu uzbrukumi.



Nigērijas ūdeņi mudz no tankkuģiem un citiem kravas kuģiem, tāpēc arī pirātiem darba netrūkst.

tikai 55 klasificēja kā pirātu uzbrukumus. Salīdzinājumam: 2013. gadā pasaules jūrās notika 79 pirātu uzbrukumi. Neskatoties uz to, ka kopējais pirātu uzbrukumu skaits 2014. gadā bija zemākais pēdējo astoņu gadu laikā, tomēr daži skaitļi stipri vien bojā kopējo ainu. IMB un ICC (Starptautiskā tirdzniecības palāta) publikotie dati liecina, ka pieaug pirātu aktivitātes Dienvidaustrumāzijā, kur 2014. gadā nolaupīts 21 tankkuģis (salīdzinot ar 12 pirātu nolaupītiem kuģiem 2013. gadā), kā arī pirāti sagūstīja 442 jūrniekus (2013. gadā – 304) un nogalināja četrus. IMB speciālisti atzīst, ka statistika neatspoguļo pirātisma patieso ainu, jo situācijas analīze liek domāt, ka līdz pat 70% gadījumu par pirātu uzbrukumiem un bruņotām laupīšanām netiek ziņots. To apstiprina arī IMO atzinums, saskaņā ar kuru joprojām divas trešdaļas no visiem pirātu uzbrukumiem netiek reģistrēti.

Nigērija – kontrabandas citadele

Cīnīties ar pirātiem Gvinejas līcī ir ļoti sarežģīti, jo te drošības uzturēšanā nevar iesaistīt starptautiskos jūras spēkus, bet pašu Nigēriju plosa pretrunas. Nigērijas Jūras spēku personālu viegli var sajaukt ar pirātiem. Patiesībā nereti tā arī notiek, jo bijušos kaujiniekus, kuri vēl nesen cīnījās pret valdību, tagad nolīgst darbam valsts drošības struktūrās, bet viņi strādā uz vienu roku ar pirātiem. Noziedzīgie grupējumi, kuriem ir cieša sadarbība ar Kolumbijas un Pakistānas narkotiku un cilvēku tirdzniecības sindikātiem, viegli ietekmē un korumpē Nigērijas varas struktūras. Tomēr jāatzīst, ka kaut nelielas, tomēr pārmaiņas Nigērijā notiek. 2015. gada janvārī no 129 Nigērijas ostu iekārtām 49 atbilda ISPS kodeksa prasībām. Tas ir milzīgs progress, jo 2013. gadā tādas bija tikai deviņas ostu iekārtas. Nigērijas Jūras administrācijas un drošības aģentūras ģenerāldirektors Patriks Ziakede ar gandarījumu norādīja, ka šo ostu iekārtu atbilstību ISPS kodeksa prasībām ir apliecinājis arī ASV Krasta apsardze

(USCS), kas bija konsultants ISPS kodeksa ieviešanā. ASV valdība atzīnīgi novērtēja Nigērijas Jūras administrācijas un drošības aģentūras centienus paaugstināt drošības līmeni kuģiem un ostu iekārtām. „Galvenais ir progress,” teikts ASV vēstniecības diplomātiskajā notā. Tomēr līdz drošībai reģionā ir tālāk nekā līdz Ķīnas mūrim.

Karstais punkts – Dienvidķīnas jūra

Jau apmēram pēdējos divus trīs gadus karstais punkts no Somālijas krastiem ir pārcēlies uz Dienvidķīnas jūru, kur tagad notiek aptuveni 80% no visiem pirātu uzbrukumiem. Atbilde uz jautājumu, kāpēc pirātisms šeit sasniedz līdz pat 150 uzbrukumiem gadā, tālu nav jāmeklē. Vispirms jau tā ir kravas pārvadājumu intensitāte. Aptuveni 30% no pasaules jūras tirdzniecības kravām izmanto tieši šo jūras maģistrāli. Otrkārt, tie ir ģeogrāfiskie apstākļi, neskaitāmas salas, kas ir ideāli piemērotas slēptuvēm. Treškārt, tie ir neatrisinātie teritoriālie jautājumi un jurisdikcija, kas nepieļauj starptautisku jūras spēku patruļu dalību kuģošanas drošības nodrošināšanā. Lai gan Dienvidķīnas jūras pirātu uzbrukumi ir izkļaidēti visā tās teritorijā, tomēr lielākā daļa uzbrukumu notiek pie Indonēzijas krastiem. Indonēzijā, Vjetnamā un Filipīnās vairākums uzbrukumu notiek ostās, savukārt Malaizijā lielākā daļa incidentu notiek atklātā jūrā.



Par Itālijas tankkuģi „Enrico levoli” izpirkuma maksa bija deviņi miljoni ASV dolāru.

Salīdzinot uzbrukumus smagumu un vietu, redzam, ka pamatā darbojas divu veidu pirāti. Pirmie, kuri savu darbību izvērš Indonēzijas ostās, parasti kopā pa četriem, bruņojušies ar nažiem vai mačētēm, cenšas nokļūt uz kuģa. Viņu mērķis ir apkalpes personīgās mantas un kuģa inventārs. Šie pirāti neizceļas ar vardarbību un viņu uzbrukumi klasificējami kā zema profila pirātisms. Pēc ANO ekspertu domām ar šo rūpalu nodarbojas vietējie zvejnieki un ostu dokeri.

Pavisam cits raksturs ir tiem pirātu uzbrukumiem, kas notiek atklātā jūrā. Šos uzbrukumus parasti veic starptautiska pirātu sindikāta vienības, kuru rīcība ir modernākās tehnoloģijas un iekārtas, kā arī nepieciešamie finanšu līdzekļi. Šie pirātu uzbrukumi tiek kvalificēti kā augsta profila pirātisms, ko parasti realizē vidēji 11 ar nažiem un ieročiem bruņoti un apmācīti pirāti. Viņi nolaupa kuģus un to apkalpes patur kā ķīlniekus.

Zemākās kategorijas pirātu uzbrukumus spiež izdarīt nabadzība, kādā dzīvo vietējie Indonēzijas zvejnieki. Pamatojoties uz IMO pētījumiem, nākas secināt, ka pirātismu Dienvidķīnas jūrā kopumā var ievērojami samazināt, ja sekmīgi tiek risināti bezdarba un nabadzības

► ► ► 38. lpp.

EKSPERTA VIEDOKLIS

Apvienotās Karalistes jūrniecības informācijas vadošais analītiķis Maiks Edejs informācijas aģentūrai „World Maritime News”: „Apzīmējumu „bīstami ceļi” es piemērotu Singapūras jūras šaurumam, kur 2014. gadā bija vislielākais pirātu uzbrukumu skaits, un, ja es būtu neliela (mazāka par 4000 BRT) tankkuģa operators, kas strādā šajā reģionā, es ļoti rūpīgi apsvērtu un detalizēti pārdomātu drošības plānus. Statistika, kas rāda pirātu uzbrukumu kopējā skaita samazināšanos, neatspoguļo patieso situāciju, jo daudzos gadījumos ir grūti pierādīt, ka uzbrukumi un incidenti, par kuriem tiek ziņots, ir klasificējami kā pirātu uzbrukumi. Bet jūrnikiem pagaidām nekas cits neatliek, kā jūrā gādāt par savu drošību un situāciju Indijas okeānā pieņem kā neizbēgamu jūras dzīves sastāvdaļu.”



Septiņās valstīs – Indonēzijā, Nigērijā, Bangladešā, Kolumbijā, Indijā, Ēģiptē un Togo notiek 70% no visiem pirātu uzbrukumiem, no kuriem 40% savukārt notiek Indonēzijā un Nigērijā.

Singapūras ostas reidā.



►►► 37. lpp.

jautājumi Indonēzijā. Indonēzijas zvejniekiem lielas problēmas sagādā zivju resursu samazināšanās, kā arī milzīgā konkurence ar zvejniecības gigantiem, kuru spiedienu vietējie zvejnieki nevar izturēt. Bads un trūkums neatstāj lielu izvēli viņu rīcībai: lai nedomātu badā, viņi izvēlas kļūt par pirātiem. Tomēr arī IMO nevar sniegt atbildi uz jautājumu – ko darīt, lai risinātu Indonēzijas problēmas. Vēl jo vairāk, ja tieši tādas pašas problēmas ir jārisina ne tikai Indonēzijā, bet arī ... Un te nu uzskaitījums būtu iespaidīgi garš.

Ja Indonēzijā IKP uz vienu iedzīvotāju ir aptuveni 5000 ASV dolāru, tad pavisam atšķirīga situācija ir Malaizijā, kur situācija ir ievērojami labāka un IKP sasniedz 17 200 ASV dolāru uz vienu iedzīvotāju. Tomēr noziegumu skaits tur turpina pieaugt. Jūras eksperts Bolaji Akinola norāda, ka pirātisms ir tikai viena skrūve pasaules kriminālajā mehānismā. Ja kāds nozog jēlnaftas kravu, tā ir jāpārdod vai nu valsts, vai kādam starptautiskam uzņēmumam, tātad, ja kravas tiek zagtas, tām ir arī pircēji. Pirātu atbalstītāji skaidri liek saprast:

pirāti uzbrūk jūrnikiem, jo „viņu kuģos ir mūsu nafta”.

Lai samazinātu uzbrukumu skaitu, vispirms jau vajadzētu paaugstināt ostu drošību un kuģošanas drošību ostā, kam nepieciešams stingrs ostu juridiskais regulējums un ostu amatpersonu apmācība. Šajā procesā lielu ieguldījumu varētu dot, piemēram, IMO, IMB, kuģošanas kompāniju eksperti, dažāda līmeņa amatpersonas, vārdu sakot, visi tie, kuri ir ieinteresēti pirātisma apkarošanā Dienvidķīnas jūrā. Diemžēl, lai nepalielinātu spiedienu šajā reģionā, te nav iespējamas tādas NATO operācijas kā „Ocean Shield” Adenas līcī, tāpēc nākas atzīt, ka pirātu uzbrukumi kuģiem kļūst arvien vardarbīgāki. Singapūra, Malaizija, Indonēzija un Taizeme ir apvienojušas savus spēkus, lai cīnītos pret pirātismu Dienvidaustrumāzijā. Liela loma pirātisma apkarošanā ir bijusi Malaizijas jūras drošības aģentūras, Indonēzijas jūras policijas aktivitātēm, kā arī šo valstu jūras spēkiem. Ļoti svarīgi, lai pirāti saņemtu adekvātu, likumā noteiktu sodu, kamēr viņu rīcība nav kļuvusi vēl pārdrošāka un vardarbīgāka. Bet vai var cerēt, ka pirāti saņems taisnīgu tiesu?

Farss Eiropas Cilvēktiesību tiesā

Eiropas Cilvēktiesību tiesa (ECT) lika Francijai izmaksāt 2000 līdz 5000 eiro katram no deviņiem Somālijas pirātiem par morālo kaitējumu un 3000 līdz 9000 eiro tiesu izdevumu segšanai, jo atzina, ka ir pārkāptas viņu cilvēktiesības – pirāti uzreiz pēc aizturēšanas neesot vesti pie tiesneša. Pirāti tika arestēti divos gadījumos 2008. gadā par uzbrukumiem Francijas kuģiem.

ECT norādīja, ka varasiestādēm vajadzēja nekavējoties nogādāt pirātus tiesā, tiklīdz viņi pēc aresta jūrā tika aizvesti uz Franciju. Tiesa gan atzina, ka abos gadījumos bijuši izņēmuma apstākļi, kas attaisno garo aizturēšanu, jo aresti notika vairāk nekā 6000 kilometrus no Francijas krastiem. ECT arī norādīja, ka Somālijas varasiestādes nav spējīgas cīnīties pret pirātiem, tomēr tiesas spriedumā teikts, ka pēc pirātu nogādāšanas Francijā varasiestādes rīkojās nepareizi, vēl 48 stundas neaizvedot viņus pie tiesneša. „Nekas neattaisno šādu papildu kavēšanu,” norādīts spriedumā.

2008. gadā aprīlī pēc kāda ar Francijas karogu kuģojoša kruīza kuģa sagrābšanas pirāti saņēma gūstekņus un pieprasīja izpirkuma naudu vairāku miljonu dolāru apmērā. Tā paša gada septembrī notika uzbrukums kādai Francijas jahtai, arī tad pirāti saņēma gūstekņus un pieprasīja izpirkuma naudu divu miljonu dolāru apmērā. Abos gadījumos pēc izpirkuma naudas samaksāšanas Francija militāru operāciju gaitā notvēra uzbrucēju grupas. Pirms pirātu nogādāšanas Francijā viena uzbrucēju grupa turēta apcietinājumā četras dienas, bet otra sešas dienas un 16 stundas.

Born to work offshore

jobs.atlasprofessionals.com

Atlas
Professionals

EKSPERTA VIEDOKLIS

Jūras pirātisma humanitārās reaģēšanas programmas (MPHRP) direktors Rojs Pols: „Apgalvojums, ka kavēšanās ar vešanu pie tiesneša ir brīvības un drošības pārkāpums, ir apvainojums visiem jūrnikiem un jūrasbraucējiem, kuriem pirāti ir uzbrukuši. Un pavisam noteikti tas ir jūrnīku tiesību uz brīvību un drošību pārkāpums. Pirāti, manuprāt, ir zaudējuši jebkādas tiesības, kad viņi dodas savos sirojumos, lai uzbruktu nevainīgiem jūrnikiem, kuri vienkārši dara savu ikdienas darbu. Es ceru, ka Eiropas Savienības valstis šo precedentu izvērtēs ļoti nopietni un spriedums tiks mainīts, jo tas ir apvainojums visiem, kas darbojas jūrnīcības nozarē.”



Kamēr Eiropa aizstāv pirātus, jūrnīki joprojām cieš gan pirātu gūstā, gan arī jau atrodoties brīvībā.

Uzbrukumi ir nežēlīgi, cieš jūrnīki

Parasti daudz spriež par ekonomiskajiem aspektiem – par cik pieaug jūras kravu transportēšanas izmaksas, kā no tā cieš pasaules ekonomika un kuģu īpašnieki, bet otrajā plānā paliek jūrnīki, kuri ir cietuši un cieš no pirātiem vai joprojām ir to gūstā. Nereti kuģu īpašnieki un apdrošinātāji nevēlas risināt krīzes situāciju un maksāt par jūrnīku izpirkšanu, apgalvojot, ka apkalpe nav pietiekami labi reaģējusi un rīkojusies, lai kuģi nevarētu nolaupīt. Kopš 2007. gada aptuveni 5000 jūrnīku ir pabijuši pirātu gūstā, bet jautājums, kas ar viņiem notiek pēc brīvības atgūšanas, starptautiskā, valsts un pat kuģu īpašnieku līmenī joprojām paliek neatbildēts. Lai gan jūrnīki no pirātu gūsta ir atbrīvoti, viņi joprojām turpina ciest, tikai tagad tās ir veselības problēmu izraisītas ciešanas vai pazemojumi no kuģu īpašnieku puses. Piemēram, pie Somālijas krastiem nolaupītā Panamas karoga kuģa „MV Iceberg 1” apkalpe pirātu gūstā pavadīja trīs gadus un septiņus mēnešus.



Kuģa „MV Iceberg 1” apkalpe pēc atbrīvošanas no gūsta.



Bruņoti uzbrukumi un pirātisms

Incidetu skaits

2014. gadā

Amerika	5
Āfrika	55
Indijas piekraste	34
Āzijas dienvidaustrumi	141
Āzijas austrumi	8
Citi	2



Tagad, kad pagājuši jau divi gadi kopš jūrnīku atbrīvošanas, viņi joprojām turpina ciest, tikai šoreiz pazemojumus no kuģa īpašnieka, kurš viņiem vēl arvien nav izmaksājis ne darba algu, ne cita veida atlīdzību. Jūrnīki ir saņēmuši ziedojumus no baznīcas, no Jūras pirātisma humanitārās atbalsta programmas. Bet jūrnīki ir lepna tauta un nevēlas iztikt no labdarības. Daži no viņiem labprāt atkal dotos jūrā, bet diemžēl tiek atzīti par psiholoģiski nepiemērotiem darbam jūrā, jo spriedze nepazūd. Pētījums „Pirātisma psiholoģiskā ietekme uz jūrnīkiem” liecina, ka cietušie jūrnīki nevēlas, lai kāds redzētu viņu vājumu, tāpēc negrib pieņemt palīdzību. „Es esmu stiprs, man nav vajadzīga palīdzība, ar visu varu tikt galā pats!” ieslēdz cilvēku apburtajā lokā – pats ar problēmu galā netiek, to neatzīst un atpakaļ darba tirgū arī netiek. Uzbudinājums, bezmiegs un dusmas vajā un neļauj tik laukā no gūsta.

Daudz jūrnīku rehabilitācijā dara Jūrnīku baznīcas institūts (SCI), kurš apkopo cietušo jūrnīku liecības un stāstus par piedzīvoto pirātu gūstā, analizē faktus un izstrādā ieteikumus. SCI pētījumi liecina, ka jūrnīki arī Rietumāfrikas ostās jūtas apdraudēti un neaizsargāti. Līdz šim nevienš Rietumāfrikas pirāts par saviem noziegumiem nav sodīts.

IMB pētījums „Somālijas pirātisma cilvēciskās izmaksas” atklāj, ka 2011. gadā Somālijas pirāti sašāva 3863 jūrnīkus, 1206 ķīlniekus turēja gūstā, 35 jūrnīki nomira, vidējais nebrīves ilgums palielinājās par 50% un vardarbības līmenis bija ļoti augsts.

Par vardarbību un spīdzināšanu stāsta, piemēram, 2014. gadā pēc divu gadu un deviņu mēnešu ilguša gūsta aizbēgušie 11 kuģa „MV Albedo” apkalpes locekļi – jūrnīki no Bangladešas, Indijas, Irānas un Šrilankas, kuri 1288 dienas bija spīdzināti, kārti ar kājām gaisā, slodzīti saldētavā un vienam pat bija nocirsta auss. 2010. gadā AAE karoga kuģa „Q&M” kapteinis nošāva starptautisko jūras spēku un pirātu apšaudes laikā Adenas līcī. Šie un vēl daudzi jo daudzi stāsti par jūrnīku ciešanām

krājas dokumentos, videomateriālos, ierakstos un publikācijās. Dati par jūrnīkiem, kuri joprojām atrodas pirātu gūstā, ir mainīgi un atšķirīgi. „World Shipping Council” min skaitli 170, ICS – 49, IMB runā par 35 jūrnīkiem, bet skaidrs ir viens: kamēr kaut viens jūrnīks tiek turēts pirātu gūstā, cilvēciskās izmaksas ir pārāk augstas.

Ieradumi būs jāmaina

Atskatoties uz 2014. gadu, jāatzīst, ka tā stāsts par drošību un pirātismu pasaules lielajās jūras maģistrālēs, no vienas puses, ir priecīgs, bet tajā pat laikā arī skumīgs. Statistika uzlabojas, pirātu uzbrukumu skaits kopumā it kā samazinās, tomēr īstas pārliecības par to, ka viss iet uz labo pusi, nav. Pat runājot par Somālijas krastiem, kur 2014. gadā ir bijuši vislabākie sasniegumi cīņā ar pirātiem. Cilvēki Somālijā, Nigērijā, Indonēzijā, Taizemē un vēl daudzviet pasaulē ir izmisuši un bieži tiek atstāti viens pret vienu ar savu izmisumu un jūru. Tas attiecas gan uz traģiskajiem cilvēku tirdzniecības gadījumiem, par kuru upuriem kļūst nelaimē nonācis cilvēks, gan uz tiem gadījumiem, kad simtiem afrikāņu noslīkst, cenšoties no savām problēmām patverties Eiropā.

Savukārt transporta un loģistikas pētnieki paredz, ka kuģniecības kompānijām, domājot par kuģošanas drošību, nāksies mainīt savus ieradumus un meklēt jaunus, drošākus kravu pārvadājumu ceļus. Ja kuģi neizvēlēšies, piemēram, Suecas kanālu, tad jāreķinās ar vismaz 4000 papildu jūdžiem, kam nepieciešamas vismaz sešas dienas. Tikai ļoti spēcīgas un lielas kuģošanas kompānijas ir spējīgas uzņemties šādas papildu izmaksas. Tomēr loģistikas eksperti ir nākuši pie secinājuma, ka līdz 2030. gadam nāksies mainīt ierastos maršrūtus, lai izvairītos no bīstamām situācijām un apdraudējumiem. Kuģošanas kompānijām no esošā argumenta „ātra kravu piegāde” nāksies pāriet uz „drošu kravu piegādi”. Par to, kas bez pirātiem vēl apdraud drošu kuģošanu, nākamajā žurnāla numurā. ■

Sagatavoja Anita Freiberga

NATO pastiprina drošību Vidusjūrā

Terorisms nepazīst valstu robežas, tādēļ tā apkarošanā jāiesaistās starptautiskajai sabiedrībai. NATO iesaiste terorisma apkarošanā ir daudzpusīga un notiek saskaņā ar ANO principiem un starptautiskajām tiesību normām.

Alianse starptautiskajai sabiedrībai nodrošina dažādus instrumentus, lai cīnītos ar terorismu. Pirmkārt, NATO ietvaros darbojas pastāvīgs transatlantisko konsultāciju forums. Otrkārt, NATO piemīt ievērojamas militārās spējas. Treškārt, NATO sadarbojas arī ar citām valstīm un starptautiskajām organizācijām šā jautājuma risināšanā. NATO vada vairākas tieši vai netieši ar terorisma apkarošanu saistītas operācijas. Piemēram, Vidusjūrā notiekošo jūras izlūkošanas operāciju „Operation Active Endeavour” (OAE), kas tika sākta pēc 2001. gada 11. septembra notikumiem. Tās mērķis ir demonstrēt NATO solidaritāti 5. panta ietvaros, stiprināt attiecības ar partnervalstīm, kā arī aizkavēt un izjaukt teroristu aktivitātes Vidusjūrā.

Alianse gadu gaitā ir nostiprinājusi savas spējas cīņā pret terorismu, tās kompetence ir paplašināta un pilnvaras regulāri tiek pārskatītas.

i UZZINĀI

Caur Vidusjūru transportē 65% naftas un dabas gāzes, ko patērē Rietumeiropā.

Kopš 2003. gada aprīļa NATO sistēmātiski pārbauda aizdomīgu kuģu dokumentus un kravu un, ja nepieciešams, kuģi aiztur. Protams, uzkāpšana uz kuģa var notikt tikai ar karoga valsts vai kuģa kapteiņa piekrišanu. Ja tāda netiek saņemta, tad NATO personāls par kuģi ziņo ostai, uz kuru tas dodas.

NATO klātbūtne Vidusjūrā ir uzlabojusi sadarbību drošības programmas ietvaros, kas tiek realizēta kopš 1994. gada, lai veicinātu reģionālo drošību un stabilitāti un panāktu labāku sapratni starp NATO un tās partneriem, septiņām Vidusjūras reģiona valstīm – Alžīriju, Ēģipti, Izraēlu, Jordāniju, Mauritāniju, Maroku un Tunisiju.

Pamatojoties uz NATO izstrādāto jūras stratēģiju, ko pieņēma



NATO ģenerālsekretārs Jenss Stoltenbergs kopā ar pārstāvjiem no Stambulas sadarbības iniciatīvas valstīm Bahreinas, Kuveitas, Kataras un Apvienotajiem Arābu Emirātiem.

2011. gada janvārī, OAE pilda četrus stratēģiskos uzdevumus: aizsardzību, križu vadību, NATO valstu un jūras drošības stiprināšanu.

2014. gada oktobrī notikušo NATO militāro mācību „Noble Justification” mērķis bija pārbaudīt alianses kolektīvās aizsardzības spējas un spēju reaģēt krīzes situācijās. Mācībās piedalījās vairāk nekā pieci tūkstoši militārpersonu no četrpadsmit NATO valstīm: Beļģijas, Kanādas, Francijas, Vācijas, Grieķijas, Itālijas, Nīderlandes, Norvēģijas, Polijas, Portugāles, Spānijas, Turcijas, Apvienotā Karalistes un ASV, kā arī no sabiedrotajiem – Somijas un Zviedrijas.

NATO ģenerālsekretārs Jenss Stoltenbergs kopā ar pārstāvjiem no Stambulas sadarbības iniciatīvas valstīm Bahreinas, Kuveitas, Kataras un Apvienotajiem Arābu Emirātiem 2014. gada 11. decembrī atzīmēja Stambulas sadarbības iniciatīvas 10. gadadienu.

Konferencē Stoltenbergs minēja trīs prioritārās jomas ciešākai NATO un Persijas līča reģiona sadarbībai. Pirmkārt, labāka militāro spēku sadarbība. Otrkārt, plašāka sadarbība jūras satiksmes drošības nodrošināšanā, un šai sakarā NATO ģenerālsekretārs aicināja Persijas līča partnerus pievienoties



aliances pretpirātisma misijai „Ocean Shield”. Kā trešo prioritāti Stoltenbergs minēja nepieciešamību padziļināt NATO politiskās konsultācijas gan ar atsevišķiem partneriem, gan Persijas līča sadarbības padomi.

„Draudi kuģošanas drošībai ir sarežģīti un daudzveidīgi, ieskaitot pirātismu, cilvēku, ieroču un narkotiku tirdzniecību, toksisko atkritumu izmešanu jūrā un nelegālo zveju. Tā ir globāla problēma ar pieaugošu stratēģisku nozīmi, kas ietekmē starptautisko sabiedrību,” uzsvēra NATO ģenerālsekretārs. ■

Tolaik jaunie stūrmaņi ātri kļuva par kapteiņiem

„Es jau no bērnības esmu bijis ļoti „centīgs”! Kara laikā dzīvojām Ķegumā pie manas tantes. Tur tika kauta cūka, un nokautā cūka bija jākūpina. Biju vēl pavisam mazs puiķiņš. „Man, dēliņ, miegs uznāca, pieskati tu drusku uguni!” teica vectēvs. Tad nu es tā pieskatīju, ka tad, kad vectēvs pamodās, viss jau bija izdarīts – namiņš ar gaļu dega, cūka bija sadedzināta!” ar smaidu stāstu par savu dzīvi sāk ALBERTS EVERTOVSKIS.

Bet dzimis Alberts ir Ludzā, astoņu bērnu ģimenē. Ludzas tuvumā ir sādža Evertova, no kurienes „uzlabots” ar polisku izskaņu, nāk viņa ģimenes uzvārds. Alberts gan izpētījis, ka šis uzvārds pieņemts tikai pagājušā gadsimta sākumā. Laikā, kad zemniekiem uzvārdi tika piešķirti, viņa senčiem bijuši ļoti brangi zirgi. Kad nu vajadzējis uzvārdus dalīt, rakstveži mēģinājuši noskaidrot, kas katrai ģimenei tāds raksturīgāks. Par Alberta senčiem visi kaimiņi teikuši – viņiem tādi zirgi kā ķēniņiem! Tā nu šāds uzvārds arī iedots, bet paši Ķēniņi, vienkārši zemnieki būdami, nav jutušies īsti ērti „kungu ādā”, tādēļ uzvārds pēc pāris paaudzēm nomainīts uz pieticīgāku.

Alberts saka, ka viņa bērnība ir kā no Jaunsudrabiņa „Baltās grāmatas” ņemta – tādi paši agrie ganu rīti, kad salstošās kājas nācies sildīt govs pļekā, un tā pati krāšņā un bagātā pasaule apkārt. Pat „bērza putru” no mammas dabūjis īsti pēc Jaunsudrabiņa parauga – par to, ka, ganos ejot, iemanījies piekalnē, kur zāles nav, govis saguldīt, lai pašam paliek laiks paskraidīt apkārt.

Četrus gadu vecumā zēns iemācījies lasīt, bet pirmajās klasēs jau sācis lasīt gan krieviski, gan arī vecajā gotu drukā. Vidusskolu pabeidzis Krustpīlī un tālāk gribējis mācīties vai nu par lidotāju, pat mācījies izpletņlēcēju kursus un vienreiz izlēcis ar izpletni, vai jūrnieku. „Biju salasījies Žīlu Vernu. Par lidotāju nekļuva, jo, skolu beidzot, klases audzinātāja aizbrauca medusmēnesī un aizmirsta man izdot raksturojumu, un kur nu tajos laikos bez raksturojuma! Iestājos Liepājas jūrskolā, ieguvu tālbraucēja stūrmaņa diplomu. Vēl vidusskolas laikos strādāju Krustpīls rūp kombināta galdniecībā, tas man vēlāk dzīvē noderēja,” stāsta Alberts.

Pēc jūrskolas beigšanas jaunajam stūrmanim izdevās palikt strādāt Latvijā. „Jūras gaitas sāku, braucot uz velkoņa, un patiesībā arī pabeidzu uz velkoņa. Bet 1963. gadā no Pāvilostas devos pirmajos zvejas reisos uz Atlantiju, jau 1966. gadā kļuva par kapteini.



Tolaik mēs, jaunie stūrmaņi, ātri kļuvām par kapteiņiem. Zvejojām Ziemeļjūrā, Norvēģu jūrā, gājām uz Amerikas piekrasti, vēlāk uz Āfriku. Pāvilostā nostrādāju 10 gadus, gribēju tur celt māju, bet sieva nevēlējās iet tik tālu prom no Rīgas, un tā es pārnācu uz Jūrmalu, uz zvejnieku kolhozu „Uzvara”. No sākuma vēl gāju jūrā, tad kļuva par flotes kapteini, bet no 1981. līdz 1993. gadam strādāju par priekšsēdētāja vietnieku, kas atbild par floti. „Uzvarā” strādāju kopā ar saviem vēlākajiem kolēģiem Jūras administrācijā – Valdi Dreimani, Ludi Kalviški, Spodri Spingu. Priekšsēdētājs bija Ilgonis Bumburs, ļoti erudīts un spējīgs vadītājs. Viņam eksistēja tikai saimniecība un vienīgais hobijs – sēpošana un ogošana. Ogot bieži braucām kopā, ne tikai pa Latviju, bet arī uz Krieviju. Mēs ar sievu reiz pa abiem salasījām 160 litru dzērveņu! Tas bija laiks, kad braucām uz Maskavu kā tagad uz Briseļi, lai kaut ko izkārtotu. Brauca arī pie mums visādas delegācijas, sevišķi jau vasarās. Ko gan visu esmu uzpēmis un pavadījis, pat Afganistānas prezidentu! Bija noteikts, ka viņu

vajag izvadāt pa līci. Man bija labas attiecības ar kara jūrniekiem, dabūjām īstu admirāļu kuteri, saklājām varenu galdū, bet pudeles mums bija aizliegts likt galdā. Afganistānas prezidents apgāja vienu līkumu pa kuteru klāju, apskatīja galdū, redzēja, ka pudeļu nav, un pieprasīja doties atpakaļ uz Rīgu! Vēlāk uzzināju, ka viņš esot bijis alkoholiķis un narkomāns, pēc gada viņš tika nogalināts,” savus piedzīvojumus atceras sirmais jūrniece.

Kā kuriozu Alberts atceras kolhoza dibināšanu Āfrikā. Viņš bijis PSRS delegācijas sastāvā, kas aizsūtīta uz Gvineju-Bisavu palīdzēt afrikāņiem dibināt zvejnieku kooperatīvu, par ko padomju zvejnieki cerēja kā atlīdzību saņemt atļauju zvejojot šīs Āfrikas valsts teritoriālajos ūdeņos. Delegācija izbraidījusi visu piekrasti, izvērtējot iespējamās zvejnieku saimniecību vietas, taču izrādījies, ka afrikāņi nemaz tik naivi nav, viņi sacījuši: savus kooperatīvus varat dibināt, bet lai jūsu kuģi nerādās tuvāk par lielgabala šāviena



Alberts Evertovskis inspekcijā uz kuģa.



Un Jūras administrācijas talkā.

▶▶▶ 41. lpp.

attālumu! Tā arī visa plānotā sadarbība izputējusi.

Pienāca Atmodas laiks, un, kā atceras Alberts, zvejnieki bija pirmajās rindās, turpretī tirdzniecības flotes jūrnieki bija piesardzīgāki un neatkarības atjaunošanas procesos iesaistījās pakāpeniskāk. „Sāka dibināt Latvijas Jūrmieciņas savienību, tur aktīvākie bija Bruno Zeiliņš, Miķelis Elsbergs, Gunārs Šteinerts, arī Pēteris Avotiņš un tagadējais „Latvijas dzelzceļa” šefs Uģis Magonis, arī Gertrūde Anīša un Miša Mihejevs. Zvejnieku kolhozu savienība šo procesu ļoti atbalstīja, iesaistījās cilvēki no visām Latvijas zvejnieku saimniecībām,” atceras Alberts Evertovskis, kurš arī pats bija viens no aktīvākajiem LJS veidotājiem.

Tajā laikā Evertovsku ģimene sāka sakuplot, auga mazbērni, un tika nolemts, ka jāiegādājas zemes īpašums, kur celt māju. Alberts atsāka iet jūrā – par kapteini uz Zviedrijai piederošā velkoņa „Picunda”, kas vēlāk tika reģistrēts zem Latvijas karoga ar nosaukumu „Milzis”. Velkonis veda papīrmalku no Baltijas valstīm uz Skandināviju. Kuģa īpašnieks Larss Andersons piedāvāja Albertam veidot un vadīt kuģu aģentu sabiedrības „Anderson Shipping” Rīgas nodaļu.

„Tas bija tāds organizatoriskais darbs, meklējām kuģus un kravas. Pirmais kantoris mums bija ļoti lepnā vietā – viesnīcā „Latvija”, pēc tam Kalpaka bulvārī. Ja vajadzēja, gāju arī jūrā par kapteini. Pēdējo reizi ar „Milzi” 1996. gadā; kā jau teicu, jūrmieka gaitas es sāku un arī beidzu uz velkoņa. Pavisam ar pārtraukumiem esmu gājis jūrā 23 gadus, 17 no tiem par kapteini. 1996. gadā Bruno Zeiliņš man piedāvāja darbu Latvijas Jūras administrācijā. Tolaik administrācijas pakļautībā vēl bija ostu kapteiņdienestis, bet mēs bijām pie Kuģu reģistra, kas atradās Doma laukumā. Ar Latvijas karogu tika reģistrēti pirmie kuģi, un mēs sākam tos uzraudzīt. Kuģi bija būvēti padomju laikā pēc padomju noteikumiem, tādēļ

mums vismaz sākumā bija līgums ar Krievijas upju kuģu reģistru, kontroli veicām pēc viņu noteikumiem. Ap divtūkstošo gadu jau tika izvērtēta stratēģija – kā rīkoties tālāk, vai par pamatu joprojām ņemt Krievijas, vai tomēr Rietumeiropas standartus. Protams, izvēlējamies Rietumus, sākām braukt mācīties uz Zviedriju, Dāniju, Vāciju. Gājām kopā ar viņu inspektoriem pārbaudēs uz kuģiem, skatījāmies, ko un kā viņi dara. Atceros, kā kopēju



Alberts 1961. gadā, pēc jūrskolas absolvēšanas



Ar sievu Veru un dēlu Gintu.

Vācijas reģistra veidlapas, lai saprastu, kādi dokumenti mums būs vajadzīgi, šie vācu *Certificate* kļuva par paraugu starptautiskajā kuģošanā esošo Latvijas kuģu dokumentiem,” stāsta Alberts.

Taču Alberts neaizmirst piebilst, ka Latvijas inspektori tolaik nepavisam nebija tādi, kam viss būtu jāaizgūst tikai no Rietumiem, viņi tomēr bija pietiekami pieredzējuši: Jānis Zlidnis par radiolietām, Oļģerts Sakss par kuģu konstrukcijām, Alfons Spūlis jau ar reģistra inspektora pieredzi, arī pārējie zinoši gan par kuģu uzbūvi, gan drošību. Pamazām tika veidota nacionālā likumdošanas kuģu uzraudzības jomā. „Bija, protams, tādi kuģu īpašnieki, kuri teica: kas jūs vispār esat, kur ir jūsu likumdošana? Taču lielākā daļa jau saprata, ka mūsu darbs ir nepieciešams kuģošanas drošībai. Pirmajos gados bija Satiksmes ministrijas vai Jūras administrācijas noteikumi, tikai vēlāk tika nolemts, ka saistošajiem jābūt Ministru kabineta noteikumiem. 2000. gadā administrācijā notika reorganizācija, no darba aizgāja inspekcijas vadītājs Gunārs Lakučs, viņa vietā tika iecelts Artūrs Ošs. Tas bija ļoti pareizs lēmums. Artūrs vienmēr ir mierīgs, diplomātisks, nosvērts, vienmēr visu rūpīgi izsver. Un, pats galvenais, viņš ir ļoti zinošs,” vērtē inspektors.

Kopš 1998. gada Alberts Evertovskis ir Latvijas Īpašuma vērtētāju asociācijas peldošo transportlīdzekļu neatkarīgais eksperts un, kā pats smejas, esot vērtējis visu, sākot no laivām un beidzot ar pasažieru kuģiem. Kopš 2006. gada viņš Latvijas Jūras akadēmijā lasa lekciju kursu par kuģošanas drošību saistībā ar starptautiskajām konvencijām un Latvijas likumdošanas aktiem. Taču, neraugoties uz aizņemību darbā, viņam vienmēr ir atlicis laiks arī vaļaspriekiem. „Viens no tādiem ir ceļošana. Kad 1974. gadā iegādājāmies žiguli, tā katru vasaru mašīnā iekšā un prom uz dienvidiem. Arī mana sieva brauca pie



Alberts komandējuma
Dienvidkorejā, Pusanā.

stūres, tolaik tas bija retums, īpaši jau dienvidos. Divas reizes esam izbraukājuši Kaukāzu, pabijuši Krimā, Ukrainā, Moldāvijā. Esam aizbraukuši līdz Kolas pussalas ziemeļaustrumu daļai, Teriberkas ostai, esam krustu šķērsu izbraukājuši Maskavai tuvākos apgabalu. Jau pieminēju, ka arī ogot un sēņot braucām uz Krieviju.”

Vēl kāda Evertovsku ģimenes aizraušānās ir pīšana no klūgām un sloksnītēm. Alberts un viņa sieva ilgus gadus darbojās Tautas lietišķās mākslas studijā „Vasa”, abi piedalījies neskaitāmās izstādēs. Evertovski kopā nodzīvojuši 54 gadus, droši vien arī tam, ka vaļasprieki kopīgi, ir bijusi liela nozīme. „Mēs abi esam tādas straujas dabas, mūsu dzīvi var salīdzināt ar jūru – viss ir tiks skaisti, un tad pēkšņi nāk vētra, bet tā pāriet un atkal viss ir skaisti!” smejas Alberts.

Ģimenei ir divas mājas – uz deviņdesmitajos gados nopirkta zemes gabala atjaunota tolaik avārijas stāvoklī esoša ēka, kur dzīvo dēla ģimene, savukārt sev un sievai Alberts uzbūvējis mazāku, toties pašiem savu mitekli. „Visus darbus, izņemot mūrēšanu, esmu darījis pats, visus galdnieka un namdara darbus, arī jumtu likām kopā ar vecāko mazdēlu. Ne velti skolas gados strādāju galdniecībā,” palepojas Alberts. Amatniecība ir vēl viens Alberta vaļasprieks. Miera nav, pašlaik šķūnī tiek būvēts vasaras „kabinets”.

Stāstu par savu dzīvi Alberts Evertovskis noslēdz ar pārdomām par reliģiju: „Kā jau latgalietis, es, protams, esmu kristīts. Taču tagad esmu atradis saskaņu ar mūsu senču ticību – dievturību. Man tā liekas sirdij tuva – aizeju uz mežu ogās, pasaku paldies Meža mātei, izmakšķerēju zivi, pasaku paldies Jūras vai Upes mātei. Dievturība nekad nav bijusi agresīva. Visu reliģiju vārdā ir karots un nogalināti cilvēki, bet dievturības vārdā – nekad.”

Sarma Kočāne

Tikai zinošs un tolerants inspektors var iemantot kuģinieku cieņu

ALFONS SPŪLIS Latvijas Jūras administrācijā strādā kopš tās dibināšanas, uzraugot un kontrolējot kuģus gan darbībā, gan remontā esot. Bet darba gaitas viņš sāka, kuģojot pa Volgu.



„Esmu dzimis Latgalē, Preiļu novada Varkavā. Skolā sāku iet uzreiz pēc kara, tas bija skarbs laiks. Turpat blakus skolai bija ciema padome, tur bija apmetušies miliči un kara spēka vienība, kas cīnījās ar mežabrāļiem. Nereti pie ciema padomes, kur mums bija jāiet garām, zemē bija nolikti nošauti cilvēki – citiem par biedinājumu. Veikalos neko nevarēja nopirkt, māte pati auda, lai visiem būtu, ko mugurā vīkt. Rudenī vērpā, bet pēc jaunā gada istabā ienesa stelles, un tad sākās aušana. Audā arī vadmalu, no kuras šūtās drēbes vilku uz skolu. Vīstrakāk bija ar apaviem – ja tos izdevās sadabūt, tad vajadzēja ļoti saudzēt. Uz skolu gājām ar galošām, tās pie kājām piesējām ar šņorītēm. Mana ģimene gan skaitījās tiem laikiem pārtikusi, mums bija divas govīs un viens zirgs – zeme astoņi hektāri, vairāk par vienu zirgu nevajadzēja, bija arī divas cūkas, aitas, sava plaujmašīna un cita nepieciešamā tehnika,” savu stāstu sāk Alfons Spūlis.

Arī Varkavā, tāpat kā citur Latvijā, pienāca kolektivizācijas ēra. „Savāca kopā visus zemniekus, atbrauca *politruks* un sāka stāstīt par skaisto dzīvi Krievijā. Taču pēc kara Latgalē bija liels bēgļu pieplūdums no Krievijas, viņi bija gatavi strādāt tikai par uzturu, tāpēc zemnieki labi saprata, ka Krievijā viss nemaz nav tik jauki, kā tiek stāstīts. *Politruks* aicina iet parakstīties par iestāšanos kolhozā, bet neviens neiet. Pēc mēnešiem diviem vai trim viss atkārtojās. Bija jau daži slaiesti un dzērāji, kuri būtu ar mieru kolhozā stāties, bet pat tie baidījās. Tā nu vienu dienu martā eju uz skolu un redzu, ka pa ceļu brauc ragavas, pilnas ar cilvēkiem un miličiem. Aizeju uz skolu, tur pasaka, ka stundas nenotiks, sākusies kulaku izvešana. Kādi nu tur kulaki, mūsu pusē jau bija tikai sīkzemnieki, bet rajonam bija plāns, cik cilvēku jāizved, un tas tika pildīts. Pēc tam atkal atbrauc *politruks* un saka: tagad visi tautas ienaidnieki, kuri bija pret padomju varu, ir izvesti, tagad jums vairs neviens netraucēs stāties kolhozā. Protams, visi parakstījās.”

►►► 44. lpp.

►►► 43. lpp.

Sākumā jau šķitis, ka nekas daudz nemainās. Katrai saimniecībai atstāja pushektāra zemes, vienu govi, bet bija jāiet nostrādāt tā sauktās izstrādes dienas. Alfons atceras, ka tēvam to bijis ap 200, mātei 120, bet mātei darba pietika pašu saimniecībā, tāpēc Alfons pa vasarām sāka strādāt, lai pelnītu mātei izstrādes dienas. „Bija tāda maza ķieģeļu fabriciņa, tur tēvs strādāja, un arī es tur sāku strādāt. Līdz 11. klasei katru vasaru diendienā, tā savas 90 izstrādes dienas mātei sanāca. Starp 11. un 12. klasi aizgāju rakt kūdru, ļoti smags darbs, taču izturēju. Pabeidzu skolu, ko darīt tālāk, nebija ne jausmas. Informācijas nekādas, līdz Rīgai 213 kilometri. Mans brālēns Rīgā bija mācījies poligrāfijas skolā, ieteica arī man, bet es sacīju, ka gribētu kaut kur pakuģot... Brālēns pastāstīja, ka netālu no viņa skolas atrodas Upju kuģniecības skola, lai stājoties tajā! Tā arī iestājos. Tur mācījās gandrīz no visas Padomju Savienības, svarīga bija krievu valoda. Es iestājeksāmenos sacerējuma dabūju četrinieku, bet daudzi krievi divniekus. Taču galvenais, ka biju spēcīgs matemātikā. Tālāk gan tik viegli negāja: krievu valodā rakstīt sacerējumus bija vidusskolā iemācīts, bet ar praktisko runāšanu bija daudz sarežģītāk. Skolā biju tāds kā saimniecības pārzinis, atbildīgais par formas tērpu un veļas izsniegšanu. Rotas komandieris vai cā, vai visu esmu savācis, es atbildu, ka man nav divu trušu!” smeja Alfons.

Rīgas upju kuģniecības skolā gan iznāca nomācīties tikai vienu gadu, jo 1957. gadā tika pieņemts lēmums šo skolu izformēt – Latvijā tā esot „neizdevīga”. Daļu kursantu aizsūtīja uz Rostovu pie Donas, citus uz Gorkiju, bet Alfons bija starp tiem, kam vajadzēja doties uz Ribinsku. Tas bija rajona centrs Jaroslavas apgabalā, Volgas krastā, kur līdz tam darbojās upju kuģniecības tehnikums. Nu tas tika pārvērst par militāru mācību iestādi. „Ribinska patiesībā bija krimināla pilsēta. Tas bija laiks, kad tika likvidēti „lēģeri”, bijušos ieslodzītos nepierakstīja apgabalu centros, bet rajonu centros – lūdzu! Ribinskā tādu bija savi pieci tūkstoši, pat milicija no viņiem baidījās,” atceras Alfons.



Foto no kuģniecības „Volgataner” goda plāksnes.

СПУЛИС АВ-МЕХАНИК



Uz tankkuģa „Vig”.

Pirmajā praksē topošais upju kuģu mehāniķis nonāca uz nelielas baržijas, kas kursēja galvenokārt pa Ribinskas ūdenskrātuvi. „Aizvedam uz kādu pilsētiņu 50 tonnu miltu, maisos pa 70 kilogramiem. Kapteinis saka vietējam sagādniekam, ka jāizkrauj piecu stundu laikā. Sagādnieks mēģina sameklēt krāvējus, bet kur tad tos sadabūsi, nāk atpakaļ un prasa, vai nevaram palīdzēt. Kapteinis atļāva mums, kursantiem, iet palīgā, bet ar nosacījumu, ka jāiztur līdz galam, citādi naudu nesaņemsim. Bija grūti, bet līdz rudenim biju nopelnījis smuku

naudu, braucot atvaļinājumā, varēju mammai Maskavā dāvanas sapirkt.”

Skola Alfonam bija jāpabeidz 1959. gadā, bet tieši tad tika izdots jauns rīkojums: uz upju kuģiem jābūt darbu apvienošanai, mehāniķiem vienlaikus jābūt arī stūrmaņiem. Nācās papildus mācīties vēl trīs mēnešus. „Tad beidzot pienāca sadale. Tie, kas mācījās labāk, varēja izvēlēties, kurp doties – uz Volgu, Pečoru, Amūru. Mēs četri izvēlējāmies Kuibiševu, tomēr tāda civilizēta pilsēta! Sežamies vilcienā, braucam caur Maskavu uz Kuibiševu, bet izrādās, ka mums ir norīkojums nevis uz pilsētu, bet gan uz „zavod imeņi Kuibiševa”, un tas ir pavisam citur – tur, kur Kama ietek Volgā. Sašļukām, bet neko darīt. Bija aprīlis, Volga vēl bija aizsalusi, mūs uzsēdināja uz ledlauža, kas gāja uz to pusi. Ierodamies svētdienā, neviens nestrādā, ejam, nav ne ceļa, nekā, bet kaut kā atradām kadru daļu, tur bija dežurants, tas mūs aizsūtīja uz debarkaderu (peldoša kuģu piestātne) pārnakšņot. Tur tikai vieni pliki matračī, toties sienas no vienas vietas ar prusakiem, gulējām, bet uguni atstājām ieslēgtu. No rīta atkal devāmies uz kadru daļu, mani nosūtīja darbā uz tankkuģa, kuram bija ļoti pieredzējis kapteinis. Aizeju uz kuģi, un kapteinis saka: paēdiet, parādīsim jūsu kajīti! Iešu pieteikties pie vecākā mehāniķa, nodomāju, bet dzirdu – mani jau izsauc uz *vahtu*! Saku otrajam mehāniķim, ka vēl taču te neko nezina, bet viņš saka – nekas, motorists visu zina. Pēc diviem mēnešiem jau biju iejuties, man uzticēja palīgdzinēja remontu,” stāsta pieredzējušais mehāniķis.

Taču rīkojums par amatu apvienošanu uz kuģiem nekur nebija pazudis, un pavasarī jaunajiem mehāniķiem nācās kārtot stūrmaņa kvalifikācijas eksāmenu. „Tur mums prasīja speciālo lociju, taču Volga ir trīssarpus tūkstošu kilometru gara, skaidrs, ka visu nevarējām atbildēt. Tā nu tikām pazemināti par vecākajiem motoristiem – stūres vīriem. Taču motoristus tolaik nereti vāca kolhozos – izbījušus traktoristus, un es taču neiešu strādāt kopā ar viņiem! Teicu kapteinim, ka gribu paaugstināt kvalifikāciju. Kārtoju pārbaudījumu un noliku uzreiz uz mehāniķa pirmo palīgu. Pirms tiku pazemināts par motoristu, biju trešais palīgs, tā es otro palīgu „apgāju”! Kuģniecībā bija stingra subordinācija, nu jau mani uzrunāja vārdā un tēva vārdā!” smejas Alfons.

Tālāk jaunais jūrnīks tika aizkomandēts uz Krasnoarmeisku, kur būvēja jaunu tankkuģi „Vig”. Alfons tika iecelts pirmā mehāniķa palīga un trešā stūrmaņa amatā.

„Darbs uz Volgas vismaz sākumā šķita ļoti interesants. Pavasarī mūs dzina iekšā mazajās upēs – Vjatkā un Belajā, ūdens līmenis bija vismaz pieci seši metri virs parastā, bet



vasarās vietām govīs brīdā pāri. Bija tāds gadījums. Gājām ar dīzeļdegvielu uz leju no Ufas. Kuģis bija 113 metrus garš, straume spēcīga. Es stāvēju uz vaks, kad atnāca kapteinis un teica, lai eju paēst, kamēr pusdienas nav atdzisušas! Tā nu sēžam un ēdam, bet te uzreiz kuģis samazina gaitu, nodziest uguns. Tas nozīmē, ka kuģim, samazinot gaitu, atslēgušies zemvārsptu ģeneratori. Automātiski vajadzēja ieslēgties elektrostacijas dīzeļģeneratoram. Vecākais mehāniķis, kurš arī pusdienoja, lec augšā, skrien uz mašīntelpu, es – uz komandtiltiņu. Ieraugu, ka kapteinis un locis iekērušies stūres ratā un mēģina to pagriezt, bet kuģis iet krastā! Tā arī uzlīda ar priekšgalu krastā, gals uzlicās uz augšu, dīzeļdegvielas šalts gaisā, labi, ka nebija benzīns! Vēlāk noskaidrojās, ka dīzeļģeneratoram, kam vajadzēja nostrādāt, motorists bez saskāpošanas ar komandtiltiņu mainījis eļļu un dīzeļi atslēdzās. Tomēr tā vēl būtu pusbēda, jo bija avārijas akumulatori, kam vajadzēja nodrošināt stūres un galveno dzinēju distances vadību apmēram desmit minūtes, bet akumulatori nenostādāja. Atklājās, ka ziemā akumulatoros saliets nevis destilēts, bet gan turpat no upes pasmelts ūdens. Kapteini atbrīvoja no amata, vecāko mehāniķi atstādināja uz trim mēnešiem, bet īsto vainīgo iesēdināja uz diviem gadiem. Kuģis nonāca remontā, bet mani aizkomandēja uz citu tankkuģi. Ziemā diplomējos uz vecākā mehāniķa amatu. Nākamajā pavasarī bija mehāniķa amata vakance, bet es satiku pazīstamu kapteini, kurš uzaicināja mani pie sevis par mehāniķa pirmo palīgu un pirmo stūrmani. Viņš gribēja pirmais tikt uz Volgas gan par kapteini, gan vecāko mehāniķi, kaut gan viņam nebija nekādas sajēgas par mehāniķa darbu. Viņš skaidri pateica – tu man esi vajadzīgs kā mehāniķis! Tu ko, es taču esmu tikai trešais stūrmanis! Nekas, nokārto tikai papīrus, es tev palīdzēšu tikt galā, viņš sacīja. Izturēju zināšanu pārbaudi un sāku strādāt. Viss gāja labi, kamēr braucām no Kuibiševas uz Maskavu un atpakaļ, to maršrutu labi zināju, bet rudeni mūs pārlika no Astrahaņas uz Maskavu, un Volgas lejasdaļa man bija sveša. No sākuma kapteinis cītīgi nāca palīgā, bet pēc tam vairs ne. Viss jau būtu labi, ja visas bojas un vadlīnijas vienmēr degtu, bet tā jau tas nebija,” atceras Alfons Spūlis.

Sešos gadus, kas pēc kuģniecības skolas beigšanas bija jānostrādā pēc norīkojuma. Alfons pabija uz vairākiem tankkuģiem, bet tad izlēma, ka laiks atgriezties mājās, Latvijā. Taču izrādījās, ka tas nav tik vienkārši, neesot, ko likt vietā! Laiku pacīnījies, Alfons aizrakstīja Kuibiševas prokuratūrai, ka viņam nēļauj atbrīvoties no darba. Drīz vien no Kuibiševas pienāca rīkojums – atbrīvot nekavējoties!

„Atgriezies Rīgā, man piedāvāja darbu uz kāda pētniecības kuģa, bet es domāju: nē,



jūrā braukt gan negribu, man ir 28 gadi, būtu laiks ģimeni dibināt. Ar savu kundzi Skaidrīti iepazinās Poligrāfiķu klubā, dančos. Aizgāju meklēt darbu uz Upju kuģniecību, tur man saka: jūsu diplomam atbilstoša kuģa mums nav, bet ir „Moskvič” tipa ekskursiju kuģītis. Atnāks „Meteors”, būsi pirmais kandidāts. „Meteoram” sekoja „Raķete”, kur Alfons strādāja par mehāniķi – maiņas kapteini. Ar „Raķetes” tipa kuģiem braukt bija grūti, jo stūres māja atradās kuģa pakaļgalā, bet priekšgals braucot pacēlās uz augšu, stipri apgrūtinot redzamību. Sekoja „Voshod” tipa kuģu ēra. Pirmajam šādam kuģim Alfons pats brauca pakaļ uz Feodosiju. Darbs bija smags, pēdējo gadu nācās atrādāt 12 stundas dienā bez maiņas. Tā tas turpinājās līdz pat 1991. gadam.

1991. gadā Alfonam Spūlim piedāvāja Upju kuģu reģistra inspektora darbu, viņš bija piemērotākais kandidāts, jo zināja latviešu valodu! „Aizbildinājos, ka reģistra darba specifika man ir pilnīgi sveša. „Tu taču esi mehāniķis ar 30 gadu darba pieredzi, pats savām rokām esi remontējis kuģus, tagad pārbaudīsi citu darba kvalitāti, pārējo izlasīsi reģistra grāmatās,” man atbildēja. Izaicinājums tika pieņemts.

Darbu sāku ziemā, tobrīd dokos gāja vajā kuģu remonts. Atnāk *prorabs* un sauc skatīties baržas remontu. Es ar to nebiju saskāries, bet nevarēju jau atzities. Aizeju, skatos, prasu: bet vai jums ir apšūves atlikušas biežuma mērījumi? Man galvenais bija laiku novilcināt, pēc tam gāju uz kantori, skatījos, pētīju, kam tur īsti jābūt.”

Par Upju kuģu reģistra inspektoru nostrādāju vienu gadu. Tad Staņislavs Šmulāns sāka veidot „savu kantori” – Latvijas Kuģu reģistru – un uzaicināja mani pie sevis. Kuģu reģistra sastāvā bija arī Tehniskā inspekcija, kurā sāku

strādāt. Viss bija jāizstrādā no nulles – jaunas apliecības, veidlapas un savi noteikumi, kā arī jāturpina pārbaudīt kuģus. Inspekcijā sākumā bijām tikai divi darbinieki,” atceras inspektors.

Izveidojot Latvijas Jūras administrāciju, Kuģu reģistrs tika iekļauts tās sastāvā un izveidota atsevišķa Kuģošanas drošības inspekcija. „Sākām braukāt un izvērtēt zvejas floti. Īpašniekiem naudas nebija, tādēļ viņi neko nedarīja, tikai centās inspektoriem jaukt prātu. Bija tāds gadījums Mērsragā: kuģis vakarā vēl stāv pie piestātnes, bet no rīta vairs nav, izrādās, nogrimis! Izkritis gabals no kuģa apšuvuma, kaut kāds velmējuma defekts. To nu neviens nevarēja paredzēt. Labi vēl, ka tas notika pie steķa, nevis jūrā! Cīņa ar kuģu kapteiņiem nereti bija smaga – kaut vai par glābšanas plostinēm. Plostinš nepareizi piesiets, bet kapteinis met ar roku – tas taču sīkums! Bet, ja notiek nelaime, plostinš neuzpeldēs vai neatvērsies! Inspekciju laikā vienmēr ir jāizvērtē, kas ir būtiski, kas apdraud kuģa un cilvēku drošību. Jaunie nereti meklē „blusas”, bet būtisko neredz. Izpratne jau rodas tikai līdz ar pieredzi. Skaidrs, ka inspektors uz kuģa nav tas cilvēks, kuru sevišķi gaida. Ir jābūt ļoti tolerantam un zinošam. Atklājot trūkumus, ir jāmek paskaidrot, kāpēc ir būtiski tos novērst, bet tas jā dara mierīgi un korekti. Gadās, ka kapteinis vai vecākais mehāniķis nezina, kā problēmu atrisināt. Inspektora prestižs celsies, ja spēsi dot vērtīgus padomus, taču to nekad nedrīkst darīt tā, lai kapteinis vai kuģa īpašnieks justu attieksmi, kas saka: es, inspektors, te esmu galvenais, bet tu neesi nekas! Tikai zinošs un tolerantants inspektors var iemantot kuģinieku cieņu. Es to zinu, 23 gadus, kuģus kontrolējot, esmu apēdis suni ar visu asti!” saka Alfons Spūlis.■

Sarma Kočāne

Gribu būt ostas priekšnieks!

„Kad stājos Odesas Jūras flotes inženieru institūtā, uzņemšanas komisijas vadītājs paskatījās manu atestātu un teica: „Tev jāiet mācīties uz mehanizācijas fakultāti.” „Nē,” es teicu, „gribu uz ostu ekspluatācijas fakultāti!” Kāpēc tā? Informatīvajā bukletīnā biju izlasījis, ka šīs fakultāties beidzēji var kļūt par ostu priekšniekiem vai citiem priekšniekiem, tādēļ pārliecināti sacīju: „Gribu būt ostas priekšnieks!” Par mani smējās: vai tu vispār zini, cik speciālistu mēs katru gadu sagatavojam un cik PSRS ir ostu? Tikai kādas 50... Šo pašu vīru pēc gadiem piecpadsmi satiku Rīgā, kad biju Ventpils ostas priekšnieks. „Es ievēroju tavu uzvārdu un visu laiku prātoju – nezini, vai tu tiešām esi tas pats puika, kurš gribēja kļūt par ostas priekšnieku?” viņš sacīja,” atceras VALENTĪNS JEVSTIGNEJEVS, bijušais Ventpils un Rīgas ostu priekšnieks.

Negribēju mācīties skolā, kur sargs ar ieroci pie vārtiem

Par savu bērnību Valentīns Jevstignejevs stāsta skopi – kā daudziem viņa vienaudžiem, to izpostīja karš. „Esmu dzimis Kramatorskā, Doņeckas apgabalā, kur tagad atkal karo. Mans tēvs krita karā, māte pazuda bombardēšanas laikā, es nonācu bērnunamā. Manam vectēvam bija vienpadsmit bērni, seši dēli un piecas meitas, uz fronti aizgāja visi dēli un trīs znoti, atgriezās tikai viens... Karam beidzoties, vectēvs sāka meklēt rokā visus savus bez vecākiem palikušos mazbērnus, mani atrada pēdējo – trīspadsmi. Tolaik man likās, ka no viena bērnunama esmu nonācis citā. Taču vectētiņš un vecmāmiņa mūs visus izaudzināja. Uz skolu gājām pēc kārtas, jo nebija visiem ko vilkt mugurā. Taču visi ieguva izglītību – vismaz vidējo, daudzi arī augstāko. Es beidzu skolu 1954. gadā un nolēmu doties uz Odesu, mācīties jūrskolā. Braucām abi ar draugu, gan ar preču vilcieniem, gan citādi. Ejām iestāties jūrskolā, skatāmies – apkārt sēta, pie vārtiem stāv sargs ar ieroci... Es teicu – nē, te es negribu mācīties! Gājām tālāk, kamēr nonācām līdz Jūras flotes inženieru institūtam, tur durvīs stāv smaidīgs vīrs un aicina: zēni, nāciet iekšā! Visapkārt zaļumi un ziedi, nu skaisti. Starp citu, tur agrāk bija atradies augstdzimušo jaunavu institūts,” atceras Valentīns.

Augstskolu Valentīns beidza ar izcilību. Prakses laikā strādāja gan Novorosijskā, gan Ļeņingradā, bet diplomdarbu rakstīja par Rīgas ostas ekonomiskās izaugsmes iespējām. „Atbraucu uz Rīgu – vienkārši fantastiska pilsēta, fantastiski cilvēki! Visur tīrība un kārtība, eju pa ielu un saprotu, ka te nevar izsmēķi zemē nomest! Atceros, gāju pa Vīlandes ielu garām kāda nama atvērtaimā kāpņu telpas durvīm, ieskatījos, bet tur tādas flīzes, kādas es savā mūžā nebiju



redzējis! Jāatceras, ka es nācu no Ukrainas ciema, kur valdīja šausmīga nabadzība. Pēc tam piecus gadus dzīvoju Odesā. Es Odesu ļoti mīlu, bet jau Puškins to ir nosaucis par „netīro Odesu”. Un kur nu vēl Rīgas osta: piestātnes tīras, žurkas neskraida, maiņas beigās brigāde visu aiz sevis savāc, nākamā maiņa nāk tīrā vietā, arī neko tādu citās ostās nebiju redzējis. Pēc tam teicu kursa biedriem, ka gribu braukt strādāt uz Rīgu! Viņi man teica: nesapņo, tur speciālistu pietiek, ja arī kāds tiks, tad tikai admirāļu vai ministriju darbinieku dēļiņi. Skaties vien uz ziemeļiem. Izrādījās, ka darbam Rīgā ir tikai viens pieprasījums. Radās jautājums, kā tiks dalīti norīkojumi? Studentu padome un komjaunatnes komiteja nolēma, ka izvēlēsies varēs tie, kuri eksāmenos saņēmuši vairāk ballu. Un izrādījās, ka man ir visvairāk!

Teicu – uz Rīgu! Man jautāja, vai saprotu, ka Baltija – tā ir īpaša zona? Tur jābūt ļoti akurātam! Atbildēju, ka es taču neesmu neakurāts!”

Strādāju dienu un nakti, dēls mani sāka saukt par tēvoci

Pirms došanās uz Rīgu Valentīns vēl iespēja apprecēties. Viņa nākamā sieva Nellija mācījās medicīnas institūtā un kļuva par pediatru. Taču, saņemot bildinājumu, esot Valentīnam atteikusi. „Es jautāju: nu, kāpēc tu negribi ar mani precēties? Viņa atbildēja: es taču redzu, tu esi tāds ballīšu zēns, visur tev draugi un draudzenes, ir taču skaidrs, ka tu slikti mācies un no tevis nekas labs dzīvē neiznāks! Kā tā – slikti mācos? Es atnesu viņai parādīt savu ieskaistu grāmatīgu, bet

viņa vēl man neticēja – tas nevar būt, ka tev atliek laika mācībām, ka tev tik labas atzīmes! Nu, bet beigās tomēr piekrita apprecēties. Es aizbraucu uz Rīgu, bet Nellijai vēl gads bija jāstūdē, viņa palika Odesā.”

Rīgā jaunais speciālists ieradās 1959. gada 6. augustā. Kopmītne atradās Katrīnas ielā 5, un tolaik esot bijis teiciens: kurš speciālists nav izgājis caur 5. namu, tas Rīgā nepaliek. „Komandante man ierādīja vietu mazā istabiņā, kur viena gulta bija saklāta, bet manējā – tikai plikas atsperes. Prasīju, lai iedod matraci, segas, bet man atbildēja, ka tas pienākas tikai neprecētiem, tu esi precējies, tev visam jābūt līdzī! Ko darīt? Aizgāju uz kiosku, nopirku avīzes, saklāju sev gulvietu uz grīdas un tā arī pārnakšņoju. No rīta devos uz ostu, kā jaunajam speciālistam man pirmā tikšanās uzreiz bija ar ostas priekšnieku. To es, starp citu, paturēju prātā, cik tas ir svarīgi. Jau prakses laikā Ļeņingradas ostā biju strādājis par dispečeru, bija pieredze. Mani gribēja norīkot par inženieri komercdaļā, bet es sacīju, ka man norīkojumā rakstīts „stivisors”, tā tad iešu par stividoru. Priekšnieks mani saprata, tikai paprasīja, vai ir vēl kādi jautājumi. Teicu, ka nav uz kā gulēt. Kamēr aizgāju atpakaļ līdz kopmītnei, viss jau bija uzklāts. Sāku strādāt par stividoru, bet, tā kā jau bija pieredze, ātri vien virzījos uz augšu. 1964. gadā mani izsauca uz Latvijas jūras kuģniecību un pateica, ka turpmāk strādāšu tur – par Rīgas, Liepājas un Ventspils ostu kuratoru. Ne reizi mūžā neesmu rakstījis iesniegumu: „Lūdzu, pieņem mani darbā...”, mani vienmēr pārcēla vai komandēja,” stāsta V. Jevstignejevs.

Viņš ar labu vārdu piemin toreizējo LJK priekšnieku Juriju Avotu: „Avots vienmēr pret visiem bija laipns un atsaucīgs, gatavs katru uzklaustīt. Es vienmēr esmu centies līdzināties viņam. Kad stāstīju par viņu bijušajiem studiju biedriem, viņi man neticēja, sacīja: ko tu stāsti, tā nemēdz būt, priekšnieki padotos vienmēr sagaida „po matuški” un pavada „po batjuški”! Avots vienmēr teica: „Ja kaut ko nezini – jautā! Ja pieļauj kļūdu, to var labot, taču kļūda tik un tā pēc tevis paliek.” Es to vienmēr esmu paturējis prātā, tā esmu audzinājis arī savu dēlu un meitu.

1967. gadā Jevstignejevs tika norīkots darbā uz Ventspils ostu par priekšnieka vietnieku. „Tā bija smaga osta tolaik, sliktā stāvoklī, bet kravas bīstamas – azbests, sērskābe, dažādas ķīmikālijas, nafta. Es īsu brīdi nostrādāju par vietnieku, un tad priekšnieks aizgāja no darba veselības stāvokļa dēļ. Tas jau laikam tā bija plānots, tāpēc arī mani turp sūtīja. Mani apstiprināja amatā, un tikai pēc tam man palika 30 gadu. Mani saukāja

par puisi, attieksme pret mani bija dažāda, taču es strādāju dienu un nakti, cēlām, rekonstruējām. Ja ko vajadzēja, braucu uz ministriju un negāju prom, kamēr nepanācu savu. Dzērājus atlaidu, vietā pieņemu jauniešus. Osta sāka iet uz augšu, sāku saņemt apbalvojumus, karogus, ordeņus. Bet sākās problēmas ģimenē. Ne jau tāpēc, ka kāds laistu pa kreisi – pa kuru laiku gan? Bet bērnus redzēju tikai aizmigušus. Un dēls sāka mani saukt par tēvocī!”

1974. gadā V. Jevstignejevs tika norīkots darbā uz Kubu par ministra padomnieku. „Par Kubu varētu stāstīt bezgalīgi. Tā ir neuzvaramo sala. Esmu iemīlējis šajā salā un tās cilvēkos. Cilvēki, ar kuriem strādāju, – revolucionāri, liela daļa bez izglītības, bet gatavi mācīties, visu ātri aptvēra, tā sacīt, maksimāls efekts ar minimālu piepūli. Kad sāku strādāt, man jautāja, kad tad sāksu dot padomus. Atbildēju, ka pēc kāda pusgada. Tāpēc mani cienīja. Ja būtu teicis, ka tūlīt, tad mani neuzvertu nopietni. Lai dotu padomus, ir labi jāiepazīst vietējie apstākļi un situācija. Mūs jau iepriekš brīdināja, ka angļu valodu Kubā necieš. Sāku mācīties spāņu valodu. Ļoti interesanta sistēma: grupā bijām septiņi astoņi dažādu tautību cilvēki, savā starpā sarunāties nevarējām. Skolotāja mums teica: lai zinātu valodu, tā ir jāmīl, tai ir jāienāk cilvēkā caur sirdi un dvēseli. Atradiet sev spāņu mīļāko! Nu, padomju cilvēkiem šis padoms nederēja, bija taču „obļik morāļi”! Divi gadi pagāja ļoti ātri, un tad mani izsauca uz Maskavu. Kubiešu ministrs par to apvainojās, teica, lai citu vairs nesūta, paši tikšot galā! Man vēl viņu ordeni iedeva.”

Aiz loga Kremļa zvaigznes, acu priekšā – ostas celtni

Maskavā Jevstignejevu ģimene ieradās tieši no Kubas. Valentīns tika norīkots darbā par PSRS Jūras flotes ministrijas Flotes un ostu ekspluatācijas galvenās pārvaldes priekšnieku. Ģimeni nācās aizsūtīt pie sievas vecākiem, jo uzreiz nebija kur dzīvot. „Taču dzīvokli izvēlēties es nespēdzu, man gan arī tika sacīts: nespēdies, apskaties labi, ko tev piedāvā, aparātam dzīvokli piešķir vienreiz. Taču patiesībā man negribējās tur palikt. Negribēju strādāt ministrijā, uzskatīju, ka ministrijās strādāt ministriju, uzskatīju, ka ministrijās strādā tie, kuri ražošanu vispār nav redzējuši, *memmes dēļiņi*. Pa mana kabineta logu varēja redzēt Kremļa zvaigznes, taču man visu laiku acu priekšā bija ostas celtni. Par mani sūdzējās – viņš nestrādā kā ministrijā, viņš strādā kā ostā!”

Taču Latvijā Jevstignejevu nebija aizmirsuši. „Pie manis no Rīgas atbrauca Laukmanis,

▶▶▶ 48. lpp.



Valentīns studiju gados, ražas novākšanas laikā.



V. Jevstignejevs – Ventspils ostas priekšnieks.



Divus gadus Valentīns nostrādāja Kubā.



Boriss Pugo pasniedz Darba sarkanā karoga ordeni Rīgas ostai un tās priekšniekam.

►►► 47. lpp.

satikāties, viņš sacīja: klau, mēs tevi palaidām uz Kubu ar norunu, ka atgriezies Rīgā! Dieva dēļ, es taču būtu gatavs kaut tūlīt! Labi, viņš teica, mēs mēģināsim tevi dabūt atpakaļ. Īsti nezinu, kā tas izdevās, tomēr atgriezos Rīgā. Kļuva par Rīgas ostas priekšnieku. Tā laikā bija „galma osta”, kur nu ar Ventspili salīdzināt! Taču visi atcerējās, ka tikmēr, kamēr bija Ventspils ostas priekšnieks, tieši Ventspils, nevis Rīga bija pirmajā vietā. Tolaik Rīgas ostas priekšniekam esot ieteikts aizbraukt uz Ventspili paskatīties, kā tur strādā. Mēs laipni uzņēmām visus, kas pie mums brauca, labprāt visu izrādījām. Bet Rīgas ostas priekšnieks esot sacījis: ko man no tā pušēja mācīties?! Sākot darbu Rīgā, teicu: kurš negrib strādāt, lai raksta atlūgumu! Ja ne, piespiedīšu. Taču jāstrādā nevis bailu, bet sirdsapziņas dēļ.”

1977. gada 5. jūlijā Jevstignejeva kabinetā atskanējis zvans no „stūra mājas”: Jūrmalā atpūšas augsts viesis, skatoties binokli pamanījies, ka reidā stāv daudz kuģu, jautā, kāpēc tā? „Es nesāku taisnoties, teicu, ka jāceļ jaunas piestātnes! Drīz pēc tam saņēmām ziņu – Kosigins (PSRS Ministru padomes priekšsēdētājs) brauc uz ostu! Atbrauca, braucām pa ostas teritoriju, visi klusēja, tikai



Rīgas ostu apmeklēja PSRS Ministru padomes priekšsēdētājs Aleksejs Kosigins.

mēs divi runājām. Kosigins jautāja, ko darīt. Es teicu, ka jāceļ jauns konteineru terminālis. Kur? Parādīju ar roku – Kundziņsalā. Nepagāja ilgs laiks, un mani izsauca uz Valsts plāna komitejas sēdi. Tur darba kārtībā viens jautājums – jauna konteineru termināļa celtniecība Rīgas ostā. Piesaistītas tika visas nepieciešamās institūcijas. Mēs braucām uz Rietumvalstīm, skatījāmies un mācījāmies. Galvenā prasība „no augšas” bija, lai viss tiktu pabeigts laikā. Zinu, bija jau sagatavota pavēle par stingro rājienu man, ja nebūs laikā. Taču mēs paspējām, un arī kvalitāte necieta. Neslēpšu, es ļoti lepojos ar šo termināli. Tagad tur par izpilddirektoru strādā mans skolnieks Aldis Zieds, īsts savas lietas profesionālis ar speciālo izglītību.”

Esmu pierādījis patriotismu ar darbu mūža garumā

Valentīna Jevstignejeva darbs vēl PSRS laikos tika novērtēts ar vairākiem augstiem apbalvojumiem, tai skaitā trim Darba Sarkanā Karoga ordeniem, pēdējo no tiem viņš saņēma 1984. gadā, kad arī Rīgas ostai tika piešķirts tāds pats ordenis. Tad sākās „perestroika”. „Gorbačovs sāka dragāt direktoru korpusu, viņš teica strādniekiem: spiediet savus priekšniekus no apakšas, es spiedīšu no augšas! Taču lielo uzņēmumu direktori bija mācīti un gatavoti darbam gadiem ilgi. Direktorus vajadzēja pārvēlēt. Arī ostā bija jārīko vēlēšanas. Es neteicu neko, nekur nejaucos, lai pēc tam nesaka, ka esmu kādu ietekmējis. Vēlēšanās bija klāt no CK, no kuģniecības, no ministrijas, taču neviens no ostas darbiniekiem nenobalsoja pret mani. Pienāca 1991. gads. Osta bija jānodod jaunajai valdībai. Es pastāvēju uz to, ka man

vajag pavēli nodot ostu, jo esmu taču par to atbildīgs. Savu panācu, saņēmu telegrammu no Maskavas – nodot ostu Latvijas valdībai. Tika izveidota komisija, viss bija tā, kā tam jābūt. Man gan šķita, ka varēja man vismaz paldies par darbu pateikt. Nu, bet ja ne, tad ne. Visus nodošanas darbus pabeidzām piektdienā, 11. septembrī, bet jau pirmdienā, 14. septembrī, mani izsauca toreizējais ministrs – esot jāatgriežas ostā.”

V. Jevstignejevs turpināja darbu kā Rīgas ostas komercdirektors līdz 1995. gadam. Viņš uzsver, ka šajā laikā par vienu no saviem galvenajiem uzdevumiem uzskatījis profesionālo speciālistu saglabāšanu, taču tas ne vienmēr izdevies. 1995. gadā viņš tika uzaicināts vadīt Šveices un Latvijas firmu „Baltic Transit Services Company”. Paralēli šim darbam V. Jevstignejevs no 2002. līdz 2007. gadam vadīja Ostu direktoru padomi. „2007. gadā, kad man palika 70 gadu, Ainārs Šlesers rīkoja sanākumi, man zvānīja Leonīds Loginovs – esot jāierodas arī man, turklāt kopā ar sievu. Tur mani apsveica dzimšanas dienā un piešķīra speciāli izgatavotu apbalvojumu – ordeni par nopelniem ostu attīstībā. Varu teikt, ka esmu gandarīts. Es Latviju mīlu, uzskatu to par savu zemi, esmu te nodzīvojis vairāk nekā 50 gadu. Taču neesmu pilsonis. Dēls, vedekla, mazbērni ir pilsoņi. Bet man šķita, ka man pienāktos pilsonība par nopelniem valsts labā. Biju saņēmis mājienu, ka tā arī būs. Diemžēl tāds priekšlikums tā arī nav iesniegts. Taču es tik un tā esmu pārliecināts, ka esmu pat trīskārt Latvijas patriots – ar savu attieksmi pret darbu visa mūža garumā,” nobeidz bijušais Ventspils un Rīgas ostu priekšnieks.■

Sarma Kočāne

Dažas Valentīna Jevstignejeva atziņas par ostu darbu

- Visu izšķir kadri – gan ostu, gan jebkurā nozarē. Ir jāgatavo nacionālie kadri.
- Ostas ir jāvada speciālistiem! Ja arī ostas padomi vada pilsētas mērs, tad ostas vadībā tik un tā jābūt speciālistiem, nevis politiķiem.
- Ir jābūt valsts ietekmei uz ražošanas nozarēm – valstij ir jābūt ieinteresētai!
- Par tranzītu – mēs uzvarēsim, ja vien mums būs mēra sajūta. Mēs pieprasām sankcijas pret Krieviju, bet paši gaidām ekonomisko atbalstu no Eiropas...
- Krievu sala – es neticu šim projektam. Tā ir naudas sviešana vējā, lai arī kā nauda tā būtu. Ogles nav mūsu lieta. Vajag konteineru termināļa otro kārtu – tur ir visas iespējas.
- Konteineru terminālis Ventspilī – nesaņemtais lēmums. Ir taču termināļi Klaipēdā un Rīgā, neviens nebrauks tiem garām liekus kilometrus uz Ventspilī!
- Mūsu ostas nav zaudējušas godu – tās strādā lieliski! Tomēr apjomi varēja būt daudz lielāki.



NOZARES SVARĪGĀKĀS IZSTĀDES UN KONFERENCES 2015. GADĀ

PASĀKUMS	DATUMS	ORGANIZATORS	PIEZĪMES
Trans Baltica 2014 St.Pēterburga, Krievija http://transbaltic.primexpo.ru/ru/	18.-20. marts		Stends izstādē, uzņēmumu vizīte uz St.Pēterburgas ostu.
Trans Russia 2015 Maskava, Krievija www.transrussia.ru	21.-24. aprīlis	Izstādes ekskluzīvais pārstāvis Latvijā SIA "Tranzīta Biznesa Informācija"	Latvijas stends izstādē
Transport Logistic 2015 Mīnhene, Vācija www.transportlogistic.de	5.-8. maijs	Izstādes ekskluzīvais pārstāvis Latvijā SIA "Tranzīta Biznesa Informācija"	Latvijas stends izstādē
TransBaltica 2015 Rīga, Latvija www.rmsforum.lv	4.-5. jūnijs	RMS-Forum LTBA	Ikgadējā konference
China – Eurasia Expo 2015 Urumči, Ķīna http://en.caeexpo.org	septembris		Iespējama augsta līmeņa amatpersonu un uzņēmumu vizīte
Transit – Kazakhstan 2015 Almata, Kazahstāna www.transkazakhstan.kz	16.-18. septembris	Izstādes ekskluzīvais pārstāvis Latvijā SIA „Transporta Nedēļa”	Latvijas stends izstādē
Transports un Logistika 2015 Minska, Baltkrievija www.tc.by	6.-8. oktobris	Izstādes ekskluzīvais pārstāvis Latvijā SIA "Tranzīta Biznesa Informācija"	Latvijas stends izstādē
CILF 2015 Šeņžena, Ķīna www.scmfair.com	14.-16. oktobris	Izstādes ekskluzīvais pārstāvis Latvijā SIA „Transporta Nedēļa”	
TransUzbekistan 2015 Taškenta, Uzbekistāna www.ite-uzbekistan.uz/	11.-13. novembris	Izstādes ekskluzīvais pārstāvis Latvijā SIA „Transporta Nedēļa”	Latvijas stends izstādē
Logitrans 2015 Stambula, Turcija www.logitrans.com.tr	18. -20. novembris	Izstādes ekskluzīvais pārstāvis Latvijā SIA "Tranzīta Biznesa Informācija"	
Krievijas Transporta nedēļa	decembris		



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Fakss 67860082

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste 67062125, 26454516

LATVIJAS KUĻU REĢISTRS

Tāl. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tāl. 67099419, fakss 67323100

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tāl. 67062101, fakss 67062139

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĻOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tāl. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĻOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĻU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062128, fakss 67860082

E-pasts: koai@lja.lv

BĪSTAMO KRAVU UN BERAMKRAVU INSPEKCIJA

Tāl. 67062142, fakss 67860083

E-pasts: kdd@lja.lv

**ŽURNĀLU „JŪRNIEKS” VAR LASĪT ARĪ LATVIJAS
JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS TĪMEKĻA VIETNĒ WWW.LJA.LV**



@LVJurasAd